MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA

RELATÓRIO DE GESTÃO CUSTOMIZADO
EXERCÍCIO DE 2014

BRASÍLIA - 2015

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos

RELATÓRIO DE GESTÃO CUSTOMIZADO DO EXERCÍCIO DE 2014

Relatório de Gestão Customizado do exercício de 2014, apresentado aos órgãos de controle interno e externo e à sociedade como prestação de contas anual a que esta Unidade Jurisdicionada está obrigada nos termos do parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal, elaborado de acordo com as disposições da IN TCU nº 63/2010, da DN TCU nº 134/2013, anexo II, Parte C, da DN TCU nº 139/2014 (que alterou a DN TCU nº 134/2013), da Portaria TCU nº 90/2014 e das orientações do órgão de controle interno contidas na Portaria nº 650/2014.

Unidade responsável pela consolidação do Relatório de Gestão Customizado do exercício de 2014 (conforme art. 72, inciso IV, do Regimento Interno do DNIT): Coordenação de Avaliação de Viabilidade e Desempenho-COVIDE/CGPLAN/DPP.

Brasília-DF, 2015

Presidenta da República
DILMA VANA ROUSSEFF

Ministro de Estado dos Transportes
PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS

Diretor-Geral do DNIT (Interino)
ADAILTON CARDOSO DIAS

Diretor Executivo
TARCÍSIO GOMES DE FREITAS

Diretor de Planejamento e Pesquisa
ADAILTON CARDOSO DIAS

Diretor de Infraestrutura Rodoviária (Substituto)
LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO

Diretor Infraestrutura Aquaviária
VALTER CASIMIRO SILVEIRA

Diretor de Infraestrutura Ferroviária
MÁRIO DIRANI

Diretor de Administração e Finanças (Substituto)
MÁRIO DIRANI

Sumário

Lista de Tabelas 4
Lista de Quadros 6
Lista de Figuras 6
Lista de Gráficos 7
Lista de Siglas 8
1. IDENTIFICAÇÃO E ATRIBUTOS DO DNIT 18
1.1. Relatório de Gestão Customizado Individual 18
1.2. Finalidade e Competências Institucionais 22
1.3. Organograma Institucional 25
INTRODUÇÃO 31
2. DESEMPENHO: METAS E RESULTADOS 44
2.1. Manutenção Rodoviária 45
2.2. Construção e Duplicação de Rodovias (para cada contrato) 126
2.3. Manutenção de Obras de Arte Especiais 415
2.4. Sinalização Viária 426
2.5. Controle de Velocidade 564
2.6. Controle de Peso dos Veículos 676
2.7. Planejamento de Obras Rodoviárias 725
2.8. Gestão Ambiental 760
2.9. Desapropriação 767
2.10. Gestão Aquaviária 796
2.11. Gestão Ferroviária 834
3. TERCEIRIZAÇÃO 860
3.1. Informações sobre a situação da execução do cronograma definido para substituição de trabalhadores terceirizados irregulares 861
3.2. Em relação à desoneração da folha de pagamento propiciada pelo art. 7º da Lei nº 12.546/2011 e pelo art. 2º do Decreto nº 7.828/2012: 865
4. CONFORMIDADE E TRATAMENTO DAS DISPOSIÇÕES LEGAIS E NORMATIVAS 884
4.1. Demonstração de adoção de medidas administrativas para apurar responsabilidade por ocorrência de dano ao erário 885
5. RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE 886
5.1. Medidas adotadas pelos órgãos ou entidades com vistas ao cumprimento das normas relativas à acessibilidade 887
6. Outras Informações – Determinações do Tribunal de Contas da União - TCU 888

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Execução dos Contratos de Manutenção Rodoviária – UF e BR 50
Tabela 2 – Execução dos Contratos de Manutenção Rodoviária - Consolidado Nacional 105
Tabela 3 - Índice de Irregularidade Internacional - IRI 106
Tabela 4 - Índice de Condição da Superfície - ICS 114
Tabela 5 - Quantidade de km sem cobertura (por UF e por BR) 123
Tabela 6 - Avaliação dos Riscos - Construção e Duplicação de Rodovias 128
Tabela 7 - Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias 130
Tabela 8 - Relação de OAE's 418
Tabela 9 - Estimativa de OAE a serem vistoriadas 419
Tabela 10 - Número de OAE's inspecionadas/vistorias aprovadas/cadastradas - até 31/12/2014 419
Tabela 11 - Número inspeções de rotina em OAE's – exercícios de 2013 e 2014 420
Tabela 12 - Classificação por estado de conservação das OAE's (Norma DNIT nº 10/2004-PRO) 421
Tabela 13 - Número de OAE's em que estado de conservação é desconhecido 422
Tabela 14 - Contratação de projetos de OAE's - Estado crítico ou problemático 422
Tabela 15 - OAE objeto de intervenção em 2014 424
Tabela 16 - Eventos ou riscos-chave – Programa BR-Legal 427
Tabela 17 - Tabela com as metas de sinalização viária - Física 432
Tabela 18 - Contratos de sinalização viária 552
Tabela 19 - Processos para análise referentes à penalização das empresas (BR-Legal) 561
Tabela 20 - Empresas multadas (BR-Legal) 561
Tabela 21 - Indicadores do Programa BR - Legal, no âmbito da CGPERT (malha federal pavimentada) 563
Tabela 22 - Contratos do PNCV 564
Tabela 23 - Variação do número de acidentes com vítimas fatais 566
Tabela 24 - Variação do número de acidentes com vítimas não fatais (atropelamentos) 567
Tabela 25 - Variação do número de acidentes sem vítimas 568
Tabela 26 - Variação do número de acidentes com vítimas não fatais 569
Tabela 27 - Variação do índice de severidade (S) 570
Tabela 28 - Variação da frota de veículos no Brasil 571
Tabela 29 - Análise *SWOT* do PNCV 572
Tabela 30 - Avaliação dos riscos-chave e respectivos níveis (PNCV) 578
Tabela 31 - Execução financeira do PNCV 582
Tabela 32 - Execução física do PNCV (desde o início dos contratos) 583
Tabela 33 - Execução física no exercício de 2014 584
Tabela 34 – Quantidade de equipamentos do PNCV 585
Tabela 35 - Quantitativo de equipamentos eletrônicos controladores de velocidade 586
Tabela 36 - Redução ou aumento do número de acidentes – Por UF 595
Tabela 37 - Redução ou aumento do número de acidentes - Consolidado Nacional 665
Tabela 38 - Postos de pesagem de veículos do tipo fixo (edital da 1º etapa) 677
Tabela 39 - Postos de pesagem de veículos do tipo móvel (edital da 1º etapa) 678

Tabela 40 - PIAF's licitados em 2013 e 2014 682
Tabela 41 - PIAF's licitados em 2014 684
Tabela 42 - Cronograma previsto para implantação dos primeiros PIAF's 685
Tabela 43 - Subatividades - Comunicação PIAF - CCO 688
Tabela 44 - Identificação dos riscos-chave do PNP 690
Tabela 45 - Avaliação dos riscos e respectivos do PNP 692
Tabela 46 - Ações para construção e operação do CCO 694
Tabela 47 - Ações do programa de pesagem 697
Tabela 48 - Postos de Pesagem - por UF 704
Tabela 49 - Postos de Pesagem - Consolidado nacional 718
Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado 731
Tabela 51 - Obras paralisadas ou não iniciadas por questões ambientais e indígenas 760
Tabela 52 - Avaliação e nível dos riscos-chave – Gestão Ambiental 762
Tabela 53 - Obras e respectivos dias de paralisação – meio ambiente 765
Tabela 54 - Condicionantes entendidas por desarrazoadas 766
Tabela 55 - Metas e Ações Estruturantes 2014 768
Tabela 56 - Pregões eletrônicos de serviço de desapropriação - realizados em 2014 769
Tabela 57 - RDC integrados do DNIT Sede com procedimentos expropriatórios 770
Tabela 58 - RDC Integrados das Superintendências com procedimentos expropriatórios 771
Tabela 59 - Valores relativos a contratos de desapropriações geridos pela CDR/DPP 773
Tabela 60 - Contratos e ajustes de desapropriações geridos pelas SR 773
Tabela 61 - Histórico de versões do SGPD 777
Tabela 62 - Funcionalidades por iterações e entregas (SGDP) 778
Tabela 63 - Resultados dos Mutirões de Conciliação – exercício de 2013 - Desapropriações 781
Tabela 64 - Resultados dos Mutirões de Conciliação – exercício de 2014 - Desapropriações 782
Tabela 65 - Síntese comparativa dos resultados de desapropriações (2013-2014) 783
Tabela 66 - Acordos administrativos de desapropriação realizados no exercício de 2014 783
Tabela 67 - Visitas técnicas de desapropriação – exercício de 2014 791
Tabela 68 - Obras com restrições de desapropriação 793
Tabela 69 - Principais hidrovias brasileiras 797
Tabela 70 - Cenário atual - Estatística comparativa multimodal 798
Tabela 71 - Informações dos EVTEA contratados – Modal Hidroviário 804
Tabela 72 - Obras de dragagem – volumes obtidos 805
Tabela 73 - Obras de derrocamento – volumes obtidos 805
Tabela 74 - Custo estimado das obras de implantação da hidrovia 808
Tabela 75 - Custo estimado de manutenção da hidrovia 808
Tabela 76 - Características do trecho hidroviário 809
Tabela 77 - Modelo de gestão da hidrovia 810
Tabela 78 - Cronograma de execução da Hidrovia do Parnaíba 810
Tabela 79 - Alocação de carga (tonelada por ano) 811

Tabela 80 - Projeção da alocação de cargas (tonelada por ano) – Expansão da Hidrovia do Parnaíba 813
Tabela 81 - Valores dos fretes por modal 814
Tabela 82 - Impactos sobre os custos logísticos 814
Tabela 83 - Custo do transporte por insumo 815
Tabela 84 - Corpos hídricos por trecho 816
Tabela 85 - Obras para a implantação da Hidrovia do Brasil-Uruguai 817
Tabela 86 - Cronograma de implantação das ações da Hidrovia Brasil-Uruguai 818
Tabela 87 - Quadro-resumo de cargas – Anos 2015/2025/2035 819
Tabela 88 - Custo dos fretes e transbordos por modal 822
Tabela 89 - Volumes de derrocamento e dragagem (m³) – Hidrovia Madeira Mamoré-Guaporé 824
Tabela 90 - Cronograma de desembolso da Hidrovia Madeira Mamoré-Guaporé 824
Tabela 91 - Custo de manutenção do acesso ao Porto de Comodoro/MT 825
Tabela 92 - Redução dos custos do transporte hidroviário 826
Tabela 93 - Municípios que compõem a área de influência direta dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé 826
Tabela 94 - Meta/Realização/Percentual de Realização referente a dragagens ou a outras ações de manutenção 828
Tabela 95 - Ação de Manutenção das IP4's 830
Tabela 96 - Comprometimento do transporte de carga - por hidrovia 830
Tabela 97 - Obras Ferroviárias 843
Tabela 98 - Contratos afetados pela desoneração 867

Lista de Quadros

Quadro 1 - Identificação e atributos - Relatório de Gestão Customizado 18

Lista de Figuras

Figura 1 - Organograma DNIT 25
Figura 2 - Organograma - Superintendências Regionais - DNIT 26
Figura 3 - Estrutura e Funcionalidades do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR 430
Figura 4 - Cronograma de desenvolvimento do Novo PNCV 581
Figura 5 - Conjunto de caracteres na fonte "*Mandatory*" 670
Figura 6 - Fluxo para a geração da Notificação de Autuação 674
Figura 7 - Novo modelo de fiscalização de pesagem de veículos 680
Figura 8 - Posto Integrado Automatizado de Fiscalização - PIAF 681
Figura 9 - Organograma da DPP/DNIT 784
Figura 10 - Distribuição de servidores na área de desapropriação 786
Figura 11 - Quantitativo Estimado de Desapropriação por Região 788
Figura 12 - Estados beneficiados com a Hidrovia Tietê-Paraná 806
Figura 13 - Trecho da Hidrovia do Parnaíba considerado viável 808
Figura 14 - Estados beneficiados com a implantação da Hidrovia do Parnaíba 812
Figura 15 - Outros Estados beneficiados com possível expansão da hidrovia 812
Figura 16 - Organograma da DAQ/DNIT 833

Lista de Gráficos

Gráfico 1 – Acréscimo anual de km de malha pavimentada e adequada em rodovias federais sob jurisdição do DNIT..36
Gráfico 2 – Percentual (%) de km de rodovias federais pavimentadas sob jurisdição do DNIT 36
Gráfico 3 – Acréscimo de malha duplicada em rodovias federais sob jurisdição do DNIT.....37
Gráfico 4 - Malha rodoviária federal sob administração do DNIT classificada como "BOA" 38
Gráfico 5 – Percentual da malha rodoviária administrada pelo DNIT em programas de manutenção estruturada 38
Gráfico 6 - Equipamentos de controle de pesagem em operação.....39
Gráfico 7 - Equipamentos de controle de velocidade em operação 39
Gráfico 8 - Percentual da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT coberta pelo BR-Legal.....40
Gráfico 9 - Execução do orçamento - 2014.....40
Gráfico 10 - Restos a Pagar (R.A.P.) executados.....41
Gráfico 11 - Carteira ativa de contratos de obras do DNIT 41
Gráfico 12 - Valores (R$) contratados por modalidade 42
Gráfico 13 - Reuniões de Análise da Estratégia (R.A.E.) realizadas 42
Gráfico 14 - Valor (R$) contratual por fiscal* 43
Gráfico 15 - Índice de Irregularidade Internacional – IRI.....114
Gráfico 16 - Índice de Condição da Superfície – ICS.....122
Gráfico 17 - Quadro de engenheiro civil (Sede e Superintendências) 425
Gráfico 18 - Acidentes com vítimas fatais (mortes).....566
Gráfico 19 - Acidentes com vítimas não fatais (atropelamento de pedestres) 567
Gráfico 20 - Acidentes sem vítimas 568
Gráfico 21 - Acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamento de pedestres) 569
Gráfico 22 - Índice de severidade (S).....570
Gráfico 23 - Frota de veículos no Brasil 571
Gráfico 24 - Equipamentos em operação no PNCV.....571
Gráfico 25 - Comparação: Índice de Severidade x Equipamentos x Frota.....572
Gráfico 26 - Redução ou aumento do Índice de Severidade (S) 666
Gráfico 27 - Registros invalidados na fase de pré-validação 670
Gráfico 28 - Comparativo entre Resultados dos Mutirões de Conciliação 2013 – 2014 - Desapropriações.....782
Gráfico 29 - Lotação de servidores na área de desapropriação 785
Gráfico 30 - Reequilíbrio da matriz de transportes proposto pelo PNLT para o ano de 2015 796
Gráfico 31 - Cenários potenciais de redução de custos de transportes.....807
Gráfico 32 - Alocação de carga (tonelada por ano).....811
Gráfico 33 - Projeção da alocação de cargas (tonelada por ano) – Expansão da Hidrovia do Parnaíba 813
Gráfico 34 - Valor presente do total dos benefícios do projeto – Participação por país 822

Lista de Siglas

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

AET – Autorizações Especiais de Trânsito

AGE – Assessoria de Gestão Estratégica

AGU - Advocacia-Geral da União

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANETRANS – Agência Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura de Transportes

AOEP - Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso

AR – Aviso de Recebimento

AUDINT – Auditoria Interna do DNIT

BDI – Bonificação e Despesas Indiretas Benefícios e Despesas Indireta

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BR-LEGAL - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária

CADIN - Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal

CCO – Centro de Controle Operacional

CCR – Companhia de Concessões Rodoviárias

CDR – Coordenação de Desapropriação e Reassentamento

CGDC - Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade

CENTRAN - Centro de Excelência em Engenharia de Transportes

CGCL – Coordenação-Geral de Cadastro e Licitação

CGCONT – Coordenação-Geral de Construção Rodoviária

CGDESP - Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projeto

CGMAB – Coordenação-Geral de Meio Ambiente

CGMI - Coordenação-Geral de Modernização da Informação

CGMRR - Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária

CGOF – Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças

CGPERT - Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias

CGPLAN - Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos

CGU – Controladoria-Geral da União

CNT – Confederação Nacional de Transportes

CNPJ - Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica

CPD - Comissões Permanentes Disciplinares

CPGF – Cartão de Pagamento do Governo Federal

CODOMAR - Companhia Docas do Estado do Maranhão

CMO – Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas

COI - Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves

COPERT – Coordenação de Operações

COPINV - Coordenação de Programação de Investimentos

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

COPAFER – Cadastro de Patrimônio Ferroviário

COTREN – Coordenação de Treinamento

COVIDE – Coordenação de Avaliação de Viabilidade e Desempenho

CREMA – Contratos de Restauração e Manutenção por Resultad**o**

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

DAF – Diretoria de Administração e Finanças

DAQ – Diretoria de Infraestrutura Aquaviária

DN – Decisão Normativa

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento de Trânsito

DFL - Disponibilidade Financeira Líquida

DG – Diretoria-Geral

DIREX – Diretoria Executiva

DIF – Diretoria de Infraestrutura Ferroviária

DIR – Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DPP - Diretoria de Planejamento e Pesquisa

DPU – Defensoria Pública da União

DPRF - Departamento de Polícia Rodoviária Federal

DOU – Diário Oficial da União

EAP – Estrutura Analítica de Iniciativas

ECF - Estação de Controle de Fuga

ECP - Estação de Controle em Pista

EIA – Estudo de Impactos Ambiental

ELETRONORTE – Centrais Elétricas do Norte do Brasil SA

ENAP - Escola Nacional de Administração Pública

EPL - Empresa de Planejamento e Logística

ESAF - Escola de Administração Fazendária

ETAM - Escola Técnica do Arsenal de Marinha

EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

FIRI - Formulário de Identificação do Real Infrator

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

FGV - Fundação Getúlio Vargas

FUNAI – Fundação Nacional do Índio

GED – T - Gerenciamento Eletrônico de Documentos Técnicos

GPS – *Global Position System*

GSM – *Global System for Mobile*

HDM – *Highway Developmentand Management*

IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio-Ambiente

ICS – Índice de Condição da Superfície

ID - Índice de Desempenho

IN – Instrução Normativa

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

IP4 – Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte

IPEM – Instituto de Pesos e Medidas

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPR – Instituto de Pesquisas Rodoviárias

IRI – Índice Internacional de Rugosidade

IRIBI – Instituto de Registro Imobiliário do Brasil

IS – Instrução de Serviço

ISF – Instruções de Serviços Ferroviárias

JARI – Juntas Administrativas de Recursos de Infrações

KM - Quilômetro

LABTRANS - Laboratório de Transportes e Logística

LAP – Leitura Automática de Placas

LI – Licença de Instalação

LO – Licença de Operação

LOA - Lei Orçamentária Anual

LP – Licença Prévia

MBC - Movimento Brasil Competitivo

MPOG - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

MT – Ministério dos Transportes

NA – Notificação de Autuação

NDC - Núcleos de Disciplina e Correição

NP – Notificação de Penalidade

NRDR – Núcleo Regional de Desapropriação e Reassentamento

OAC – Obras de Arte Correntes

OAE – Obras de Arte Especial

OCI – Órgão de Controle Interno

OCR- *Optical Character Recognition*

OD – Origem e Destino

PAAAI – Plano Anual de Atividade de Auditoria Interna

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAD - Processos Administrativos Disciplinares

PADES – Plano Anual de Desapropriação

PATO – Plano Anual de Trabalho e Orçamento

PBT - Peso Bruto Total

PEC/DNIT – Plano Especial de Cargos do DNIT

PF - Posto de Fiscalização

PFE – Procuradoria Federal Especializada

PIB – Produto Interno Bruto

PIAF – Posto Integrado Automatizado de Fiscalização

PIM – Procedimentos para Inspeção de Materiais

PGV – Planta Genérica de Valores

PLOA - Projeto de Lei Orçamentária Anual

PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes

PNP – Plano Nacional de Pesagem

PNV - Plano Nacional de Viação

PNCV - Programa Nacional de Controle de Velocidade

PNCT – Plano Nacional de Contagem de Tráfego

PNMR – Plano Nacional de Manutenção Rodoviária

PMGP – Programa Modernizando a Gestão Pública

PMBOK – *Project Management Body of Knowledge*

PMI – *Project Management Institute*

PPA - Plano Plurianual

PPI - Projeto Piloto de Investimentos

PPV – Posto de Pesagem de Veículos

PROARTE - Programa de Reabilitação de Obras de Arte Especiais

PROCREMA - Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas

PROFAS – Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis

PRODEFENSAS - Programa de Defensas Metálicas nas Rodovias Federais

PROSEFER – Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas

PROSINAL - Programa de Sinalização Rodoviária

RAFFO - Relatório de Acompanhamento Físico-Financeiro de Obras/Serviços

RAAAI – Relatório Anual de Atividade da Auditoria Interna

RAE – Reunião de Análise Estratégica

RAP - Restos a Pagar

RDC – Regime Diferenciado de Contratação

RDO - Registro Diário de Ocorrência

RENAINF – Registro Nacional de Infrações de Trânsito

RENAVAM – Registro Nacional de Veículos Automotores

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental

RPV - Requisição de Pequeno Valor

SAU – Serviço de Atendimento ao Usuário

SEGES / MT - Secretaria de Gestão do Mato Grosso

SEGEP/MPOG – Secretaria de Gestão Pública do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

SEINF - Secretaria de Estado de Infraestrutura do Estado do Amazonas

SERPRO - Serviço de Processamento de Dados

SETRAN – Secretaria Estadual de Logística e Transportes

SGO - Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais

SIAC - Sistema de Acompanhamento de Contratos

SIAET - Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito

SIAFI - Sistemas Integrados de Acompanhamento Financeiro

SIASG - Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais

SIC - Serviço de Informações ao Cidadão

SICONV - Sistema de Gestão de Convênios

SIGPLAN - Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento

SICRO – Sistema de Custos Rodoviários

SGFD - Sistema de Gestão da Faixa de Domínio

SGI/PAC – Sistema de Gestão de Informações do Programa de Aceleração do Crescimento

SGP – Sistema de Gerência de Pavimentos

SGPND – Sistema de Gestão de Processos de Desapropriação

SGV - Sistema Georreferenciado de Informações Viárias

SIM-DNIT - Sistema de Informações e Monitoramento do DNIT

SINPEV - Sistema de Informação de Pesagem de Veículos

SNV – Sistema Nacional de Viação

SIOR - Sistema Integrado de Operações Rodoviária

SIORG – Sistema de Informações Organizacionais do Governo Federal

SGF - Sistema de Gestão Financeira

SINDEC - Sistema de Informação e Apoio à Tomada de Decisão

SIOP – Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento

SIP - Sistema Integrado de Patrimônio e Almoxarifado

SIPROD - Sistema de Projetos e Obras Delegadas

SISAC – Sistema de Avaliação de Competência

SISCOF - Sistema de Controle de Frequência

SISPAC – Sistema de Monitoramento do PAC

SISPLOA - Sistema para a Elaboração do PLOA

SLAT - Suspensão de Liminar

SPNT – Secretaria de Política Nacional de Transportes

SPO/MT – Subsecretaria de Planejamento e Orçamento do Ministério dos Transportes

SPU - Secretaria de Patrimônio da União

STF - Supremo Tribunal Federal

STN – Secretária do Tesouro Nacional

SWOT – *Strengths* (Forças), *Weaknesses* (Fraquezas), *Opportunities* (Oportunidades) e *Threats (Ameaças)*

TAC – Termo de Ajustamento de Conduta

TAP – Termo de Abertura das Iniciativas

TCE – Tomadas de Contas Especial

TCU - Tribunal de Contas da União

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TUP – Terminal de Uso Privado

UF – Unidade da Federação

UFPR – Universidade Federal do Paraná

UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

UFSC - Universidade Federal de Santa Catariana

UG – Unidade Gestora

UHE – Usina Hidrelétrica

UJ – Unidade Jurisdicionada

UL – Unidade Local

UNB – Universidade de Brasília

UMA – Unidade de Monitoramento e Avaliação

VALEC - VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A

VMD - Volume Médio Diário de Tráfego

Palavra do Diretor-Geral

O DNIT tem como foco aprimorar sua gestão com a finalidade de oferecer à sociedade melhores rodovias, ferrovias e hidrovias, prestando serviços de qualidade e realizando investimentos em infraestrutura de transportes de maneira eficiente e eficaz.

No período de 2011 a 2014, o DNIT investiu R$ 44,5 bilhões em infraestrutura de transportes. Cabe destacar a execução do exercício de 2014, que totalizou investimentos de R$ 10,8 bilhões (valores pagos). Considerando a execução financeira líquida, os investimentos totalizaram R$ 12,3 bilhões, o que demonstra a eficiência da gestão e um marco na história desta Autarquia como sendo a maior execução financeira dos últimos 4 anos.

Os resultados obtidos são frutos da reformulação da gestão, priorização da capacidade técnica dos servidores/colaboradores, otimização dos processos internos e implantação de novas metodologias e mecanismos de controle. Chegamos a importantes marcos em nosso desempenho institucional porque direcionamos nossos esforços para superar os desafios.

Com base nos resultados alcançados, avistamos o futuro com pleno otimismo. Temos total confiança no desempenho, na capacidade e no comprometimento dos nossos técnicos. Estamos fortalecidos pelo espírito de mudança e somos responsáveis pela construção de uma Autarquia sólida e confiante, capaz de atender a sociedade, com soluções inovadores, acessíveis e sustentáveis. Assim, seguiremos na busca determinada pela melhoria da nossa governança para o alcance de novos objetivos.

Diante deste contexto, o DNIT se mantém atuante nas ações de infraestrutura de transportes do Brasil e continuará trabalhando para o desenvolvimento integrado entre servidores, órgãos de controle e sociedade brasileira, rumo a um novo patamar de desempenho e relevância no país.

ADAILTON CARDOSO DIAS
Diretor-Geral do DNIT (Interino)

DECISÃO NORMATIVA TCU Nº 134/2013 – ANEXO II – PARTE C- UNIDADES JURISDICIONADAS COM RELATÓRIOS DE GESTÃO CUSTOMIZADOS (As UJ indicadas na Parte C estão dispensadas de observar os conteúdos estabelecidos nas Partes A e B do Anexo II).

1. IDENTIFICAÇÃO E ATRIBUTOS DO DNIT

1.1. Relatório de Gestão Customizado Individual

1. IDENTIFICAÇÃO E ATRIBUTOS DO DNIT

A identificação desta unidade jurisdicionada está de acordo com o tipo de relatório de gestão a ser apresentado ao TCU, definido no Anexo I à DN TCU nº 134/2013, na forma individual, como detalhado a seguir.

1.1. RELATÓRIO DE GESTÃO CUSTOMIZADO INDIVIDUAL

O relatório de gestão customizado, na forma individual, contêm as informações gerais sobre o DNIT, contemplando: poder e órgão de vinculação ou supervisão; nome completo; denominação abreviada; código SIORG; código na LOA; situação operacional; natureza jurídica; principal atividade econômica; telefones de contato, endereço postal; endereço eletrônico; página na *internet*; códigos e nomes das unidades gestoras e gestões no Sistema SIAFI e normas relacionadas à gestão e à estrutura., conforme apresentado no quadro abaixo, que se descreve a seguir.

Quadro 1 - Identificação e atributos - Relatório de Gestão Customizado

Poder e Órgão de Vinculação			
Poder: Executivo			
Órgão de Vinculação: Ministério dos Transportes			**Código SIORG**: 2846
Identificação da Unidade Jurisdicionada			
Denominação Completa: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes			
Denominação Abreviada: DNIT			
Código SIORG: 54844	**Código LOA:** 39252		**Código SIAFI:** 393003
Natureza Jurídica: Autarquia Federal (110-4)		**CNPJ:** 04.892.707/0001-00	
Principal Atividade: Implantação, Manutenção e Gestão em Infraestrutura de Transportes.			**Código CNAE:** 5221-4
Telefones/Fax de contato:	(061) 3315-4101	(061) 3315-4102	(061) 3315-4050
Endereço Eletrônico: ouvidoria@dnit.gov.br			
Página na Internet: http://www.dnit.gov.br			
Endereço Postal: SAN. Q.03, Lote A, N/O Ed. Núcleo dos Transportes, CEP 70040-902, Brasília - DF			
Normas Relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT foi criado pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e publicada no D.O.U. em 06 de junho de 2001. O Decreto nº 5.765, de 27 de julho de 2006 aprova sua estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções gratificadas do DNIT.			
Outras normas infralegais relacionadas à gestão e estrutura da Unidade Jurisdicionada			
➢ Lei nº 10.233 – Cria o DNIT, de 05/06/2001; ➢ Lei nº 11.171– Cria carreiras do DNIT, de 02/09/2005; ➢ Decreto nº 5.765 – Estrutura Regimental do DNIT, de 27/04/2006; ➢ Decreto nº 5.765, de 2006; ➢ Instrução de Serviço nº 14, de 2003 (complemento da IS nº 09); ➢ Instrução de Serviço nº 15, da Diretoria Geral, de 2006; ➢ Instrução de Serviço nº 3, de 2006 (complementa as Normas e Instruções do Manual de Ordem de Embargo); ➢ Instrução de Serviço nº 01, da Corregedoria/DNIT, de 2007; ➢ Instrução de Serviço nº 01, da Diretoria Geral, de 2009; ➢ Instrução de Serviço nº 06, da Diretoria Geral, de 2009; ➢ Instrução de Serviço nº 07, da Diretoria Geral, de 2009; ➢ Instrução de Serviço nº 08, da Diretoria Geral, de 2009; ➢ Instrução de Serviço nº 09, da Diretoria Geral, de 2009; ➢ Instrução de Serviço nº 18, da Diretoria Geral, de 2010; ➢ Instrução de Serviço nº 16, da Diretoria Geral, de 2011; ➢ Instrução de Serviço nº 14, da Diretoria Geral, de 2011; ➢ Instrução de Serviço nº 08, da Diretoria Geral, de 2012; ➢ Instrução de Serviço nº 12, da Diretoria Geral, de 2013; ➢ Portarias nº 19, de 10/01/1949 e nº 348, de 17/04/1950 (normas para projetos de estradas de rodagem); ➢ Portaria nº 1.046, da Diretoria Geral, de 2005; ➢ Portaria nº 155, do Ministério dos Transportes-MT, de 2006; ➢ Portaria nº 1.234, Código de Ética do DNIT, de 2006; ➢ Portaria nº 1.058/2007 – Cria a Comissão de Ética do DNIT, de 2007;			

- Portaria nº 108, da Diretoria Geral, de 2008;
- Portaria nº 524, da Diretoria Geral, de 2008;
- Portaria nº 529, da Diretoria Geral, de 2008;
- Portaria nº 106, da Diretoria Geral, de 2009;
- Portaria nº 538, de 2009;
- Portaria nº 47, de 2010;
- Portaria nº 1.075, de 2011;
- Portaria nº 275, de 2012;
- Portaria nº 1.860, de 2014;
- Portaria nº. 1.954, de 2014;
- Portaria nº. 1960, de 2014;
- Resolução nº 8 e nº 9, normas para absorção de rodovias, de 2006;
- Resolução nº 10/2007 – Regimento Interno do DNIT, de 2007;
- Resolução nº 11, do Conselho Administrativo, de 2008 (cobrança de licença a título oneroso).

Manuais e publicações relacionadas às atividades da Unidade Jurisdicionada

- Álbum de Projetos - Tipo de Dispositivos de Drenagem - Publ. IPR nº. 736;
- Aplicação de Escória de Aciaria produzida na ARCELORMITTAL TUBARÃO com redução de expansão – ACERITA® - com ou sem adição de Argila em base e sub-base rodoviária – Volume I;
- Avaliação de Desempenho de Pavimentos Típicos Brasileiros;
- Custos de Acidentes - Sumário Executivo - Publ. IPR nº. 733;
- Custos de Acidentes Rodoviários;
- Defensas Rodoviárias - Publ. IPR nº. 629;
- Diretrizes Básicas para Desapropriação - Publicação IPR 746;
- Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Programas Ambientais Rodoviários - Escopos Básicos e Instruções de Serviço - Publ. IPR nº. 729;
- Diretrizes Básicas Para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários - Escopos Básicos/ Instruções de Serviço - Publ. IPR nº. 726;
- Diretrizes Básicas para Desapropriação - Publicação IPR 746;
- Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários - Instruções para Apresentação de Relatórios - Publ. IPR nº. 727;
- Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários / Instruções para Acompanhamento e Análise - Publ. IPR nº. 739;
- Equipamentos Redutores de Velocidade e seu efeito sobre os Acidentes nas Rodovias Federais - Publ. IPR nº. 735;
- Estudo dos Impactos do BITREM nas Rodovias Federais Brasileiras - Volume I e II;
- Glossário de Termos da Qualidade - Publ. IPR nº. 701;
- Glossário de Termos Técnicos Ambientais Rodoviários - Publ. IPR nº. 721;
- Glossário de Termos Técnicos Rodoviários - Publ. IPR nº. 700;
- Guia de Redução de Acidentes com Base em Medidas de Engenharia de Baixo Custo - Publ. IPR nº. 703;
- Instruções de Proteção Ambiental das Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais - Publ. IPR nº. 713;
- Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Âmbito Nacional - Publ. IPR nº. 708;
- Instrução de Serviço CGMI 01_2005 - Instrução de Serviço para Documentação de Plano de Desenvolvimento de Aplicativos;
- Instrução de Serviço CGMI 02_2005 - Instrução de Serviço para Elaboração de Planos Gerais de Projetos de Sistemas ou Aplicativos;
- Manual de Acesso de Propriedades Marginais a Rodovias Federais - Publ. IPR nº. 728;
- Manual de Análise, Diagnóstico, Proposição de Melhorias e Avaliações Econômicas dos Segmentos Críticos;
- Manual de Conservação Rodoviária - Publ. IPR nº. 710;
- Manual de Drenagem de Rodovias - Publ. IPR nº. 724;
- Manual de Estudo de Tráfego - Publ. IPR nº. 723;
- Manual de Gerência de Pavimentos - Publ. IPR nº. 745;
- Manual de Gestão da Qualidade em Empreendimentos Rodoviários - Publ. IPR nº. 722;
- Manual de Hidrologia Básica - Publ. IPR nº. 715;
- Manual de Implantação Básica de Rodovia - 3ª edição - Publ. IPR nº. 742;
- Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias - Publ. IPR nº. 709;
- Manual de Normalização - Publ. IPR nº. 732;
- Manual de Pavimentação - Publ. IPR nº. 719;
- Manual de Pavimentos Rígidos - Publ. IPR nº. 714;
- Manual de Projeto de Interseções - Publ. IPR nº. 718;
- Manual de Projeto de Obras-de-arte Especiais - Publ. IPR nº. 698;
- Manual de Projeto e Práticas Operacionais para Segurança nas Rodovias - Publ. IPR nº. 741;

- Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas - Publ. IPR nº. 740;
- Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais - Publ. IPR nº. 706;
- Manual de Recuperação de Pavimentos Rígidos - Publ. IPR nº. 737;
- Manual de Recuperação de Pontes e Viadutos Rodoviários - Publ. IPR nº. 744;
- Manual de Resgate de Acidentados - Publ. IPR nº. 702;
- Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos - Publ. IPR nº. 720;
- Manual de Sinalização de Obras e Emergências em Rodovias - Publ. IPR nº. 738;
- Manual de Sinalização Rodoviária - 3ª edição - Publ. IPR nº. 743;
- Manual de Soluções Técnico-Gerenciais para Rodovias Federais (Volumes 1, 2 e 3);
- Manual de Técnicas de Conclaves - DNER/IPR-1996 - Publ. IPR nº. 656;
- Manual de Vegetação Rodoviária - Volume 1 - Implantação e Recuperação de Revestimentos Vegetais Rodoviários - Publ. IPR nº. 734;
- Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias - Publ. IPR nº. 730;
- Manual de Vegetação Rodoviária - Volume 2 - Flora dos Ecossistemas Brasileiros - Publ. IPR nº. 734;
- Manual para Implementação de Planos de Ação de Emergência para atendimento a sinistros envolvendo transporte rodoviário de produtos perigosos - Publ. IPR nº. 716;
- Manual para Ordenamento do Uso do Solo nas Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais - Publ. IPR nº. 712;
- Manual Rodoviário de Conservação, Monitoramento e Controle Ambientais - Publ. IPR nº. 711;
- Método de Projeto de Pavimentos Flexíveis - Publ. IPR nº. 667;
- Norma DNIT 158/2011 - Mistura asfáltica – determinação da porcentagem de betume em mistura asfáltica utilizando o extrator *Soxhlet* – Método de Ensaio;
- Norma DNIT 159/2011 - Pavimentos asfálticos - Fresagem a frio – Especificação de Serviço;
- Norma DNIT 144/2012 - ES: Pavimentação – Imprimação com ligante asfáltico – Especificação de serviço.
- Norma DNIT 145/2012 - ES: Pavimentação – Pintura de ligação com ligante asfáltico – Especificação de serviço;
- Norma DNIT 146/2012 - ES: Pavimentação asfáltica – Tratamento superficial simples – Especificação de serviço;
- Norma DNIT 147/2012 - ES: Pavimentação asfáltica – Tratamento superficial duplo — Especificação de serviço;
- Norma DNIT 148/2012 - ES: Pavimentação asfáltica – Tratamento superficial triplo – Especificação de serviço;
- Norma DNIT 160/2012 - ME: Determinação da expansibilidade – Método de ensaio;
- Norma DNIT 161/2012 - EM: Geocompostos para drenagem e geotêxteis não tecido aplicáveis a dispositivos de drenagem de rodovia – Especificação de material;
- Norma DNIT 162/2012 - PRO: Pavimentos - Determinação de deflexões utilizando o deflectógrafo Lacroix – Procedimento;
- Norma DNIT 163/2012 - PRO: Calibração do deflectógrafo Lacroix – Procedimento;
- Norma DNIT 049/2013 - ES: Pavimento rígido - Execução de pavimento rígido com equipamento de fôrmas deslizantes - Especificação de serviço (revogada a Norma 049/2009-ES);
- Norma DNIT 056/2013 - ES: Pavimento rígido - Sub-base de cimento Portland compactado com rolo - Especificação de serviço (revogada a Norma 056/2004-ES);
- Norma DNIT 165/2013 – EM: Emulsões asfálticas para pavimentação - Especificação de material (revogadas: Normas DNER - EM 365 e 369/97);
- Norma DNIT 166/2013 - ES: Pavimentação - Reciclagem de pavimento a frio "*in situ*" com adição de espuma de asfalto - Especificação de serviço (revogada: Norma DNER - ES 405/2000);
- Norma DNIT 167/2013 - ES: Pavimentação - Reciclagem profunda de pavimentos "*in situ*" com adição de cimento *Portland* - Especificação de serviço;
- DNIT 168/2013 - EM: Cimento asfáltico de petróleo modificado por asfalto natural do tipo TLA (*Trinidad Lake Asphalt*) - Especificação de material;
- Procedimentos do Sistema Gerencial de Pavimentos do DNER - Dez/2000;
- Procedimentos Básicos para Operação de Rodovias - Publ. IPR nº. 699;
- Relatório Final da Pesquisa para Atualização do Banco de Dados na Identificação de Rotas do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos na Malha Rodoviária Federal utilizando o Programa TRANSCAD.

Unidades Gestoras e Gestões relacionadas à Unidade Jurisdicionada

Unidades Gestoras Relacionadas à Unidade Jurisdicionada

Código SIAFI	Nome
390012	Gerenciamento Institucional de Pesquisas Rodoviárias
390021	Diretoria de Infraestrutura Ferroviária
390022	DNIT – PREMEF-BIRD 7383
393003	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
393004	Diretoria de Administração e Finanças
393005	Diretoria de Planejamento e Pesquisa
393006	Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

393007	Diretoria de Infraestrutura Aquaviária
393008	Diretoria Executiva
393009	Superintendência Regional nos Estados AM/RR-DNIT (desmembradas)
393010	Superintendência Regional no Estado MS-DNIT
393011	Superintendência Regional nos Estados GO/DF-DNIT
393012	Superintendência Regional no Estado RS-DNIT
393013	Superintendência Regional no Estado SC-DNIT
393014	Superintendência Regional nos Estados RO/AC-DNIT
393015	Superintendência Regional no Estado SE-DNIT
393016	Superintendência Regional nos Estados PA/AP-DNIT (desmembradas)
393017	Superintendência Regional no Estado PB-DNIT
393018	Superintendência Regional no Estado ES-DNIT
393019	Superintendência Regional no Estado RJ-DNIT
393020	Superintendência Regional no Estado MT-DNIT
393021	Superintendência Regional no Estado RN-DNIT
393022	Superintendência Regional no Estado PI-DNIT
393023	Superintendência Regional no Estado TO-DNIT
393024	Superintendência Regional no Estado CE-DNIT
393025	Superintendência Regional no Estado SP-DNIT
393026	Superintendência Regional no Estado AL-DNIT
393027	Superintendência Regional no Estado BA-DNIT
393028	Superintendência Regional no Estado PR-DNIT
393029	Superintendência Regional no Estado PE-DNIT
393030	Superintendência Regional no Estado MA-DNIT
393031	Superintendência Regional no Estado MG-DNIT
393039	DNIT-UCP-BID (904/975)
393040	DNIT-UCP-BIRD (4188)
393041	DNIT-UCP-BID (1046)
393042	DNIT-PROJETO PACE
Gestões Relacionadas à Unidade Jurisdicionada	
Código SIAFI	Nome
39252	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Relacionamento entre Unidades Gestoras e Gestões	
Código SIAFI da Unidade Gestora	Código SIAFI da Gestão
390012	39252
390021	39252
390022	39252
393003	39252
393004	39252
393005	39252
393006	39252
393007	39252
393008	39252
393009	39252
393010	39252
393011	39252
393012	39252
393013	39252
393014	39252
393015	39252
393016	39252
393017	39252
393018	39252
393019	39252
393020	39252
393021	39252
393022	39252
393023	39252

393024	39252
393025	39252
393026	39252
393027	39252
393028	39252
393029	39252
393030	39252
393031	39252
393039	39252
393040	39252
393041	39252
393042	39252

1.2. Finalidade e Competências Institucionais

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Autarquia Federal criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, vinculada ao Ministério dos Transportes, com personalidade jurídica de direito público e autonomia administrativa, patrimonial e financeira, com sede e foro na cidade de Brasília, Distrito Federal, é órgão gestor e executor, em sua esfera de atuação, da infraestrutura de transporte terrestre e aquaviário integrante do Sistema Federal de Viação, que compreende a operação, manutenção, restauração, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais.

A Autarquia é dirigida por um Conselho de Administração e por uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e seis Diretores, os quais formam a Diretoria Colegiada da Autarquia. Já o Conselho de Administração – Órgão Superior de Deliberação - é composto por seis membros, sendo um secretário executivo do Ministério dos Transportes, Diretor-Geral do DNIT, dois representantes do Ministério dos Transportes, um representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e um representante do Ministério da Fazenda.

O Departamento conta ainda com 25 órgãos descentralizados, denominados de Superintendências Regionais.

Para atender as necessidades dos seus beneficiários diretos e indiretos, compete ao DNIT:

I - implementar, em sua esfera de atuação, a política estabelecida para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob jurisdição do Ministério dos Transportes, que compreende a operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, de acordo com os princípios e as diretrizes estabelecidas na Lei nº 10.233, de 2001;

II - promover pesquisas e estudos experimentais nas áreas de engenharia de infraestrutura de transportes, considerando, inclusive, os aspectos relativos ao meio ambiente;

III - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção, restauração de vias, terminais e instalações, bem como para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

IV - fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga dos segmentos da infraestrutura viária;

V - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

VI - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção, recuperação, manutenção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis,

terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

VII - participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VIII - realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

IX - manter intercâmbio com organizações de pesquisa e instituições de ensino, nacionais ou estrangeiras;

X - promover ações de prevenção e programas de segurança operacional de trânsito, visando à redução de acidentes, em articulação com órgãos e entidades setoriais;

XI - elaborar o relatório anual de atividades e desempenho, destacando o cumprimento das políticas do setor, enviando-o ao Ministério dos Transportes;

XII - elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XIII - adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XIV - administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais;

XV - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e cultural do setor de transportes;

XVI - solicitar o licenciamento ambiental das obras e atividades executadas em sua esfera de competência;

XVII - organizar, manter atualizadas e divulgar as informações estatísticas relativas às atividades portuária, aquaviária, rodoviária e ferroviária sob sua administração;

XVIII - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas referentes às vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

XIX - declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para a implantação do Sistema Federal de Viação;

XX - autorizar e fiscalizar a execução de projetos e programas de investimentos, no âmbito dos convênios de delegação ou de cooperação;

XXI - propor ao Ministro de Estado dos Transportes a definição da área física dos portos que lhe são afetos;

XXII - estabelecer critérios para elaboração de planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos que lhe são afetos;

XXIII - submeter anualmente ao Ministério dos Transportes a sua proposta orçamentária, nos termos da legislação em vigor, bem como as alterações orçamentárias que se fizerem necessárias no decorrer do exercício;

XXIV - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

XXV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes;

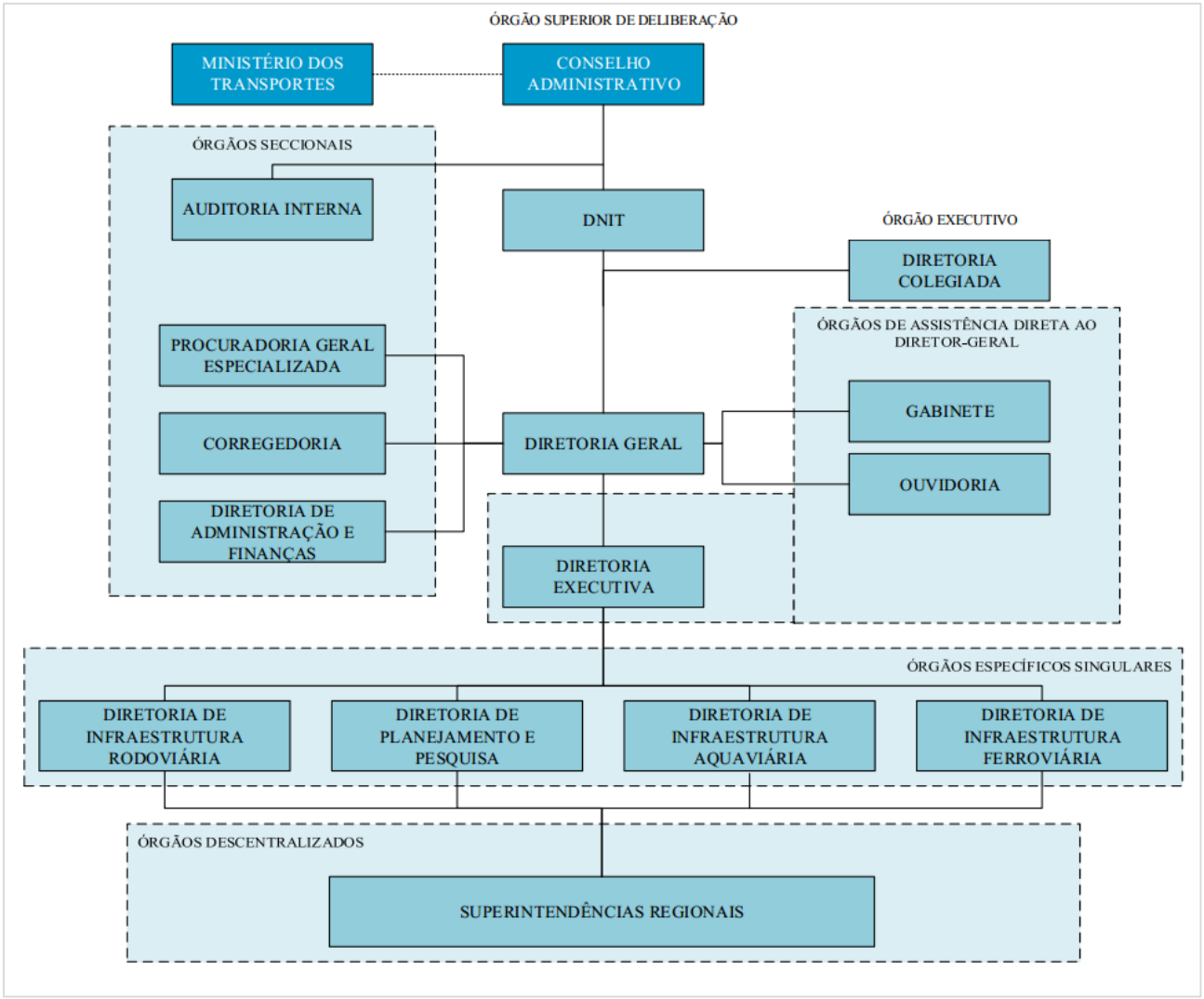
XXVI - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias, relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; e

XXVII - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso XXI.

1.3. ORGANOGRAMA INSTITUCIONAL

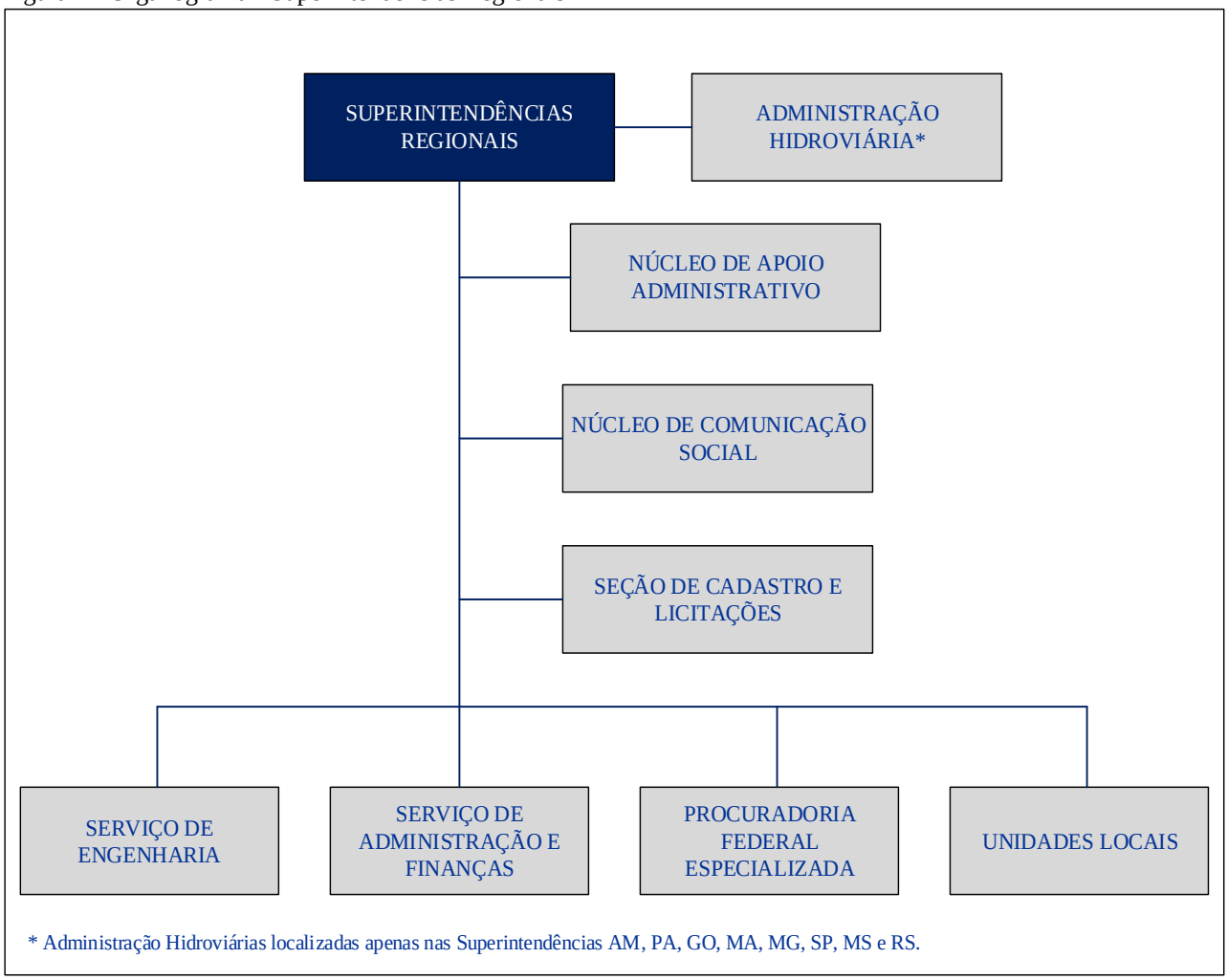
O organograma, abaixo, demonstra a estrutura funcional do DNIT no exercício de referência do relatório.

Figura 1 - Organograma DNIT



Fonte: DNIT

Figura 2 - Organograma - Superintendências Regionais - DNIT



Fonte: DNIT

O DNIT tem a seguinte estrutura organizacional e respectivas competências:

I. Órgão Superior de Deliberação:

- Conselho de Administração: órgão de deliberação colegiada, compete exercer a administração superior do DNIT.

II. Órgão Executivo:

- Diretoria Colegiada: submeter ao Conselho de Administração as propostas de modificações do regimento interno do DNIT; submeter ao Conselho de Administração o relatório anual de atividades e desempenho, a ser enviado ao Ministério dos Transportes; editar normas e especificações técnicas sobre matérias de competência do DNIT; aprovar padrões de edital de licitações para o DNIT; autorizar a realização de licitações, aprovar editais, homologar adjudicações; autorizar a celebração de convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais; decidir sobre a aquisição e alienação de bens; autorizar a contratação de serviços de terceiros; programar, coordenar e orientar ações nas áreas de administração, planejamento, obras e serviços, pesquisa, capacitação de pessoal, investimento e informações sobre suas atividades; aprovar o programa de licitações de serviços e obras, respeitados os limites estabelecidos na Lei nº 8.666, de 12 de junho de 1993; aprovar os programas de estudos e pesquisas para o desenvolvimento tecnológico; elaborar e submeter ao Conselho de Administração o planejamento

estratégico do DNIT; analisar, discutir e decidir sobre as políticas administrativas internas e a gestão dos recursos humanos; elaborar a proposta orçamentária anual a ser submetida à apreciação do Conselho de Administração, para posterior encaminhamento ao Ministério dos Transportes; indicar, dentre os seus membros, os substitutos dos Diretores.

III. Órgãos de Assistência Direta ao Diretor-Geral:

- Gabinete: assistir o Diretor-Geral do DNIT em sua representação social e política; ocupar-se das relações públicas e incumbir-se do preparo e despacho do expediente pessoal do Diretor-Geral; planejar, coordenar e supervisionar as atividades de comunicação social, apoio parlamentar e, ainda, publicação, divulgação e acompanhamento das matérias de interesse do DNIT; organizar e manter atualizados os arquivos dos atos normativos e demais documentos; exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Diretor-Geral do DNIT.

- Diretoria Executiva: orientar, coordenar e supervisionar as atividades das Diretorias setoriais e dos órgãos regionais; assegurar o funcionamento eficiente e harmônico do DNIT; planejar, administrar, orientar e controlar a execução das atividades relacionadas às licitações; planejar, orientar, coordenar e supervisionar as atividades relativas à definição de custos referenciais de obras e serviços afetos à infraestrutura de transportes e por fim, coordenar e supervisionar as atividades da secretaria da Diretoria Colegiada.
- Ouvidoria: receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos ao DNIT, e responder diretamente aos interessados; oficiar às áreas competentes, cientificando-as das questões apresentadas e requisitando informações e documentos necessários ao atendimento das demandas; propor adoção de providências ou medidas para solução dos problemas identificados através das demandas; produzir trimestralmente, ou quando julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades, e encaminhá-lo ao Diretor-Geral, ao Conselho de Administração e ao Ministério dos Transportes; solicitar a abertura de processos administrativos ao setor competente para a devida apuração.

IV. Órgãos Seccionais:

- Procuradoria Federal Especializada: na qualidade de órgão executor da Procuradoria-Geral Federal, prestar assessoria direta e imediata ao Diretor-Geral e aos órgãos da Estrutura Regimental do DNIT, nos assuntos de natureza jurídica, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 11 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993; examinar e emitir pareceres sobre projetos de atos normativos a serem expedidos ou propostos pelo DNIT, quando contiverem matéria jurídica; exercer a representação judicial e extrajudicial do DNIT, nos termos do disposto da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1999 e na Lei nº 10.480, de 2 de julho de 2002; apurar a liquidez e certeza dos créditos, de qualquer natureza, inerentes às suas atividades, inscrevendo-os em dívida ativa, para fins de cobrança amigável ou judicial; assistir às autoridades do DNIT no controle interno da legalidade administrativa dos atos a serem praticados, inclusive examinando previamente os textos de atos normativos, os editais de licitação, contratos e outros atos dela decorrentes, bem assim os atos de dispensa e inexigibilidade de licitação; opinar previamente sobre a forma de cumprimento de decisões judiciais.

- Corregedoria: fiscalizar as atividades funcionais dos órgãos internos e unidades administrativas regionais do DNIT; expedir Portarias, Instruções e Ordens de Serviço no âmbito de suas atribuições; apreciar as representações que lhe forem encaminhadas, relativamente à atuação dos agentes; propor ao Diretor-Geral planos, programas e projetos relacionados às atividades correcionais e disciplinares; realizar correição em todas as unidades

integrantes da estrutura organizacional do DNIT, sugerindo as medidas necessárias à racionalização e eficiência dos serviços; instaurar, de ofício ou por determinação da Diretoria, sindicâncias e processos administrativos disciplinares, relativamente aos servidores, submetendo-os à decisão da autoridade competente; referendar os nomes dos servidores indicados para as Comissões de Sindicância e Procedimentos Administrativos nas Superintendências Regionais; apurar conflitos de competência ou de entendimento no tocante às atividades disciplinares e administrativas; propor ao Diretor-Geral a instauração ou arquivamento de processos administrativos disciplinares; tomar conhecimento das reclamações sobre irregularidades e ilícitos administrativos praticados por servidores do Departamento, determinando as providências necessárias à sua apuração; encaminhar ao Diretor-Geral os relatórios das Comissões de sindicâncias e processos administrativos disciplinares, para fins de julgamento e aplicação das penalidades legais, observado o disposto no § 2º do art. 165 da Lei nº 8.112, de 1990; manter contato com as autoridades do Poder Judiciário e do Ministério Público para tratar de assuntos vinculados ao exercício da atividade de Corregedoria; zelar pelo cumprimento das leis, regulamentos e atos normativos relacionados à atividade disciplinar de seus agentes; determinar de ofício, correições nas unidades descentralizadas, quando necessárias; aprovar pareceres normativos disciplinares, encaminhando-os para publicação em Boletim de Serviço; manter cadastro atualizado de agentes sindicantes.

- Auditoria Interna: na qualidade de órgão de assessoramento direto ao Conselho de Administração, fiscalizar a gestão orçamentária, financeira, administrativa, contábil, de pessoal e patrimonial e demais sistemas administrativos e operacionais do DNIT, de acordo com o Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna aprovado pelo Conselho de Administração; criar condições indispensáveis para assegurar eficácia nos controles internos e externos, procurando garantir regularidade na arrecadação da receita e na realização das despesas; elaborar relatório das auditorias realizadas, propondo medidas preventivas e corretivas dos desvios detectados, se for o caso, encaminhando-o ao Conselho de Administração e à Diretoria Colegiada; responder pela sistematização das informações requeridas pelos órgãos de controle do Governo Federal; elaborar o Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna – PAAAI do exercício seguinte, bem como o Relatório Anual de Atividade da Auditoria Interna – RAAAI, a serem encaminhados à Secretaria Federal de Controle Interno/CGU/PR; apoiar o controle interno e externo no exercício de suas missões institucionais; acompanhar a implementação das recomendações dos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo e do Tribunal de Contas da União – TCU; assessorar a administração do DNIT, buscando agregar valor à gestão; orientar subsidiariamente os dirigentes do DNIT quanto ao cumprimento dos princípios e das normas de controle; examinar e emitir pareceres sobre prestação de contas anual do DNIT; comunicar, tempestivamente, os fatos irregulares, que causaram prejuízo ao erário, à Secretaria Federal de Controle Interno, após dar ciência à Direção do DNIT, e esgotadas todas as medidas corretivas, do ponto de vista administrativo para seu saneamento; atestar a consistência dos atos de aposentadoria, pensão e admissão de pessoal; realizar auditorias e fiscalizações nos sistemas contábil, financeiro, orçamentário, de pessoal, patrimonial e demais sistemas administrativos e operacionais do DNIT, inclusive em projetos financiados por Organismos Internacionais, gerando relatórios e propondo medidas preventivas e corretivas dos desvios detectados; recomendar a instauração de Tomada de Contas Especial, quando se configurar omissão no dever de prestar contas, a não comprovação da aplicação dos recursos repassados pela União, da ocorrência de desfalque ou desvio de dinheiros, bens e valores públicos, ou ainda, da prática de qualquer ato ilegal, ilegítimo ou antieconômico de que resulte dano ao erário; acompanhar os atos administrativos na formalização dos processos de execução de despesas; examinar e acompanhar a execução dos convênios celebrados, bem como os instrumentos

contratuais celebrados; examinar a legalidade e avaliar os resultados quanto à eficácia e eficiência da gestão orçamentária, financeira e patrimonial nas diversas unidades gestoras do DNIT, bem como a aplicação dos recursos públicos; propor a realização de auditorias ou inspeções, quando os elementos auditados assim o aconselharem ou justificarem.

- Diretoria de Administração e Finanças: planejar, administrar, orientar e controlar a execução das atividades relacionadas como: sistemas federais de orçamento, da administração financeira e de contabilidade; organização e modernização administrativa; recursos humanos e serviços gerais. Além de implementar ações necessárias ao aprimoramento e adequação de sua atuação às políticas, planos e programas.

V. Órgãos Específicos Singulares:

- Diretoria de Planejamento e Pesquisa: planejar, coordenar, supervisionar e executar ações relativas à gestão e à programação de investimentos anual e plurianual para a infraestrutura do Sistema Federal de Viação; subsidiar o DNIT nos aspectos relacionados à sua participação na formulação dos planos gerais de outorgas dos segmentos da infraestrutura viária; coordenar o processo de planejamento estratégico do DNIT; orientar as unidades do DNIT no planejamento e gerenciamento das suas atividades; propor a política de gestão ambiental do DNIT e coordenar as atividades de meio ambiente nos empreendimentos de infraestrutura e operação dos transportes; acompanhar e avaliar o desempenho das atividades do DNIT; promover pesquisas e estudos nas áreas de engenharia de infraestrutura de transportes, considerando inclusive, os aspectos relativos ao meio ambiente; definir padrões e normas técnicas para o desenvolvimento e controle de projetos e obras terrestres aquaviárias; planejar, promover, implementar e monitorar programas de desenvolvimento tecnológico e de capacidade técnica; subsidiar o Ministério dos Transportes na articulação com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para obter financiamento de programas, projetos e obras, bem como realizar programas de estudos e pesquisas; organizar, manter e divulgar as informações estatísticas do setor de infraestrutura viária; gerenciar as ações para elaboração e análise e aprovação de projetos de engenharia aquaviária, ferroviária e rodoviária.

- Diretoria de Infraestrutura Rodoviária: administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura rodoviária; revisar projetos de engenharia na fase de execução de obras; exercer o poder normativo relativo à utilização da infraestrutura de transportes rodoviários; promover o detalhamento do programa anual de investimento, com a participação das Superintendências Regionais; gerir as rubricas constantes do orçamento geral da União, relativas aos Programas de Trabalho afetos à Diretoria, diligenciando permanentemente no sentido fiel cumprimento da Lei de Responsabilidade Fiscal; promover o detalhamento dos programas de obras e serviços de infraestrutura terrestre, com a participação das Superintendências Regionais; promover o acompanhamento físico e financeiro das obras e serviços sob sua jurisdição; subsidiar o setor competente pela elaboração de sistemas de custos e orçamentos com as informações relativas à disponibilidade de materiais, mão-de-obra e produtividade obtidas na execução dos contratos sob sua jurisdição; promover meios necessários à implantação nas obras e serviços de programas de controle da qualidade, segundo normas do DNIT e da ABNT; zelar pelo cumprimento das normas e procedimentos relativos à proteção do meio ambiente e a regular ocupação das áreas das faixas de domínio; prover a Direção Geral do DNIT e o Ministério dos Transportes de informações sobre as atividades de obras e serviços sob sua gestão e zelar para que sejam atendidos em tempo hábil todos os requerimentos provenientes do Ministério

dos Transportes, do Poder Legislativo e seus componentes, assim como os requerimento, acórdãos e decisões dos órgãos de controle dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.

- Diretoria de Infraestrutura Ferroviária: contribuir na elaboração do planejamento voltado para expansão ou adequação de capacidade da infraestrutura; coordenar, controlar, administrar e desenvolver as atividades de execução de projetos e obras de infraestrutura ferroviária; fiscalizar e acompanhar a execução de obras ferroviárias; estabelecer padrões técnicos para o desenvolvimento e controle de obras de infraestrutura ferroviária; promover a formação e especialização de engenharia ferroviária e promover pesquisas que permitam o domínio do desenvolvimento ferroviário.

- Diretoria de Infraestrutura Aquaviária: responsável pela execução e gerenciamento de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária, bem como pela definição e implementação de padrões e normas técnicas. A Diretoria, dentro de conceitos técnico-profissionais, amplia sua visão para questões fundamentais e atuais que envolvem, principalmente, os resultados decorrentes dos empreendimentos voltados para melhoria contínua dos transportes aquaviários. As ações da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária contribuem, sobremaneira, para a consolidação das matrizes que compõem os Corredores Estratégicos de Desenvolvimento. A atuação da Diretoria passa, necessariamente, por aspectos ligados à demanda de infraestrutura portuária e hidroviária, à intermodalidade de transporte, ao meio ambiente e ao monitoramento contínuo dos investimentos e do estágio dos empreendimentos.

VI. Órgãos Descentralizados:

- Superintendências Regionais: implementar as políticas formuladas pela Diretoria Colegiada do DNIT para a administração, manutenção, melhoramento, expansão e operação da infraestrutura terrestre do Sistema Federal de Viação, segundo os princípios e diretrizes fixados na legislação e nos programas governamentais, mediante a orientação e supervisão das respectivas Diretorias Setoriais; exercer, observada a legislação que rege as rodovias, o poder normativo relativamente à utilização da infraestrutura de transporte terrestre, integrante do Sistema Federal de Viação; fornecer à Diretoria Colegiada do DNIT informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga dos segmentos da infraestrutura de transporte terrestre; acompanhar e fiscalizar os programas, projetos e obras de adequação de capacidade, ampliação, construção, manutenção, operação e restauração de rodovias; promover ações educativas visando a redução de acidentes, em articulação com órgãos e entidades setoriais; elaborar o relatório anual das atividades desenvolvidas, encaminhando-o à Diretoria Colegiada do DNIT; adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação; administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais; adotar providências para a obtenção do licenciamento ambiental das obras e atividades executadas em sua esfera de competência; organizar e manter atualizadas as informações estatísticas relativas às atividades sob sua administração; elaborar e submeter anualmente à Diretoria de Planejamento e Pesquisa a sua proposta orçamentária, nos termos da legislação em vigor, bem como as alterações orçamentárias que se fizerem necessárias no decorrer do exercício; analisar e monitorar a situação dos pavimentos, Obras-de-Arte Especiais - OAE, Obras-de-Arte Correntes - OAC e faixa de domínio; controlar e emitir as medições de serviços; emitir Autorizações Especiais de Trânsito – AET; fiscalizar contratos de pesagem de veículos e de controle de velocidade nas rodovias; supervisionar as atividades das Unidades Locais; executar outras atividades que lhe forem delegadas.

INTRODUÇÃO

Em 2013, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT foi incluído na Parte C, do Anexo II, da Decisão Normativa TCU nº 134/2013, que, por força do Acórdão nº 6.257/2013 – 1º Câmara, teve o conteúdo de suas contas customizado.

Ainda de acordo com a DN TCU nº 134/2013, o DNIT ficou dispensado de observar os conteúdos estabelecidos na Parte A, daquele Anexo II, contudo, podendo utilizar as orientações e quadros da Portaria prevista no inciso VII, do *caput* do art. 5º, no que for pertinente.

É importante ressaltar que devido a necessidade de esclarecimentos de alguns indicadores da supracitada Decisão Normativa, foi realizada reunião com o Tribunal de Contas da União – TCU, no dia 26 de agosto de 2014. Naquela reunião, o TCU enfatizou que esta é a primeira versão do Relatório de Gestão Customizado do DNIT e, que ajustes poderiam ocorrer durante a sua elaboração, devido à especificidade das atividades desta Autarquia.

Assim, este relatório, elaborado de acordo com a supracitada Decisão Normativa e com as orientações fornecidas pelo Tribunal de Contas da União - TCU, tem como objetivo prestar contas da gestão do DNIT, referente ao exercício de 2014, tanto aos órgãos de controle como à sociedade em geral, e ainda servir de base para uma reflexão interna e externa, que gere implementação e/ou inovação de práticas e melhore o processo de gestão institucional e governamental.

O referido relatório está estruturado conforme se segue: 1. Identificação e Atributos da Entidade; 2. Desempenho: Metas e Resultados; 3. Terceirização de Mão de Obra; 4. Conformidade e Tratamento das Disposições Legais e Normativas; 5. Relacionamento com a Sociedade.

Outras Informações sobre a Gestão de 2014

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT tem como missão "implementar a política de infraestrutura de transportes contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país". Para tanto, o DNIT vem, nos últimos anos, aprimorando a sua gestão no sentido de dar maior transparência as suas ações junto aos órgãos de controle e à sociedade brasileira. Destacam-se na gestão do exercício de referência deste relatório as seguintes iniciativas:

Em 2014, o DNIT finalizou e homologou 112 licitações somente na Sede, em Brasília, considerando-se a contagem por número de objetos licitados. Nas Superintendências Regionais do DNIT, o total de licitações finalizadas e homologadas alcançou a marca de 569, perfazendo um total de 681, o que corresponde a quase duas licitações realizadas por dia pela Autarquia.

O orçamento estimado para as licitações na Sede foi de R$ 5.966.981.613,61. Ao término dos certames foi obtido um valor de R$ 5.077.780.904,99, resultando num percentual de desconto de 14,90%, gerando uma economia de R$ 889.200.708,62 para os cofres públicos. O orçamento previsto para as licitações nas Superintendências foi de R$ 8.021.831.327,41, com o valor final obtido de R$ 7.301.241.794,55, resultando em um percentual de desconto de 8,98 %, gerando uma economia de R$ 720.589.532,86, para os cofres públicos.

Somados os valores economizados resultantes dos procedimentos licitatórios realizados no DNIT/Sede e Superintendências, a Autarquia alcançou uma economia de 1,6 bilhão de reais para os cofres públicos. As boas práticas nos procedimentos licitatórios do DNIT revelam-se um novo marco no contexto de contratações públicas de qualidade no país.

O Regime Diferencia de Contratação - RDC vem acelerando a cada ano o prazo para homologação dos procedimentos licitatórios, chegando em 2014 com um tempo médio de 100 dias para homologar uma licitação, considerando que em média 45 dias deste prazo é utilizado para divulgação do edital tem-se que desde a abertura do certame até a sua homologação, o DNIT-Sede tem gasto, em média, 55 dias para encerrar seus procedimentos licitatórios, cumprindo todas as exigências da legislação e os prazos recursais.

O Pregão Eletrônico que também vem sendo utilizado para as contratações de serviços comuns de engenharia no DNIT, tem gasto um tempo médio de 58 dias para homologação, considerando que, em média, 25 dias deste prazo é utilizado para divulgação do edital, tem-se que desde a abertura do certame até a sua homologação, o DNIT-Sede tem gasto, em média, 33 dias para terminar o procedimento licitatório nessa modalidade.

Outro resultado positivo obtido no exercício de 2014, pelo DNIT, foi a utilização do RDC Eletrônico, pelo regime de execução da contratação integrada, com o critério de julgamento pelo menor preço na Contratação Integrada de Empresa ou Consórcio de Empresas para: Elaboração dos Projetos de Engenharia, Construção, Manutenção, Conservação e Execução dos Serviços de Coleta de Dados de Veículos Pesados, através de Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAF, no âmbito do Plano Nacional de Pesagem. Foram licitados 20 lotes deste programa em um tempo médio de 54 dias entre a divulgação do edital e a publicação da homologação no D.O.U.; com uma economia total de R$ 27.357.462,42.

Considerando a necessidade de uma análise quantitativa de riscos, foi desenvolvida, pela equipe de Gerenciamento de Riscos da Diretoria Executiva do DNIT, uma metodologia com o objetivo de quantificar e remunerar os riscos que serão transferidos ao contratado. O modelo de gerenciamento de riscos, implantado pelo DNIT, fornece, por meio do Método de Monte Carlo, o cálculo da reserva de contingência relacionada à transferência dos riscos do empreendimento ao contratado. A aplicação do modelo desenvolvido, pioneiro na Administração Pública Federal, propicia um gerenciamento de riscos adequado e transparente, além de proporcionar uma nova perspectiva para as contratações públicas e possibilitar a realização de obras respeitando efetivamente prazo, custo e qualidade.

Outra iniciativa em destaque versa sobre a operacionalização do Programa Nacional de Controle de Velocidade-PNCV, cujo o objetivo é o aumento da segurança viária nas rodovias federais, com benefício aos núcleos urbanos adjacentes, por meio da utilização de equipamentos eletrônicos de fiscalização do trânsito. A partir de novas necessidades detectadas, a meta inicial do programa, que contemplava a instalação de 2.696 equipamentos eletrônicos, foi superada em 2014 com a autorização de instalação de 3.341 equipamentos. No exercício de referência deste relatório, entraram em operação 815 equipamentos, totalizando 2.756.

No âmbito das ações do controle de pesagem de veículos, o DNIT implementou o Plano Nacional de Pesagem –PNP. O controle do excesso de peso dos veículos de transporte de carga e de passageiros que trafegam nas rodovias federais teve como abordagem inicial a implantação e operação de 73 Postos de Pesagem de Veículos - PPV até julho de 2014. O modelo de fiscalização do excesso de peso foi alterado para a constituição de Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAF, cuja proposta é baseada na coleta de dados de veículos pesados. O novo modelo de fiscalização permite reduzir o tempo de parada dos veículos no processo de coleta de dados para fiscalização, e ainda possibilita a operação do posto sem a presença física do agente de trânsito, que passa a exercer suas atividades em centros de controle operacionais. Em 2014, foram licitados os serviços de coleta de dados de veículos pesados, em 35 PIAF’s.

Atinente a segurança e sinalização rodoviária, cita-se o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária - BR-LEGAL. O Programa tem como objetivo implantar e manter, por meio de contratos por desempenho de cinco anos, a sinalização horizontal, vertical e suspensa, dispositivos auxiliares de segurança viária e serviços relacionados à área de engenharia de trânsito, em, aproximadamente, 59.000 km de rodovias federais. Em 2014, foram contratados serviços de segurança e sinalização para, aproximadamente, 50.000 km. A modalidade de licitação adotada é o Regime Diferenciado de Contratação - RDC, na forma da contratação integrada. Já foram aprovados 28.000 km de projetos básicos de sinalização e 16.100 km de projetos executivos. Quanto à execução, foi implantada, em 2014, sinalização horizontal em 4.358 km, sinalização vertical em 1.260 km e 1.418 km de rodovias com dispositivos de segurança.

Ainda em 2014, foram retomados os trabalhos referentes ao Plano Nacional de Contagem de Tráfego – PNCT. Esse plano tem como finalidade estratégica gerar diagnóstico do tráfego rodoviário a partir de contagens volumétricas e classificatórias, de pesquisas de origem e destino e da aquisição de informações estatísticas como a velocidade operacional dos veículos e a carga atuante nas rodovias federais. O PNCT prevê a implantação de 320 postos de contagem permanentes. Do total de postos previstos, 88 foram instalados no primeiro semestre de 2014, dos quais 57 estão certificados e em operação.

Para melhor gerir seus empreendimentos, o DNIT desenvolveu uma nova ferramenta de gerenciamento denominada Sistema de Informações e Monitoramento - SIM-DNIT. Essa ferramenta disponibiliza, em tempo real, informações sobre o andamento dos empreendimentos dando suporte apurado para a tomada de decisões pelos gestores. O SIM-DNIT está estruturado nas seguintes perspectivas: a) Financeira – possibilita confrontar as informações do Sistema de Acompanhamento de Contratos – SIAC com as do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal – SIAFI, permitindo a verificação permanente do cumprimento das metas institucionais; b) Orçamentária – fornece informações referentes aos gastos da Autarquia e possibilita o acompanhamento da execução orçamentária e do controle dos restos a pagar; c) Infraestrutura Viária – presta informações relativas à gestão dos contratos de construção e manutenção da malha viária federal e permite a verificação da performance dos empreendimentos, principalmente pelo acompanhamento das medições de contratos. Disponibiliza ainda, informações sobre Obras de Arte Especiais – OAE (pontes e viadutos) e contagem de tráfego nas rodovias federais.

Quanto ao planejamento de obras, destaca-se o Plano de Avaliação Socioeconômica de Projetos – PAS, que foi idealizado e desenvolvido pela Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos – CGPLAN/DPP e representa um dos elementos de retomada do planejamento de médio e longo prazo do DNIT. O PAS visa obter informações imprescindíveis para o desenvolvimento das atividades técnicas e de gestão desempenhadas pelo DNIT.

A execução do PAS, sob a gestão da Coordenação de Avaliação de Viabilidade e Desempenho – COVIDE/CGPLAN/DPP, está a cargo do Consórcio PROSUL-APPE, detentora do contrato nº PP-940/2014-0, assinado em 03/11/2014. Em sua primeira etapa, o PAS contempla a elaboração de Estudos de Viabilidade de aproximadamente 21.000 km de trechos rodoviários, com vários pontos de integração multimodal. Este total está divido em 60 lotes, dos quais quatro foram iniciados no exercício de 2014.

Cabe destacar outra importante ação do DNIT, a construção da Ponte de Laguna, no Estado de Santa Catarina – SC. A ponte entre os bairros Cabeçuda, em Laguna, e Bananal, em Pescaria Brava, terá uma extensão de 2.815 metros, sendo a maior travessia elevada da duplicação da BR – 101 sul. Até o encerramento do exercício de referência deste relatório, o DNIT executou cerca de 92% das obras.

Outro empreendimento de grande relevância, refere-se a contratação das obras de duplicação da BR-381 – MG, que ligará Belo Horizonte a Governador Valadares, no estado de Minas Gerais, com segurança, velocidade operacional de 80 km/h, economia e respeito aos ativos socioambientais regionais, incluindo o seu entorno. Essa obra terá mais de 205 km de pistas duplicadas, 64 obras de arte especiais, 5 túneis, 20 passarelas, 99 paradas de ônibus e mais de 83.300 metros de defensas.

Na busca pela interação com a sociedade brasileira, o DNIT desenvolveu um aplicativo denominado de DNIT Móvel, o qual possibilita ao motorista que transitar pelas rodovias federais comunicar à Autarquia, em tempo real, os problemas encontrados nas rodovias, como por exemplo, buracos e quedas de barreiras. Esse aplicativo tem como diferencial a localização exata da ocorrência (por *Global Positioning System* - GPS) e o envio direto das informações para o banco de dados do DNIT. Isso permite que o reparo nas rodovias federais seja executado com maior brevidade, proporcionando mais segurança e conforto aos usuários.

Quanto ao Planejamento Estratégico do DNIT, cumpre destacar que o Ministério dos Transportes formalizou Acordo de Cooperação com o Movimento Brasil Competitivo-MBC para a implantação do Programa Modernizando a Gestão Pública-PMGP, que teve como objetivo dotar o Ministério dos Transportes e suas vinculadas de metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica. Com esse Acordo, foi concluído o Mapa Estratégico do DNIT, com a definição do plano de implementação dos indicadores e iniciativas. O desafio da Autarquia consiste em: (1) implementar o processo de gestão das iniciativas estratégicas (projetos contemplados no mapa estratégico), (2) elaborar modelo de acompanhamento e gestão da estratégica (reuniões internas de acompanhamento da estratégia para eventuais correções de rumo), (3) desenvolver modelo para a gestão das obras (projetos de engenharia) e, por fim, (4) implementar plano de comunicação da estratégica para toda a Autarquia.

O referido Acordo junto àquele Ministério permaneceu até meados de 2013, quando ocorreu a descontinuidade dos trabalhos, com MBC deixando de ser o patrocinador financeiro do Programa.

No sentido de evitar a solução de continuidade da implementação do planejamento, a Assessoria de Gestão Estratégica prospectou alternativas e, após identificar e avaliar a pertinência, tomou providências no sentido de o DNIT aderir à Ata de Registro de Preços nº 05/2014, pregão eletrônico nº 09/201, do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG. Desde então, vem contando com o apoio, da mesma consultoria que conduziu todo o trabalho no Ministério dos Transportes e vinculadas – EPL, ANTT, DNIT e VALEC - quando do Acordo de Cooperação entre o MBC e o Ministério dos Transportes, interrompido em 2013.

Tal parceria tem sido importante na consecução do objetivo de concluir o trabalho iniciado em 2012, mediante a aplicação de modelos de gestão da estratégia que possam promover a consolidação e a disseminação de procedimentos de revisão, desdobramento (tradução), alinhamento, implementação, monitoramento e capacitação.

Dessa forma, dando continuidade ao processo, o DNIT vem focando na implementação de indicadores de desempenho e de iniciativas estratégicas.

No que diz respeito aos indicadores estratégicos, o DNIT caminhou em 2014 no sentido de monitorar os 10 indicadores implantados em 2013 e ampliar o acompanhamento para 17 indicadores, cobrindo de forma mais abrangente os objetivos do mapa estratégico da Autarquia. Esses indicadores foram alinhados com os órgãos de controle e servem de subsídio às decisões nas reuniões de análise da estratégia (RAE), que ocorrem periodicamente junto à Diretoria Colegiada do DNIT, bem como na esfera do Ministério dos Transportes.

Quanto às iniciativas estratégicas, o plano prevê a ampliação das 24 iniciativas elencadas em 2013 para uma carteira atual de 36 iniciativas estratégicas e a consequente implementação do processo de monitoramento. A implantação ocorrerá em três etapas, cada uma delas contemplando 12 iniciativas.

A metodologia utilizada tem como referência o Guia de Melhores Práticas em Gerenciamento de Projetos – PMBOK (*Project Management Body of Knowledge*), publicado pelo *Project Management Institute* – PMI.

O critério utilizado para o detalhamento da primeira etapa consistiu na seleção das 12 iniciativas estratégicas do DNIT que já estavam em andamento ou que já tinham o seu início previsto para os próximos seis meses. Foram elaborados os Termos de Abertura das Iniciativas (TAPs). Estruturas Analíticas de Iniciativas (EAPs) e Cronogramas Finos e a Matriz de Responsabilidades de cada uma delas.

Os processos e ferramentas adotados para o acompanhamento periódico dos indicadores e das iniciativas estratégicas têm o propósito de analisar o desempenho na execução da estratégia para eventuais correções de rumo, e estão sendo ajustados às necessidades e à cultura organizacional do DNIT. Com efeito, a velocidade da implantação leva em conta o nível de maturidade da Autarquia na gestão das iniciativas/projetos.

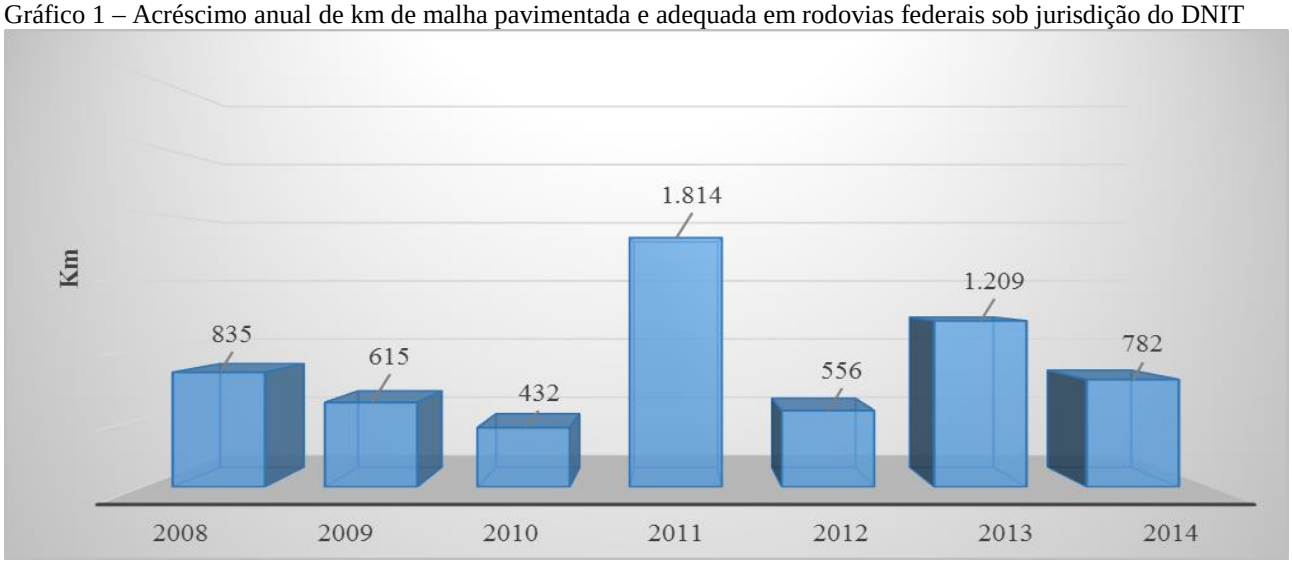
Quanto ao plano de comunicação da estratégia, sua implementação vem sendo disseminada para toda a Autarquia por meio da utilização dos canais disponíveis, principalmente a *Intranet* e sessões de encontros com as equipes responsáveis pela gestão das iniciativas e indicadores. A forma de comunicação utilizada vem contribuindo para que os procedimentos propostos sejam absorvidos de forma paulatina e, dessa forma, a evolução do modelo de gestão ocorra naturalmente.

No final do exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado, a proposta de institucionalização da estrutura necessária para dar apoio ao processo de monitoramento da estratégica (a "Consolidação da Assessoria de Gestão Estratégica – AGE" é uma das 12 iniciativas da primeira etapa) estava sendo finalizada e aguardando a validação pela futura Diretoria Colegiada da Autarquia, em fase de transição, por conta do término da gestão anterior.

O foco para 2015 será a priorização e aplicação do modelo às 24 iniciativas restantes, bem como a consolidação do processo de monitoramento e controle da estratégia, de onde serão coletadas informações que irão nortear a pauta das Reuniões de Análise da Estratégia, para eventuais tomadas de decisão e, com efeito, correções de rumo.

Quanto aos indicadores institucionais implantados pelo DNIT, vale destacar os resultados alcançados no exercício de 2014, conforme apresentado a seguir:

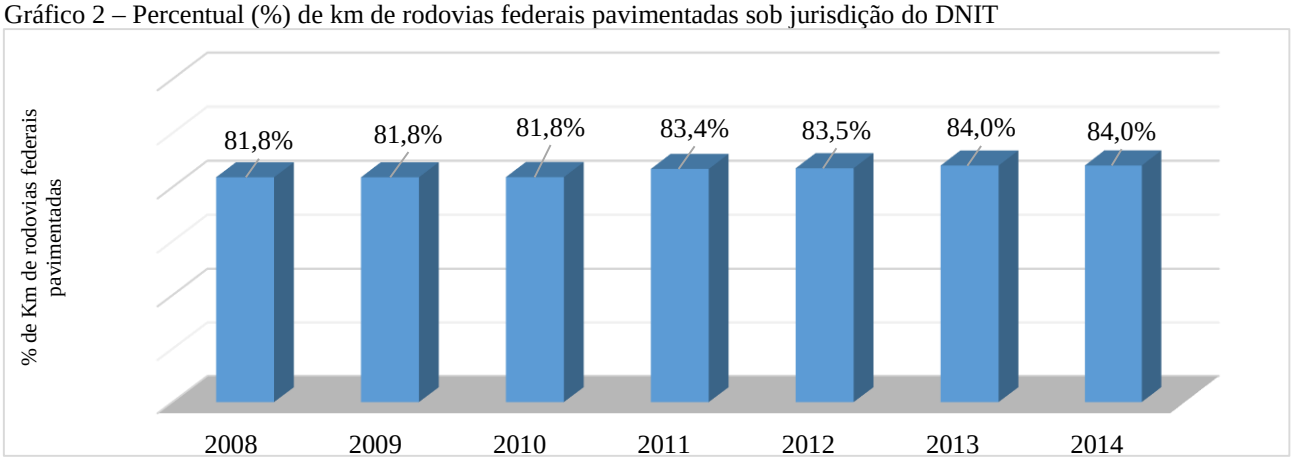
Gráfico 1 – Acréscimo anual de km de malha pavimentada e adequada em rodovias federais sob jurisdição do DNIT



Frequência de apuração: Anual
Unidade de medida: Km
Fórmula para cálculo: ∑ dos Km de obras de pavimentação e adequação realizadas* (e concluídas) em rodovias federais sob jurisdição do DNIT no período.
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Informações disponibilizadas pela DPP no sítio do DNIT. http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/pnv-1994-2009
Coleta: Extração da fonte e tratamento por meio de Excel e/ou Access
Área/Diretoria: DPP
* Km em situação de pista simples, em obras de duplicação (EOD) e duplicados.
* Não avaliadas as absorções. Atualizado em 09/02/2015

Fonte: AGE/DG/DNIT

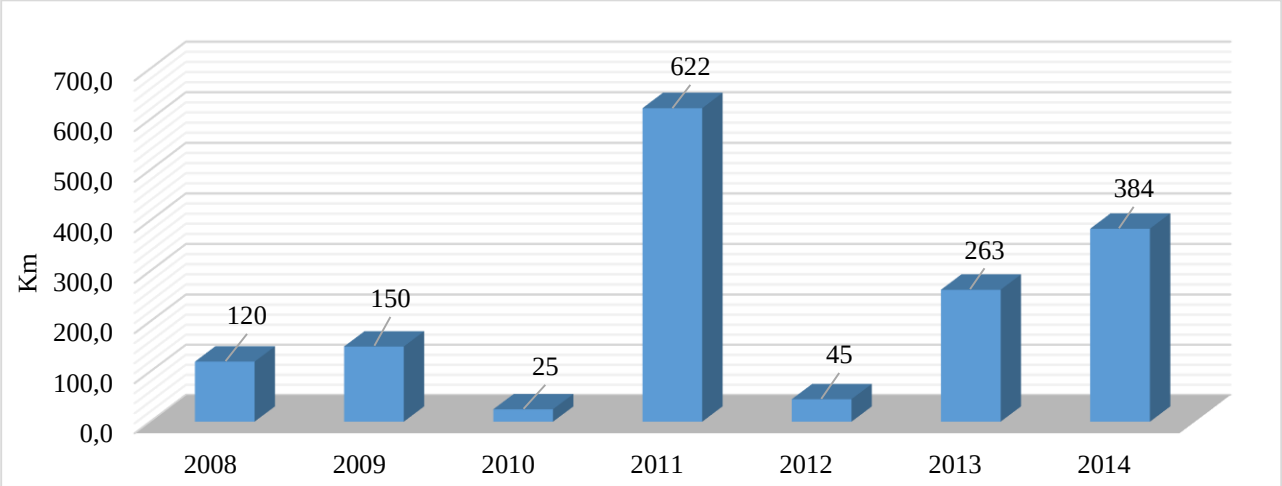
Gráfico 2 – Percentual (%) de km de rodovias federais pavimentadas sob jurisdição do DNIT



Frequência de apuração: Anual
Unidade de medida: %
Fórmula para cálculo: Extensão da rede federal pavimentada* sob jurisdição do DNIT / (Extensão total do Sistema Nacional de Viação sob Jurisdição do DNIT – Km planejados**)
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Informações disponibilizadas pela DPP no sítio do DNIT. http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/pnv-1994-2009
Coleta: Extração da fonte e tratamento por meio de Excel e/ou Access
Área/Diretoria: DPP
* Km em situação de pista simples, em obras de duplicação (EOD) e duplicados.
** Planejada + Estadual coincidente. Atualizado em 09/02/2015

Fonte: AGE/DG/DNIT

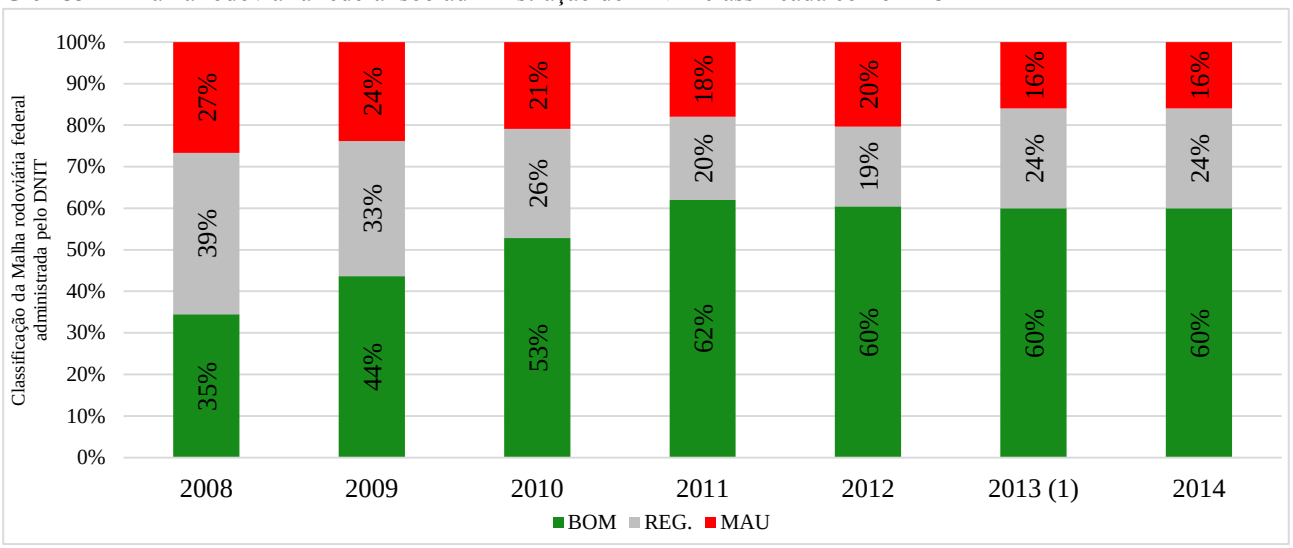
Gráfico 3 – Acréscimo de malha duplicada em rodovias federais sob jurisdição do DNIT



Frequência de apuração: Anual
Unidade de medida: Km
Fórmula para cálculo: ∑ dos Km de obras de duplicação e de adequações realizadas* (e concluídas) em rodovias federais sob jurisdição do DNIT no período
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Informações disponibilizadas pela DPP no sítio do DNIT. http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/pnv-1994-2009
Coleta: Extração da fonte e tratamento por meio de Excel e/ou Access
Área/Diretoria: DPP
* Não avaliadas as absorções. Atualizado em 09/02/2015

Fonte: AGE/DG /DNIT

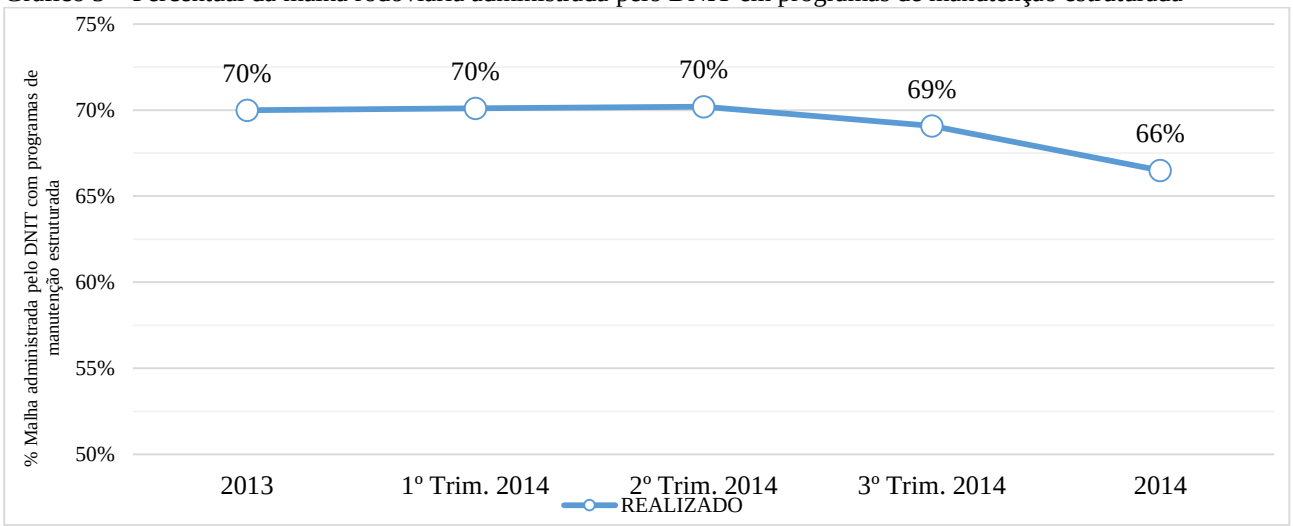
Gráfico 4 - Malha rodoviária federal sob administração do DNIT classificada como “BOA”



Frequência de apuração: Anual
Unidade de medida: %
Fórmula para cálculo: ∑ da extensão da malha rodoviária federal pavimentada administrada pelo DNIT classificada como "boa" / Extensão total da malha rodoviária federal pavimentada administrada pelo DNIT * 100
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Controles da área responsável
Coleta: Inserção dos dados em planilha Excel
Área/Diretoria: DPP
(1) Não houve apuração em SC e PR.

Fonte: AGE/DG/DNIT

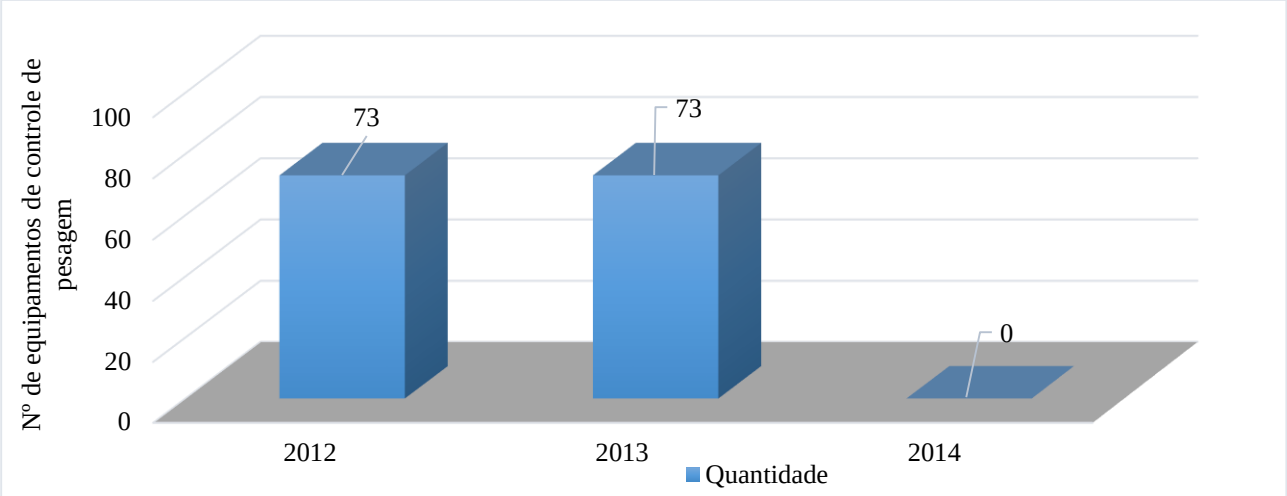
Gráfico 5 – Percentual da malha rodoviária administrada pelo DNIT em programas de manutenção estruturada



Frequência de apuração: Trimestral
Unidade de medida: %
Fórmula para cálculo: ∑ dos Km de malha rodoviária federal administrada pelo DNIT em programas de manutenção estruturada / Extensão total da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT * 100 (= 36.542/52.900 km => contratado set/14 = 69,1% com manutenção estruturada.)
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: SIAC/SINDEC
Coleta: Extração da fonte e tratamento por meio de Excel e/ou Access
Área/Diretoria: CGMRR/DIR
Obs.: A extensão atual da Rede Federal Pavimentada é de 52.900 (SNV-2014)

Fonte: AGE/DG/DNIT

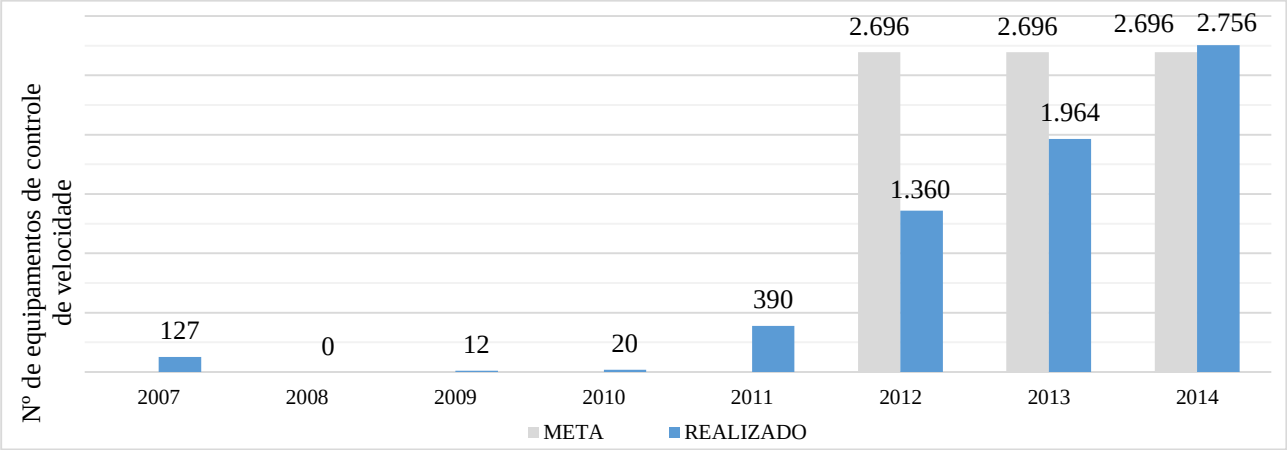
Gráfico 6 - Equipamentos de controle de pesagem em operação



Frequência de apuração: Anual
Unidade de medida: Quantidade
Fórmula para cálculo: ∑ da quantidade de equipamentos de controle de pesagem em operação
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Controles da área responsável
Coleta: Inserção dos dados em planilha Excel
Área/Diretoria: CGPERT/DIR
* Postos não operantes devido à ação civil pública nº 908-02.2013.5.10.0001

Fonte: AGE/DG/DNIT

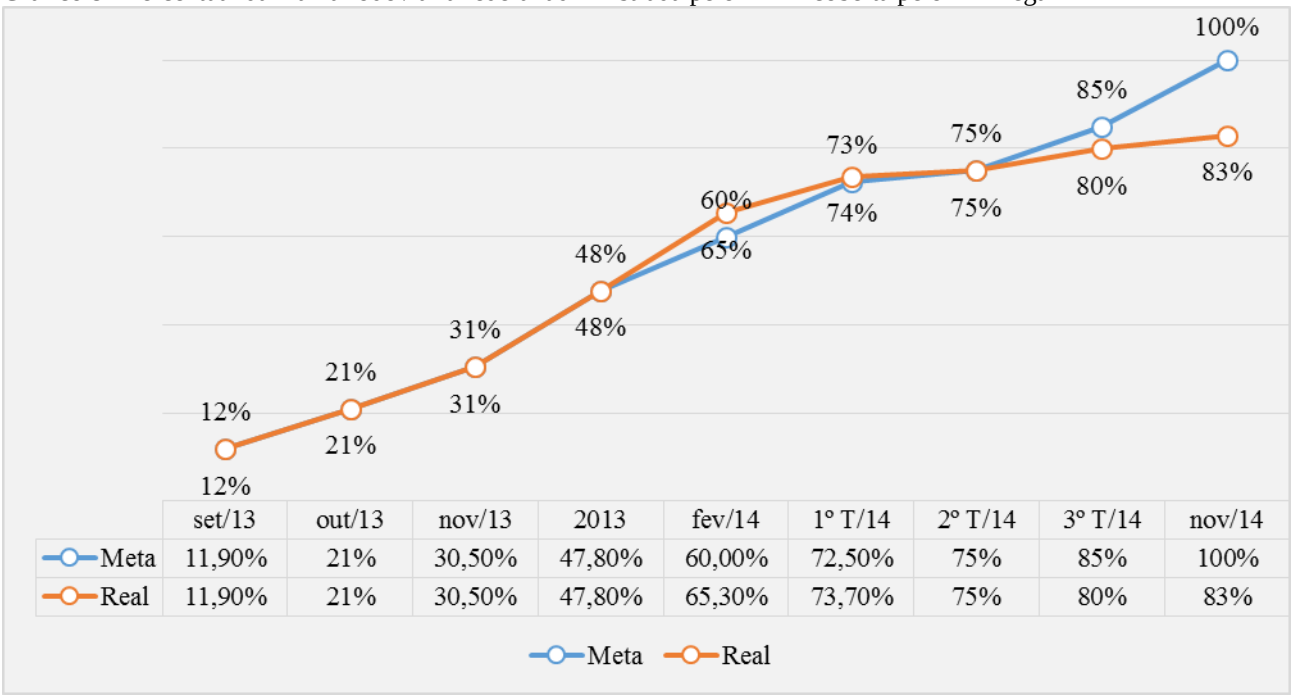
Gráfico 7 - Equipamentos de controle de velocidade em operação



Frequência de apuração: Trimestral
Unidade de medida: Quantidade
Fórmula para cálculo: ∑ da quantidade de equipamentos de controle de velocidade em operação / Quantidade de pontos que devem ser cobertos * 100
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Controles da área responsável (Até 2013: Balanço do PAC; 2014: Plano de metas.
Coleta: Inserção dos dados em planilha Excel
Área/Diretoria: CGPERT/DIR

Fonte: AGE/DG/DNIT

Gráfico 8 - Percentual da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT coberta pelo BR-Legal

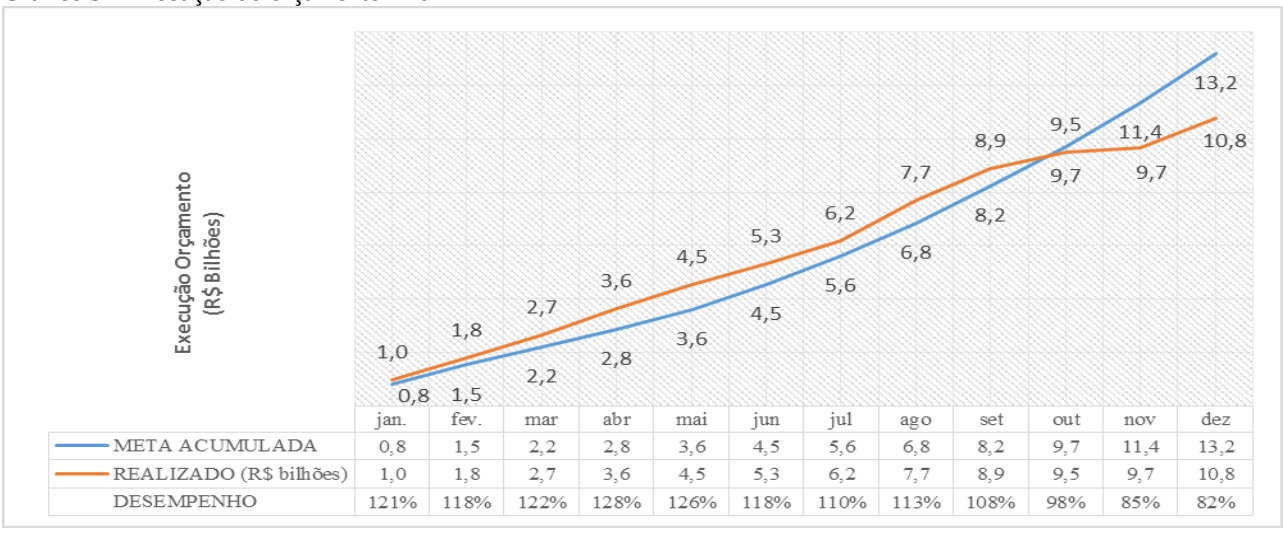


	set/13	out/13	nov/13	2013	fev/14	1º T/14	2º T/14	3º T/14	nov/14
Meta	11,90%	21%	30,50%	47,80%	60,00%	72,50%	75%	85%	100%
Real	11,90%	21%	30,50%	47,80%	65,30%	73,70%	75%	80%	83%

Frequência de apuração: Mensal
Unidade de medida: %
Fórmula para cálculo: Km da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT coberta pelo BR-Legal / Km total da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT * 100
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Controles da área responsável
Coleta: Inserção dos dados em planilha Excel
Área/Diretoria: CGPERT/DIR

Fonte: AGE/DG/DNIT

Gráfico 9 - Execução do orçamento - 2014

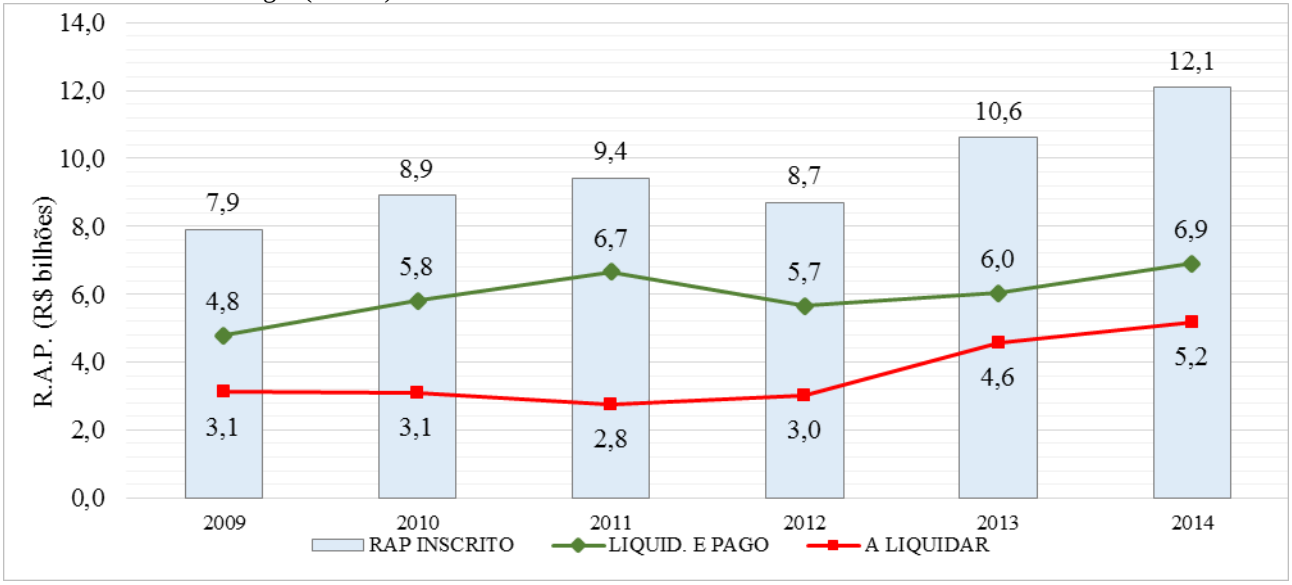


	jan.	fev.	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
META ACUMULADA	0,8	1,5	2,2	2,8	3,6	4,5	5,6	6,8	8,2	9,7	11,4	13,2
REALIZADO (R$ bilhões)	1,0	1,8	2,7	3,6	4,5	5,3	6,2	7,7	8,9	9,5	9,7	10,8
DESEMPENHO	121%	118%	122%	128%	126%	118%	110%	113%	108%	98%	85%	82%

Frequência de apuração: Mensal
Unidade de medida: % e R$
Fórmula para cálculo: R$ executados no período / R$ total fixado para o orçamento no período * 100
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Controles da área responsável
Coleta: Inserção dos dados em planilha Excel
Área/Diretoria: DIR

Fonte: AGE/DG/DNIT

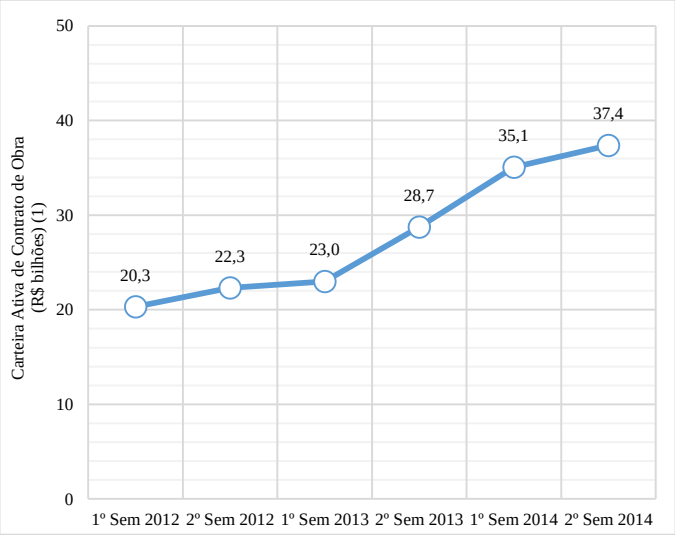
Gráfico 10 - Restos a Pagar (R.A.P.) executados

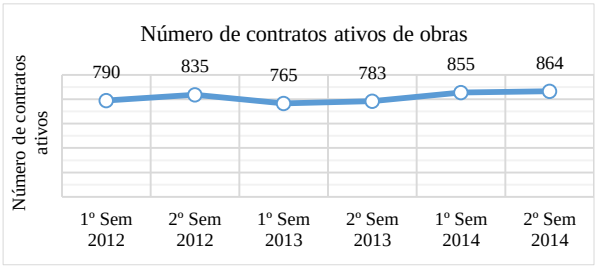


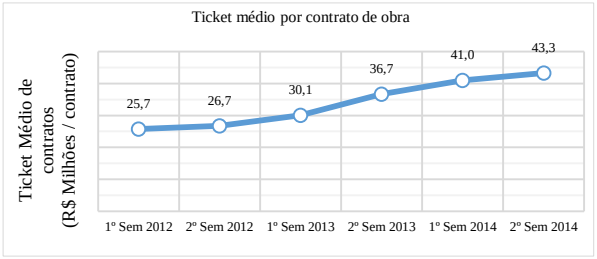
Frequência de apuração: Mensal
Unidade de medida: R$
Fórmula para cálculo: R$ de R.A.P. liquidados e pagos no período.
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Controles da área responsável
Coleta: Inserção dos dados em planilha Excel
Área/Diretoria: DIR

Fonte: AGE/DG/DNIT

Gráfico 11 - Carteira ativa de contratos de obras do DNIT



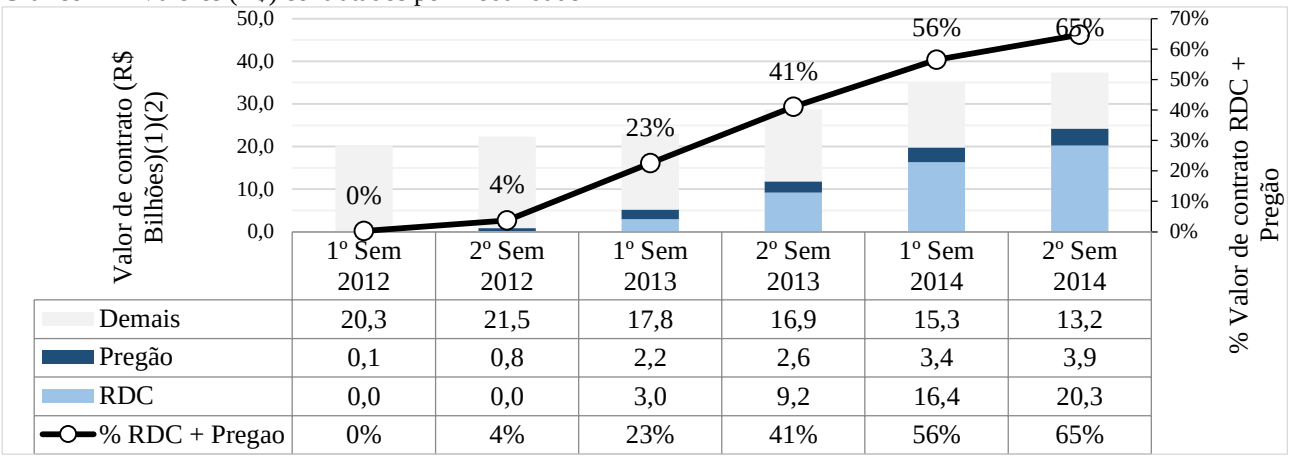




Frequência de apuração: Semestral
Unidade de medida: R$
Fórmula para cálculo: ∑ do montante em R$ de contratos de obra ativos no DNIT no período
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: SINDEC II
Coleta: Extração do sistema e tratamento por meio de Excel e/ou Access
Área/Diretoria: DIR
(1) Valor Inicial do Contrato (PI) levantados até dezembro de 2014. Data da Extração: 21/01/2015

Fonte: AGE/DG/DNIT

Gráfico 12 - Valores (R$) contratados por modalidade

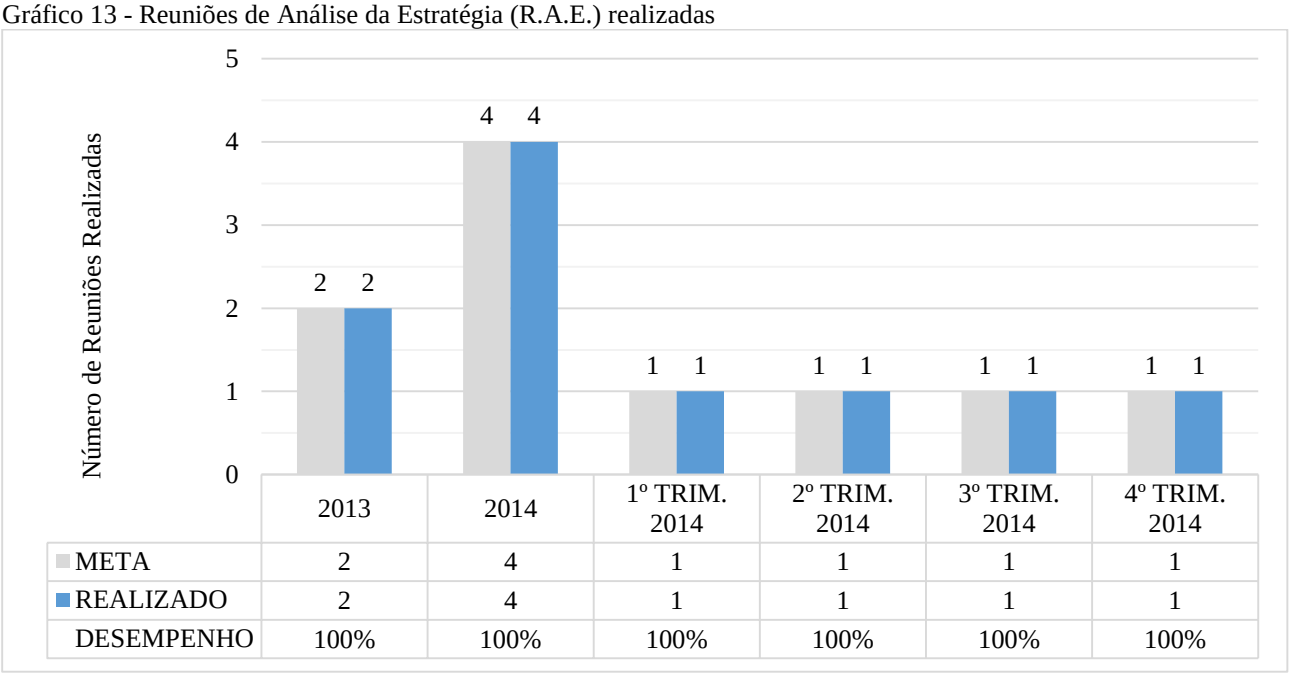


	1º Sem 2012	2º Sem 2012	1º Sem 2013	2º Sem 2013	1º Sem 2014	2º Sem 2014
Demais	20,3	21,5	17,8	16,9	15,3	13,2
Pregão	0,1	0,8	2,2	2,6	3,4	3,9
RDC	0,0	0,0	3,0	9,2	16,4	20,3
% RDC + Pregao	0%	4%	23%	41%	56%	65%

Frequência de apuração: Semestral
Unidade de medida: % e R$
Fórmula para cálculo: R$ de Contrato de RDC e Pregão / R$ Total de Contrato *100
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: SINDEC II
Coleta: Extração do sistema e tratamento por meio de Excel e/ou Access
Área/Diretoria: CGCL/DIREX
(1) Valor Inicial do Contrato (PI) levantados até dezembro de 2014. Data da extração 21/01/2015;
(2) Somente contratos de obras ativas no âmbito do DNIT são consideradas nesse indicador.

Fonte: AGE/DG/DNIT

Gráfico 13 - Reuniões de Análise da Estratégia (R.A.E.) realizadas

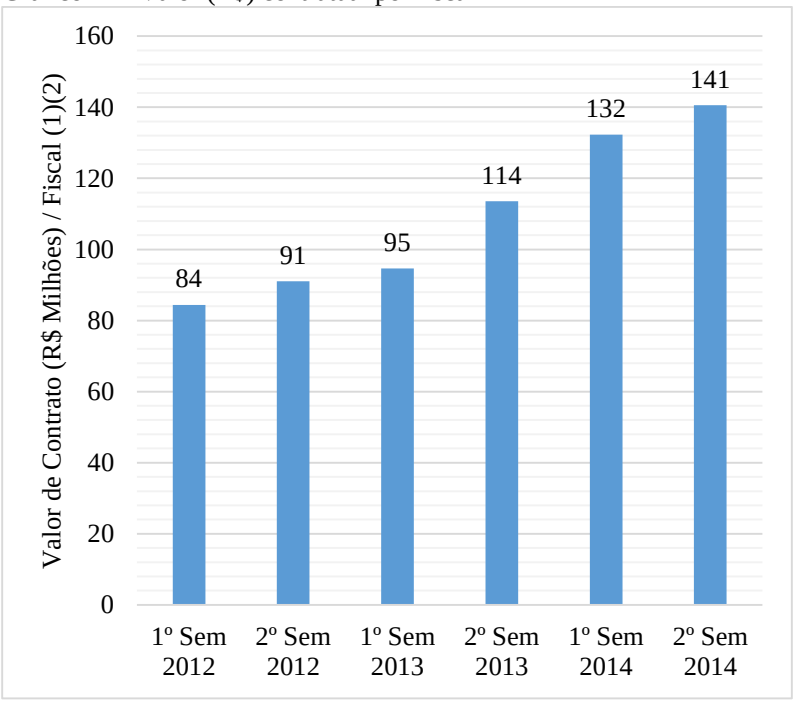


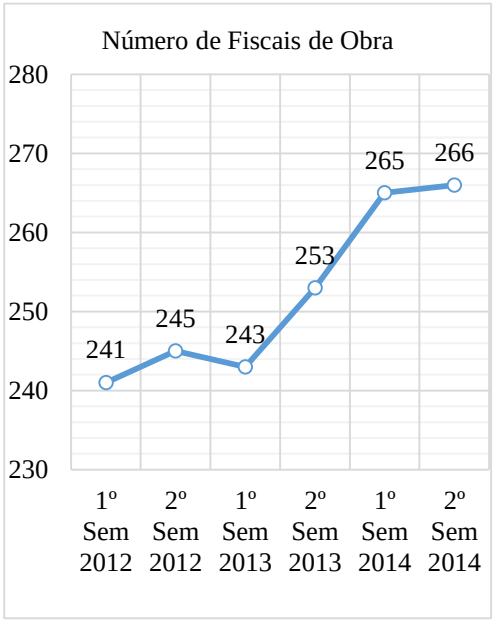
	2013	2014	1º TRIM. 2014	2º TRIM. 2014	3º TRIM. 2014	4º TRIM. 2014
META	2	4	1	1	1	1
REALIZADO	2	4	1	1	1	1
DESEMPENHO	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Frequência de apuração: Trimestral
Unidade de medida: Quantidade e %
Fórmula para cálculo: Nº de RAE realizadas no período / Nº de RAE previstas para o período * 100
Polaridade: Quanto MAIOR, melhor
Fonte: Controles da área responsável
Coleta: Inserção dos dados em planilha Excel
Área/Diretoria: AGE/DG
***** Reunião com a Diretoria do DNIT para priorização de iniciativas. ** Reunião com a Diretoria do DNIT para encaminhamento dos indicadores estratégicos do DNIT.

Fonte: AGE/DG/DNIT

Gráfico 14 - Valor (R$) contratual por fiscal*





Unidade de Medição: R$ Milhões / Fiscal
Fórmula de Cálculo: Valor de Contrato de obra / Quantidade de Fiscais de obra Responsável.
Polaridade: Quanto MENOR, melhor
Análise de Desempenho: Valor dos contratos ativos no âmbito do DNIT subiu consideravelmente nos últimos 2 anos (+40%), mas a quantidade de fiscais de obra não acompanhando gerando um aumento significativo na concentração média de valor de contrato por fiscal.
Recomendações / Ações: Recrutar mais servidores para exercer a função de fiscal de obra.
* Fonte: SINDEC 2.
(1) Valor Inicial do Contrato (PI) levantados até dezembro de 2014. Data da extração 21/01/2015
(2) Somente contratos de obras ativas no âmbito do DNIT são consideradas nesse indicador
Fonte: AGE/DG/DNIT

Diante deste contexto e considerando que este Relatório de Gestão Customizado, classificado pelo Tribunal de Contas da União - TCU como Individual, será disponibilizado no Portal DNIT (www.dnit.gov.br) para consulta pública, espera-se que o presente relatório forneça à sociedade brasileira informações para a completa avaliação da gestão desta Autarquia no exercício de 2014.

2. DESEMPENHO: METAS E RESULTADOS

2.1. Manutenção Rodoviária

2.2. Construção e Duplicação de Rodovias

2.3. Manutenção de Obras de Arte Especiais

2.4. Sinalização Viária

2.5. Controle de Velocidade

2.6. Controle de Peso de Veículos

2.7. Planejamento de Obras Rodoviárias

2.8. Gestão Ambiental

2.9. Desapropriações

2.10. Gestão Aquaviária

2.11. Gestão Ferroviária

2.1. MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA

a) Texto com apresentação da manutenção rodoviária (englobando todas as suas ações), seus principais resultados, desafios, limitadores;

A malha rodoviária constituída pelas rodovias federais, por seu grande alcance e capilaridade dentro do território nacional, permite distinguir o transporte rodoviário como um importante fator para o crescimento econômico e social do país. Assim, as rodovias devem ser constantemente ampliadas e fortalecidas, a fim de que estejam sempre em condições adequadas.

Em 2014, novos contratos de manutenção rodoviária foram consolidados, como mais uma alternativa para a expansão de investimentos neste importante programa, buscando-se ampliar a disponibilidade do transporte rodoviário nacional, com segurança, conforto e boa trafegabilidade para seus usuários.

Para tanto, a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR, da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR, tem implementado ações com a finalidade de assegurar melhores condições de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários das rodovias federais, através da contratação de serviços de manutenção da malha rodoviária federal, pavimentada e não pavimentada. Os serviços de manutenção rodoviária estão sendo executados em quase a totalidade das vias pavimentadas, com contratos variando entre dois anos, para Conservação Tradicional, e cinco anos, por meio do Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas - PROCREMA, contemplando ações de recuperação funcional e estrutural do pavimento.

O objetivo a ser alcançado com a adoção de contratos de maior duração é que as empresas realizem intervenções mais duradouras, de modo a reduzir os seus custos de manutenção e aumentar a vida útil da rodovia. Consequentemente, tais trechos permanecerão em bom estado por mais tempo e ficarão interditados para reparos em menor frequência.

Como resultados, cumpre destacar que em 2014, o Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas - PROCREMA, aliado às obras de restauração e serviços de conservação, contemplou 46.443,5 km da malha rodoviária federal pavimentada, correspondendo a cerca de 89% da malha total, conforme a seguir.

- ✓ PROCREMA 1ª e 2ª Etapas: estão cobertos por este programa 30.325,8 km de rodovias pavimentadas, por meio de contratos de dois anos e de cinco anos de duração, e que preveem a realização de obras de recuperação do pavimento e execução dos serviços de manutenção e de conservação rotineira durante todo o prazo contratual.

- ✓ Restauração de Pista em contratos de Duplicação: essa modalidade de restauração aplica-se a trechos de rodovias que se encontram em obras de duplicação. A pista antiga, utilizada também como rota de serviço, é recuperada ao final da obra. Em 2014, foram restaurados 2.073,7 km de rodovias.
- ✓ Restauração Tradicional: em execução 2.520,4 km de obras de restauração do pavimento de rodovias, que preveem intervenções mais substanciais na pista existente, como a correção geométrica em 202,7 km.
- ✓ Conservação Tradicional: cobertos 11.523,6 km de rodovias pavimentadas por meio da contratação de serviços de conservação preventiva e rotineira.

b) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer os resultados da manutenção rodoviária;

Risco 1: Falta de servidores efetivos e de qualificação adequada.

- **Fonte**: DNIT.
- **Causa**: Insuficiência no número de funcionários admitidos nos últimos concursos para gestão das ações de manutenção da malha, tanto no âmbito do DNIT/Sede, como também, nas Superintendências Regionais/DNIT. Considera-se ainda, a alta evasão de servidores (transferência para outros órgãos ou admissão em outros concursos). Grande parte dos novos servidores, não possuem experiência de conhecimento técnico específico na área de engenharia rodoviária, sobrecarregando os poucos que dispõem destes conhecimentos para lidar com seus desafios, demandas e volume de trabalho que necessitam os programas afetos à manutenção.
- **Consequência**: Devido a necessidade de constante acompanhamento, principalmente, nas frentes de serviço e nas avaliações para elaboração de projetos e suas revisões, os trabalhos tornam-se pouco efetivos e com baixa eficácia.

Risco 2: Descontinuidade no repasse de recursos e atraso nos pagamentos.

- **Fonte**: DNIT.
- **Causa**: A falta de dotação orçamentária para manutenção, em alguns estados, ocorrida no ano de 2014.
- **Consequência**: Morosidade nas ações dos contratados e receio dos gestores no avanço da programação, impactando diretamente no cumprimento das metas. Os atrasos conduzem os contratados a diminuírem ou até mesmo paralisarem as obras dependendo do tempo que ficarem sem receber pelos serviços prestados. Obras que tenham suas atividades paralisadas geram graves problemas na sua retomada, as vezes até com a impossibilidade de continuação ou dependendo de aditivos para recompor a situação agravada pela falta da efetiva prestação dos serviços, a época prevista.

c) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Avaliação do Risco 1: Caso ocorra o apoio de pessoal especializado, esse risco passa de um risco alto para um risco médio, pois ainda permanece a necessidade de pessoal qualificado para tomada de decisão e fiscalização, atribuições afetas somente a funcionários de carreira, concursados.

- Nível do risco: Alto

Avaliação do Risco 2: O risco de não execução dos serviços de manutenção de forma continuada e no tempo requerido, acarreta um altíssimo risco à consecução dos objetivos da manutenção rodoviária.

- Nível do risco: Alto

d) Respostas aos riscos identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégias para mitigação do Risco 1: A contratação temporária de empresas para auxiliar na elaboração de produtos que visem ajudar na condução dos trabalhos de acompanhamentos e gestão das ações de manutenção. Sua mitigação para a manutenção é essencial, face ao volume de demandas

que são afetas à essa área. Ainda, quanto a qualificação dos servidores, é necessário que se tenha um treinamento com cursos de capacitação, principalmente, com enfoque na parte prática. A implementação de vistorias técnicas é outro dispositivo que está sendo utilizado pela CGMRR/DIR, com o objetivo de qualificação, dependendo para tanto de dotação orçamentária para diária e passagens.

Estratégias para mitigação do Risco 2: É necessário que sejam priorizados, orçamentariamente, recursos para obras de manutenção do ativo em detrimento ao lançamento de novos empreendimentos.

É pertinente lembrar que a capacidade de vistorias/auditorias dos órgãos de controle interno e externo, Controladoria-Geral da União - CGU e Tribunal de Contas da União – TCU, é visivelmente maior que a capacidade desta Autarquia, invertendo a lógica da estrutura de prestação de contas.

e) Avaliação da capacidade da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento);

Atualmente, a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR/DIR/DNIT, que possui um quadro de 27 engenheiros, conta com o apoio de um contrato de Gerenciamento do PROCREMA, para auxiliar na gestão da manutenção. Além dos seus 798 contratos, a CGMRR/DIR/DNIT responde demandas de órgãos de controle interno e externo (CGU e TCU), Ministério Público, Ministério dos Transportes, Casa Civil da Presidência da República, dentre outras entidades públicas.

Embora a CGMRR/DIR/DNIT possua baixa capacidade, em virtude do volume das demandas citadas acima, a Coordenação tem adaptado metodologias de padronização de atividades e indicação de servidores para as áreas mais sensíveis, em busca de melhores resultados na consecução dos trabalhos, na resolução imediata dos problemas e na identificação de falhas e proposição de soluções. Soma-se a isso, o apoio da gerenciadora para o auxílio das atividades correntes.

Outrossim, a CGMRR/DIR/DNIT dispõe de ferramentas gerenciais, com capacidade de gerar informações de modo a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos, ferramentas tais como: Fórum de Desempenho, SIGAMALHA e Controle de Situação. Estas ferramentas são atualizadas mensalmente, possibilitando um controle físico-financeiro dos contratos (Fórum), uma visualização multidimensional da situação da malha rodoviária federal ao longo do tempo, consolidando diversas informações para os segmentos definidos pelo Sistema Nacional de Viação-SNV (SIGAMALHA), e ainda auxiliando o planejamento da manutenção rodoviária, quanto ao tipo de intervenção a se fazer e quando esta intervenção deve ocorrer (Controle de Situação), permitindo assim que os gestores façam suas programações para contratação.

f) Atividades de controle relacionadas à área de manutenção rodoviária;

A Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR/DIR/DNIT vem aprimorando os mecanismos de controle para facilitar o acompanhamento das atividades de manutenção, como a elaboração do Fórum de Desempenho e a análise qualitativa dos relatórios produzidos e entregues pelas supervisoras.

Neste fórum são acompanhadas as evoluções contratuais, bem como os desempenhos físico-financeiro dos empreendimentos. No tocante aos relatórios, realiza-se uma avaliação de toda

produção indicada para o mês, em todos os contratos de manutenção, avaliando o desempenho indicado e os fatores de eficiência, para, posteriormente, proceder com a cobrança às Superintendências Regionais/DNIT, dos eventos que estiverem em não conformidade com os parâmetros estipulados para os programas.

Cabe ressaltar que parte destes dados são aferidos junto as Superintendências Regionais/DNIT, dependendo de uma ação conjunta com a CGMRR/DIR/DNIT, para o bom andamento destes modelos de avaliação.

São promovidas, ainda, as inspeções *in loco*, no Programa de Inspeção da Qualidade, na qual duplas de técnicos são designados a inspecionar obras previamente selecionadas, visando aferir as condições de sua execução, alocação de equipamento e pessoal, gestão e cumprimento do escopo dos projetos e dos programas.

g) Tabela, por BR, por programa (Ex: Pato, CREMA 1ª etapa, CREMA 2ª etapa, outros), em cada UF e consolidada nacional, com as metas (físicas e financeiras) previstas para a conservação, no exercício, com % de execução, as causas do seu não cumprimento e as providências que serão adotadas para resolver os problemas. Para Cada trecho apresentar Índice Internacional de Irregularidade (IRI) e Índice de Condição da Superfície (ICS) - a tabela deve conter nível de divisão da malha (por BR, por UF e consolidado nacional) semelhante àquele adotado no Relatório do Sistema de Gerenciamento de Pavimento;

Para a análise da Tabela 1 - Execução dos Contratos de Manutenção Rodoviária – UF e BR, a seguir, cabe ressaltar previamente algumas variáveis para melhor compreensão da apresentação.

Na referida Tabela, estão apresentados os valores de contrato "PI (Preço Inicial) + R (Reajustamento)" para cada contrato (os serviços contratados pode abranger mais de uma BR), por BR e por UF. Essa parcela de Reajustamento contratual é calculada a partir da equação abaixo:

$$R = \frac{Ii - Io}{Io}\ x\ V$$

Onde:

R = Valor da parcela de reajustamento procurado;

Io = Índice de preço verificado no mês do orçamento do DNIT;

Ii = Índice de preço referente ao mês de reajustamento;

V = Valor a preços iniciais da parcela do Contrato de obra ou serviço a ser reajustado.

Os preços contratuais serão reajustados no prazo de 12 (doze) meses, a contar da data-base do orçamento do edital referente ao contrato, pela variação de índices nacionais, calculados pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, conforme edital, e consideram a variação de preço de itens essenciais para a continuidade dos serviços de manutenção, como os insumos: materiais, mão-de-obra, serviços e equipamentos.

Ainda, atenta-se para o fato de que, apesar de a análise dos contratos ser estritamente relacionada àqueles que estejam vinculados a CGMRR/DIR/DNIT (Fonte: SCP/CGMRR), foi apresentada a Tabela 2 – Quantidade de km com Contratos de Manutenção Rodoviária – Consolidado Nacional, na qual não considerou a execução dos contratos do Programa BR-Legal, vinculados à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT. Ocorre que, os recursos destinados aos serviços de sinalização faziam parte do escopo dos contratos da CGMRR/DIR/DNIT, enquanto que

os contratos de radares e postos de pesagem eram de responsabilidade da CGPERT/DIR/DNIT. Com a criação do Programa Nacional de Sinalização, atualmente denominado BR-Legal, a funcional programática continuou sendo gerida pela CGMRR/DIR/DNIT, ocorrendo então uma descentralização de recursos, ou seja, apesar dos contratos do BR-Legal serem licitados e administrados pela CGPERT/DIR/DNIT, os recursos financeiros são provenientes da funcional afeta à Manutenção Rodoviária.

Finalmente, para o "Percentual (%) da Meta Física Executada" por contrato, a CGMRR/DIR/DNIT entende que o cumprimento integral da meta, ano a ano, ocorre pela natureza do contrato, explicitado em cláusula contratual, na qual a empresa/consórcio contratada tem a obrigação de, além de executar as obras de recuperação, manter toda a extensão contratada dentro dos padrões mínimos de conservação, do primeiro ao último dia do contrato, diferentemente, dos contratos das demais Coordenações da DIR, que possuem metas e evolução física do contrato mensuráveis.

Tabela 1 - Execução dos Contratos de Manutenção Rodoviária – UF e BR

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
ACRE	BR-317	90,7	236,8	146,1	22 00702/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	28.361.844,46	22.061.327,42	10.601.559,15	37%	146,1	146,1	100%
	BR-317	236,8	345,6	108,8	22 00759/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	27.032.130,90	24.634.116,21	6.590.232,19	24%	108,8	108,8	100%
	BR-364	938,6	1091,7	153,1	00 00180/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	53.780.880,28	51.433.456,85	9.759.852,58	18%	153,1	153,1	100%
	BR-364	124,8	179,4	54,6	22 00077/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	45.092.177,37	42.682.029,35	42.682.029,35	95%	54,6	54,6	100%
	BR-364	0,0	124,8	124,8	22 00697/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	52.815.331,08	52.482.625,38	2.626.108,33	5%	124,8	124,8	100%
	BR-364	58,0	231,0	173,0	22 01012/2013	Restauração de Pista Simples	Paralisado	1.130.426,27	625.993,10	625.993,10	55%	173,0	173,0	100%
Total				**760,4**				**208.212.790,36**	**193.919.548,31**	**72.885.774,70**	**35,01%**	**760,38**	**760,38**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
ALAGOAS	BR-416	7,6	25,2	17,6	00 00021/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.357.103,87	10.532.867,70	5.629.190,52	50%	17,6	17,6	100%
	BR-416	29,6	57,0	27,4								27,4	27,4	100%
	BR-316	0,0	2,9	2,9	00 00178/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	2.776.316,66	1.510.094,95	1.200.673,82	43%	2,9	2,9	100%
	BR-424	91,3	107,5	16,2								16,2	16,2	100%
	BR-104	0,0	73,9	73,9	00 00919/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	83.688.528,71	6.396.724,46	6.396.724,46	8%	73,9	73,9	100%
	BR-104	82,1	97,6	15,5								15,5	15,5	100%
	BR-110	0,0	11,6	11,6	00 00958/2010	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	44.216.008,84	38.924.222,92	2.042.992,30	5%	11,6	11,6	100%
	BR-423	0,0	105,6	105,6								105,6	105,6	100%
	BR-316	49	285,9	236,9	00 00959/2010	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	103.518.426,31	87.932.626,98	4.566.784,58	4%	236,9	236,9	100%
	BR-104	0,0	74,4	74,4	20 00587/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	3.670.221,30	2.193.245,65	96.631,32	3%	74,4	74,4	100%
	BR-104	82,8	98,2	15,4								15,4	15,4	100%
	BR-101	0,0	248,4	248,4	20 00724/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	34.969.524,86	16.736.490,92	12.625.545,51	36%	248,4	248,4	100%
Total				**1.220,5**				**285.286.130,55**	**164.903.712,06**	**32.788.948,77**	**11,49%**	**845,80**	**845,80**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
AMAZONAS	BR-174	883,80	991,10	107,30	00 00611/2009	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	100.241.756,70	82.612.568,42	4.315.350,44	4,30%	107,3	107,3	100%
	BR-174	991,30	1138,50	147,20	00 01062/2010	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	132.773.521,62	119.213.515,17	11.518.687,93	8,68%	147,2	147,2	100%
	BR-319	773,50	820,10	46,60	01 00396/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	11.444.684,29	5.592.383,53	5.592.383,53	48,86%	46,6	46,6	100%
	BR-319	678,60	773,50	94,90	01 00401/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	17.985.965,35	5.530.371,18	5.530.371,18	30,75%	94,9	94,9	100%
	BR-319	0,00	177,80	177,80	00 00783/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	58.444.770,47	49.020.756,73	3.666.874,26	6,27%	177,8	177,8	100%
Total				**573,8**				**320.890.698,43**	**261.969.595,03**	**30.623.667,34**	**9,54%**	**573,80**	**573,80**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
BAHIA	BR-101	165,4	473,6	308,2	00 00003/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	171.376.836,56	101.335.475,83	73.019.025,68	43%	308,2	308,2	100%
	BR-122	683,9	781,5	97,6	00 00006/2008	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.501.497,73	9.436.954,26	138.149,99	1%	97,6	97,6	100%
	BR-418	84,5	123,9	39,4	00 00384/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	5.133.957,62	4.682.194,71	1.628.822,88	32%	39,4	39,4	100%
	BR-101	0,0	166,4	166,4	00 00423/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	25.742.418,47	24.398.443,83	22.454.653,71	87%	166,4	166,4	100%
	BR-101	808,5	956,3	147,8	00 00424/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	17.626.991,89	14.657.181,81	9.743.120,16	55%	147,8	147,8	100%

	BR-116	156,3	278,7	122,4	00 00425/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	14.332.158,93	8.641.436,39	4.929.193,88	34%	122,4	122,4	100%
	BR-420	229,0	351,9	122,9	00 00426/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	14.544.748,72	10.788.530,94	10.642.076,79	73%	122,9	122,9	100%
	BR-030	0,0	7,6	7,6	00 00624/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	20.486.474,98	16.677.032,34	15.844.898,09	77%	7,6	7,6	100%
	BR-030	222,8	361,9	139,1								139,1	139,1	100%
	BR-110	340,7	403,4	125,4	00 00671/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	9.324.199,83	8.227.295,07	1.163.286,73	12%	125,4	125,4	100%
	BR-330	0,0	4,1	4,1	00 00881/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	18.413.065,97	11.666.011,33	4.228.142,25	23%	4,1	4,1	100%
	BR-330	717,3	828,7	111,4								111,4	111,4	100%
	BR-116	0,0	155,2	155,2	00 00882/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	17.481.392,47	16.242.552,34	6.057.049,87	35%	155,2	155,2	100%
	BR-324	353,9	491,9	138,0	00 00898/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	167.562.952,75	68.598.513,87	68.541.221,10	41%	138,0	138,0	100%
	BR-407	0,0	232,0	232,0								232,0	232,0	100%
	BR-030	0,0	0,7	0,7	00 00911/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.805.138,14	11.338.091,75	941.553,14	8%	0,7	0,7	100%
	BR-030	0,0	1,1	1,1								1,1	1,1	100%
	BR-030	106,4	222,5	116,1								116,1	116,1	100%
	BR-367	0,0	84,2	84,2	00 00916/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	8.754.201,96	6.416.165,22	4.633.073,41	53%	84,2	84,2	100%
	BR-135	401,7	443,4	42,4	00 01047/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	14.144.286,61	14.034.936,58	178.668,94	1%	42,4	42,4	100%
	BR-242	516,9	905,3	388,4	00 01060/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	161.356.513,66	3.573.020,22	664.555,62	0%	388,4	388,4	100%

	BR-020	135,3	300,2	165,0	05 00020/2008	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	7.966.853,99	7.944.755,70	1.397.339,31	18%	165,0	165,0	100%
	BR-020	0,0	135,5	135,5	05 00023/2008	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.883.391,32	9.775.087,59	2.944.631,81	30%	135,5	135,5	100%
	BR-330	717,3	828,7	111,4	05 00247/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	26.335.975,45	19.893.858,64	19.893.858,64	76%	111,4	111,4	100%
	BR-101	473,6	661,0	187,4	05 00250/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	36.078.213,81	22.007.737,71	22.007.737,71	61%	187,4	187,4	100%
	BR-116	403,8	423,1	19,3	05 00270/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	2.896.685,15	2.268.422,53	783.204,52	27%	19,3	19,3	100%
	BR-135	403,3	406,4	3,1	05 00323/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Paralisado	1.065.446,02	838.364,31	838.364,31	79%	3,1	3,1	100%
	BR-135	0,0	177,1	177,1	05 00470/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	14.817.548,00	10.412.207,53	3.685.523,20	25%	177,1	177,1	100%
	BR-135	179,9	344,7	164,8	05 00506/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.331.726,11	4.072.611,67	1.534.034,92	35%	164,8	164,8	100%
	BR-349	766,1	854,7	88,6	05 00514/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.789.765,80	2.039.026,14	638.609,73	23%	88,6	88,6	100%
	BR-242	116,0	202,8	86,8	05 00642/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	12.828.801,85	12.523.409,15	3.177.900,60	25%	86,8	86,8	100%
	BR-242	202,8	332,9	130,1	05 00643/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	23.566.113,94	22.397.059,63	1.639.839,65	7%	130,1	130,1	100%
	BR-242	332,9	514,5	181,6	05 00644/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	20.381.997,56	17.019.818,62	835.068,07	4%	181,6	181,6	100%
	BR-135	381,4	406,4	25,0	05 00647/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	8.604.900,00	7.219.087,94	7.219.087,94	84%	25,0	25,0	100%

	BR-235	357,4	534,8	177,1	05 00663/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	18.495.100,00	782.765,82	782.765,82	4%	177,1	177,1	100%
	BR-110	171,4	327,2	155,8	05 00670/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	19.541.023,12	17.243.500,15	2.424.455,26	12%	155,8	155,8	100%
	BR-415	17,0	32,3	15,3	05 00693/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	9.116.928,47	8.943.833,50	425.348,86	4,67%	15,3	15,3	100%
	BR-415	47,3	52,3	5,0								5,0	5,0	100%
	BR-101	665,4	808,5	143,1	05 00746/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	34.181.920,58	3.223.193,76	3.223.193,76	9%	143,1	143,1	100%
	BR-101	491,0	491,4	0,4	05 00747/2014	Restauração de Pista Simples	Ativo	999.900,00	109.804,69	109.804,69	11%	0,4	0,4	100%
	BR-110	0,0	171,4	171,4	05 00812/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	55.122.396,20	53.915.660,92	19.834.211,48	36%	171,4	171,4	100%
	BR-410	0,0	35,7	35,7								35,7	35,7	100%
	BR-242	749,1	952,3	203,2	05 00845/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	22.890.000,00	4.257.972,67	4.257.972,67	19%	203,2	203,2	100%
	BR-235	156,9	231,0	74,1	05 00862/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.985.857,77	1.751.336,05	1.689.148,92	17%	74,1	74,1	100%
	BR-116	277,1	403,8	126,7	05 00895/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	11.905.111,70	11.025.370,40	1.189.952,84	10%	126,7	126,7	100%
	BR-020	137,1	211,4	74,3	05 00970/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	18.637.986,58	21.824,36	21.824,36	0%	74,3	74,3	100%
	BR-030	411,8	529,7	117,9	05 00986/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.013.070,21	1.719.380,09	291.680,32	5%	117,9	117,9	100%
	BR-030	529,7	666,9	137,2	05 00987/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.814.892,24	2.456.896,08	505.507,32	5%	137,2	137,2	100%
	BR-030	668,5	748,1	79,6	05 00988/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.544.420,78	5.563.476,29	3.972.804,47	46%	79,6	79,6	100%
Total				**5.542,8**				**1.084.382.862,94**	**580.140.298,43**	**330.131.363,42**	**30,44%**	**5.542,83**	**5.542,83**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
CEARÁ	BR-020	0,0	26,3	26,3	03 00477/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	40.511.037,59	36.538.836,63	1.031.512,38	3%	26,3	26,3	100%
	BR-020	308,8	406,4	97,6								97,6	97,6	100%
	BR-020	84,0	207,5	123,5	03 00428/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	23.514.395,17	6.783.339,10	6.783.339,10	29%	123,5	123,5	100%
	BR-020	0,0	84,0	84,0	03 00632/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	10.887.199,12	10.164.250,64	753.571,24	7%	84,0	84,0	100%
	BR-020	207,5	308,5	101,0	03 00715/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	19.974.884,26	19.269.997,24	3.065.825,86	15%	101,0	101,0	100%
	BR-116	0,0	53,8	53,8	03 00630/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Concluído	32.256.967,37	28.784.306,26	4.311.726,85	13%	53,8	53,8	100%
	BR-116	1,0	6,8	5,8								5,8	5,8	100%
	BR-116	1,0	6,9	5,9								5,9	5,9	100%
	BR-116	11,7	14,5	2,8								2,8	2,8	100%
	BR-116	11,8	14,6	2,8								2,8	2,8	100%
	BR-116	424,8	550,8	126,0	03 00523/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.075.889,64	621.104,20	621.104,20	10%	126,0	126,0	100%

	BR-116	160,8	273,5	112,8	03 00665/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	10.531.400,08	9.843.741,38	312.546,19	3%	112,8	112,8	100%
	BR-116	273,5	421,6	148,0	03 00669/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	33.292.603,04	30.542.995,33	5.885.593,77	18%	148,0	148,0	100%
	BR-116	52,9	159,9	107,0	03 00757/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	17.000.925,82	15.712.082,48	3.556.844,64	21%	107,0	107,0	100%
	BR-222	0,0	3,9	3,9	03 00736/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	28.176.054,05	26.840.170,89	807.073,93	0%	3,9	3,9	100%
	BR-222	0,0	9,6	9,6							0%	9,6	9,6	100%
	BR-222	0,0	63,9	63,9							2%	63,9	63,9	100%
	BR-222	122,8	179,9	57,1	03 00475/2010	Restauração de Pista Simples	Ativo	109.112.226,87	102.330.991,93	11.222.227,05	10%	57,1	57,1	100%
	BR-222	179,90	228,70	48,8	03 00663/2010	Restauração de Pista Simples	Ativo	82.790.337,09	61.835.032,78	8.786.458,62	11%	48,8	48,8	100%
	BR-222	64,3	122,8	58,5	03 01091/2010	Restauração/Melhoramentos	Ativo	101.722.136,25	72.748.419,66	20.059.623,68	20%	58,5	58,5	100%
	BR-222	228,8	348,8	120,0	03 01096/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	30.096.671,93	28.860.984,94	1.182.800,95	4%	120,0	120,0	100%
	BR-226	113	250,6	137,6	03 00321/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	25.768.526,71	24.036.045,72	15.211.111,12	59%	137,6	137,6	100%
	BR-304	0	101	101,0	03 00647/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	10.886.394,74	10.440.522,23	433.103,93	4%	101,0	101,0	100%

	BR-402	175,5	257,3	81,8	03 01036/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	15.954.368,74	6.220.187,48	6.220.187,48	39%	81,8	81,8	100%
	BR-402	257,3	260,2	2,9								2,9	2,9	100%
	BR-402	260,2	300,4	40,2								40,2	40,2	100%
	BR-403	0,0	6,7	6,7	03 01090/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.616.231,45	3.457.215,16	198.485,39	4%	6,7	6,7	100%
	BR-403	0,0	28,2	28,2								28,2	28,2	100%
Total				**1.757,4**				**603.168.249,92**	**495.030.224,05**	**90.443.136,38**	**15%**	**1.757,37**	**1.757,37**	**100%**

Descrição do Contrato								**Execução Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
DISTRITO FEDERAL	BR-020	0,0	57,9	57,9	12 01150/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	199.717.636,16	79.843.876,51	59.389.585,70	30%	57,90	57,90	100%
	BR-020	0,0	252,5	252,5								252,50	252,50	100%
	BR-060	0,0	31,3	31,3	12 01035/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	103.488.080,74	2.462.937,90	2.129.146,28	2%	31,30	31,30	100%
	BR-070	0,0	19,8	19,8								19,80	19,80	100%
	BR-070	0,0	65,0	65,0								65,00	65,00	100%
	BR-080	0,0	40,3	40,3								40,30	40,30	100%
Total				**517,9**				**303.205.716,90**	**82.306.814,41**	**61.518.731,98**	**20%**	**466,80**	**466,80**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
ESPÍRITO SANTO	BR-259	26,5	28,5	2,0	17 00044/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	752.250,11	541.336,28	35.883,48	5%	2,00	2,00	100%
	BR-484	68,1	96,5	28,4	17 00344/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	2.283.872,10	2.103.713,97	793.084,46	35%	28,40	28,40	100%
	BR-342	49,6	125,9	76,3	17 00408/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.744.154,43	1.596.645,75	334.710,20	19%	76,30	76,30	100%
	BR-381	0,0	61,6	61,6	17 00689/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	7.429.662,69	7.040.861,12	3.661.378,96	49%	61,60	61,60	100%
	BR-482	76,9	137,0	60,1	17 00826/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	18.605.557,51	18.462.738,79	415.719,76	2%	60,10	60,10	100%
	BR-393	0,0	27,3	27,3	17 30/73	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	10.048.027,32	9.261.204,58	2.745.209,20	27%	27,30	27,30	100%
	BR-482	0,0	22,7	22,7								22,70	22,70	100%
	BR-259	0,0	105,0	105,0	17 00846/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	32.246.746,59	28.596.981,71	9.490.933,50	29%	105,00	105,00	100%
	BR-342	49,6	81,2	31,6	17 00855/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.016.082,14	2.545.076,44	1.128.059,72	10%	31,60	31,60	100%
	BR-342	105,9	125,9	20,0								20,00	20,00	100%
	BR-262	0,0	195,9	195,9	17 00856/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	59.657.362,75	58.951.687,32	16.246.073,23	27%	195,90	195,90	100%

	BR-484	93,4	108,2	14,8								14,80	14,80	100%
	BR-101	0,0	2,9	2,9	17 00874/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	4.554.432,79	4.303.511,65	847.643,64	19%	2,90	2,90	100%
	BR-101	252,0	296,0	44,0								44,00	44,00	100%
	BR-447	12,0	13,9	1,9								1,90	1,90	100%
Total				**694,5**				**148.338.148,43**	**133.403.757,61**	**35.698.696,15**	**24%**	**694,50**	**694,50**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
GOIÁS	BR-158	0,0	277,0	277,0	12 00016/2014	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	150.868.035,12	4.453.847,55	4.453.847,55	3%	277,0	277,0	100%
	BR-060	0,0	16,9	16,9	12 00017/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	5.144.108,95	976.873,02	976.873,02	19%	16,9	16,9	100%
	BR-060	304,4	393,1	88,7	12 00018/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	8.418.862,32	1.288.813,72	1.288.813,72	15%	88,7	88,7	100%
	BR-153	555,2	611,2	56,0	12 00051/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Concluído	6.416.527,50	3.488.806,21	72.996,36	1%	56,0	56,0	100%
	BR-050	95,7	314,2	218,5	12 00093/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	68.877.279,79	859.436,01	27.296,81	0%	218,5	218,5	100%
	BR-060	226,6	304,4	77,8	12 00098/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	9.232.338,11	1.608.422,22	1.608.422,22	17%	77,8	77,8	100%

	BR-414	201,8	300,8	99,0	12 00101/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.170.833,21	8.722.737,71	2.770.091,64	30%	99,0	99,0	100%
	BR-080	368,0	416,0	48,0	12 00117/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Encerrado	2.272.301,87	1.253.090,79	231.486,89	10%	48,0	48,0	100%
	BR-080	94,3	181,3	87,0	12 00119/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.054.618,12	2.569.675,74	937.543,94	31%	87,0	87,0	100%
	BR-070	65,0	187,4	122,4	12 00163/2008	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	13.026.374,95	12.881.790,12	144.822,90	1%	122,4	122,4	100%
	BR-060	226,6	381,1	154,5	12 00170/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	5.273.898,96	2.199.050,68	137.826,20	3%	154,5	154,5	100%
	BR-060	162,1	226,6	64,5	12 00193/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	4.225.962,34	1.451.436,26	341.481,62	8%	64,5	64,5	100%
	BR-364	0,0	113,2	113,2	12 00265/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.502.165,69	2.563.757,46	1.538.887,26	28%	113,2	113,2	100%
	BR-452	83,4	196,9	113,5	12 00279/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	11.956.248,07	8.053.009,37	886.817,44	7%	113,5	113,5	100%
	BR-070	372,9	470,5	97,6	12 00324/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.959.869,37	8.388.029,44	8.066.033,24	90%	97,6	97,6	100%
	BR-153	0,0	212,4	212,9	12 00385/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.855.925,82	10.728.983,20	1.887.216,00	17%	212,9	212,9	100%
	BR-153	305,1	445,2	140,1	12 00388/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Paralisado	18.113.887,16	8.356.786,69	8.356.786,69	46%	140,1	140,1	100%
	BR-060	162,1	226,6	64,5	12 00416/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	8.208.345,02	1.239.763,56	1.239.763,56	15%	64,5	64,5	100%
	BR-070	67,3	190,8	123,5	12 00422/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.696.007,81	741.442,73	741.442,73	9%	123,5	123,5	100%
	BR-153	0,0	213,0	213,0	12 00491/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Paralisado	12.736.190,57	4.230.431,84	4.230.431,84	33%	213,0	213,0	100%
	BR-080	0,0	94,2	94,2	12 00524/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	23.163.735,33	19.964.033,01	16.089.197,40	69%	94,2	94,2	100%
	BR-080	363,0	411,4	48,4	12 00654/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.894.919,11	181.850,03	181.850,03	4%	48,4	48,4	100%
	BR-153	490,0	555,2	65,2	12 00669/2011	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Paralisado	16.138.853,60	13.699.309,13	480.227,78	3%	65,2	65,2	100%

	BR-364	201,0	387,5	186,5	12 00684/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	111.282.125,62	94.634.650,35	69.185.877,76	62%	186,5	186,5	100%
	BR-060	393,1	470,0	76,9	12 00718/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	6.699.304,58	195.587,99	195.587,99	3%	76,9	76,9	100%
	BR-452	83,4	196,9	113,5	12 00752/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.020.136,73	429.835,79	429.835,79	5%	113,5	113,5	100%
	BR-080	235,0	281,0	46,0	12 00754/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.096.157,16	238.706,81	238.706,81	11%	46,0	46,0	100%
	BR-414	299,2	441,0	141,8	12 00867/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	13.576.961,58	2.273.654,13	117.003,31	1%	141,8	141,8	100%
	BR-153	213,0	304,6	91,6	12 00938/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	17.292.029,03	16.530.271,73	8.264.836,99	48%	91,6	91,6	100%
	BR-070	286,3	372,9	86,6	12 00971/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.944.234,01	1.528.149,65	1.528.149,65	52%	86,6	86,6	100%
	BR-452	0,0	83,4	83,4	12 01005/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.672.632,61	2.657.843,59	1.824.314,22	39%	83,4	83,4	100%
	BR-070	345,2	345,2	0,0	12 01007/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	444.637,16	402.863,19	103.271,56	23%	0,0	0,0	100%
	BR-060	0,0	140,1	140,1	12 01162/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Dupla	Paralisado	125.044.624,06	8.686.326,34	3.775.103,42	3%	140,1	140,1	100%
	BR-153	611,2	703,5	92,3	12 01165/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Paralisado	10.959.105,21	1.313.842,64	380.400,53	3%	92,3	92,3	100%
Total				**3.655,1**				**719.239.236,54**	**248.793.108,70**	**142.733.244,87**	**20%**	**3.655,10**	**3.655,10**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
MARANHÃO	BR-222	596,9	684,9	88,0	00 00027/2013	Restauração/Melhoramentos	Ativo	135.794.108,54	68.622.394,34	59.650.339,41	44%	88,0	88,0	100%
	BR-222	409,6	602,3	192,4	15 00173/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada Pista Simples	Ativo	27.725.114,24	26.138.478,56	7.847.438,09	28%	192,4	192,4	100%
	BR-230	405,1	481,1	76,0	15 00273/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada Pista Simples	Ativo	3.604.066,16	448.620,14	448.620,14	12%	76,0	76,0	100%
	BR-230	481,1	572,5	91,4	15 00274/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada Pista Simples	Ativo	7.006.574,75	3.778.724,84	3.778.724,84	54%	91,4	91,4	100%
	BR-230	572,5	667,3	94,8	15 00275/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada Pista Simples	Ativo	7.003.381,91	3.832.349,22	3.832.349,22	55%	94,8	94,8	100%
	BR-135	0,0	16,1	16,1	15 00325/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada Pista Dupla	Ativo	1.421.772,67	885.681,33	425.060,24	30%	16,1	16,1	100%
	BR-222	598,1	678,3	80,2	15 00368/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada Pista Simples	Ativo	3.683.258,04	1.903.855,14	643.627,15	17%	80,2	80,2	100%
	BR-226	100,0	299,8	199,9	15 00513/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada Pista Simples	Rescindido	19.677.475,64	4.555.138,22	2.871.566,53	15%	199,9	199,9	100%
	BR-222	249,2	406,2	157,0	15 00703/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	34.599.454,59	23.192.975,79	7.158.665,54	21%	157,0	157,0	100%

	BR-135	224,5	341,5	117,0	15 00704/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	30.582.964,55	30.010.677,51	17.369.788,26	57%	117,0	117,0	100%
	BR-135	341,5	514,6	173,1	15 00705/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	35.700.356,54	34.728.476,02	9.928.587,39	28%	173,1	173,1	100%
	BR-226	415,7	570,7	155,0	15 00712/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	35.807.000,84	35.627.074,18	16.267.087,47	45%	155,0	155,0	100%
	BR-222	180,3	217,5	37,2	15 00760/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	19.527.868,64	18.890.521,47	1.257.116,06	6%	37,2	37,2	100%
	BR-316	0,0	187,0	187,0	15 00781/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	47.575.452,84	47.249.250,91	11.218.882,71	24%	187,0	187,0	100%
	BR-316	187,0	319,0	134,0	15 00782/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	32.496.187,87	31.938.702,84	25.745.713,01	79%	134,0	134,0	100%
	BR-010	253,6	378,7	125,1	15 00785/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	32.909.639,64	32.911.652,54	12.685.348,32	39%	125,1	125,1	100%
	BR-226	0,0	100,0	100,0	15 00789/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada Pista Simples	Ativo	5.037.519,70	3.948.307,10	1.192.737,05	24%	100,0	100,0	100%

	BR-316	424,6	620,9	196,3	15 00828/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	166.338.106,29	76.989.424,03	75.550.066,77	45%	196,3	196,3	100%
	BR-230	114,8	214,9	100,1	15 00976/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	10.163.336,18	3.310.408,59	3.241.472,68	32%	100,1	100,1	100%
	BR-135	0,0	199,3	199,3	15 01010/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	181.634.773,75	49.961.678,29	27.070.909,17	15%	199,3	199,3	100%
	BR-316	320,2	423,5	103,3	15 01011/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	79.175.647,25	24.646.281,89	23.767.831,72	30%	103,3	103,3	100%
	BR-230	214,9	405,1	190,2	15 01092/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	24.144.803,67	22.914.426,51	1.812.591,30	8%	190,2	190,2	100%
	BR-402	0,0	179,9	179,9	15 01093/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	21.346.895,80	20.302.912,44	6.768.070,79	32%	179,9	179,9	100%
	BR-230	0,0	114,8	114,8	15 01094/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	13.717.264,39	12.773.692,38	5.401.399,91	39%	114,8	114,8	100%
Total				**3.108,1**				**976.673.024,49**	**579.561.704,28**	**325.933.993,77**	**33%**	**3.108,13**	**3.108,13**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
MINAS GERAIS	BR-116	609,1	664,6	55,5	00 00006/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	22.905.099,58	22.605.538,53	12.926.284,84	56,43%	55,5	55,5	100%
	BR-116	669,6	704,7	35,1								35,1	35,1	100%
	BR-135	368,5	472,2	103,7	00 00022/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	12.634.455,68	10.829.366,59	5.038.459,79	39,88%	103,7	103,7	100%
	BR-135	438,3	501,4	63,1	00 00023/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	10.435.003,83	10.045.594,78	2.065.202,70	19,79%	63,1	63,1	100%
	BR-367	152,9	217,6	64,7	00 00095/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	8.880.141,87	8.482.448,28	688.278,10	7,75%	64,7	64,7	100%
	BR-369	120,5	177,9	57,4	00 00175/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	18.359.211,45	18.169.734,44	1.517.650,84	8,27%	57,4	57,4	100%
	BR-267	111,9	115,5	3,6	00 00176/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	25.290.926,76	24.734.119,15	4.419.006,26	0,64%	3,6	3,6	100%
	BR-267	118,7	213,6	94,9								94,9	94,9	100%
	BR-474	64,9	95,1	30,2	00 00177/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	6.550.767,79	6.209.442,23	2.963.158,75	47,72%	30,2	30,2	100%
	BR-474	88,5	90,5	2,0								2,0	2,0	100%
	BR-458	97,2	147,2	50,0	00 00181/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	18.582.361,46	18.296.561,64	14.089.667,39	75,82%	50,0	50,0	100%
	BR-267	213,6	291,5	77,9	00 00183/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	34.626.479,55	33.455.909,50	5.746.109,22	16,59%	77,9	77,9	100%

	BR-146	455,2	525,8	70,6	00 00276/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	215.219.504,32	96.161.267,01	64.462.619,35	29,95%	70,6	70,6	100%
	BR-146	531,0	569,2	38,2								38,2	38,2	100%
	BR-267	435,8	499,9	64,1								64,1	64,1	100%
	BR-267	524,9	538,0	13,1								13,1	13,1	100%
	BR-383	372,7	384,5	11,8								11,8	11,8	100%
	BR-459	7,8	166,1	158,3								158,3	158,3	100%
	BR-459	168,5	215,4	46,9								46,9	46,9	100%
	BR-354	232,3	373,6	141,3	00 00298/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	62.912.847,79	35.354.860,96	34.715.584,92	55,18%	141,3	141,3	100%
	BR-354	386,1	598,5	212,4								212,4	212,4	100%
	BR-265	589,1	623,2	34,1	00 00355/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	4.710.759,46	4.470.003,47	732.114,56	15,54%	34,1	34,1	100%
	BR-356	211,8	289,0	77,2	00 00356/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.742.163,33	11.266.772,76	8.428.918,86	71,78%	77,2	77,2	100%
	BR-040	476,6	533,3	56,7	00 00358/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Rescindido	21.386.803,71	12.153.571,50	8.497.940,23	39,73%	56,7	56,7	100%

	BR-474	0,0	1,7	1,7	00 00359/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	9.046.185,42	8.487.392,57	6.308.992,30	69,74%	1,7	1,7	100%
	BR-474	118,0	151,7	33,7								33,7	33,7	100%
	BR-460	0,0	84,3	84,3	00 00361/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	19.487.583,96	17.296.559,58	5.576.618,15	28,62%	84,3	84,3	100%
	BR-050	68,0	133,3	65,3	00 00385/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Rescindido	17.550.220,95	15.486.684,93	2.902.427,52	16,54%	65,3	65,3	100%
	BR-135	614,6	666,9	52,3	00 00419/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	8.685.658,58	7.831.421,39	7.105.988,28	81,81%	52,3	52,3	100%
	BR-482	176,8	235,7	58,9	00 00569/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	125.123.639,35	76.734.309,81	75.236.083,33	60,13%	58,9	58,9	100%
	BR-120	537,0	671,3	134,3								134,3	134,3	100%
	BR-356	27,6	108,2	80,6								80,6	80,6	100%
	BR-482	251,7	275,7	24,0								24,0	24,0	100%
	BR-369	14,4	53,9	39,5	00 00626/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	9.144.396,54	8.665.171,87	6.862.473,26	75,05%	39,5	39,5	100%
	BR-265	257,6	341,4	83,8	00 00627/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	26.539.683,28	16.497.337,16	16.497.337,16	62,16%	83,8	83,8	100%
	BR-116	0,0	117,3	117,3	00 00685/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	39.037.403,23	38.066.650,22	963.918,55	2,47%	117,3	117,3	100%
	BR-267	98,5	111,9	13,4	00 00686/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	9.305.717,55	8.879.194,27	304.414,29	3,27%	13,4	13,4	100%

	BR-354	702,5	774,1	71,6	00 00758/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	16.420.654,06	15.957.462,84	2.357.648,20	14,36%	71,6	71,6	100%
	BR-494	34,8	107,8	73,0	00 00759/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	13.581.681,00	13.252.349,09	12.362.366,71	91,02%	73,0	73,0	100%
	BR-494	152,4	195,3	42,9	00 00760/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	8.992.276,82	8.742.531,19	5.841.334,43	64,96%	42,9	42,9	100%
	BR-251	317,7	437,4	119,7	00 00761/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	38.383.390,93	29.944.307,29	29.735.039,94	77,47%	119,7	119,7	100%
	BR-040	225,0	331,0	106,0	00 00797/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	16.066.289,65	12.709.043,85	3.238.575,71	20,16%	106,0	106,0	100%
	BR-040	0,0	119,0	119,0	00 00798/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	19.309.382,50	18.740.023,38	313.983,99	1,63%	119,0	119,0	100%
	BR-040	119,0	225,0	106,0	00 00799/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	23.305.400,43	22.354.795,64	260.741,55	1,12%	106,0	106,0	100%
	BR-040	321,0	423,4	102,4	00 00800/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	14.746.903,66	14.016.329,60	1.573.391,45	10,67%	102,4	102,4	100%
	BR-265	202,2	203,7	1,5	00 00919/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	16.875.628,87	5.481.012,31	2.362.536,00	14,00%	1,5	1,5	100%
	BR-265	203,9	257,6	53,7								53,7	53,7	100%
	BR-116	117,3	207,5	90,2	00 00921/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	17.986.829,62	11.558.397,14	6.531.023,25	36,31%	90,2	90,2	100%
	BR-452	173,9	224,9	51,0	00 00934/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	2.622.301,30	1.841.124,86	470.425,01	17,94%	51,0	51,0	100%
	BR-135	510,3	614,6	104,3	00 01046/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	19.374.301,24	12.831.798,66	6.465.600,12	33,37%	104,3	104,3	100%

	BR-153			138,6	00 01059/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	70.924.496,77	32.377.632,69	8.012.448,48	11,30%	138,6	138,6	100%
	BR-259	0,0	129,3	129,3	00 01111/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	91.894.887,34	8.613.181,60	5.047.705,94	5,49%	129,3	129,3	100%
	BR-474	0,0	30,9	30,9								30,9	30,9	100%
	BR-491	4,7	53,5	48,8	00 01168/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	17.650.487,84	17.512.318,83	500.419,89	2,84%	48,8	48,8	100%
	BR-491	150,6	245,2	94,6	00 01169/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	28.327.765,08	28.035.562,57	796.039,61	2,81%	94,6	94,6	100%
	BR-146	29,2	149,2	120,0	00 01171/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	26.093.679,82	23.915.145,01	6.312.648,51	24,19%	120,0	120,0	100%
	BR-381	0,0	6,6	6,6	06 00012/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.844.027,73	3.267.937,11	3.267.937,11	33,20%	6,6	6,6	100%
	BR-381	143,6	255,2	111,6								111,6	111,6	100%
	BR-135	0,0	137,4	137,4	06 00027/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.493.318,78	1.745.186,26	1.745.186,26	31,77%	137,4	137,4	100%
	BR-364	144,1	194,1	50,0	06 00028/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.637.883,22	943.363,01	943.363,01	20,34%	50,0	50,0	100%
	BR-265	371,3	465,9	94,6	06 00037/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.412.224,54	7.333.677,47	2.596.531,25	30,87%	94,6	94,6	100%
	BR-265	257,6	341,4	83,8	06 00038/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	6.040.602,44	4.788.305,58	73.321,79	1,21%	83,8	83,8	100%
	BR-365	277,4	351,9	74,5	06 00043/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	42.448.634,16	39.279.782,42	12.758.533,08	30,06%	74,5	74,5	100%

	BR-251	481,8	526,1	44,3	06 00044/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.590.021,81	4.556.857,02	881.808,80	15,77%	44,3	44,3	100%
	BR-367	0,0	61,6	61,6	06 00044/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.506.779,86	3.165.279,82	3.165.279,82	37,21%	61,6	61,6	100%
	BR-365	351,9	407,6	55,7	06 00045/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	26.972.329,11	25.409.823,68	5.328.275,83	19,75%	55,7	55,7	100%
	BR-116	374,1	471,3	97,2	06 00045/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.550.106,34	2.301.526,18	2.301.526,18	41,47%	97,2	97,2	100%
	BR-482	30,0	58,9	28,9	06 00046/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	4.658.142,58	3.891.021,80	1.941.217,55	41,67%	28,9	28,9	100%
	BR-262	309,2	332,9	23,7	06 00056/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	19.638.695,74	16.126.953,14	8.139.943,53	41,45%	23,7	23,7	100%
	BR-040	535,4	543,6	8,2								8,2	8,2	100%
	BR-381	357,7	460,7	103,0	06 00057/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	19.361.757,63	17.249.032,32	6.742.302,95	34,82%	103,0	103,0	100%
	BR-365	470,9	614,7	143,8	06 00058/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.327.027,65	6.074.755,96	5.081.051,31	49,20%	143,8	143,8	100%
	BR-251	439,2	487,9	48,7	06 00082/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	1.858.069,88	1.209.882,66	51.620,30	2,78%	48,7	48,7	100%
	BR-499	0,0	14,9	14,9	06 00084/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	1.367.961,89	1.018.607,14	16.983,20	1,24%	14,9	14,9	100%
	BR-499	0,0	5,0	5,0								5,0	5,0	100%
	BR-365	793,4	872,6	79,2	06 00093/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.610.665,64	5.399.761,70	2.627.336,10	39,74%	79,2	79,2	100%
	BR-364	72,1	144,1	72,0	06 00208/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	4.039.755,18	2.876.235,24	339.346,47	8,40%	72,0	72,0	100%

	BR-458	128,0	128,0	0,0	06 00277/2014	Restauração de Pista Simples (aterro, talude e drenagem)	Concluído	539.753,08	428.614,53	428.614,53	79,41%	128,0	128,0	100%
	BR-365	183,3	277,4	94,1	06 00303/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.848.586,59	1.119.078,38	692.683,61	10,11%	94,1	94,1	100%
	BR-393	0,0	45,7	45,7	06 00312/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.118.133,50	514.119,69	514.119,69	24,27%	45,7	45,7	100%
	BR-364	72,1	144,1	72,0	06 00313/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	7.759.997,04	3.115.762,34	3.115.762,34	40,15%	72,0	72,0	100%
	BR-364	194,1	277,7	83,6	06 00345/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.372.060,90	1.700.175,81	1.700.175,81	26,68%	83,6	83,6	100%
	BR-365	619,8	708,9	89,1	06 00346/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.092.347,45	2.094.238,81	2.094.238,81	34,37%	89,1	89,1	100%
	BR-251	438,0	484,8	46,8	06 00347/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.818.811,65	1.775.095,15	1.775.095,15	46,48%	46,8	46,8	100%
	BR-251	197,3	317,7	120,4	06 00361/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.576.123,12	2.745.778,34	2.745.778,34	49,24%	120,4	120,4	100%
	BR-040	543,6	632,7	89,1	06 00389/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	81.115.149,89	42.898.461,67	26.409.089,79	32,56%	89,10	89,10	100%
	BR-356	2,1	8,0	5,9								5,90	5,90	100%
	BR-499	0,0	18,2	18,2	06 00429/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.089.826,55	184.931,61	184.931,61	8,85%	18,2	18,2	100%
	BR-116	471,3	540,0	68,7	06 00430/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.159.269,01	529.032,84	529.032,84	8,59%	68,7	68,7	100%
	BR-040	632,7	683,9	51,2	06 00467/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	32.062.634,76	20.608.334,19	14.446.728,50	45,06%	51,2	51,2	100%
	BR-262	570,1	675,8	105,7	06 00483/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	3.738.149,32	996.454,72	94.578,58	2,53%	105,7	105,7	100%
	BR-251	857,2	949,8	92,6	06 00484/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.009.308,94	2.481.414,80	1.120.641,17	37,24%	92,6	92,6	100%

	BR-352	0,0	39,7	39,7	06 00516/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.697.726,63	1.334.964,59	1.115.187,52	30,16%	39,7	39,7	100%
	BR-265	341,4	359,3	17,9	06 00518/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.226.785,91	2.900.786,75	1.868.069,97	57,89%	17,9	17,9	100%
	BR-265	465,9	513,7	47,8								47,8	47,8	100%
	BR-146	329,8	426,0	96,2	06 00522/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.255.791,44	8.087.333,79	3.230.019,75	31,49%	96,2	96,2	100%
	BR-365	160,0	183,3	23,3	06 00528/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.020.161,37	457.650,08	281.261,08	27,57%	23,3	23,3	100%
	BR-116	540,0	609,1	69,1	06 00542/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.665.476,27	1.637.100,74	544.823,49	14,86%	69,1	69,1	100%
	BR-494	0,0	30,2	30,2	06 00545/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	2.477.522,47	1.644.068,41	10.826,37	0,44%	30,2	30,2	100%
	BR-153			108,1	06 00559/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	7.988.396,37	6.085.553,26	2.104.895,57	26,35%	108,1	108,1	100%
	BR-262	675,8	746	70,2	06 00560/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	2.468.852,38	870.872,94	75.969,32	3,08%	70,2	70,2	100%
	BR-452	58,4	91,8	33,4	06 00571/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.174.971,86	735.791,96	425.821,15	10,20%	33,4	33,4	100%
	BR-116	207,1	374,1	167,0	06 00605/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.200.626,89	5.225.692,88	1.603.846,69	25,87%	167,0	167,0	100%
	BR-365	0,0	160,0	160,0	06 00623/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	4.490.417,42	1.907.922,77	571.363,67	12,72%	160,0	160,0	100%
	BR-369	132,8	132,8	0,0	06 00640/2014	Restauração de Pista Simples (eliminar pontos críticos)	Concluído	4.926.150,85	4.924.457,34	4.924.457,34	99,97%	132,8	132,8	100%
	BR-485	0,0	10,5	10,5	06 00672/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.897.834,72	2.406.969,57	472.809,70	16,32%	10,5	10,5	100%
	BR-367	152,9	217,6	64,7	06 00698/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	11.730.000,00	719.891,44	719.891,44	6,14%	64,7	64,7	100%

	BR-356	46,2	46,2	0,0	06 00699/2014	Restauração/Melhoramentos	Ativo	10.069.247,18	1.665.590,40	1.665.590,40	16,54%	46,2	46,2	100%
	BR-365	0,0	93,1	93,1	06 00700/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.875.587,35	177.273,19	177.273,19	4,57%	93,1	93,1	100%
	BR-365	93,1	160,0	66,9	06 00701/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.283.140,33	145.934,33	145.934,33	4,44%	66,9	66,9	100%
	BR-267	7,7	62,0	54,3	06 00719/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.857.549,24	1.850.499,36	760.500,58	26,61%	54,3	54,3	100%
	BR-050	0,0	75,0	75,0	06 00742/2011	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.718.445,11	3.568.328,00	1.568.981,81	42,19%	75,0	75,0	100%
	BR-265	359,3	371,3	12,0	06 00761/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.219.999,00	40.110,32	40.110,32	3,29%	12,0	12,0	100%
	BR-354	313,2	366,3	53,1	06 00766/2010	Restauração de Pista Simples	Ativo	50.100.212,93	47.131.649,78	156.791,84	0,31%	53,1	53,1	100%
	BR-040	423,7	471,2	47,5	06 00778/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	4.506.014,01	2.312.665,72	78.548,18	1,74%	47,5	47,5	100%
	BR-265	0,0	2,4	2,4	06 00792/2011	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.030.471,31	9.005.809,92	2.857.250,96	31,64%	2,4	2,4	100%
	BR-265	532,5	589,1	56,6								56,6	56,6	100%
	BR-262	0,0	72,9	72,9	06 00823/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.542.225,90	4.788.334,90	1.650.196,13	25,22%	72,9	72,9	100%
	BR-135	392,5	392,5	0,0	06 00856/2014	Restauração de Pista Simples (eliminar pontos críticos)	Ativo	4.430.000,00	1.171.804,59	1.171.804,59	26,45%	392,5	392,5	100%
	BR-365	708,9	793,4	84,5	06 00869/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.326.359,74	5.632.596,92	3.049.834,18	48,21%	84,5	84,5	100%
	BR-267	62,0	98,7	36,7	06 00871/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.321.901,68	2.802.189,55	1.012.826,05	23,43%	36,7	36,7	100%

	BR-267	111,9	115,5	3,6								3,6	3,6	100%
	BR-251	795,9	880,1	84,2	06 00977/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.546.729,68	8.925.459,04	3.701.542,36	35,10%	84,2	84,2	100%
	BR-474	31,1	64,9	33,8	06 01000/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.581.654,71	459.365,55	391.137,23	10,92%	33,8	33,8	100%
	BR-474	95,1	118,0	22,9								22,9	22,9	100%
	BR-259	130,1	168,1	38,0	06 01001/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.839.939,38	347.103,85	298.710,07	16,23%	38,0	38,0	100%
	BR-262	746,0	797,0	51,0	06 01085/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	4.003.195,93	1.847.944,37	390.226,78	9,75%	51,0	51,0	100%
	BR-381	267,5	351,7	84,2	06 01086/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.710.071,44	9.180.659,18	2.975.953,74	27,79%	84,2	84,2	100%
	BR-040	683,0	773,5	90,5	06 01116/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	10.663.762,78	3.115.080,32	901.636,48	8,46%	90,5	90,5	100%
	BR-365	407,6	470,9	63,3	06 01118/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.014.209,64	2.844.263,32	1.617.073,57	32,25%	63,3	63,3	100%
	BR-367	400,7	456,7	56,0	06 01120/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.371.474,65	2.931.009,99	1.657.696,27	49,17%	56,0	56,0	100%
	BR-262	72,9	196,4	123,5	06 01155/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	15.668.806,27	12.051.891,56	7.258.270,60	46,32%	123,5	123,5	100%
Total				**8.527,3**				**1.784.273.241,19**	**1.176.827.031,26**	**545.561.345,47**	**30,58%**	**9.226,80**	**9.226,80**	**100%**

Descrição do Contrato								**Execução Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
MATO GRO	BR-060	494,6	572,8	78,2	19 00454/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	19.675.291,33	2.990.556,62	2.990.556,62	15,20%	78,2	78,2	100%

	BR-060	584,3	669,2	84,9								84,9	84,9	100%
	BR-060	343,4	355,5	12,1	19 00519/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	18.796.123,39	2.707.963,73	2.707.963,73	14,41%	12,1	12,1	100%
	BR-060	367,7	494,6	126,9								126,9	126,9	100%
	BR-060	0,0	241,6	241,6	00 00371/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	104.288.542,94	6.136.174,63	4.924.860,49	4,72%	241,6	241,6	100%
	BR-158	278,6	357,2	78,6	19 00790/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	12.142.680,49	11.756.475,95	803.605,80	6,62%	78,6	78,6	100%
	BR-158	0,0	271,1	271,1	19 01123/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	112.421.575,19	22.173.264,78	3.082.673,95	2,74%	271,1	271,1	100%
	BR-163	732,1	847,2	115,1	00 00567/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	82.211.783,70	614.786,12	155.783,93	0,19%	115,1	115,1	100%
	BR-163	0,0	127,2	127,2	00 00909/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	22.655.622,64	21.369.106,55	8.683.674,84	38,33%	127,2	127,2	100%
	BR-163	127,2	255,9	128,7	00 00914/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	18.620.470,63	17.643.693,01	551.535,46	2,96%	128,7	128,7	100%
	BR-163	467,7	594,0	126,3	19 00016/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	89.496.489,04	39.335.008,20	9.688.990,23	10,83%	126,3	126,3	100%
	BR-163	255,9	364,2	108,3	19 00661/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	38.616.538,75	33.476.964,70	1.703.063,68	4,41%	108,3	108,3	100%

	BR-163	594,0	732,1	138,1	19 00821/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	109.369.865,73	756.656,43	280.856,25	0,26%	138,1	138,1	100%
	BR-163	364,2	466,3	102,1	19 01145/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	23.850.921,12	22.653.153,94	342.839,95	1,44%	102,1	102,1	100%
	BR-262	706,1	779,7	73,6	19 00536/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo				11,05%	73,6	73,6	100%
	BR-262	487,7	601,8	114,1	19 00015/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	12.414.245,97	10.393.172,19	4.319.262,94	34,79%	114,1	114,1	100%
	BR-262	0,0	325,6	325,6	19 00767/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Paralisado	159.080.630,89	18.486.565,23	1.093.202,16	0,69%	325,6	325,6	100%
	BR-262	0,0	175,0	175,0	19 00852/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	11.639.003,29	130.866,58	130.866,58	1,12%	175,0	175,0	100%
	BR-262	341,3	486,5	145,2	19 01009/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	46.385.805,89	36.928.064,96	20.114.030,85	43,36%	145,2	145,2	100%
	BR-262	601,8	704,2	102,4	19 01130/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	11.720.103,40	5.790.724,65	1.542.626,97	13,16%	102,4	102,4	100%
	BR-267	290,1	396,4	106,3	00 00910/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	12.505.908,07	11.749.872,36	713.385,95	5,70%	106,3	106,3	100%
	BR-267	396,4	481,7	85,3	00 00913/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.559.014,14	11.319.770,14	1.312.512,14	11,35%	85,3	85,3	100%

	BR-267	0,0	124,2	124,2	19 00017/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	7.170.546,20	5.870.897,41	3.653.074,85	50,95%	124,2	124,2	100%
	BR-267	124,2	248,7	124,5	19 00791/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.858.078,87	4.697.397,13	3.450.693,67	31,78%	124,5	124,5	100%
	BR-267	481,6	683,7	202,1	19 01108/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	33.190.918,86	32.675.353,80	3.954.088,67	11,91%	202,1	202,1	100%
	BR-359	522,7	527,9	5,2	19 00536/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	7.181.355,50	1.146.533,30	849.520,82	11,83%	5,2	5,2	100%
	BR-419	244,3	328,9	84,6	19 01109/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	36.672.508,22	33.713.687,23	6.677.850,96	18,21%	84,6	84,6	100%
	BR-463	0,0	112,5	112,5	19 00196/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.001.511,75	865.975,67	865.975,67	14,43%	112,5	112,5	100%
Total				**6.867,2**				**1.018.525.536,00**	**355.382.685,31**	**84.593.497,16**	**8,31%**	**3.519,78**	**3.519,78**	**100%**

Descrição do Contrato								**Execução Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
MATO GROSSO	BR-070	0,0	206,1	206,1	00 00918/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	289.621.186,32	34.785.198,83	34.710.245,11	11,98%	206,1	206,1	100%

	BR-070	2,7	6,7	4,0								4,0	4,0	100%
	BR-070	206,1	421,3	215,2								215,2	215,2	100%
	BR-070	620,8	734,4	113,6	00 01044/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	21.141.479,62	16.987.095,95	15.949.686,53	75,44%	113,6	113,6	100%
	BR-070	528,1	618,9	90,8	00 00145/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	21.185.736,20	14.872.614,36	4.366.683,15	20,61%	90,8	90,8	100%
	BR-070	741,0	822,5	81,5	00 01045/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	8.918.881,97	8.400.691,44	8.246.698,88	92,46%	81,5	81,5	100%
	BR-070	495,9	524,0	28,1	11 00298/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	3.426.999,84	3.378.664,30	3.378.664,30	98,59%	28,1	28,1	100%
	BR-158	410,5	796,9	386,4	00 00005/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	165.086.548,42	6.157.368,97	5.132.090,36	3,11%	386,4	386,4	100%
	BR-158	85,0	173,0	88,0	11 00486/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	4.836.724,03	1.952.603,81	307.544,66	6,36%	88,0	88,0	100%
	BR-158	514,8	637,3	122,5	11 00712/2011	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	28.540.673,40	23.381.570,10	3.211.782,39	11,25%	122,5	122,5	100%
	BR-163	716,0	836,0	120,0	00 00806/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	27.850.447,55	15.609.372,36	9.868.653,83	35,43%	120,0	120,0	100%
	BR-163	600,7	716,0	115,3	00 00807/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	55.440.819,69	15.628.436,34	8.618.098,33	15,54%	115,3	115,3	100%
	BR-163	507,1	600,7	93,6	00 00847/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	48.578.691,88	13.374.808,17	112.449,55	0,23%	93,6	93,6	100%

	BR-163	836,0	955,3	119,3	11 00014/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	18.678.193,44	18.081.979,96	6.919.952,12	37,05%	119,3	119,3	100%
	BR-163	746,0	760,0	14,0	11 00297/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.381.554,37	2.686.558,80	2.686.558,80	49,92%	14,0	14,0	100%
	BR-163	955,3	1121,2	165,9	11 00967/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	16.884.874,03	14.479.228,87	9.686.007,74	57,36%	165,9	165,9	100%
	BR-174	0,0	78,0	78,0	00 00605/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	184.891.667,68	100.196.729,57	94.023.873,45	50,85%	78,0	78,0	100%
	BR-174	68,0	291,2	223,2								223,2	223,2	100%
	BR-174	291,2	591,2	300,0								300,0	300,0	100%
	BR-174	817,3	1235,1	417,8	11 00278/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	52.687.933,84	6.496.529,75	6.496.529,75	12,33%	417,8	417,8	100%
	BR-242	0,0	119,0	119,0	11 00393/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	9.805.867,33	4.339.845,60	3.342.212,84	34,08%	119,0	119,0	100%
	BR-364	401,2	405,3	8,2	11 00918/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	15.317.999,48	2.977.961,67	2.977.961,67	19,44%	8,2	8,2	100%
	BR-364	879,3	979,2	99,9	00 00804/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	16.623.840,11	16.294.115,98	883.203,57	5,31%	99,9	99,9	100%
	BR-364	588,2	614,4	26,2	00 00808/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	7.851.257,11	2.316.471,91	1.878.427,52	23,93%	26,2	26,2	100%
	BR-364	799,3	879,3	80,0	00 00809/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	18.170.193,45	8.687.670,37	5.983.969,91	32,93%	80,0	80,0	100%
	BR-364	215,9	271,4	55,5	11 00004/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	11.241.061,78	11.230.820,53	2.062.374,36	18,35%	55,5	55,5	100%
	BR-364	0,0	112,9	112,9	11 00012/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	25.879.295,65	23.786.183,64	8.213.427,33	31,74%	112,9	112,9	100%

	BR-364	502,8	614,4	111,6	11 00013/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	25.135.133,66	25.135.131,50	4.124.707,82	16,41%	111,6	111,6	100%
	BR-364	215,9	271,4	55,5	11 00085/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	7.651.954,41	5.115.391,60	5.115.391,60	66,85%	55,5	55,5	100%
	BR-364	112,9	215,9	103,0	11 00154/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	18.755.707,28	16.426.466,77	16.426.466,77	87,58%	103,0	103,0	100%
	BR-364	434,6	502,8	68,2	11 00339/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.596.057,92	2.388.032,65	480.402,19	5,59%	68,2	68,2	100%
	BR-364	201,0	215,9	14,9	11 00353/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.382.317,99	1.129.959,34	1.129.959,34	81,74%	14,9	14,9	100%
	BR-364	271,4	343,0	71,6	11 00387/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	7.030.873,38	5.256.567,51	2.427.788,57	34,53%	71,6	71,6	100%
	BR-364	343,0	405,3	62,3	11 00390/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	7.043.953,87	3.194.929,45	514.632,98	7,31%	62,3	62,3	100%
	BR-364	994,8	1093,9	99,1	11 00567/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.793.230,50	214.221,63	82.357,13	1,21%	99,1	99,1	100%
	BR-364	1093,9	1258,9	165,0	11 00731/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Encerrado	7.520.000,00	40.613,15	40.613,15	0,54%	165,0	165,0	100%
	BR-364	614,4	799,3	184,9	11 00776/2011	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Encerrado	8.205.168,72	3.776.288,43	10.808,04	0,13%	184,9	184,9	100%
	BR-364	1093,9	1258,9	165,0	11 00797/2011	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	51.213.669,58	50.169.752,23	292.272,79	0,57%	165,0	165,0	100%
	BR-364	271,4	343,0	71,6	11 00834/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	14.702.498,43	703.942,40	703.942,40	4,79%	71,6	71,6	100%
Total				**6.602,4**				**1.222.072.492,93**	**479.653.817,94**	**270.406.438,93**	**22,13%**	**4.657,71**	**4.657,71**	**100%**

Descrição do Contrato								**Execução Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
PARÁ	BR-163	904,8	1002,8	98,0	00 00024/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Bloqueado	37.142.390,76	28.143.969,89	19.895.036,82	53,56%	98,0	98,0	100%
	BR-222	18,0	148,2	130,2	00 00124/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	28.911.082,27	28.103.729,69	7.075.054,99	24,47%	130,2	130,2	100%

	BR-230	12,1	117,2	105,1	00 00125/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	32.790.659,54	29.529.088,49	22.096.403,66	67,39%	105,1	105,1	100%
	BR-316	0,0	67,6	67,6	00 00458/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	220.647.363,31	62.158.197,92	46.171.369,44	20,93%	67,6	67,6	100%
	BR-308	150,7	203,5	52,8								52,8	52,8	100%
	BR-316	0,0	274,0	274,0								274,0	274,0	100%
	BR-158	590,5	889,6	299,1	00 00496/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	83.649.638,53	17.037.314,06	15.277.495,11	18,26%	299,1	299,1	100%
	BR-155	250,3	344,0	93,7	00 00629/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	42.523.033,58	39.850.849,58	35.405.593,44	83,26%	93,7	93,7	100%
	BR-155	0,0	109,8	109,8	00 00630/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	43.464.393,00	39.403.020,83	35.896.777,94	82,59%	109,8	109,8	100%
	BR-010	0,0	355,0	355,0	00 00705/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	124.121.962,16	26.376.638,39	26.376.638,39	21,25%	355,0	355,0	100%
	BR-153	41,7	152,1	110,4	00 00912/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	38.148.599,20	36.636.120,30	16.978.287,81	44,51%	110,4	110,4	100%
	BR-222	148,2	248,4	100,2	00 00920/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	30.352.432,38	28.246.200,26	9.758.472,27	32,15%	100,2	100,2	100%
	BR-210	0,0	100,5	100,5	02 00430/2010	Restauração de Pista Simples	Ativo	191.412.358,29	152.450.899,72	34.715.341,56	18,14%	100,5	100,5	100%
	BR-156	350,9	400,6	49,7								49,7	49,7	100%
Total				**1.946,1**				**873.163.913,02**	**487.936.029,13**	**269.646.471,43**	**30,88%**	**1.946,10**	**1.946,10**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
PARAÍBA	BR-104	8,1	118,3	110,2	00 00275/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	41.696.055,33	28.159.166,33	27.104.838,96	65,01%	110,2	110,2	100%
	BR-104	129,7	198,8	69,1								69,1	69,1	100%
	BR-426	67,4	87,6	20,2	00 00364/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	3.009.425,91	2.109.521,00	117.868,75	3,92%	20,2	20,2	100%
	BR-104	0	8,1	8,1	13 00306/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	1.211.291,74	670.881,30	670.881,30	55,39%	8,1	8,1	100%
	BR-230	84,3	148,0	63,7	13 00310/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Encerrado	3.303.576,80	2.954.984,25	622.715,02	18,85%	63,7	63,7	100%
	BR-230	85,0	148,0	63,0	13 00566/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	4.741.685,53	1.498.666,64	1.498.666,64	31,61%	63,0	63,0	100%
	BR-230	150,9	153,2	2,3								2,3	2,3	100%
	BR-110	48,8	76,3	27,5	13 00674/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	203.771.357,62	168.994.758,44	65.173.384,12	31,98%	27,5	27,5	100%
	BR-230	153,0	516,5	363,5								363,5	363,5	100%
	BR-405	0,0	34,0	34,0								34,0	34,0	100%
	BR-427	0,0	37,9	37,9								37,9	37,9	100%
	BR-101	0,0	127,7	127,7	13 00810/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	13.957.122,83	9.499.715,32	4.225.982,84	30,28%	127,7	127,7	100%
	BR-230	0,0	84,3	84,3								84,3	84,3	100%

	BR-405	34,0	51,7	17,7	13 00823/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	2.532.397,55	1.611.911,83	1.611.911,83	63,65%	17,7	17,7	100%
	BR-116	0,0	13,4	13,4	13 00989/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	2.669.140,40	2.283.325,38	898.604,82	33,67%	13,4	13,4	100%
	BR-110	164,2	192,3	28,1	13 01051/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	19.126.555,55	18.006.468,41	1.984.056,72	10,37%	28,1	28,1	100%
	BR-230	0,0	3,2	3,2								3,2	3,2	100%
	BR-412	0,0	128,8	128,8								128,8	128,8	100%
	BR-230	0,0	1,7	1,7	13 01052/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	14.118.848,79	10.615.764,15	1.598.881,06	11,32%	1,7	1,7	100%
	BR-361	0,0	117,3	117,3								117,3	117,3	100%
Total				**2.161,1**				**310.137.458,05**	**246.405.163,05**	**105.507.792,06**	**34,02%**	**1.321,65**	**1.321,65**	**100%**

Descrição do Contrato								**Execução Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
PERNAMBUCO	BR-428	0	193,4	193,4	00 00004/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	72.939.107,23	51.478.295,33	49.281.798,91	67,57%	193,4	193,4	100%
	BR-116	0	91,6	91,6	00 00704/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	142.525.044,77	54.620.976,10	54.024.400,61	12,10%	91,6	91,6	100%
	BR-232	509,6	560,1	50,5								50,5	50,5	100%
	BR-316	0	144,9	144,9								144,9	144,9	100%
	BR-232	148,1	509,2	361,1	00 00753/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	204.454.264,00	62.150.587,48	61.972.945,23	30,31%	361,1	361,1	100%

	BR-104	0,0	146,7	146,7	00 01136/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	177.287.531,36	131.057.941,84	84.540.018,86	47,69%	146,7	146,7	100%
	BR-423	0,0	196,2	196,2								196,2	196,2	100%
	BR-424	0,0	133,9	133,9								133,9	133,9	100%
	BR-101	41,4	60,2	18,8	04 00007/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	15.470.047,44	14.964.992,79	755,12	0,00%	18,8	18,8	100%
	BR-101	104,6	189,3	84,7	04 00010/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	7.953.947,63	4.581.018,04	3.035.391,23	38,16%	84,7	84,7	100%
	BR-122	256,5	256,7	0,2	04 00223/2014	Restauração/Melhoramentos	Ativo	2.710.085,13	233.836,79	233.836,79	8,63%	256,5	256,7	100%
	BR-101	0,0	41,4	41,4	04 00775/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.514.294,36	2.032.355,33	1.662.822,79	47,32%	41,4	41,4	100%
	BR-101	82,3	104,0	22,3	04 00776/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	24.742.017,68	1.447.534,84	1.094.798,75	4,42%	22,3	22,3	100%
	BR-316	218,3	369,5	151,2	04 00865/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	28.363.227,75	27.979.777,06	1.243.020,24	4,38%	151,2	151,2	100%
	BR-407	0,0	130,1	130,1	04 00877/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	27.307.716,89	23.744.871,02	10.668.353,86	39,07%	130,1	130,1	100%
	BR-110	95,4	149,1	53,7	04 00915/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	13.349.878,46	98.946,18	98.946,18	0,74%	53,7	53,7	100%
	BR-110	220,7	261,8	41,1	04 00965/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	10.284.885,38	9.706.666,15	2.285.865,12	22,23%	41,1	41,1	100%
	BR-408	20,3	64,0	43,7	04 00966/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	8.238.392,95	7.854.204,41	2.814.772,07	34,17%	43,7	43,7	100%
Total				**1.905,5**				**739.140.441,03**	**391.952.003,36**	**272.957.725,76**	**36,93%**	**2.161,80**	**2.162,00**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Início (km)	Fim (km)	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
PARANÁ	BR-476	53,3	122,4	69,1	09 00019/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	8.849.546,83	421.598,97	36.377,25	0,41%	69,1	69,1	100%
	BR-158	323,4	393,1	69,7	09 00023/2014	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	141.596.952,67	11.542.283,29	11.542.283,29	8,15%	69,7	69,7	100%
	BR-158	395,9	462,9	67,0								67,0	67,0	100%
	BR-158	489,6	526,6	37,0								37,0	37,0	100%
	BR-373	382,4	481,5	99,1								99,1	99,1	100%
	BR-476	142,8	156,1	13,3	09 00033/2008	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	8.542.541,35	7.630.843,97	306.767,14	3,59%	13,3	13,3	100%
	BR-376	0,0	4,5	4,5	09 00057/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	1.994.268,64	1.858.074,07	429.149,58	21,52%	4,5	4,5	100%
	BR-153	51,9	111,6	59,7	09 00108/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	3.250.269,98	2.007.841,21	567.099,69	17,45%	59,7	59,7	100%
	BR-476	0,0	122,4	122,4	09 00108/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	142.599.361,58	25.492.181,68	25.492.181,68	17,88%	122,4	122,4	100%
	BR-476	197,7	277,9	80,2	09 00109/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	6.459.178,01	5.089.057,33	794.612,46	12,30%	80,2	80,2	100%
	BR-476	143,7	156	12,3	09 00109/2014	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	68.558.915,57	30.207.060,86	30.207.060,86	44,06%	12,3	12,3	100%
	BR-476	197,7	277,9	80,2								80,2	80,2	100%
	BR-158	491,5	528,5	37,0	09 00111/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	2.196.873,29	820.309,23	137.103,84	6,24%	37,0	37,0	100%
	BR-476	0,0	53,3	53,3	09 00117/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	5.208.980,97	224.350,33	27.360,51	0,53%	53,3	53,3	100%

	BR-153	408	415,4	7,4	09 00129/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	37.292.128,51	31.452.196,61	31.452.196,61	84,34%	7,4	7,4	100%
	BR-476	277,9	366,7	88,8								88,8	88,8	100%
	BR-153	51,9	244,3	192,4	09 00162/2014	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	183.213.211,70	25.001.268,06	25.001.268,06	13,65%	192,4	192,4	100%
	BR-153	294,8	408	113,2								113,2	113,2	100%
	BR-272	0,0	4,5	4,5	09 00163/2014	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	139.189.354,23	18.121.249,07	18.121.249,07	13,02%	4,5	4,5	100%
	BR-369	294,8	408,0	113,2								113,2	113,2	100%
	BR-487	0,0	4,4	4,4								4,4	4,4	100%
	BR-487	145,1	242,0	96,9								96,9	96,9	100%
	BR-153	110,9	160,6	49,7	09 00192/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Encerrado	4.418.068,36	4.315.408,75	14.292,09	0,32%	49,7	49,7	100%
	BR-163	119,1	192,2	73,1	09 00205/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Cadastrado	208.156.735,30	101.556.391,64	92.802.566,74	44,58%	73,1	73,1	100%
	BR-163	242,2	281,1	38,9								38,9	38,9	100%
	BR-272	527,0	572,3	45,3								45,3	45,3	100%
	BR-467	71,8	117,4	45,6								45,6	45,6	100%
	BR-277	0,0	6,6	6,6	09 00354/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Concluído	1.835.699,20	1.289.791,37	124.324,02	6,77%	6,6	6,6	100%
	BR-153	160,4	244,3	83,9	09 00373/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	4.494.306,92	2.897.520,41	326.630,26	7,27%	83,9	83,9	100%
	BR-373	424,0	424,0	0,0	09 00411/2014	Restauração/Melhoramentos	Ativo	7.775.647,72	7.574.974,06	7.574.974,06	97,42%	0,0	0,0	100%

	BR-277	731,5	732,1	0,6	09 00500/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.122.315,95	1.306.136,94	711.745,51	33,54%	0,6	0,6	100%
	BR-469	0,0	2,1	2,1								2,1	2,1	100%
	BR-158	0,0	4,8	4,8	09 00561/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.939.847,66	3.595.307,92	2.669.800,45	54,05%	4,8	4,8	100%
	BR-487	0,0	12,0	12,0								12,0	12,0	100%
	BR-487	106,4	145,2	38,8								38,8	38,8	100%
	BR-476	0,0	57,3	57,3	09 00583/2014	Restauração/Melhoramentos	Ativo	13.767.027,17	4.503.375,81	4.503.375,81	32,71%	57,3	57,3	100%
	BR-153	443,4	517,7	74,3	09 00618/2011	Restauração/Melhoramentos	Ativo	251.972.452,27	228.144.523,54	95.356.446,38	37,84%	74,3	74,3	100%
	BR-158	323,4	393,1	69,7	09 00713/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	6.520.706,57	5.394.413,00	152.376,80	2,34%	69,7	69,7	100%
	BR-153	294,8	408,0	113,2	09 00758/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	6.639.717,09	5.615.172,12	1.428.324,50	21,51%	113,2	113,2	100%
	BR-373	382,4	481,3	99,1	09 00770/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	6.952.840,97	6.223.604,87	264.258,06	3,80%	99,1	99,1	100%
	BR-163	188,6	206,0	17,4	09 00836/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.758.530,92	919.227,94	804.510,75	45,75%	17,4	17,4	100%
	BR-163	274,4	337,3	63,3	09 00948/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	16.499.131,41	939.596,81	939.596,81	5,69%	63,3	63,3	100%
	BR-376	0,0	17,3	17,3	09 00995/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.147.549,99	922.823,20	544.492,34	47,45%	17,3	17,3	100%
	BR-158	404,1	470,6	66,5	09 00998/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	3.757.875,07	2.485.259,97	315.545,44	8,40%	66,5	66,5	100%
	BR-163	0,0	9,0	9,0	09 00999/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	-	-	-	-	-	-	
	BR-163	9,0	119,1	110,1	09 01064/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	135.192.228,84	61.165.665,03	61.165.665,03	45,24%	110,1	110,1	100%

	BR-280	255,2	327,2	72,0								72,0	72,0	100%
	BR-376	587,0	601,6	14,6	09 01065/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	7.722.909,80	7.121.979,46	3.791.939,16	49,10%	14,6	14,6	100%
	BR-163	284,0	347,3	63,3	09 01140/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Rescindido	4.070.228,37	3.328.854,99	2.554.054,95	62,75%	63,3	63,3	100%
Total				**2.674,1**				**1.438.695.402,91**	**609.168.342,51**	**420.159.629,20**	**29,20%**	**2.665,10**	**2.665,10**	**100%**

Descrição do Contrato								**Meta Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
PIAUÍ	BR-230	151,9	310,5	158,6	00 00628/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	46.738.008,28	21.941.009,13	21.613.720,53	46,24%	158,6	158,6	100%
	BR-020	328,3	412,7	84,4	00 01138/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	229.163.717,93	96.847.480,57	79.204.653,72	34,56%	84,4	84,4	100%
	BR-316	0,6	417,8	417,2								417,2	417,2	100%
	BR-222	0,0	73,7	73,7	18 00394/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.101.132,18	9.918.278,67	3.364.943,27	30,31%	73,7	73,7	100%
	BR-020	0,0	5,8	5,8	18 00544/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	36.458.063,14	28.206.465,01	18.035.020,66	49,47%	5,8	5,8	100%
	BR-020	54,3	215,3	161,0								161,0	161,0	100%
	BR-407	423	617,4	237,3	18 00687/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	34.461.524,78	30.525.742,27	572.759,16	1,66%	237,3	237,3	100%
	BR-135	219	649,9	430,9	18 00696/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	156.053.213,82	34.295.870,26	9.907.187,95	6,35%	430,9	430,9	100%
	BR-343	492,6	579,6	150,2	18 00716/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	25.296.027,61	2.665.957,11	2.665.957,11	10,54%	150,2	150,2	100%

	BR-343	0,0	128,9	362,0	18 00727/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	25.767.805,80	23.896.955,61	2.078.400,78	8,07%	362,0	362,0	100%
	BR-402	0,0	14,1	14,1	18 00729/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	13.055.191,40	8.302.065,00	687.180,58	5,26%	14,1	14,1	100%
	BR-402	32,2	98,4	66,2								66,2	66,2	100%
	BR-135	121,3	148,6	27,3	18 00730/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	22.499.402,21	341.795,69	341.795,69	1,52%	27,3	27,3	100%
	BR-343	657,3	737,8	80,5								80,5	80,5	100%
	BR-404	4,2	82,7	77,0	18 00743/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.803.406,85	10.505.442,08	2.824.213,95	23,93%	77,0	77,0	100%
	BR-135	126,6	219,0	92,4	18 00746/2011	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	11.767.401,33	9.237.512,15	20.587,18	0,17%	92,4	92,4	100%
	BR-343	587,8	744,4	156,6								156,6	156,6	100%
	BR-230	0,0	52,5	52,5	18 00764/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	7.949.000,00	1.954.827,35	1.954.827,35	24,59%	52,5	52,5	100%
	BR-226	199,7	227,7	28,0	18 00889/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	26.945.180,32	17.879.774,03	16.212.716,34	60,17%	28,0	28,0	100%
	BR-343	182,9	345,1	162,24								162,24	162,24	100%
	BR-230	0	52,5	52,5	18 00925/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	7.060.429,84	181.674,19	160.358,23	2,27%	52,5	52,5	100%
Total				**2.890,4**				**666.119.505,49**	**296.700.849,12**	**159.644.322,50**	**23,97%**	**2.890,42**	**2.890,42**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
RIO DE JANEIRO	BR-101	477,5	594,2	116,7	00 00926/2010	Restauração de Pista Simples	Ativo	88.821.545,87	82.791.164,18	19.233.956,26	21,65%	116,7	116,7	100%
	BR-356	82,6	187,7	105,1	07 00004/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	13.111.840,53	12.936.577,92	1.950.207,44	14,87%	105,1	105,1	100%
	BR-393	286,4	295,6	9,2	07 00007/2011	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	1.726.366,12	972.940,91	25.766,46	1,49%	9,2	9,2	100%
	BR-465	0,0	22,8	22,8	07 00272/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	1.477.360,02	1.143.590,36	29.284,08	1,98%	22,8	22,8	100%
	BR-101	389,6	416	26,4	07 00291/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.184.186,41	2.650.596,60	1.519.109,79	29,30%	26,4	26,4	100%
	BR-493	121,1	124,1	3,0								3,0	3,0	100%
	BR-354	0,0	26,1	26,1	07 00596/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.591.832,81	680.350,17	680.350,17	18,94%	26,1	26,1	100%
	BR-356	0,0	82,6	82,6	07 00745/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.017.986,48	4.540.418,55	3.574.204,40	44,58%	82,6	82,6	100%
	BR-495	3,3	33,4	30,1	07 00760/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.414.640,73	4.299.218,62	819.731,09	18,57%	30,1	30,1	100%
	BR-493	0,0	25,2	25,2	07 00788/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.533.939,83	4.500.088,21	701.607,83	8,22%	25,2	25,2	100%

	BR-040	58,0	84,5	26,5	07 00817/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.820.047,59	2.000.053,56	822.966,45	29,18%	26,5	26,5	100%
	BR-485	0,0 34,0	13,7 40,9	20,6	07 00954/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.653.366,52	1.464.596,56	1.270.490,97	47,88%	20,6	20,6	100%
	BR-101	511,0	541,0	30,0	07 01064/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.838.056,83	2.785.254,27	1.388.571,90	36,18%	30,0	30,0	100%
	BR-101	416	481,4	65,4	07 01068/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.567.869,17	7.668.752,84	4.249.442,88	40,21%	65,4	65,4	100%
	BR-101	481,4	495,2	13,8	07 01102/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.924.808,26	2.580.759,39	1.204.668,57	41,19%	13,8	13,8	100%
Total				**603,5**				**157.683.847,17**	**131.014.362,14**	**37.470.358,29**	**23,76%**	**603,50**	**603,50**	**100%**

Descrição do Contrato								**Execução Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
RIO GRANDE DO NORTE	BR-226	83,5	178,0	94,5	00 00274/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	102.897.324,86	11.799.596,50	10.117.122,61	9,83%	94,5	94,5	100%
	BR-226	218,8	290,2	71,4								71,4	71,4	100%
	BR-427	0,0	1,2	1,2								1,2	1,2	100%
	BR-427	2,8	160,4	324,7								324,7	324,7	100%
	BR-406	0,0	172,2	50,4	00 00717/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	6.173.222,45	5.089.433,66	1.287.825,32	20,86%	50,4	50,4	100%

	BR-226	293,2	354,8	61,6	00 00802/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	6.396.907,33	5.890.815,96	4.418.000,26	69,06%	61,6	61,6	100%
	BR-304	0,0	149,5	132,5	00 00803/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	22.596.714,78	15.660.544,18	1.586.495,66	7,02%	132,5	132,5	100%
	BR-405	2,9	196,1	193,2	00 00907/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	16.901.655,09	10.267.426,90	6.507.810,68	38,50%	193,2	193,2	100%
	BR-226	0,0	16,2	16,2	00 01172/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	7.674.254,44	4.597.748,65	866.100,77	11,29%	16,2	16,2	100%
	BR-226	32,9	84,2	51,3								51,3	51,3	100%
	BR-304	149,5	318,4	168,9	00 01173/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	33.634.476,96	21.029.762,19	9.400.468,04	27,95%	168,9	168,9	100%
	BR-101	0,0	86,1	86,1	14 00268/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.550.551,42	367.194,90	154.071,03	9,94%	86,1	86,1	100%
	BR-101	103,8	173	69,2	14 00269/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.476.594,66	2.270.215,16	1.099.168,12	44,38%	69,2	69,2	100%
	BR-406	104,6	172,2	67,6	14 00622/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.467.302,47	80.113,51	80.113,51	5,46%	67,6	67,6	100%
	BR-226	355,8	396,1	40,3	14 00623/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	265.582,87	44.631,60	44.631,60	16,81%	40,3	40,3	100%
Total				**1.429,1**				**202.034.587,33**	**77.097.483,21**	**35.561.807,60**	**17,60%**	**1.429,10**	**1.429,10**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
RORAIMA	BR-174	631,5	719,9	88,4	01 00481/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	37.397.387,20	20.186.417,49	11.327.422,26	30,29%	88,4	88,4	100%
	BR-174	505,1	631,5	126,4	01 00597/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	22.014.426,47	19.171.559,18	17.719.111,73	80,49%	126,4	126,4	100%
	BR-432	140,8	217,2	76,4	01 01033/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.326.825,74	2.688.556,64	2.688.556,64	32,29%	76,4	76,4	100%
Total				**291,2**				**67.738.639,41**	**42.046.533,31**	**31.735.090,63**	**46,85%**	**291,20**	**291,20**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
RONDÔNIA	BR-174	13,2	33,2	20,0	00 00085/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	7.666.535,27	7.380.606,95	1.423.933,66	18,57%	20,0	20,0	100%
	BR-364	724,2	937,4	213,2	00 00059/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	79.698.147,14	36.927.987,82	36.927.987,82	46,33%	213,2	213,2	100%
	BR-364	384,4	570,3	185,9	00 00302/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	63.501.795,78	25.089.001,29	18.841.459,16	29,67%	185,9	185,9	100%
	BR-364	0	196,6	196,6	00 00764/2013	Restauração de Pista Simples	Ativo	132.664.708,17	20.804.547,53	20.804.547,53	15,68%	196,6	196,6	100%
	BR-364	196,6	388	191,4	22 00613/2012	Restauração de Pista Simples	Ativo	144.219.442,02	125.925.577,13	29.160.064,87	20,22%	191,4	191,4	100%

	BR-364	570,3	690,6	120,3	22 00738/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.369.389,48	1.075.426,41	617.333,31	9,69%	120,3	120,3	100%
	BR-421	0	80,1	160,2	00 00101/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	21.399.175,78	21.076.245,61	1.201.703,80	5,62%	160,2	160,2	100%
	BR-425	17,7	77,1	59,4	00 00762/2013	Restauração de Pista Simples	Ativo	74.422.177,07	27.304.364,67	26.696.763,77	35,87%	59,4	59,4	100%
	BR-425	77,1	144,7	67,6	00 00763/2013	Restauração de Pista Simples	Ativo	92.060.906,16	42.063.444,55	40.024.572,97	43,48%	67,6	67,6	100%
	BR-429	41	76,2	35,2	00 00103/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.274.644,85	10.822.104,86	503.083,03	4,46%	35,2	35,2	100%
	BR-429	93,5	384,5	291,0	22 00416/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.552.652,43	9.081.058,49	5.739.753,44	54,39%	291,0	291,0	100%
Total				**1.540,8**				**643.829.574,15**	**327.550.365,31**	**181.941.203,36**	**28,26%**	**1.540,82**	**1.540,82**	**100%**

Descrição do Contrato								**Execução Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
RIO GRANDE DO SUL	BR-285	182,2	290,4	107,6	00 00020/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	22.878.348,72	12.100.592,38	8.925.462,86	39,01%	107,6	107,6	100%
	BR-153	0,0	53,5	53,5	00 00028/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	15.938.537,45	8.704.981,44	2.471.264,54	15,50%	53,5	53,5	100%
	BR-153	628,7	699,0	71,1	00 00096/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	9.870.821,70	9.730.693,69	559.755,03	5,67%	71,1	71,1	100%
	BR-386	389,0	443,6	54,6	00 00097/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	27.493.772,01	23.432.896,99	13.813.364,85	50,24%	54,6	54,6	100%

	BR-471	471,6	692,6	221,0	00 00144/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	52.130.356,11	12.760.492,85	7.288.820,37	13,98%	221,0	221,0	100%
	BR-392	0,0	1,8	1,8	00 00182/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	24.209.569,67	19.966.050,98	19.540.337,97	80,71%	1,8	1,8	100%
	BR-392	273,8	353,2	79,4								79,4	79,4	100%
	BR-293	336,6	442,8	106,2	00 00185/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	17.944.097,33	14.874.312,34	1.852.830,00	10,33%	106,2	106,2	100%
	BR-386	71,4	134,8	63,4	00 00386/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	21.664.240,37	21.021.576,76	17.623.039,70	81,35%	63,4	63,4	100%
	BR-158	0,0	4,36	4,36	00 00387/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	16.600.197,76	12.599.633,42	11.123.116,97	67,01%	4,36	4,36	100%
	BR-158	468,2	571,42	103,22								103,22	103,22	100%
	BR-287	0,0	0,63	0,63	00 00402/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	22.191.025,76	371.298,63	371.298,63	1,67%	0,63	0,63	100%
	BR-287	232,7	330,2	97,5								97,5	97,5	100%
	BR-158	263,6	324,2	60,6	00 00420/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Rescindido	19.507.766,15	2.586.086,98	1.555.771,17	7,98%	60,6	60,6	100%
	BR-377	80,2	106	25,8								25,8	25,8	100%
	BR-101	281,1	410,7	129,6	00 00428/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	12.598.318,04	6.825.131,30	4.998.790,35	39,68%	129,6	129,6	100%
	BR-158	329,9	444	117,2	00 00623/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	18.440.656,05	2.440.965,03	1.815.588,75	9,85%	117,2	117,2	100%

	BR-153	373,6	436,8	63,2	00 00625/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.316.940,20	10.207.467,74	9.827.808,54	86,84%	63,2	63,2	100%
	BR-158	0	263,6	263,6	00 00728/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	295.339.170,62	14.251.734,74	10.595.153,94	3,59%	263,6	263,6	100%
	BR-285	414,4	669,8	255,4								255,4	255,4	100%
	BR-285	669,8	671,55	1,8								1,8	1,8	100%
	BR-392	617,5	720,2	102,7	00 01170/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	19.263.736,76	17.717.373,55	6.103.509,97	31,68%	102,7	102,7	100%
	BR-116	0,0	3,0	3,0	10 00021/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Encerrado	13.388.913,07	9.632.815,08	47.269,73	0,35%	3,0	3,0	100%
	BR-116	181,4	268,1	86,7								86,7	86,7	100%
	BR-290	316,8	412,4	95,6	10 00032/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	13.992.531,35	6.424.860,13	3.152.362,06	22,53%	95,6	95,6	100%
	BR-285	28,6	58,6	30	10 00077/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.277.274,05	654.184,27	447.938,01	35,07%	30	30	100%
	BR-392	199,9	273,8	73,9	10 00126/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	22.633.435,49	8.071.281,74	8.071.281,74	35,66%	73,9	73,9	100%
	BR-471	134,8	197,9	63,1	10 00128/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	8.432.270,19	3.573.570,83	3.573.570,83	42,38%	63,1	63,1	100%
	BR-285	119,1	182,8	63,7	10 00130/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	9.388.681,34	651.509,53	651.509,53	6,94%	63,7	63,7	100%
	BR-386	248,2	388,9	152,4	10 00248/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	42.281.795,79	11.420.173,48	11.420.173,48	27,01%	152,4	152,4	100%

	BR-153	491,5	628,9	137,4	10 00251/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	24.001.559,55	20.453.289,18	20.453.289,18	85,22%	137,4	137,4	100%
	BR-290	111,8	316,8	205,0	10 00284/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	36.373.128,16	10.041.851,26	10.041.851,26	27,61%	205,0	205,0	100%
	BR-472	585,7	658,9	73,2	10 00285/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	32.917.725,16	32.440.385,20	32.440.385,20	98,55%	73,2	73,2	100%
	BR-287	409,3	533,6	124,3	10 00321/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	16.717.415,70	1.867.858,85	1.867.858,85	11,17%	124,3	124,3	100%
	BR-287	330,2	409,3	79,1	10 00322/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	11.521.990,91	1.147.873,90	1.147.873,90	9,96%	79,1	79,1	100%
	BR-293	0	5,3	5,3	10 00374/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.390.005,38	1.033.794,87	954.882,85	39,95%	5,3	5,3	100%
	BR-153	53,0	121,4	68,4	10 00375/2011	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.807.996,01	2.681.539,61	464.170,42	12,19%	68,4	68,4	100%
	BR-116	296,5	397,6	101,1	10 00386/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	21.358.436,01	4.127.741,80	4.127.741,80	19,33%	101,1	101,1	100%
	BR-116	181,1	232,88	51,8	10 00522/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	38.874.000,00	1.263.384,06	1.263.384,06	3,25%	51,8	51,8	100%
	BR-293	172,5	305,2	132,7	10 00582/2014	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	21.388.647,51	894.937,75	894.937,75	4,18%	132,7	132,7	100%
	BR-472	406,7	584,4	177,7	10 00584/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	22.469.564,27	20.873.661,68	24.270,87	0,11%	177,7	177,7	100%
	BR-480	63,9	73,0	9,1	10 00663/2012	Restauração/Melhoramentos	Encerrado	5.782.794,88	5.082.022,92	1.848.342,90	31,96%	9,1	9,1	100%
	BR-290	412,4	724,8	312,4	10 00664/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	22.845.245,50	19.453.278,97	3.368.388,75	14,74%	312,4	312,4	100%

	BR-468	0	135,3	135,3	10 00724/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	34.768.014,66	33.470.238,55	3.685.299,51	10,60%	135,3	135,3	100%
	BR-472	114,3	166,8	52,5	10 00728/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	12.155.473,73	12.057.795,97	1.150.760,41	9,47%	52,5	52,5	100%
	BR-472	173,2	191,7	18,5								18,5	18,5	100%
	BR-472	585,7	658,9	73,2	10 00737/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	7.748.608,05	7.339.140,13	24.683,83	0,32%	73,2	73,2	100%
	BR-101	0	19,4	19,4	10 00779/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	28.175.499,30	28.097.180,00	7.538.598,49	26,76%	19,4	19,4	100%
	BR-101	0	88,7	88,7								88,7	88,7	100%
	BR-386	131,7	248,2	116,5	10 00943/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	21.131.798,13	18.239.720,07	18.239.720,07	86,31%	116,5	116,5	100%
	BR-470	0	78,3	78,3	10 00947/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.917.186,89	1.046.339,41	544.186,29	28,38%	78,3	78,3	100%
	BR-285	290,4	414,4	124	10 00953/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	22.274.079,64	3.507.398,21	3.507.398,21	15,75%	124	124	100%
	BR-116	74,9	180,9	105,3	10 01079/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	30.886.462,86	18.793.324,71	18.726.544,32	60,63%	105,3	105,3	100%
	BR-285	58,6	119,1	60,5	10 01110/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	8.603.722,25	7.782.938,53	5.377.695,58	62,50%	60,5	60,5	100%
Total				**4.902,1**				**1.146.891.810,53**	**481.715.379,51**	**283.522.283,52**	**24,72%**	**4.902,10**	**4.902,10**	**100%**

Descrição do Contrato	Execução Financeira (R$)	Execução Física (km)

UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
SANTA CATARINA	BR-282	111,4	322,7	211,3	16 00011/2008	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	32.068.429,70	31.289.040,21	1.923.815,84	6,00%	211,3	211,3	100%
	BR-101	284,1	465,9	181,8	16 00016/2009	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	21.150.623,68	20.740.507,78	5.529.957,47	26,15%	181,8	181,8	100%
	BR-101	222,0	284,1	62,1	16 00027/2010	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	9.334.122,16	6.262.404,82	1.520.905,32	16,29%	62,1	62,1	100%
	BR-282	223,1	325,8	102,7	16 00421/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	30.507.538,52	4.994.578,52	4.994.578,52	16,37%	102,7	102,7	100%
	BR-280	84,2	170,5	86,3	16 00533/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	22.280.829,25	9.946.213,35	9.946.213,35	44,64%	86,3	86,3	100%
	BR-280	178,2	231,4	53,2								53,2	53,2	100%
	BR-282	650,9	680,6	29,7	16 00752/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.051.081,58	5.851.568,17	5.611.344,85	92,73%	29,7	29,7	100%
	BR-280	0	84,2	84,2	16 00975/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	10.675.886,48	5.332.094,07	618.287,51	5,79%	84,2	84,2	100%
	BR-280	231,4	306,6	75,2	16 01008/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	32.536.721,74	26.462.987,74	26.462.987,74	81,33%	75,2	75,2	100%
	BR-153	0,0	119,8	119,8	16 01053/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	150.368.540,36	13.796.298,77	5.296.321,91	3,52%	119,8	119,8	100%
	BR-282	335,7	457,7	122,0								122,0	122,0	100%
	BR-470	303,7	358,9	55,2								55,2	55,2	100%
	BR-158	98,9	147,3	48,4	16 01054/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	120.458.754,88	11.271.504,10	5.186.156,77	4,31%	48,4	48,4	100%

	BR-163	0,0	3,6	3,6								3,6	3,6	100%
	BR-163	64,1	122,6	58,5								58,5	58,5	100%
	BR-282	457,7	650,7	193,0								193,0	193,0	100%
	BR-282	0,0	5,5	5,5	16 01055/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	105.807.158,10	50.938.568,67	33.766.421,67	31,91%	5,5	5,5	100%
	BR-282	16,6	220,1	203,5								203,5	203,5	100%
	BR-470	0,0	303,7	303,7	16 01057/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	160.651.409,76	11.333.151,39	5.029.826,94	3,13%	303,7	303,7	100%
Total				**1.999,7**				**701.891.096,21**	**198.218.917,59**	**105.886.817,89**	**15,09%**	**1.999,70**	**1.999,70**	**100%**

Descrição do Contrato								**Execução Financeira (R$)**				**Execução Física (km)**		
UF	**BR**	**Km Inicial**	**Km Final**	**Extensão (km)**	**Contrato**	**Programa/Intervenção**	**Situação**	**Valor do Contrato (PI + R)**	**Valor Liquidado até 2014**	**Valor Liquidado em 2014**	**% Liquidado em 2014**	**Prevista**	**Realizada**	**%**
SERGIPE	BR-101	0	40	40,0	21 00011/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	2.043.693,19	1.709.588,79	1.709.588,79	83,65%	40,0	40,0	100%
	BR-101	77,3	91,6	14,3	21 00568/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Concluído	6.901.761,05	6.604.595,37	115.086,14	1,67%	14,3	14,3	100%
	BR-101	40	206,1	166,1	21 00827/2011	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Dupla	Ativo	12.798.884,41	12.097.903,56	3.619.236,65	28,28%	166,1	166,1	100%
	BR-235	0	6,2	13,8	00 00427/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Dupla	Ativo	3.757.292,64	3.375.234,20	2.527.457,14	67,27%	13,8	13,8	100%
	BR-235	8,3	114,8	106,5	21 00673/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	20.593.971,31	20.076.857,84	2.278.764,38	11,07%	106,5	106,5	100%
Total				**340,7**				**46.095.602,60**	**43.864.179,76**	**10.250.133,10**	**22,24%**	**340,69**	**340,69**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
SÃO PAULO	BR-101	0,0	52,0	52,0	00 00357/2013	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	9.471.568,52	9.086.918,43	599.105,66	6,33%	52,0	52,0	100%
	BR-158	0,0	11,2	11,2	08 00607/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.352.098,90	938.724,44	660.120,89	48,82%	11,2	11,2	100%
	BR-459	0,0	32,2	32,2	08 00575/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	2.844.290,19	2.212.056,86	757.954,68	26,65%	32,2	32,2	100%
	BR-488	0,2	5,9	5,7	08 00022/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Concluído	2.940.155,47	2.639.669,12	1.008.233,65	34,29%	5,7	5,7	100%
Total				**101,1**				**16.608.113,08**	**14.877.368,85**	**3.025.414,88**	**18,22%**	**101,10**	**101,10**	**100%**

Descrição do Contrato								Execução Financeira (R$)				Execução Física (km)		
UF	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Contrato	Programa/Intervenção	Situação	Valor do Contrato (PI + R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014	Prevista	Realizada	%
TOCANTINS	BR-153	412,7	556,3	143,6	23 00040/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	74.075.056,07	1.138.401,99	62.257,95	0,08%	143,6	143,6	100%
	BR-230	0,0	146,2	146,2	23 00084/2013	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	93.986.091,82	86.910.782,09	50.391.035,28	53,62%	146,2	146,2	100%
	BR-242	435,2	523,2	88,0	23 00213/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.843.581,40	7.745.389,40	1.348.772,49	15,25%	88,0	88,0	100%
	BR-153	671,4	799,3	127,9	23 00348/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.804.580,95	2.788.997,42	1.944.959,72	51,12%	127,9	127,9	100%
	BR-010	165,8	201	35,2	23 00371/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Concluído	5.032.576,55	3.797.280,96	494.984,49	9,84%	35,2	35,2	100%

	BR-010	204	306,2	102,2								102,2	102,2	100%
	BR-010	754,9	796,3	41,4	23 00380/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.560.639,52	2.645.295,83	38.570,01	1,08%	41,4	41,4	100%
	BR-242	0	14,2	14,2	23 00400/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	1.552.564,42	1.314.866,87	26.125,12	1,68%	14,2	14,2	100%
	BR-153	412,7	556,3	143,6	23 00417/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	3.216.532,66	2.020.205,12	2.020.205,12	62,81%	143,6	143,6	100%
	BR-153	556,3	671,4	115,1	23 00433/2012	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	6.518.513,77	5.369.304,18	716.965,63	11,00%	115,1	115,1	100%
	BR-010	93,0	181,4	88,4	23 00530/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	5.399.996,12	48.017,34	48.017,34	0,89%	88,4	88,4	100%
	BR-010	674,6	791,2	116,6	23 00531/2014	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	4.749.994,78	1.789.269,08	1.789.269,08	37,67%	116,6	116,6	100%
	BR-242	430,9	474,1	43,2	23 00607/2013	Restauração de Pista Simples	Ativo	20.785.256,70	3.441.785,78	1.082.579,81	5,21%	43,2	43,2	100%
	BR-010	490,1	592,9	102,8	23 00608/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	7.418.824,84	5.391.223,56	5.354.147,00	72,17%	102,8	102,8	100%
	BR-153	248,2	293,2	45,0	23 00609/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.285.686,41	2.212.126,71	1.018.846,52	44,58%	45,0	45,0	100%
	BR-242	105,5	185,5	80,0	23 00647/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Paralisado	4.264.172,74	114.836,36	32.386,91	0,76%	80,0	80,0	100%
	BR-010	181,4	216,6	35,2	23 00660/2014		Ativo	4.080.500,22	262.783,57	262.783,57	6,44%	35,2	35,2	100%

	BR-010	219,6	321,8	102,2		Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples						102,2	102,2	100%
	BR-242	0	14,2	14,2								14,2	14,2	100%
	BR-226	1,7	71,3	69,6	23 00792/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	55.004.675,14	41.573.880,52	21.989.943,59	39,98%	69,6	69,6	100%
	BR-153	1,2	91,6	90,4	23 00816/2012	CREMA - 1ª Etapa - Pista Simples	Ativo	15.376.807,57	14.734.453,20	4.789.791,30	31,15%	90,4	90,4	100%
	BR-242	219,4	383,1	163,7	23 00980/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	8.758.367,70	4.028.960,95	3.859.030,94	44,06%	163,7	163,7	100%
	BR-153	91,6	298,2	206,6	23 00982/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	163.171.570,24	107.707.838,52	80.726.296,79	49,47%	206,6	206,6	100%
	BR-153	298,2	412,7	114,5	23 00989/2012	CREMA - 2ª Etapa - Pista Simples	Ativo	77.618.216,71	20.805.931,91	18.313.595,14	23,59%	114,5	114,5	100%
	BR-230	22	24	2,0	23 01178/2013	Conservação de Rodovia Pavimentada - Pista Simples	Ativo	2.105.000,00	586.384,79	586.384,79	27,86%	2,0	2,0	100%
	BR-230	32,2	32,6	0,4								0,4	0,4	100%
	BR-230	33,76	33,86	0,1								0,1	0,1	100%
	BR-230	79,1	79,6	0,5								0,5	0,5	100%
	BR-230	103	103,22	0,2								0,2	0,2	100%
Total				**2.233,0**				**571.609.206,33**	**316.428.016,15**	**196.896.948,59**	**34,45%**	**2.233,02**	**2.233,02**	**100%**

Fonte: CGMRR/DIR/DNIT

Tabela 2 – Execução dos Contratos de Manutenção Rodoviária - Consolidado Nacional

Região	Extensão da Malha Contratada			Execução Financeira (R$)			
	UF		Extensão (km)*	Valor do Contrato (PI+R)	Valor Liquidado até 2014	Valor Liquidado em 2014	% Liquidado em 2014
Norte	RO	Rondônia	1.540,40	643.829.574,15	327.550.365,31	181.941.203,36	**28,26%**
	AC	Acre	760,4	208.212.790,36	193.919.548,31	72.885.774,70	**35,01%**
	AM	Amazonas	573,8	320.890.698,43	261.969.595,03	30.623.667,34	**9,54%**
	RR	Roraima	291,2	67.738.639,41	42.046.533,31	31.735.090,63	**46,85%**
	PA	Pará	1.795,90	873.163.913,02	487.936.029,13	269.646.471,43	**30,88%**
	AP	Amapá	150,2	191.412.358,29	34.715.341,56	152.450.899,72	**79,65%**
	TO	Tocantins	1.788,60	571.609.206,33	316.428.016,15	196.896.948,59	**34,45%**
Total Região Norte			**6.900,50**	**2.876.857.179,99**	**1.664.565.428,80**	**936.180.055,77**	**32,54%**
Nordeste	MA	Maranhão	3.108,10	976.673.024,49	579.561.704,28	325.933.993,77	**33,37%**
	PI	Piauí	2.890,40	666.119.505,49	296.700.849,12	159.644.322,50	**23,97%**
	CE	Ceará	3.987,40	603.168.249,92	495.030.224,05	90.443.136,38	**14,99%**
	RN	Rio Grande do Norte	1.429,10	202.034.587,33	77.097.483,21	35.561.807,60	**17,60%**
	PB	Paraíba	1.321,70	310.137.458,05	246.405.163,05	105.507.792,06	**34,02%**
	PE	Pernambuco	1.905,50	739.140.441,03	391.952.003,36	272.957.725,76	**36,93%**
	AL	Alagoas	1.260,50	285.286.130,55	164.903.712,06	32.788.948,77	**11,49%**
	SE	Sergipe	340,7	46.095.602,60	43.864.179,76	10.250.133,10	**22,24%**
	BA	Bahia	5.542,80	1.084.382.862,94	580.140.298,43	330.131.363,42	**30,44%**
Total Região Nordeste			**21.786,20**	**4.913.037.862,40**	**2.875.655.617,32**	**1.363.219.223,36**	**27,75%**
Sudeste	MG	Minas Gerais	8.527,30	1.784.273.241,19	1.176.827.031,26	545.561.345,47	**30,58%**
	ES	Espírito Santo	4.803,10	148.338.148,43	133.403.757,61	35.698.696,15	**24,07%**
	RJ	Rio de Janeiro	603,5	157.683.847,17	131.014.362,14	37.470.358,29	**23,76%**
	SP	São Paulo	101,1	16.608.113,08	14.877.368,85	3.025.414,88	**18,22%**
Total Região Sudeste			**14.035,00**	**2.106.903.349,87**	**1.456.122.519,86**	**621.755.814,79**	**29,51%**
Sul	PR	Paraná	2.674,10	1.438.695.402,91	609.168.342,51	420.159.629,20	**29,20%**
	SC	Santa Catarina	1.999,70	701.891.096,21	198.218.917,59	105.886.817,89	**15,09%**
	RS	Rio Grande do Sul	4.902,10	1.146.891.810,53	481.715.379,51	283.522.283,52	**24,72%**
Total Região Sul			**9.575,90**	**3.287.478.309,65**	**1.289.102.639,61**	**809.568.730,61**	**24,63%**
Centro-Oeste	MT	Mato Grosso	4.657,70	1.222.072.492,93	479.653.817,94	270.406.438,93	**22,13%**
	MS	Mato Grosso do Sul	3.519,80	1.018.525.536,00	355.382.685,31	84.593.497,16	**8,31%**
	GO	Goiás	3.655,10	719.239.236,54	248.793.108,70	142.733.244,87	**19,85%**
	DF	Distrito Federal	661,7	303.205.716,90	82.306.814,41	61.518.731,98	**20,29%**
Total Região Centro-Oeste			**12.494,30**	**3.263.042.982,37**	**1.166.136.426,36**	**559.251.912,94**	**17,14%**
Total - Consolidado Nacional			**64.791,90**	**16.447.319.684,28**	**8.451.582.631,95**	**4.289.975.737,47**	**26,08%**

Fonte: CGMRR/DIR/DNIT

Observação: * Extensão da malha contratada sem considerar as ações do Programa BR-Legal, que é gerenciado pela Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT.

Ainda no tocante ao disposto no indicador "g", deste item 2.1 – Manutenção Rodoviária, seguem as informações solicitadas, constantes da Tabela 3 – Índice Internacional de Irregularidade – IRI e da Tabela 4 - Índice de Condição da Superfície - ICS.

Cumpre destacar ainda que tratam-se de tabelas-resumo, tendo em vista a extensão do arquivo completo, compilado até dezembro de 2014, o qual poderá ser consultado na Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos – CGPLAN/DPP/DNIT.

Tabela 3 - Índice de Irregularidade Internacional - IRI

UF	BR	Extensão (km)	Condição 2014 IRI (km)			Condição 2014 IRI (%)			Data do Levantamento
			Bom	Regular	Mau	Bom	Regular	Mau	
AC	317	414,1	255,0	84,0	75,1	61,58%	20,28%	18,14%	05/08/2014
	364	791,3	201,0	145,0	445,3	25,40%	18,32%	56,27%	01/08/2014
AC Total		1.205,4	456,0	229,0	520,4	37,83%	19,00%	43,17%	-
AL	101	245,9	202,9	37,0	6,0	82,51%	15,05%	2,44%	16/05/2014
	104	105,2	95,6	8,4	1,2	90,87%	7,98%	1,14%	15/05/2014
	110	16,5	15,0	0,0	1,5	90,91%	0,00%	9,09%	25/04/2014
	316	238,5	235,1	3,4	0,0	98,57%	1,43%	0,00%	16/05/2014
	416	21,5	17,0	2,0	2,5	79,07%	9,30%	11,63%	15/05/2014
	423	79,7	77,0	2,7	0,0	96,61%	3,39%	0,00%	25/04/2014
	424	16,2	14,5	0,0	1,7	89,51%	0,00%	10,49%	19/05/2014
AL Total		723,5	657,1	53,5	12,9	90,82%	7,39%	1,78%	-
AM	174	442,0	292,6	78,7	70,7	66,20%	17,81%	16,00%	21/08/2014
	230	12,8	5,6	6,2	1,0	43,75%	48,44%	7,81%	11/08/2014
	319	138,1	132,3	5,6	0,2	95,80%	4,06%	0,14%	10/08/2014
AM Total		592,9	430,5	90,5	71,9	72,61%	15,26%	12,13%	-
AP	156	385,0	316,0	43,2	25,8	82,08%	11,22%	6,70%	12/03/2014
	210	28,7	21,5	2,0	5,2	74,91%	6,97%	18,12%	12/03/2014
AP Total		413,7	337,5	45,2	31,0	81,58%	10,93%	7,49%	-
BA	020	392,6	299,6	80,0	13,0	76,31%	20,38%	3,31%	01/11/2013
	030	183,5	141,1	29,2	13,2	76,89%	15,91%	7,19%	23/10/2013
	101	934,1	818,0	105,1	11,0	87,57%	11,25%	1,18%	19/10/2013
	110	264,0	206,4	35,2	22,4	78,18%	13,33%	8,48%	24/11/2013
	116	427,8	364,0	57,8	6,0	85,09%	13,51%	1,40%	22/11/2013
	122	140,4	99,9	19,9	20,6	71,15%	14,17%	14,67%	10/11/2013
	135	181,1	158,1	14,2	8,8	87,30%	7,84%	4,86%	03/11/2013
	235	270,7	221,7	43,0	6,0	81,90%	15,88%	2,22%	16/11/2013
	242	622,0	532,6	76,1	13,3	85,63%	12,23%	2,14%	01/11/2013
	324	146,3	129,6	9,6	7,1	88,59%	6,56%	4,85%	14/11/2013
	330	113,8	91,0	13,8	9,0	79,96%	12,13%	7,91%	23/10/2013
	349	89,6	79,0	7,6	3,0	88,17%	8,48%	3,35%	30/10/2013
	367	84,4	69,0	12,7	2,7	81,75%	15,05%	3,20%	13/10/2013
	407	232,1	160,0	63,1	9,0	68,94%	27,19%	3,88%	15/11/2013
	410	35,7	18,0	3,0	14,7	50,42%	8,40%	41,18%	20/11/2013

	415	31,1	26,7	2,1	2,3	85,85%	6,75%	7,40%	18/10/2013
	418	99,6	92,0	7,0	0,6	92,37%	7,03%	0,60%	11/10/2013
	420	118,9	81,0	25,0	12,9	68,12%	21,03%	10,85%	22/10/2013
	498	14,1	13,1	0,0	1,0	92,91%	0,00%	7,09%	12/10/2013
BA Total		4.381,8	3.600,8	604,4	176,6	82,18%	13,79%	4,03%	-
CE	020	434,6	368,6	43,0	23,0	84,81%	9,89%	5,29%	27/06/2014
	116	605,0	561,0	39,0	5,0	92,73%	6,45%	0,83%	12/07/2014
	122	148,2	98,2	14,4	35,6	66,26%	9,72%	24,02%	06/07/2014
	222	359,7	310,6	41,5	7,6	86,35%	11,54%	2,11%	14/06/2014
	226	251,4	120,5	63,8	67,1	47,93%	25,38%	26,69%	10/07/2014
	230	104,7	58,8	15,0	30,9	56,16%	14,33%	29,51%	13/07/2014
	304	101,2	99,2	1,0	1,0	98,02%	0,99%	0,99%	08/07/2014
	402	132,6	31,0	44,0	57,6	23,38%	33,18%	43,44%	24/06/2014
	403	51,7	25,0	10,0	16,7	48,36%	19,34%	32,30%	14/06/2014
	404	35,8	0,0	20,8	15,0	0,00%	58,10%	41,90%	02/07/2014
CE Total		2.224,9	1.672,9	292,5	259,5	75,19%	13,15%	11,66%	-
DF	010	67,2	37,2	18,0	12,0	55,36%	26,79%	17,86%	05/10/2013
	020	48,6	33,2	2,4	13,0	68,31%	4,94%	26,75%	04/10/2013
	040	16,8	4,0	4,4	8,4	23,81%	26,19%	50,00%	03/10/2013
	060	62,6	38,6	24,0	0,0	61,66%	38,34%	0,00%	03/10/2013
	070	39,6	15,8	21,8	2,0	39,90%	55,05%	5,05%	03/10/2013
	080	43,1	14,0	18,5	10,6	32,48%	42,92%	24,59%	04/10/2013
	251	45,6	27,0	12,6	6,0	59,21%	27,63%	13,16%	03/10/2013
DF Total		323,5	169,8	101,7	52,0	52,49%	31,44%	16,07%	-
ES	101	52,1	34,1	14,0	4,0	65,45%	26,87%	7,68%	05/10/2013
	259	105,5	100,5	2,0	3,0	95,26%	1,90%	2,84%	06/10/2013
	262	194,4	155,2	32,0	7,2	79,84%	16,46%	3,70%	05/10/2013
	342	52,0	46,9	4,1	1,0	90,19%	7,88%	1,92%	07/10/2013
	381	59,8	58,8	0,0	1,0	98,33%	0,00%	1,67%	07/10/2013
	393	27,3	23,0	4,3	0,0	84,25%	15,75%	0,00%	01/10/2013
	447	7,6	1,0	5,0	1,6	13,16%	65,79%	21,05%	05/10/2013
	482	131,8	101,0	23,5	7,3	76,63%	17,83%	5,54%	30/09/2013
	484	15,1	13,0	0,5	1,6	86,09%	3,31%	10,60%	03/10/2013
ES Total		645,6	533,5	85,4	26,7	82,64%	13,23%	4,14%	-
GO	020	252,5	209,5	37,0	6,0	82,97%	14,65%	2,38%	07/10/2013
	040	180,5	103,2	60,0	17,3	57,17%	33,24%	9,58%	10/10/2013
	050	218,5	144,0	47,3	27,2	65,90%	21,65%	12,45%	28/10/2013

	060	820,6	674,6	86,0	60,0	82,21%	10,48%	7,31%	12/11/2013
	070	294,3	184,7	78,9	30,7	62,76%	26,81%	10,43%	07/11/2013
	080	206,1	149,4	42,7	14,0	72,49%	20,72%	6,79%	14/01/2014
	153	881,5	607,2	200,0	74,3	68,88%	22,69%	8,43%	12/01/2014
	154	15,5	15,5	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	31/10/2013
	158	248,2	127,1	81,2	39,9	51,21%	32,72%	16,08%	05/11/2013
	251	105,8	82,4	10,8	12,6	77,88%	10,21%	11,91%	03/10/2013
	364	382,7	345,7	28,0	9,0	90,33%	7,32%	2,35%	17/12/2013
	414	227,1	152,1	58,8	16,2	66,97%	25,89%	7,13%	14/10/2013
	452	188,4	180,4	8,0	0,0	95,75%	4,25%	0,00%	31/10/2013
GO Total		4.021,7	2.975,8	738,7	307,2	73,99%	18,37%	7,64%	-
	010	343,1	280,1	58,0	5,0	81,64%	16,90%	1,46%	27/04/2014
	135	602,8	398,6	114,2	90,0	66,12%	18,94%	14,93%	13/05/2014
	222	568,4	394,4	130,0	44,0	69,39%	22,87%	7,74%	01/06/2014
MA	226	394,4	303,4	70,5	20,5	76,93%	17,88%	5,20%	06/06/2014
	230	516,6	457,4	53,0	6,2	88,54%	10,26%	1,20%	22/04/2014
	316	588,4	373,5	130,4	84,5	63,48%	22,16%	14,36%	31/05/2014
	402	76,4	76,4	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	15/05/2014
MA Total		3.090,1	2.283,8	556,1	250,2	73,91%	18,00%	8,10%	-
	040	1.128,0	825,0	148,0	155,0	73,14%	13,12%	13,74%	04/04/2014
	050	414,6	322,0	57,0	35,6	77,67%	13,75%	8,59%	28/05/2014
	116	828,1	718,1	95,0	15,0	86,72%	11,47%	1,81%	01/05/2014
	120	108,5	59,5	35,9	13,1	54,84%	33,09%	12,07%	03/05/2014
	122	21,4	2,4	3,0	16,0	11,21%	14,02%	74,77%	29/03/2014
	135	304,4	226,2	69,2	9,0	74,31%	22,73%	2,96%	30/03/2014
	146	290,2	229,1	32,0	29,1	78,95%	11,03%	10,03%	10/06/2014
	153	304,7	245,7	45,0	14,0	80,64%	14,77%	4,59%	01/06/2014
MG	154	36,6	35,3	1,3	0,0	96,45%	3,55%	0,00%	19/03/2014
	251	508,3	266,4	79,7	162,2	52,41%	15,68%	31,91%	02/04/2014
	259	266,5	231,4	32,1	3,0	86,83%	12,05%	1,13%	07/05/2014
	262	856,7	584,5	213,5	58,7	68,23%	24,92%	6,85%	03/06/2014
	265	426,3	326,3	56,2	43,8	76,54%	13,18%	10,27%	22/02/2014
	267	458,5	408,4	35,9	14,2	89,07%	7,83%	3,10%	20/02/2014
	342	5,7	0,0	3,0	2,7	0,00%	52,63%	47,37%	30/04/2014
	352	275,1	133,0	81,0	61,1	48,35%	29,44%	22,21%	04/06/2014

	354	353,8	305,9	29,4	18,5	86,46%	8,31%	5,23%	24/02/2014
	356	172,6	107,4	40,0	25,2	62,22%	23,17%	14,60%	06/04/2014
	364	210,2	149,3	16,9	44,0	71,03%	8,04%	20,93%	01/06/2014
	365	911,4	785,3	93,9	32,2	86,16%	10,30%	3,53%	24/03/2014
	367	286,0	119,7	113,0	53,3	41,85%	39,51%	18,64%	27/04/2014
	369	103,2	80,2	14,1	8,9	77,71%	13,66%	8,62%	05/06/2014
	381	316,9	187,0	91,2	38,7	59,01%	28,78%	12,21%	07/05/2014
	383	11,8	11,3	0,5	0,0	95,76%	4,24%	0,00%	15/02/2014
	393	45,7	43,7	1,0	1,0	95,62%	2,19%	2,19%	03/05/2014
	452	84,4	74,8	8,0	1,6	88,63%	9,48%	1,90%	21/03/2014
	458	50,0	37,0	11,0	2,0	74,00%	22,00%	4,00%	05/05/2014
	459	221,6	157,0	51,4	13,2	70,85%	23,19%	5,96%	14/02/2014
	460	82,9	69,6	5,3	8,0	83,96%	6,39%	9,65%	09/06/2014
	474	149,0	127,4	8,6	13,0	85,50%	5,77%	8,72%	06/05/2014
	482	57,9	27,0	2,0	28,9	46,63%	3,45%	49,91%	09/05/2014
	491	227,8	164,1	53,7	10,0	72,04%	23,57%	4,39%	21/02/2014
	494	160,7	115,0	36,6	9,1	71,56%	22,78%	5,66%	04/06/2014
	499	18,2	14,2	4,0	0,0	78,02%	21,98%	0,00%	07/06/2014
MG Total		9.697,7	7.189,2	1.568,4	940,1	74,13%	16,17%	9,69%	-
	060	679,5	399,6	142,0	137,9	58,81%	20,90%	20,29%	16/07/2014
	158	373,0	320,6	36,4	16,0	85,95%	9,76%	4,29%	01/08/2014
	163	785,5	372,4	262,3	150,8	47,41%	33,39%	19,20%	18/08/2014
	262	753,3	641,8	73,5	38,0	85,20%	9,76%	5,04%	22/07/2014
	267	651,6	607,8	41,6	2,2	93,28%	6,38%	0,34%	13/07/2014
	359	228,9	226,3	1,0	1,6	98,86%	0,44%	0,70%	21/07/2014
MS	376	183,4	147,0	22,4	14,0	80,15%	12,21%	7,63%	30/06/2014
	419	84,0	84,0	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	14/07/2014
	436	7,6	1,2	3,8	2,6	15,79%	50,00%	34,21%	01/08/2014
	463	116,6	109,3	7,3	0,0	93,74%	6,26%	0,00%	26/06/2014
	483	7,0	0,0	1,8	5,2	0,00%	25,71%	74,29%	31/07/2014
	487	44,9	43,6	1,3	0,0	97,10%	2,90%	0,00%	01/07/2014
	497	12,3	0,0	1,0	11,3	0,00%	8,13%	91,87%	31/07/2014
MS Total		3.927,6	2.953,6	594,4	379,6	75,20%	15,13%	9,66%	-

MT	070	800,2	576,2	162,0	62,0	72,01%	20,24%	7,75%	25/10/2013
	158	629,3	519,6	88,7	21,0	82,57%	14,10%	3,34%	30/09/2013
	163	1.083,2	650,6	195,9	236,7	60,06%	18,09%	21,85%	07/10/2013
	174	512,3	453,0	49,3	10,0	88,42%	9,62%	1,95%	26/10/2013
	242	54,3	51,9	1,4	1,0	95,58%	2,58%	1,84%	02/10/2013
	364	871,8	732,8	103,0	36,0	84,06%	11,81%	4,13%	09/10/2013
MT Total		3.951,1	2.984,1	600,3	366,7	75,53%	15,19%	9,28%	-
PA	010	519,4	179,0	133,0	207,4	34,46%	25,61%	39,93%	24/03/2014
	153	153,2	117,0	24,1	12,1	76,37%	15,73%	7,90%	01/03/2014
	155	344,6	141,0	85,0	118,6	40,92%	24,67%	34,42%	25/02/2014
	158	299,2	162,2	61,0	76,0	54,21%	20,39%	25,40%	24/02/2014
	163	164,1	123,5	23,0	17,6	75,26%	14,02%	10,73%	08/09/2014
	222	144,2	83,5	39,3	21,4	57,91%	27,25%	14,84%	01/03/2014
	230	485,5	371,5	50,8	63,2	76,52%	10,46%	13,02%	09/09/2014
	308	102,0	51,0	38,5	12,5	50,00%	37,75%	12,25%	30/05/2014
	316	123,2	74,3	40,0	8,9	60,31%	32,47%	7,22%	22/05/2014
	422	16,5	0,0	12,0	4,5	0,00%	72,73%	27,27%	10/08/2014
PA Total		2.351,9	1.303,0	506,7	542,2	55,40%	21,54%	23,05%	-
PB	101	258,7	226,0	27,7	5,0	87,36%	10,71%	1,93%	01/04/2014
	104	211,3	134,3	46,0	31,0	63,56%	21,77%	14,67%	18/03/2014
	110	75,4	38,2	32,9	4,3	50,66%	43,63%	5,70%	20/03/2014
	116	13,4	13,4	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	28/11/2013
	230	626,7	556,7	56,2	13,8	88,83%	8,97%	2,20%	31/03/2014
	361	116,0	100,0	7,0	9,0	86,21%	6,03%	7,76%	23/03/2014
	405	51,2	31,2	16,0	4,0	60,94%	31,25%	7,81%	28/11/2013
	412	130,0	125,0	5,0	0,0	96,15%	3,85%	0,00%	20/03/2014
	426	21,6	15,0	6,6	0,0	69,44%	30,56%	0,00%	23/03/2014
	427	37,9	37,9	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	26/03/2014
PB Total		1.542,2	1.277,7	197,4	67,1	82,85%	12,80%	4,35%	-
PE	101	84,5	38,8	19,8	25,9	45,92%	23,43%	30,65%	23/07/2014
	232	79,6	72,8	5,8	1,0	91,46%	7,29%	1,26%	21/07/2014
	316	65,1	64,1	1,0	0,0	98,46%	1,54%	0,00%	16/07/2014
	408	27,4	25,0	2,4	0,0	91,24%	8,76%	0,00%	23/07/2014
	424	24,2	24,2	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	22/07/2014
	428	74,1	72,4	1,7	0,0	97,71%	2,29%	0,00%	20/07/2014
PE Total		354,9	297,3	30,7	26,9	83,77%	8,65%	7,58%	-

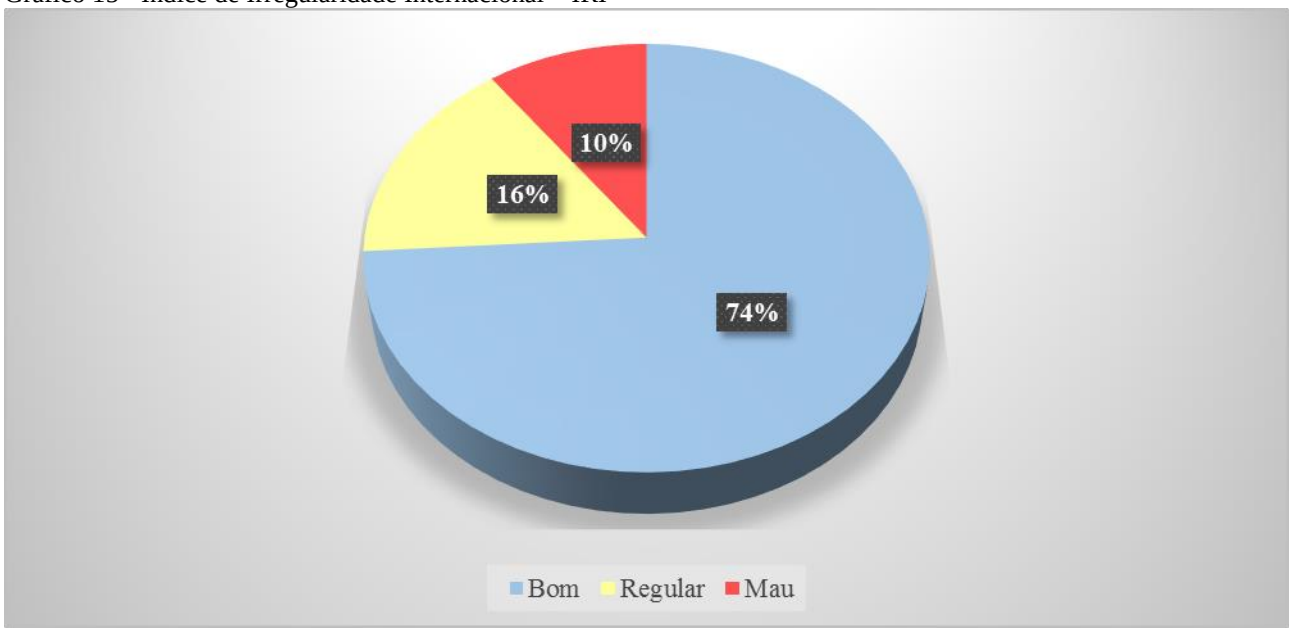
PI	020	262,6	189,8	55,0	17,8	72,28%	20,94%	6,78%	08/04/2014
	135	538,3	216,0	168,9	153,4	40,13%	31,38%	28,50%	01/04/2014
	222	100,8	92,0	6,8	2,0	91,27%	6,75%	1,98%	13/06/2014
	226	77,9	45,9	19,1	12,9	58,92%	24,52%	16,56%	06/06/2014
	230	312,0	257,0	41,0	14,0	82,37%	13,14%	4,49%	16/04/2014
	316	319,8	271,8	33,8	14,2	84,99%	10,57%	4,44%	15/04/2014
	343	525,1	414,6	74,9	35,6	78,96%	14,26%	6,78%	12/06/2014
	402	80,2	61,0	16,0	3,2	76,06%	19,95%	3,99%	12/06/2014
	404	88,8	55,8	20,0	13,0	62,84%	22,52%	14,64%	09/06/2014
	407	195,4	171,6	19,6	4,2	87,82%	10,03%	2,15%	09/04/2014
PI Total		2.500,9	1.775,5	455,1	270,3	70,99%	18,20%	10,81%	-
PR	153	407,6	245,4	64,0	98,2	60,21%	15,70%	24,09%	02/06/2014
	158	174,0	99,5	49,4	25,1	57,18%	28,39%	14,43%	12/06/2014
	163	386,8	215,8	51,0	120,0	55,79%	13,19%	31,02%	14/06/2014
	272	122,2	112,2	7,0	3,0	91,82%	5,73%	2,45%	16/06/2014
	277	29,8	28,3	0,3	1,2	94,97%	1,01%	4,03%	08/06/2014
	280	62,3	53,5	8,8	0,0	85,87%	14,13%	0,00%	04/06/2014
	373	96,0	81,0	13,0	2,0	84,38%	13,54%	2,08%	01/06/2014
	466	2,2	0,0	0,0	2,2	0,00%	0,00%	100,00%	03/06/2014
	467	32,0	24,7	2,0	5,3	77,19%	6,25%	16,56%	14/06/2014
	469	20,2	19,9	0,3	0,0	98,51%	1,49%	0,00%	29/05/2014
	476	301,5	233,7	58,5	9,3	77,51%	19,40%	3,08%	03/06/2014
	487	119,7	78,8	32,9	8,0	65,83%	27,49%	6,68%	12/06/2014
PR Total		1.754,3	1.192,8	287,2	274,3	67,99%	16,37%	15,64%	-
RJ	040	32,8	20,3	2,0	10,5	61,89%	6,10%	32,01%	24/09/2013
	101	319,5	239,4	61,1	19,0	74,93%	19,12%	5,95%	23/09/2013
	354	26,2	15,0	8,0	3,2	57,25%	30,53%	12,21%	20/09/2013
	356	181,4	158,6	9,7	13,1	87,43%	5,35%	7,22%	29/09/2013
	393	15,0	2,2	4,8	8,0	14,67%	32,00%	53,33%	18/09/2013
	465	24,8	1,0	4,0	19,8	4,03%	16,13%	79,84%	23/09/2013
	485	8,5	0,0	0,0	8,5	0,00%	0,00%	100,00%	19/09/2013
	493	28,5	8,1	14,0	6,4	28,42%	49,12%	22,46%	22/09/2013
	495	33,3	0,0	5,0	28,3	0,00%	15,02%	84,98%	26/09/2013
RJ Total		670,0	444,6	108,6	116,8	66,36%	16,21%	17,43%	-
RN	101	279,0	249,9	15,1	14,0	89,57%	5,41%	5,02%	05/12/2013

	104	40,0	39,8	0,0	0,2	99,50%	0,00%	0,50%	08/12/2013
	110	112,4	108,4	4,0	0,0	96,44%	3,56%	0,00%	30/11/2013
	226	299,9	242,5	34,0	23,4	80,86%	11,34%	7,80%	03/12/2013
	304	303,2	268,0	33,1	2,1	88,39%	10,92%	0,69%	05/12/2013
	405	199,0	176,7	18,0	4,3	88,79%	9,05%	2,16%	28/11/2013
	406	165,8	107,5	55,3	3,0	64,84%	33,35%	1,81%	04/12/2013
	427	157,8	141,6	11,2	5,0	89,73%	7,10%	3,17%	07/12/2013
RN Total		1.557,1	1.334,4	170,7	52,0	85,70%	10,96%	3,34%	-
RO	174	37,2	19,2	13,0	5,0	51,61%	34,95%	13,44%	15/07/2014
	319	67,8	53,0	10,1	4,7	78,17%	14,90%	6,93%	10/08/2014
	364	1.122,6	760,8	237,8	124,0	67,77%	21,18%	11,05%	29/07/2014
	421	45,9	13,5	6,4	26,0	29,41%	13,94%	56,64%	09/08/2014
	425	86,6	15,0	12,6	59,0	17,32%	14,55%	68,13%	08/08/2014
	429	348,9	264,0	37,0	47,9	75,67%	10,60%	13,73%	20/07/2014
RO Total		1.709,0	1.125,5	316,9	266,6	65,86%	18,54%	15,60%	-
RR	174	718,5	629,8	53,9	34,8	87,65%	7,50%	4,84%	28/08/2014
	210	8,0	0,0	0,0	8,0	0,00%	0,00%	100,00%	25/08/2014
	401	119,7	94,9	14,0	10,8	79,28%	11,70%	9,02%	27/08/2014
	432	59,5	47,8	6,0	5,7	80,34%	10,08%	9,58%	26/08/2014
RR Total		905,7	772,5	73,9	59,3	85,29%	8,16%	6,55%	-
RS	101	424,2	342,7	64,3	17,2	80,79%	15,16%	4,05%	01/10/2014
	116	122,8	96,6	26,2	0,0	78,66%	21,34%	0,00%	18/09/2014
	153	185,1	170,9	13,2	1,0	92,33%	7,13%	0,54%	23/09/2014
	158	573,9	355,0	145,0	73,9	61,86%	25,27%	12,88%	04/09/2014
	285	469,4	285,0	98,6	85,8	60,72%	21,01%	18,28%	22/08/2014
	287	294,6	169,0	108,5	17,1	57,37%	36,83%	5,80%	24/08/2014
	290	382,5	329,5	45,6	7,4	86,14%	11,92%	1,93%	01/09/2014
	293	255,6	247,4	8,2	0,0	96,79%	3,21%	0,00%	28/09/2014
	377	25,6	21,8	2,8	1,0	85,16%	10,94%	3,91%	23/08/2014
	386	170,2	132,9	31,8	5,5	78,08%	18,68%	3,23%	18/08/2014
	392	181,0	162,3	17,7	1,0	89,67%	9,78%	0,55%	21/08/2014
	453	56,4	36,7	6,7	13,0	65,07%	11,88%	23,05%	26/09/2014
	468	143,9	143,9	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	18/08/2014
	470	74,9	67,0	6,0	1,9	89,45%	8,01%	2,54%	22/09/2014
	471	239,0	224,9	14,0	0,1	94,10%	5,86%	0,04%	17/09/2014
	472	323,2	181,7	77,1	64,4	56,22%	23,86%	19,93%	26/08/2014

	473	5,4	5,2	0,0	0,2	96,30%	0,00%	3,70%	31/08/2014
RS Total		3.927,7	2.972,5	665,7	289,5	75,68%	16,95%	7,37%	-
SC	101	476,9	431,4	38,9	6,6	90,46%	8,16%	1,38%	08/10/2013
	153	118,8	100,0	17,0	1,8	84,18%	14,31%	1,52%	18/05/2014
	158	48,9	12,8	18,0	18,1	26,18%	36,81%	37,01%	20/05/2014
	163	51,5	13,4	19,0	19,1	26,02%	36,89%	37,09%	21/05/2014
	280	300,3	239,2	39,8	21,3	79,65%	13,25%	7,09%	15/10/2013
	282	654,5	526,6	102,6	25,3	80,46%	15,68%	3,87%	18/05/2014
	283	26,7	9,5	2,2	15,0	35,58%	8,24%	56,18%	17/05/2014
	470	303,5	284,4	19,1	0,0	93,71%	6,29%	0,00%	11/10/2013
	475	9,2	9,2	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	10/10/2013
	477	5,5	1,0	1,8	2,7	18,18%	32,73%	49,09%	13/10/2013
	480	20,6	15,8	0,0	4,8	76,70%	0,00%	23,30%	19/05/2014
SC Total		2.016,4	1.643,3	258,4	114,7	81,50%	12,81%	5,69%	-
SE	101	290,4	217,0	58,0	15,4	74,72%	19,97%	5,30%	24/05/2014
	235	118,7	109,4	9,3	0,0	92,17%	7,83%	0,00%	23/05/2014
SE Total		409,1	326,4	67,3	15,4	79,78%	16,45%	3,76%	-
SP	101	99,1	62,3	32,7	4,1	62,87%	33,00%	4,14%	18/07/2014
	158	11,2	9,2	1,0	1,0	82,14%	8,93%	8,93%	20/06/2014
	383	20,6	17,6	3,0	0,0	85,44%	14,56%	0,00%	19/07/2014
	459	32,2	12,2	9,0	11,0	37,89%	27,95%	34,16%	18/07/2014
	488	12,0	0,0	2,0	10,0	0,00%	16,67%	83,33%	18/07/2014
SP Total		175,1	101,3	47,7	26,1	57,85%	27,24%	14,91%	-
TO	010	342,0	294,6	43,4	4,0	86,14%	12,69%	1,17%	18/01/2014
	153	826,1	420,5	231,1	174,5	50,90%	27,97%	21,12%	25/01/2014
	226	71,3	63,3	4,0	4,0	88,78%	5,61%	5,61%	30/01/2014
	230	144,7	126,3	12,0	6,4	87,28%	8,29%	4,42%	29/01/2014
	235	4,1	2,1	1,0	1,0	51,22%	24,39%	24,39%	26/01/2014
	242	334,3	301,9	14,4	18,0	90,31%	4,31%	5,38%	19/01/2014
TO Total		1.722,5	1.208,7	305,9	207,9	70,17%	17,76%	12,07%	-
Total Geral		**56.796,3**	**42.020,1**	**9.052,3**	**5.723,9**	**73,98%**	**15,94%**	**10,08%**	-

Fonte: Coordenação de Planejamento – COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT

Gráfico 15 - Índice de Irregularidade Internacional – IRI



Fonte: Coordenação de Planejamento – COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT

Tabela 4 - Índice de Condição da Superfície - ICS

UF	BR	Extensão (km)	Condição 2014 ICS (km)			Condição 2014 ICS (%)			Data do Levantamento
			Bom	Regular	Mau	Bom	Regular	Mau	
AC	317	414,1	222,0	100,0	92,1	53,61%	24,15%	22,24%	05/08/2014
	364	791,3	165,0	135,0	491,3	20,85%	17,06%	62,09%	01/08/2014
AC Total		1.205,4	387,0	235,0	583,4	32,11%	19,50%	48,40%	-
AL	101	245,9	168,5	53,4	24,0	68,52%	21,72%	9,76%	16/05/2014
	104	105,2	35,0	69,0	1,2	33,27%	65,59%	1,14%	15/05/2014
	110	16,5	15,0	0,0	1,5	90,91%	0,00%	9,09%	25/04/2014
	316	238,5	234,1	4,4	0,0	98,16%	1,84%	0,00%	16/05/2014
	416	21,5	16,0	3,0	2,5	74,42%	13,95%	11,63%	15/05/2014
	423	79,7	54,0	25,7	0,0	67,75%	32,25%	0,00%	25/04/2014
	424	16,2	3,5	6,0	6,7	21,60%	37,04%	41,36%	19/05/2014
AL Total		723,5	526,1	161,5	35,9	72,72%	22,32%	4,96%	-
AM	174	442,0	240,2	81,1	120,7	54,34%	18,35%	27,31%	21/08/2014
	230	12,8	5,6	5,6	1,6	43,75%	43,75%	12,50%	11/08/2014
	319	138,1	132,3	5,6	0,2	95,80%	4,06%	0,14%	10/08/2014
AM Total		592,9	378,1	92,3	122,5	63,77%	15,57%	20,66%	-
AP	156	385,0	269,0	73,2	42,8	69,87%	19,01%	11,12%	12/03/2014
	210	28,7	17,0	4,5	7,2	59,23%	15,68%	25,09%	12/03/2014
AP Total		413,7	286,0	77,7	50,0	69,13%	18,78%	12,09%	-

BA	020	392,6	250,6	127,0	15,0	63,83%	32,35%	3,82%	01/11/2013
	030	183,5	120,5	45,1	17,9	65,67%	24,58%	9,75%	23/10/2013
	101	934,1	390,0	439,1	105,0	41,75%	47,01%	11,24%	19/10/2013
	110	264,0	177,6	51,0	35,4	67,27%	19,32%	13,41%	24/11/2013
	116	427,8	270,0	134,0	23,8	63,11%	31,32%	5,56%	22/11/2013
	122	140,4	46,0	73,8	20,6	32,76%	52,56%	14,67%	10/11/2013
	135	181,1	141,1	31,2	8,8	77,91%	17,23%	4,86%	03/11/2013
	235	270,7	220,7	44,0	6,0	81,53%	16,25%	2,22%	16/11/2013
	242	622,0	345,9	252,8	23,3	55,61%	40,64%	3,75%	01/11/2013
	324	146,3	75,6	62,6	8,1	51,67%	42,79%	5,54%	14/11/2013
	330	113,8	25,0	53,8	35,0	21,97%	47,28%	30,76%	23/10/2013
	349	89,6	79,0	7,6	3,0	88,17%	8,48%	3,35%	30/10/2013
	367	84,4	30,0	42,7	11,7	35,55%	50,59%	13,86%	13/10/2013
	407	232,1	113,0	107,1	12,0	48,69%	46,14%	5,17%	15/11/2013
	410	35,7	18,0	2,0	15,7	50,42%	5,60%	43,98%	20/11/2013
	415	31,1	26,7	2,1	2,3	85,85%	6,75%	7,40%	18/10/2013
	418	99,6	85,0	14,0	0,6	85,34%	14,06%	0,60%	11/10/2013
	420	118,9	71,0	33,0	14,9	59,71%	27,75%	12,53%	22/10/2013
	498	14,1	3,0	9,1	2,0	21,28%	64,54%	14,18%	12/10/2013
BA Total		4.381,8	2.488,7	1.532,0	361,1	56,80%	34,96%	8,24%	-
CE	020	434,6	278,6	119,0	37,0	64,10%	27,38%	8,51%	27/06/2014
	116	605,0	422,0	147,0	36,0	69,75%	24,30%	5,95%	12/07/2014
	122	148,2	94,2	10,4	43,6	63,56%	7,02%	29,42%	06/07/2014
	222	359,7	308,6	43,5	7,6	85,79%	12,09%	2,11%	14/06/2014
	226	251,4	119,0	65,3	67,1	47,33%	25,97%	26,69%	10/07/2014
	230	104,7	58,8	12,0	33,9	56,16%	11,46%	32,38%	13/07/2014
	304	101,2	99,2	1,0	1,0	98,02%	0,99%	0,99%	08/07/2014
	402	132,6	6,0	48,0	78,6	4,52%	36,20%	59,28%	24/06/2014
	403	51,7	25,0	5,0	21,7	48,36%	9,67%	41,97%	14/06/2014
	404	35,8	0,0	20,8	15,0	0,00%	58,10%	41,90%	02/07/2014
CE Total		2.224,9	1.411,4	472,0	341,5	63,44%	21,21%	15,35%	-
DF	010	67,2	34,2	21,0	12,0	50,89%	31,25%	17,86%	05/10/2013
	020	48,6	33,2	2,4	13,0	68,31%	4,94%	26,75%	04/10/2013
	040	16,8	4,0	4,4	8,4	23,81%	26,19%	50,00%	03/10/2013

	060	62,6	37,6	25,0	0,0	60,06%	39,94%	0,00%	03/10/2013
	070	39,6	14,8	22,8	2,0	37,37%	57,58%	5,05%	03/10/2013
	080	43,1	13,0	19,5	10,6	30,16%	45,24%	24,59%	04/10/2013
	251	45,6	27,0	11,6	7,0	59,21%	25,44%	15,35%	03/10/2013
DF Total		323,5	163,8	106,7	53,0	50,63%	32,98%	16,38%	-
ES	101	52,1	16,1	18,0	18,0	30,90%	34,55%	34,55%	05/10/2013
	259	105,5	82,5	20,0	3,0	78,20%	18,96%	2,84%	06/10/2013
	262	194,4	77,2	79,0	38,2	39,71%	40,64%	19,65%	05/10/2013
	342	52,0	35,9	13,1	3,0	69,04%	25,19%	5,77%	07/10/2013
	381	59,8	56,8	2,0	1,0	94,98%	3,34%	1,67%	07/10/2013
	393	27,3	19,0	8,3	0,0	69,60%	30,40%	0,00%	01/10/2013
	447	7,6	1,0	3,0	3,6	13,16%	39,47%	47,37%	05/10/2013
	482	131,8	85,0	30,5	16,3	64,49%	23,14%	12,37%	30/09/2013
	484	15,1	13,0	0,5	1,6	86,09%	3,31%	10,60%	03/10/2013
ES Total		645,6	386,5	174,4	84,7	59,87%	27,01%	13,12%	-
GO	020	252,5	106,0	111,0	35,5	41,98%	43,96%	14,06%	07/10/2013
	040	180,5	86,1	76,0	18,4	47,70%	42,11%	10,19%	10/10/2013
	050	218,5	76,0	100,3	42,2	34,78%	45,90%	19,31%	28/10/2013
	060	820,6	583,6	170,0	67,0	71,12%	20,72%	8,16%	12/11/2013
	070	294,3	175,2	82,4	36,7	59,53%	28,00%	12,47%	07/11/2013
	080	206,1	141,4	50,7	14,0	68,61%	24,60%	6,79%	14/01/2014
	153	881,5	360,2	413,0	108,3	40,86%	46,85%	12,29%	12/01/2014
	154	15,5	12,5	3,0	0,0	80,65%	19,35%	0,00%	31/10/2013
	158	248,2	102,0	99,3	46,9	41,10%	40,01%	18,90%	05/11/2013
	251	105,8	82,4	10,8	12,6	77,88%	10,21%	11,91%	03/10/2013
	364	382,7	325,7	44,0	13,0	85,11%	11,50%	3,40%	17/12/2013
	414	227,1	152,1	58,8	16,2	66,97%	25,89%	7,13%	14/10/2013
	452	188,4	150,4	31,0	7,0	79,83%	16,45%	3,72%	31/10/2013
GO Total		4.021,7	2.353,6	1.250,3	417,8	58,52%	31,09%	10,39%	-
MA	010	343,1	235,0	98,1	10,0	68,49%	28,59%	2,91%	27/04/2014
	135	602,8	304,0	124,2	174,6	50,43%	20,60%	28,96%	13/05/2014
	222	568,4	317,2	173,2	78,0	55,81%	30,47%	13,72%	01/06/2014
	226	394,4	141,0	94,3	159,1	35,75%	23,91%	40,34%	06/06/2014
	230	516,6	443,4	65,0	8,2	85,83%	12,58%	1,59%	22/04/2014

	316	588,4	304,5	121,6	162,3	51,75%	20,67%	27,58%	31/05/2014
	402	76,4	76,4	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	15/05/2014
MA Total		3.090,1	1.821,5	676,4	592,2	58,95%	21,89%	19,16%	-
MG	040	1.128,0	794,5	159,5	174,0	70,43%	14,14%	15,43%	04/04/2014
	050	414,6	277,0	94,0	43,6	66,81%	22,67%	10,52%	28/05/2014
	116	828,1	681,0	129,0	18,1	82,24%	15,58%	2,19%	01/05/2014
	120	108,5	19,0	67,4	22,1	17,51%	62,12%	20,37%	03/05/2014
	122	21,4	2,4	3,0	16,0	11,21%	14,02%	74,77%	29/03/2014
	135	304,4	172,2	112,2	20,0	56,57%	36,86%	6,57%	30/03/2014
	146	290,2	213,1	42,0	35,1	73,43%	14,47%	12,10%	10/06/2014
	153	304,7	158,7	105,0	41,0	52,08%	34,46%	13,46%	01/06/2014
	154	36,6	35,3	1,3	0,0	96,45%	3,55%	0,00%	19/03/2014
	251	508,3	209,3	132,8	166,2	41,18%	26,13%	32,70%	02/04/2014
	259	266,5	189,2	60,3	17,0	70,99%	22,63%	6,38%	07/05/2014
	262	856,7	525,5	269,0	62,2	61,34%	31,40%	7,26%	03/06/2014
	265	426,3	281,3	81,2	63,8	65,99%	19,05%	14,97%	22/02/2014
	267	458,5	284,4	158,9	15,2	62,03%	34,66%	3,32%	20/02/2014
	342	5,7	0,0	3,0	2,7	0,00%	52,63%	47,37%	30/04/2014
	352	275,1	107,8	92,0	75,3	39,19%	33,44%	27,37%	04/06/2014
	354	353,8	284,9	45,4	23,5	80,53%	12,83%	6,64%	24/02/2014
	356	172,6	105,2	40,0	27,4	60,95%	23,17%	15,87%	06/04/2014
	364	210,2	140,3	15,9	54,0	66,75%	7,56%	25,69%	01/06/2014
	365	911,4	741,1	135,1	35,2	81,31%	14,82%	3,86%	24/03/2014
	367	286,0	76,0	124,7	85,3	26,57%	43,60%	29,83%	27/04/2014
	369	103,2	79,2	15,1	8,9	76,74%	14,63%	8,62%	05/06/2014
	381	316,9	116,0	134,5	66,4	36,60%	42,44%	20,95%	07/05/2014
	383	11,8	11,3	0,5	0,0	95,76%	4,24%	0,00%	15/02/2014
	393	45,7	43,7	1,0	1,0	95,62%	2,19%	2,19%	03/05/2014
	452	84,4	63,8	16,0	4,6	75,59%	18,96%	5,45%	21/03/2014
	458	50,0	34,0	14,0	2,0	68,00%	28,00%	4,00%	05/05/2014
	459	221,6	101,0	73,4	47,2	45,58%	33,12%	21,30%	14/02/2014
	460	82,9	68,6	6,3	8,0	82,75%	7,60%	9,65%	09/06/2014
	474	149,0	122,4	12,6	14,0	82,15%	8,46%	9,40%	06/05/2014
	482	57,9	26,3	2,7	28,9	45,42%	4,66%	49,91%	09/05/2014

	491	227,8	133,0	52,7	42,1	58,38%	23,13%	18,48%	21/02/2014
	494	160,7	100,0	51,6	9,1	62,23%	32,11%	5,66%	04/06/2014
	499	18,2	14,2	4,0	0,0	78,02%	21,98%	0,00%	07/06/2014
MG Total		9.697,7	6.211,7	2.256,1	1.229,9	64,05%	23,26%	12,68%	-
MS	060	679,5	338,6	149,0	191,9	49,83%	21,93%	28,24%	16/07/2014
	158	373,0	259,6	49,0	64,4	69,60%	13,14%	17,27%	01/08/2014
	163	785,5	304,2	299,5	181,8	38,73%	38,13%	23,14%	18/08/2014
	262	753,3	458,3	200,7	94,3	60,84%	26,64%	12,52%	22/07/2014
	267	651,6	496,8	128,6	26,2	76,24%	19,74%	4,02%	13/07/2014
	359	228,9	225,3	2,0	1,6	98,43%	0,87%	0,70%	21/07/2014
	376	183,4	131,0	23,4	29,0	71,43%	12,76%	15,81%	30/06/2014
	419	84,0	84,0	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	14/07/2014
	436	7,6	1,2	3,8	2,6	15,79%	50,00%	34,21%	01/08/2014
	463	116,6	81,0	27,3	8,3	69,47%	23,41%	7,12%	26/06/2014
	483	7,0	0,0	0,0	7,0	0,00%	0,00%	100,00%	31/07/2014
	487	44,9	9,0	20,3	15,6	20,04%	45,21%	34,74%	01/07/2014
	497	12,3	0,0	0,0	12,3	0,00%	0,00%	100,00%	31/07/2014
MS Total		3.927,6	2.389,0	903,6	635,0	60,83%	23,01%	16,17%	-
MT	070	800,2	480,3	202,9	117,0	60,02%	25,36%	14,62%	25/10/2013
	158	629,3	409,6	152,7	67,0	65,09%	24,27%	10,65%	30/09/2013
	163	1.083,2	463,8	272,7	346,7	42,82%	25,18%	32,01%	07/10/2013
	174	512,3	317,0	159,3	36,0	61,88%	31,10%	7,03%	26/10/2013
	242	54,3	51,9	1,4	1,0	95,58%	2,58%	1,84%	02/10/2013
	364	871,8	599,8	199,0	73,0	68,80%	22,83%	8,37%	09/10/2013
MT Total		3.951,1	2.322,4	988,0	640,7	58,78%	25,01%	16,22%	-
PA	010	519,4	83,0	100,0	336,4	15,98%	19,25%	64,77%	24/03/2014
	153	153,2	110,0	30,0	13,2	71,80%	19,58%	8,62%	01/03/2014
	155	344,6	126,0	96,0	122,6	36,56%	27,86%	35,58%	25/02/2014
	158	299,2	128,7	79,5	91,0	43,01%	26,57%	30,41%	24/02/2014
	163	164,1	121,5	25,0	17,6	74,04%	15,23%	10,73%	08/09/2014
	222	144,2	82,5	40,3	21,4	57,21%	27,95%	14,84%	01/03/2014
	230	485,5	362,3	58,8	64,4	74,62%	12,11%	13,26%	09/09/2014
	308	102,0	26,0	53,0	23,0	25,49%	51,96%	22,55%	30/05/2014
	316	123,2	40,3	55,0	27,9	32,71%	44,64%	22,65%	22/05/2014

	422	16,5	0,0	12,0	4,5	0,00%	72,73%	27,27%	10/08/2014
PA Total		2.351,9	1.080,3	549,6	722,0	45,93%	23,37%	30,70%	-
PB	101	258,7	198,0	51,7	9,0	76,54%	19,98%	3,48%	01/04/2014
	104	211,3	117,3	60,0	34,0	55,51%	28,40%	16,09%	18/03/2014
	110	75,4	38,2	32,9	4,3	50,66%	43,63%	5,70%	20/03/2014
	116	13,4	13,4	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	28/11/2013
	230	626,7	492,0	117,7	17,0	78,51%	18,78%	2,71%	31/03/2014
	361	116,0	100,0	7,0	9,0	86,21%	6,03%	7,76%	23/03/2014
	405	51,2	26,2	19,0	6,0	51,17%	37,11%	11,72%	28/11/2013
	412	130,0	124,0	6,0	0,0	95,38%	4,62%	0,00%	20/03/2014
	426	21,6	15,0	6,6	0,0	69,44%	30,56%	0,00%	23/03/2014
	427	37,9	37,9	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	26/03/2014
PB Total		1.542,2	1.162,0	300,9	79,3	75,35%	19,51%	5,14%	-
PE	101	84,5	35,8	19,8	28,9	42,37%	23,43%	34,20%	23/07/2014
	232	79,6	64,8	12,0	2,8	81,41%	15,08%	3,52%	21/07/2014
	316	65,1	64,1	1,0	0,0	98,46%	1,54%	0,00%	16/07/2014
	408	27,4	25,0	2,4	0,0	91,24%	8,76%	0,00%	23/07/2014
	424	24,2	24,2	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	22/07/2014
	428	74,1	72,4	1,7	0,0	97,71%	2,29%	0,00%	20/07/2014
PE Total		354,9	286,3	36,9	31,7	80,67%	10,40%	8,93%	-
PI	020	262,6	189,8	55,0	17,8	72,28%	20,94%	6,78%	08/04/2014
	135	538,3	167,0	186,9	184,4	31,02%	34,72%	34,26%	01/04/2014
	222	100,8	92,0	6,8	2,0	91,27%	6,75%	1,98%	13/06/2014
	226	77,9	43,9	19,1	14,9	56,35%	24,52%	19,13%	06/06/2014
	230	312,0	243,0	42,0	27,0	77,88%	13,46%	8,65%	16/04/2014
	316	319,8	242,8	61,8	15,2	75,92%	19,32%	4,75%	15/04/2014
	343	525,1	398,6	89,9	36,6	75,91%	17,12%	6,97%	12/06/2014
	402	80,2	61,0	16,0	3,2	76,06%	19,95%	3,99%	12/06/2014
	404	88,8	55,8	20,0	13,0	62,84%	22,52%	14,64%	09/06/2014
	407	195,4	171,6	18,6	5,2	87,82%	9,52%	2,66%	09/04/2014
PI Total		2.500,9	1.665,5	516,1	319,3	66,60%	20,64%	12,77%	-
PR	153	407,6	202,3	51,1	154,2	49,63%	12,54%	37,83%	02/06/2014
	158	174,0	95,5	53,4	25,1	54,89%	30,69%	14,43%	12/06/2014
	163	386,8	154,8	72,0	160,0	40,02%	18,61%	41,37%	14/06/2014

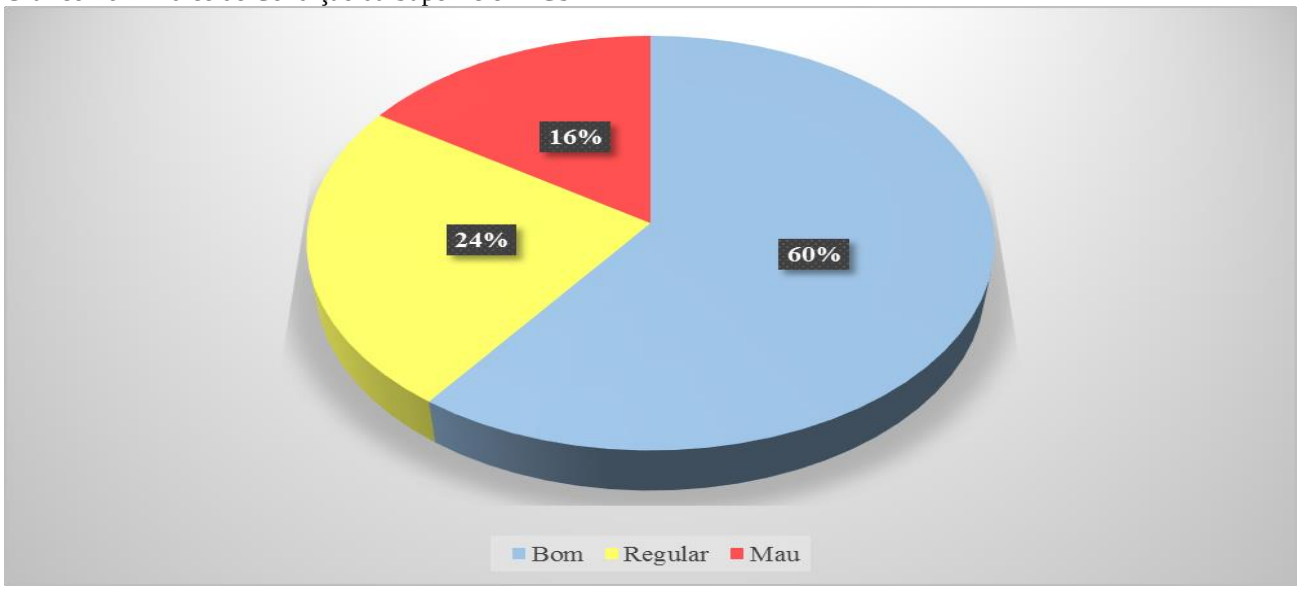
	272	122,2	104,0	15,2	3,0	85,11%	12,44%	2,45%	16/06/2014
	277	29,8	14,3	13,3	2,2	47,99%	44,63%	7,38%	08/06/2014
	280	62,3	42,5	18,8	1,0	68,22%	30,18%	1,61%	04/06/2014
	373	96,0	17,4	51,6	27,0	18,13%	53,75%	28,13%	01/06/2014
	466	2,2	0,0	0,0	2,2	0,00%	0,00%	100,00%	03/06/2014
	467	32,0	14,7	8,0	9,3	45,94%	25,00%	29,06%	14/06/2014
	469	20,2	19,9	0,3	0,0	98,51%	1,49%	0,00%	29/05/2014
	476	301,5	157,2	85,1	59,2	52,14%	28,23%	19,64%	03/06/2014
	487	119,7	47,0	31,7	41,0	39,26%	26,48%	34,25%	12/06/2014
PR Total		1.754,3	869,6	400,5	484,2	49,57%	22,83%	27,60%	-
RJ	040	32,8	20,3	2,0	10,5	61,89%	6,10%	32,01%	24/09/2013
	101	319,5	182,6	90,0	46,9	57,15%	28,17%	14,68%	23/09/2013
	354	26,2	13,0	10,0	3,2	49,62%	38,17%	12,21%	20/09/2013
	356	181,4	143,6	21,7	16,1	79,16%	11,96%	8,88%	29/09/2013
	393	15,0	1,2	5,8	8,0	8,00%	38,67%	53,33%	18/09/2013
	465	24,8	1,0	4,0	19,8	4,03%	16,13%	79,84%	23/09/2013
	485	8,5	0,0	0,0	8,5	0,00%	0,00%	100,00%	19/09/2013
	493	28,5	6,1	15,0	7,4	21,40%	52,63%	25,96%	22/09/2013
	495	33,3	0,0	5,0	28,3	0,00%	15,02%	84,98%	26/09/2013
RJ Total		670,0	367,8	153,5	148,7	54,90%	22,91%	22,19%	-
RN	101	279,0	224,9	40,1	14,0	80,61%	14,37%	5,02%	05/12/2013
	104	40,0	36,8	3,0	0,2	92,00%	7,50%	0,50%	08/12/2013
	110	112,4	108,4	4,0	0,0	96,44%	3,56%	0,00%	30/11/2013
	226	299,9	218,5	58,0	23,4	72,86%	19,34%	7,80%	03/12/2013
	304	303,2	239,0	62,1	2,1	78,83%	20,48%	0,69%	05/12/2013
	405	199,0	173,7	21,0	4,3	87,29%	10,55%	2,16%	28/11/2013
	406	165,8	90,5	61,3	14,0	54,58%	36,97%	8,44%	04/12/2013
	427	157,8	141,6	11,2	5,0	89,73%	7,10%	3,17%	07/12/2013
RN Total		1.557,1	1.233,4	260,7	63,0	79,21%	16,74%	4,05%	-
RO	174	37,2	4,2	13,0	20,0	11,29%	34,95%	53,76%	15/07/2014
	319	67,8	52,0	9,1	6,7	76,70%	13,42%	9,88%	10/08/2014
	364	1.122,6	574,8	336,8	211,0	51,20%	30,00%	18,80%	29/07/2014
	421	45,9	11,5	3,0	31,4	25,05%	6,54%	68,41%	09/08/2014
	425	86,6	7,0	16,6	63,0	8,08%	19,17%	72,75%	08/08/2014

	429	348,9	248,0	49,0	51,9	71,08%	14,04%	14,88%	20/07/2014
RO Total		1.709,0	897,5	427,5	384,0	52,52%	25,01%	22,47%	-
RR	174	718,5	592,8	77,0	48,7	82,51%	10,72%	6,78%	28/08/2014
	210	8,0	0,0	0,0	8,0	0,00%	0,00%	100,00%	25/08/2014
	401	119,7	89,9	13,0	16,8	75,10%	10,86%	14,04%	27/08/2014
	432	59,5	40,8	11,0	7,7	68,57%	18,49%	12,94%	26/08/2014
RR Total		905,7	723,5	101,0	81,2	79,88%	11,15%	8,97%	-
RS	101	424,2	264,0	72,3	87,9	62,23%	17,04%	20,72%	01/10/2014
	116	122,8	82,3	32,5	8,0	67,02%	26,47%	6,51%	18/09/2014
	153	185,1	161,9	22,2	1,0	87,47%	11,99%	0,54%	23/09/2014
	158	573,9	231,0	137,0	205,9	40,25%	23,87%	35,88%	04/09/2014
	285	469,4	145,6	81,2	242,6	31,02%	17,30%	51,68%	22/08/2014
	287	294,6	120,0	120,5	54,1	40,73%	40,90%	18,36%	24/08/2014
	290	382,5	170,5	139,2	72,8	44,58%	36,39%	19,03%	01/09/2014
	293	255,6	213,4	40,7	1,5	83,49%	15,92%	0,59%	28/09/2014
	377	25,6	8,0	12,8	4,8	31,25%	50,00%	18,75%	23/08/2014
	386	170,2	86,9	74,8	8,5	51,06%	43,95%	4,99%	18/08/2014
	392	181,0	145,3	22,7	13,0	80,28%	12,54%	7,18%	21/08/2014
	453	56,4	20,7	11,0	24,7	36,70%	19,50%	43,79%	26/09/2014
	468	143,9	133,9	10,0	0,0	93,05%	6,95%	0,00%	18/08/2014
	470	74,9	37,0	23,0	14,9	49,40%	30,71%	19,89%	22/09/2014
	471	239,0	160,9	78,0	0,1	67,32%	32,64%	0,04%	17/09/2014
	472	323,2	139,7	94,1	89,4	43,22%	29,12%	27,66%	26/08/2014
	473	5,4	4,2	1,0	0,2	77,78%	18,52%	3,70%	31/08/2014
RS Total		3.927,7	2.125,3	973,0	829,4	54,11%	24,77%	21,12%	-
SC	101	476,9	390,7	74,3	11,9	81,92%	15,58%	2,50%	08/10/2013
	153	118,8	70,0	37,0	11,8	58,92%	31,14%	9,93%	18/05/2014
	158	48,9	0,8	0,0	48,1	1,64%	0,00%	98,36%	20/05/2014
	163	51,5	0,0	3,0	48,5	0,00%	5,83%	94,17%	21/05/2014
	280	300,3	173,8	90,2	36,3	57,88%	30,04%	12,09%	15/10/2013
	282	654,5	293,7	250,5	110,3	44,87%	38,27%	16,85%	18/05/2014
	283	26,7	4,0	3,7	19,0	14,98%	13,86%	71,16%	17/05/2014
	470	303,5	222,4	81,1	0,0	73,28%	26,72%	0,00%	11/10/2013
	475	9,2	9,2	0,0	0,0	100,00%	0,00%	0,00%	10/10/2013

	477	5,5	1,0	1,8	2,7	18,18%	32,73%	49,09%	13/10/2013
	480	20,6	15,0	0,8	4,8	72,82%	3,88%	23,30%	19/05/2014
SC Total		2.016,4	1.180,6	542,4	293,4	58,55%	26,90%	14,55%	-
SE	101	290,4	180,0	82,0	28,4	61,98%	28,24%	9,78%	24/05/2014
	235	118,7	107,4	11,3	0,0	90,48%	9,52%	0,00%	23/05/2014
SE Total		409,1	287,4	93,3	28,4	70,25%	22,81%	6,94%	-
SP	101	99,1	57,3	37,7	4,1	57,82%	38,04%	4,14%	18/07/2014
	158	11,2	9,2	1,0	1,0	82,14%	8,93%	8,93%	20/06/2014
	383	20,6	17,6	3,0	0,0	85,44%	14,56%	0,00%	19/07/2014
	459	32,2	12,2	9,0	11,0	37,89%	27,95%	34,16%	18/07/2014
	488	12,0	0,0	2,0	10,0	0,00%	16,67%	83,33%	18/07/2014
SP Total		175,1	96,3	52,7	26,1	55,00%	30,10%	14,91%	-
TO	010	342,0	285,9	52,1	4,0	83,60%	15,23%	1,17%	18/01/2014
	153	826,1	319,4	283,2	223,5	38,66%	34,28%	27,05%	25/01/2014
	226	71,3	57,3	8,0	6,0	80,36%	11,22%	8,42%	30/01/2014
	230	144,7	115,3	20,0	9,4	79,68%	13,82%	6,50%	29/01/2014
	235	4,1	2,1	1,0	1,0	51,22%	24,39%	24,39%	26/01/2014
	242	334,3	301,9	12,4	20,0	90,31%	3,71%	5,98%	19/01/2014
TO Total		1.722,5	1.081,9	376,7	263,9	62,81%	21,87%	15,32%	-
Total Geral		**56.796,3**	**34.183,2**	**13.710,8**	**8.902,3**	**60,19%**	**24,14%**	**15,67%**	**-**

Fonte: Coordenação de Planejamento – COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT

Gráfico 16 - Índice de Condição da Superfície – ICS



Fonte: Coordenação de Planejamento – COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT

h) Quantidade de km sem cobertura de contrato de manutenção, por estado, por BR, com respectiva justificativa;

Tabela 5 - Quantidade de km sem cobertura (por UF e por BR)

UF	BR	Total de km sem cobertura	Quantidade de km em Licitação				MP 082 (km)	Trecho Urbano (km)	Em Elaboração (km)
			Conserva	CREMA 1ª Etapa	Duplicação	Restauração		Acesso	Projetos
RO	425	6	-	-	-	-	-	-	6
AC	317	87	-	-	-	-	-	-	87
	364	130	-	-	-	-	-	-	130
AM	174	107	107	-	-	-	-	-	-
	230	19	3	16	-	-	-	-	-
RR	174	29	-	-	-	-	-	-	29
PA	163	303	208	-	-	-	-	-	94
	230	30	-	-	-	-	-	3	27
TO	010	20	-	-	-	-	12	-	8
	153	90	90	-	-	-	-	-	-
	235	3	3	-	-	-	-	-	-
	242	62	-	-	-	-	-	-	62
MA	135	117	-	-	-	-	-	-	117
	226	155	-	-	-	-	155	-	-
PI	020	61	-	-	-	-	-	-	61
	135	2	-	-	-	-	-	-	2
	222	31	-	-	-	-	-	4	27
	316	2	-	-	-	-	-	-	2
	343	67	-	-	-	-	-	-	67
	404	3	-	-	-	-	-	-	3
CE	020	194	-	-	-	-	-	1	193,80
	116	312	-	-	-	60	-	16	235,60
	122	263	-	-	-	-	-	-	262,70
	222	86	-	-	24	-	-	-	61,20
	226	78	-	-	-	-	-	-	77,90
	403	25	-	-	-	-	-	-	24,80
	404	30	-	-	-	-	-	-	30,00
RN	101	8	1	-	-	-	-	-	7
	110	11	-	-	-	-	-	-	11
	226	12	-	-	-	-	-	-	12
PB	104	6	-	-	-	-	-	-	6
PE	101	29	-	-	-	-	-	-	29
	232	4	-	-	-	-	-	-	4
	363	7	-	-	-	-	-	-	7
SE	101	34	-	-	-	34	-	-	-
BA	116	19	-	-	-	-	-	-	19
	122	82	-	63	-	-	19	-	-

	135	4	-	-	-	-	-	3	1
	242	234	-	-	-	-	-	-	234
	324	4	-	-	-	-	-	-	4
	330	165	-	-	-	-	165	-	-
	349	12	-	-	-	-	-	-	12
	415	31	-	-	-	-	-	-	31
	418	61	-	-	-	-	-	-	61
	498	14	-	-	-	-	-	-	14
MG	040	8	-	-	-	-	-	8	-
	050	1	-	-	-	-	-	1	-
	116	117	-	-	-	-	-	-	117
	135	59	-	-	-	-	59	-	-
	146	15	-	-	-	-	15	-	-
	251	16	-	-	-	-	-	8	9
	259	145	-	-	-	-	137	-	8
	265	9	-	-	-	-	4	-	5
	267	149	-	-	-	-	149	-	-
	342	8	-	-	-	-	8	-	-
	352	167	-	-	-	-	167	-	-
	364	41	-	-	-	-	41	-	-
	365	74	-	-	-	-	-	-	74
	367	165	-	-	-	-	165	-	-
	381	12	-	-	-	-	-	-	12
	452	51	-	-	-	-	51	-	-
	459	2	-	-	-	-	2	-	-
	482	29	-	-	-	-	29	-	-
	491	67	-	-	-	-	67	-	-
	494	22	-	-	-	-	22	-	-
ES	259	8	-	-	-	-	-	-	8
	381	60	-	-	-	-	60	-	-
	447	2	-	-	-	-	-	-	2
	482	114	-	-	-	-	60	-	54
RJ	101	48	-	-	-	-	-	3	45
	356	96	-	-	-	-	-	-	95,80
	393	13	-	-	-	-	-	13	-
	465	23	-	-	-	23	-	-	-
SP	488	6	-	-	-	-	-	4	2
PR	153	10	-	-	-	-	-	-	10
	158	8	-	-	-	-	8	-	-
	163	5	-	-	-	-	1	-	4
	277	11	-	-	-	-	-	-	11
	369	22	-	-	-	-	-	-	22
	466	2	-	-	-	-	2	-	-
SC	101	165	-	-	59	-	-	-	107
RS	101	126	-	-	-	-	124	-	2

	116	19	-	-	-	-	-	-	19
	153	9	-	-	-	-	9	-	-
	285	-	-	-	-	-	-	-	-
	287	2	-	-	-	-	1	-	1
	290	7	-	-	-	-	-	-	7
	293	4	-	-	-	-	-	4	-
	392	7	-	-	-	-	-	-	7
	448	7	-	-	-	-	-	-	7
MT	158	204	61	-	-	-	-	-	143
	364	36	-	-	-	-	-	-	36
MS	158	4	-	-	-	-	-	-	4
	262	139	137	-	-	2	-	-	-
	359	222	-	-	-	-	-	-	222
	436	4	-	-	-	-	-	-	4
GO	060	1	-	-	-	-	-	1	-
	070	-	-	-	-	-	-	-	-
	251	58	-	-	-	-	58	-	-
Total (km):		**5.645,20**	**610,90**	**78,60**	**82,80**	**119,80**	**1.589,90**	**67,40**	**3.095,80**

Fonte: CGMRR/DIR/DNIT

A malha federal vem sendo mantida principalmente por contratos estruturados de manutenção rodoviária, que abrangem intervenções do tipo CREMA, além de restauração e conservação tradicionais. Nos anos de 2012 e 2013, aproximadamente 53 mil km de rodovias receberam intervenções anualmente, extensão que se reduziu, em 2014, em virtude de transferências de rodovias federais para a gestão da iniciativa privada.

i) Outros indicadores elaborados pelo DNIT, caso em que deve ser apresentada, no Relatório de Gestão, sua descrição.

Não há conteúdo a ser declarado no exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado. Contudo, constam das fls. 34-41 os indicadores estratégicos do DNIT.

2.2. CONSTRUÇÃO E DUPLICAÇÃO DE RODOVIAS (PARA CADA CONTRATO)

Visando atender as informações dos indicadores deste item 2.2, foi estruturada a Tabela 7 – Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias, por contrato. Cumpre ressaltar que excluem-se desta Tabela, os indicadores b, c, d, e, f, j, m, n, pois não estão vinculados a um contrato específico. Para esses indicadores, buscou-se apresentar a informação de forma a abranger todos os contratos sob a gestão da CGCONT/DIR/DNIT.

a) Texto com apresentação, desafios, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão do empreendimento;

Esta informação consta da Tabela 7 – Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias, por contrato.

b) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer a execução e cronograma do empreendimento;

Risco 1 – Atraso na obtenção da Licença Ambiental (IBAMA, FUNAI, Órgãos ambientais estaduais, Componente Arqueológico).

- **Fonte:** Órgãos Licenciadores.
- **Causa:** Falta de liberação para início das obras por falta de emissão da Licença de Instalação.
- **Consequência:** Incremento nos prazos e custos para obtenção das licenças ambientais e consequente atraso das obras.

Risco 2 - Ocorrência de período invernoso atípico na região da Obra.

- **Fonte:** Questão Ambiental.
- **Causa:** Impossibilidade de executar os serviços devido ao prolongamento atípico do período chuvoso.
- **Consequência:** Incremento nos prazos e custos e consequente atraso das obras.

Risco 3 - Atrasos no processo de Desapropriação e Realocação.

- **Fonte:** DNIT e demais Órgãos Competentes.
- **Causa**: Atraso na liberação de frentes de serviços devido a morosidade de finalização dos processos de Desapropriação e Realocação de famílias atingidas pelas obras.
- **Consequência**: Incremento nos prazos e custos e consequente atraso das obras.

Risco 4 - Mudança de Projetos de construção de novos postos da Polícia Federal/Secretarias de Fazenda Estaduais.

- **Fonte**: Polícia Rodoviária Federal e Secretarias de Fazenda Estaduais.

- **Causa**: A Polícia Rodoviária Federal e as Secretárias de Fazenda Estaduais não possuem definição quanto a mudança de seus postos de fiscalização afetados pelas obras de construção.

- **Consequência**: Incremento nos prazos e custos e consequente atraso das obras.

Risco 5 – Deficiências/erros existentes nos projetos executivos.

- **Fonte**: Projetistas.

- **Causa**: Baixa capacidade técnica do mercado quanto à elaboração de projetos executivos.

- **Consequência**: Incremento nos prazos e custos e consequente atraso das obras.

Risco 6 - Atraso na aprovação dos projetos executivos dos contratos de RDC-I.

- **Fonte**: Iniciativa privada.

- **Causa**: Atraso na análise e aprovação dos projetos executivos levando ao atraso do início das obras.

- **Consequência**: Incremento no prazo de execução pois o cronograma terá que prever novo período invernoso.

Risco 7 - Baixo rendimento da construtora contratada.

- **Fonte**: Empresa contratada.

- **Causa**: A empresa contratada não consegue executar as obras dentro do previsto.

- **Consequência**: Incremento nos prazos e custos e consequente atraso das obras.

Risco 8 - Variações dos preços dos insumos fora do previsto.

- **Fonte**: Mercado.

- **Causa**: Os insumos das obras podem variar substancialmente levando ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

- **Consequência**: Incremento de custo.

Risco 9 - Interferências com concessionária de serviços.

- **Fonte**: Concessionárias.

- **Causa**: Morosidade das concessionárias de serviços em remanejar sua rede de serviços (Postes de energia, rede de gás, poços, rede de água, etc).

- **Consequência**: Incremento nos prazos e custos e consequente atraso das obras.

c) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Tabela 6 - Avaliação dos Riscos - Construção e Duplicação de Rodovias

Riscos	Gravidade	Urgência	Tendência	Média
Atraso na obtenção da Licença Ambiental (IBAMA, FUNAI, Órgãos ambientais estaduais, Componente Arqueológico).	1	1	1	1
Ocorrência de período invernoso atípico na região da Obra.	1	1	3	2
Atrasos no processo de Desapropriação e Realocação.	2	2	3	2
Mudança de Projetos de construção de novos postos da Polícia Federal/Secretarias de Fazenda estaduais.	1	1	1	1
Erros ou omissões de Projetos.	2	2	3	2
Atraso na aprovação dos Projetos Executivos dos contratos de RDC-I.	1	1	3	2
Baixo rendimento da contratada.	1	1	3	2
Variações dos preços dos insumos fora do previsto.	2	2	3	2
Interferências com concessionária de serviços.	1	1	3	2

Legenda:

Gravidade: atual grau de impacto na eficácia das ações (1 – Alto, 2 – Médio, 3 – baixo).

Urgência: atual prazo no qual é afetada a eficácia das ações (1 – Alto, 2 – Médio, 3 – baixo).

Tendência: cenário de evolução de iniciativas para melhoria da eficácia das ações (1 – cenário desfavorável e/ou não há iniciativas, 2 – cenário moderado e/ou iniciativas incipientes e 3 – cenário favorável e/ou iniciativas em andamento).

Média: média das três avaliações.

Fonte: CGCONT/DIR/DNIT

d) Respostas aos riscos identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégia para mitigar o Risco 1 - A CGCONT/DIR acompanha o encaminhamento para a CBMAB/DPP.

Estratégia para mitigar o Risco 2 - Encaminhamento a fiscalização para readequação do Cronograma de Obra.

Estratégia para mitigar o Risco 3 - Encaminhamento para coordenação de Desapropriação/DPP.

Estratégia para mitigar o Risco 4 - A CGCONT promove discussões com os entes afetos para aumentar a celeridade das definições.

Estratégia para mitigar o Risco 5 - Elaboração de Revisão de Projeto em Fase de Obra.

Estratégia para mitigar o Risco 6 - Readequação do Cronograma de Obra.

Estratégia para mitigar o Risco 7 - Encaminhamento à CGCL/DIREX para apuração de responsabilidade.

Estratégia para mitigar o Risco 8 - Readequação do equilíbrio econômico financeiro do contrato.

Estratégia para mitigar o Risco 9 - Incluir no contrato o custo para relocação das interferências e posterior encaminhamento para ressarcimento judicial.

e) Atividades de controle relacionadas à área de construção rodoviária;

A Coordenação-Geral de Construção Rodoviária - CGCONT/DIR/DNIT dispõe de Instruções de Serviço, Portarias e outros atos legais para exercer o controle das atividades/ações concernentes a construção rodoviária. Além disso, a CGCONT/DIR/DNIT está trabalhando no desenvolvimento e implementação do sistema interno, denominado "Organizador", tendo em vista que o Sistema de Acompanhamento de Contratos – SIAC não atende de forma eficiente e eficaz as demandas do setor.

f) Avaliação da capacidade da Coordenação-Geral de Construção rodoviária de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento);

A Coordenação-Geral de Construção Rodoviária – CGCONT/DIR não dispõe de controle sistematizado de informações, contudo, a CGCONT/DIR não está inerte e, no intuito de mitigar os riscos oferecidos pela falta de controle, vem continuamente desenvolvendo e aprimorando seu sistema interno, denominado "Organizador".

Com efeito, a iniciativa em se criar um sistema em paralelo se deve à ausência de respostas para algumas das indagações suscitadas pela CGCONT/DIR, no que tange a correções e melhorias no Sistema de Acompanhamento de Contratos - SIAC.

Em que pese o Acórdão TCU nº 2.831/2011 tenha entendido que o referido sistema interno não é adequado para suportar o principal processo de trabalho da atividade fim do DNIT, verifica-se que o SIAC – não está cumprindo, de modo efetivo, sua função de "Acompanhamento", uma vez que este se limita a um cadastro de contrato e de processador financeiro de medições; e, com relação às suas funcionalidades, restringe-se à emissão de Ofício de Pagamento. Isso significa que não existem relatórios gerenciais.

Assim sendo, a morosidade ou até mesmo a ausência nos ajustes por parte da Unidade Gestora (SERPRO), aquela responsável pela implementação do referido sistema, demonstra que a setorial não possui o porte necessário para atender a missão do DNIT.

g) Metas (físicas e financeiras) previstas e executadas, no exercício, com as causas do seu não cumprimento e as providências que serão adotadas para resolver os problemas e respectivos responsáveis;

Esta informação consta da Tabela 7 – Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias, por contrato.

h) Data originalmente prevista para entrega do empreendimento;

Esta informação consta da Tabela 7 – Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias, por contrato.

i) Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos;

Esta informação consta da Tabela 7 – Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias, por contrato.

Tabela 7 - Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias

Nº Contrato:	00 00316/2013
Objeto do Contrato:	Elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras complementares à ponte Rio Madeira, incluíndo conjunto habitacional popular e Dolphin's adicionais.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 319 - RO
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
17.149.302,43	18.249.715,35	91.226.510,00	91.226.510,00	97.816.685,94

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	-	24/01/2016	24/01/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Elaboração do Projeto Básico e Executivo e Execução das obras complementares à Ponte do Rio Madeira, incluindo conjunto habitacional popular e dolphin's adicionais, na Rodovia BR-319/RO. A BR-319 é a única ligação rodoviária disponível entre Manaus e o estado de Rondônia, com todo o restante do Brasil. A situação de abandono da BR-319, aberta no período do regime militar, e que desde então só recebeu manutenções paliativas. Durante o período do inverno amazônico, entre outubro e abril quando o volume de chuva aumenta na região, a rodovia fica quase intrafegável.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00815/2013
Objeto do Contrato:	Construção dos túneis Rio Piracicaba (pista da direita e da esquerda) - extensão 825 m - lote: 3.2
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 381 - MG
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
40.089.383,00	40.753.135,25	56.950.000,00	56.950.000,00	63.716.673,66

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	m	01/02/2017	01/02/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obra pertencente ao empreendimento de Adequação/Duplicação da rodovia BR-381/MG (Norte), subtrecho Governador Valadares - Belo Horizonte, com extensão total de 303 km. O referido subtrecho apresenta uma importância estratégica para a ligação da Região Nordeste com as Regiões Sul/Sudeste do País, inclusive com o Cone Sul.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00030/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras de implantação da transposição (túnel) do Morro do Formigão (ampliação de capacidade e modernização do corredor Florianópolis Osório) na rodovia BR-101/SC
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR -101-SC
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
29.199.027,66	29.738.057,19	56.740.000,00	56.740.000,00	62.342.353,12

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
100	98	%	08/05/2015	08/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A necessidade estudo de uma alternativa de traçado para a duplicação no local já foi apontada pelo IBAMA na análise dos estudos de impacto ambiental do empreendimento. A impossibilidade de se duplicar o leito da rodovia pelo simples alargamento da plataforma pelo seu lado esquerdo motiva-se pela inserção do segmento em trecho com constituição lindeira formada, predominantemente, por indústrias e áreas residenciais densamente povoadas do município de Tubarão/SC. A duplicação pelo lado direito implicaria no avanço do maciço em rocha, gerando interrupções sucessivas do tráfego da rodovia e expondo a uma situação de risco eminente os ocupantes das áreas industriais e residenciais adjacentes nas operações de detonação.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	10 00716/2012
Objeto do Contrato:	Execução de serviços necessários à realização das obras de travessias urbanas de Coronel Barros, na BR – 285/RS.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR -285-RS
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.843.266,67	1.843.266,67	8.994.364,49	10.075.275,09	11.538.793,41

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
2,9	2,9	km	26/09/2013	12/11/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. O segmento da rodovia BR-285/RS faz parte da malha de ligação entre o Brasil e o Mercosul. A obra foi concebida com o objetivo melhorar as condições de segurança de veículos e de pedestres.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	12 00049/2012
Objeto do Contrato:	Execução de serviços de complementação das obras de ampliação de capacidade, melhoramentos e implantação de ruas laterais (travessia Samambaia) na rodovia BR-060/DF
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 060-DF
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
45.862.581,78	64.316,97	47.186.172,72	49.995.811,45	53.180.236,26

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	20/01/2013	20/01/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Contrato paralisado. Em processo de rescisão.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Contrato paralisado.Em processo de rescisão; SR/GO.

Nº Contrato:	00 00159/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras de adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos com construção de interseção em níveis diferentes da BR-060/153/GO
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 060/153-GO.
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
10.845.277,35	10.845.277,35	24.594.793,84	28.088.280,60	31.105.933,79

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	01/02/2014	09/10/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de interseção em níveis diferentes nas rodovias 060/GO e 153/GO, km 100 e km 450, pontos localizados, com objetivo de eliminação de pontos críticos. Obra concluída.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00280/2009
Objeto do Contrato:	Execução de serviços necessários à execução das obras de adequação de capacidade de rodovia com duplicação, construção de vias marginais e obras de arte especiais no contorno viário de Anápolis na BR-153/GO.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 153-GO
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
11.278.731,14	11.278.731,14	99.797.006,06	124.386.900,45	144.985.705,00

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
5	6	km	23/06/2012	23/11/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Adequação de capacidade do contorno rodoviário de Anápolis na rodovia BR-153/GO.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00817/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para elaboração dos projeto básico e executivo e execução das obras de adequação de capacidade da rodovia BR-381/MG (Norte), incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 381-MG
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
155.539.437,16	37.123.127,26	530.000.000,00	530.000.000,00	599.236.907,73

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	01/02/2017	01/02/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra pertencente ao empreendimento de Adequação/Duplicação da rodovia BR-381/MG (Norte), subtrecho Governador Valadares - Belo Horizonte, com extensão total de 303 km. O referido subtrecho apresenta uma importância estratégica para a ligação da Região Nordeste com as Regiões Sul/Sudeste do País, inclusive com o Cone Sul.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O desempenho em 2014 ficou em torno de 30% do previsto inicialmente,devido principalmente aos prazos exíguos estabelecidos para entrega e aceitação dos projetos que, na prática foram dilatados, ocasionando atraso na liberação de frentes de obra/serviço. O plano de ataque também ficou comprometido devido a atraso na liberação de áreas desapropriadas e áreas sob proteção ambiental; A analise e aprovação dos PB/PE são de responsabilidade da DPP. O DNIT interagiu com os órgãos competentes para sanar os problemas relacionados aos componentes ambientais e indígenas; DPP.

Nº Contrato:	00 00825/2013
Objeto do Contrato:	Elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de adequação de capacidade da rodovia BR-381/MG (Norte), incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança de seguimentos do trecho div. ES/MG - DIV. MG/SP.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 381-MG.
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
45.916.969,68	17.937.011,98	210.855.658,73	210.855.658,73	225.874.964,06

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0	23	km	07/02/2016	07/02/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra pertencente ao empreendimento de Adequação/Duplicação da rodovia BR-381/MG (Norte), subtrecho Governador Valadares - Belo Horizonte, com extensão total de 303 km. O referido subtrecho apresenta uma importância estratégica para a ligação da Região Nordeste com as Regiões Sul/Sudeste do País, inclusive com o Cone Sul.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O desempenho em 2014 ficou em torno de 40% do previsto inicialmente,devido principalmente aos prazos exíguos estabelecidos para entrega e aceitação dos projetos que, na prática foram dilatados, ocasionando atraso na liberação de frentes de obra/serviço; As providencias foram tomadas no âmbito da DPP, tendo em vista que a aceitação dos Projetos são de competencia daquela diretoria; DPP.

Nº Contrato:	00 00828/2013
Objeto do Contrato:	Elaboração de projetos básico e executivo e execução das obras de adequação de capacidade da rodovia BR-381/MG (Norte), incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança de seguimentos do trecho DIV. ES/MG - DIV. MG/SP
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 381-MG
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
44.779.421,41	18.065.553,93	237.000.000,00	237.000.000,00	254.288.021,18

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	24	km	07/02/2016	07/02/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra pertencente ao empreendimento de Adequação/Duplicação da rodovia BR-381/MG (Norte), subtrecho Governador Valadares - Belo Horizonte, com extensão total de 303 km. O referido subtrecho apresenta uma importância estratégica para a ligação da Região Nordeste com as Regiões Sul/Sudeste do País, inclusive com o Cone Sul.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O desempenho em 2014 ficou em torno de 40% do previsto inicialmente,devido principalmente aos prazos exíguos estabelecidos para entrega e aceitação dos projetos que, na prática foram dilatados, ocasionando atraso na liberação de frentes de obra/serviço; As providencias foram tomadas no âmbito da DPP, tendo em vista que a aceitação dos Projetos são de competencia daquela diretoria; DPP.				

Nº Contrato:	00 00261/2013
Objeto do Contrato:	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviços técnicos especializados de engenharia e arquitetura para a elaboração de projeto executivo e as built e obras de implantação das instalações de Fronteira Aduana, entre o Brasil e a Guiana Francesa, na rodovia BR-156/AP
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 156 - AP
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
10.540.014,43	10.540.014,43	13.695.000,43	13.695.000,43	15.034.231,80

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	22/12/2014	22/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Aduana entre Brasil e Guiana Francesa, na rodovia BR-156/AP. Necessidade de construir os postos da aduana no lado brasileiro pelo governo federal para inauguração da ponte sobre o rio Oiapoque.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	00 00035/2013
Objeto do Contrato:	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviço técnico especializado de engenharia para elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de implantação e pavimentação da rodovia na BR-163/PA.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 163 - PA
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
133.692.000,00	4.737.991,94	229.388.427,00	229.388.427,00	245.822.043,09

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	06/12/2017	06/12/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras da BR-163/PA, corredor de escoamento da soja da região do Mato Grosso diminuindo em 1000 km o trecho rodoviário para o escoamento no Porto de Miritituba.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

O atraso no cronograma foi motivado devido ao tempo de análise do projeto básico/executivo. Em Outubro de 2014 o projeto teve aceitação e foram iniciadas as obras; A analise e aprovação dos PB/PE são de responsabilidade da DPP. A CGCONT solicitou a entrega de novo cronograma atualizado; DPP e CGCONT/DIR.

Nº Contrato:	00 01037/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA Lote 2
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 230 - PA
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
39.296.340,00	17.114.708,92	127.000.000,00	127.000.000,00	147.376.348,58

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	30/01/2016	30/01/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Contratação de empresa para elaboração do Plano Básico Ambiental Indígena, sendo este uma das exigências da Funai para a liberação do trecho; O DNIT interagiu com os órgãos competentes para sanar os problemas relacionados aos componentes ambientais e indígenas; CGMAB.

Nº Contrato:	00 01038/2012
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 230 - PA
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
36.545.229,60	18.935.628,65	119.800.000,00	119.800.000,00	139.211.584,16

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0	0	km	30/01/2016	30/01/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Falta de planejamento da empresa. Será notificada e se não houver justificativas aceitáveis, a mesma será penalizada; Notificar a empresa e possível penalização; CGCONT.

Nº Contrato:	00 00139/2014
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, incluindo a duplicação.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 290 - RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
870.000,00	863.573,52	151.000.000,00	151.000.000,00	168.971.402,71

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	24/07/2017	24/07/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Com o desenvolvimento econômico experimentado pelo Brasil nos últimos anos, o volume de tráfego aumentou consideravelmente nas rodovias federais. Os incentivos ao desenvolvimento da indústria automobilística, aliados às reduções nos custos dos financiamentos, fez com que o número de automóveis crescesse em ritmo desproporcional às melhorias realizadas nas rodovias. Também, o advento do Mercosul, tendo a BR-290/RS como um dos principais corredores de transporte de cargas entre os países do bloco, sobrecarregou a capacidade operacional da rodovia. Desta forma, esta obra irá minimizar o risco de acidentes, proporcionará melhorias na segurança, reduzirá os custos de transporte e aumentará a capacidade da via.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

No ano de 2014 foram desenvolvidos os serviços relacionados à elaboração do Projeto Básico. As metas do ano de 2014 foram cumpridas; Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00217/2014
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, incluindo a duplicação.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 290 - RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
950.000,00	933.179,45	130.900.000,00	130.900.000,00	146.353.625,34

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	24/07/2017	24/07/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Com o desenvolvimento econômico experimentado pelo Brasil nos últimos anos, o volume de tráfego aumentou consideravelmente nas rodovias federais. Os incentivos ao desenvolvimento da indústria automobilística, aliados às reduções nos custos dos financiamentos, fez com que o número de automóveis crescesse em ritmo desproporcional às melhorias realizadas nas rodovias. Também, o advento do Mercosul, tendo a BR-290/RS como um dos principais corredores de transporte de cargas entre os países do bloco, sobrecarregou a capacidade operacional da rodovia. Desta forma, esta obra irá minimizar o risco de acidentes, proporcionará melhorias na segurança, reduzirá os custos de transporte e aumentará a capacidade da via.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

As metas do ano de 2014 foram atingidas, sendo desenvolvidos os serviços relacionados à elaboração dos Projetos Básicos e Executivos; Não se aplica; SRE/RS, DNIT/DPP/CGDESP.

Nº Contrato:	00 01070/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, incluindo a duplicação.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 290 - RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.300.000,00	1.277.473,13	172.500.000,00	172.500.000,00	192.795.642,55

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	24/07/2017	24/07/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Com o desenvolvimento econômico experimentado pelo Brasil nos últimos anos, o volume de tráfego aumentou consideravelmente nas rodovias federais. Os incentivos ao desenvolvimento da indústria automobilística, aliados às reduções nos custos dos financiamentos, fez com que o número de automóveis crescesse em ritmo desproporcional às melhorias realizadas nas rodovias. Também, o advento do Mercosul, tendo a BR-290/RS como um dos principais corredores de transporte de cargas entre os países do bloco, sobrecarregou a capacidade operacional da rodovia. Desta forma, esta obra irá minimizar o risco de acidentes, proporcionará melhorias na segurança, reduzirá os custos de transporte e aumentará a capacidade da via.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas do ano de 2014 foram atingidas, sendo desenvolvidos os serviços relacionados à elaboração dos Projetos Básicos e Executivos; Não se aplica; SUP/RS, DNIT/DPP/CGDESP.

Nº Contrato:	14 01066/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras de adequação de capacidade, duplicação de pista de rolamento, restauração, segurança de tráfego, eliminação de pontos críticos, implantação de vias marginais e construção de obras de arte especiais na BR-304/RN (Reta Tabajara).
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 304 -RN
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
613.411,50	613.411,50	232.987.034,80	232.987.034,80	248.103.396,86

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
10	0	km	18/01/2016	18/01/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia contribui para a economia da região e segurança do trecho. Uma importante ligação entre Mossoró e o Norte do Ceará. Eixo de escoamento de produtos como o sal (texto adaptado do Memorando nº 048/2015-GAB-SR/RN enviado a CGCONT em 05/02/2015).
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 01126/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, incluindo a duplicação.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 290 - RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.100.000,00	1.042.770,95	129.150.000,00	129.150.000,00	144.546.169,24

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	24/07/2017	24/07/2017

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Com o desenvolvimento econômico experimentado pelo Brasil nos últimos anos, o volume de tráfego aumentou consideravelmente nas rodovias federais. Os incentivos ao desenvolvimento da indústria automobilística, aliados às reduções nos custos dos financiamentos, fez com que o número de automóveis crescesse em ritmo desproporcional às melhorias realizadas nas rodovias. Também, o advento do Mercosul, tendo a BR-290/RS como um dos principais corredores de transporte de cargas entre os países do bloco, sobrecarregou a capacidade operacional da rodovia. Desta forma, esta obra irá minimizar o risco de acidentes, proporcionará melhorias na segurança, reduzirá os custos de transporte e aumentará a capacidade da via.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas do ano de 2014 foram atingidas, sendo desenvolvidos os serviços relacionados à elaboração dos Projetos Básicos e Executivos; Não se aplica; SUP/RS, DNIT/DPP/CGDESP.

Nº Contrato:	00 00493/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais e rest./construção de O.A.E na BR-158 e BR-287 (Travessia Urbana de Santa Maria) lote 01
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR - 158 e BR-287 – RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
599.594,01	478.677,60	144.180.000,00	144.180.000,00	162.069.642,95

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	19/08/2016	19/08/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de um segmento que se desenvolve em área urbana, com grandes aglomerações imobiliárias e com intenso movimento de veículos, pedestres, ciclistas, gerando conflitos entre os fluxos locais e de passagem, principalmente nos entroncamentos das rodovias federais com as ruas e avenidas locais. Destaca se também o grande movimento de veículos de carga envolvidos no escoamento da safra de grãos das zonas produtoras até o porto de Rio Grande. Assim, o empreendimento visa melhorar o nível de serviço da rodovia, eliminando os pontos críticos, reduzindo o risco de acidentes, através da segregação dos fluxos de tráfego local e do tráfego de longa distância tendo como consequência melhorias significativas da segurança viária.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas do ano de 2014 foram cumpridas parcialmente, uma vez que o atraso na obtenção da Licença de Instalação pela FEPAM, emitida em 12/12/2014, possibilitou somente o exercício de serviços relacionados à elaboração dos Projetos Básicos e Executivos; Está prevista a readequação do cronograma de obra em função do atraso na liberação da licença de instalação; DNIT/SUP-RS e DNIT/DPP/CGMAB.				

Nº Contrato:	00 00091/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhorias na rodovia BR-158/RS.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 158 - RS
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
3.002.146,43	3.002.146,43	3.900.745,99	4.779.230,99	5.204.301,12

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
1,37	1,37	km	20/10/2013	17/02/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-158/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul. A obra tem como objetivo principal melhorar as condições de segurança e de trafegabilidade local.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	00 01088/2013
Objeto do Contrato:	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviço técnico especializado de engenharia para elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de construção da nova aldeia indígena no município de Estrela/RS.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 386 - RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

4.500.000,00	4.293.661,42	8.540.000,00	8.540.000,00	9.145.901,29
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
90	85	%	28/12/2015	28/12/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A aldeia indígena Estrela situa-se no limite da faixa de domínio da rodovia, entre o Km 359+700 e o km 359+800, da rodovia BR-386/RS, no trecho entre Tabaí/RS e Estrela/RS. A escola estadual que atende esta comunidade indígena situa-se aproximadamente no km 360+100. No caso da aldeia as residências se situam no limite da faixa de domínio, bem próximo do off-set da duplicação e sua realocação foi prevista tendo em vista:(a) os riscos iminentes de acidentes, tanto na fase de obras, quanto de operação; (b) os elevados níveis de ruídos decorrentes da operação da via duplicada, superiores àqueles permitidos na legislação, e (c) que se trata de uma Comunidade Indígena cujos direitos de permanência no local em que tradicionalmente ocupam é garantido na Constituição Federal. No caso da escola as obras se desenvolverão sobre a mesma e todo seu pátio frontal, o que demanda sua realocação anteriormente às intervenções projetadas.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 01111/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração com melhoramento e obras de arte especiais.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – Arco Rodoviário do Rio de Janeiro
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
78.538.531,09	35.189.545,56	405.000.000,00	405.000.000,00	457.643.394,45
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	20/06/2017	20/06/2017
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de segmento pertencente ao empreendimento conhecido como Arco Rodoviário do Rio, que interliga as principais rodovias federais do estado, interceptando-as antes de atravessarem a área urbana, com a retirada de um grande volume de tráfego de longo e médio percurso dos principais acessos a cidade do Rio de Janeiro.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O desempenho está em torno de 50% do cronograma original, muito devido as questões de resgate arqueológico, que fazem parte do componente ambiental do projeto, que atrasaram o plano de ataque estabelecido; A análise e aceitação dos projetos básico/executivo que incluem o componente arqueológico; SR/RJ.				

Nº Contrato:	00 00913/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras para adequação da passagem urbana na rodovia BR-163/PR, com execução de pavimentação de ruas marginais, interseções em desnível e passarelas no perímetro urbano de Marechal Cândido Rondon/PR
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 163 - PR

Situação do Contrato:	Ativo			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
55.436.000,00	55.085.124,69	56.232.000,00	56.232.000,00	62.689.870,77
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	23/08/2015	23/08/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-163, importante rota no transporte da safra agrícola na região Oeste do Estado do Paraná, integra o Sul ao Centro-Oeste e Norte do Brasil. O trecho, em questão, apresenta grande volume de tráfego e condições geométricas boas, entretanto, o fluxo de veículos atual e futuro, é bastante elevado. O objetivo na construção das vias laterais é desafogar o tráfego dentro do perímetro urbano de Marechal Candido Rondon.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00384/2012
Objeto do Contrato:	Execução, sob o regime de empreitada, por preço unitário, dos serviços necessários à realização das obras de adequação na Travessia Urbana de Ji-Paraná, na Rodovia BR-364/RO
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 364 – RO
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
500.827,04	500.827,04	67.967.153,03	83.832.390,50	86.895.638,19

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
8,5	8,5	km	08/06/2013	23/06/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Realização das obras de adequação na travessia urbana de Ji-Paraná na Rodovia BR-364/RO. Esta obra vai melhorar em muito o fluxo de veículos e a segurança na travessia urbana em Ji-Paraná.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra conluida aguardando termo de recebimento definitivo; a SR formou comissão para avaliação da condição do pavimento e posterior recebimento definitivo; SR/RO.

Nº Contrato:	00 00829/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para a execução das obras de duplicação, incluindo melhoramento para adequação da capacidade e segurança na rodovia BR-365/MG.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 365 – MG
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
19.140.708,68	18.770.535,68	36.298.000,00	36.298.000,00	38.480.181,30

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
1	0.99	km	29/06/2015	29/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras na BR-365/MG, importante artéria Longitudinal conectando a BR-153/MG à BR-050/MG e importante rota para o desenvolvimento do Triângulo Mineiro. As obras possuem como objetivo implantar um trevo em dois níveis no cruzamento entre a BR-153 e a BR-365 - MG.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	00 01099/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa visando o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final da ponte sobre o Rio Madeira em Abunã e de seus acessos na BR-364/RO.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 364 – RO
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
5.721.600,00	5.721.600,00	128.000.000,00	128.000.000,00	135.636.634,88

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	27/11/2016	27/02/2017

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-364/RO é uma rodovia de fundamental importância para o escoamento da produção da região Norte. A ponte será a integração definitiva do Acre com o restante do Brasil.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Houve atraso no cronograma de entrega dos projetos brasico/executivo primeiramente devido as cheias do rio Madeira ter impossibilitado a execução das investigações de campo a contento; O consórcio foi notificado para apresentar as devidas justificativas, tendo em vista a não conclusão do projeto básico; CGCONT/DIR.

Nº Contrato:	16 00213/2014
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhoria operacional em caráter temporário de travessia do Morro dos Cavalos na rodovia BR-101/SC, trecho: divisa PR/SC, subtrecho: Entr. Ponte sobre o Rio Cubatão – Ponte sobre o Rio Massiambú, segmento: km 231,970 - km 235,328.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 101 – SC
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
6.699.999,71	6.251.730,74	6.700.000,00	6.700.000,00	7.121.374,23

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
3,35	3,35	km	06/12/2014	06/03/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de obra de extrema necessidade para a melhoria do fluxo de veículos no segmento. Redução da seção da rodovia duplicada para o segmento de pista simples causa ponto de congestionamento constante, soma-se a isto a topografia da rodovia que em alguns pontos chega a 6% de inclinação e gera diminuição excessiva de velocidade de veículos pesados além da existência vários pontos de conflito que geram acidentes diversos.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O contrato foi prorrogado para a realização de adequações ao projeto solicitadas pela FUNAI; Realização de adequação do projeto, conforme solicitação da FUNAI; SR/SC.

Nº Contrato:	00 00433/2013
Objeto do Contrato:	Contrataçao de Empresa para execução das obras de duplicação e restauração dos acessos á ponte sobre o canal das laranjeiras na Rodovia BR-101/SC
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 101 – SC
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
18.654.000,25	17.822.303,62	50.299.999,29	50.299.999,29	53.695.528,20

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
4,6	4,5	km	13/06/2015	13/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A obra é um segmento da Adequação de Capacidade do Corredor Rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS. Esse Corredor Rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC. Haverá a duplicação de pista em todo o segmento; execução de ruas laterais; construção de dois viadutos duplos (acessos Norte e Sul ao Município de Laguna/SC); construção de uma passarela e uma passagem inferior.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00146/2009
Objeto do Contrato:	Execução de obras de adequação com restauração na rodovia BR-135/MG lote: 03
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 135 – MG
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
610.687,01	610.687,01	158.784.093,07	174.258.024,30	191.855.883,23

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0,04	0,04	km	20/04/2012	25/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de implantação da BR-135/MG, com objetivo de facilitar o acesso, aumentar a integração e proporcionar maior desenvolvimento da região e a ligação com o estado da Bahia.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00101/2014
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de implantação e pavimentação, incluindo os encabeçamentos das pontes, na rodovia BR-242/TO – lote 04.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 242 - TO
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.967.264,00	681.179,69	48.000.000,00	48.000.000,00	48.000.000,00
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	24/04/2016	24/04/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. O estado de Tocantins apresenta um invejável potencial de desenvolvimento, tendo em vista suasvastas áreas agricultáveis, com potencial para culturas irrigáveis de aproximadamente 1,5 milhão dehectares, podendo garantir uma notável produção agrícola, além de um forte parque industrial. Agrande extensão das pastagens ainda delineiam uma grande vocação de produção de proteína animal.Soma-se ainda a pesca e oferta ambiental ímpar para o desenvolvimento da piscicultura.Dessa forma, a justificativa básica para a pavimentação da BR-242/TO consiste na melhoria deacessibilidade, incrementando a produtividade da região e, conseqüentemente, corroborando para odesenvolvimento do estado de Tocantins.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Atraso na elaboração e aprovação do projeto básico e executivo; Notificação da contratada; CGDESP/DPP.

Nº Contrato:	00 00462/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 116 – RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
20.242.253,87	17.719.736,65	88.289.645,18	101.568.999,69	119.269.937,83

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	05/07/2014	21/12/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As causas para o não cumprimento das metas são decorrentes da morosidade para a obtenção da licença ambiental e ainda, de questões relativas à desapropriação; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços. Foi realizada a readequação do cronograma de obra em função dos atrasos na liberação das licenças ambientais, desapropriações e, também, de alterações decorrentes de revisão do projeto executivo; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.

Nº Contrato:	00 00461/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 116 - RS
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
30.973.300,00	27.667.908,18	104.694.846,82	125.217.075,33	146.800.110,78
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
4	0	km	08/07/2014	24/01/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

As causas para o não cumprimento das metas são decorrentes da morosidade para a obtenção da licença ambiental e ainda, de questões relativas à desapropriação; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços. No que tange às interferências com as redes de abastecimento do Município de Camaquã, a empresa contratada realiza tratativas com os setores municipais no sentido dar celeridade às obras de remanejamento da rede urbana. Foi realizada a readequação do cronograma de obra em unção dos atrasos na liberação das licenças ambientais, desapropriações e, também, decorrentes de interferências com redes de infraestrutura urbana; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.

Nº Contrato:	00 00369/2013
Objeto do Contrato:	Serviço de elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução das obras de restauração da pista existente, adequação de capacidade, melhoria da segurança com eliminação de pontos críticos, construção de contornos rodoviários, ducplicação, implantação de sistema de iluminação pública e contrução de O.A.E., da rodovia BR-163/364/MT.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 163/364 – MT
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
63.542.874,21	59.387.136,72	255.000.000,00	255.000.000,00	287.499.136,23

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
26	26	km	15/11/2016	15/11/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obra de duplicação da BR-163, maior corredor logístico do estado de Mato Grosso, efetivando o transporte aos portos localizados no Sul e no Norte do país dos grãos nele produzidos. Nesta via, estima-se que o tráfego permeie a relação de 10.000 VMD, sendo que, destes, 70% sejam veículos transportadores de cargas. Ademais, nela é realizada a ligação entre Cuiabá com os grandes centros e com a região norte.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00555/2013
Objeto do Contrato:	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviço técnico especializado de engenharia para elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração com melhoramentos e Obras-de-Arte Especiais na rodovia BR-101/PE.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 101 – PE
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
24.024.260,26	19.329.651,31	182.000.000,00	182.000.000,00	194.569.702,60

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	18/05/2016	18/05/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Pernambuco possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O pequeno atraso no cronograma foi em função do aceite do projeto que só ocorreu no período invernoso da região, portanto a empresa precisou esperar a janela hídrica para o início da execução dos serviços de terraplenagem; Não se aplica; SR/PE.

Nº Contrato:	00 00723/2013
Objeto do Contrato:	Serviço de elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução das obras de restauração da pista existente, adequação de capacidade, melhoria da segurança com eliminação de pontos críticos, construção de contornos rodoviários, ducplicação, implantação de sistema de iluminação pública e contrução de O.A.E., da rodovia BR-163/364/MT.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 163/364 – MT
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
91.296.214,83	87.070.725,41	301.500.000,00	301.500.000,00	342.940.613,80

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

20	13	km	12/08/2017	12/08/2017
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra de duplicação da BR-163, maior corredor logístico do estado de Mato Grosso, efetivando o transporte aos portos localizados no Sul e no Norte do país dos grãos nele produzidos. Nesta via, estima-se que o tráfego permeie a relação de 10.000 VMD, sendo que, destes, 70% sejam veículos transportadores de cargas. Ademais, nela é realizada a ligação entre Cuiabá com os grandes centros e com a região norte.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00036/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para execução das obras de restauração, duplicação e melhoramentos na rodovia BR-262/MG.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 262 – MG
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
52.205.198,04	44.201.287,31	66.500.000,00	66.500.000,00	74.008.591,91
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
9,9	9	km	30/09/2014	28/01/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras na BR-262/MG, travessia urbana da cidade de Nova Serrana, que é conhecida como a Capital mineira do calçado esportivo. Seu parque industrial tem uma Produção anual de 82 milhões de pares de sapatos, resultado da média diária de 500 mil pares que saem todos os dias das fábricas, o sistema rodoviário da BR-262/MG necessita ser ampliado para possibilitar os escoamentos desta produção, e o recebimento de insumos e de trabalhadores que chegam de outros municípios.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O contrato foi prorrogado devido à demora na emissão da licença ambiental, desapropriação e a demora da empresa em atender as pendências dos pareceres técnicos para a aprovação da revisão. As causas já foram sanadas; Não se aplica; Empresa contratada, DPP/CGMAB, DPP/DESAPROPRIAÇÃO, DNIT/SREMG e DIR/CGCONT.

Nº Contrato:	00 00546/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para execução das obras de construção de pontes rodoviárias e bueiros celulares na rodovia BR-429/RO.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 429 – RO
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
33.885.485,58	20.223.331,54	39.900.000,00	39.900.000,00	43.654.685,63

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	11/03/2015	11/03/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de construção de pontes rodoviárias e bueiros celulares na Rodovia BR-429/RO. Estão sendo construídas sobre o Córrego Terra Boa, Igarapé Sossego, Igarapé Conceição e os Rios Xiputaia, São Miguel, Preto, Bananeiras, Caio Espíndola, Manoel Corrêa, Cantarinho, Fuxico I, Fuxico II, São Domingos I e São Domingos II,compreendendo todos os municípios e distritos da Região do Vale do Guaporé. O Vale do Guaporé está localizado no Estado de Rondônia e faz fronteira com a Bolívia. A pavimentação busca o desenvolviemnto das comunidades do entorno,considerando que no período de chuvas a região fica intransitável em alguns meses do ano.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00459/2012
Objeto do Contrato:	Adequação de trecho rodoviário - Porto Alegre - Pelotas na BR-116 - no estado do Rio Grande do Sul
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 116 – RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

39.809.880,00	25.830.633,93	75.464.878,89	83.977.100,10	96.625.716,74
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
8	5	km	05/07/2014	27/07/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As causas para o não cumprimento das metas são decorrentes da morosidade para a obtenção da licença ambiental e ainda, de questões relativas à desapropriação; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços.Foi realizada a readequação do cronograma de obra em função dos atrasos na liberação das licenças ambientais, desapropriações e, também, de alterações decorrentes de revisão do projeto executivo; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.				

Nº Contrato:	00 00460/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 116 – RS
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
34.420.050,00	18.196.097,86	86.799.714,56	86.799.714,56	105.179.381,73
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
5	0	km	06/07/2014	25/07/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As causas para o não cumprimento das metas são decorrentes da morosidade para a obtenção da licença ambiental e ainda, de questões relativas à desapropriação; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços. Foi realizada a readequação do cronograma de obra em função dos atrasos na liberação das licenças ambientais e dos processos de desapropriação; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.				

Nº Contrato:	00 00464/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 116-RS

Situação do Contrato:	Ativo			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
56.423.080,00	39.833.562,62	93.461.371,25	114.175.209,35	134.018.097,78
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
6	5	km	05/07/2014	25/05/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As causas para o não cumprimento das metas são decorrentes da morosidade para a obtenção da licença ambiental e ainda, de questões relativas à desapropriação; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços. Foi realizada a readequação do cronograma de obra em função dos atrasos na liberação das licenças ambientais, desapropriações e, também, de alterações decorrentes de revisão do projeto executivo; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.				

Nº Contrato:	00 01089/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para a elaboração de proj. básico e executivo de eng. e exec. das obras de restauração da pista existente, de adequação de capacidade, melhoria de segurança, duplicação e construção de obras de arte especiais na BR-163/364/MT.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 163/364-MT
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
27.535.594,74	9.146.792,41	171.000.000,00	171.000.000,00	182.060.842,93

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
10	0	km	13/07/2017	13/07/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obra de duplicação da BR-163, maior corredor logístico do estado de Mato Grosso, efetivando o transporte aos portos localizados no Sul e no Norte do país dos grãos nele produzidos. Nesta via, estima-se que o tráfego permeie a relação de 10.000 VMD, sendo que, destes, 70% sejam veículos transportadores de cargas. Ademais, nela é realizada a ligação entre Cuiabá com os grandes centros e com a região norte.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Morosidade para analise e aprovação do Projeto executivo; As providencias foram tomadas no âmbito da DPP, tendo em vista que a aceitação dos Projetos são de competencia daquela diretoria; DPP.

Nº Contrato:	00 00457/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 116 – RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
66.536.252,62	47.003.986,51	118.021.226,47	135.810.312,35	168.060.937,10

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	09/07/2014	23/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As principais causas relacionam-se à morosidade de obtenção da licença ambiental de instalação da obra. O IBAMA, em conjunto com a FUNAI, condicionou a liberação do referido licenciamento somente após a conclusão de uma aldeia indígena local, que foi concluída em dezembro de 2014; Está prevista a readequação do cronograma de obra em função do atraso na liberação da licença de instalação; DNIT/DPP/CGMAP - DNIT/SUP/RS.

Nº Contrato:	00 00463/2012
Objeto do Contrato:	Execução das Obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na Rodovia BR-116/RS
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 116 – RS
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
47.265.730,00	21.808.958,00	97.560.824,56	112.902.044,17	124.782.063,19

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
5	0	km	05/07/2014	29/07/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As causas para o não cumprimento das metas são decorrentes da morosidade para a obtenção da licença ambiental e ainda, de questões relativas à desapropriação; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços. Foi realizada a readequação do cronograma de obra em função dos atrasos na liberação das licenças ambientais, desapropriações e, também, de alterações decorrentes de revisão do projeto executivo; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.

Nº Contrato:	16 00897/2010
Objeto do Contrato:	Execução de obras de melhoramentos físicos e operacionais para adequação de capacidade da rodovia BR-282/SC, na travessia urbana de Lages/SC.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 282 – SC
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
13.200.972,89	17.337.091,50	49.784.674,46	62.032.552,35	70.507.989,24
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	09/12/2012	30/11/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-282/SC é uma rodovia transversal, que faz a ligação leste-oeste de Santa Catarina, desenvolvendo-se entre as cidades de Florianópolis e Paraíso, na divisa internacional com a Argentina. É de relevante importância econômica como via de escoamento da produção do planalto e oeste catarinense em direção aos grandes centros consumidores e portos exportadores. A região oeste de Santa Catarina possui um setor agroindustrial com participação significativa na produção e exportação brasileira. O maior volume de exportação se processa por meio dos portos catarinenses de Itajaí, Navegantes, São Francisco do Sul e Imbituba, necessariamente utilizando-se a BR-282/SC.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

O contrato foi prorrogado para adequação do projeto em fase de obra; Análise e aprovação da RPFO; SR/SC.

Nº Contrato:	16 01079/2010
Objeto do Contrato:	Implantação de interseção em dois níveis para acesso à Schroeder na Rodovia BR-280
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 280 – SC
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
2.838.963,58	1.536.340,92	4.645.346,18	5.259.510,93	6.459.743,14

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
65	40	%	25/07/2012	30/04/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR 280/SC tem grande importância no desenvolvimento da Região Sul, pois, além de interligar as rodovias mais importantes do Estado de Santa Catarina (BR-101, BR-116, BR-153, BR-158 e BR-163), constitui a principal artéria do corredor de exportação do Porto de São Francisco do Sul.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: A obra, em área urbana, sofreu com o remanejo de serviços públicos, tais como, rede de energia elétrica e telefonia, água, fibra óptica e rede de gás. O prorrogação do prazo foi necessária para a solução das interferências com os serviços públicos; A rede de gás foi remanejada em dezembro de 2014, liberando frente de avanço para a terra armada; Concessionária.				

Nº Contrato:	16 01133/2012
Objeto do Contrato:	Execução de Obras de Adequação para Ampliação de Capacidade e Restauração na BR-163/SC.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 163 – SC
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

69.873.293,90	25.994.593,02	110.502.369,88	110.502.369,88	115.579.162,66
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
21	8,55	km	02/05/2015	02/05/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A ampliação de capacidade da BR-163 consiste na ampliação da plataforma da pista principal, construção de ruas laterais, rotatórias e viadutos, além de outras benfeitorias que darão mais fluidez ao tráfego e segurança ao usuários. A rodovia BR-163 é de extrema importância para a movimentação de cargas no Brasil. No Sul do Brasil atua como ligação, a oeste, entre as regiões Centro-Oeste e Sudeste. No estado de Santa Catarina liga o Porto Seco de Dionísio Cerqueira à rodovia transversal BR-282/SC que também é responsável pelo abastecimento de grãos às indústrias alimentícias e do oeste catarinense.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Os serviços apresentam descontinuidade porque ainda não foram desapropriadas as áreas previstas para implantação das vias marginais e interseções, bem como, aqueles onde deverão ser remanejados/removidos as redes de serviços públicos. Basicamente estão sendo executados apenas os aterros com materiais provenientes de cortes localizados dentro da faixa de domínio e serviços de restauração, em segmentos localizados, com deterioração do pavimento onde a recomposição está sendo feita com CBUQ convencional; Realização do 1º Mutirão para desapropriação está previsto para janeiro/15. DPP/CGDESP/Desapropriação.				

Nº Contrato:	16 01176/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras remanescentes e complementares da adequação de capacidade e segurança na travessia urbana de Xanxerê/SC, na rodovia BR-282/SC.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 282-SC
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
7.763.466,10	19.395.283,55	39.040.476,86	39.040.476,86	41.324.603,25
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
14	14	km	10/10/2014	08/04/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-282/SC é uma rodovia transversal, que faz a ligação leste-oeste de Santa Catarina, desenvolvendo-se entre as cidades de Florianópolis e Paraíso, na divisa internacional com a Argentina. É de relevante importância econômica como via de escoamento da produção do planalto e oeste catarinense em direção aos grandes centros consumidores e portos exportadores.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O contrato foi prorrogado devido a falta de material pétreo (agregados) na região; Foi indicada nova pedreira.				

Nº Contrato:	00 00878/2013
Objeto do Contrato:	Elaboração de projeto básico, executivo e execução das obras de implantação e pavimentação com obras de arte especiais na rodovia BR-487/PR.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 487 - PR
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
53.963.726,91	19.387.117,89	64.000.000,00	64.000.000,00	67.913.879,54
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
8	3.5	km	26/05/2015	26/05/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-487/PR possui potencial para tornar-se o principal corredor entre as áreas produtoras – principalmente a região sul do estado do Mato Grosso do Sul – e as agroindústrias do estado do Paraná e também o Porto de Paranaguá, por tratar-se de via arterial, cuja função, entre outras, é a de proporcionar mobilidade ao tráfego de longa distância, de passagem ou gerado na região polarizada de Umuarama, integrando uma grande via diagonal unindo os estados do Mato Grosso do Sul e Paraná. Esta rodovia deve se constituir em um corredor troncal de transporte rodoviário, especialmente de cargas, o que justifica o projeto de uma rodovia de classe IB. As melhorias previstas irão gerar desenvolvimento e renda para a região que atualmente conta com os municípios que apresentam níveis mais baixos do Índice de Desenvolvimento Urbano do Estado (IDH), servindo para diminuir as desigualdades sociais e melhoria da qualidade de vida da população.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O não cumprimento das metas foi devido ao atraso na aceitação dos projetos básico e executivo em razão da publicação da IS DG/DIREX nº 2 de 14/03/2014; As providencias foram tomadas no âmbito da DPP, tendo em vista que a aceitação dos Projetos são de competencia daquela diretoria; DPP e SRE/PR.				

Nº Contrato:	12 00018/2011
Objeto do Contrato:	Execução de Serviços de Construção e Pavimentação do Anel Viário de Jataí-GO na Rodovia BR-060/BR-364/GO (Trecho: Entr. BR-060 - Entr. BR-364, Subtrecho: Entr. BR-060/GO-184/BR-158 - Entr. BR-364, Extensão: 23,61 km) e Restauração na Rodovia BR-060/364/GO.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 060/364-GO
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
64.426.285,09	26.323.068,51	108.493.694,88	129.448.031,13	154.780.103,93

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
9,06	5,76	km	01/07/2013	14/12/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Retirar o Trafego pesado do perímetro Urbano da Cidade de Jataí-GO.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Recursos financeiros (empenho) e acréscimo do volume de material de terceira categoria. Houve prorrogação de prazo, com conclusão prevista para 14/12/2015, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra; Analise e aprovação da RPFO; DIR/CGCONT.

Nº Contrato:	00 00844/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras e duplicação da rodovia BR-365/MG, incluindo melhoramento para adequação de capacidade e segurança
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 365 – MG
Situação do Contrato:	Rescindido

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
41.290.795,90	319.728,65	45.675.524,00	45.675.524,00	47.885.717,52

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
8	1	km	20/08/2014	20/01/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras na BR-365/MG, importante artéria Longitudinal conectando a BR-153/MG à BR-050/MG e importante rota para o desenvolvimento do Triângulo Mineiro.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

A causa principal foi o baixo rendimento da empresa, que terá seu contrato rescindido. A meta física era a conclusão de 8 obras de arte especiais e só foi concluída 1; Abertura de processo de apuração de responsabilidade da empresa executora; SRE/MG e DIR/CGCONT.

Nº Contrato:	00 00831/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos na rodovia BR-101/AL.
Tipo de Contrato:	Adequação-Restauração-Melhoramento – BR – 101 – AL
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
149.097.898,95	12.482.028,56	267.850.000,00	267.850.000,00	299.937.743,43

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	01/11/2015	01/11/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas não foram atingidas tendo em vista que o DNIT emitiu ordem de inicio parcial dos serviços devido a existência de auditoria do TCU no âmbito do Processo 006.948/2013-8. Após o processo encerrado no Tribunal do Contas, foi emitida o ordem de início integral; Após o processo encerrado no Tribunal do Contas, foi emitida o ordem de início integral pela SR/AL. Foi solicitado a adequação do cronograma de execução para 2015; SR/AL.

Nº Contrato:	17 00866/2012			
Objeto do Contrato:	Execução do remanescente das obras d implantação da complementação da travessia urbana de Linhares na rodovia BR-101/ES.			
Tipo de Contrato:	Construção de pista dupla			
Situação do Contrato:	Concluído			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
856.525,76	856.525,76	13.263.048,75	16.519.127,22	19.742.104,92
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0	0	km	14/11/2013	13/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-101/ES leva a cinco importantes portos: o de Vitória e o de Tubarão, na capital, o do Açu (ainda em construção), no Rio de Janeiro, o de Ilhéus, na Bahia, e o da Barra do Riacho. A rodovia dá acesso ainda às principais praias capixabas, como as Guarapari e Vila Velha, destino de milhões de turistas durante todo o ano.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00484/2009
Objeto do Contrato:	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-448/RS
Tipo de Contrato:	Construção de pista dupla
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
19.341.023,88	19.341.023,88	199.505.994,68	249.379.479,65	267.508.549,73

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0,74	0,74	km	05/03/2012	28/08/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A construção da rodovia BR-448/RS tem como objetivo oferecer uma alternativa de tráfego para o segmento da BR-116/RS, entre Sapucaia do Sul e Porto Alegre. O empreendimento deverá aumentar o volume de tráfego local e fomentar o crescimento econômico da região.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00492/2009
Objeto do Contrato:	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-448/RS - segmento: km 14,44 - km 22,34 - extensão: 7,90 km
Tipo de Contrato:	Construção de pista dupla
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
332.256,97	332.256,97	448.720.344,75	560.852.263,54	618.893.596,10

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	05/03/2012	25/03/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A construção da rodovia BR-448/RS tem como objetivo oferecer uma alternativa de tráfego para o segmento da BR-116/RS, entre Sapucaia do Sul e Porto Alegre. O empreendimento tem como objetivo aumentar o volume de tráfego local e fomentar o crescimento econômico da região.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00491/2009
Objeto do Contrato:	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-448/RS - lote 02
Tipo de Contrato:	Construção de pista dupla
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

4.521.150,20	4.521.150,20	175.806.600,00	219.729.711,54	238.636.352,66
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	05/03/2012	30/03/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A construção da rodovia BR-448/RS tem como objetivo oferecer uma alternativa de tráfego para o segmento da BR-116/RS, entre Sapucaia do Sul e Porto Alegre. O empreendimento tem como objetivo aumentar o volume de tráfego local e fomentar o crescimento econômico da região.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	11 00974/2010
Objeto do Contrato:	Execução de Obras de Duplicação e Restauração das pistas existentes p/ adequação de capacidade da rodovia.
Tipo de Contrato:	Construção de pista dupla
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

93.042.499,00	75.289.194,39	216.915.007,20	270.729.271,93	304.183.862,93

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	01/12/2012	26/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obra de duplicação da BR-163, maior corredor logístico do estado de Mato Grosso, efetivando o transporte aos portos localizados no Sul e no Norte do país dos grãos nele produzidos. Nesta via, estima-se que o tráfego permeie a relação de 10.000 VMD, sendo que, destes, 70% sejam veículos transportadores de cargas. Ademais, nela é realizada a ligação entre Cuiabá com os grandes centros e com a região norte.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Obra concluída. Aguardando medição final e termo de recebimento definitivo do trecho.

Nº Contrato:	00 00528/2010
Objeto do Contrato:	Execução das obras de implantação e pavimentação e restauração de erosões, na rodovia BR-163/PA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
26.670.476,56	33.436.764,33	206.428.178,96	212.675.706,03	237.089.945,87
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
10	12,3	km	10/12/2012	28/02/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras da BR-163/PA, corredor de escoamento da soja da região do Mato Grosso diminuindo em 1000 km o trecho rodoviário para o escoamento no Porto de miritituba.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluída. Aguardando termo de recebimento definitivo do trecho; SR/PA.				

Nº Contrato:	00 00939/2010
Objeto do Contrato:	Execução sob regime de empreitada por preços unitário, dos serviços necessários à realização das obras de construção na rodovia BR—242/MT.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
14.536.734,76	8.402.423,03	39.837.341,14	47.688.741,38	56.875.531,70
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	01/08/2012	13/09/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de Pavimentação da BR-242/MT. Esta rodovia é de fundamental importância para o estado de Mato Grosso, interligando no sentido Leste-Oeste dois importantes corredores logísticos de escoamento - BR-158 e BR-163, promovendo o desenvolvimento regional do meio-norte do estado de Mato Grosso.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Por conta das Obras de Arte Especial não estarem prontas, uma vez que tais objetos não pertenciam a este contrato, fez-se inexequível a execução do aterro/encabeçamento das pontes. Houve prorrogação de prazo devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra; Encontra-se em andamento, junto a SREMT/DNIT, a licitação para a contratação das OAE's; SR-MT.				

Nº Contrato:	09 00587/2011
Objeto do Contrato:	Execução das obras complementares de duplicação e adequação do contrato do contorno norte de Maringa/PR.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Encerrado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
13.666.671,29	12.499.259,98	120.246.578,83	149.875.030,68	166.419.952,34

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	22/11/2013	31/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Execução das obras complementares de duplicação e adequação do contorno norte de Maringá/PR. A cidade de Maringá/PR encontra-se em um um importante entroncamento rodoviário regional. O contorno rodoviário foi construído para desviar o trânsito pesado da rodovia BR-376, que corta o município. A estimativa é de que 22 mil veículos passem a utilizar a via por dia, como rota principal para a BR-376/PR.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	05 00202/2014
Objeto do Contrato:	Execução das obras de construção da BR 235/BA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
40.745.047,40	43.067.117,68	100.660.000,00	100.660.000,00	107.008.985,53

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
22	22.36	km	20/03/2016	20/03/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	06 01067/2013
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de implantação e pavimentação na rodovia BR-146/MG.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
6.971.526,10	9.288.827,01	46.878.242,34	46.878.242,34	52.787.593,51

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
20	0	km	13/10/2015	13/10/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de implantação da BR-146/MG, com objetivo de facilitar o acesso, aumentar a integração e proporcionar maior desenvolvimento da região e cidades como Passos, Bom Jesus da Penha e Guaxupé.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Desapropriação, por ter começado junto com a obra. O cadastro esta contemplado no contrato da empresa, onde após efetuar o cadastro encaminhará à SRE/MG para dar continuidade. Além disso houve um impasse com uma jazida particular onde o proprietário não autorizou a extração de material.; A coordenação de Desapropriação realizou multirão em conjunto com a procuradoria para agilizar os processos formados; SRE/MG.

Nº Contrato:	00 00036/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessarios às obras de implanatação e pavimentação na rodovia BR-429/RO - trecho: entr. BR-364(A)(JI-Paraná) - entr. RO-478(front.Brasil-Bolívia)(Costa Marques)
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Rescindido

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
16.749.000,26	991.173,14	114.736.205,14	143.409.772,21	163.895.571,45

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0	0	km	06/04/2012	10/08/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de implantação e pavimentação na Rodovia BR-429/RO. O Vale do Guaporé está localizado no Estado de Rondônia e faz fronteira com a Bolívia. A pavimentação busca o desenvolviemnto das comunidades do entorno,considerando que no período de chuvas a região fica intransitável em alguns meses do ano.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O contrato foi rescindido por inexecução; Abertura de processo de apuração de responsabilidade da empresa executora; SR/RO.

Nº Contrato:	09 00035/2008
Objeto do Contrato:	Implantação e pavimentação no Contorno Norte de Maringá.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples – BR – 376/PR
Situação do Contrato:	Encerrado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.054.985,39	1.212.581,74	142.955.447,06	178.648.223,37	199.352.782,92

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

4	5	km	21/11/2010	17/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Maringá encontra-se em um um importante entroncamento rodoviário regional. O contorno rodoviário foi construído para desviar o trânsito pesado da rodovia BR-376, que corta o município.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída

Nº Contrato:	00 00401/2011
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à realização das obras de construção e pavimentação na rodovia BR-487/PR
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
110.051,56	110.051,56	37.180.007,13	45.285.493,26	49.139.168,12

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0	0	km	02/08/2013	29/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-487 é uma rodovia que liga o município de Ponta Grossa, no Paraná, ao de Porto Felicidade, no Mato Grosso do Sul. Muito utilizada para a passagem de gado desde sua implantação, ficou conhecida como Estrada Boiadeira. Representa uma importante ligação entre os dois estados, principalmente para o escoamento da produção agropecuária.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída

Nº Contrato:	12 00246/2012
Objeto do Contrato:	Implantação e pavimentação na rodovia br-080/go.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
21.383.002,02	21.383.002,02	86.359.114,01	80.468.360,53	92.269.015,56

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	06/04/2014	01/04/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trecho entre os km 293 e 363 da rodovia BR-080/GO, Lote 01.este trecho ligará ao lote 02, que já encontra-se pavimentado.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Houve prorrogação de prazo, com conclusão prevista para 01/04/2015, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra; A revisão de projeto em fase de obra foi aprovada; CGCONT.				

Nº Contrato:	19 00460/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos Serviços de Implantação e Pavimentação em Rodovias Federais na BR-158/MS. Contorno rodoviário de Aparecida do Taboado e acesso a ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
757.115,21	757.115,21	12.697.713,63	14.666.195,28	18.229.514,47
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	24/02/2011	13/05/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de Implantação do Contorno Rodoviário de Aparecida do Taboado e acesso a ponte sobre o Rio Paraná. Obra importante para desviar o tráfego de dentro da cidade.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Desapropriação e falta de Saldo de Empenho. Houve prorrogação de prazo de 180 dias, com conclusão prevista para 13/05/2015, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra; Foram realizadas as desapropriações necessárias para a continuidade da obra e obtido o saldo de empenho; SR/MS.				

Nº Contrato:	13 00023/2010
Objeto do Contrato:	Obras de implantação e pavimentação da BR-434/PB
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	ATIVO

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.305.984,84	1.305.984,84	23.641.638,22	27.837.362,97	30.654.122,34
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	27/03/2011	30/05/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se do contrato para execução da BR-434/PB, km 0 ao km 18 em pista simples. Tal obra irá beneficiar as populações das cidades como Uiraúna, Poço Dantas, Bernardino Batista e Joca Claudino, situadas no Alto Sertão paraibano.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Mais atraso na obra e possível embargo, caso as medidas de controle do sítio arqueológico não sejam tomadas continuamente; Controle da Fiscalização in loco; SUP/PB.				

Nº Contrato:	00 00354/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras remanescentes de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	ATIVO

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
66.174.063,02	35.618.693,23	170.136.000,00	170.136.000,00	193.333.514,09
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	30/01/2016	30/01/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Falta anuencia da FUNAI para liberação da Licença de instalação do trecho; Contratação de empresa para elaboração do Plano Básico Ambiental Indígena, sendo este uma das exigências da Funai para a liberação do trecho. Este plano está em fase de finalização; CGMAB.

Nº Contrato:	00 00481/2012
Objeto do Contrato:	Execução de caminho de serviço as aldeias indígenas, na rodovia BR-163/PA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)

15.291.360,00	15.291.360,00	41.008.097,00	41.008.097,00	44.700.185,93

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	17/08/2014	13/02/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Atendimento a uma população aproximada de 1.550 indivíduos da etnia Kayapó.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	14 01014/2010
Objeto do Contrato:	Execução da obra de implantação e pavimentação do contorno da cidade de Caicó.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

5.285.254,78	5.285.254,78	49.754.892,59	56.578.751,93	65.368.658,91

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	25/06/2012	13/11/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A obra é composta de pontes e vias alternativas, começando da BR-427 e seguindo até a saída de Caicó. Anteriormente, a rodovia de elevado tráfego estava sem capacidade na zona urbana de Caicó.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00532/2013
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços remanescentes das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
90.338.166,69	44.229.202,01	92.953.923,97	111.418.124,86	128.883.439,20
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	03/08/2015	03/08/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Foram identificadas linhas de transmissão no local da obra o que prejudicou a execução do cronograma previsto; Deve-se realizar uma revisão de projeto para a utilização de detonação controlada para mitigar riscos de danos nas linhas de transmissão; SR/PA.				

Nº Contrato:	02 00435/2012
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia BR-230/PA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples

Situação do Contrato:	Ativo			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
30.800.000,00	4.197.208,47	79.984.028,33	79.984.028,33	89.861.908,31
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	07/03/2013	31/12/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra concluída nos trechos liberados (existem interferências que não permitem a execução completa da obra como o encabeçamento de pontes que ainda não foram construídas, o trecho dentro da Usina de Belo Monte e trecho da Travessia Urbana de Altamira).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Está sendo realizado análise geotécnica para elaboração de projeto de recuperação. Por este motivo houve necessidade de aditivar o contrato em 365 dias, vencendo em 31/12/15; A supervisora está realizando os estudos geotécnicos para recuperação das ersões do corpo estradal; Empresa supervisora e Fiscal do Contrato.				

Nº Contrato:	02 00582/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA, Trecho Div.TO/PA(Trv.R.Araguaia)-Div.PA/AM(Palmares), Subtrecho:Rio Cajazeiras-Rio Arataú, segmento Km147(Km283,6-PNV09 - Km252(Km388,6-PNV09), Ext.:105Km.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
75.831.993,00	1.692.381,24	142.930.316,01	142.930.316,01	159.608.095,12

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	20/12/2012	05/02/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Contratação de empresa para elaboração do Plano Básico Ambiental Indígena, sendo este uma das exigências da Funai para a liberação do trecho. Este plano está em fase de finalização. Por este motivo contrato foi aditivado em mais 365 dias, vencendo em 05/02/2015; O DNIT interagiu com os órgãos competentes para sanar os problemas relacionados aos componentes ambientais e indígenas; CGMAB/DPP.

Nº Contrato:	02 00584/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantção e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
7.720.454,17	7.870.620,10	156.077.379,10	189.440.053,94	211.308.087,18

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	13/12/2012	30/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Desapropriação e remoção de serviços públicos; Está sendo estudado um novo traçado pela SR/PA; SR/PA.

Nº Contrato:	18 00642/2011
Objeto do Contrato:	Supervisão e Controle das obras de implantação e pavimentação da BR-235/PI.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
28.080.454,98	1.627.193,27	6.285.896,64	6.739.668,48	8.168.729,47

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0	0	km	07/12/2014	16/01/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trecho importante pertencente a rota de Escoamento de soja e algodão.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Dificuldades em concluir a obra, devido ao processo de desapropriação e indenização não terem sido concluídos por parte do Governo do Estado do Piauí através do SETRANS-PI. O contrato foi prorrogado em virtude do convênio nº 0004/2007, o que está previsto para finalização em dezembro de 2015; Tratativas entre o DNIT e o Governo do estado do Piauí; Governo do Estado do Piauí.

Nº Contrato:	00 00353/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras remanescentes de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
13.435.657,57	13.435.657,57	16.500.000,00	16.500.000,00	18.513.060,97

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0	0	km	08/08/2014	08/08/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	09 00259/2014
Objeto do Contrato:	Serviço técnico especializado de engenharia para elaboração do projeto básico, executivo e execução das obras de construção e pavimentação do perímetro urbano do município de Ventania/PR e implantação de vias marginais na rodovia BR-153/PR.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
3.648.826,11	3.076.039,12	6.069.000,00	6.069.000,00	6.427.060,00

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	19/01/2015	19/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-153, Rodovia Transbrasiliana, cruza o Brasil de norte a sul, totalizando 4.355km desde o Município de Marabá, sul do Estado do Pará, até o Município de Aceguá, sul do Estado do Rio Grande do Sul, chegando à fronteira com o Uruguai. A Rodovia Transbrasiliana é considerada uma das principais rodovias de integração nacional, atravessando as cinco macrorregiões do Brasil. Inúmeras cidades brasileiras se desenvolveram em decorrência da implantação da BR-153. No Estado do Paraná, a BR-153 possui extensão de 513,2km. O Subtrecho em questão não foi executado na oportunidade da construção e pavimentação do Subtrecho Ventania – Alto do Amparo em função das ocupações irregulares estabelecidas na faixa de domínio da Rodovia, as quais foram devidamente solucionadas. Considerando que o traçado está inserido na malha urbana e divide o município de Ventania em duas áreas urbanizadas, considerou-se o fator de segregação urbana. A segregação urbana pode ser definida como o estado em que os usuários de uma parte da cidade ou núcleo urbano têm seu acesso dificultado à outra parte, em virtude da existência de obstáculo, gerando problemas de compartimentação. No caso desta subseção, este obstáculo é a via de transporte rodoviário. A segregação urbana pode caracterizar a divisão da cidade ou núcleo urbano, gerando dificuldades de acesso e locomoção, reduzindo índices de segurança de pedestres e veículos além de prejudicar a mobilidade entre as diversas áreas ou atividades. As soluções de Engenharia adotadas para o segmento em questão partem da inclusão de passagem urbana, onde a BR-153/PR se desenvolve sem alterar o nível do cruzamento urbano, de forma "entrincheirada", sendo que a Rodovia passa por baixo da via urbana, com pista simples, acostamento e drenagem. Desta forma, para aumentar a interação entre o núcleo urbano e a segurança dos usuários, será realizada a implantação das vias marginais, para acessos laterais às ruas Rui Barbosa e Getúlio Vargas.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

O contrato foi prorrogado devido à necessidade do projeto ser refeito para adequar a classe da rodovia do contrato com a classe existente nos outros trechos da BR-153. O contrato atualmente encontra-se cumprindo com as metas; Não se aplica; Não se aplica.

Nº Contrato:	06 00169/2014
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de implantação e pavimentação da rodovia BR-154/MG.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples

Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
25.657.302,11	24.200.197,27	89.199.999,59	89.199.999,59	94.646.991,83

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
20	15.5	km	20/04/2016	20/04/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras de implantação e pavimentação na BR-154/MG, área no chamado cinturão verde, com grande produção agrícola e pecuária. Além de facilitar o escoamento da produção, a rodovia vai permitir o acesso mais rápido a Ituiutaba, cidade polo da região.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

As metas não foram atingidas devido às chuvas intensas no mês de Dezembro e ao recesso de final de ano da empresa, mas os serviços, já retomados, devem voltar ao ritmo normal em janeiro; Não se aplica; Não se aplica.

Nº Contrato:	05 00022/2014
Objeto do Contrato:	Execução das obras de construção na rodovia BR-235

Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
36.347.915,59	34.637.956,88	54.489.000,00	54.489.000,00	58.056.110,93

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	11/08/2015	11/08/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	11 00148/2009
Objeto do Contrato:	Execução de obras de Pavimentação
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
427.573,23	427.573,23	54.599.967,70	62.739.854,43	71.969.242,01

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	22/10/2010	19/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras de Pavimentação da BR-158/MT. Principal via de escoamento da produção de proteína animal desta unidade federativa, ligando os municípios do leste mato-grossense aos portos do estado do Pará e à BR-070/MT, ia de ligação entre os extremos longitudinais do país.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00149/1998
Objeto do Contrato:	Execução das obras de implantação e pavimentação.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
3.877.278,82	48.535,70	30.972.857,01	34.918.318,44	70.875.452,35

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0,6	0	km	04/10/2007	28/08/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de implantação da BR-364/MG, com objetivo de facilitar o acesso, aumentar a integração e proporcionar maior desenvolvimento da região do triângulo mineiro e a ligação com o estado de Goiás.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Contrato encontra-se paralisado devido à realização de Revisão de Projeto em Fase de Obras e deverá ser retomando assim que aprovada a revisão; Aguardando a aprovação da revisão do projeto para a retomada do contrato; CGCONT.

Nº Contrato:	10 00049/2001
Objeto do Contrato:	Implantação, terraplenagem e pavimentação. Construção na BR-285/RS,trecho:divisa SC/RS-entr.BR-472/287,subtrecho:Bom Jesus-divisa SC/RS,ext:km24,176.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
6.937.161,79	358.000,17	18.797.443,67	18.782.403,94	38.481.677,59

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
8	0	km	10/03/2008	12/05/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-285 possui uma extensão total de 744,3 km conectando os municípios de Araranguá em SC a São Borja no RS, onde se encontra com o sistema rodoviário da Argentina, através da Ponte Internacional sobre o rio Uruguai. O empreendimento em tela irá promover o acesso do planalto norte do estado do Rio grande do Sul com os Portos do litoral de Santa Catarina reduzindo distâncias de transporte e incentivando o desenvolvimento dos polos regionais no Rio Grande do Sul e Santa Catarina.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: No processo de licenciamento deste trecho, o DNIT, em parceria com a Enecon S.A., a Universidade Federal do Paraná e o Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura, apresentou seu Plano Básico Ambiental – PBA do empreendimento, no qual descrevia todas as alterações que seriam impostas ao projeto, para atender todas as exigências dos órgãos de fiscalização que visavam o cumprimento de disposições da legislação ambiental vigente, protegendo o meio ambiente local. Este documento foi utilizado como base para a emissão da Licença de Instalação da Obra (LI 860/2012 IBAMA), que liberou a execução dos serviços, desde que atendidos os programas ambientais propostos. A partir deste documento, houve a necessidade da alteração do projeto da rodovia, o qual recebeu mudanças significativas de greide, volumes de terraplenagem, elementos de drenagem, inserção de três novas pontes e recuperação de algumas jazidas de extração de material que haviam sido utilizadas no passado. Todas estas alterações geraram a mudança significativa de alguns volumes do contrato e a inserção de serviços cujos preços não constavam na planilha inicial. Parte destas alterações foram englobadas em revisões de projeto em fase de obras, enquanto que a execução da Ponte sobre o Rio das Antas e de dois viadutos, todos eles englobados na condicionante ambiental do IBAMA, foram licitados por meio do Edital n° 278/2013-00, cujo certame foi considerado fracassado por apresentar propostas de valores acima do Valor Referencial da Administração. Associado às alterações do projeto executivo solicitadas pelo IBAMA e às dificuldades financeiras da Construtora Sultepa S.A., o cumprimento do objeto contratual foi desempenhado com baixo rendimento. O contrato de execução das obras não foi paralisado ou prorrogado pela SUP/RS, uma vez que a contratada não dispunha das condições iniciais de habilitação oferecidas na licitação, tendo em vista a figuração de inadimplementos fiscais e trabalhistas no SICAF/CADIN. ; Atualmente, a SUP/RS realiza o levantamento dos quantitativos remanescentes da obra para execução de uma nova licitação e, também, foi realizada a abertura de processo administrativo de apuração de responsabilidade pela inexecução parcial do objeto contratado. ; 1- DNIT/DPP/CGMAB - Condicionantes ambientais; 2- DNIT/SUP/RS -Levantamento do remanescente de obra (em andamento) e nova licitação; 3- DNIT/CGCL - Processo administrativo de apuração de responsabilidade.

Nº Contrato:	11 00078/2014
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços remanescentes das obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-158/MT
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
20.570.389,56	13.914.601,30	37.762.227,00	37.762.227,00	42.282.288,89
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	27/07/2015	27/07/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de Pavimentação da BR-158/MT.Principal via de escoamento da produção de proteína animal desta unidade federativa, ligando os municípios do leste mato-grossense aos portos do estado do Pará e à BR-070/MT, ia de ligação entre os extremos longitudinais do país.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00038/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários às obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA – lote 02
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
17.277.526,89	9.612.886,34	65.946.147,51	82.221.900,41	97.716.085,80
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	09/05/2011	06/01/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras da BR-163/PA, corredor de escoamento da soja da região do Mato Grosso diminuindo em 1000 km o trecho rodoviário para o escoamento no Porto de Miritituba.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Em relação a demora da apresentação da Revisão de Projeto em Fase de Obra, a CGCONT promoveu reuniões entre executora e supervisora, orientou a empresa quanto à correta apresentação, (por exemplo como analisar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato) e cobrou constantemente a empresa para a célere apresentação da RPFO. A DIREX/DNIT convocou as empresas com baixo rendimento na BR-163/PA, explicou a importância do cumprimento do cronograma devido ao escoamento da soja em 2015 e cobrou a entrega de um planejamento para a conclusão da obra em 2014. Diretores da empresa se comprometeram a concluir a obra em 2014. Porém a empresa não cumpriu, houve baixo rendimento e seu contrato foi aditivado em mais 180 dias; A DIREX/DNIT convocou as empresas com baixo rendimento na BR-163/PA, explicou a importância do cumprimento do cronograma devido ao escoamento da soja em 2015 e cobrou a entrega de um planejamento para a conclusão da obra em 2014. Diretores da empresa se comprometeram a concluir a obra em 2014; CGCONT e DIREX respectivamente.

Nº Contrato:	00 00310/2011
Objeto do Contrato:	Execução de obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-432/RR.

Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
41.950.000,00	22.744.147,94	67.727.098,33	76.364.992,65	88.121.318,59

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
25	20	km	13/05/2013	03/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

OBRAS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA RODOVIA BR-432/RR. Região com vocação para a agricultura. Por isso, há a necessidade do investimento, beneficiando os moradores, os colonos e os produtores rurais.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Considerado o período chuvoso que foi prolongado, a meta não foi atingida. Contudo na segunda metade do ano ocorreu recuperação do ritmo dos trabalhos e, provavelmente a pavimentação terminará no prazo previsto no contrato; Readequação do cronograma de obra em virtude do excesso de chuva na região; SRE/RR.

Nº Contrato:	05 00021/2014
Objeto do Contrato:	Execução das obras de construção na rodovia BR-235/BA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
57.069.311,00	35.154.704,02	123.236.428,64	123.236.428,64	131.290.253,32

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	20/02/2016	20/02/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	05 00435/2013
Objeto do Contrato:	Execução de obras de pavimentação rodoviária na rodovia BR-242/BA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Rescindido

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
30.800.000,00	135.227,05	42.267.317,67	42.267.317,67	45.083.791,45

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	05/11/2014	05/11/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

No estado da Bahia, a BR-242 é a principal via de acesso à região ecoturística da Chapada Diamantina. É um dos principais corredores de escoamento da produção de soja da região Oeste da Bahia para o Nordeste Brasileiro.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

O contrato foi rescindido por inexecução; Abertura de processo de apuração de responsabilidade da empresa executora; SR/BA.

Nº Contrato:	00 00616/2010
Objeto do Contrato:	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-429/RO
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
43.282.311,16	11.631.187,34	91.683.157,94	110.957.698,03	146.384.897,25

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
20	20	km	03/08/2013	22/09/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-429/RO. O Vale do Guaporé está localizado no Estado de Rondônia e faz fronteira com a Bolívia. A pavimentação busca o desenvolviemnto das comunidades do entorno,considerando que no período de chuvas a região fica intransitável em alguns meses do ano.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Obra paralisada aguardando medição final e recebimento definitivo da obra; Assinatura do termo de recebimento definitivo; SR/RO.

Nº Contrato:	16 00840/2013
Objeto do Contrato:	Elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de implantação da rodovia BR-285/SC, incluindo o contorno a Timbé do Sul/SC.
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
36.991.563,34	551.545,90	95.500.000,00	95.500.000,00	101.020.910,01

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	16/02/2016	16/02/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A rodovia BR-285 possui uma extensão total de 744,3 km conectando os municípios de Araranguá em SC a São Borja no RS, onde se encontra com o sistema rodoviário da Argentina, através da Ponte Internacional sobre o rio Uruguai. O empreendimento em tela irá promover o acesso do planalto norte do estado do Rio grande do Sul com os portos do litoral de Santa Catarina reduzindo distâncias de transporte e incentivando o desenvolvimento dos polos regionais no Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

1. A Licença de Instalação e a Autorização de Supressão Vegetal emitidas pelo IBAMA para início das obras foram liberadas somente no dia 25/08/2014. 2. O certame licitatório (185/2014-00) para definição da empresa que fará a Supervisão Ambiental só foi homologado e adjudicado em 19/01/2015. Sem a definição da empresa que fará a Supervisão Ambiental não há possibilidade do início da execução das obras do contrato, item condicionante constante da Licença Ambiental; Promover a contratação da empresa de Supervisão Ambiental; 1. IBAMA 2. DPP/CGMAB.

Nº Contrato:	00 00543/2010
Objeto do Contrato:	Execução de forma indireta, sob regime de empreitada por preço unitário dos serviços necessários a realização das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
62.399.225,75	17.592.013,78	223.218.447,96	258.671.986,21	284.945.899,27

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	20,4	km	10/12/2012	07/08/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras da BR-163/PA, corredor de escoamento da soja da região do Mato Grosso diminuindo em 1000 km o trecho rodoviário para o escoamento no Porto de Miritituba.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Demora na elaboração do Relatório da 3ª Revisão de Projeto em Fase de Obras pela empresa Supervisora; Cobrar agilidade da empresa supervisora. Por este motivo houve necessidade de aditivar o contrato em mais 240 dias, findando o contrato em 07/08/2015.A 3ª RPFO foi publicada no DOU 16/03/2015; Fiscal do Contrato / SUP-PA.

Nº Contrato:	05 00291/2014
Objeto do Contrato:	Execução das obras de construção na rodovia BR-235/BA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
71.207.484,47	11.313.900,83	133.900.000,00	133.900.000,00	143.039.478,07

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	12/04/2016	12/04/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00544/2010
Objeto do Contrato:	Execução de forma indireta, sob regime de empreitada por preço unitário dos serviços necessários a realização das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA
Tipo de Contrato:	Construção de pista simples
Situação do Contrato:	Rescindido

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
88.536.690,40	4.596.718,86	150.389.945,52	183.694.482,21	197.462.473,08

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	01/12/2012	20/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras da BR-163/PA, corredor de escoamento da soja da região do Mato Grosso diminuindo em 1000 km o trecho rodoviário para o escoamento no Porto de Miritituba.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Falta de capacidade financeira da empresa líder do consórcio, a CBEMI; Empresa foi convocada pela DIREX/DNIT para apresentar solução e a mesma verificou a possibilidade da segunda consorciada realizar aportes financeiros ou a rescisão amigável do contrato; DIR - DIREX.

Nº Contrato:	00 00013/2007
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos especializados no gerenciamento do programa de obras de duplicação e restauração de pista existente da rodovia BR-101(RN)(PB)(PE) Trecho: NATAL(RN) - CATENDE(PE)
Tipo de Contrato:	Consultoria
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
3.131.376,96	3.131.376,96	15.235.741,61	37.019.151,38	44.811.801,87

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	15/09/2009	20/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Pernambuco possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00107/2011
Objeto do Contrato:	Serviço de consultoria para pesquisa de verificação da qualidade nas obras e serviços de engenharia rodoviária do dnit, com base no atendimento às normas da qualidade do órgão, por intermédio de um programa de inspeção de campo
Tipo de Contrato:	Consultoria
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
3.415.380,51	3.415.380,51	9.998.346,98	9.998.346,98	11.799.049,26

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	05/10/2013	23/07/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Contrato para pesquisa de verificação da qualidade nas obras e serviços de engenharia rodoviária do DNIT, com base no atendimento às normas da qualidade do órgão, por intermédio de um programa de inspeção de campo.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	02 00002/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão, coordenação e controle de obras de construção e pavimentação na rodovia BR-230/PA.
Tipo de Contrato:	Consultoria
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
530.190,67	530.190,67	2.292.910,97	4.375.638,41	8.113.926,15
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	02/04/2011	05/02/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Demora na liberação do trecho pela FUNAI; O DNIT interagiu com os órgãos competentes para sanar os problemas relacionados aos componentes ambientais e indígenas; CGMAB/DPP.

Nº Contrato:	00 00801/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços técnicos especializados de apoio e assessoramento ao dnit, necessários ao acompanhamento de obras e serviços na rodovia BR-493/RJ.
Tipo de Contrato:	Consultoria
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

4.415.990,10	4.415.990,10	17.631.722,43	28.123.061,40	32.589.317,57
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	20/11/2012	20/11/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de segmento pertencente ao empreendimento conhecido como Arco Rodoviário do Rio, que interliga as principais rodovias federais do estado, interceptando-as antes de atravessarem a área urbana, com a retirada de um grande volume de tráfego de longo e médio percurso dos principais acessos a cidade do Rio de Janeiro.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O desempenho está em torno de 50% do cronograma original, devido as questões de resgate arqueológico, que fazem parte do componente ambiental do projeto, que acarretaram no atraso no plano de ataque estabelecido; Não se aplica; A análise e aceitação dos projetos básico/executivo estão a cargo da SRERJ.				

Nº Contrato:	07 00818/2010
Objeto do Contrato:	Execução de serviço técnico de profissionais especializados para apoio e assessoramento à SRERJ, nas obras e serviços rodoviários de construção, adequação e ampliação de capacidade, e serviços correlatos sob sua responsalibidade, constantes do PPA e PAC.
Tipo de Contrato:	Consultoria
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

5.087.643,24	5.087.643,24	10.175.286,48	26.768.423,27	30.462.838,66
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	09/10/2012	09/10/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de contrato de apoio e assessoramento a Superintendencia Regional no estado do Rio de Janeiro, nas obras de construção, adequação e ampliação de capacidade e serviços correlatos, com vigencia até out/2015.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Contrato de assessoramento da SR/RJ prorrogado por mais 365 dias, passando a vencer em 09/10/2015; Não se aplica; SRERJ.				

Nº Contrato:	14 00551/2012
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos especializados de apoio e assessoramento ao dnit no gerenciamento das obras e serviços de engenharia para adequação da capacidade de tráfego, restauração do pavimento e eliminação dos pontos criticos
Tipo de Contrato:	Consultoria
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

1.082.727,94	1.082.727,94	1.549.313,95	3.934.386,35	4.255.236,42
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	19/11/2013	12/07/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de Contrato de supervisão convênio TT-14-302-2007 com o DER/RN.O Contorno da cidade de Mossoró integra a zona de expansão urbana da cidade de Mossoró e nela entroncam importantes vias urbanas como a abolição e as rodovias estaduais RNs 016, 013, 117, além das BRs 110 e 405, cujos cruzamentos criam pontos críticos decorrentes do grande fluxo de veículos leves e pesados, causando a redução da velocidade de serviço na BR-304, gerando sérios prejuízos ao tráfego local e ao tráfego de passagem objetivo da construção do contorno passado. Assim, a interligação da região oeste do estado com o centro sul do país e o vizinho estado do Ceará se dá por esta importante rodovia, por onde escoa grande parte da produção salineira, petrolífera e da fruticultura irrigada.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Caso sejam confirmadas incorreções na revisão ou na obra como um todo, corre-se o risco de patologias no pavimento da rodovia. O contrato foi prorrogado por mais 360 dias contados a partir de 18/07/2014, tornando-se válido até 12/07/2015, por meio do 3º termo aditivo. O motivo se deve ao fato do convênio ter sido prorrogado; Análise da execução do convênio de execução das obras; DNIT/RN, SIN/RN e DER/RN.				

Nº Contrato:	00 01073/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de apoio e assessoramento no acompanhamento da execução das obras e serviços de construção do rodoanel metropolitano de São Paulo.
Tipo de Contrato:	Consultoria
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
5.300.000,00	5.246.740,46	12.131.904,99	19.388.737,16	22.514.741,06

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	28/06/2013	28/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Serviços de apoio e assessoramento ao DNIT no acompanhamento de execução das obras e serviços de construção do Rodoanel Metropolitano de São Paulo. O Rodoanel é uma rodovia que destina-se a interconectar os dez grandes eixos rodoviários radiais que ligam a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) com outras metrópoles, com o interior do Estado e do País, e com o Porto de Santos.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O empreendimento, como um todo, vem apresentando, atualmente, um bom ritmo de execução, porém insuficiente para recuperar os atrasos acumulados nos meses anteriores; Está prevista a readequação do cronograma de obras em função do atraso nas desapropriações e, também, de correções e ajustes decorrentes de revisões do projeto executivo; Dersa/SP.

Nº Contrato:	10 00129/2010			
Objeto do Contrato:	Serviços de apoio e assessoria ao DNIT (Gerenciamento) das obras de implantação da rodovia BR-448/RS			
Tipo de Contrato:	Consultoria			
Situação do Contrato:	Ativo			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
4.111.059,84	3.340.107,17	15.226.669,29	24.403.127,17	27.717.775,76
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	17/10/2012	31/03/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Gerenciamento das obras de implantação da BR-448/RS - A construção da rodovia BR-448/RS tem como objetivo oferecer uma alternativa de tráfego para o segmento da BR-116/RS, entre Sapucaia do Sul e Porto Alegre. O empreendimento tem como objetivo aumentar o volume de tráfego local e fomentar o crescimento econômico da região.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00329/2010
Objeto do Contrato:	Execução de serviços técnicos especializados de apoio e assessoramento ao dnit no gerenciamento do programa de obras de duplicação e restauração da pista existente da rodovia BR-101/PE/AL/SE/BA
Tipo de Contrato:	Consultoria
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
7.961.623,59	6.010.805,00	23.139.777,33	45.774.940,80	53.540.288,54
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	29/03/2013	13/03/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Sergipe possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Contrato de Gerenciamento foi prorrogado devido ao andamento das obras no trecho; Não se aplica; Não se aplica.

Nº Contrato:	05 00310/2014
Objeto do Contrato:	Apoio aos serviços de desapropriação, incluindo a elaboração/revisão/complementação de cadastros técnicos, elaboração de relatório genérico de valores e dos laudos de avaliação, o recolhimento de documentação dos proprietários e respectivos imóveis.
Tipo de Contrato:	Desapropriação
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.439.584,00	1.439.584,00	3.673.800,71	3.673.800,71	3.787.369,83

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	15/09/2015	15/09/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. CONTRATO DE CONSULTORIA NA BR-235/BA: Apoio aos serviços de desapropriação, incluindo a elaboração/revisão/complementação de cadastros técnicos, elaboração de Relatório Genérico de Valores e dos laudos de avaliação, o recolhimento de documentação dos proprietários e respectivos imóveis. A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	17 00231/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à realização da complementação das obras de duplicação do contorno de Vitória.
Tipo de Contrato:	Duplicação
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.458.957,66	2.458.957,66	66.985.178,71	83.730.836,16	90.354.194,17

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	28/10/2011	31/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. O Contorno de Vitória constitui-se na principal conexão entre a BR 101/Sul e a BR 101/Norte, no Estado do Espírito Santo, e ligação regional entre as cidades lindeiras da Grande Vitória, possibilitando, dessa forma, a retirada do tráfego pesado da região central da cidade.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	10 00056/2001
Objeto do Contrato:	Obras de duplicação da rodovia BR-392/RS. Trecho: Porto Novo (Rio Grande) entr. BR-472. SUB: Porto Novo/Rio Grande - entr.BR-116(B)/293(B)Pelotas. Segmento: km 8,787 - km 35,845
Tipo de Contrato:	Duplicação
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

1.058.583,01	1.058.583,01	57.380.272,83	65.479.789,84	144.156.453,27

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	10/12/2004	23/04/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-392/RS engloba o corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo também o principal meio de acesso ao Porto de Rio Grande. O empreendimento tem como objetivo principal a melhoria do nível de serviço da rodovia, tendo como consequência melhorias significativas na segurança viária e na capacidade de tráfego.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	23 00697/2011
Objeto do Contrato:	Obras de adequação e duplicação de rodovia na travessia urbana de Fátima/TO na BR - 153/TO.
Tipo de Contrato:	Duplicação
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.257.373,19	933.969,28	13.942.657,75	13.819.371,47	15.589.893,11
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0,3	0,3	km	03/11/2012	02/11/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de adequação e duplicação na rodovia BR-153/to na travessia urbana de Fátima. A BR-153/TO é a principal ligação do Meio-Norte do Brasil (estados do Tocantins, Maranhão, Pará e Amapá) com a Região geoeconômica Centro-Sul do país. Considerando esse fato e somado ao grande fluxo de veículos, a BR-153/TO é considerada atualmente uma das principais rodovias de integração nacional do Brasil.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluida aguardando medição final e termo de recebimento definitivo; Não se aplica; SR/TO.				

Nº Contrato:	00 00458/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS
Tipo de Contrato:	Duplicação
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
63.506.162,60	58.327.549,93	106.136.702,64	119.778.089,60	146.192.429,87
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
8	7	km	05/07/2014	19/11/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As causas para o não cumprimento das metas são decorrentes da morosidade para a obtenção da licença ambiental e ainda, de questões relativas à desapropriação. As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços. Foi realizada a readequação do cronograma de obra em função dos atrasos na liberação das licenças ambientais, desapropriações e, também, de alterações decorrentes de revisão do projeto executivo; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.				

Nº Contrato:	12 00727/2010
Objeto do Contrato:	Serviços necessários a execução das obras de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração

Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
59.256.487,25	56.429.978,74	216.588.593,72	220.532.739,81	249.818.261,37

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
13,05	13,05	km	13/08/2013	15/02/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Melhoria da capacidade da rodovia.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Problemas referentes a recuperação judicial da empresa Construmil. Houve prorrogação de prazo, com conclusão prevista para 15/02/2015, devido ao prazo para aprovação da revisão de projeto em fase de obra e atrasos referente a recuperação judicial da empresa Construmil; RPFO em aprovação; CGCONT/DIR.

Nº Contrato:	12 00730/2010
Objeto do Contrato:	Serviços necessários a execução das obras de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodobia BR-060/GO lote4
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração

Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
22.413.706,21	20.288.698,75	238.471.641,42	238.790.551,53	263.471.638,15

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	13/08/2013	31/01/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00531/2010
Objeto do Contrato:	Serviços: execução dos serviços necessários à realização das obras de duplicação e restauração da pista existente, na rodovia BR-101/SE - OAE - ext.: pontos localizados.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração

Situação do Contrato:	Concluído			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.989.737,92	1.989.737,92	25.592.730,34	29.675.391,17	32.391.741,90
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
22,76	22,76	km	09/06/2012	17/08/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	12 00742/2010
Objeto do Contrato:	Serviços necessários a realização das obras de duplicação e implantação de vias marginais no perímetro urbano de Rio Verde na rodovia federal BR-060/GO.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
9.540.240,29	9.540.240,29	95.209.712,85	118.959.602,77	131.226.474,56

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
3,9	3,9	km	18/08/2012	15/08/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Melhoria da capacidade da rodovia.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	12 00729/2010
Objeto do Contrato:	Serviços necessários a execução das obras de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e mplantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO Lt.5
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
517.105,11	517.105,11	323.713.014,70	380.611.387,02	412.354.983,28

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	13/08/2013	20/02/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Melhoria da capacidade da rodovia.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00093/2008
Objeto do Contrato:	Serviços: realização das obras e serviços de melhoramento e pavimentação da travessia urbana de Unaí, na rodovia BR-251/MG
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
461.019,55	461.019,55	19.995.487,34	24.422.363,29	30.182.899,34

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	06/02/2009	21/03/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-251 é uma rodovia transversal que se estende do estado da Bahia ao estado do Mato Grosso. A rodovia possui muitos trechos ainda não implantados ou pavimentados. Essa estrada possui especial importância para a população do norte de Minas Gerais, uma vez que por ela é feita a ligação dessa região do estado com o Distrito Federal. A execução das obras da travessia urbana de Unaí são de grande importância para a população da cidade, cerca de 77.500 habitantes (IBGE, 2010), uma vez que o leito da rodovia se desenvolve parcialmente dentro da cidade. As obras tem como objetivo disciplinar o tráfego de veículos e pedestres, aumentando a segurança e o conforto dos usuários, contribuindo com a redução de acidentes.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00569/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários a realização das obras de restauração, duplicação e melhoramentos na rodovia BR-050/MG
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
36.717.900,83	36.717.900,83	146.416.362,51	182.929.424,14	200.475.586,07
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
16,6	16,6	km	19/06/2012	30/11/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras da BR-050/MG, que constitui importante eixo viário interestadual, promovendo a integração de Brasília com o Triângulo Mineiro, atendendo diretamente as principais cidades (Araguari/ Uberlândia/ Uberaba) e viabilizando um corredor até São Paulo.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	07 01050/2012
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à realização das obras para duplicação da BR-493/RJ acesso ao Porto de Itaguaí
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
31.909.830,38	25.671.690,47	81.872.108,71	97.706.682,41	105.755.991,90

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	3,3	km	21/06/2014	16/02/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Adequação e Duplicação do segmento da BR-493/RJ, de Acesso ao Porto de Itaguaí, com 3,3 km de extensão.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Os serviços referentes a construção dos ramos de acesso, deverão ser objeto de nova contratação, de obras remanescentes, visto que o saldo contratual é insuficiente para comportar os serviços necessários, devido as alterações estabelecidas nas revisões (3) de projeto em fase de obras; A Superintendência (SRERJ), deverá realizar levantamento dos serviços remanescentes para preparação da nova contratação, assim como ultimar a SEOBRAS quanto aos processos de desapropriação em curso. O contrato foi prorrogado em 17/12/2014 por mais 60 dias encerrando-se em 16/02/2015. As obras remanescentes de construção das alças de acesso na interseção com a BR-101/RJ deverão ser objeto de nova contratação; SR/RJ.

Nº Contrato:	00 00494/2013
Objeto do Contrato:	elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais e restauração/construção de obras de arte especiais na BR-158/RS e BR- 287/RS (travessia urbana de Santa Maria).
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
737.997,02	268.109,36	165.100.000,00	165.100.000,00	175.530.684,98
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	19/08/2016	19/08/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de um segmento que se desenvolve em área urbana, com grandes aglomerações imobiliárias e com intenso movimento de veículos, pedestres, ciclistas, gerando conflitos entre os fluxos locais e de passagem, principalmente nos entroncamentos das rodovias federais com as ruas e avenidas locais. Destaca se também o grande movimento de veículos de carga envolvidos no escoamento da safra de grãos das zonas produtoras até o porto de Rio Grande. Assim, o empreendimento visa melhorar o nível de serviço da rodovia, eliminando os pontos críticos, reduzindo o risco de acidentes, através da segregação dos fluxos de tráfego local e do tráfego de longa distância tendo como consequência melhorias significativas da segurança viária.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas do ano de 2014 foram cumpridas parcialmente, uma vez que o atraso na obtenção da Licença de Instalação pela FEPAM, emitida em 12/12/2014, possibilitou somente o exercício de serviços relacionados à elaboração dos Projetos Básicos e Executivos; Está prevista a readequação do cronograma de obra em função do atraso na liberação da licença de instalação; DNIT/SUP-RS e DNIT/DPP/CGMAB.

Nº Contrato:	00 00430/2012
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à execução das obras de duplicação, implantação de ruas laterais e restauração/implantação das obras de arte especiais na rodovia BR-116/392/RS
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
105.505.534,05	104.932.915,53	218.183.289,42	270.205.151,14	333.910.302,31

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
5	5	km	16/06/2015	24/07/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. O complexo viário formado pelas rodovias BR-116/RS e BR-392/RS engloba o corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo também o principal meio de acesso ao Porto de Rio Grande. O empreendimento está localizado em um centro urbano, tendo como objetivo principal a melhoria do nível de serviço das rodovias, eliminando os pontos críticos, reduzindo o risco de acidentes através da segregação dos fluxos de tráfego local e de longa distância, tendo como consequências melhorias significativas na segurança viária e na capacidade de tráfego.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Indefinições pertinentes ao novo posto de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal; Foi elaborado convênio entre o DNIT e Polícia Rodoviária Federal para execução do novo posto de fiscalização; DNIT e Polícia Rodoviária Federal.

Nº Contrato:	16 00703/2013
Objeto do Contrato:	Execução de obras de duplicação e restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, recuperação/reforço/reabilitação e construção de OAE na Rodovia BR-470/SC.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

10.491.242,27	8.378.470,69	167.555.244,30	167.555.244,30	178.350.260,32
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
2	0	km	08/07/2017	08/07/2017
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-470 apresenta uma importância estratégica para o estado de Santa Catarina, visto que permite o escoamento de produtos agropecuários da região Oeste do estado ao Porto de Navegantes, além de sua ligação à rodovia BR-101, importante eixo de integração norte/sul do estado e que por sua vez permite o acesso aos portos de Itajaí e São Francisco do Sul.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: A empresa responsável pela desapropriação só iniciou suas atividades em julho/2014; Realização do 1º Mutirão da Justiça Federal para fevereiro/15, quando se espera obter frentes para o bom andamento da obra; DPP/CGDESP/Desapropriação.				

Nº Contrato:	12 00739/2010
Objeto do Contrato:	Serviços necessários a execução das obras de duplicação, restauração da pista existentes, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos criticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO – lote1
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
49.386.565,43	45.449.487,55	211.655.376,28	226.901.120,60	257.401.209,13
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
17,95	17,95	km	13/08/2013	28/02/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra de pavimentação concluída faltando execução dos serviços finais na rodovia, como revestimento vegetal e reconformação de taludes; Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00759/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à realização das obras de duplicação e restauração na rodovia BR-060/GO
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
12.055.214,16	7.944.464,91	129.646.204,48	157.076.519,00	166.258.958,00
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	10/04/2012	04/02/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Problemas com desapropiações impediram o cumprimento das metas; promover o multirão da justiça federal para encerrar os processos de desapropriação; SRGO e Ministério Público.				

Nº Contrato:	12 00731/2010
Objeto do Contrato:	Serviços necessários a execução das Obras de Duplicação, Restauração da Pista Existente, Implantação de Ruas Laterais, Melhoramentos para Adequação de Capacidade e Eliminação de Pontos Críticos e Implantação de Itens de Segurança na Rodovia BR-060/GO.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
33.766.589,37	33.766.589,37	232.284.774,17	226.044.738,81	252.255.553,58
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	13/08/2013	17/11/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	00 00356/2010
Objeto do Contrato:	Execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos, na rodovia BR-101/AL - lote 02
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
83.318.074,93	77.752.945,49	291.610.286,22	364.511.003,06	408.661.591,75
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
8,8	7,3	km	19/10/2011	31/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluida aguardando medição final e termo de recebimento definitivo; a SR formou comissão para avaliação da condição do pavimento e posterior recebimento definitivo; SR/AL.				

Nº Contrato:	00 00257/2010
Objeto do Contrato:	Execução das obras de duplicação e restauração da rodovia BR-101/SE - lote 03
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
9.715.395,29	3.228.419,81	142.901.222,06	162.782.224,54	173.823.237,57

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	18/03/2012	14/09/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluída aguardando termo de recebimento definitivo do trecho; Foi formada comissão para recebimento definitivo do trecho; SR/SE.

Nº Contrato:	16 00355/2014
Objeto do Contrato:	Execução de obras de duplicação e restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, recuperação/reforço/reabilitação e construção de OAE na rodovia BR-470/SC, lote 02- km 18,61 ao km 44,87.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
24.835.213,84	14.992.192,34	293.590.000,00	293.590.000,00	311.117.147,14

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
2	0	km	22/05/2018	22/05/2018

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-470 apresenta uma importância estratégica para o estado de Santa Catarina, visto que permite o escoamento de produtos agropecuários da região Oeste do estado ao Porto de Navegantes, além de sua ligação à rodovia BR-101, importante eixo de integração norte/sul do estado e que por sua vez permite o acesso aos portos de Itajaí e São Francisco do Sul.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: A empresa responsável pela desapropriação só iniciou suas atividades no final de outubro/14, e ainda não há previsão para a realização do 1º Mutirão da Justiça; 1º Mutirão da Justiça para realizar as desapropriações; DPP/CGDESP/Desapropriação.

Nº Contrato:	00 00159/2010
Objeto do Contrato:	Execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos, na rodovia BR-101/AL - Subtrecho: div. PE/AL (ponte sobre o rio Jacuíbe) - entr. AL-220 (São Miguel dos Campos) - lote 01.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
67.696.565,42	56.847.419,64	179.020.224,02	222.841.852,07	250.469.875,09

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
6,32	6	km	30/08/2011	31/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional..
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: No ano de 2014 houve um prolongamento atípico do período chuvoso na Região, porém, no início da estiagem, os serviços foram retomados dentro da programação. A extensão de pista principal está concluída, faltando complementação de acostamento e retornos. As prorrogações de prazo de devem principalmente aos erros do Projeto Executivo que levaram a RPFO e a indefinição quanto ao trecho de terras indígenas; O DNIT promoveu a adequação do projeto executivo por meio de RPFO para adaptar a realidade da obra. O trecho em terra indígena foi excluido do contrato até que a FUNAI aprove a liberação do trecho; SR/AL e FUNAI.

Nº Contrato:	00 00256/2010
Objeto do Contrato:	Execução das obras de duplicação e restauração da rodovia BR-101/SE - lote 02
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
18.755.026,59	2.563.715,80	150.366.764,82	187.924.142,06	200.288.965,69

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	22/03/2012	13/09/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Obra concluída aguardando termo de recebimento definitivo do trecho; Foi formada comissão para recebimento definitivo do trecho; SR/SE.

Nº Contrato:	16 00574/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras de duplicação da rodovia BR-280/SC, incluindo restauração e melhoramentos para adequação da capacidade e segurança.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)

1.881.877,41	703.321,23	134.167.815,45	134.167.815,45	151.896.394,39

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
3,5	0	km	28/02/2017	28/02/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR 280/SC tem grande importância no desenvolvimento da Região Sul, pois, além de interligar as rodovias mais importantes do Estado de Santa Catarina (BR-101, BR-116, BR-153, BR-158 e BR-163), constitui a principal artéria do corredor de exportação do Porto de São Francisco do Sul. A duplicação da rodovia, ao minimizar os conflitos de trânsito entre o Porto de São Francisco do Sul e o interior do Estado de Santa Catarina, incluindo os contornos rodoviários das cidades de Guaramirim e Jaraguá do Sul, trará benefícios consistentes no aumento da segurança e conforto dos usuários da rodovia, na redução do risco de acidentes e no decréscimo do tempo de viagem (com consequente diminuição dos custos do transporte rodoviário).

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

As metas não foram cumpridas em decorrência dos componentes ambientais e processos desapropriatórios; Realização do 1º Mutirão da Justiça para a desapropriação está prevista para março/2015.

Necessidade de acréscimo da Autorização de Supressão Vegetal nº 839/2013 - Retificada, para a implantação de drenagem de pé de aterro e crista dos cortes, situada a 3,00m além dos Off-Set's de projeto, como também à montante e à jusante dos bueiros novos e os existentes a serrem prolongados, bermas de equilíbrio e caixas de empréstimo anexas ao corpo estradal.

Cumprimento das Condicionantes da Licença de Instalação nº 983/2013 - Retificada, que impedem o início dos serviços num raio de 3km das terras indígenas, entre o km 36,68 ao km 40,50 onde as obras do Lote 2.1 somente poderão ocorrer neste segmento, se já tiver sido comprovado o início da execução das ações prioritárias elencadas no Ofício nº 783/2013/DPDS/FUNAI-MJ; 1. DPP/CGDESP/Desapropriação 2. IBAMA 3. DPP/CGMAB.

Nº Contrato:	16 00614/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras de duplicação da rodovia BR-280/SC, incluindo restauração e melhoramentos para adequação da capacidade e segurança, lote 2.2.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração

Situação do Contrato:	Ativo			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
44.664.393,20	21.031.373,22	535.744.280,00	535.744.280,00	606.361.291,94
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
3,5	0	km	28/02/2017	28/02/2017
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR 280/SC tem grande importância no desenvolvimento da Região Sul, pois, além de interligar as rodovias mais importantes do Estado de Santa Catarina (BR-101, BR-116, BR-153, BR-158 e BR-163), constitui a principal artéria do corredor de exportação do Porto de São Francisco do Sul. A duplicação da rodovia, ao minimizar os conflitos de trânsito entre o Porto de São Francisco do Sul e o interior do Estado de Santa Catarina, incluindo os contornos rodoviários das cidades de Guaramirim e Jaraguá do Sul, trará benefícios consistentes no aumento da segurança e conforto dos usuários da rodovia, na redução do risco de acidentes e no decréscimo do tempo de viagem (com consequente diminuição dos custos do transporte rodoviário).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas não foram cumpridas em decorrência dos componentes ambientais e processos desapropriatórios; Realização do 1º Mutirão da Justiça para o pagamento das áreas a serem desapropriadas, previsto para outubro/14, só ocorreu em dezembro/14. O próximo mutirão está previsto para março/15. Além disso, os acréscimos à Autorização de Supressão Vegetal para atender às solicitações do IBAMA referentes às questões relacionadas ao traçado geométrico, às passagens de fauna, nascentes e acessibilidade de comunidades lindeiras , como também implantação de caminhos de serviço para acesso aos emboques leste e oeste do túnel, só foram autorizados em novembro/14; 1. DPP/CGDESP/Desapropriação; 2. IBAMA.				

Nº Contrato:	00 00879/2010
Objeto do Contrato:	Execução das obras de ampliação de capacidade rodoviária do corredor São Paulo – Curitiba – Florianópolis – Osório – rodovia BR-101/SC – obras e serviços remanescentes do lote 29 e do elevado do contorno de Araranguá com acessos.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
4.276.743,09	4.276.743,09	276.337.153,00	293.037.009,24	318.834.757,34

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	01/05/2012	31/03/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A obra é um segmento da Adequação de Capacidade do Corredor Rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS. Esse Corredor Rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	16 01093/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras de duplicação e restauração da pista existente, impla. de ruas laterais, recup., reforço, reabil. e construção de OAE' Rod. BR-470; Trecho: Navegantes - Divisa SC/RS; Sub trecho: Navegantes - Gaspar; segmento: KM 00,00 - KM 18,61, LT 01
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
17.544.916,94	9.395.084,53	192.987.332,27	192.987.332,27	206.208.150,59

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
3	0	km	23/02/2018	23/02/2018

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A referida rodovia apresenta uma importância estratégica para o estado de Santa Catarina, visto que permite o escoamento de produtos agropecuários da região Oeste do estado ao Porto de Navegantes, além de sua ligação à rodovia BR-101, importante eixo de integração norte/sul do estado e que por sua vez permite o acesso aos portos de Itajaí e São Francisco do Sul.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

A empresa responsável pela desapropriação iniciou suas atividades em outubro/14 e ainda não há previsão de Mutirão da Justiça; promover o multirão da justiça federal para encerrar os processos de desapropriação; DPP/CGDESP/Desapropriação.

Nº Contrato:	00 00674/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários a realização das obras de melhoria de capacidade, incluindo a duplicação no rodovia BR-386/RS
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
63.873.268,99	27.419.196,12	147.418.569,21	184.233.126,91	203.593.251,19

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
11	9.5	km	12/07/2013	31/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. O segmento de execução das obras de duplicação da rodovia BR-386/RS está englobado em um dos principais corredores de escoamento de produtos e serviços à cidade de Porto Alegre, correspondendo também a uma importante interconexão ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade do volume de tráfego local e proporcionar maior nível de segurança à rodovia.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas não foram cumpridas em decorrência das componentes ambientais e indígenas; O DNIT interagiu com os órgãos competentes para sanar os problemas relacionados aos componentes ambientais e indígenas; DNIT/DPP/CGMAP. DNIT/DIR/CGCONT.

Nº Contrato:	15 00620/2012
Objeto do Contrato:	Adequação de trecho rodoviário- estiva - entrocamento BR-402/MA (Bacabeira) na BR-135 - no estado do Maranhão
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
182.727.022,53	173.137.932,53	354.699.315,02	394.256.363,96	428.554.793,08

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
6,5	6,5	km	20/08/2014	20/08/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se da duplicação e Restauração da BR 135/MA km 25,00 a 51,3 lote 01. Uma reivindicação antiga da população por causa do intenso fluxo de veículos que transitam diariamente pelo local. A capacidade de tráfego dessa rodovia encontra-se saturada para uma pista simples, principalmente no bairro da Estiva no município de Bacabeira.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Devido problemas apresentados no subleito da rodovia, foi necessário a execução de técnicas de fundação de aterro com CPR e Colunas de brita, tendo como consequência a prorrogação do contrato para conclusão da obra; Foram realizados estudos para a validação das técnicas de fundação de aterro. Foi solicitado a adaquação do cronograma de obra para 2015; Sup/MA.

Nº Contrato:	21 00376/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para execução das obras de duplicação e recuperação da pista existente na rodovi BR-101/SE.
Tipo de Contrato:	Duplicação/restauração
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
91.727.515,55	19.932.012,70	124.800.000,00	134.016.256,82	143.084.861,29

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

8	5.54	km	28/07/2015	28/07/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Sergipe possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O atraso no cronograma se deve a ineficiência da empresa contratada; A SR/SE emitiu a notificação para a construtora devido ao atraso no cronograma; SR/SE.

Nº Contrato:	05 01017/2012
Objeto do Contrato:	Serviços necessários à realização das obras para correção de Ponto Crítico na Travessaria Urbana da Cidade de Luís Eduardo Magalhães.
Tipo de Contrato:	Eliminação de pontos críticos
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
15.943.533,06	15.943.533,06	31.483.799,73	37.991.885,71	40.899.992,08
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
4	4	km	11/12/2013	15/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A relevância da BR-242 se dá na integração entre os estados da Bahia, Goias, Tocantis e Piuaí. É um importantíssimo canal de escoamento de grãos produzidos na região, podendo citar entre eles: Soja, Milho, algodão e Momona.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra em fase de conclusão; A obra foi prorrogada devido às intergerências da rede elétrica, água e esgoto. Em fase de Conclusão; Concessionárias.				

Nº Contrato:	00 00417/2013
Objeto do Contrato:	Realização de estudo englobando os ensaios de qualidade e qualificação dos serviços efetivamente executados de terraplenagem, drenagem, pavimentação e OAE das obras objeto do convênio nº223/2003 (denunciado) na BR-010/TO
Tipo de Contrato:	Estudos e projetos
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
919.800,00	919.800,00	1.200.000,00	1.200.000,00	1.236.720,00
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	26/10/2014	03/01/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Realização de estudos de qualidade dos serviços de terraplanagem, drenagem, pavimentação e oae na BR-010/TO. além de ser importante canal de ligação entre o norte e o centro do país, a rodovia em questão atende ao grande crescimento da produção agrícola do estado e a uma antiga reivindicação da população local de de usuários que circulam por este segmento, proporcionando-lhes segurança e conforto.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00281/2011
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à realização das obras de construção da ponte sobre o Canal de Laranjeiras, duplicação e restauração dos acessos à ponte na rodovia BR-101/SC, lote 02
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
236.361.754,31	257.373.937,37	597.190.345,20	654.238.650,54	760.821.066,01

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
90	92	%	15/04/2014	15/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A obra é um segmento da Adequação de Capacidade do Corredor Rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS. Esse Corredor Rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC. A obra da ponte que irá diminuir os gargalos na BR/101, tem grande valor estético e será ponto turístico da região.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	12 00531/2012
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos com construção de interseção em nível diferente, dotada de viaduto, na rodovia BR-153/GO.
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

3.236.892,45	1.222.183,22	7.700.047,78	6.926.941,74	7.351.643,23
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	25/01/2013	17/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Contrato paralisado em 05/12/2014.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Necessitou-se de Revisão de Projeto em Fase de Obra. Contrato paralisado em 05/12/2014; RPFO em análise; DIR/CGCONT.				

Nº Contrato:	12 00801/2014
Objeto do Contrato:	Execução de serviços remanescentes de implantação de viaduto em concreto armado e melhoramento com adequação de capacidade e segurança na rodovia BR-020/GO.
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

1.297.669,62	1.297.669,62	1.424.044,35	1.424.044,35	1.424.044,35
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	30/12/2014	30/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra de OAE remanescente do CT-342/2012.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluida aguardando medição final e termo de recebimento definitivo; Não se aplica; SR/GO.				

Nº Contrato:	00 00758/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à realização das obras de adequação de capacidade e duplicação com restauração na rodovia BR-060/GO - lote 01
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

507.754,30	507.754,30	11.390.208,49	13.784.710,36	14.329.262,40
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0,2	0,2	km	31/01/2011	19/11/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Adequeção de capacidade da rodovia BR-060/GO.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	00 00816/2013
Objeto do Contrato:	Construção de túneis Antônio Dias e Prainha - extensão 1.280 m - lote 3.3 – BR – 381 - MG
Tipo de Contrato:	Obra De Arte Especial
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

40.778.393,00	8.476.173,00	76.600.000,00	76.600.000,00	80.855.834,72

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	01/02/2017	01/02/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Trata-se de obra de construção dos Túneis Antonio Dias e Prainha, integrantes do Lote 3.3 das Obras de Adequação/Duplicação da BR-381/MG (Norte). O segmento em que se localizam os referidos túneis pertencem ao segmento de construção do Lote 3.1, objeto do contrato 814/2013.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Atraso na aceitação dos projetos executivo; Os PB/PE foram aceitos e as obras foram iniciadas; DPP.

Nº Contrato:	00 00228/2011
Objeto do Contrato:	Execução das obras de construção da ponte sobre o rio Paraná, incluindo obra de arte especial e acesso na rodovia BR-262/MS/SP.
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
31.695.777,51	31.695.777,51	113.040.565,69	117.171.006,77	136.443.692,93
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	31/05/2014	26/05/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras da Ponte sobre o Rio Paraná e seus acesso, interligando as cidades de Três Lagoas/MS e Castilho/SP, evitando assim o tráfego sobre a Barragem da Usina Hidrelétrica de Jupiá.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Após conclusão do inquérito, não foram encontradas irregularidades e o DNIT procedeu com o pagamento dos valores retidos e devidos à construtora, valores estes devidamente corrigidos. Houve prorrogação de prazo, com conclusão prevista para 26/05/2015, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra. Revisão de projeto em fase de obra; SR/MS e CGCONT/DIR.				

Nº Contrato:	19 01007/2010
Objeto do Contrato:	Execução de serviços técnicos especializados para recuperação da ponte Professor Maurício Joppert na BR-267/MS.
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Encerrado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.180.444,25	1.180.444,25	24.441.219,71	23.185.887,87	25.937.684,13
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	05/12/2012	11/03/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de recuperação da PONTE PROFESSOR MAURÍCIO JOPPERT NA BR-267/MS, sobre o Rio Paraná, interligando as cidades de Bataguassu/MS e Presidente Epitácio/SP. Importante ligação entre os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	02 00589/2010
Objeto do Contrato:	Execução de Obras de Artes Especiais na Rodovia BR-163/PA, Trecho Div. MT/PA - Fronteira Brasil/Suriname, Subtrecho Início Trecho Pavimentado - Entr. BR-230(B)(Rurópolis), Segmento Km 676,90- Km 781,20.
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial

Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.728.322,86	2.728.322,86	29.018.523,12	30.427.797,82	33.157.839,06

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
10	10	%	24/01/2012	31/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras da BR-163/PA, corredor de escoamento da soja da região do Mato Grosso diminuindo em 1000 km o trecho rodoviário para o escoamento no Porto de Miritituba.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Atraso na entrega dos perfis metálicos por parte das siderúrgicas; Execução das fundações dentro do leito rochoso dos rios dependente das janelas de hídricas.Houve problemas na execução causado por divergências entre projeto e o que foi encontrado em campo nas sondagens; Está sendo elaborado um estudo das sondagens pela supervisora para a revisão de projeto; SRPA/DNIT.

Nº Contrato:	02 00592/2010
Objeto do Contrato:	Execução de Obras de Artes Especiais na Rodovia BR-163/PA, Trecho Div. MT/PA - Fronteira Brasil /Suriname, Subtrecho Igarapé do Lauro - Entr. BR-230(A)(Fim Trecho Pavimentado Campo Verde, Segmento Km 518,0 - Km 658,60).
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial

Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.534.321,93	1.534.321,93	22.756.382,52	23.681.908,10	25.421.999,37

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	24/01/2012	15/10/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obra concluída. Falta recebimento. Comissão para recebimento da obra está sendo criada na Superintendência Regional / PA.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	09 00098/2010
Objeto do Contrato:	Construção OAE (viaduto) na ferrovia EF-369/PR, trecho: Marques dos Reis a Apucarana, subtrecho: perímetro urbano de Londrina, segmento: km 215+00M, extensão: ponto localizado, código do PNV: TRF 539.
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial

Situação do Contrato:	Encerrado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
199.866,56	199.866,56	6.460.580,83	8.016.361,91	9.193.640,46
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
4,3	4,3	km	19/09/2010	29/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Conjunto de três viadutos sobre a Av. Clarisse de Lima Castro, dois para o modal rodoviário e um para o ferroviário. As construções em desnível possibilitaram a eliminação de ponto crítico no conflito ferrovia x avenida, tornando o tráfego local mais seguro para pedestres e usuários de ambos os modais.A transposição é considerada estratégica principalmente devido ao tráfego de trens de carga. Vale destacar que as bases do viaduto férreo foram construídas prevendo-se a ampliação, com segunda e terceira linhas, aumentando a capacidade da via.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00106/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços dos sistemas operacionais e de segurança dos túneis do Morro Alto, na BR-101/RS

Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
234.349,97	234.349,97	37.583.194,30	38.635.409,61	39.019.432,30

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
2	2	%	12/02/2011	27/04/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

O Túnel do Morro Alto representa a necessidade de ampliação da capacidade do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul pela rodovia BR-101/RS. O principal objetivo do túnel é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias de capacidade e segurança.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00121/2008
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à realização das obras de construção de berreiras de tipo New Jersey, na rodovia BR-101/SC. trecho: DIV.PR/SC - Rio Mampituba

Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
5.978.325,94	5.978.325,94	34.232.357,26	42.600.881,68	53.702.649,02

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	04/09/2010	31/03/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Adequação de capacidade do corredor rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS. Esse corredor rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC. (Construção de barreiras New Jersey).

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00274/2010
Objeto do Contrato:	Execução das obras de construção da ponte sobre o rio Madeira e acessos na rodovia BR-319/RO
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
3.877.903,41	2.980.186,59	209.421.100,01	252.109.288,85	272.046.114,26

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
0	0	km	08/03/2013	27/09/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obra da Rodovia BR-319/RO. Realização das obras de construção da ponte sobre o Rio Madeira e acessos. A BR-319 é a única ligação rodoviária disponível entre Manaus e o estado de Rondônia, com todo o restante do Brasil. A situação de abandono da BR-319, aberta no período do regime militar, e que desde então só recebeu manutenções paliativas. Durante o período do inverno amazônico, entre outubro e abril quando o volume de chuva aumenta na região, a rodovia fica quase intrafegável.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra de execução da ponte e acessos foram concluídos. RPFO em análise para incluir a demolição de casas lindeiras a obra; Analisar e aprovar a RPFO ou realizar contração remanescente; CGCONT/DIR.

Nº Contrato:	00 00316/2014
Objeto do Contrato:	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de construção de uma segunda ponte sobre o rio Guaíba e acessos, na BR-116/290/RS.
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
27.375.927,56	19.929.384,99	649.622.699,00	649.622.699,00	691.080.507,81

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	26/09/2017	26/09/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A necessidade deste empreendimento visa restabelecer um nível de serviço adequado na chegada e saída da Capital para os veículos inseridos nestas rotas, haja vista a situação precária encontrada atualmente, em virtude do esgotamento da capacidade do escoamento das vias atuais, agravadas pelos constantes içamentos do vão móvel da Ponte Antiga e pelas falhas naquele sistema operacional, que acabam gerando enormes congestionamentos no sistema viário da Cidade e Rodovias da Região.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Metas cumpridas em 2014, sendo desenvolvidos serviços relacionados à elaboração dos Projetos Básicos e Executivos; Não se aplica; DNIT/DPP/CGDESP/CGMAP , DNIT/SUP-RS.

Nº Contrato:	16 00354/2014
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de construção da ponte sobre o rio Tubarão (LE), incluindo demolição da ponte existente, na rodovia BR-101/SC, no segmento compreendido entre o km 337,03 e o km 337,37
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
7.192.216,19	496.071,57	18.547.921,29	18.547.921,29	19.840.574,32

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	26/07/2015	26/07/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A Rodovia BR-101/SC possui o maior fluxo de veículo e cargas dentro do Estado de Santa Catarina conectando os estados vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul a polos industriais e portos. O empreendimento em tela faz parte das obras remanescentes da adequação da BR-101 sendo imprescindível sua realização para o término da Duplicação da BR-101 Sul.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	21 00440/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para execução das obras de construção da nova ponte sobre o Rio São Francisco e reabilitação da ponte existente, na BR-101/SE.
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
81.652.625,00	59.741.128,92	105.000.000,00	110.102.757,86	123.250.494,83

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

0	0	%	21/08/2015	21/08/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Sergipe possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

A Meta não foi atingida tendo em vista a demora do IBAMA em emitir as licenças das áreas de apoio. Em Agosto a LI foi emitida e os serviços estão superando o cronograma inicial; O DNIT interagiu com os órgãos competentes para sanar os problemas relacionados aos componentes ambientais; SR/SE.

Nº Contrato:	16 01180/2013
Objeto do Contrato:	Execução das obras do viaduto sobre a rodovia BR-282 em Catanduvas/SC,trecho: front. Brasil/Argentina (ponte sobre o rio Peperiguaçu) segmento: km 406,6 - km 406,9; ext. 0,3 KM
Tipo de Contrato:	Obra de arte especial
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.141.448,49	1.100.265,17	2.041.740,72	2.041.740,72	2.172.392,55

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
90	55	%	10/01/2015	09/07/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-282/SC é uma rodovia transversal, que faz a ligação leste-oeste de Santa Catarina, desenvolvendo-se entre as cidades de Florianópolis e Paraíso, na divisa internacional com a Argentina. É de relevante importância econômica como via de escoamento da produção do planalto e oeste catarinense em direção aos grandes centros consumidores e portos exportadores.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Devido ao mau tempo, o enrocamento de rocha que servia de apoio para a execução da obra foi levado pelas águas e precisou ser refeito, atrasando cronograma. A prorrogação de prazo foi necessária devido ao excesso de chuvas na região, interferência do tráfego da rodovia na construção da obra e estudos necessários a adequação de projeto em fase de obras; Readequação do cronograma de obra em virtude do excesso de chuva na região; SR/SC.				

Nº Contrato:	00 01128/2013
Objeto do Contrato:	Obra de emergência – BR – 156-AP
Tipo de Contrato:	Obra de emergência
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
873.830,00	873.830,00	873.830,00	873.830,00	873.830,00

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	04/05/2014	04/05/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Instalação dos Postos de Fronteira. Necessidade de construir os postos da aduana no lado brasileiro pelo governo federal para inauguração da ponte sobre o rio Oiapoque.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.
Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00957/2012
Objeto do Contrato:	Realização das obras de implantação da interseção em dois níveis na BR – 116-RS.
Tipo de Contrato:	Obra de engenharia
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
13.616.642,54	13.616.642,54	32.617.643,12	39.098.808,87	42.265.012,00

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
1,7	1,7	km	25/11/2014	25/11/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A implantação da interseção em dois níveis tem por objetivo principal eliminar as sinaleiras existentes no entroncamento da rodovia BR-116/RS com a Av. Lúcio Bittencourt, acesso principal à cidade de Sapucaia do Sul - RS, dando maior segurança aos pedestres e liberando o tráfego de longo curso que circula por esta importante rodovia.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	10 00431/2012
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços necessários à execução das obras de duplicação, implantação de ruas laterais e restauração/implantação das obras de arte especiais nas rodovias BR-116/392/RS
Tipo de Contrato:	Obra de engenharia
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
81.509.580,00	76.109.785,19	212.474.635,86	232.492.073,39	274.830.782,05
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	17/06/2015	25/07/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. O complexo viário formado pelas rodovias BR-116/RS e BR-392/RS engloba o corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo também o principal meio de acesso ao Porto de Rio Grande. O empreendimento está localizado em um centro urbano, tendo como objetivo principal a melhoria do nível de serviço das rodovias, eliminando os pontos críticos, reduzindo o risco de acidentes através da segregação dos fluxos de tráfego local e de longa distância, tendo como consequências melhorias significativas na segurança viária e na capacidade de tráfego.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Morosidade jurídica para saneamento de questões relacionadas aos processos de reassentamento de famílias e de desapropriações na faixa de domínio das rodovias; O DNIT intensificou as atividades correlatas ao assunto no sentido de priorizar as liberações dos segmentos segundo o cronograma executivo do empreendimento; DNIT/SUP-RS, DNIT/DPP/CGDESP.

Nº Contrato:	10 00465/2012
Objeto do Contrato:	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS
Tipo de Contrato:	Obra de engenharia
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
63.514.530,00	45.536.916,41	98.519.386,00	116.733.113,88	139.181.792,02

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	05/07/2014	25/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas não foram cumpridas em decorrência dos componentes ambientais e indígenas.; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços. Foi realizada a readequação do cronograma de obra em função dos atrasos na liberação das licenças ambientais, desapropriações e, também, de alterações decorrentes de revisão do projeto executivo.; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS..

Nº Contrato:	04 00924/2013
Objeto do Contrato:	Obra de melhoria da travessia urbana da cidade de Belo Jardim Rodovia BR-232/PE
Tipo de Contrato:	Outros
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.258.866,31	1.258.866,31	1.644.895,86	1.783.042,85	1.783.042,85

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

3,5	3,2	km	19/03/2014	18/05/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. as estatísticas de acidentes referentes aos anos de 2009 a 2011, que demonstram relativa quantidade de acidentes na travessia urbana de Belo Jardim, portanto a criação de faixas de desaceleração e aceleração nos 3 acessos à cidade de Belo Jardim e a criação de um novo acesso, com o prolongamento da Av. Julia Rodrigues Torres (1º acesso), foram soluções estudadas pelo DNIT para atender à solicitação da Prefeitura Municipal de Belo Jardim de melhoria de seus acessos.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	21 00008/2004
Objeto do Contrato:	Elaboração de projeto executivo de engenharia de adequação de capacidade com restauração da pista existente (fase i) e supervisão das obras de aumento de capacidade com restauração da pista existente (fase ii) da BR-101/SE.
Tipo de Contrato:	Projeto e supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.348.055,95	2.955.089,90	7.115.074,49	20.957.457,95	28.393.929,56

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	27/05/2010	02/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Sergipe possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	21 00006/2004
Objeto do Contrato:	Elaboração de projeto executivo de adequação de capacidade (fase i)e supervisão de obras de adequação de capacidade (fase ii) na rodovia BR-101/SE (km 93,4 - km 153,0).
Tipo de Contrato:	Projeto e supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)

1.371.790,23	1.371.790,23	5.714.895,39	12.149.483,67	20.103.898,27

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	06/07/2007	28/09/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Sergipe possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Contrato de supervisão paralisado aguardando o termo de recebimento do trecho para elaboração do As Built; A SR/SE formou a comissão de recebimento dos lotes para posterior elaboração do projeto As Built; SR/SE.

Nº Contrato:	00 00780/2009
Objeto do Contrato:	Obra de Engenharia - execução de serviços de sinalização horizontal, vertical e condução ótica na RODOVIA BR-101/SC/RS – corredor rodoviário Florianópolis/SC – Osório/RS. – lote 05
Tipo de Contrato:	Sinalização
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
4.963.766,06	4.963.766,06	20.147.679,94	19.394.785,95	22.810.586,87
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
0	0	km	10/03/2011	31/03/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Adequação de Capacidade do Corredor Rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS. Esse Corredor Rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC. Execução de sinalização).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	06 00336/2014
Objeto do Contrato:	Supervisão das obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-154/MG.
Tipo de Contrato:	Supervisão

Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
971.846,07	971.846,07	2.999.812,65	2.999.812,65	3.118.005,15

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	20/04/2016	20/04/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras de implantação e pavimentação na BR-154/MG, área no chamado cinturão verde, com grande produção agrícola e pecuária. Além de facilitar o escoamento da produção, a rodovia vai permitir o acesso mais rápido a Ituiutaba, cidade polo da região.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

As metas da construtora não foram atingidas devido às chuvas intensas no mês de Dezembro e ao recesso de final de ano da empresa, mas os serviços, já retomados, devem voltar ao ritmo normal em janeiro; Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00008/2005
Objeto do Contrato:	Execução de serviços de supervisão na rodovia BR-101/RS - trecho/subtrecho: div. SC/RS - OSÓRIO - interseção RS-407 - interseção BR-290, segmento: km 83,1 ao km 99,5 - extensão: 22,3
Tipo de Contrato:	Supervisão

Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.861.657,13	1.861.657,13	32.998.038,18	86.665.967,72	106.053.189,47

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	16/01/2008	2014-07-31

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Supervisão dos Contratos 165/2004, 166/2004, 167/2004 e 174/2004. As obras de duplicação da rodovia BR-101/RS representam a necessidade de ampliação da capacidade do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias de capacidade, segurança e integração nacional.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	19 00601/2012
Objeto do Contrato:	Execução de serviço técnicosde supervisão da obra de construção da ponte sobre o rio Paraná e seus acessos, na rodovia BR-262MS/SP

Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.087.680,00	2.087.680,00	4.480.000,00	5.904.640,00	6.075.087,20

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	29/09/2014	26/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras da Ponte sobre o Rio Paraná e seus acesso, interligando as cidades de Três Lagoas/MS e Castilho/SP, evitando assim o tráfego sobre a Barragem da Usina Hidrelétrica de Jupiá.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Após conclusão do inquérito, não foram encontradas irregularidades e o DNIT procedeu com o pagamento dos valores retidos e devidos à construtora, valores estes devidamente corrigidos; Não se aplica; SR/MS e CGCONT/DIR.

Nº Contrato:	05 00001/2007
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços técnicos de supervisão e controle das obras de implantação e pavimentação da BR 418/BA ENTRE O ENTR. BA-001(A)(CARAVELAS)- entr. BR 101/BA.

Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.198.060,84	1.198.060,84	3.760.991,12	10.872.467,46	13.239.569,10

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	30/12/2008	31/07/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A importância da pavimentação da BR-418 se deu por dois motivos:
1)Escoamento da produção de celulose local;
2)Ligação do litoral, com foco no desenvolvimento do turismo ao arquipélago de Abrolhos, que se dá pela cidade de Caravelas, a um dos principais corredores nacionais BR-101.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Contrato prorrogado em decorrência da prorrogação do Termo de Cooperação com o Décimo Primeiro BEC, com prazo de finalização para 31/07/2015; Não se aplica; SR/BA.

Nº Contrato:	06 00025/2004
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão, coordenação e controle das obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-146/MG.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
619.775,77	619.775,77	1.115.249,79	1.115.249,79	2.064.658,18

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	26/08/2006	13/10/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras de implantação da BR-146/MG, com objetivo de facilitar o acesso, aumentar a integração e proporcionar maior desenvolvimento da região e cidades como Passos, Bom Jesus da Penha e Guaxupé.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Desapropriação por ter começado junto com a obra. O cadastro esta contemplado no contrato da empresa construtora, onde após efetuar o cadastro encaminhará à SRE/MG para dar continuidade. Além disso houve um impasse com uma jazida particular onde o proprietário não autorizou a extração de material.; A coordenação de Desapropriação realizou multirão em conjunto com a procuradoria para agilizar os processos formados; SRE/MG.

Nº Contrato:	00 00065/2011
Objeto do Contrato:	Execução de forma indireta dos serviços técnicos de supervisão das obras rodoviárias de adequação de capacidade nas rodovias BR-101/PE E BR/101/AL
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
359.400,73	359.400,73	2.375.495,21	5.179.272,89	5.525.040,61

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	26/07/2012	18/05/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país.
Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Pernambuco possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

No ano de 2014 houve um prolongamento atípico do período chuvoso na Região, porém, no início da estiagem, os serviços foram retomados dentro da programação; Não se aplica; SR/PE.

Nº Contrato:	00 00729/2013
Objeto do Contrato:	Execução serviços de consultoria para supervisão das obras de duplicação, de restauração da pista existente, de implantação de ruas laterais e de recuperação, reforço, reabilitação e construção de obras de arte especiais, na rodovia BR-470/SC.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
316.133,03	316.133,03	14.148.000,00	14.148.000,00	14.603.565,60

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	15/01/2018	15/01/2018

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A referida rodovia apresenta uma importância estratégica para o estado de Santa Catarina, visto que permite o escoamento de produtos agropecuários da região Oeste do estado ao Porto de Navegantes, além de sua ligação à rodovia BR-101, importante eixo de integração norte/sul do estado e que por sua vez permite o acesso aos portos de Itajaí e São Francisco do Sul. (Contrato de supervisão dos contratos 00 00703/2013 e 00 00603/2013).
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: A empresa responsável pela desapropriação iniciou suas atividades em julho/14 e o 1º Mutirão da Justiça Federal está previsto para fevereiro/15 para o lote 03, não há previsão de mutirão para o lote 4; promover o multirão da justiça federal para encerrar os processos de desapropriação; DPP/CGDESP/Desapropriação.

Nº Contrato:	00 00254/2000
Objeto do Contrato:	Gerenciamento Das Obras De Adequação De Capacidade Do Corredor Florianópolis-Osório BR-101/SC/RS com atuação junto a SER/SC.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
354.433,52	354.433,52	3.875.165,47	12.076.226,94	22.305.722,01

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	14/12/2004	30/06/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Gerenciamento das obras de Adequação de Capacidade do Corredor Rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS, no estafo de SC. Esse Corredor Rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 01036/2010
Objeto do Contrato:	Execução Dos serviços técnicos de supervisão das obras de construção da ponte sobre o rio Madeira e acessos na rodovia BR-319/RO
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
732.081,53	732.081,53	4.761.130,47	4.781.346,96	5.255.383,36

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

NA	NA	km	17/12/2013	26/09/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. SUPERVISÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO MADEIRA E ACESSOS NA RODOVIA BR-319/RO. A BR-319 é a única ligação rodoviária disponível entre Manaus e o estado de Rondônia, com todo o restante do Brasil. A situação de abandono da BR-319, aberta no período do regime militar, e que desde então só recebeu manutenções paliativas. Durante o período do inverno amazônico, entre outubro e abril quando o volume de chuva aumenta na região, a rodovia fica quase intrafegável.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	10 1 00012/2002
Objeto do Contrato:	Supervisão, coordenação, controle, revisão de projetos e desapropriação das obras de duplicação lote 2 e 3 de obras da BR - 392/RS.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
81.179,79	81.179,79	4.961.156,21	7.987.139,47	13.419.389,30

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	23/09/2009	24/04/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão dos Contratos 56/2001 e 57/2001. A BR-392/RS engloba o corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo também o principal meio de acesso ao Porto de Rio Grande. O empreendimento tem como objetivo principal a melhoria do nível de serviço da rodovia, tendo como consequência melhorias significativas na segurança viária e na capacidade de tráfego.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00066/2011
Objeto do Contrato:	Execução de forma indireta, dos serviços técnicos de supervisão das obras de adequação de capacidade nas rodovias BR-101/PE E BR-101/AL. – lote 02
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
759.490,25	759.490,25	2.652.139,31	5.140.845,84	5.760.378,43

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	30/07/2012	31/03/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: No ano de 2014 houve um prolongamento atípico do período chuvoso na Região, porém, no início da estiagem, os serviços foram retomados dentro da programação. A extensão de pista principal está concluída, faltando complementação de acostamento e retornos a executar; Não se aplica; SR/AL.

Nº Contrato:	00 00409/2013
Objeto do Contrato:	Serviços de Supervisão das Obras de Duplicação e Restauração com Melhoramentos na BR-101/AL
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
233.098,67	233.098,67	1.657.569,30	1.657.569,30	1.657.569,30
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	11/05/2014	11/05/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00411/2013
Objeto do Contrato:	Serviços de Supervisão das Obras de Duplicação e Restauração com Melhoramentos na BR-101/AL
Tipo de Contrato:	Supervisão

Situação do Contrato:	Concluído			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
230.406,26	230.406,26	1.090.000,00	1.090.000,00	1.090.000,00
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	09/03/2014	09/03/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	01 00117/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras rodoviárias de construção da obra de arte especial sobre o rio Castanho na rodovia BR-319/AM.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
435.631,56	435.631,56	1.140.160,59	3.987.278,29	4.641.335,87

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	28/01/2011	31/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-319, que liga Manaus (AM) a Porto Velho(RO) foi construida em 1968. o encabeçamento da ponte sobre o rio Tupanã e da ponte sobre o rio Castanho, localizadas nos quilômetros 177,8 e 113,2 da rodovia, foi concluída pelo 2° GEC/6° BEC. A obra beneficiará os moradores das margens da rodovia, uma vez que ali estão instalados pequenos produtores, os quais necessitam da estrada para escoar a produção.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	01 00800/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras rodoviárias de construção, melhoramentos e pavimentação na rodovia BR-319/230/AM.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
694.792,37	694.792,37	1.526.301,24	3.388.814,36	4.034.031,37

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	24/12/2011	30/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Serviços de supervisão, coordenação e controle de obras de pavimentação, melhoramentos e restauração nas BR-319/230/AM. A BR-319/AM interliga o centro-sul do país ao Amazonas, tendo na sua reconstrução a alternativa de escoamento da produção industrial para o centro-sul do país. Já a BR-230/AM que interliga o Norte ao Nordeste do país, trará juntamente com suas obras melhorias tanto ambientais quanto socioeconômicas.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00239/2014
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para execução dos serviços de supervisão das obras de construção na rodovia BR-235/BA
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
824.476,29	824.476,29	4.889.849,00	4.889.849,00	5.068.375,39
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	24/05/2016	24/05/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	05 00116/2013
Objeto do Contrato:	Supervisão das Obras de Pavimentação na Rodovia BR 242/BA; Trecho: Entr. BR-420(A)(São Roque do Paraguaçu) - DIV. BA/TO; Subtrecho: Entr. BA-460 - Div. BA/TO; Segmento: Km 905,1 - Km 954,1; Extensão: 49,0 Km.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
332.707,68	332.707,68	3.498.830,38	3.498.830,38	3.624.237,26

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	06/11/2014	06/11/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Contrato de supervisão rescindido.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	05 00118/2013
Objeto do Contrato:	Obras de Restauração de Pavimentação com Melhoramentos para Adequação da Capacidade e Segurança da Travessia Urbana de Juazeiro/BA, nas Rodovias BRs 407/BA e BR 235/BA.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
108.188,80	108.188,80	3.364.420,50	3.364.420,50	3.458.737,46

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	12/08/2014	12/08/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Contrato de supervisão rescindido.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	05 00200/2014
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras de construção na rodovia BR-235/BA
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.588.450,07	1.588.450,07	4.650.000,00	4.650.000,00	4.799.690,23

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	23/03/2016	23/03/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica; SR/BA.

Nº Contrato:	05 00238/2014
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para execução dos serviços de supervisão das obras de construção na Rodovia BR-235/BA
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.172.024,94	1.172.024,94	3.310.138,87	3.310.138,87	3.421.776,38

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	02/12/2015	02/12/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	05 00240/2014
Objeto do Contrato:	Contratação de empresa para execução dos serviços de supervisão das obras de construção na rodovia BR-235/BA
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.087.507,40	1.087.507,40	4.747.137,00	4.747.137,00	4.913.578,36

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	12/04/2016	12/04/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-235 interliga os Estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR-080/163, na localidade de Cachimbo, no Estado do Pará. Classificada como rodovia transversal, quando totalmente implantada e pavimentada,promoverá uma integração mais eficiente das regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, e à medida que se liga às rodovias longitudinais, como a BR-135 e BR-153, possibilita o acesso às demais regiões do país, tornando mais fácil e ágil o intercâmbio social, cultural, econômico e tecnológico, conduzindo ao desenvolvimento da indústria e comércio, pois atrairá empreendedores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	05 01164/2012
Objeto do Contrato:	Supervisção das obras de correção de Ponto Crítico na Travessaria Urbana da Cidade de Luís Eduardo Magalhães.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
551.810,19	551.810,19	1.389.000,00	1.706.699,51	1.769.197,09

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	28/12/2013	15/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Contrato de Supervisão do contrato 05 1017/2012, Travessia Urbana de Luís Eduardo Vasconcelos/BA. A relevância da BR-242 se dá na integração entre os estados da Bahia, Goias, Tocantis e Piuaí. É um importantíssimo canal de escoamento de grãos produzidos na região, podendo citar entre eles: Soja, Milho, algodão e Momona.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra em fase de conclusão; A obra foi prorrogada devido às intergerências da rede elétrica, água e esgoto. Em fase de conclusão; Não se aplica.				

Nº Contrato:	17 00269/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de Supervisão das Obras de Implantação da complemantação da travessia de Linhares na Br 101/ES. Trecho: Div. BA/ES - Div. ES/RJ; Subtr.: Entr. ES 358 (P/Lagoa) - Entr. ES245 (B); Seg.: Km 137,00-Km 143,34 e Km 146,2- Km 149,20.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

76.203,99	76.203,99	1.159.276,85	2.406.383,36	2.719.045,14

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	19/07/2010	13/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-101/ES leva a cinco importantes portos: o de Vitória e o de Tubarão, na capital, o do Açu (ainda em construção), no Rio de Janeiro, o de Ilhéus, na Bahia, e o da Barra do Riacho. A rodovia dá acesso ainda às principais praias capixabas, como as Guarapari e Vila Velha, destino de milhões de turistas durante todo o ano.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Obra concluída; Não se aplica; Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00212/2013
Objeto do Contrato:	Execução dos Serviços de Supervisão das Obras de Adequação de Capacidade e Eliminação de Pontos Críticos com a Contrução de Interseção em niveis diferentes nas Rodovias BRS-060/153, no Estado de Goiás.- Extensão do Contrato:Ponto Localizado
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

683.520,00	683.520,00	1.280.000,00	1.612.800,00	1.656.640,82
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	01/02/2014	2014-11-08
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão das obras de interseção em níveis diferentes nas rodovias 060/GO e 153/GO, km 100 e km 450, pontos localizados, com objetivo de eliminação de pontos críticos.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluida. Aguardando elaboração do *AS BUILT*; Não se aplica.				

Nº Contrato:	12 00376/2012
Objeto do Contrato:	Execução de serviço técnicos de supervisão da obra de implantação e pavimentação na rodovia BR-080/GO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

1.164.988,73	1.164.988,73	3.271.736,38	3.321.994,62	3.634.368,02
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	28/05/2014	30/04/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão da obra de implantação e pavimentação na rodovia BR-080/GO.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Houve prorrogação de prazo uma vez que o contrato supervisionado (CT-246/12) foi prorrogado, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra; Não se aplica.				

Nº Contrato:	12 00533/2012
Objeto do Contrato:	Execução de serviços técnicos de supervisão da obra de adequação de capacidade e eliminação de ponto crítico com construção de interseção em nível diferente, dotado de viaduto, na rodovia BR-153/GO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

428.060,70	428.060,70	321.499,16	750.973,28	846.082,44
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	25/01/2013	28/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Eliminação de ponto crítico com construção de interseção em nível diferente, dotado de viaduto.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Houve necessidade de revisão de projeto em fase de obra. Contrato paralisado em 05/12/2014; RPFO em análise; CGCONT/DIR.				

Nº Contrato:	12 00741/2010
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos de supervisão da obra de adequação de capacidade de rodovia com duplicação, construção de vias, marginais e obras de arte especial no contorno de Anápolis na rodovia BR-153/GO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

1.097.665,05	1.097.665,05	3.561.872,68	5.099.259,34	5.736.531,81
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	23/08/2013	23/11/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão das obras de adequação de capacidade do contorno rodoviário de Anápolis na rodovia BR-153/GO.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	12 00755/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos Serviços Técnicos de Supervisão da Obra de Duplicação e Restauração na Rodovia BR-060/GO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

960.045,34	960.045,34	3.136.512,14	6.819.639,53	7.808.966,37
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	10/04/2012	06/03/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Problemas com as desapropriações. Houve prorrogação de prazo uma vez que o contrato supervisionado (CT-759/10) foi prorrogado, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra; Tratativas entre o DNIT e o Ministério Público; SRGO e Ministério Público.				

Nº Contrato:	12 00763/2010			
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços técnicos de supervisão da obra de duplicação e implantação de vias marginais na rodovia BR-060/GO.			
Tipo de Contrato:	Supervisão			
Situação do Contrato:	Concluído			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

492.064,25	492.064,25	1.904.734,75	2.718.953,31	3.151.041,41
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	09/09/2012	14/09/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	12 00767/2010
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos de supervisão da obra de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

306.847,97	306.847,97	6.090.352,78	6.088.645,82	6.851.509,08
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	04/09/2013	22/03/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	12 00781/2010
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos de supervisão da obra de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

890.188,15	890.188,15	5.318.892,72	5.317.512,00	6.024.771,17
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	04/09/2013	2014-11-30
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	12 00782/2010
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos de supervisão da obra de duplicação restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.765.354,17	1.765.354,17	5.318.892,72	6.299.684,18	7.134.093,51

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	04/09/2013	17/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Problemas referentes a recuperação judicial da empresa Construmil. Houve prorrogação de prazo uma vez que o contrato supervisionado (CT-727/10) foi prorrogado, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra e a recuperação judicial da empresa Construmil; Não se aplica; Construtora Construmil.

Nº Contrato:	12 00789/2010
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos de supervisão da obra de duplicação, restauração da pista existente, implantação de rua laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.565.574,01	1.565.574,01	5.318.892,72	6.171.680,54	6.886.728,51

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	04/09/2013	30/01/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Melhoria da capacidade da rodovia.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Contrato de supervisão.Obra de pavimentação concluída faltando execução dos serviços finais na rodovia, como revestimento vegetal e reconformação de taludes; Não se aplica.

Nº Contrato:	12 00810/2010
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos de supervisão da obra de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.247.955,52	1.247.955,52	5.318.892,72	6.500.467,93	7.310.043,94

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	11/09/2013	17/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Melhoria da capacidade da rodovia.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00466/2014
Objeto do Contrato:	Contratatação de empresas para a execução dos serviços de supervisão das obras de conclusão do lote 03, OAEs remanescentes do lote 4.2 E construção da intersecção das BR-365/153 (lote 4.3), do projeto de duplicação, incluindo melhoramento para a adequação de capacidade e SEGurança e OAEs, na BR-365
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
387.331,39	387.331,39	3.375.308,66	3.375.308,66	3.501.207,58

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	07/12/2015	07/12/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras na BR-365/MG, importante artéria Longitudinal conectando a BR-153/MG à BR-050/MG e importante rota para o desenvolvimento do Triângulo Mineiro. As obras possuem como objetivo implantar um trevo em dois níveis no cruzamento entre a BR-153 e a BR-365.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00614/2014
Objeto do Contrato:	Supervisão das obras de duplicação, melhoramento para adequação de capacidade e segurança, incluindo construção, instalação de sistemas operacionais e operação PROVisória dos túneis rio Piracicaba (pista da dir. e da esq.) Antônio Dias e Prainha, na rodovia BR-381/MG (NORTE),SUBDIV.(05) lotes
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.269.061,55	1.269.061,55	11.750.000,00	11.750.000,00	12.184.749,89

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	13/11/2017	13/11/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Supervisão de Obra pertencente ao empreendimento de Adequação/Duplicação da rodovia BR-381/MG (Norte), subtrecho Governador Valadares - Belo Horizonte, com extensão total de 303 km. O referido subtrecho apresenta uma importância estratégica para a ligação da Região Nordeste com as Regiões Sul/Sudeste do País, inclusive com o Cone Sul.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	11 00140/2010
Objeto do Contrato:	Supervisão das obras de construção e melhoramentos p/adequação da capacidade e segurança na travessia urbana de Sorriso, na BR – 163/MT
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
194.767,72	194.767,72	1.989.287,43	3.149.705,08	3.535.326,33
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	06/04/2012	01/05/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra de duplicação da BR-163, importante ligação entre a região norte e sul do país. Fundamental para o escoamento da produção agrícola. Supervisão do Convênio TC-11-278/2007.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	11 00182/2014
Objeto do Contrato:	Supervisão das atividades de elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de restauração da pista existente, adequação de capac.,melhorias da segurança com eliminação de pontos críticos, duplicação e construção de OAE, na BR – 163 – MT.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.980.211,03	2.980.211,03	11.121.092,00	11.121.092,00	11.549.254,03
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	27/08/2017	27/08/2017
ANÁLISE SITUACIONAL				

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra de Supervisão da duplicação da BR-163, maior corredor logístico do estado de Mato Grosso, efetivando o transporte aos portos localizados no Sul e no Norte do país dos grãos nele produzidos. Nesta via, estima-se que o tráfego permeie a relação de 10.000 VMD, sendo que, destes, 70% sejam veículos transportadores de cargas. Ademais, nela é realizada a ligação entre Cuiabá/MT com os grandes centros e com a região Norte.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	11 00183/2014
Objeto do Contrato:	Supervisão das atividades de elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de restauração da pista existente, adequação de capacidade, melhorias da segurança com eliminação de pontos críticos, duplicação e construção de OAE – BR – 163 - MT
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.320.368,21	2.320.368,21	11.600.000,00	11.600.000,00	12.046.599,99
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	02/08/2017	02/08/2017

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra de Supervisão da duplicação da BR-163, maior corredor logístico do estado de Mato Grosso, efetivando o transporte aos portos localizados no Sul e no Norte do país dos grãos nele produzidos. Nesta via, estima-se que o tráfego permeie a relação de 10.000 VMD, sendo que, destes, 70% sejam veículos transportadores de cargas. Ademais, nela é realizada a ligação entre Cuiabá/MT com os grandes centros e com a região Norte.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	11 00658/2014
Objeto do Contrato:	Supervisão das atividades elab.projeto básico e executivo de engenharia e de execução de obras de restauração da pista existente, de adequação de capacidade, melhoria da segurança com eliminação de pontos críticos, duplicação e construção de OAE – BR 163/MT
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
252.129,07	252.129,07	10.789.985,28	10.789.985,28	11.189.214,72

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	14/06/2017	14/06/2017

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão das obra de duplicação da BR-163, maior corredor logístico do estado de Mato Grosso, efetivando o transporte aos portos localizados no Sul e no Norte do país dos grãos nele produzidos. Nesta via, estima-se que o tráfego permeie a relação de 10.000 VMD, sendo que, destes, 70% sejam veículos transportadores de cargas. Ademais, nela é realizada a ligação entre Cuiabá com os grandes centros e com a região Norte.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	11 00861/2011
Objeto do Contrato:	Exercução de Serviço Técnicos de Supervisão – BR 163 - MT
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.744.846,80	2.744.846,80	3.634.165,14	10.127.617,07	11.364.661,19

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

NA	NA	km	03/02/2013	23/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obra de Supervisão da duplicação da BR-163, maior corredor logístico do estado de Mato Grosso, efetivando o transporte aos portos localizados no Sul e no Norte do país dos grãos nele produzidos. Nesta via, estima-se que o tráfego permeie a relação de 10.000 VMD, sendo que, destes, 70% sejam veículos transportadores de cargas. Ademais, nela é realizada a ligação entre Cuiabá com os grandes centros e com a região Norte.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Houve prorrogação de prazo do contrato supervisionado (CT-974/2010), resultando em prorrogação de prazo deste, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra. Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00351/2013
Objeto do Contrato:	Serviços de supervisão das obras de implantação e pavimentação na BR-230/PA - lote 02
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.127.950,50	1.127.950,50	3.820.000,00	3.820.000,00	3.936.891,95
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	18/03/2016	18/03/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando oaproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miriituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

O que motivou o atraso do cronograma previsto foi o atendimento às exigências da FUNAI; O DNIT interegiu com o órgão competente para sanar os problemas ocorridos que acarretaram no atraso do cronograma previsto; CGMAB/DPP.

Nº Contrato:	00 00352/2013
Objeto do Contrato:	Serviços de supervisão das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA - lote 03
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)

1.133.101,56	1.133.101,56	3.834.000,00	3.834.000,00	3.951.320,37
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	18/03/2016	18/03/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Atraso da construtora - Notificação ao consórcio construtor; O consórcico foi notificado para apresentar as devidas justificativas; CGCONT/DIR.				

Nº Contrato:	00 00721/2013
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de consultoria para supervisão das obras remanescentes de implantação e pavimentação na rodovia BR – 230 – PA
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.495.651,11	1.495.651,11	5.157.417,80	5.157.417,80	5.346.909,58
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	30/04/2016	30/04/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O cumprimento das exigências da FUNAI estão em fase de conclusão (PBA Indígena); Concluir o PBA indigena; CGMAB/DPP.				

Nº Contrato:	02 00002/2002
Objeto do Contrato:	Supervisão, coordenação e controle de obras construção e pavimentação da BR - 230/PA.
Tipo de Contrato:	Supervisão

Situação do Contrato:	Ativo			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
133.270,13	133.270,13	2.906.001,60	5.702.868,25	9.831.136,27
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	18/08/2004	30/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	02 00003/2002
Objeto do Contrato:	Consultoria de obras pavimentação.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
4.850.708,14	4.850.708,14	5.387.713,75	30.429.834,69	50.904.685,46

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	19/08/2004	19/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras da BR-163/PA, corredor de escoamento da soja da região do Mato Grosso/MT diminuindo em 1000 km o trecho rodoviário para o escoamento no Porto de Miritituba.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Quantidade insuficiente de profissionais, divergências entre profissionais da supervisora; A supervisora está sendo, constantemente, notificada e uma possível solução seria a rescisão de seu contrato; CGCONT/DIR.

Nº Contrato:	02 00011/2002
Objeto do Contrato:	Supervisão, coordenação e controle de obras de construção e pavimentação na BR – 230 - PA
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.082.508,03	1.082.508,03	2.506.660,31	5.876.428,47	10.166.040,04

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	15/09/2010	03/08/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Trecho da ladeira da velha ficou embargado durante muito tempo o que atrasou a execução do trecho; Todas as providências necessárias para a liberação do trecho foram tomadas; Fiscal do Contrato / SR-PA / CGCONT/DIR.

Nº Contrato:	02 00019/2002
Objeto do Contrato:	Serviços de supervisão, coordenação e controle de obras de construção e pavimentação – BR 230-PA
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	-

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
645.901,54	645.901,54	2.429.654,36	5.471.903,68	9.293.018,04

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	21/12/2004	31/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-230/PA constitui uma via estratégica com grande importância social e econômica para a região Norte do país, ligando o interior do Pará com as regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada representatividade socioeconômica no contexto nacional. Por estar localizada em área de fronteira de desenvolvimento na Amazônia, esta rodovia é fundamental para as ações de viabilização de um novo modelo de desenvolvimento para a região e representa, ainda, um marco no desenvolvimento do Pará, com reflexos positivos em diversas áreas. Além de permitir a ocupação do grande vazio demográfico entre os Rios Tapajós e Xingu, ensejando o aproveitamento econômico de importantes áreas, permitirá melhorar o aproveitamento do porto de Santarém e do porto em Miritituba, às margens do Rio Tapajós. Trará, também, melhorias nos serviços de saúde e educação, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando sua ocupação, dentro de critérios definidos por planos diretores.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Falta notificar a supervisão da necessidade da conclusão do estudo; Notificar a supervisora para a conclusão do estudo; Fiscal do Contrato / SR-PA e CGCONT/DIR.

Nº Contrato:	02 00627/2009
Objeto do Contrato:	Serviços de supervisão das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA, Trecho Div. MT/PA - fronteira Brasil-Suriname, subtrecho Entr. BR-230(A)(Fim do trecho pavimentado - Campo Verde) - Entr. BR-230(B)(Rurópolis), segmento km 676,31-Km 788,98
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
459.873,16	459.873,16	4.725.580,26	10.999.723,69	12.681.091,91

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

NA	NA	km	03/11/2011	31/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras da BR-163/PA, corredor de escoamento da soja da região do Mato Grosso diminuindo em 1000 km o trecho rodoviário para o escoamento no Porto de Miritituba.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica; SR-PA e CGCONT.

Nº Contrato:	00 00151/2001
Objeto do Contrato:	Elaboração de projetos executivos e supervisão de obras de adequação de capacidade da rodovia BR-101 - NE
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
191.620,39	191.620,39	4.468.300,44	12.324.633,58	18.450.253,76

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	04/04/2007	25/01/2014

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região.A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	18 00288/2011
Objeto do Contrato:	Execução de serviços de supervisão e controle das obras de implantação e pavimentação da BR-235/PI
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.139.323,07	1.139.323,07	6.455.145,90	6.455.145,90	7.983.284,90
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	11/11/2013	16/04/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Auxiliar a SR/DNIT/PI supervisionando e dando suporte técnico especializado para a fiscalização da obra de implantação e pavimentação da BR-235/PI objeto do convênio UT 18-003/2007-00 firmado com a SETRANS/PI.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	18 00764/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos trabalhos técnicos de supervisão e controle das obras de implantação e pavimentação das BR-020/PI - trecho: div.BA/PI-DIV.PI/CE - subtrecho:DIV.BA/PI-ENTR.BR-324/PI-140/144(São Raimundo Nonato)
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
535.698,39	535.698,39	2.835.211,03	4.442.206,95	5.193.466,01
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	27/12/2011	16/01/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Auxiliar a SR/DNIT/PI supervisionando e dando suporte técnico especializado para a fiscalização da obra de implantação e pavimentação da BR-020/PI objeto do convênio UT 18-001/2009-00 firmado com a SETRANS/PI.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Contrato prorrogado para da continuidade ao acompanhamento do Convênio UT 18-001/2007; Não se aplica.				

Nº Contrato:	09 00042/2014
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras para adequação da passagem urbana na rodovia BR-163/PR com execução de pavimentação de ruas marginais, interseções em desníveis e passarelas no perímetro urbano de Marechal Cândido Rondon/PR.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.298.702,94	1.298.702,94	2.834.535,00	2.834.535,00	2.936.203,51
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	10/11/2015	10/11/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão das obras no perímetro urbano de Marechal Candido Rondon, na BR-163/PR, importante rota no transporte da safra agrícola na região Oeste do Estado. (Contrato de supervisão do contrato 00 00913/2013).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	09 00162/2012
Objeto do Contrato:	Supervisão técnica para a obra da BR - 487/PR.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
59.449,75	59.449,75	3.326.305,76	3.326.305,76	3.473.661,03
Meta Física (no exercício de 2014)				

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	09/02/2014	09/06/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão das obras na BR-487. Rodovia que liga o município de Ponta Grossa, no Paraná, ao de Porto Felicidade, no Mato Grosso do Sul. Muito utilizada para a passagem de gado desde sua implantação, ficou conhecida como Estrada Boiadeira. Representa uma importante ligação entre os dois estados, principalmente para o escoamento da produção agropecuária.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.				

Nº Contrato:	00 00254/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços técnicos de supervisão das obras de duplicação com restauração da pista existente na rodovia BR-493/RJ.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.056.991,17	1.056.991,17	10.152.824,55	10.152.824,55	11.088.360,71

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	13/03/2012	01/03/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de segmento pertencente ao empreendimento conhecido como Arco Rodoviário do Rio, que interliga as principais rodovias federais do estado, interceptando-as antes de atravessarem a área urbana, com a retirada de um grande volume de tráfego de longo e médio percurso dos principais acessos a cidade do Rio de Janeiro.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: contrato de supervisão paralisado visto que o contrato de Obra está paralisado aguardando definição da jazida petrea; O DNIT está em tratativa com o DNPM e o proprietario da jazida; SR/RJ e DNPM.				

Nº Contrato:	00 01008/2007
Objeto do Contrato:	elaboração de projeto executivo de duplicação com restauração e serviços de supervisão de obras, acesso a Mangaratiba e ao Porto Sepetiba valor do projeto – BR 101-RJ – BR 493/RJ
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.923.268,27	1.923.268,27	9.980.983,60	24.376.367,51	28.686.018,87

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	27/09/2009	18/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

São dois segmentos distintos supervisionados por este contrato. O segmento da BR-101/RJ entre Santa Cruz e Mangaratiba, cujas obras foram concluídas em 2010 e o segmento da BR-493 (Acesso ao Porto de Itaguaí), objeto do contrato de obras 1050/2012, em vias de conclusão.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	14 00332/2014
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de consultoria para a supervisão das obras de adequação de capacidade da BR – 304/RN (Reta Tabajara), km 281,0 ao km 308,0, incluindo duplicação da pista de rolamento, restauração, segurança de tráfego, eliminação de pontos críticos, implantação de vias marginais e construção de OAE.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
812.976,14	812.976,14	4.620.127,29	4.620.127,29	4.783.073,15

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	24/04/2016	24/04/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Trata-se de contrato de supervisão para o contrato 14 01066/2013 SBS Engenharia e Construcoes S/A. A referida obra engloba a adequação de capacidade com duplicação e restauração, eliminando pontos críticos na BR-304/RN(Reta Tabajara)- km 281 a km 308. A rodovia contribui para a economia da região e segurança do trecho. Uma importante ligação entre Mossoró e o Norte do Ceará. Eixo de escoamento de produtos como o sal.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Caso não sejam feitos adequadamente os levantamentos de interferência bem como a revisão de projeto, não se terá uma correta execução por parte da nova contratada, conforme afirma a superintendência. Ressalta-se que não houve em 2014 , nenhum termo de prorrogação de prazo para este contrato. O contrato nº 332/2014 foi rescindido por motivo de mau desempenho da contratada mesmo após ter sido notificada diversas vezes; Rescisão do contrato; DNIT/RN.

Nº Contrato:	22 00010/2009
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços especializados para supervisão da obra de implantação e pavimentação da rodovia BR-429/RO.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
209.811,61	209.811,61	1.494.654,73	3.453.990,81	3.848.655,09

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	11/02/2011	18/07/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-429/RO, entre os quilômetros 78,96 ao 94,90, com extensão de 15,94km.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	10 2 00012/2002
Objeto do Contrato:	Supervisão, coordenação, controle, revisão de projetos e desapropriação das obras de duplicação lote 2 e 3 de obras da BR - 392/RS.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
26.084,57	26.084,57	1.484.847,31	1.822.846,86	2.585.332,77

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	23/09/2009	24/04/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão dos Contratos 56/2001 e 57/2001. A BR-392/RS engloba o corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo também o principal meio de acesso ao Porto de Rio Grande. O empreendimento tem como objetivo principal a melhoria do nível de serviço da rodovia, tendo como consequência melhorias significativas na segurança viária e na capacidade de tráfego.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica. Obra concluída.

Nº Contrato:	00 00982/2013
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para a execução dos serviços de supervisão das obras de adequação para ampliação de capacidade e restauração da rodovia federal BR-163/SC.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
394.541,83	394.541,83	4.392.136,00	4.392.136,00	4.561.271,40

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	06/02/2016	06/02/2016

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A ampliação de capacidade da BR-163 consiste na ampliação da plataforma da pista principal, construção de ruas laterais, rotatórias e viadutos, além de outras benfeitorias que darão mais fluidez ao tráfego e segurança ao usuários. A rodovia BR-163 é de extrema importância para a movimentação de cargas no Brasil. No Sul do Brasil atua como ligação, a oeste, entre as regiões Centro-Oeste e Sudeste. No estado de Santa Catarina liga o Porto Seco de Dionísio Cerqueira à rodovia transversal BR-282/SC que também é responsável pelo abastecimento de grãos às indústrias alimentícias e do oeste catarinense. (Contrato de supervisão do contrato 16 01133/2012).
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: 1. Os serviços apresentam descontinuidade porque ainda não foram desapropriadas as áreas previstas para implantação das vias marginais e interseções, bem como aqueles onde deverão ser remanejados/removidos as redes de serviços públicos. Basicamente estão sendo executados apenas os aterros com materiais provenientes de cortes localizados dentro da faixa de domínio e serviços de restauração, em segmentos localizados, com deterioração do pavimento onde a recomposição está sendo feita com CBUQ convencional; O 1º Multirão para desapropriação está previsto para janeiro/15; 1. DPP/CGDESP/Desapropriação.

Nº Contrato:	16 00500/2011
Objeto do Contrato:	Execução de serviços de coordenação, supervisão e controle de obras de melhoramentos físicos e operacionais para adequação da capacidade da rodovia BR-282/SC, na travessia urbana de Lages/SC.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
702.708,66	702.708,66	1.648.397,94	2.792.479,27	3.048.876,53

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	09/07/2013	30/11/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A BR-282/SC é uma rodovia transversal, que faz a ligação leste-oeste de Santa Catarina, desenvolvendo-se entre as cidades de Florianópolis e Paraíso, na divisa internacional com a Argentina. É de relevante importância econômica como via de escoamento da produção do planalto e oeste catarinense em direção aos grandes centros consumidores e portos exportadores. A região oeste de Santa Catarina possui um setor agroindustrial com participação significativa na produção e exportação brasileira. O maior volume de exportação se processa por meio dos portos catarinenses de Itajaí, Navegantes, São Francisco do Sul e Imbituba, necessariamente utilizando-se a BR-282/SC. (Contrato de supervisão do contrato 16 00897/2010).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: O contrato foi prorrogado para acompanhamento da obra que também foi prorrogado; Não se aplica.				

Nº Contrato:	16 00657/2014
Objeto do Contrato:	Contratação de empresas para a execução dos serviços técnicos especializados de gerenciamento de empreendimentos rodoviários no estado de Santa Catarina, lote único.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.635.791,49	1.635.791,49	25.213.480,20	25.213.480,20	25.213.480,20

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	-	19/08/2017	19/08/2017

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A Adequação de Capacidade, a Duplicação, a Implantação e Pavimentação, a Construção de Ponte e Túneis nas Rodovias integrantes dos presentes empreendimentos, promoverá a redução do tempo e de custos para os deslocamentos de cargas, a segurança e o conforto aos usuários das rodovias, o desenvolvimento regional e consequentemente de toda a Região Sul do País, aumentando, também, a velocidade de escoamento da produção para o exterior. Empreendimentos de grandes magnitudes, constantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, demandam a necessidade de reforço significativo nas estruturas de gerenciamento do DNIT, com foco permanente e exclusivo em sua execução, pois, poderão ocorrer entraves na sua concepção e execução, o que historicamente já foi verificado pelo Departamento em outros empreendimentos executados, com a mesma magnitude. (Gerenciamento dos contratos 16 00354/2014, 16 00355/2014, 00 00030/2013, 00 00433/2013, 16 00574/2013, 16 00603/2013, 16 00614/2013, 16 00703/2013, 16 00840/2013, 16 01093/2013, 16 01133/2012, 00 00281/2011). A contratação de gerenciadora terá papel fundamental na gestão dos presentes empreendimentos, apoiando o DNIT, sempre com o propósito de solucionar toda e qualquer dificuldade que se apresente, de forma a possibilitar a realização dos projetos, das obras e serviços, conforme metas estipuladas, sendo que a mesma será desativada após a conclusão dos trabalhos, evitando dessa forma, o aumento dos custos fixos do DNIT.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	21 00094/2014
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras de construção da nova ponte sobre o rio São Francisco e reabilitação da ponte existente, na rodovia BR-101/SE
Tipo de Contrato:	SUPERVISÃO
Situação do Contrato:	ATIVO
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.291.307,35	1.291.307,35	3.556.449,83	3.556.449,83	3.687.989,47
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	28/01/2016	28/01/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00726/2013
Objeto do Contrato:	Seleção de empresa com vistas à execução dos serviços de supervisão das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, incluindo a duplicação, conforme especificações e condições constantes do anexo I (termo de referência) deste edital.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
300.000,00	293.278,58	8.480.120,20	8.480.120,20	8.806.604,82
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	26/05/2017	26/05/2017
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão dos Contratos n°139/2014 e n°1070/2013- Com o desenvolvimento econômico experimentado pelo Brasil nos últimos anos, o volume de tráfego aumentou consideravelmente nas rodovias federais. Os incentivos ao desenvolvimento da indústria automobilística, aliados às reduções nos custos dos financiamentos, fez com que o número de automóveis crescesse em ritmo desproporcional às melhorias realizadas nas rodovias. Também, o advento do Mercosul, tendo a BR-290/RS como um dos principais corredores de transporte de cargas entre os países do bloco, sobrecarregou a capacidade operacional da rodovia. Desta forma, esta obra irá minimizar o risco de acidentes, proporcionará melhorias na segurança, reduzirá os custos de transporte e aumentará a capacidade da via.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	08 00953/2014
Objeto do Contrato:	Serviço de supervisão da elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração com melhoramentos, implantação de vias laterais e obras de artes especiais na Rod. BR-153/SP. Ativo / S.R.E - SP
Tipo de Contrato:	Supervisão

Situação do Contrato:	Ativo			
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
70.000,00	62.458,02	5.527.047,00	5.527.047,00	5.527.047,00
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	14/12/2016	14/12/2016
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão do Contrato n° 808/2014 - O trecho da rodovia BR-153 objeto deste projeto, se estende desde o Km 54,3 até o Km 72,1,onde a rodovia encontra-se totalmente inserida no perímetro urbano da cidade de São José do Rio Preto. Este trecho apresenta uma variação em relação ao número de faixas de tráfego. As seções de rodovia situadas no início e final do trecho têm pista simples com duas faixas de tráfego no total. A seção intermediária encontra-se já duplicada, com duas faixas de tráfego por sentido, mas sofrerá intervenção da construção de um viaduto rodoviário no Km 61,53 e implantação de vias marginais. O trecho da BR-153 em estudo localiza-se na porção noroeste do estado de São Paulo, no âmbito do perímetro urbano de São José do Rio Preto, percorrendo com cerca de 18 Km com travessias urbanas em nível, acarretando um alto índice de acidentes e congestionamentos que colocam este trecho da BR-153, o mais perigoso do trecho paulista. Estes cruzamentos demonstram a grande importância da duplicação e dispositivos em desnível neste trecho da Rodovia BR-153 no estado de São, Paulo, já que esta rodovia é responsável pela ligação norte-sul tanto do estado como do próprio país, proporcionando o escoamento da produção dos estados do nordeste para o sul e vice-versa.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	10 00497/2009
Objeto do Contrato:	Supervisão, Coordenação e Controle da execução, sob o regime de empreitada por preço unitário, dos serviços necessários à realizaçãodas obras de interseção em dois níveis na rodovia BR-116/RS. Viadutos do Rincão e de Sapucaia.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
781.031,62	757.600,68	2.718.366,85	3.632.938,73	4.198.621,73

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA		05/01/2012	09/02/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Supervisão do Contrato 957/2012 - A implantação da interseção em dois níveis tem por objetivo principal eliminar as sinaleiras existentes no entroncamento da rodovia BR-116/RS com a Av. Lúcio Bittencourt, acesso principal à cidade de Sapucaia do Sul - RS, dando maior segurança aos pedestres e liberando o tráfego de longo curso que circula por esta importante rodovia.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00826/2010
Objeto do Contrato:	Execução de serviços técnicos de supervisão das obras de restauração, duplicação e melhoramentos, na rodovia BR - 050/MG.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
661.525,49	617.409,63	6.204.216,97	7.749.755,19	8.467.481,11

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	11/10/2012	30/03/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Obras da BR-050/MG, que constitui importante eixo viário interestadual, promovendo a integração de Brasília com o Triângulo Mineiro, atendendo diretamente as principais cidades (Araguari/ Uberlândia/ Uberaba) e viabilizando um corredor até São Paulo.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	06 00499/2010
Objeto do Contrato:	Serviços de Supervisão das Obras de Restauração da Rodovia BR-135/MG
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
40.069,57	40.069,57	6.464.006,43	6.464.006,43	6.763.599,84

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	15/05/2013	16/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de implantação da BR-135/MG, com objetivo de facilitar o acesso, aumentar a integração e proporcionar maior desenvolvimento da região e a ligação com o estado da Bahia.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluída; Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00534/2013
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras de duplicação, restauração de obras de arte especiais nas rodovias BR-158/RS E BR-287/RS (travessia urbana de Santa Maria)
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
496.675,47	426.818,30	6.168.679,65	6.168.679,65	6.624.928,95

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	19/08/2016	19/08/2016

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Supervisão Contratos 493/2013 e 494/2013 - Trata-se de um segmento que se desenvolve em área urbana, com grandes aglomerações imobiliárias e com intenso movimento de veículos, pedestres, ciclistas, gerando conflitos entre os fluxos locais e de passagem, principalmente nos entroncamentos das rodovias federais com as ruas e avenidas locais. Destaca se também o grande movimento de veículos de carga envolvidos no escoamento da safra de grãos das zonas produtoras até o porto de Rio Grande. Assim, o empreendimento visa melhorar o nível de serviço da rodovia, eliminando os pontos críticos, reduzindo o risco de acidentes, através da segregação dos fluxos de tráfego local e do tráfego de longa distância tendo como consequência melhorias significativas da segurança viária.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas do ano de 2014 foram cumpridas parcialmente, uma vez que o atraso na obtenção da Licença de Instalação pela FEPAM, emitida em 12/12/2014, possibilitou somente o exercício de serviços relacionados à elaboração dos Projetos Básicos e Executivos; Está prevista a readequação do cronograma de obra em função do atraso na liberação da licença de instalação; DNIT/SUP-RS e DNIT/DPP/CGMAB.

Nº Contrato:	00 00007/2005
Objeto do Contrato:	Execução de serviços de supervisão na BR-101/SC-trecho/subtrecho: lote 28, 29, 30 e 36/SC: DIV. PR/SC - DIV. SC/RS - subtrecho; Florianopolis até DIV. SC/RS SEGM.: km 387,0 ao km 465, ext.: 78,00 km
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
218.166,45	145.444,26	25.546.783,10	34.617.411,88	41.954.817,06

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	15/02/2008	31/03/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A obra é um segmento da Adequação de Capacidade do Corredor Rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS. Esse Corredor Rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC. (contrato de supervisão).
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	10 00007/2002
Objeto do Contrato:	Supervisão, coordenação e controle das obras de construção de trechos no corredor mercosul rodovia BR-285/RS. TRECHO: DIV. SC/RS - São Borja/RS
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.048.628,90	903.857,42	2.304.926,63	8.263.628,47	14.994.636,60
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	15/09/2008	27/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão dos Contratos 15/2001 e 49/2001 - A rodovia BR-285 possui uma extensão total de 744,3 km conectando os municípios de Araranguá em SC a São Borja no RS, onde se encontra com o sistema rodoviário da Argentina, através da Ponte Internacional sobre o rio Uruguai. O empreendimento em tela irá promover o acesso do planalto norte do estado do Rio grande do Sul com os Portos do litoral de Santa Catarina reduzindo distâncias de transporte e incentivando o desenvolvimento dos polos regionais no Rio Grande do Sul e Santa Catarina/SC.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: No processo de licenciamento deste trecho, o DNIT, em parceria com a Enecon S.A., a Universidade Federal do Paraná e o Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura, apresentou seu Plano Básico Ambiental – PBA do empreendimento, no qual descrevia todas as alterações que seriam impostas ao projeto, para atender todas as exigências dos órgãos de fiscalização que visavam o cumprimento de disposições da legislação ambiental vigente, protegendo o meio ambiente local. Este documento foi utilizado como base para a emissão da Licença de Instalação da Obra (LI 860/2012 IBAMA), que liberou a execução dos serviços, desde que atendidos os programas ambientais propostos. A partir deste documento, houve a necessidade da alteração do projeto da rodovia, o qual recebeu mudanças significativas de greide, volumes de terraplenagem, elementos de drenagem, inserção de três novas pontes e recuperação de algumas jazidas de extração de material que haviam sido utilizadas no passado. Todas estas alterações geraram a mudança significativa de alguns volumes do contrato e a inserção de serviços cujos preços não constavam na planilha inicial. Parte destas alterações foram englobadas em revisões de projeto em fase de obras, enquanto que a execução da Ponte sobre o Rio das Antas e de dois viadutos, todos eles englobados na condicionante ambiental do IBAMA, foram licitados por meio do Edital n° 278/2013-00, cujo certame foi considerado fracassado por apresentar propostas de valores acima do Valor Referencial da Administração. Associado às alterações do projeto executivo solicitadas pelo IBAMA e às dificuldades financeiras da Construtora Sultepa S.A., o cumprimento do objeto contratual foi desempenhado com baixo rendimento. O contrato de execução das obras não foi paralisado ou prorrogado pela SUP/RS, uma vez que a contratada não dispunha das condições iniciais de habilitação oferecidas na licitação, tendo em vista a figuração de inadimplementos fiscais e trabalhistas no SICAF/CADIN. ; Atualmente, a SUP/RS realiza o levantamento dos quantitativos remanescentes da obra para execução de uma nova licitação e, também, foi realizada a abertura de processo administrativo de apuração de responsabilidade pela inexecução parcial do objeto contratado. ; 1- DNIT/DPP/CGMAB - Condicionantes ambientais; 2- DNIT/SUP/RS -Levantamento do remanescente de obra (em andamento) e nova licitação; 4- DNIT/CGCL - Processo administrativo de apuração de responsabilidade..

Nº Contrato:	00 00216/2011
Objeto do Contrato:	Execução de forma indireta, sob regime de empreitada por preço unitário, de serviços técnicos de supervisão das obras de melhoramentos de capacidade, incluindo duplicação na rodovia BR-386/RS.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
2.067.020,64	1.905.610,25	6.396.423,62	10.498.006,29	11.803.019,94
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	08/04/2014	31/05/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão do Contrato 674/2010- O segmento de execução das obras de duplicação da rodovia BR-386/RS está englobado em um dos principais corredores de escoamento de produtos e serviços à cidade de Porto Alegre, correspondendo também a uma importante interconexão ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade do volume de tráfego local e proporcionar maior nível de segurança à rodovia.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas não foram cumpridas em decorrência dos componentes ambientais e indígenas; O DNIT interegiu com os órgãos competentes para sanar os problemas ocorridos que acarretaram no atraso do cronograma previsto; DNIT/DPP/CGMAP. DNIT/DIR/CGCONT.				

Nº Contrato:	09 00330/2012
Objeto do Contrato:	Supervisão das obras complementares de duplicação e adequação da BR - 376/PR.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
264.998,18	264.998,18	2.632.000,02	2.688.541,89	2.863.536,75
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	21/01/2014	01/04/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras de supervisão das obras do contorno norte de Maringá/PR. O contorno rodoviário foi construído para desviar o trânsito pesado da rodovia BR-376, que corta o município. A estimativa é de que 22 mil veículos passem a utilizar a via por dia, como rota principal para a BR-376. (Contrato de supervisão do contrato 09 00587/2011).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluída; Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00748/2013
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras de implantação e pavimentação com Obras de Arte Especiais na rodovia BR-487/PR
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.612.945,10	1.413.652,03	2.657.240,73	2.657.240,73	2.807.982,76
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	01/09/2015	01/09/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão das obras de implantação e supervisão na BR-487/PR. A BR-487/PR possui potencial para tornar-se o principal corredor entre as áreas produtoras – principalmente a região sul do estado do Mato Grosso do Sul – e as agroindústrias do estado do Paraná e também o Porto de Paranaguá, por tratar-se de via arterial, cuja função, entre outras, é a de proporcionar mobilidade ao tráfego de longa distância, de passagem ou gerado na região polarizada de Umuarama, integrando uma grande via diagonal unindo os estados do Mato Grosso do Sul e Paraná. Esta rodovia deve se constituir em um corredor troncal de transporte rodoviário, especialmente de cargas, o que justifica o projeto de uma rodovia de classe IB. As melhorias previstas irão gerar desenvolvimento e renda para a região que atualmente conta com os municípios que apresentam níveis mais baixos do Índice de Desenvolvimento Urbano do Estado (IDH), servindo para diminuir as desigualdades sociais e melhoria da qualidade de vida da população. (Contrato de supervisão do contrato 00 00878/2013).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00409/2011
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços técnicos de supervisão das obras rodoviárias de adequação de capacidade nas rodovias BR-101/PE E BR-101/AL.

Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.232.483,12	2.025.116,73	4.124.085,12	9.571.075,76	10.764.805,26

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	28/12/2012	31/12/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Contrato paralisado aguardando o recebimento definitivo do trecho para elaboração do projeto As Built; A SR/AL formou a comissão para recebimento do Trecho; SR/AL.

Nº Contrato:	00 00894/2012
Objeto do Contrato:	Supervisão das obras de implantação da transposição e de operação provisória do túnel do Morro Formigão, na rodovia BR-101/SC (ampliação da capacidade do corredor Florianópolis - Osório)
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.117.740,08	1.895.390,64	4.946.311,58	4.946.311,58	5.103.308,77

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	-	07/08/2015	07/08/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A necessidade estudo de uma alternativa de traçado para a duplicação no local já foi apontada pelo IBAMA na análise dos estudos de impacto ambiental do empreendimento. A impossibilidade de se duplicar o leito da rodovia pelo simples alargamento da plataforma pelo seu lado esquerdo motiva-se pela inserção do segmentoem trecho com constituição lindeira formada, predominantemente, por indústrias e áreas residenciais densamente povoadas do município de Tubarão/SC. A duplicação pelo lado direito implicaria no avanço do maciço em rocha, gerando interrupções sucessivas do tráfego da rodovia e expondo a uma situação de risco eminente os ocupantes das áreas industriais e residenciais adjacentes nas operações de detonação. (Contrato de supervisão do contrato 00 00030/2013).

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	10 00637/2012
Objeto do Contrato:	Supervisão e desapropriação relativa as obras de melhorias de capacidade, incluindo na rodovia BR-116/RS.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
5.700.000,00	5.468.645,33	7.550.880,24	13.954.901,85	15.385.144,15
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	03/09/2014	29/07/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão dos Contratos 464/2012 e 465/2012 - A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas não foram cumpridas em decorrência dos componentes ambientais e processos desapropriatórios; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços; Empresa contratada, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.

Nº Contrato:	14 00629/2012
Objeto do Contrato:	Execução do Serviços de Supervisão das Obras de Pavimentação e Melhorias do Traçado da Rodovia BR-110/RN
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
717.119,20	3.073.762,86	3.895.000,00	8.607.712,72	8.997.630,38

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	24/11/2013	31/03/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Trata-se de contrato de supervisão do contrato 14 00708/2010. A rodovia é de Grande importância para a ligação da região do Médio Oeste ao Alto Oeste do Rio Grande do Norte, sendo de grande interesse regional face a ligação com a BR-226, que interliga com Ceará na BR-116. Por esta rodovia trafegam as cargas da indústria petrolífera, de sal e fruticultura, para o acesso através da BR-304 que interliga Natal e Fortaleza (texto retirado do Memorando nº 048/2015-GAB-SR/RN enviado a CGCONT/DIR em 05/02/2015).
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00299/2013
Objeto do Contrato:	Supervisão das obras de restauração, duplicação e melhoramento na rodovia BR-262/MG - Travessia urbana de Nova Serrana
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.575.746,89	1.304.745,83	2.390.000,00	2.748.499,94	2.810.377,85

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

NA	NA	km	08/11/2014	28/01/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras na BR-262/MG, travessia urbana da cidade de Nova Serrana, que é conhecida como a Capital mineira do calçado esportivo. Seu parque industrial tem uma Produção anual de 82 milhões de pares de sapatos, resultado da média diária de 500 mil pares que saem todos os dias das fábricas, o sistema rodoviário da BR-262/MG necessita ser ampliado para possibilitar os escoamentos desta produção, e o recebimento de insumos e de trabalhadores que chegam de outros municípios.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As causas foram a demora na emissão da licença ambiental, desapropriação e a demora da empresa em atender as pendências dos pareceres técnicos para a aprovação da revisão. As causas já foram sanadas; RPFO foi aprovada; Empresa contratada, DPP/CGMAB, DPP/DESAPROPRIAÇÃO, DNIT/SREMG e DIR/CGCONT.

Nº Contrato:	01 00118/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisãodas obras rodoviárias de construção da obra de arte especial sobre o rio Tupana na BR-319/AM.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
581.760,84	581.760,84	1.140.260,66	3.952.075,02	4.673.927,38

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	28/01/2011	21/07/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Construção da Obra de Artes Especial sobre o rio Tupana na BR-319/AM. Mesmo com a pista já pavimentada, não existe pontes no eixo da estrada e os cruzamentos dos vários rios eram feitos em desvios em pontilhões de madeira e balsa. diante disso, a realização da obra desencadeará melhores condições de vida as comunidades que moram em pequenos povoados localizados a margem de rios e Igarapés que sobrevivem de pesca artesanal e do extrativismo agrícola.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluída; Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00873/2012
Objeto do Contrato:	Supervisão das obras de construção da ponte sobre o canal de Laranjeiras, na rodovia BR-101/SC
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**

3.289.222,74	2.937.630,77	7.755.861,18	7.575.896,49	8.022.816,01
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	03/12/2015	03/12/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A obra é um segmento da Adequação de Capacidade do Corredor Rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS. Esse Corredor Rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC. A obra da ponte que irá diminuir os gargalos na BR/101, tem grande valor estético e será ponto turístico da região. (Contrato de supervisão do contrato 00 00281/2011).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00067/2011
Objeto do Contrato:	Serviços: execução, de forma indireta, dos serviços técnicos de supervisão das obras rodoviárias de adequação de capacidade nas rodovias BR-101/PE E BR-101/AL.(supervisão BEC)
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.147.183,44	763.390,38	3.732.597,93	8.000.598,02	9.172.344,19
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	30/07/2012	01/11/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas não foram atingidas tendo em vista que o DNIT emitiu ordem de inicio parcial dos serviços devido a existência de auditoria do TCU no âmbito do Processo 006.948/2013-8; Após o processo encerrado no Tribunal do Contas, foi emitida o ordem de início integral para a construtora; SR/AL.				

Nº Contrato:	15 00850/2012
Objeto do Contrato:	Execução. de serviços técnicos espec. de supervisão de obras de adequação de capacidade (duplicação, implantação, pavimentação de vias laterais, recuperação e construção de OAE'S, reabilitação com melhorias) e de levantamentos, revisão cadastros de avaliação e montagem de processo de desapropriação/idenizações
Tipo de Contrato:	Supervisão

Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
3.654.075,36	3.100.196,01	7.000.000,00	8.747.187,08	9.143.522,84

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	11/11/2014	09/02/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Trata-se do contrato de Supervisão das obras de duplicação e Restauração na BR 135/MA km 25,00 a 51,3 lote 01. Uma reivindicação antiga da população por causa do intenso fluxo de veículos que transitam diariamente pelo local. A capacidade de tráfego dessa rodovia encontra-se saturada para uma pista simples, principalmente no bairro da Estiva no município de Bacabeira.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Contrato de Supervisão; Não se aplica.

Nº Contrato:	10 00831/2012
Objeto do Contrato:	Supervisão e desapropriação relativa as obroas de melhorias de capacidade, incluindo Duplicação da Rodovia BR-116/RS
Tipo de Contrato:	Supervisão

Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
4.229.133,60	3.645.047,23	6.390.662,82	10.281.416,43	11.007.717,07

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	02/11/2014	25/07/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Supervisão dos Contratos 459/2012 e 460/2012 - A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

As metas não foram cumpridas em decorrência dos componentes ambientais e processos desapropriatórios; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços; Empresas contratadas, DNIT/DPP/CGMAP/CGDESP - DNIT/SUP/RS.

Nº Contrato:	12 00641/2011
Objeto do Contrato:	Execução de serviços técnicos de supervisão da obra de construção e pavimentação do anel viário de Jataí/GO e restauração na rodovia BR-060/364-GO.

Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.320.407,19	722.222,32	3.300.895,36	3.300.895,36	3.861.737,61

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	24/03/2014	29/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Retirar o Trafego pesado do perímetro Urbano da Cidade de Jataí-GO.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Recursos financeiros (Empenho) e acréscimo do volume de material de terceira categoria. Houve prorrogação de prazo uma vez que o contrato supervisionado (CT-18/11) foi prorrogado, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra;
Não se aplica.

Nº Contrato:	10 00842/2009
Objeto do Contrato:	Execução de Serviços de Supervisão, Fiscalização e Acompanhamento das Obras de Construção da Rodovia BR-448/RS.

Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.183.639,61	573.967,00	17.904.915,80	18.282.643,45	20.440.393,19

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	09/06/2012	28/08/2014

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Supervisão dos Contratos 484/2009 e 491/2009. A construção da rodovia BR-448/RS tem como objetivo oferecer uma alternativa de tráfego para o segmento da BR-116/RS, entre Sapucaia do Sul e Porto Alegre. O empreendimento tem como objetivo aumentar o volume de tráfego local e fomentar o crescimento econômico da região.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Contrato de supervisão paralisado aguardando o termo de recebimento do trecho para elaboração do As Built; Comissão formada para elaboração do termo de recebimento definitivo; SR/RS.

Nº Contrato:	00 00672/2012
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras de duplicação e restauração dos acessos à ponte sobre o canal das Laranjeiras na rodovia BR-101/SC.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.394.491,05	757.508,60	2.247.800,00	3.853.371,43	3.944.407,33

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	17/08/2014	13/06/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A obra é um segmento da Adequação de Capacidade do Corredor Rodoviário Palhoça/SC a Osório/RS. Esse Corredor Rodoviário tem o importante papel de ligar as capitais da região ao Mercosul, além de ser parte da interconexão entre os portos de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Itajaí/SC, e São Francisco do Sul/SC. Haverá a duplicação de pista em todo o segmento; execução de ruas laterais; construção de dois viadutos duplos (acessos Norte e Sul ao Município de Laguna/SC); construção de uma passarela e uma passagem inferior. (Contrato de supervisão do contrato 00 00433/2013).

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Necessidade de adequeção de prazo entre a construtora e a supervisora; O contrato foi prorrogado com o objetivo de adequar os prazos entre construtora e supervisora. A supervisão foi contratada por 14 meses sendo que a obra tem o prazo de 24 meses para construção; SR/SC.

Nº Contrato:	10 00636/2012
Objeto do Contrato:	Supervisão e desapropriação relativa às obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação na rodovia BR-116/RS
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
3.629.857,51	2.974.753,74	6.164.259,33	11.112.710,27	11.706.829,49

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	03/09/2014	31/12/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão dos Contratos 462/2012 e 463/2012 - A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As metas não foram cumpridas em decorrência dos componentes ambientais e processos desapropriatórios; As providências foram tomadas no sentido de obter as licenças ambientais e priorizar os processos desapropriatórios naqueles segmentos que apresentavam maiores níveis de interferência com a execução cronológica dos serviços; Empresas contratadas e DNIT.

Nº Contrato:	10 01149/2012
Objeto do Contrato:	Contratação dos serviços de supervisão das obras de duplicação, implantação de ruas laterais e restauração/implantação das Obras De Arte Especiais, bem como, avaliação dos imóveis, benfeitorias e montagem dos processos de desapropriação da faixa de domínio nas rodovias BR-116-392/RS - contorno de Pelotas/RS.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
3.140.459,40	2.341.648,46	6.697.027,43	8.085.482,87	8.981.730,31

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**

NA	NA	km	17/12/2015	17/12/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

Supervisão dos Contratos 430/2012 e 431/2012 - O complexo viário formado pelas rodovias BR-116/RS e BR-392/RS engloba o corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo também o principal meio de acesso ao Porto de Rio Grande. O empreendimento está localizado em um centro urbano, tendo como objetivo principal a melhoria do nível de serviço das rodovias, eliminando os pontos críticos, reduzindo o risco de acidentes através da segregação dos fluxos de tráfego local e de longa distância, tendo como consequências melhorias significativas na segurança viária e na capacidade de tráfego.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

1-Indefinições pertinentes ao novo posto de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal. 2-Morosidade jurídica para saneamento de questões relacionadas aos processos de reassentamento de famílias e de desapropriações na faixa de domínio das rodovias; Foi elaborado Convênio entre o DNIT e Polícia Rodoviária Federal para execução do novo posto de fiscalização; 1- Polícia Rodoviária Federal e DNIT; 2-DNIT/DPP/CGDESP/SUP-RS.

Nº Contrato:	00 00410/2013
Objeto do Contrato:	Serviço de supervisão das obras de duplicação e restauração com melhoramentos na BR-101/AL
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Concluído

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
211.525,22	211.525,22	2.891.889,24	2.891.889,24	2.979.882,88

Meta Física (no exercício de 2014)

Prevista	Executada	Unidade de Medida	Data de entrega da obra - Cronograma Inicial	Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos
NA	NA	km	04/12/2014	04/12/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Em relação ao sistema viário nacional, o trecho da BR-101 localizado na região nordeste configura-se como principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país. Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101/NE atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de escoamento de mercadorias da produção agroindustrial, como em relação às atividades turísticas da região. A duplicação e restauração da pista existente da BR-101 nos estados de Alagoas possibilitará a abertura de novas oportunidades de negócios na região, visto que facilitará o escoamento de mercadorias diminuindo os custos de produção, promovendo a expansão econômica da região, garantirá uma melhor integração entre os principais centros consumidores regionais, além de promover um incremento do potencial turístico inter-regional.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Obra concluída; Não se aplica.				

Nº Contrato:	00 00024/2011
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços técnicos de supervisão das obras de construção na rodovia BR-242/MT
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
1.234.326,36	227.660,49	2.155.527,20	3.679.121,85	4.078.701,90

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	29/09/2012	30/03/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras Supervisão da Pavimentação da BR-242/MT. Esta rodovia é de fundamental importância para o estado de Mato Grosso, interligando no sentido Leste-Oeste dois importantes corredores logísticos de escoamento - BR-158 e BR-163, promovendo o desenvolvimento regional do meio-norte do estado de Mato Grosso.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Houve prorrogação de prazo uma vez que o contrato supervisionado (CT-939/2010) foi prorrogado, devido ao prazo para aprovação da Revisão de Projeto em Fase de Obra; Não se aplica.				

Nº Contrato:	10 00635/2012
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão e desapropriação relativas ás obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação na rodovia BR-116/RS, lotes de construção 01 e 02.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
2.025.969,41	1.012.954,73	5.951.897,30	5.951.897,30	6.448.279,66

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	16/09/2014	23/05/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão dos Contratos 457/2012 e 458/2012 - A BR-116/RS faz parte do corredor de escoamento entre o Brasil e o Mercosul, sendo a principal via de acesso ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de veículos, trazendo melhorias para a rodovia que atualmente está saturada pelo volume de tráfego, principalmente de caminhões.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: As principais causas relacionam-se à morosidade de obtenção da licença ambiental de instalação da obra. O IBAMA, em conjunto com a FUNAI, condicionou a liberação do referido licenciamento somente após a conclusão de uma aldeia indígena local, que foi concluída em dezembro de 2014; No que tange ao baixo rendimento da empresa de supervisão, foram instaurados processos administrativos para apuração de responsabilidade e de rescisão unilateral do contrato; DNIT/DPP/CGMAP - DNIT/SUP/RS. DNIT/CGCONT - rescisão contratual; DNIT/CGCL - apuração de responsabilidade.

Nº Contrato:	00 00949/2012
Objeto do Contrato:	Supervisão das obras de duplicação, incluindo melhoramentos para adequação de capacidade e segurança na rodovia BR-365/MG travessia urbana de Uberlândia/MG.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Paralisado
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
2.365.000,00	1.156.166,24	3.461.575,63	3.461.575,63	3.583.423,09
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	15/07/2014	02/11/2014
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Obras na BR-365/MG, importante artéria Longitudinal conectando a BR-153/MG à BR-050/MG e importante rota para o desenvolvimento do Triângulo Mineiro.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Baixo rendimento da contratada para a execução das obras, causando a paralisação do contrato de supervisão que deve ser retomado após a convocação da segunda colocada na licitação; Paralisação do contrato e consequente convocação do segundo colocado do certame licitatório; SRE/MG.				

Nº Contrato:	11 00651/2009
Objeto do Contrato:	Serviços técnicos de supervisão – BR – 158/MT
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
2.638.500,00	1.222.866,02	9.534.544,64	20.115.216,50	22.039.358,16
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	22/04/2011	19/07/2015
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Supervisão das Obras de Pavimentação da BR-158/MT. Principal via de escoamento da produção de proteína animal desta unidade federativa, ligando os municípios do leste mato-grossense aos portos do estado do Pará e à BR-070/MT, ia de ligação entre os extremos longitudinais do país.				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Houve prorrogação de prazo do contrato, uma vez que um dos contratos (km 0 ao 69,1) supervisionados foi cancelado; Novo certame licitatório para a execução do remanescente de obra; CGCL/DIREX.				

Nº Contrato:	16 00563/2014
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de consultoria para coordenação, supervisão, controle de subsídios à fiscalização das obras de duplicação da rodovia BR-470/SC, nos lotes 01 e 02 extensão de 44,87 km.
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo
Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)	

Prevista	Execução Financeira	Custo Original da Obra (Valor Contratado)	Custo da Obra - Após Aditivos de Valor	Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)
1.605.787,27	167.373,17	15.366.612,90	15.366.612,90	15.935.177,48
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	29/06/2018	29/06/2018
ANÁLISE SITUACIONAL				
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. A rodovia BR-470 apresenta uma importância estratégica para o estado de Santa Catarina, visto que permite o escoamento de produtos agropecuários da região Oeste do estado ao Porto de Navegantes, além de sua ligação à rodovia BR-101, importante eixo de integração norte/sul do estado e que por sua vez permite o acesso aos portos de Itajaí e São Francisco do Sul. (Contrato de supervisão dos contratos 16 01093/2013 e 16 00355/2014).				
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: A empresa responsável pela desapropriação só iniciou suas atividades no final de outubro/14, e ainda não há previsão para a realização do 1º Mutirão da Justiça; 1º Mutirão da Justiça para realizar as desapropriações; DPP/CGDESP/Desapropriação.				

Nº Contrato:	00 00720/2013
Objeto do Contrato:	Serviços de consultoria para supervisão das obras de duplicação, incluindo restauração e melhoramentos para adequação da capacidade e segurança da rodovia BR-280/SC
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
6.550.725,95	1.354.643,07	26.000.000,00	26.000.000,00	26.837.199,99
Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	22/02/2017	22/02/2017

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

A BR 280/SC tem grande importância no desenvolvimento da Região Sul, pois, além de interligar as rodovias mais importantes do Estado de Santa Catarina (BR-101, BR-116, BR-153, BR-158 e BR-163), constitui a principal artéria do corredor de exportação do Porto de São Francisco do Sul. A duplicação da rodovia, ao minimizar os conflitos de trânsito entre o Porto de São Francisco do Sul e o interior do Estado de Santa Catarina, incluindo os contornos rodoviários das cidades de Guaramirim e Jaraguá do Sul, trará benefícios consistentes no aumento da segurança e conforto dos usuários da rodovia, na redução do risco de acidentes e no decréscimo do tempo de viagem (com consequente diminuição dos custos do transporte rodoviário). (Contrato de supervisão do contrato 16 00614/2013 e 16 00574/2013).

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

1. O 1º Mutirão da Justiça para o pagamento das áreas a serem desapropriadas, previsto para outubro/14, só ocorreu em dezembro/14. 2. Os acréscimos à Autorização de Supressão Vegetal para atender às solicitações do IBAMA referentes às questões relacionadas ao traçado geométrico, às passagens de fauna, nascentes e acessibilidade de comunidades lindeiras , como também implantação de caminhos de serviço para acesso aos emboques leste e oeste do túnel, só foram autorizados em novembro/14; O próximo mutirão está previsto para março/15; 1. DPP/CGDESP/Desapropriação 2. IBAMA.

Nº Contrato:	22 00679/2010
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços especializados para supervisão da obra de implantação e pavimentação da rodovia BR-429/RO.

Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
13.312.485,56	874.435,06	7.548.145,94	8.257.570,49	9.791.309,63

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	04/09/2013	04/09/2015

ANÁLISE SITUACIONAL

Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato.

SUPERVISÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA RODOVIA BR-429/RO.
O Vale do Guaporé está localizado no Estado de Rondônia e faz fronteira com a Bolívia. A pavimentação busca o desenvolviemnto das comunidades do entorno,considerando que no período de chuvas a região fica intransitável em alguns meses do ano.

Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências:

Não se aplica.

Nº Contrato:	00 00602/2012
Objeto do Contrato:	Execução dos serviços de supervisão das obras de implantação e pavimentação, na rodovia BR-432/RR
Tipo de Contrato:	Supervisão
Situação do Contrato:	Ativo

Meta Financeira (no exercício de 2014) (R$)				
Prevista	**Execução Financeira**	**Custo Original da Obra (Valor Contratado)**	**Custo da Obra - Após Aditivos de Valor**	**Custo da Obra com Reajustamento (PI + R)**
33.799.427,64	961.411,58	2.889.999,74	2.809.744,09	2.994.536,39

Meta Física (no exercício de 2014)				
Prevista	**Executada**	**Unidade de Medida**	**Data de entrega da obra - Cronograma Inicial**	**Data de Entrega - Após Aditivos de Prazos**
NA	NA	km	22/03/2015	22/03/2015

ANÁLISE SITUACIONAL
Texto com apresentação, desafio, limitadores, relevância, impactos sociais e econômicos esperados com a conclusão da obra objeto do contrato. Serviços de supervisão das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-432/RR. Região com vocação para a agricultura. Por isso, há a necessidade do investimento, beneficiando os moradores, os colonos e os produtores rurais.
Causas do não cumprimento das metas e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, e respectivos responsáveis pelas providências: Contrato de Supervisão; Não se aplica.

Fonte: CGCONT/DIR/DNIT

j) Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original, a penalizar os responsáveis por esse eventual descumprimento (quando aplicável) e respectivos responsáveis pela adoção das providências;

A Coordenação-Geral de Construção – CGCONT/DIR/DNIT realiza o controle de prazos dos empreendimentos através do próprio cronograma de execução, previsto no edital de licitação.

Quanto às prorrogações de prazo, por sua vez, são realizadas de acordo com o andamento da obra, podendo ter seus prazos acrescidos ou decrescidos, conforme a quantidade de interferências que cada empreendimento apresentar. Além disso, a CGCONT/DIR/DNIT alerta mensalmente as Superintendências Regionais do DNIT acerca dos contratos que irão vencer nos próximos 90 (noventa) dias corridos, bem como os contratos que não apresentam medições processadas nos últimos 03 (três) meses.

A CGCONT/DIR/DNIT utiliza como indicadores para verificar o cumprimento dos contratos sob sua gestão o controle financeiro e o cronograma de obras, visto que a responsabilidade, para prorrogação e paralisação dos contratos, foi delegada às Superintendências Regionais do DNIT, através da Portaria nº 1.511/2014/DG.

Cabe salientar que o cronograma previsto em edital, normalmente sofre alterações, em grande parte, devido a fatores referentes a questões ambientais, desapropriações e outras interferências, que em sua grande maioria, encontram-se pendentes no momento da expedição da ordem de início dos contratos.

Diante deste contexto, com vistas a sanar tal problema, a CGCONT/DIR/DNIT solicitou em dezembro de 2013, os cronogramas financeiros para cada contratada. A análise dos cronogramas considerou a média das medições nos períodos anteriores, a similaridade com os serviços executados, as possíveis interferências (desapropriações, meio ambiente, dentre outras) e a própria capacidade da empresa de executar o valor proposto, trazendo como parâmetros outros contratos por ela executados.

Com base na análise realizada e na identificação daqueles cronogramas com inexecução superior a 15%, são emitidas notificações às empresas para que as mesmas apresentem justificativas em razão do atraso constatado, para posterior análise e adoção de providências cabíveis.

É importante ressaltar que os contratos de obra em áreas urbanas (travessias, contornos, anéis e outros) têm tendência a apresentar mais problemas como interferências e desapropriações. Por exemplo, os empreendimentos BR-381/MG, Anel de Fortaleza/CE, Ponte do Guaíba/SC, Via Expressa de Salvador/BA e BR-280/SC.

Em relação aos problemas ambientais estão mais disseminados, contudo, merecem destaque os contratos da região Norte e Centro-Oeste, em especial: BR-163/PA, BR-230/PA, BR-159/MT e BR-242/MT, em tais localizações prevalecem os problemas envolvendo a questão indígena.

Assim, conclui-se que o CGCONT/DIR/DNIT tem atuado com veemência junto as contratadas para que o cronograma de execução do empreendimento seja cumprido de acordo com edital, contudo, os supracitados fatores externos inviabilizam o bom andamento dos serviços.

k) Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial);

Esta informação consta da Tabela 7 – Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias, por contrato.

l) Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor;

Esta informação consta da Tabela 7 – Contratos de Construção e Duplicação de Rodovias, por contrato.

m) Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas, à penalização dos responsáveis por eventuais aumentos de custos (quando aplicável) e respectivos responsáveis pela adoção das providências;

A Coordenação-Geral de Construção Rodoviária – CGCONT/DIR promove diversas ações de controle com vistas a evitar danos ao erário, dentre elas destacam-se as seguintes.

A CGCONT/DIR participou da elaboração da IN nº 01/2014, que trata dos procedimentos relativos ao processo de revisão de projeto em fase de obras, onde além de delimitar fluxogramas de informações, também estabelece procedimentos como a análise de equilíbrio econômico-financeiro. Participou, ainda, da elaboração da IS nº 13/2014, que trata do recebimento de obras e, atualmente, está em desenvolvimento um novo modelo para os relatórios de supervisão e gerenciamento.

Essa Coordenação promove periodicamente visitas as obras que se encontram sob sua gestão, com o objetivo de acompanhar a execução física da obra e para sanar dúvidas relativas às revisões de projeto em fase de obras, sendo que durante o exercício de 2014, foram elaborados mais de 80 relatórios de visitas técnicas.

A CGCONT/DIR promove ainda, o acompanhamento dos cronogramas de cada contrato sob sua gestão, notificando as empresas que por ventura estejam em desacordo com o cronograma pactuado. Ressalta-se que foram instaurados diversos Processos Administrativos de Apuração de Responsabilidade – PAAR, os quais se encontram na Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações-CGCL/DIREX, para providências decorrentes que o caso requer.

Além das medidas elencadas acima, cabe destacar que a CGCONT/DIR dispõe de uma equipe específica para o gerenciamento de informações e para o acompanhamento dos contratos sob sua gestão. Essa equipe identifica quais contratos estão apresentando algum tipo de deslocamento, e os encaminha para que o Gestor tome conhecimento e adote as medidas cabíveis.

n) Outros indicadores elaborados pelo DNIT, caso em que deve ser apresentada, no Relatório de Gestão, sua descrição.

Não há conteúdo a ser declarado no exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado. Contudo, constam das fls. 34-41 os indicadores estratégicos do DNIT.

2.3. MANUTENÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

a) Texto com apresentação da manutenção de obras de artes especiais (OAE's), planejamento, resultados, desafios, limitadores;

A manutenção das Obras de Arte Especiais – OAE's apresenta dois vieses: a manutenção preventiva e a manutenção corretiva.

No tocante à manutenção preventiva, cumpre esclarecer que se concentra em serviços de pequena monta, com o objetivo de manter as condições ideais de operação das OAE's e evitar o surgimento de defeitos ou patologias mais graves. Atualmente, o Programa de Contratação, Restauração e Manutenção - PROCREMA inclui serviços como a limpeza da ponte, limpeza e desobstrução dos elementos de drenagem, recomposição e caiação de elementos de segurança (guarda-corpos e barreiras *New Jersey*) e substituição de juntas de dilatação. Encontra-se em desenvolvimento, na Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR/DIR, uma Instrução de Serviço para os novos contratos de CREMA, que estuda a revisão e a inclusão de novos serviços de manutenção dos aspectos funcionais da ponte.

Quanto à manutenção corretiva, destaca-se que ocorre quando são constatadas patologias/defeitos que necessitam de maiores intervenções. É o caso da recuperação estrutural que visa eliminar defeitos e reduzir a velocidade de degradação da ponte, com aumento de sua vida útil. A recuperação inclui serviços que visam sanar patologias, tais como: cobrimento deficiente, armadura corroída, eflorescência, ninhos de concretagem, entre outras. Normalmente, serviços de reforço estrutural e de reabilitação são executados concomitantemente aos de recuperação estrutural, aproveitando a mobilização de recursos. O reforço estrutural induz um aumento da capacidade de carga, seja em função de uma perda prévia de capacidade por dano em elementos estruturais, seja por adequação a um trem tipo superior. A reabilitação de pontes inclui, além de serviços de recuperação e reforço estrutural, aspectos funcionais que aumentam o conforto e a segurança dos usuários, como a inclusão de acostamentos, passeios, barreiras *New Jersey*, entre outros. Encontra-se em desenvolvimento Instrução de Serviço para o novo Programa de Reabilitação de Obras de Arte Especiais - PROARTE, com o intuito de promover a reabilitação de OAE's.

No que concerne à manutenção, a Coordenação de Projetos de Estruturas, vinculada a Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projeto – CGDESP/DPP, atua, principalmente, no desenvolvimento de anteprojetos e na análise e fiscalização de projetos para recuperação, reforço e reabilitação de pontes. Atualmente, 150 obras de arte especiais dispõem de projetos de recuperação, reforço e alargamento em elaboração ou em fase de licitação, distribuídos nos editais: RDC nº 233/2013-00, RDC nº 001/2014-00 e RDC nº 470/2014-00, os quais podem ser consultados através do *site* desta Autarquia.

O planejamento passa pelos novos programas de CREMA e do PROARTE, bem como pelo levantamento dos dados acerca das OAE's existentes, que será abordado mais adiante neste item, indicador "g", que trata do Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais - SGO. Dentre os desafios, pode-se citar a modelagem de programas de manutenção que seja ao mesmo tempo abrangente, com generalização de fórmulas que abordem todas as OAE's, e que mantenham a coerência técnica, sem simplificações exageradas. Como limitadores, destacam-se a falta de sistemas de informação ou bancos de dados que ajudem na elaboração de tais programas e a falta de pessoal especializado para desenvolver todas as atividades necessárias do DNIT.

b) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer a manutenção de OAEs;

Na Coordenação de Projetos de Estruturas foram identificados, os seguintes eventos/riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências:

Risco 1 - Definição de prioridades no âmbito da OAE's.

- **Fonte**: Ministério dos Transportes.
- **Causas**: Priorização de obras novas, como as do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, por exemplo, em detrimento de manutenção da malha existente.
- **Consequências**: Piora das condições das OAE's.

Risco 2 - Falta de empresas qualificadas em projetos e execução de reabilitação de OAE's.

- **Fonte**: Iniciativa Privada - Falta de engenheiros especializados.
- **Causas**: Desvalorização histórica da profissão.
- **Consequências**: Impossibilidade de contratação/perda de contratos.

c) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Avaliação dos Riscos 1 - Falta de definição de prioridades para a manutenção de OAE's. A definição de prioridades envolve os altos níveis de gerenciamento, inclusive ministerial.

- **Nível do Risco**: Alto.

Avaliação do Risco 2 - Falta de empresas qualificadas para a elaboração de projetos e execução dos serviços de reabilitação de OAE's. No caso da falta de empresas qualificadas, o problema é conjuntural.

- **Nível do Risco:** Alto

d) Respostas aos riscos que foram identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégia para mitigar o Risco 1 – Para mitigar tal risco é necessário a participação do Ministério dos Transportes quanto a importância de atender à Lei de Responsabilidade Fiscal, no que tange à preservação do patrimônio público, a qual estabelece: "*Observado o disposto no § 5º do art. 5º, a lei orçamentária e as de créditos adicionais só incluirão novos projetos após adequadamente atendidos os em andamento e contempladas as despesas de conservação do patrimônio público, nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias*".

Estratégia para mitigar o Risco 2 – Para mitigar esse risco**,** o DNIT tem buscado a participação de profissionais estrangeiros, por meio de consórcios. Com isso espera-se aumentar a competitividade e a qualidade dos produtos. Outra expectativa gerada é o aumento do interesse dos profissionais pela área de OAE's com o lançamento dos programas de manutenção.

e) Atividades de controle relacionadas à manutenção de OAE's;

Encontra-se em fase final de desenvolvimento e em fase de carregamento de dados, o Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais - SGO, que permite o monitoramento da situação das OAE's. Ele será melhor abordado neste item, indicador "g" a seguir.

f) Avaliação da capacidade da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento), relativamente às OAE's;

Atualmente a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR/DIR/DNIT, não dispõem de condições relacionadas a pessoal especializado ou de um sistema de monitorar e acompanhar as atividades relativas às OAE's. Entretanto, por ser uma demanda de elevada importância, e com o apoio da Diretoria-Geral e da Coordenação de Projetos de Estruturas, estamos trabalhando na concepção de um Programa de Recuperação de Obras de Artes Especiais - PROARTE.

O Programa prevê a elaboração de uma metodologia de avaliação das OAE's e um modelo padrão de projeto referencial para obras com mesmas características (similar a um Caderno de Encargos). A expectativa é que este programa possa otimizar os dados existentes na citada Coordenação-Geral, bem como possibilitar um incremento na elaboração de projetos até sua efetiva contratação. Com essa ação, pode-se possibilitar o acompanhamento das obras, levantamentos e priorização das demais, tornando rotineiro o processo de inspeção, cadastramento, elaboração de anteprojeto e efetiva contratação.

Quanto à capacidade da Coordenação de Projetos de Estruturas, da Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP, de gerar informações relativas a Obras de Arte Especiais - OAE, cumpre ressaltar que o SGO irá auxiliar no monitoramento, ao cadastrar a situação das OAE's. No entanto, é necessário definir uma estratégia de ações a serem tomadas em função desses dados, quanto à sistematização de procedimentos para a manutenção, recuperação, reforço e reabilitação das OAE's.

g) Texto com apresentação do sistema utilizado para cadastro e acompanhamento das OAE's;

O novo Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais - SGO – conhecido como SGO *Web* – atualiza a linguagem do sistema, bem como disponibiliza os dados na *internet*, possibilitando maior nivelamento das informações e transparência.

O sistema se encontra em fase final de desenvolvimento pelo Serviço Federal de Processamento de Dados - SERPRO, com auxílio/orientação do DNIT (Coordenação de Projetos de Estruturas, Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos - CGPLAN e Coordenação-Geral de Modernização da Informação - CGMI). Paralelamente, está sendo desenvolvido o SGO *Mobile*: um aplicativo que permite a inserção dos dados coletados em campo diretamente em um *tablet*, que, posteriormente, são enviados para validação na sede do DNIT e inclusão no SGO *Web*. Essa solução garante maior agilidade e padronização das vistorias, conforme a Norma DNIT 010/2004 – PRO, a qual fixa as condições exigíveis para a realização de inspeções em pontes e viadutos de concreto armado e protendido, podendo, também, ser aplicadas em inspeções de pontilhões e bueiros.

Desde 2012, novas vistorias para cadastro e inspeções dessas obras começaram a ser realizadas, por meio dos contratos PP-367/2012, PP-368/2012, PP-369/2012 e PP-370/2012, que dividiram o país em Lotes 1, 2, 3 e 4, respectivamente. Com o desenvolvimento e atualização do sistema e com as

novas vistorias em curso, o DNIT contará com um banco de dados importante para o gerenciamento de suas Obras de Arte Especiais - OAE.

h) N° total de OAE's (por estado e nacional);

Após a conclusão dos trabalhos de vistorias e inserção de dados no SGO - conforme citado no item anterior – o número atual de OAE's será efetivamente conhecido. Por ocasião do levantamento feito para o sistema DNITGeo, foram contabilizadas 6.662 OAE's, conforme Tabela 8 – Relação de OAE's, a seguir que demonstra a divisão dos estados brasileiros por lotes.

Tabela 8 - Relação de OAE's

Lote	Estado	Quantidade de OAE's
1	AC	65
	AM	207
	AP	79
	MA	228
	MT	191
	PA	341
	PI	165
	RO	73
	RR	143
Total Lote 1		**1.492**
2	AL	109
	BA	461
	CE	279
	ES	127
	PB	228
	PE	488
	RJ	416
	RN	133
	SE	47
Total Lote 2		**2.288**
3	DF	23
	GO	207
	MG	986
	SP	177
	TO	86
Total Lote 3		**1.479**
4	MS	201
	PR	361
	RS	540
	SC	301
Total Lote 4		**1.403**
Total Nacional		**6.662**

Fonte: CGDESP/DPP/DNIT

No entanto, para contratação das vistorias mencionadas no indicador "g", a CGPLAN/DPP estimou em 5.114 OAE's, depois de retiradas aquelas que faziam parte de outros programas (antigo PROARTE) ou que haviam sido concedidas, conforme tabela a seguir. Parte do contrato do Lote 4 (310 OAE's) foi passada à responsabilidade da Universidade Federal do Paraná - UFPR, após assinatura de convênio com aquela universidade.

Tabela 9 - Estimativa de OAE a serem vistoriadas

Lote	Quantidade de OAE's
1	716
2	1.839
3	1.356
4	893
UFPR	310
Total Nacional	**5.114**

Fonte: CGDESP/DPP/DNIT

i) N° de OAEs inventariadas, nos termos da Norma DNIT 010/2004-PRO (por estado e nacional);

Até o final do exercício de 2014, haviam sido apresentadas 2.929 vistorias, das quais 1.091 foram aprovadas pela fiscalização do DNIT. Dessas 1.091 OAE's, 900 foram cadastradas no SGO. Quanto as demais vistorias, cumpre ressaltar que encontram-se em análise.

Tabela 10 - Número de OAE's inspecionadas/vistorias aprovadas/cadastradas - até 31/12/2014

Lote	Estado	Nº de OAE's inspecionadas	Nº de Vistorias aprovadas	Nº OAE's cadastradas no SGO
1	AC	0	0	0
	AM	0	0	0
	AP	0	0	0
	MA	233	233	211
	MT	0	0	0
	PA	51	2	2
	PI	160	112	58
	RO	0	0	0
	RR	0	0	0
Total Lote 1		**444**	**347**	**271**
2	AL	128	86	86
	BA	364	112	98
	CE	111	4	4
	ES	124	124	105
	PB	0	0	0
	PE	494	16	16
	RJ	0	0	0
	RN	0	0	0
	SE	79	79	31
Total Lote 2		**1.300**	**421**	**340**
3	DF	73	20	16
	GO	203	55	35
	MG	462	54	53
	SP	15	0	0
	TO	61	13	11
Total Lote 3		**814**	**142**	**115**
4	MS	1197	64	57
	PR	0	0	0
	RS	174	117	117
	SC	0	0	0
Total Lote 4		**371**	**181**	**174**
Total Nacional		**2.929**	**1.091**	**900**

Fonte: CGDESP/DPP/DNIT

j) N° de OAE's que passaram por inspeção de rotina, nos termos Norma DNIT 010/2004-PRO, no exercício objeto das contas e no anterior (por estado e nacional);

A Tabela 11 – Número de inspeções de rotina em OAE, a seguir traz o número de vistorias realizadas por meio dos contratos PP-367/2012, PP-368/2012, PP-369/2012 e PP-370/2012.

Tabela 11 - Número inspeções de rotina em OAE's – exercícios de 2013 e 2014

Lote	Estado	Vistorias realizadas em 2014	Vistorias realizadas em 2013
1	AC	0	0
	AM	0	0
	AP	0	0
	MA	0	180
	MT	0	0
	PA	51	0
	PI	11	139
	RO	0	0
	RR	0	0
Total Lote 1		**62**	**319**
2	AL	128	0
	BA	242	122
	CE	107	0
	ES	0	76
	PB	0	0
	PE	494	0
	RJ	0	0
	RN	0	0
	SE	8	71
Total Lote 2		**979**	**269**
3	DF	28	45
	GO	48	153
	MG	388	72
	SP	15	0
	TO	9	40
Total Lote 3		**488**	**310**
4	MS	69	103
	PR	0	0
	RS	100	73
	SC	0	0
Total Lote 4		**169**	**176**
Total Nacional		**1.698**	**1.074**

Fonte: CGDESP/DPP/DNIT

k) N° de OAE's em cada estado de conservação previsto na Norma DNIT 010/2004-PRO (5 - obra sem problemas, 4 - obra sem problemas importantes, 3 – obra potencialmente problemática, 2 - obra problemática, 1 - obra crítica), por estado e nacional;

Seguem, na Tabela 12 – Classificação por estado de conservação das OAE's, abaixo, as OAE's que já tiveram suas vistorias concluídas e aprovadas, em 2014. Cabe ressaltar que a ponte localizada na BR-030/BA, km 233,189 estava em recuperação quando da realização da vistoria e não teve Nota Técnica atribuída.

Tabela 12 - Classificação por estado de conservação das OAE's (Norma DNIT nº 10/2004-PRO)

Lote	Estado	Nota Técnica 1	Nota Técnica 2	Nota Técnica 3	Nota Técnica 4	Nota Técnica 5
1	AC	0	0	0	0	0
	AM	0	0	0	0	0
	AP	0	0	0	0	0
	MA	0	10	60	135	28
	MT	0	0	0	0	0
	PA	0	1	1	0	0
	PI	0	7	35	53	17
	RO	0	0	0	0	0
	RR	0	0	0	0	0
Total Lote 1		**0**	**18**	**96**	**188**	**45**
2	AL	0	2	28	22	34
	BA	1	34	34	38	4
	CE	0	4	0	0	0
	ES	0	10	48	39	27
	PB	0	0	0	0	0
	PE	2	14	0	0	0
	RJ	0	0	0	0	0
	RN	0	0	0	0	0
	SE	0	0	20	16	43
Total Lote 2		**3**	**64**	**130**	**115**	**108**
3	DF	0	0	5	10	5
	GO	0	1	29	4	21
	MG	0	1	21	31	1
	SP	0	0	0	0	0
	TO	0	0	7	4	2
Total Lote 3		**0**	**2**	**62**	**49**	**29**
4	MS	0	0	40	21	3
	PR	0	0	0	0	0
	RS	0	3	94	18	2
	SC	0	0	0	0	0
Total Lote 4		**0**	**3**	**134**	**39**	**5**
Total Nacional		**3**	**87**	**422**	**391**	**187**

Legenda Nota de Avaliação (Norma DNIT 010/2004 – PRO):
Nota 1 – Obra Crítica
Nota 2 – Obra Problemática
Nota 3 – Obra Potencialmente Problemática
Nota 4 – Obra sem Problemas Importantes
Nota 5 – Obra sem Problemas

Fonte: CGDESP/DPP/DNIT

l) N° de OAE's em que o estado de conservação é desconhecido, por estado e nacional;

Conforme já mencionado, somente após a conclusão dos trabalhos de vistorias e a inserção de dados no SGO, será conhecido o número atual de OAE's. Utilizando as quantidades estimadas pela CGPLAN/DPP (indicador "h") e descontando as vistorias já entregues (estejam elas aprovadas ou em processo de análise/retificação), tem-se os números a seguir:

Tabela 13 - Número de OAE's em que estado de conservação é desconhecido

Lote	Quantidade de OAE's	Vistorias em análise/retificação	Vistorias concluídas e aprovadas	OAE's com notas desconhecidas
1	716	97	347	272
2	1.839	879	421	539
3	1.356	669	142	545
4	893	189	181	523
UFPR	310	-	-	310
Total Nacional	**5.114**	**1.834**	**1.091**	**2.189**

Fonte: CGDESP/DPP/DNIT

m) N° de OAE's em estado crítico ou problemático, conforme Norma DNIT 010/2004-PRO, objeto de intervenção (etapa da intervenção) no exercício, por estado e nacional;

De acordo com o citado nos indicadores anteriores, somente após a conclusão dos trabalhos de vistorias e a inserção de dados no Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais - SGO, será conhecido o número atual de OAE's. Entretanto, cabe informar que durante o exercício de 2014, seis OAE foram objetos de obras emergenciais, sendo dessas: 01 (uma), na BR 230 – PA; 02 (duas), na BR – 354/RJ e na BR – 356/RJ; 02 (duas), na BR – 158/386/RS e na BR – 287/RS; 01 (uma), na BR – 429/RO.

Cumpre destacar que na Coordenação de Projetos de Estruturas, da Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP, durante o exercício de 2014, encontra-se em vigor três contratos, os quais têm como objeto a contratação de Projetos de Engenharia para Recuperação, Reforço e Reabilitação de Obras de Arte Especiais – OAE's, em estado crítico ou problemático, conforme Norma DNIT 010/2004-PRO. Esses 03 (três) contratos contemplam 157 OAE's, distribuídas conforme Tabela 14 – Contratação de projetos de OAE's – estado crítico ou problemático, abaixo:

Tabela 14 - Contratação de projetos de OAE's - Estado crítico ou problemático

Edital	Lotes	UF	Nº de OAE's
RDC nº 233/13	1	PI	1
	2	BA	11
	3	BA	10
	4	BA	2
	5	BA	6
	6	BA	9
	7	MG	5
	8	GO	1
	9	GO	1
	10	RJ	7
	11	RS	3
RDC nº 001/14	1	CE	8
	2	CE	5

	3	PI	12
	4	PA	1
	5	RR	2
	6	GO	3
	7	GO	8
RDC nº 470/14	1	MG	3
	2	MG	1
	3	MG	14
	4	MG	3
	5	MG	1
	6	SP	2
	7	RS	9
	8	PE	1
	9	AL	16
	10	AL	9
	11	PR	3
Total			**157**

Fonte: CGDESP/DPP/DNIT

n) Para cada OAE objeto de intervenção no exercício, informar, listando-as por unidade da Federação:

i. custo da intervenção;

ii. cronograma de execução das obras, inicialmente previsto e efetivamente realizado;

Informações constantes da Tabela 15 – OAE objeto de intervenção no exercício de 2014, a seguir.

Tabela 15 - OAE objeto de intervenção em 2014

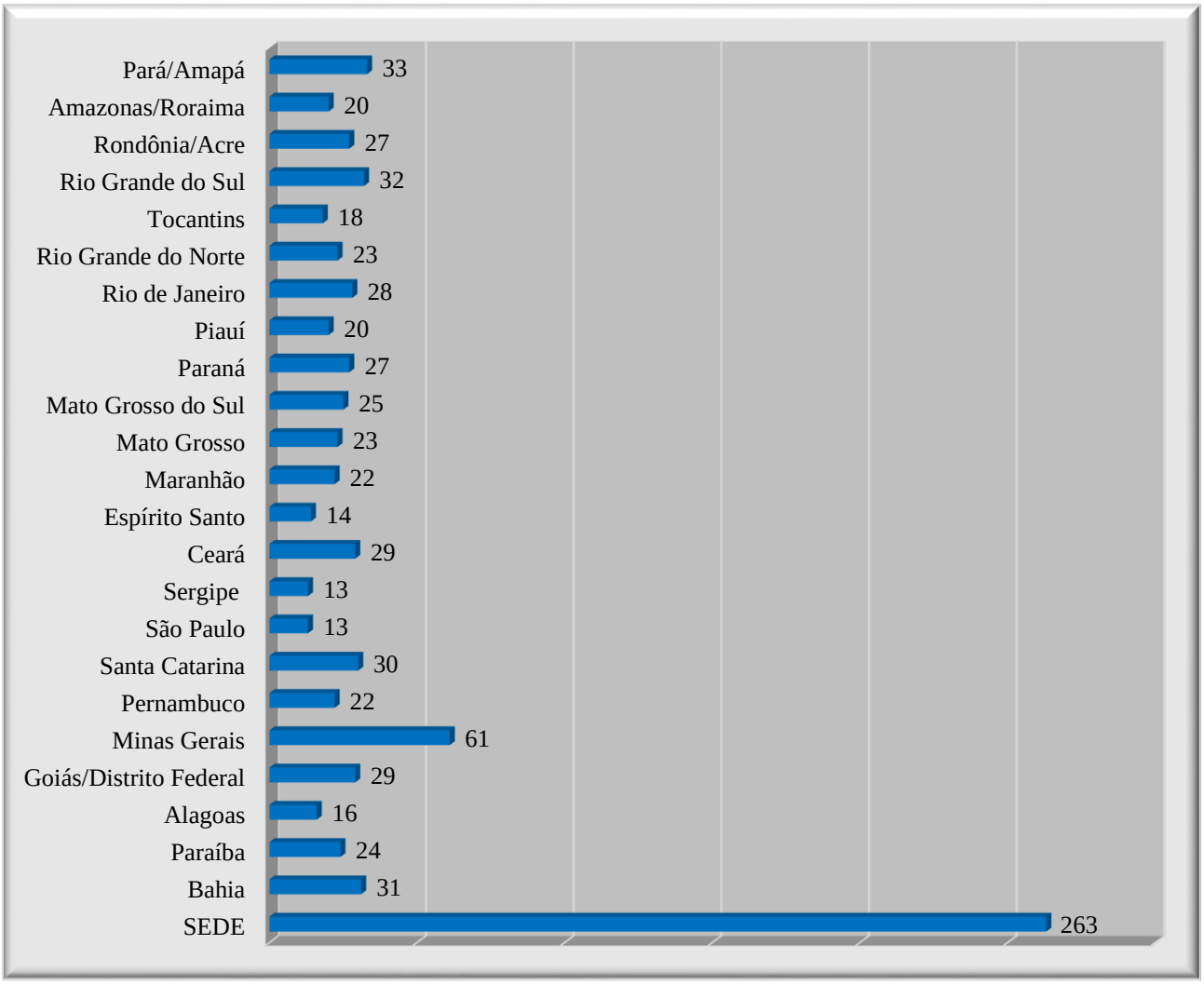
OBRAS EMERGENCIAIS - 2014 - RECUPERAÇÕES DE PONTES						
BR	**Contrato**	**Objeto**	**Segmento**	**Data**		**Valor Contrato**
				Início	**Fim**	
Emergências - 2ª Superintendência (PA/AP)						
230	02.1004/2014	Recuperação da Ponte sobre o Rio Arataú e execução de acesso para instalação de ponte do exército do tipo LSB	Km 390,70	27/10/2014	24/04/2015	R$ 3.236.797,00
Emergências - 7ª Superintendência (RJ)						
354	07.652/2014	Recuperação de Ponte	Km 11,4	24/06/2014	20/12/2014	R$ 3.532.317,56
356	07.0314/2014	Recuperação e Reforço Estrutural de OAE	Km 11,8	13/03/2014	08/09/2014	R$ 893.046,76
Emergências - 10ª Superintendência (RS)						
158/386	10.0705/2014	Recuperação de Ponte Rio Uruguai	km 0,00	02/07/2014	28/12/2014	R$ 7.814.230,00
287	148/2015	Projeto executivo reconstrução de Ponte sobre Várzea do Rio Toropi	km 313,5	26/12/2014	23/06/2015	R$ 7.393.170,00
Emergências - 22ª Superintendência (RO/AC)						
429	22.0545/2014	Reconstrução de Pontes de Madeira Existentes	Km 115,98 - Km 173,99 e Km 147,32	26/05/2014	21/11/2014	R$ 969.953,83
Total Nacional						**23.839.515,15**

Fonte: CGMRR/DIR/DNIT

o) N° de engenheiros e supervisores das UL's capacitados para fiscalização das intervenções e para realização ou fiscalização de inspeções em OAEs, por estado e nacional;

Segue, abaixo, Gráfico 17 – Quadro de engenheiro civil (Sede e Superintendências), com lotação na Sede do DNIT, em Brasília-DF, bem como nas Superintendências Regionais, compreendendo o total de 843 engenheiros.

Gráfico 17 - Quadro de engenheiro civil (Sede e Superintendências)



Fonte: CGRH/DNIT

Cumpre informar que foram realizados, pela Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projeto – CGDESP/DPP/DNIT, curso de Obra de Arte Especial, em conjunto com o Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR/DNIT, no qual foram capacitados 69 servidores, entre analistas e técnicos.

p) Outros indicadores elaborados pelo DNIT.

Não há conteúdo a ser declarado no exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado. Contudo, constam das fls. 34-41 os indicadores estratégicos do DNIT.

2.4. SINALIZAÇÃO VIÁRIA

a) Texto com apresentação do programa, seus principais resultados, desafios, limitadores;

O Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-LEGAL consiste em implantar e manter sinalização horizontal, vertical e suspensa, dispositivos auxiliares de segurança viária e serviços relacionados à área de engenharia de trânsito. O Programa BR-LEGAL veio substituir os programas anteriores referentes a área de sinalização e segurança rodoviária, quais sejam: Programa de Sinalização Rodoviária - PROSINAL e Programa de Defensas Metálicas nas Rodovias Federais – PRODEFENSAS, concluídos em 2012.

O Programa BR-Legal foi elaborado pelo DNIT, através da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT, área vinculada a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária/DIR, com a proposta de modalidade de Regime Diferenciado de Contração - RDC, na forma de contratação integrada, na qual o próprio executor dos serviços é responsável pela elaboração do projeto. Isso estabelece um novo marco para o setor, sendo que a empresa contratada será responsável pela elaboração dos projetos, execução dos serviços e pela manutenção e conservação estruturada da sinalização rodoviária, definindo padrões mínimos de desempenho, introduzindo o conceito de performance na execução dos serviços.

O Programa BR-Legal está avaliado em cerca de R$ 4 bilhões, para os 5 (cinco) anos de contrato, e o resultado pretendido é a padronização da sinalização rodoviária implantada, a implantar e a manter nas rodovias federais, independentemente da localização geográfica regional da rodovia, aplicando-se soluções de engenharia na sinalização ostensiva, turística e rotineira.

Os 59.541,33 km de rodovias federais incluídas no Programa BR-Legal, divididos em 115 lotes, foram objeto de diversos certames licitatórios que vem ocorrendo desde segundo semestre de 2012. Os últimos editais foram publicados no segundo semestre de 2014. O prazo dos contratos é de 5 (cinco) anos a partir da ordem de início. O Programa BR-Legal deverá estar concluído até 2020.

Até dezembro de 2014, foram assinados 90 contratos, o que corresponde a aproximadamente 50.192 km. Outros 21 contratos têm previsão de serem assinados em 2015, totalizando 9.349,33 km. Foram aprovados 27.955 km de projetos básicos de sinalização e 16.127 km de projetos executivos. Até o final de 2014, foram sinalizados 4.358 km de rodovias com sinalização horizontal, 1.260 km com sinalização vertical e 1.418 km com dispositivos de segurança do tipo defensas.

b) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer o programa de sinalização viária;

A Tabela 16 – Eventos ou riscos-chaves – Programa BR-Legal, abaixo, apresenta os riscos internos e externos, que impactaram nos resultados do Programa BR-Legal, bem como as medidas mitigadoras identificadas pela CGPERT/DNIT para sanar tais riscos. Na referida tabela estão contemplados os indicadores “b”, “c” e “d”, deste item 2.4 – Sinalização Viária.

Tabela 16 - Eventos ou riscos-chave – Programa BR-Legal

Item	Riscos	Nível do Risco				Causa/Motivo	Estratégia para Mitigação dos Riscos
	Riscos Externos	Gravidade	Urgência	Tendência	Média		
1	Descolamento de cronograma de elaboração do projeto.	1	1	3	2	O mercado de empresas voltadas a área de sinalização e segurança rodoviária não adotava o padrão de projeto inovador imposto pelo Programa BR-Legal.	1 - A CGPERT promoveu reuniões de discursões do problema e busca de alternativas com a Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito - ABEETRANS, que congrega as empresas detentoras dos contratos do Programa BR-Legal; 2 - Prorrogação do prazo de entrega dos projetos; 3 - Atuação direta junto aos projetistas da equipe técnica da CGPERT.
Riscos Internos		**Nível do Risco**				**Causa/Motivo**	**Estratégia para Mitigação dos Riscos**
2	Gestão dos recursos orçamentários em área distinta da gestora do Programa BR-Legal.	1	1	1	1	Atualmente, a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR é a gestora dos recursos do Programa BR-Legal. Ocorreram problemas quanto aos recursos relativos ao Programa BR-Legal que foram disponibilizados para outros contratos relativos a manutenção da malha rodoviária federal.	Foram efetivadas tratativas com a DIR, a qual encaminhou às Superintendências Regionais - SR/DNIT e à CGMRR/DIR solicitando que a CGPERT tivesse anuência sobre os remanejamentos de recursos referentes ao BR-Legal.
3	Falta de treinamento dos servidores do DNIT.	1	2	3	2	Falta de informação dos servidores do DNIT, nas SR's e Sede, para implementação do Programa BR-Legal.	1 - A CGPERT promoveu treinamento mediante termo de cooperação, com a UFSC, de Auditoria de Segurança Viária, como capacitação, dirigido aos servidores, foram oferecidas 80 vagas; 2 - A CGPERT promoveu o *workshop* e cursos de capacitação voltados para a segurança rodoviária.

4	Atraso de cronograma na análise dos projetos.	1	1	3	2	Dificuldades operacionais junto às SR's e Sede do DNIT.	1 - Foram efetuadas tratativas com a DIR, a qual encaminhou memorando-circular às SR's solicitando prioridade no cumprimento dos prazos de aceite dos projetos do Programa BR-Legal, e designou a CGPERT como responsável pela convocação das reuniões técnicas referentes aos projetos do Programa; 2 - A CGPERT elaborou Instrução de Serviço que através do Guia prático aborda os temas atinentes ao Programa, servindo de referência para a gestão contratual e a fiscalização dos serviços contratados.
5	Baixa capacidade de gerar informações.	1	1	3	2	Necessidades de informações gerenciais referentes ao Programa BR-Legal.	1 - Desenvolvimento do SIOR; 2 - Contratação de gerenciamento do Programa BR-Legal, tratada no processo nº 50.600.027207/2013-63.
6	Deficiências estruturais do DNIT.	2	2	3	2	Não cumprimento dos contratos em relação a execução do projeto e da manutenção pela contratada.	Contratação de supervisão, tratada no processo nº 50.600.068205/2014-13.

Legenda:
Gravidade: Atual grau de impacto na eficácia das ações (1 - Alto, 2 - Médio, 3 - Baixo).
Urgência: Atual prazo no qual é afetada a eficácia das ações (1 - Alto, 2 - Médio, 3 - Baixo).
Tendência: Cenário de evolução de iniciativas para a melhoria da eficácia das ações (1 - Cenário desfavorável e/ou não há iniciativas, 2 - Cenário moderado e/ou iniciativas incipientes, 3 - Cenário favorável e/ou iniciativas em andamento).
Média: Média das três avaliações.

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

c) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Cabe ressaltar que a avaliação dos riscos-chave identificados no âmbito da CGPERT/DIR/DNIT está contemplada na Tabela 16 – Eventos ou riscos-chaves – Programa BR-Legal, deste item 2.4 – Sinalização Viária, indicador "b".

d) Respostas aos riscos que foram identificados (estratégias para mitigá-los);

As informações deste indicador estão contempladas na Tabela 16 – Eventos ou riscos-chaves – Programa BR-Legal, apresentada neste item 2.4 – Sinalização Viária, indicador "b".

e) Atividades de controle relacionadas ao programa de sinalização viária;

Atualmente, de posse das ferramentas disponíveis no DNIT, a CGPERT possui capacidade limitada de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível a contendo, pois as informações são consolidadas através de planilhas formato da ferramenta *Microsoft Excel* materializadas pelos servidores da CGPERT, cujas informações são retiradas do Sistema de Acompanhamento de Contratos – SIAC, quanto ao desempenho contratual físico e financeiro.

Para implementação de controles mais apropriados, está em formatação edital de Supervisão, através do Processo nº 50600.068205/2014-13 e Gerenciamento para o Programa BR-Legal, através do Processo nº 50600.027207/2013-63. Tal contratação será necessária ainda para acompanhamento da implantação das soluções aplicadas com apoio à fiscalização nas Superintendências Regionais do DNIT, acompanhamento da evolução das soluções aplicadas, verificação da redução dos acidentes, através do monitoramento de índices estatísticos, durante o andamento do programa, e de promoção de ações continuadas durante o andamento do programa visando resultados cada vez mais satisfatórios.

As atividades relativas a esses controles e informação dos contratos serão implementadas de duas formas:

- ✓ Relatórios de supervisão mensais, enviados pelas empresas supervisoras que atuarão juntamente às Superintendências Regionais do DNIT;

- ✓ Compilação, gerenciamento e complementação de dados (encaminhados pela Supervisões Regionais) pela Gerenciadora do Programa, que irá analisar o desempenho das empresas responsáveis pelo Programa, quanto a verificação da execução dos serviços referentes à implantação da sinalização e dispositivos de segurança; além, também, da parcela correspondente à manutenção/conservação do segmento rodoviário.

Ainda, de forma a suprir essa deficiência, o DNIT está desenvolvendo um Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR, com o apoio dos analistas do Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS, da Universidade Federal de Santa Catariana - UFSC, mediante termo de cooperação.

O desenvolvimento do SIOR está sendo acompanhado por técnicos da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT, assim como por técnicos da Coordenação-Geral de Modernização e Informática – CGMI/DIREX/DNIT.

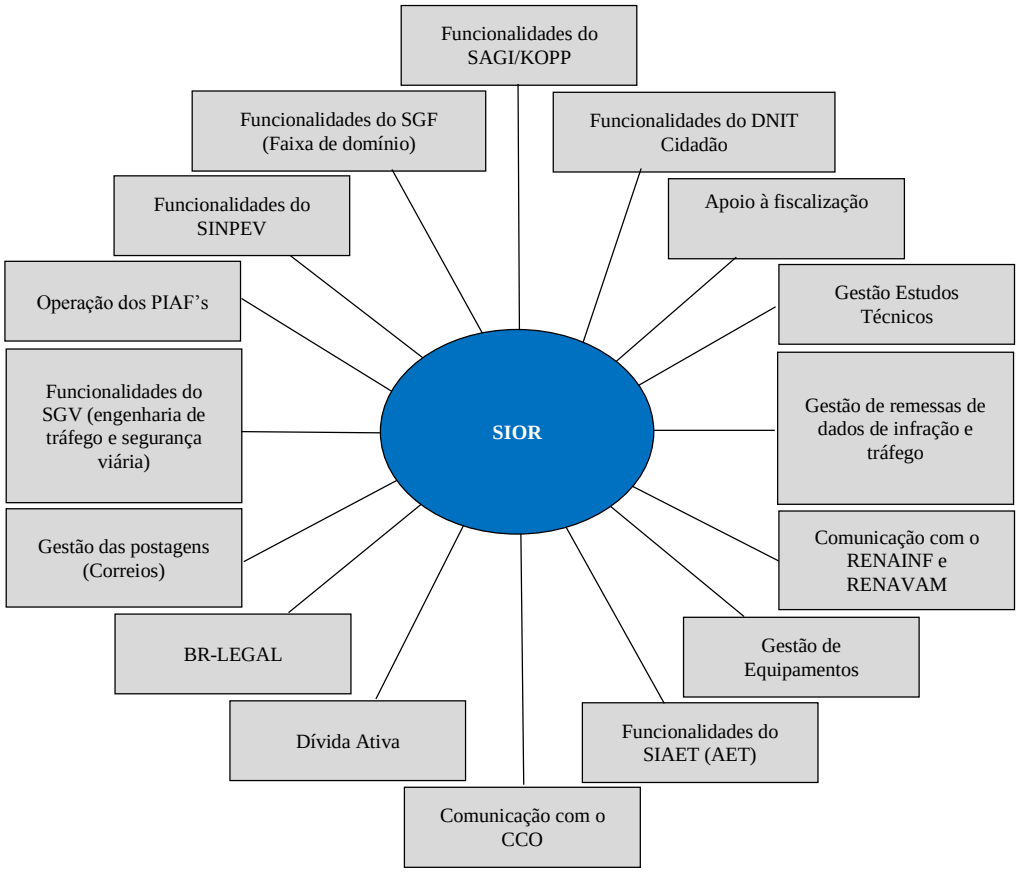
Inicialmente, o SIOR está sendo desenvolvido, prioritariamente, para processar as infrações de trânsito no âmbito do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV. Entretanto, o DNIT vislumbrou o SIOR como um sistema de informação capaz de abarcar, além do processamento das infrações de trânsito no âmbito do PNCV, as funcionalidades dos principais

sistemas utilizados pela CGPERT, no qual um dos módulos está sendo desenvolvido para o Programa BR-LEGAL.

O SIOR figura como um sistema de informação integrado, composto por um conjunto de componentes inter-relacionados trabalhando juntos para coletar, recuperar, processar, armazenar e distribuir informações, com a finalidade de facilitar o planejamento, o controle, a coordenação, a análise e o processo decisório.

Esquematicamente, o SIOR pode ser traduzido, conforme Figura 3, abaixo, ficando demonstrado que o Programa BR-LEGAL faz parte do seu escopo.

Figura 3 - Estrutura e Funcionalidades do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR



Fonte: CGPERT/DIR

f) Avaliação da capacidade da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento);

Atualmente, de posse das ferramentas disponíveis no DNIT, a CGPERT/DIR/DNIT possui capacidade limitada de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível a contendo, pois as informações são consolidadas através de planilhas formato da ferramenta *Microsoft Excel* materializadas pelos servidores da CGPERT/DIR/DNIT, cujas informações são retiradas do Sistema de Acompanhamento de Contratos – SIAC, quanto ao desempenho contratual físico e financeiro.

g) Tabela, para cada BR, por estado e consolidada nacional, com as metas (física e financeira) de sinalização viária previstas e executadas, para o exercício, as causas do seu não cumprimento e as providências que serão adotadas para resolver os problemas, com respectivos responsáveis;

Tabela 17 - Tabela com as metas de sinalização viária - Física

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - MINAS GERAIS															
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km inicial**	**km final**	**Extensão BR legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de Segurança**
1	**MG**	**TT-399/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**SITRAN/MG**	BR-	040	533,1	535,7	2,60	**95,88**	**0**	**24,93**	-	-	-
						BR-	040	535,7	543,9	8,20				-	-	-
						BR-	040	543,9	563,5	19,60				-	-	-
						BR-	040	563,5	597,8	34,30				-	-	-
						BR-	040	597,8	611,7	13,90				-	-	-
						BR-	040	611,7	615,6	3,90				-	-	-
						BR-	040	615,6	617,4	1,80				-	-	-
						BR-	040	617,4	629,5	12,10				-	-	-
						BR-	120	587,5	596,3	8,80				-	-	-
						BR-	120	596,3	602,0	5,70				-	-	-
						BR-	120	602,0	618,7	16,70				-	-	-
						BR-	120	618,7	632,1	13,40				-	-	-
						BR-	120	632,1	642,1	10,00				-	-	-
						BR-	120	642,1	648,1	6,00				-	-	-
						BR-	120	648,1	671,3	23,20				-	-	-

						BR-	262	0,0	10,2	10,20				-	-	-
						BR-	262	10,2	15,3	5,10				-	-	-
						BR-	262	15,3	29,0	13,70				-	-	-
						BR-	262	29,0	36,4	7,40				-	-	-
						BR-	262	36,4	50,8	14,40				-	-	-
						BR-	262	50,8	67,8	17,00				-	-	-
						BR-	262	67,8	72,2	4,40				-	-	-
						BR-	262	72,2	96,0	23,80				-	-	-
						BR-	262	96,0	116,4	20,40				-	-	-
						BR-	262	116,4	121,4	5,00				-	-	-
						BR-	262	121,4	147,9	26,50				-	-	-
						BR-	262	147,9	172,2	24,30				-	-	-
						BR-	262	172,2	185,3	13,10				-	-	-
						BR-	262	185,3	196,4	11,10				-	-	-
						BR-	262	309,2	312,5	3,30				-	-	-
						BR-	262	312,5	316,5	4,00				-	-	-
						BR-	262	316,5	319,8	3,30				-	-	-
						BR-	262	319,8	327,9	8,10				-	-	-
						BR-	262	330,5	331,8	1,30				-	-	-
						BR-	262	331,8	332,9	1,10				-	-	-
						BR-	356	0,0	4,7	4,70				-	-	-
						BR-	356	4,7	8,0	3,30				-	-	-
						BR-	356	27,6	50,2	22,60				-	-	-

						BR-	356	50,2	75,2	25,00				-	-	-
						BR-	356	75,2	90,2	15,00				-	-	-
						BR-	356	90,2	108,2	18,00				-	-	-
						BR-	381	267,5	286,7	19,20				-	-	-
						BR-	381	286,7	325,8	39,10				-	-	-
						BR-	381	325,8	330,2	4,40				-	-	-
						BR-	381	330,2	335,7	5,50				-	-	-
						BR-	381	335,7	351,7	16,00				-	-	-
						BR-	381	351,7	384,2	32,50				-	-	-
						BR-	381	384,2	394,7	10,50				-	-	-
						BR-	381	394,7	401,2	6,50				-	-	-
						BR-	381	401,2	431,8	30,60				-	-	-
						BR-	381	431,8	460,7	28,90				-	-	-
						BR-	482	206,7	235,7	29,00				-	-	-
2	**MG**	**TT-400/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**SINALMIG**	BR-	040	423,7	446,0	22,30	**29,67**	**0**	**25,22**	-	-	-
						BR-	040	446,0	448,0	2,00				-	-	-
						BR-	040	448,0	471,2	23,20				-	-	-
						BR-	040	471,2	473,2	2,00				-	-	-
						BR-	040	473,2	508,6	35,40				-	-	-
						BR-	040	508,6	533,1	24,50				-	-	-
						BR-	135	501,4	583,7	82,30				-	-	-
						BR-	135	583,7	602,0	18,30				-	-	-
						BR-	135	602,0	623,7	21,70				-	-	-

						BR-	135	623,7	624,4	0,70				-	-	-
						BR-	135	624,4	669,2	44,80				-	-	-
						BR-	135	0,0	11,6	11,60						
						BR-	259	347,6	387,6	40,00				-	-	-
						BR-	259	452,0	459,1	7,10				-	-	-
						BR-	259	459,1	536,6	77,50				-	-	-
						BR-	259	536,6	549,3	12,70				-	-	-
						BR-	262	353,4	369,4	16,00				-	-	-
						BR-	262	369,4	377,2	7,80				-	-	-
						BR-	262	377,2	401,3	24,10				-	-	-
						BR-	262	401,3	402,5	1,20				-	-	-
						BR-	262	402,5	413,0	10,50				-	-	-
						BR-	262	413,0	430,9	17,90				-	-	-
						BR-	262	430,9	436,4	5,50				-	-	-
						BR-	262	436,4	476,2	39,80				-	-	-
						BR-	262	476,2	490,6	14,40				-	-	-
						BR-	262	490,6	521,7	31,10				-	-	-
						BR-	262	521,7	541,1	19,40				-	-	-
						BR-	262	541,1	564,4	23,30				-	-	-
						BR-	494	0,0	12,6	12,60				-	-	-
						BR-	494	12,6	30,2	17,60				-	-	-
3	**MG**	**TT-401/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**ASEL**	BR-	146	29,2	39,3	10,10	**100**	**100**	**29,71**	45,05%	0,00%	SUP
						BR-	146	39,3	79,4	40,10				46,04%	0,00%	97,36%

						BR-	146	79,4	99,8	20,40				44,91%	0,00%	94,91%
						BR-	146	99,8	152,8	53,00				38,56%	0,00%	96,19%
						BR-	262	564,4	576,9	12,50				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	576,9	588,0	11,10				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	588,0	628,9	40,90				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	628,9	675,8	46,90				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	675,8	685,6	9,80				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	685,6	727,1	41,50				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	727,1	746,0	18,90				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	746,0	763,1	17,10				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	763,1	792,8	29,70				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	792,8	797,0	4,20				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	803,3	871,0	67,70				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	871,0	893,0	22,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	262	893,0	906,0	13,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	050	133,3	174,0	40,70				SUP	SUP	SUP
						BR-	050	174,0	180,3	6,30				SUP	SUP	SUP
						BR-	050	180,3	199,6	19,30				SUP	SUP	SUP
						BR-	050	199,6	207,3	7,70				SUP	SUP	SUP
4	**MG**	**TT-402/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**ASTECA**	BR-	050	0,0	22,0	22,00	**100**	**67,01**	**37,01**	SUP	SUP	SUP
						BR-	050	22,0	40,0	18,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	050	40,0	68,9	28,90				0,00%	0,00%	SUP
						BR-	050	74,0	133,3	59,30				0,00%	0,00%	SUP

						BR-	050	0,0	15,8	15,80				SUP	SUP	SUP
						BR-	050	0,0	1,3	1,30				SUP	SUP	SUP
						BR-	365	470,9	520,2	49,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	520,2	523,4	3,20				0,00%	0,00%	SUP
						BR-	365	523,4	541,2	17,80				20,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	541,2	576,0	34,80				20,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	576,0	607,3	31,30				20,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	607,3	610,8	3,50				SUP	SUP	SUP
						BR-	365	610,8	614,7	3,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	614,7	619,8	5,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	619,8	655,8	36,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	655,8	688,0	32,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	688,0	708,9	20,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	365	708,9	751,6	42,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	452	58,4	91,8	33,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	452	173,4	200,7	27,30				SUP	SUP	SUP
						BR-	452	200,7	202,3	1,60				SUP	SUP	SUP
						BR-	452	202,3	224,4	22,10				SUP	SUP	SUP
5	**MG**	**TT-403/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**		BR-	153	0,0	4,1	4,10	**49,62**	**0**	**13,84**	-	-	-
						BR-	153	4,1	34,3	30,20				-	-	-
						BR-	153	34,3	58,0	23,70				-	-	-
						BR-	153	58,0	108,1	50,10				-	-	-
						BR-	153	108,1	129,9	21,80				-	-	-

						BR-	153	129,9	147,7	17,80				-	-	-
						BR-	153	147,7	165,7	18,00				-	-	-
						BR-	153	165,7	197,1	31,40				-	-	-
						BR-	153	197,1	210,1	13,00				-	-	-
						BR-	153	210,1	246,7	36,60				-	-	-
						BR-	364	72,1	142,1	70,00						
						BR-	364	142,1	144,1	2,00				-	-	-
						BR-	364	144,1	153,1	9,00				-	-	-
						BR-	364	153,1	179,1	26,00				-	-	-
						BR-	364	179,1	194,1	15,00				-	-	-
						BR-	365	751,6	753,2	1,60				-	-	-
						BR-	365	753,2	793,4	40,20				-	-	-
						BR-	365	793,4	825,7	32,30				-	-	-
						BR-	365	825,7	863,1	37,40				-	-	-
						BR-	365	863,1	872,6	9,50				-	-	-
24	**MG**	**TT-929/13**	**12/02/2014**	**17/01/2019**	**Consórcio RDC IV SITRAN/STRATA**	BR-	116	609,1	637,0	27,90	**0**	**0**	**2,64**	-	-	-
						BR-	116	637,0	652,5	15,50				-	-	-
						BR-	116	652,5	704,2	51,70				-	-	-
						BR-	116	704,2	738,1	33,90				-	-	-
						BR-	116	738,1	746,5	8,40				-	-	-
						BR-	116	746,5	766,7	20,20				-	-	-
						BR-	116	766,7	774,4	7,70				-	-	-
						BR-	116	774,4	816,0	41,60				-	-	-

						BR-	116	816,0	818,1	2,10				-	-	-
						BR-	120	744,8	759,9	15,10				-	-	-
						BR-	267	7,7	62,0	54,30				-	-	-
						BR-	356	211,8	263,8	52,00				-	-	-
						BR-	356	263,8	287,8	24,00				-	-	-
						BR-	393	0,0	27,4	27,40				-	-	-
						BR-	393	27,4	45,7	18,30				-	-	-
						BR-	482	30,0	58,9	28,90				-	-	-
25	**MG**	**TT-930/13**	**10/01/2014**	**15/12/2018**	**Consórcio SIGMA/SITRAN**	BR-	116	374,1	387,7	13,60	**100**	**0**	**15,02**	-	-	-
						BR-	116	387,7	407,0	19,30				-	-	-
						BR-	116	407,0	410,0	3,00				-	-	-
						BR-	116	410,0	414,5	4,50				-	-	-
						BR-	116	414,5	423,4	8,90				-	-	-
						BR-	116	423,4	471,3	47,90				-	-	-
						BR-	116	471,3	487,3	16,00				-	-	-
						BR-	116	487,3	521,6	34,30				-	-	-
						BR-	116	521,6	524,6	3,00				-	-	-
						BR-	116	524,6	527,7	3,10				-	-	-
						BR-	116	527,7	529,4	1,70				-	-	-
						BR-	116	529,4	563,4	34,00				-	-	-
						BR-	116	563,4	590,5	27,10				-	-	-
						BR-	116	590,5	609,1	18,60				-	-	-
						BR-	259	0,0	7,7	7,70						

						BR-	259	0,0	6,2	6,20				-	-	-
						BR-	259	6,2	43,1	36,90				-	-	-
						BR-	259	43,1	85,0	41,90				-	-	-
						BR-	259	85,0	132,6	47,60				-	-	-
						BR-	259	132,6	157,0	24,40				-	-	-
						BR-	259	157,0	171,6	14,60				-	-	-
						BR-	381	155,4	164,1	8,70				-	-	-
						BR-	381	164,1	203,4	39,30				-	-	-
						BR-	381	203,4	228,6	25,20				-	-	-
						BR-	381	228,6	253,3	24,70				-	-	-
						BR-	381	253,3	255,1	1,80				-	-	-
						BR-	381	255,1	267,5	12,40				-	-	-
						BR-	381	0,0	6,6	6,60				-	-	-
						BR-	458	97,2	147,2	50,00				-	-	-
						BR-	474	0,0	17,4	17,40				-	-	-
						BR-	474	17,4	30,9	13,50				-	-	-
						BR-	474	30,9	36,2	5,30				-	-	-
						BR-	474	36,2	63,9	27,70				-	-	-
						BR-	474	63,9	86,7	22,80				-	-	-
						BR-	474	86,7	106,7	20,00				-	-	-
						BR-	474	118,6	127,9	9,30				-	-	-
						BR-	474	127,9	149,2	21,30				-	-	-
26	**MG**	**TT-931/13**	**02/04/2014**	**07/03/2019**	**RODOPLEX**	BR-	116	0,0	25,2	25,20	**0**	**0**	**2**	-	-	-

						BR-	116	25,2	40,5	15,30				-	-	-
						BR-	116	40,5	73,9	33,40				-	-	-
						BR-	116	73,9	117,3	43,40				-	-	-
						BR-	116	117,3	179,3	62,00				-	-	-
						BR-	116	179,3	207,1	27,80				-	-	-
						BR-	116	207,1	255,0	47,90				-	-	-
						BR-	116	255,0	276,1	21,10				-	-	-
						BR-	116	276,1	306,5	30,40				-	-	-
						BR-	116	306,5	337,0	30,50				-	-	-
						BR-	116	337,0	374,1	37,10				-	-	-
						BR-	367	61,6	102,6	41,00				-	-	-
						BR-	367	102,6	152,9	50,30				-	-	-
						BR-	367	152,9	217,6	64,70				-	-	-
						BR-	367	217,6	291,6	74,00				-	-	-
27	**MG**	**TT-932/13**	**12/02/2014**	**17/01/2019**	**Consórcio TRANSINAL/NASMAN**	BR-	251	795,9	880,1	84,20	**100**	**0**	**8,62**	-	-	-
						BR-	251	880,1	905,6	25,50				-	-	-
						BR-	251	905,6	972,1	66,50				-	-	-
28	**MG**	**TT-933/13**	**12/02/2014**	**17/01/2019**	**ASEL**	BR-	135	0,0	22,6	22,60	**98,22**	**21,99**	**13,79**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	135	127,4	137,4	10,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	135	368,6	417,3	48,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	135	417,3	441,5	24,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	135	441,5	501,4	59,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	251	197,3	250,0	52,70				-	-	-

						BR-	251	250,0	314,2	64,20				-	-	-
						BR-	251	314,2	349,8	35,60				-	-	-
						BR-	251	349,8	438,0	88,20				-	-	-
						BR-	251	438,0	481,8	43,80				-	-	-
						BR-	251	481,8	504,7	22,90				-	-	-
						BR-	251	504,7	526,1	21,40				-	-	-
						BR-	251	526,1	533,9	7,80				-	-	-
						BR-	365	0,0	8,6	8,60				-	-	-
						BR-	365	8,6	39,7	31,10				-	-	-
						BR-	365	39,7	55,2	15,50				-	-	-
						BR-	365	55,2	93,1	37,90				-	-	-
						BR-	365	93,1	140,3	47,20				-	-	-
						BR-	365	140,3	160,0	19,70				-	-	-
						BR-	365	160,0	183,3	23,30				-	-	-
						BR-	367	400,7	420,3	19,60				-	-	-
						BR-	367	420,3	425,7	5,40				-	-	-
						BR-	367	425,7	456,7	31,00				-	-	-
29	**MG**	**TT-934/13**	**10/01/2014**	**15/12/2018**	**Consórcio SIGMA/SITRAN**	BR-	265	257,6	295,8	38,20	**100**	**0**	**15,27**	-	-	-
						BR-	265	295,8	304,9	9,10				-	-	-
						BR-	265	304,9	341,4	36,50				-	-	-
						BR-	265	341,4	352,0	10,60				-	-	-
						BR-	265	352,0	359,3	7,30				-	-	-
						BR-	265	371,3	393,9	22,60				-	-	-

						BR-	265	393,9	404,0	10,10				-	-	-
						BR-	265	404,0	416,5	12,50				-	-	-
						BR-	265	416,5	424,9	8,40				-	-	-
						BR-	265	424,9	431,2	6,30				-	-	-
						BR-	265	431,2	465,9	34,70				-	-	-
						BR-	265	589,1	623,2	34,10				-	-	-
						BR-	354	386,1	424,9	38,80				-	-	-
						BR-	354	424,9	457,8	32,90				-	-	-
						BR-	354	457,8	481,0	23,20				-	-	-
						BR-	354	481,0	493,2	12,20				-	-	-
						BR-	354	493,2	503,1	9,90				-	-	-
						BR-	354	503,1	515,7	12,60				-	-	-
						BR-	354	515,7	551,8	36,10				-	-	-
						BR-	354	551,8	562,8	11,00				-	-	-
						BR-	354	562,8	566,3	3,50				-	-	-
						BR-	354	566,3	598,5	32,20				-	-	-
						BR-	369	14,4	53,2	38,80				-	-	-
						BR-	369	120,5	145,2	24,70				-	-	-
						BR-	369	145,2	177,9	32,70				-	-	-
						BR-	494	34,8	71,1	36,30				-	-	-
						BR-	494	71,1	99,2	28,10				-	-	-
						BR-	494	99,2	108,4	9,20				-	-	-
						BR-	494	152,4	171,0	18,60				-	-	-

						BR-	494	171,0	173,0	2,00				-	-	-
						BR-	494	173,0	185,0	12,00				-	-	-
						BR-	494	185,0	187,0	2,00				-	-	-
						BR-	494	187,0	195,3	8,30				-	-	-
30	**MG**	**TT-935/13**	**10/01/2014**	**15/12/2018**	**ASTECA**	BR-	146	455,2	491,2	36,00	**0**	**0**	**15,52**	-	-	-
						BR-	146	491,2	506,2	15,00				-	-	-
						BR-	146	506,2	518,0	11,80				-	-	-
						BR-	146	518,0	520,8	2,80				-	-	-
						BR-	146	520,8	525,8	5,00				-	-	-
						BR-	146	525,8	531,0	5,20				-	-	-
						BR-	146	531,0	534,2	3,20				-	-	-
						BR-	146	534,2	569,2	35,00				-	-	-
						BR-	146	569,2	573,4	4,20				-	-	-
						BR-	267	435,8	452,3	16,50				-	-	-
						BR-	267	452,3	499,9	47,60				-	-	-
						BR-	383	372,7	384,5	11,80				-	-	-
						BR-	459	7,8	26,7	18,90				-	-	-
						BR-	459	26,7	42,7	16,00				-	-	-
						BR-	459	42,7	97,6	54,90				-	-	-
						BR-	459	97,6	105,8	8,20				-	-	-
						BR-	459	105,8	118,8	13,00				-	-	-
						BR-	459	118,8	150,3	31,50				-	-	-
						BR-	459	150,3	155,6	5,30				-	-	-

						BR-	459	155,6	162,8	7,20				-	-	-
						BR-	459	162,8	166,1	3,30				-	-	-
						BR-	459	166,1	168,5	2,40				-	-	-
						BR-	459	168,5	170,4	1,90				-	-	-
						BR-	459	170,4	177,7	7,30				-	-	-
						BR-	459	177,7	215,4	37,70				-	-	-
						BR-	491	0,0	23,0	23,00				-	-	-
						BR-	491	23,0	37,8	14,80				-	-	-
						BR-	491	37,8	54,7	16,90				-	-	-
						BR-	491	150,6	178,5	27,90				-	-	-
						BR-	491	178,5	203,7	25,20				-	-	-
						BR-	491	203,7	226,8	23,10				-	-	-
						BR-	491	226,8	241,8	15,00				-	-	-
						BR-	491	241,8	244,8	3,00				-	-	-
						BR-	491	244,8	247,0	2,20				-	-	-
31	**MG**	**TT-936/13**	**10/01/2014**	**15/12/2018**	**Consórcio SIGMA/SITRAN**	BR-	040	629,5	667,3	37,80	**0**	**0**	**13,93**	-	-	-
						BR-	040	667,3	700,5	33,20				-	-	-
						BR-	040	700,5	703,0	2,50				-	-	-
						BR-	040	703,0	718,9	15,90				-	-	-
						BR-	040	718,9	736,3	17,40				-	-	-
						BR-	040	736,3	747,6	11,30				-	-	-
						BR-	040	747,6	775,5	27,90				-	-	-
						BR-	265	194,7	198,5	3,80				-	-	-

						BR-	265	198,5	245,3	46,80				-	-	-
						BR-	265	245,3	257,6	12,30				-	-	-
						BR-	265	0,0	5,3	5,30				-	-	-
						BR-	267	62,0	93,2	31,20				-	-	-
						BR-	267	93,2	98,7	5,50				-	-	-
						BR-	267	98,7	102,4	3,70				-	-	-
						BR-	267	102,4	103,0	0,60				-	-	-
						BR-	267	103,0	111,9	8,90				-	-	-
						BR-	267	111,9	115,5	3,60				-	-	-
						BR-	267	118,7	138,4	19,70				-	-	-
						BR-	267	138,4	162,6	24,20				-	-	-
						BR-	267	162,6	213,6	51,00				-	-	-
						BR-	267	213,6	216,6	3,00				-	-	-
						BR-	267	216,6	270,6	54,00				-	-	-
						BR-	267	270,6	291,0	20,40				-	-	-
						BR-	267	291,0	297,0	6,00				-	-	-
						BR-	267	297,0	304,0	7,00				-	-	-
						BR-	267	304,0	310,1	6,10				-	-	-
						BR-	354	702,5	727,5	25,00				-	-	-
						BR-	354	727,5	735,9	8,40				-	-	-
						BR-	354	735,9	745,6	9,70				-	-	-
						BR-	354	745,6	753,7	8,10				-	-	-
						BR-	354	753,7	773,9	20,20				-	-	-

						BR-	354	773,9	774,1	0,20				-	-	-
						BR-	460	0,0	15,1	15,10				-	-	-
						BR-	460	15,1	59,0	43,90				-	-	-
						BR-	460	59,0	69,8	10,80				-	-	-
						BR-	460	69,8	84,3	14,50				-	-	-
						BR-	499	0,0	4,9	4,90				-	-	-
						BR-	499	4,9	18,2	13,30				-	-	-
						BR-	499	0,0	1,6	1,60				-	-	-
32	**MG**	**TT-937/13**	**12/02/2014**	**17/01/2019**	**SINALMIG**	BR-	352	0,0	39,7	39,70	**0**	**0**	**4,53**	-	-	-
						BR-	354	232,3	237,4	5,10				-	-	-
						BR-	354	237,4	254,7	17,30				-	-	-
						BR-	354	254,7	287,5	32,80				-	-	-
						BR-	354	287,5	299,5	12,00				-	-	-
						BR-	354	299,5	303,9	4,40				-	-	-
						BR-	354	303,9	320,8	16,90				-	-	-
						BR-	354	320,8	336,7	15,90				-	-	-
						BR-	354	336,7	342,0	5,30				-	-	-
						BR-	354	342,0	373,6	31,60				-	-	-
						BR-	365	183,3	210,1	26,80				-	-	-
						BR-	365	210,1	268,4	58,30				-	-	-
						BR-	365	268,4	277,4	9,00				-	-	-
						BR-	365	277,4	323,6	46,20				-	-	-
						BR-	365	323,6	351,9	28,30				-	-	-

						BR-	365	351,9	407,6	55,70				-	-	-
						BR-	365	407,6	420,2	12,60				-	-	-
						BR-	365	420,2	431,7	11,50				-	-	-
						BR-	365	431,7	448,9	17,20				-	-	-
						BR-	365	448,9	460,9	12,00				-	-	-
						BR-	365	460,9	470,9	10,00				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - ESPÍRITO SANTO															
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km Inicial**	**km Final**	**Extensão BR Legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de segurança**
34	**ES**	**TT-938/13**	**29/11/2013**	**03/11/2018**	**SINALES**	BR-	101	0,0	2,9	2,90	**89**	**89**	**16**	33,45%	10000,00%	NA
						BR-	259	0,0	15,3	15,30				13,07%	0,00%	NA
						BR-	259	15,3	49,1	33,80				40,00%	0,00%	NA
						BR-	259	49,1	49,8	0,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	259	49,8	57,4	7,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	259	57,4	83,1	25,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	259	83,1	101,1	18,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	259	101,1	102,3	1,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	259	102,3	106,3	4,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	259	0,0	7,5	7,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	262	0,0	1,3	1,30				25,38%	0,00%	0,00%
						BR-	262	1,3	3,7	2,40				25,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	3,7	7,1	3,40				25,00%	0,00%	100,00%
						BR-	262	15,8	40,3	24,50				33,35%	0,00%	91,84%
						BR-	262	40,3	43,6	3,30				33,33%	0,00%	69,70%

						BR-	262	43,6	56,1	12,50				33,33%	0,00%	100,00%
						BR-	262	56,1	87,0	30,90				33,33%	0,00%	100,00%
						BR-	262	87,0	93,7	6,70				33,33%	0,00%	100,00%
						BR-	262	93,7	95,0	1,30				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	262	95,0	104,4	9,40				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	262	104,4	115,3	10,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	115,3	120,3	5,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	120,3	138,9	18,60				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	138,9	166,2	27,30				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	166,2	169,1	2,90				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	169,1	196,3	27,20				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	342	0,0	28,0	28,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	342	28,0	49,6	21,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	342	49,6	105,9	56,30				0,00%	56,13%	NA
						BR-	342	105,9	120,9	15,00				0,00%	100,00%	NA
						BR-	342	120,9	125,9	5,00				0,00%	100,00%	NA
						BR-	381	0,0	38,0	38,00				0,00%	100,00%	NA
						BR-	381	38,0	43,8	5,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	381	43,8	59,9	16,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	393	0,0	2,3	2,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	393	2,3	25,5	23,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	447	10,0	12,0	2,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	447	12,0	13,9	1,90				25,00%	0,00%	NA
						BR-	482	0,0	8,0	8,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	8,0	10,0	2,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	15,0	22,0	7,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	22,0	23,7	1,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	23,7	33,2	9,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	33,2	40,3	7,10				0,00%	0,00%	NA

						BR-	482	40,3	49,2	8,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	49,2	61,9	12,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	61,9	76,9	15,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	76,9	83,9	7,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	83,9	95,2	11,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	95,2	105,1	9,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	105,1	109,5	4,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	482	109,5	131,1	21,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	484	96,5	111,8	15,30				0,00%	0,00%	NA

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - RIO DE JANEIRO

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
6	**RJ**	**TT-404/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**TRIGONAL**	BR-	101	389,6	395,6	6,00	**89,65**	**74,95**	**24,96**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	395,6	397,9	2,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	397,9	399,9	2,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	399,9	405,6	5,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	405,6	416,0	10,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	416,0	428,1	12,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	428,1	432,6	4,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	432,6	481,4	48,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	481,4	495,2	13,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	495,2	528,7	33,50				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	101	528,7	575,0	46,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	575,0	598,5	23,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	354	0,0	26,1	26,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	0,0	1,6	1,60				59,00%	0,00%	NA
						BR-	356	1,6	9,8	8,20				59,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	9,8	26,1	16,30				59,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	26,1	31,5	5,40				59,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	31,5	34,7	3,20				59,00%	0,00%	NA
						BR-	356	34,7	35,3	0,60				59,00%	0,00%	NA
						BR-	356	35,3	50,7	15,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	50,7	65,9	15,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	65,9	82,6	16,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	82,6	98,6	16,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	98,6	99,4	0,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	99,4	136,7	37,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	146,0	166,1	20,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	356	166,1	187,7	21,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	393	291,1	296,6	5,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	393	296,6	300,3	3,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	393	0,0	9,3	9,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	393	9,3	12,6	3,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	393	0,0	0,9	0,90				SUP	SUP	SUP
						BR-	393	0,0	1,0	1,00				SUP	SUP	SUP

						BR-	465	0,0	2,4	2,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	465	2,4	6,2	3,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	465	6,2	7,5	1,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	465	7,5	12,4	4,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	465	12,4	19,9	7,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	465	19,9	22,9	3,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	485	0,0	9,0	9,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	493	0,0	15,5	15,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	493	15,5	19,7	4,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	493	19,7	26,0	6,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	493	103,1	121,1	18,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	493	121,1	124,1	3,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	495	0,0	30,1	30,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	495	30,1	31,3	1,20				0,00%	0,00%	0,00%

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
7	GO	TT-471/13	20/09/2013	25/08/2018	PLANEX	BR-	060	464,8	469,6	4,80	0	0	21,32	-	-	-
						BR-	060	469,6	472,7	3,10				-	-	-
						BR-	060	472,7	477,9	5,20				-	-	-
						BR-	158	90,0	94,0	4,00				-	-	-
						BR-	158	94,0	119,9	25,90				-	-	-
						BR-	158	119,9	151,9	32,00				-	-	-
						BR-	158	151,9	154,0	2,10				-	-	-
						BR-	158	154,0	157,0	3,00				-	-	-
						BR-	158	157,0	163,9	6,90				-	-	-
						BR-	158	163,9	186,9	23,00				-	-	-
						BR-	158	186,9	203,1	16,20				-	-	-
						BR-	158	203,1	232,0	28,90				-	-	-
						BR-	158	232,0	263,3	31,30				-	-	-
						BR-	158	263,3	269,4	6,10				-	-	-
						BR-	158	269,4	270,7	1,30				-	-	-
						BR-	158	270,7	273,6	2,90				-	-	-
						BR-	158	273,6	277,0	3,40						
						BR-	364	0,0	8,0	8,00				-	-	-
						BR-	364	8,0	16,0	8,00				-	-	-
						BR-	364	16,0	22,0	6,00				-	-	-

						BR-	364	22,0	57,6	35,60				-	-	-
						BR-	364	57,6	62,6	5,00				-	-	-
						BR-	364	62,6	89,6	27,00				-	-	-
						BR-	364	89,6	113,2	23,60				-	-	-
						BR-	364	113,2	152,5	39,30				-	-	-
						BR-	364	152,5	174,8	22,30				-	-	-
						BR-	364	174,8	192,7	17,90				-	-	-
						BR-	364	201,0	235,5	34,50				-	-	-
						BR-	364	235,5	259,4	23,90				-	-	-
						BR-	364	259,4	296,2	36,80				-	-	-
						BR-	364	296,2	299,2	3,00				-	-	-
						BR-	364	299,2	310,2	11,00				-	-	-
						BR-	364	310,2	325,0	14,80				-	-	-
						BR-	364	325,0	384,9	59,90				-	-	-
						BR-	364	384,9	387,5	2,60				-	-	-
8	**GO**	**TT-472/13**	**20/09/2013**	**25/08/2018**	**PLANEX**	BR-	070	286,3	315,3	29,00	**0**	**0**	**21,32**	-	-	-
						BR-	070	315,3	317,3	2,00				-	-	-
						BR-	070	317,3	338,7	21,40				-	-	-
						BR-	070	338,7	355,7	17,00				-	-	-
						BR-	070	355,7	372,9	17,20				-	-	-
						BR-	070	372,9	422,9	50,00				-	-	-
						BR-	070	422,9	470,5	47,60				-	-	-
						BR-	070	470,5	471,4	0,90				-	-	-

						BR-	070	471,4	474,0	2,60				-	-	-
						BR-	158	3,5	39,5	36,00				-	-	-
						BR-	158	39,5	90,0	50,50				-	-	-
9	**DF**	**TT-473/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**Consórcio SITRAN/STRATA**	BR-	020	0,0	2,5	2,50	**100**	**83,94**	**19,08**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	2,5	6,0	3,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	6,0	8,4	2,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	8,4	18,8	10,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	18,8	22,6	3,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	22,6	25,6	3,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	25,6	33,6	8,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	020	33,6	35,6	2,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	020	35,6	36,4	0,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	020	36,4	41,6	5,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	41,6	48,8	7,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	48,8	52,1	3,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	020	52,1	57,1	5,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	020	57,1	57,9	0,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	060	0,0	3,0	3,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	060	3,0	4,4	1,40				SUP	SUP	SUP
						BR-	060	4,4	9,4	5,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	060	9,4	12,4	3,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	060	12,4	22,4	10,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	060	22,4	29,9	7,50				SUP	SUP	SUP

						BR-	060	29,9	31,3	1,40				SUP	SUP	SUP
						BR-	070	0,0	8,2	8,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	070	8,2	13,2	5,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	070	13,2	15,8	2,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	070	15,8	19,8	4,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	080	0,0	5,0	5,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	080	5,0	9,7	4,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	080	9,7	14,4	4,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	080	14,4	17,2	2,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	080	17,2	20,6	3,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	080	20,6	22,6	2,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	080	22,6	25,2	2,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	080	25,2	30,0	4,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	080	30,0	37,5	7,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	080	37,5	40,3	2,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	251	0,0	6,0	6,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	251	6,0	6,8	0,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	251	6,8	8,0	1,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	251	8,0	10,5	2,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	251	10,5	13,9	3,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	251	13,9	31,9	18,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	251	31,9	32,9	1,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	251	32,9	42,1	9,20				0,00%	0,00%	NA

						BR-	251	42,1	45,6	3,50				0,00%	0,00%	0,00%
35	**GO**	**TT-1039/13**	**12/02/2014**	**17/01/2019**	**Consórcio Rodovia Legal SINASC/PROJEVIAS**	BR-	060	0,0	1,0	1,00	**66,1**	**0,0**	**13,1**	-	-	-
						BR-	060	1,0	30,4	29,40				-	-	-
						BR-	060	30,4	33,0	2,60				-	-	-
						BR-	060	33,0	60,0	27,00				-	-	-
						BR-	060	60,0	61,4	1,40				-	-	-
						BR-	060	61,4	93,8	32,40				-	-	-
						BR-	070	0,0	4,0	4,00				-	-	-
						BR-	070	4,0	16,0	12,00				-	-	-
						BR-	070	16,0	63,0	47,00				-	-	-
						BR-	070	63,0	65,0	2,00				-	-	-
						BR-	070	65,0	96,5	31,50				-	-	-
						BR-	070	96,5	126,7	30,20				-	-	-
						BR-	070	126,7	165,4	38,70				-	-	-
						BR-	070	165,4	187,4	22,00				-	-	-
						BR-	070	187,4	189,1	1,70				-	-	-
						BR-	070	189,1	189,4	0,30				-	-	-
						BR-	070	63,0	65,5	2,50				-	-	-
						BR-	153	304,6	320,1	15,50				-	-	-
						BR-	153	320,1	322,7	2,60				-	-	-
						BR-	153	322,7	358,2	35,50				-	-	-
						BR-	153	358,2	361,0	2,80				-	-	-
						BR-	153	361,0	370,6	9,60				-	-	-

						BR-	153	370,6	378,0	7,40				-	-	-
						BR-	153	378,0	402,9	24,90				-	-	-
						BR-	153	402,9	421,8	18,90				-	-	-
						BR-	153	421,8	436,5	14,70				-	-	-
						BR-	153	436,5	445,1	8,60				-	-	-
						BR-	414	299,2	316,2	17,00				-	-	-
						BR-	414	316,2	331,2	15,00				-	-	-
						BR-	414	331,2	342,2	11,00				-	-	-
						BR-	414	342,2	369,2	27,00				-	-	-
						BR-	414	371,2	393,6	22,40				-	-	-
						BR-	414	393,6	410,9	17,30				-	-	-
						BR-	414	410,9	441,0	30,10				-	-	-
39	**GO**	**TT-1042/13**	**26/02/2014**	**31/01/2019**	**Consórcio SITRAN/STRATA**	BR-	060	226,2	252,3	26,10	**0**	**0**	**10,52**	-	-	-
						BR-	060	252,3	304,0	51,70				-	-	-
						BR-	060	304,0	327,6	23,60				-	-	-
						BR-	060	327,6	349,5	21,90				-	-	-
						BR-	060	349,5	380,7	31,20				-	-	-
						BR-	060	380,7	387,5	6,80				-	-	-
						BR-	060	387,5	463,9	76,40				-	-	-
						BR-	060	463,9	464,8	0,90				-	-	-
						BR-	452	0,0	39,0	39,00				-	-	-
						BR-	452	39,0	40,9	1,90				-	-	-
						BR-	452	40,9	47,8	6,90				-	-	-

						BR-	452	47,8	65,1	17,30				-	-	-
						BR-	452	65,1	79,2	14,10				-	-	-
						BR-	452	79,2	81,2	2,00				-	-	-
						BR-	452	81,2	83,4	2,20				-	-	-
40	**GO**	**TT-1043/13**	**12/02/2014**	**17/01/2019**	**Consórcio Rodovia Legal SINASC/PROJEVIAS**	BR-	080	0,0	5,0	5,00	**72,8**	**0**	**13,05**	-	-	-
						BR-	080	5,0	46,0	41,00				-	-	-
						BR-	080	46,0	94,3	48,30				-	-	-
						BR-	080	94,3	130,0	35,70				-	-	-
						BR-	080	130,0	135,0	5,00				-	-	-
						BR-	080	135,0	153,0	18,00				-	-	-
						BR-	080	153,0	181,3	28,30				-	-	-
						BR-	080	181,3	193,0	11,70				-	-	-
						BR-	080	193,0	223,0	30,00				-	-	-
						BR-	080	223,0	268,0	45,00				-	-	-
						BR-	080	268,0	278,0	10,00				-	-	-
						BR-	080	278,0	321,0	43,00				-	-	-
						BR-	080	321,0	368,0	47,00				-	-	-
						BR-	080	368,0	370,0	2,00				-	-	-
						BR-	080	370,0	416,0	46,00				-	-	-
						BR-	153	0,0	31,9	31,90				-	-	-
						BR-	153	31,9	57,8	25,90				-	-	-
						BR-	153	57,8	68,9	11,10				-	-	-
						BR-	153	68,9	107,5	38,60				-	-	-

						BR-	153	107,5	124,9	17,40				-	-	-
						BR-	153	124,9	142,4	17,50				-	-	-
						BR-	153	142,4	176,5	34,10				-	-	-
						BR-	153	176,5	201,3	24,80				-	-	-
						BR-	153	213,0	243,2	30,20				-	-	-
						BR-	153	243,2	275,6	32,40				-	-	-
						BR-	153	275,6	285,3	9,70				-	-	-
						BR-	153	285,3	289,8	4,50				-	-	-
						BR-	153	289,8	304,6	14,80				-	-	-
						BR-	251	400,4	448,4	48,00				-	-	-
						BR-	251	448,4	456,4	8,00				-	-	-
						BR-	414	200,9	202,7	1,80				-	-	-
						BR-	414	202,7	266,5	63,80				-	-	-
						BR-	414	266,5	283,7	17,20				-	-	-
						BR-	414	283,7	299,2	15,50				-	-	-
41	**GO**	**TT-1044/13**	**25/07/2014**	**29/06/2019**	**Consórcio Aliança Viária**	BR-	020	0,0	3,7	3,70	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	020	3,7	22,0	18,30				-	-	-
						BR-	020	22,0	31,0	9,00				-	-	-
						BR-	020	31,0	72,8	41,80				-	-	-
						BR-	020	72,8	105,3	32,50				-	-	-
						BR-	020	105,3	143,3	38,00				-	-	-
						BR-	020	143,3	180,7	37,40				-	-	-
						BR-	020	180,7	185,7	5,00				-	-	-

						BR-	020	185,7	214,7	29,00				-	-	-
						BR-	020	214,7	229,7	15,00				-	-	-
						BR-	020	229,7	252,5	22,80				-	-	-
						BR-	040	0,0	24,1	24,10				-	-	-
						BR-	040	24,1	95,7	71,60				-	-	-
						BR-	040	95,7	157,3	61,60				-	-	-
						BR-	251	0,0	12,0	12,00				-	-	-
						BR-	251	12,0	14,0	2,00				-	-	-
						BR-	251	14,0	34,0	20,00				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - MATO GROSSO

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
10	**MT**	**TT-474/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**SINALTA**	BR-	070	377,4	381,0	3,60	**93,48**	**93,48**	**26,73**	13,31%	100,00%	SUP
						BR-	070	381,0	392,8	11,80				17,95%	98,31%	SUP
						BR-	070	392,8	403,8	11,00				18,22%	100,00%	SUP
						BR-	070	403,8	421,3	17,50				14,58%	100,00%	SUP
						BR-	070	421,3	433,8	12,50				31,64%	0,00%	100,00%
						BR-	070	433,8	436,5	2,70				33,33%	100,00%	100,00%
						BR-	070	436,5	444,2	7,70				25,68%	0,00%	100,00%
						BR-	070	444,2	445,1	0,90				24,00%	0,00%	SUP

						BR-	070	445,1	453,5	8,40				23,89%	0,00%	100,00%
						BR-	070	453,5	490,0	36,50				33,33%	100,00%	100,00%
						BR-	070	490,0	494,7	4,70				33,34%	100,00%	100,00%
						BR-	070	494,7	495,9	1,20				33,33%	100,00%	100,00%
						BR-	070	522,8	528,1	5,30				33,45%	81,13%	100,00%
						BR-	070	528,1	540,0	11,90				33,34%	81,51%	100,00%
						BR-	070	540,0	560,0	20,00				33,33%	92,00%	100,00%
						BR-	070	560,0	567,5	7,50				33,33%	100,00%	NA
						BR-	070	567,5	620,8	53,30				0,00%	83,68%	100,00%
						BR-	070	620,8	705,0	84,20				0,00%	100,00%	0,00%
						BR-	070	705,0	726,2	21,20				14,64%	0,00%	100,00%
						BR-	070	726,2	730,0	3,80				15,37%	0,00%	NA
						BR-	070	730,0	733,0	3,00				16,10%	0,00%	100,00%
						BR-	070	733,0	741,0	8,00				12,80%	12,50%	100,00%
						BR-	070	741,0	773,3	32,30				17,76%	100,00%	NA
						BR-	070	773,3	776,3	3,00				18,33%	0,00%	NA
						BR-	070	776,3	800,8	24,50				16,88%	0,00%	NA
						BR-	070	800,8	825,2	24,40				17,50%	0,00%	NA
						BR-	070	0,0	7,7	7,70				25,58%	0,00%	100,00%
						BR-	070	7,7	18,2	10,50				31,77%	100,00%	100,00%
						BR-	163	0,0	16,6	16,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	16,6	29,2	12,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	29,2	34,1	4,90				0,00%	0,00%	NA

						BR-	163	34,1	38,8	4,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	38,8	39,7	0,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	174	76,0	99,0	23,00				18,76%	0,00%	100,00%
						BR-	174	99,0	118,3	19,30				15,45%	0,00%	NA
						BR-	174	118,3	125,5	7,20				19,01%	0,00%	100,00%
						BR-	174	125,5	151,1	25,60				16,13%	0,00%	100,00%
						BR-	174	151,1	163,2	12,10				18,48%	0,00%	NA
						BR-	174	163,2	169,8	6,60				17,62%	0,00%	NA
						BR-	174	169,8	176,2	6,40				19,11%	0,00%	NA
						BR-	174	176,2	206,2	30,00				18,43%	0,00%	NA
11	**MT**	**TT-475/13**	**24/06/2013**	**29/05/2018**	**SINARODO**	BR-	070	156,0	193,3	37,30	**100**	**100**	**19,54**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	070	193,3	206,1	12,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	070	206,1	224,6	18,50				2,81%	0,00%	0,00%
						BR-	070	224,6	239,3	14,70				20,00%	0,00%	0,00%
						BR-	070	239,3	277,4	38,10				20,00%	0,00%	0,00%
						BR-	070	277,4	288,4	11,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	070	288,4	310,2	21,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	070	310,2	342,6	32,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	070	342,6	344,6	2,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	070	344,6	377,4	32,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	0,0	14,0	14,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	14,0	48,0	34,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	48,0	77,0	29,00				SUP	SUP	SUP

						BR-	163	77,0	86,0	9,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	86,0	102,0	16,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	102,0	119,9	17,90				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	119,9	122,2	2,30				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	122,2	125,2	3,00				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	125,2	128,7	3,50				27,43%	0,00%	NA
						BR-	163	128,7	134,8	6,10				35,41%	0,00%	NA
						BR-	163	134,8	157,6	22,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	157,6	159,5	1,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	159,5	161,4	1,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	161,4	177,0	15,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	177,0	179,2	2,20				9,82%	0,00%	NA
						BR-	163	179,2	181,8	2,60				60,00%	0,00%	NA
						BR-	163	181,8	188,6	6,80				60,00%	0,00%	NA
						BR-	163	188,6	190,3	1,70				60,00%	0,00%	NA
						BR-	163	190,3	192,6	2,30				60,00%	0,00%	NA
						BR-	163	192,6	216,0	23,40				9,23%	0,00%	NA
						BR-	163	216,0	230,2	14,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	230,2	241,4	11,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	163	241,4	246,7	5,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	0,0	1,5	1,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	1,5	15,7	14,20				21,25%	0,00%	0,00%
						BR-	364	15,7	41,7	26,00				0,25%	0,00%	0,00%

						BR-	364	41,7	58,3	16,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	58,3	67,6	9,30				8,85%	0,00%	NA
						BR-	364	67,6	112,9	45,30				3,19%	0,00%	NA
						BR-	364	112,9	117,9	5,00				22,24%	0,00%	NA
						BR-	364	117,9	166,0	48,10				40,00%	0,00%	52,33%
						BR-	364	166,0	167,7	1,70				40,00%	0,00%	NA
						BR-	364	167,7	176,8	9,10				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	176,8	201,0	24,20				40,00%	0,00%	0,00%
12	**MT**	**TT-476/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**Consórcio SINASC/PROJEVIAS**	BR-	174	206,2	261,2	55,00	**100**	**100**	**29,31**	41,62%	100,00%	100,00%
						BR-	174	261,2	263,4	2,20				44,05%	100,00%	100,00%
						BR-	174	263,4	291,2	27,80				38,12%	100,00%	100,00%
						BR-	174	291,2	299,3	8,10				45,63%	100,00%	0,00%
						BR-	174	299,3	351,0	51,70				39,11%	100,00%	100,00%
						BR-	174	351,0	379,8	28,80				40,68%	100,00%	100,00%
						BR-	174	379,8	388,9	9,10				41,23%	100,00%	100,00%
						BR-	174	388,9	426,4	37,50				40,70%	100,00%	100,00%
						BR-	174	426,4	487,1	60,70				41,18%	100,00%	100,00%
						BR-	174	487,1	488,6	1,50				45,13%	100,00%	NA
						BR-	174	488,6	520,6	32,00				15,98%	100,00%	NA
						BR-	174	520,6	544,3	23,70				0,00%	100,00%	0,00%
						BR-	174	544,3	573,8	29,50				0,00%	100,00%	0,00%
						BR-	174	573,8	591,2	17,40				0,00%	100,00%	0,00%
						BR-	174	0,0	78,0	78,00				38,49%	100,00%	100,00%

						BR-	364	1.031,2	1.125,9	94,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	1.125,9	1.131,1	5,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	1.131,1	1.152,5	21,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	1.152,5	1.185,3	32,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	1.185,3	1.258,9	73,60				0,00%	0,00%	0,00%
13	**MT**	**TT-477/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**Consórcio SINASC/PROJEVIAS**	BR-	163	353,5	401,5	48,00	**97,83**	**95,68**	**30,22**	46,82%	100,00%	0,00%
						BR-	163	401,5	411,5	10,00				47,26%	100,00%	51,35%
						BR-	163	411,5	414,7	3,20				48,04%	100,00%	0,00%
						BR-	163	414,7	421,7	7,00				48,37%	100,00%	NA
						BR-	163	421,7	460,5	38,80				46,36%	100,00%	0,00%
						BR-	163	460,5	464,9	4,40				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	464,9	480,0	15,10				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	480,0	503,7	23,70				SUP	SUP	SUP
						BR-	163	503,7	507,1	3,40				SUP	SUP	SUP
						BR-	364	405,3	407,6	2,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	407,6	412,5	4,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	412,5	414,9	2,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	414,9	423,5	8,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	423,5	424,2	0,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	424,2	425,5	1,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	425,5	429,3	3,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	588,2	614,4	26,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	614,4	635,9	21,50				48,76%	100,00%	100,00%

						BR-	364	635,9	686,7	50,80				48,05%	100,00%	100,00%
						BR-	364	686,7	705,5	18,80				48,35%	100,00%	NA
						BR-	364	705,5	747,8	42,30				47,91%	100,00%	100,00%
						BR-	364	747,8	773,8	26,00				48,09%	100,00%	100,00%
						BR-	364	773,8	799,3	25,50				47,58%	100,00%	NA
						BR-	364	799,3	832,3	33,00				0,00%	100,00%	NA
						BR-	364	832,3	879,3	47,00				0,00%	100,00%	NA
						BR-	364	879,3	893,0	13,70				34,47%	100,00%	NA
						BR-	364	893,0	937,3	44,30				47,77%	100,00%	NA
						BR-	364	937,3	994,8	57,50				47,57%	100,00%	NA
						BR-	364	994,8	1.003,2	8,40				0,00%	100,00%	NA
						BR-	364	1.003,2	1.031,2	28,00				0,00%	100,00%	NA
42	**MT**	**TT-1045/13**	**17/02/2014**	**22/01/2019**	**SINALTA**	BR-	070	0,0	2,7	2,70	**100**	**0**	**12,82**	-	-	-
						BR-	070	2,7	6,7	4,00				-	-	-
						BR-	070	6,7	66,7	60,00				-	-	-
						BR-	070	66,7	112,2	45,50				-	-	-
						BR-	070	112,2	127,2	15,00				-	-	-
						BR-	070	127,2	156,0	28,80				-	-	-
						BR-	158	0,0	40,0	40,00				-	-	-
						BR-	158	40,0	85,0	45,00				-	-	-
						BR-	158	85,0	138,0	53,00				-	-	-
						BR-	158	138,0	143,0	5,00				-	-	-
						BR-	158	143,0	173,0	30,00				-	-	-
						BR-	158	173,0	189,0	16,00				-	-	-

						BR-	158	189,0	201,2	12,20				-	-	-
						BR-	158	328,0	330,6	2,60				-	-	-
						BR-	158	330,6	395,6	65,00				-	-	-
						BR-	158	395,6	410,5	14,90				-	-	-
						BR-	158	410,5	420,9	10,40				-	-	-
						BR-	158	420,9	424,4	3,50				-	-	-
						BR-	158	424,4	478,8	54,40				-	-	-
						BR-	158	478,8	499,3	20,50				-	-	-
						BR-	158	499,3	514,8	15,50				-	-	-
						BR-	158	514,8	524,6	9,80				-	-	-
						BR-	158	524,6	533,0	8,40				-	-	-
						BR-	158	533,0	564,9	31,90				-	-	-
						BR-	158	564,9	568,3	3,40				-	-	-
						BR-	158	568,3	637,3	69,00				-	-	-
						BR-	158	637,3	645,0	7,70				-	-	-
						BR-	158	645,0	651,8	6,80				-	-	-
						BR-	158	651,8	653,4	1,60				-	-	-
						BR-	158	653,4	697,4	44,00				-	-	-
						BR-	158	697,4	738,9	41,50				-	-	-
						BR-	158	738,9	777,5	38,60				-	-	-
						BR-	158	777,5	796,9	19,40				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - MATO GROSSO SUL															
Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
44	MS	TT-1046/13	14/03/2014	16/02/2019	Consórcio SINARODO/STE	BR-	060	0,0	10,9	10,90	63,14	0	9,52	-	-	-
						BR-	060	10,9	38,1	27,20				-	-	-
						BR-	060	38,1	41,2	3,10				-	-	-
						BR-	060	41,2	61,7	20,50				-	-	-
						BR-	060	61,7	90,8	29,10				-	-	-
						BR-	060	90,8	98,6	7,80				-	-	-
						BR-	060	98,6	168,7	70,10				-	-	-
						BR-	060	168,7	191,2	22,50				-	-	-
						BR-	060	191,2	196,8	5,60				-	-	-
						BR-	060	196,8	204,6	7,80				-	-	-
						BR-	060	204,6	213,8	9,20				-	-	-
						BR-	060	213,8	241,6	27,80				-	-	-
						BR-	163	576,9	594,0	17,10				-	-	-
						BR-	163	594,0	616,4	22,40				-	-	-
						BR-	163	616,4	670,9	54,50				-	-	-
						BR-	163	670,9	682,2	11,30				-	-	-
						BR-	163	682,2	701,8	19,60				-	-	-
						BR-	163	701,8	732,1	30,30				-	-	-

						BR-	163	732,1	754,2	22,10				-	-	-
						BR-	163	754,2	769,5	15,30				-	-	-
						BR-	163	769,5	800,1	30,60				-	-	-
						BR-	163	800,1	833,5	33,40				-	-	-
						BR-	163	833,5	847,2	13,70				-	-	-
						BR-	163	0,0	0,6	0,60				-	-	-
						BR-	359	0,0	16,2	16,20				-	-	-
						BR-	359	16,2	40,7	24,50				-	-	-
						BR-	359	40,7	102,3	61,60				-	-	-
						BR-	359	102,3	153,4	51,10				-	-	-
						BR-	359	153,4	179,8	26,40				-	-	-
						BR-	359	179,8	222,5	42,70				-	-	-
45	**MS**	**TT-1047/13**	**21/03/2014**	**23/02/2019**	**Consórcio CONSLADEL/PRÓ**	BR-	060	321,6	343,4	21,80	**0**	**0**	**5,04**	-	-	-
						BR-	060	343,4	347,5	4,10				-	-	-
						BR-	060	347,5	355,5	8,00				-	-	-
						BR-	060	367,7	416,0	48,30				-	-	-
						BR-	060	416,0	425,5	9,50				-	-	-
						BR-	060	425,5	427,9	2,40				-	-	-
						BR-	060	427,9	428,2	0,30				-	-	-
						BR-	060	428,2	432,6	4,40				-	-	-
						BR-	060	432,6	480,6	48,00				-	-	-
						BR-	060	480,6	494,6	14,00				-	-	-
						BR-	060	494,6	530,6	36,00				-	-	-

						BR-	163	364,2	418,4	54,20				-	-	-
						BR-	163	418,4	419,7	1,30				-	-	-
						BR-	163	419,7	467,7	48,00				-	-	-
						BR-	163	467,7	472,1	4,40				-	-	-
						BR-	163	472,1	483,4	11,30				-	-	-
						BR-	163	483,4	496,9	13,50				-	-	-
						BR-	163	496,9	512,7	15,80				-	-	-
						BR-	163	512,7	528,1	15,40				-	-	-
						BR-	163	528,1	530,7	2,60				-	-	-
						BR-	163	530,7	550,1	19,40				-	-	-
						BR-	163	550,1	551,7	1,60				-	-	-
						BR-	163	551,7	576,9	25,20				-	-	-
						BR-	262	142,6	189,4	46,80				-	-	-
						BR-	262	189,4	237,6	48,20				-	-	-
						BR-	262	237,6	323,5	85,90				-	-	-
						BR-	262	323,5	326,8	3,30				-	-	-
						BR-	262	342,5	353,0	10,50				-	-	-
						BR-	262	353,0	365,2	12,20				-	-	-
						BR-	262	365,2	382,0	16,80				-	-	-
						BR-	262	382,0	397,7	15,70				-	-	-
						BR-	262	397,7	444,1	46,40				-	-	-
						BR-	262	444,1	460,1	16,00				-	-	-
						BR-	262	460,1	487,7	27,60				-	-	-

						BR-	163	0,0	6,7	6,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	6,7	13,7	7,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	13,7	20,2	6,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	20,2	40,4	20,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	40,4	78,4	38,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	78,4	104,3	25,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	104,3	118,3	14,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	118,3	124,8	6,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	124,8	127,2	2,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	127,2	138,3	11,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	138,3	171,5	33,20				0,00%	0,00%	0,00%
46	**MS**	**TT-1048/13**	**25/02/2014**	**30/01/2019**	**SITRAN**	BR-	163	171,5	182,0	10,50	**100**	**100**	**9,17**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	182,0	208,9	26,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	208,9	225,4	16,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	225,4	252,4	27,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	252,4	255,9	3,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	255,9	258,2	2,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	258,2	265,0	6,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	265,0	270,3	5,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	270,3	272,4	2,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	272,4	280,8	8,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	280,8	281,0	0,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	281,0	288,6	7,60				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	163	288,6	290,8	2,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	290,8	295,0	4,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	295,0	304,2	9,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	304,2	323,4	19,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	323,4	342,2	18,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	163	342,2	364,2	22,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	125,0	136,8	11,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	136,8	190,4	53,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	190,4	224,1	33,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	224,1	249,3	25,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	290,1	298,1	8,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	298,1	305,4	7,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	305,4	343,7	38,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	343,7	358,9	15,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	358,9	361,7	2,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	361,7	362,9	1,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	362,9	365,6	2,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	365,6	368,7	3,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	368,7	396,4	27,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	396,4	418,1	21,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	418,1	470,1	52,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	0,0	4,3	4,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	4,3	28,3	24,00				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	376	28,3	36,1	7,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	36,1	41,4	5,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	41,4	51,1	9,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	51,1	56,2	5,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	56,2	58,6	2,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	58,6	63,4	4,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	63,4	64,5	1,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	64,5	80,5	16,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	80,5	81,2	0,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	81,2	118,0	36,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	118,0	143,9	25,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	143,9	166,1	22,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	376	166,1	174,9	8,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	463	0,0	7,4	7,40				33,34%	0,00%	0,00%
						BR-	463	7,4	18,1	10,70				33,34%	0,00%	0,00%
						BR-	463	18,1	48,2	30,10				33,33%	0,00%	0,00%
						BR-	463	48,2	79,1	30,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	463	79,1	88,8	9,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	463	88,8	102,8	14,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	463	102,8	112,5	9,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	487	74,7	115,7	41,00				0,00%	0,00%	0,00%
47	**MS**	**TT-1049/13**	**15/05/2014**	**19/04/2019**	**Consórcio Aliança Viária**	BR-	158	0,6	2,7	2,10	**100**	**0**	**9,48**	-	-	-
						BR-	158	2,7	26,2	23,50				-	-	-

						BR-	158	26,2	34,6	8,40				-	-	-
						BR-	158	34,6	59,5	24,90				-	-	-
						BR-	158	59,5	91,0	31,50				-	-	-
						BR-	158	91,0	93,4	2,40				-	-	-
						BR-	158	93,4	94,4	1,00				-	-	-
						BR-	158	94,4	98,2	3,80				-	-	-
						BR-	158	98,2	141,9	43,70				-	-	-
						BR-	158	141,9	146,3	4,40				-	-	-
						BR-	158	146,3	194,9	48,60				-	-	-
						BR-	158	194,9	200,2	5,30				-	-	-
						BR-	158	200,2	246,9	46,70				-	-	-
						BR-	158	246,9	250,6	3,70				-	-	-
						BR-	158	250,6	267,3	16,70				-	-	-
						BR-	158	267,3	270,9	3,60				-	-	-
						BR-	158	278,6	339,2	60,60				-	-	-
						BR-	158	339,2	341,6	2,40				-	-	-
						BR-	158	341,6	360,6	19,00				-	-	-
						BR-	262	0,0	2,3	2,30				-	-	-
						BR-	262	2,3	3,1	0,80				-	-	-
						BR-	262	3,1	4,1	1,00				-	-	-
						BR-	262	4,1	7,5	3,40				-	-	-
						BR-	262	7,5	11,8	4,30				-	-	-
						BR-	262	11,8	47,8	36,00				-	-	-

						BR-	262	47,8	67,5	19,70				-	-	-
						BR-	262	67,5	138,0	70,50				-	-	-
						BR-	262	138,0	141,7	3,70				-	-	-
						BR-	262	141,7	142,6	0,90				-	-	-
						BR-	436	0,0	14,4	14,40				-	-	-
						BR-	497	0,0	12,5	12,50				-	-	-
						BR-	497	12,5	19,3	6,80				-	-	-
						BR-	267	0,0	2,5	2,50				-	-	-
						BR-	267	2,5	27,2	24,70				-	-	-
						BR-	267	27,2	30,2	3,00				-	-	-
						BR-	267	30,2	125,0	94,80				-	-	-
48	**MS**	**TT-1050/13**	**10/03/2014**	**12/02/2019**	**JARDIPLAN**	BR-	060	530,6	531,5	0,90	**100**	**100**	**13,29**	0,00%	0,00%	NA
						BR-	060	531,5	534,9	3,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	060	534,9	572,8	37,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	060	584,3	613,1	28,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	060	613,1	624,1	11,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	060	624,1	664,5	40,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	060	664,5	669,2	4,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	060	669,2	676,1	6,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	487,7	526,5	38,80				29,90%	0,00%	100,00%
						BR-	262	526,5	540,3	13,80				21,25%	0,00%	0,00%
						BR-	262	540,3	554,9	14,60				24,20%	0,00%	100,00%
						BR-	262	554,9	556,2	1,30				0,00%	0,00%	NA

						BR-	262	556,2	601,6	45,40				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	262	601,6	654,5	52,90				0,00%	0,00%	36,67%
						BR-	262	654,5	657,3	2,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	262	657,3	704,2	46,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	704,2	706,1	1,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	262	706,1	717,8	11,70				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	717,8	735,5	17,70				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	735,5	764,4	28,90				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	262	764,4	766,0	1,60				50,00%	0,00%	NA
						BR-	262	766,0	777,9	11,90				33,29%	0,00%	NA
						BR-	262	777,9	779,7	1,80				33,28%	0,00%	NA
						BR-	267	470,1	474,1	4,00				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	267	474,1	477,7	3,60				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	267	477,7	481,6	3,90				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	267	481,6	516,7	35,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	516,7	533,4	16,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	533,4	605,7	72,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	605,7	622,7	17,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	622,7	648,5	25,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	648,5	681,9	33,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	267	681,9	683,7	1,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	359	521,4	522,7	1,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	359	522,7	527,9	5,20				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	419	244,3	263,8	19,50				50,00%	0,00%	100,00%
						BR-	419	263,8	310,3	46,50				50,00%	0,00%	100,00%
						BR-	419	310,3	328,9	18,60				50,00%	0,00%	100,00%

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - CEARÁ

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
14	**CE**	**TT-507/13**	**24/06/2013**	**29/05/2018**	**SINALISA**	BR-	403	0,0	6,7	6,70	**100**	**100**	**24**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	403	0,0	28,2	28,20				35,74%	0,00%	NA
						BR-	403	124,6	149,4	24,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	402	183,0	193,9	10,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	402	193,9	214,7	20,80				33,61%	0,00%	NA
						BR-	402	214,7	229,5	14,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	402	229,5	258,5	29,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	402	258,5	262,5	4,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	402	262,5	266,4	3,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	402	266,4	295,4	29,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	402	295,4	304,1	8,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	222	11,4	21,2	9,80				37,37%	0,00%	0,00%
						BR-	222	21,2	30,5	9,30				43,76%	0,00%	0,00%
						BR-	222	30,5	35,7	5,20				38,15%	0,00%	NA

						BR-	222	35,7	41,3	5,60				38,48%	0,00%	NA
						BR-	222	41,3	48,2	6,90				38,12%	0,00%	NA
						BR-	222	48,2	64,2	16,00				38,45%	0,00%	NA
						BR-	222	64,2	77,8	13,60				37,00%	0,00%	NA
						BR-	222	77,8	82,3	4,50				45,67%	0,00%	NA
						BR-	222	82,3	91,0	8,70				44,17%	0,00%	NA
						BR-	222	91,0	122,7	31,70				38,98%	0,00%	NA
						BR-	222	122,7	179,8	57,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	222	179,8	211,0	31,20				40,26%	0,00%	NA
						BR-	222	211,0	221,2	10,20				47,17%	0,00%	NA
						BR-	222	221,2	222,8	1,60				44,81%	0,00%	NA
						BR-	222	222,8	228,6	5,80				42,02%	0,00%	NA
						BR-	222	228,6	240,6	12,00				39,23%	0,00%	NA
						BR-	222	240,6	249,6	9,00				37,32%	0,00%	NA
						BR-	222	249,6	311,4	61,80				43,74%	0,00%	50,00%
						BR-	222	311,4	314,3	2,90				36,10%	0,00%	NA
						BR-	222	314,3	348,7	34,40				35,85%	0,00%	0,00%
						BR-	222	0,0	3,8	3,80				36,37%	0,00%	NA
						BR-	222	0,0	11,2	11,20				37,61%	0,00%	NA
						BR-	222	0,0	3,8	3,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	222	0,0	2,5	2,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	116	0,0	11,8	11,80				39,10%	100,00%	66,66%
						BR-	116	11,8	14,2	2,40				40,04%	0,00%	0,00%

						BR-	116	14,2	25,9	11,70				38,90%	0,00%	0,00%
						BR-	116	25,9	34,5	8,60				37,66%	0,00%	0,00%
						BR-	116	34,5	37,0	2,50				38,64%	0,00%	0,00%
						BR-	116	37,0	41,5	4,50				39,53%	0,00%	0,00%
						BR-	116	41,5	45,5	4,00				38,42%	0,00%	0,00%
						BR-	116	45,5	52,9	7,40				37,68%	0,00%	0,00%
						BR-	116	52,9	64,8	11,90				38,97%	0,00%	NA
						BR-	116	64,8	69,8	5,00				40,00%	0,00%	NA
						BR-	122	5,0	28,2	23,20				43,07%	0,00%	NA
						BR-	122	28,2	37,5	9,30				44,13%	0,00%	NA
						BR-	122	37,5	53,4	15,90				43,04%	0,00%	NA
						BR-	122	53,4	100,1	46,70				39,67%	0,00%	NA
						BR-	122	100,1	115,7	15,60				45,54%	0,00%	NA
						BR-	122	115,7	158,7	43,00				0,00%	0,00%	NA
15	**CE**	**TT-508/13**	**24/06/2013**	**29/05/2018**	**FAIXA**	BR-	020	0,0	34,7	34,70	**100**	**100**	**23**	38,43%	0,00%	0,00%
						BR-	020	34,7	65,3	30,60				38,06%	0,00%	NA
						BR-	020	65,3	83,1	17,80				37,64%	0,00%	0,00%
						BR-	020	83,1	155,8	72,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	155,8	203,2	47,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	020	203,2	239,1	35,90				37,93%	0,00%	NA
						BR-	020	239,1	253,6	14,50				38,14%	0,00%	NA
						BR-	020	253,6	279,9	26,30				38,55%	0,00%	0,00%
						BR-	020	279,9	308,8	28,90				37,88%	0,00%	NA

						BR-	020	308,8	326,2	17,40				38,03%	0,00%	NA
						BR-	020	326,2	335,5	9,30				38,88%	0,00%	NA
						BR-	020	335,5	348,5	13,00				37,78%	0,00%	NA
						BR-	020	348,5	358,9	10,40				37,93%	0,00%	NA
						BR-	020	358,9	406,6	47,70				37,71%	0,00%	0,00%
						BR-	020	406,6	412,6	6,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	020	412,6	418,0	5,40				43,70%	100,00%	NA
						BR-	020	0,0	26,3	26,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	020	39,8	40,4	0,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	226	26,0	53,8	27,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	226	63,2	66,6	3,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	226	66,6	113,0	46,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	226	113,0	166,8	53,80				38,94%	0,00%	NA
						BR-	226	166,8	186,4	19,60				38,32%	0,00%	0,00%
						BR-	226	186,4	200,2	13,80				38,91%	0,00%	0,00%
						BR-	226	200,2	219,1	18,90				38,98%	0,00%	0,00%
						BR-	226	219,1	249,1	30,00				39,02%	0,00%	0,00%
						BR-	226	249,1	285,9	36,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	226	285,9	332,6	46,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	404	55,0	85,0	30,00				0,00%	0,00%	0,00%
49	**CE**	**TT-1082/13**	**17/02/2014**	**22/01/2019**	**Consórcio TGA/VIAS**	BR-	116	69,8	93,7	23,90	**100**	**100**	**11**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	93,7	113,2	19,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	113,2	140,4	27,20				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	116	140,4	143,1	2,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	143,1	149,5	6,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	149,5	160,5	11,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	160,5	189,0	28,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	189,0	193,0	4,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	193,0	206,0	13,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	206,0	213,8	7,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	213,8	226,4	12,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	226,4	247,7	21,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	247,7	286,5	38,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	286,5	308,9	22,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	308,9	318,3	9,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	318,3	375,6	57,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	375,6	404,8	29,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	404,8	415,9	11,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	415,9	424,8	8,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	116	424,8	429,0	4,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	116	429,0	435,5	6,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	435,5	437,9	2,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	116	437,9	455,4	17,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	455,4	477,5	22,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	477,5	482,3	4,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	482,3	493,0	10,70				0,00%	0,00%	NA

						BR-	116	493,0	503,4	10,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	503,4	509,7	6,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	116	509,7	528,2	18,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	528,2	548,4	20,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	116	548,4	550,8	2,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	116	0,0	3,9	3,90				SUP	SUP	SUP
						BR-	116	0,0	6,4	6,40				SUP	SUP	SUP
						BR-	230	0,0	6,7	6,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	19,8	39,5	19,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	39,5	48,4	8,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	48,4	58,5	10,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	58,5	78,5	20,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	78,5	80,5	2,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	80,5	81,6	1,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	81,6	116,0	34,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	304	0,0	40,2	40,20				16,53%	0,00%	0,00%
						BR-	304	40,2	46,8	6,60				16,53%	0,00%	NA
						BR-	304	46,8	51,3	4,50				16,53%	0,00%	0,00%
						BR-	304	51,3	79,5	28,20				16,53%	0,00%	0,00%
						BR-	304	79,5	100,8	21,30				16,53%	0,00%	NA

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - PERNAMBUCO															
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km Inicial**	**km Final**	**Extensão BR Legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de Segurança**
16	**PE**	**TT-509/13**	**24/06/2013**	**29/05/2018**	**ESSE**	BR-	101	0,0	7,7	7,70	**100**	**88,78**	**25,86**	40,00%	100,00%	100,00%
						BR-	101	7,7	21,0	13,30				33,98%	0,00%	100,00%
						BR-	101	21,0	33,8	12,80				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	33,8	41,4	7,60				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	41,4	51,6	10,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	51,6	66,6	15,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	66,6	69,9	3,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	69,9	72,9	3,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	72,9	82,3	9,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	82,3	94,1	11,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	94,1	96,6	2,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	96,6	101,9	5,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	101,9	103,2	1,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	103,2	104,6	1,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	104,6	115,6	11,00				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	115,6	121,2	5,60				40,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	121,2	124,3	3,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	124,3	127,8	3,50				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	101	127,8	135,8	8,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	135,8	149,3	13,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	149,3	157,2	7,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	157,2	185,7	28,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	185,7	189,3	3,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	189,3	213,9	24,60				0,00%	0,00%	0,00%
17	**PE**	**TT-510/13**	**03/06/2013**	**08/05/2018**	**Consórcio SN & S**	BR-	104	0,0	12,0	12,00	**59,86**	**59,86**	**24,14**	64,79%	0,00%	0,00%
						BR-	104	12,0	19,8	7,80				59,81%	0,00%	0,00%
						BR-	104	19,8	30,5	10,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	30,5	31,0	0,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	31,0	43,2	12,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	43,2	62,2	19,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	62,2	67,9	5,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	67,9	71,2	3,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	71,2	85,6	14,40				59,39%	0,00%	0,00%
						BR-	104	85,6	87,9	2,30				58,61%	0,00%	0,00%
						BR-	104	87,9	106,1	18,20				61,94%	0,00%	NA
						BR-	104	106,1	115,2	9,10				2,13%	0,00%	NA
						BR-	104	115,2	134,2	19,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	134,2	138,4	4,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	104	138,4	146,7	8,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	408	20,3	33,6	13,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	408	33,6	40,5	6,90				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	408	40,5	49,7	9,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	408	49,7	55,9	6,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	408	55,9	64,0	8,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	408	64,0	65,9	1,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	408	65,9	76,6	10,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	408	76,6	86,1	9,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	408	86,1	94,3	8,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	408	94,3	105,8	11,50				0,00%	0,00%	NA
18	**PE**	**TT-511/13**	**28/08/2013**	**02/08/2018**	**SIRGA**	BR-	232	129,9	148,1	18,20	**100**	**100**	**25,86**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	232	148,1	163,3	15,20				20,37%	0,00%	0,00%
						BR-	232	163,3	181,6	18,30				14,80%	0,00%	0,00%
						BR-	232	181,6	212,5	30,90				2,29%	0,00%	0,00%
						BR-	232	212,5	251,3	38,80				3,02%	0,00%	0,00%
						BR-	232	251,3	252,0	0,70				6,57%	0,00%	0,00%
						BR-	232	252,0	277,8	25,80				3,05%	0,00%	0,00%
						BR-	232	277,8	324,4	46,60				16,35%	0,00%	0,00%
						BR-	232	324,4	333,5	9,10				12,10%	0,00%	0,00%
						BR-	232	333,5	356,3	22,80				15,06%	0,00%	0,00%
						BR-	232	356,3	402,8	46,50				11,29%	0,00%	0,00%
						BR-	232	402,8	405,2	2,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	232	405,2	409,0	3,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	232	409,0	412,6	3,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	232	412,6	425,2	12,60				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	232	425,2	450,2	25,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	232	450,2	459,5	9,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	232	459,5	490,7	31,20				46,39%	0,00%	0,00%
						BR-	232	490,7	509,6	18,90				10,21%	0,00%	0,00%
						BR-	232	0,0	3,6	3,60				56,14%	100,00%	100,00%
50	**PE**	**TT-1083/13**	**09/04/2014**	**14/03/2019**	**ESSE**	BR-	232	509,6	518,1	8,50	**100**	**0**	**12,07**	-	-	-
						BR-	232	518,1	525,1	7,00				-	-	-
						BR-	232	525,1	544,1	19,00				-	-	-
						BR-	232	544,1	560,1	16,00				-	-	-
						BR-	116	0,0	0,1	0,10				-	-	-
						BR-	116	0,1	25,7	25,60				-	-	-
						BR-	116	25,7	43,5	17,80				-	-	-
						BR-	116	43,5	82,7	39,20				-	-	-
						BR-	116	82,7	91,6	8,90				-	-	-
						BR-	316	0,0	20,4	20,40				-	-	-
						BR-	316	20,4	24,0	3,60				-	-	-
						BR-	316	24,0	58,7	34,70				-	-	-
						BR-	316	58,7	71,2	12,50				-	-	-
						BR-	316	71,2	83,9	12,70				-	-	-
						BR-	316	83,9	141,4	57,50				-	-	-
						BR-	316	141,4	144,9	3,50				-	-	-
						BR-	316	207,7	218,3	10,60				-	-	-
						BR-	316	218,3	249,9	31,60				-	-	-

						BR-	316	249,9	258,0	8,10				-	-	-
						BR-	316	258,0	283,8	25,80				-	-	-
						BR-	316	283,8	304,4	20,60				-	-	-
						BR-	316	304,4	369,5	65,10				-	-	-
51	**PE**	**TT-1084/13**	**26/02/2014**	**31/01/2019**	**SIRGA**	BR-	110	95,4	149,1	53,70	**0**	**0**	**14**	-	-	-
						BR-	110	220,7	226,8	6,10				-	-	-
						BR-	110	226,8	261,8	35,00				-	-	-
						BR-	423	18,2	39,2	21,00				-	-	-
						BR-	423	39,2	61,3	22,10				-	-	-
						BR-	423	61,3	73,1	11,80				-	-	-
						BR-	423	73,1	93,9	20,80				-	-	-
						BR-	423	93,9	98,4	4,50				-	-	-
						BR-	423	98,4	115,2	16,80				-	-	-
						BR-	423	115,2	121,7	6,50				-	-	-
						BR-	423	121,7	144,9	23,20				-	-	-
						BR-	423	144,9	177,1	32,20				-	-	-
						BR-	423	177,1	196,2	19,10				-	-	-
						BR-	424	0,0	29,7	29,70				-	-	-
						BR-	424	29,7	42,6	12,90				-	-	-
						BR-	424	42,6	66,9	24,30				-	-	-
						BR-	424	66,9	87,3	20,40				-	-	-
						BR-	424	87,3	101,9	14,60				-	-	-
						BR-	424	101,9	120,9	19,00				-	-	-
						BR-	424	120,9	133,9	13,00				-	-	-

52	**PE**	**TT-1085/13**	**12/02/2014**	**17/01/2019**	**Consórcio SN & S**	BR-	407	0,0	10,8	10,80	**41,58**	**0**	**15,52**	-	-	-
						BR-	407	10,8	41,1	30,30				-	-	-
						BR-	407	41,1	52,6	11,50				-	-	-
						BR-	407	52,6	124,6	72,00				-	-	-
						BR-	407	124,6	130,1	5,50				-	-	-
						BR-	428	10,6	89,5	78,90				-	-	-
						BR-	428	89,5	140,2	50,70				-	-	-
						BR-	428	140,2	193,4	53,20				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - SERGIPE

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
53	**SE**	**TT-1086/13**	**09/04/2014**	**14/03/2019**	**ESSE**	BR-	101	0,0	0,7	0,70	**0**	**0**	**10,34**	-	-	-
						BR-	101	0,7	3,2	2,50				-	-	-
						BR-	101	3,2	8,6	5,40				-	-	-
						BR-	101	8,6	13,2	4,60				-	-	-
						BR-	101	13,2	18,4	5,20				-	-	-
						BR-	101	18,4	23,1	4,70				-	-	-
						BR-	101	23,1	24,1	1,00				-	-	-
						BR-	101	24,1	34,3	10,20				-	-	-
						BR-	101	34,3	47,8	13,50				-	-	-

						BR-	101	47,8	49,0	1,20				-	-	-
						BR-	101	49,0	59,0	10,00				-	-	-
						BR-	101	59,0	63,3	4,30				-	-	-
						BR-	101	63,3	68,4	5,10				-	-	-
						BR-	101	68,4	69,5	1,10				-	-	-
						BR-	101	69,5	77,6	8,10				-	-	-
						BR-	101	77,6	81,5	3,90				-	-	-
						BR-	101	81,5	85,7	4,20				-	-	-
						BR-	101	85,7	89,4	3,70				-	-	-
						BR-	101	89,4	91,5	2,10				-	-	-
						BR-	101	91,5	93,3	1,80				-	-	-
						BR-	101	93,3	103,2	9,90				-	-	-
						BR-	101	103,2	114,5	11,30				-	-	-
						BR-	101	114,5	118,4	3,90				-	-	-
						BR-	101	118,4	123,7	5,30				-	-	-
						BR-	101	123,7	141,3	17,60				-	-	-
						BR-	101	141,3	146,5	5,20				-	-	-
						BR-	101	146,5	151,1	4,60				-	-	-
						BR-	101	151,1	153,9	2,80				-	-	-
						BR-	101	153,9	158,7	4,80				-	-	-
						BR-	101	158,7	174,5	15,80				-	-	-
						BR-	101	174,5	183,2	8,70				-	-	-
						BR-	101	183,2	199,7	16,50				-	-	-

						BR-	101	199,7	206,1	6,40				-	-	-
						BR-	235	0,0	1,7	1,70				-	-	-
						BR-	235	1,7	6,2	4,50				-	-	-
						BR-	235	8,3	26,3	18,00				-	-	-
						BR-	235	26,3	51,7	25,40				-	-	-
						BR-	235	51,7	52,9	1,20				-	-	-
						BR-	235	52,9	63,7	10,80				-	-	-
						BR-	235	63,7	83,5	19,80				-	-	-
						BR-	235	83,5	85,6	2,10				-	-	-
						BR-	235	85,6	108,7	23,10				-	-	-
						BR-	235	108,7	114,8	6,10				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - MARANHÃO																
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km Inicial**	**km Final**	**Extensão BR Legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de Segurança**
54	**MA**	**TT-001/14**	**28/02/2014**	**02/02/2019**	**SINALISA**	BR-	135	0,0	7,6	7,60	**100**	**0**	**10,01**	-	-	-
						BR-	135	7,6	12,4	4,80				-	-	-
						BR-	135	12,4	23,1	10,70				-	-	-
						BR-	135	23,1	23,7	0,60				-	-	-
						BR-	135	23,7	51,0	27,30				-	-	-
						BR-	135	51,0	95,6	44,60				-	-	-

						BR-	135	95,6	104,1	8,50				-	-	-
						BR-	135	104,1	127,3	23,20				-	-	-
						BR-	135	127,3	134,2	6,90				-	-	-
						BR-	135	134,2	179,5	45,30				-	-	-
						BR-	135	179,5	199,5	20,00				-	-	-
						BR-	135	0,0	4,5	4,50				-	-	-
						BR-	135	0,0	4,7	4,70				-	-	-
						BR-	135	0,0	16,1	16,10				-	-	-
						BR-	135	0,0	2,0	2,00				-	-	-
						BR-	222	74,9	116,2	41,30				-	-	-
						BR-	222	116,2	148,0	31,80				-	-	-
						BR-	222	148,0	169,5	21,50				-	-	-
						BR-	222	169,5	205,6	36,10				-	-	-
						BR-	222	205,6	217,5	11,90				-	-	-
						BR-	222	249,2	278,4	29,20				-	-	-
						BR-	222	278,4	289,8	11,40				-	-	-
						BR-	222	289,8	290,3	0,50				-	-	-
						BR-	222	290,3	292,1	1,80				-	-	-
						BR-	222	292,1	335,1	43,00				-	-	-
						BR-	222	335,1	350,5	15,40				-	-	-
						BR-	402	0,0	9,2	9,20				-	-	-
						BR-	402	9,2	35,6	26,40				-	-	-
						BR-	402	35,6	38,2	2,60				-	-	-

						BR-	402	38,2	103,2	65,00				-	-	-
						BR-	402	103,2	179,9	76,70				-	-	-
55	**MA**	**TT-002/14**	**28/02/2014**	**02/02/2019**	**SINALISA**	BR-	222	360,80	404,70	43,90	**100**	**0**	**10,01**	-	-	-
						BR-	222	404,70	405,80	1,10				-	-	-
						BR-	222	405,80	406,20	0,40				-	-	-
						BR-	222	406,20	499,90	93,70				-	-	-
						BR-	222	499,90	525,20	25,30				-	-	-
						BR-	222	525,20	580,90	55,70				-	-	-
						BR-	222	580,90	598,10	17,20				-	-	-
						BR-	222	598,10	678,30	80,20				-	-	-
						BR-	316	0,0	54,7	54,70				-	-	-
						BR-	316	54,7	67,6	12,90				-	-	-
						BR-	316	67,6	110,6	43,00				-	-	-
						BR-	316	110,6	144,9	34,30				-	-	-
						BR-	316	144,9	188,7	43,80				-	-	-
						BR-	316	188,7	231,0	42,30				-	-	-
						BR-	316	231,0	260,9	29,90				-	-	-
						BR-	316	260,9	271,2	10,30				-	-	-
						BR-	316	271,2	297,9	26,70				-	-	-
						BR-	316	297,9	321,3	23,40				-	-	-
						BR-	316	321,3	338,1	16,80				-	-	-
						BR-	316	338,1	362,4	24,30				-	-	-
						BR-	316	362,4	376,3	13,90				-	-	-

						BR-	316	376,3	398,5	22,20				-	-	-
						BR-	316	398,5	423,5	25,00				-	-	-
56	**MA**	**TT-003/14**	**26/03/2014**	**28/02/2019**	**CONSLADEL**	BR-	135	224,5	234,9	10,40	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	135	234,9	291,4	56,50				-	-	-
						BR-	135	291,4	309,9	18,50				-	-	-
						BR-	135	309,9	323,2	13,30				-	-	-
						BR-	135	323,2	339,3	16,10				-	-	-
						BR-	135	339,3	341,5	2,20				-	-	-
						BR-	135	341,5	358,2	16,70				-	-	-
						BR-	135	358,2	375,6	17,40				-	-	-
						BR-	135	375,6	391,3	15,70				-	-	-
						BR-	135	391,3	411,4	20,10				-	-	-
						BR-	135	411,4	432,4	21,00				-	-	-
						BR-	135	432,4	475,9	43,50				-	-	-
						BR-	135	475,9	495,6	19,70				-	-	-
						BR-	135	495,6	496,3	0,70				-	-	-
						BR-	135	496,3	514,6	18,30				-	-	-
						BR-	226	0,0	0,6	0,60				-	-	-
						BR-	226	100,0	112,7	12,70				-	-	-
						BR-	226	112,7	201,9	89,20				-	-	-
						BR-	316	423,5	468,3	44,80				-	-	-
						BR-	316	468,3	550,9	82,60				-	-	-
						BR-	316	550,9	571,9	21,00				-	-	-

						BR-	316	571,9	620,3	48,40				-	-	-
57	**MA**	**TT-004/14**	**28/02/2014**	**02/02/2019**	**SINALISA**	BR-	230	0,00	20,90	20,90	**100**	**0**	**11,51**	-	-	-
						BR-	230	20,90	57,50	36,60				-	-	-
						BR-	230	57,50	93,30	35,80				-	-	-
						BR-	230	93,30	114,80	21,50				-	-	-
						BR-	230	114,80	142,70	27,90				-	-	-
						BR-	230	142,70	214,90	72,20				-	-	-
						BR-	230	214,90	237,70	22,80				-	-	-
						BR-	230	237,70	274,50	36,80				-	-	-
						BR-	230	274,50	314,20	39,70				-	-	-
						BR-	230	314,20	366,80	52,60				-	-	-
						BR-	230	366,80	405,10	38,30				-	-	-
						BR-	230	405,10	481,10	76,00				-	-	-
						BR-	230	481,10	572,50	91,40				-	-	-
58	**MA**	**TT-005/14**	**28/02/2014**	**02/02/2019**	**SINALISA**	BR-	010	34,00	128,80	94,80	**100**	**0**	**11,23**	-	-	-
						BR-	010	128,8	156,4	27,60				-	-	-
						BR-	010	156,4	176,8	20,40				-	-	-
						BR-	010	176,8	203,5	26,70				-	-	-
						BR-	010	203,5	223,1	19,60				-	-	-
						BR-	010	223,1	253,6	30,50				-	-	-
						BR-	010	253,6	295,2	41,60				-	-	-
						BR-	010	295,2	319,8	24,60				-	-	-
						BR-	010	319,8	378,7	58,90				-	-	-

						BR-	226	204,1	217,2	13,10				-	-	-
						BR-	226	217,2	299,8	82,60				-	-	-
						BR-	226	299,8	340,3	40,50				-	-	-
						BR-	226	340,3	415,7	75,40				-	-	-
						BR-	226	415,7	419,9	4,20				-	-	-
						BR-	226	419,9	478,4	58,50				-	-	-
						BR-	226	478,4	570,7	92,30				-	-	-
						BR-	226	598,3	599,1	0,80				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - PIAUÍ

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
59	**PI**	**TT-006/14**	**25/02/2014**	**30/01/2019**	**MENG**	BR-	222	0,0	25,9	25,90	**100**	**100**	**14,11**	0,00%	0,00%	NA
						BR-	222	25,9	63,1	37,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	222	63,1	73,7	10,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	222	73,7	76,2	2,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	222	76,2	77,6	1,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	222	124,6	147,6	23,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	222	0,0	3,9	3,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	343	0,0	3,4	3,40				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	3,4	11,3	7,90				50,00%	0,00%	NA

						BR-	343	11,3	15,3	4,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	343	15,3	33,4	18,10				50,00%	0,00%	NA
						BR-	343	33,4	48,1	14,70				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	48,1	54,2	6,10				50,00%	0,00%	NA
						BR-	343	54,2	81,7	27,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	343	81,7	87,5	5,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	343	87,5	140,9	53,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	140,9	141,7	0,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	343	141,7	143,0	1,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	143,0	166,7	23,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	166,7	179,0	12,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	343	182,9	184,6	1,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	343	184,6	188,0	3,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	188,0	189,2	1,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	189,2	212,9	23,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	212,9	214,4	1,50				0,00%	0,00%	SUP
						BR-	343	214,4	259,4	45,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	259,4	266,9	7,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	266,9	304,4	37,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	343	304,4	333,5	29,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	343	333,5	349,1	15,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	402	0,0	14,1	14,10				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	402	32,2	75,7	43,50				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	402	75,7	98,4	22,70				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	404	0,0	3,0	3,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	404	4,2	51,6	47,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	404	51,6	58,2	6,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	404	58,2	67,2	9,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	404	67,2	81,2	14,00				0,00%	0,00%	0,00%
60	**PI**	**TT-007/14**	**28/02/2014**	**02/02/2019**	**SINALISA**	BR-	020	0,0	40,3	40,30	**100**	**0**	**12,07**	-	-	-
						BR-	020	40,3	54,3	14,00				-	-	-
						BR-	020	54,3	85,3	31,00				-	-	-
						BR-	020	85,3	148,3	63,00				-	-	-
						BR-	020	148,3	189,3	41,00				-	-	-
						BR-	020	189,3	215,3	26,00				-	-	-
						BR-	020	328,3	343,3	15,00				-	-	-
						BR-	020	343,3	412,7	69,40				-	-	-
						BR-	020	0,0	4,6	4,60				-	-	-
						BR-	020	0,0	5,8	5,80				-	-	-
						BR-	407	423,0	429,1	6,10				-	-	-
						BR-	407	429,1	434,8	5,70				-	-	-
						BR-	407	434,8	439,1	4,30				-	-	-
						BR-	407	439,1	468,7	29,60				-	-	-
						BR-	407	468,7	496,1	27,40				-	-	-
						BR-	407	496,1	514,0	17,90				-	-	-
						BR-	407	514,0	536,7	22,70				-	-	-

						BR-	407	536,7	549,5	12,80				-	-	-
						BR-	407	549,5	573,2	23,70				-	-	-
						BR-	407	573,2	585,7	12,50				-	-	-
						BR-	407	585,7	617,4	31,70				-	-	-
61	**PI**	**TT-008/14**	**10/03/2014**	**12/02/2019**	**Consórcio Paulista/ENGEFOTO**	BR-	316	2,4	6,8	4,40	**0**	**0**	**1,33**	-	-	-
						BR-	316	6,8	32,8	26,00				-	-	-
						BR-	316	32,8	58,4	25,60				-	-	-
						BR-	316	58,4	77,5	19,10				-	-	-
						BR-	316	77,5	82,9	5,40				-	-	-
						BR-	316	82,9	121,6	38,70				-	-	-
						BR-	316	121,6	159,5	37,90				-	-	-
						BR-	316	159,5	176,1	16,60				-	-	-
						BR-	316	176,1	197,9	21,80				-	-	-
						BR-	316	197,9	210,9	13,00				-	-	-
						BR-	316	210,9	214,4	3,50				-	-	-
						BR-	316	214,4	241,8	27,40				-	-	-
						BR-	316	241,8	272,7	30,90				-	-	-
						BR-	316	272,7	276,2	3,50				-	-	-
						BR-	316	276,2	310,8	34,60				-	-	-
						BR-	316	310,8	314,9	4,10				-	-	-
						BR-	316	314,9	333,2	18,30				-	-	-
						BR-	316	333,2	346,9	13,70				-	-	-
						BR-	316	346,9	359,0	12,10				-	-	-

						BR-	316	359,0	372,1	13,10				-	-	-
						BR-	316	372,1	417,8	45,70				-	-	-
						BR-	230	0,0	17,7	17,70				-	-	-
						BR-	230	17,7	18,1	0,40				-	-	-
						BR-	230	18,1	41,1	23,00				-	-	-
						BR-	230	41,1	52,5	11,40				-	-	-
						BR-	230	151,9	167,6	15,70				-	-	-
						BR-	230	167,6	189,3	21,70				-	-	-
						BR-	230	189,3	196,5	7,20				-	-	-
						BR-	230	196,5	197,9	1,40				-	-	-
						BR-	230	197,9	253,8	55,90				-	-	-
						BR-	230	253,8	265,1	11,30				-	-	-
						BR-	230	265,1	281,3	16,20				-	-	-
						BR-	230	281,3	300,4	19,10				-	-	-
						BR-	230	300,4	308,5	8,10				-	-	-
						BR-	230	308,5	310,5	2,00				-	-	-
62	**PI**	**TT-009/14**	**28/02/2014**	**02/02/2019**	**CONSLADEL**	BR-	135	38,8	40,0	1,20	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	135	40,0	40,3	0,30				-	-	-
						BR-	135	40,3	40,5	0,20				-	-	-
						BR-	135	40,5	40,6	0,10				-	-	-
						BR-	135	40,6	76,7	36,10				-	-	-
						BR-	135	76,7	85,7	9,00				-	-	-
						BR-	135	85,7	119,5	33,80				-	-	-

						BR-	135	119,5	121,3	1,80				-	-	-
						BR-	135	121,3	149,4	28,10				-	-	-
						BR-	135	210,0	228,1	18,10				-	-	-
						BR-	135	228,1	258,4	30,30				-	-	-
						BR-	135	258,4	296,2	37,80				-	-	-
						BR-	135	296,2	311,8	15,60				-	-	-
						BR-	135	311,8	316,7	4,90				-	-	-
						BR-	135	316,7	322,8	6,10				-	-	-
						BR-	135	322,8	352,7	29,90				-	-	-
						BR-	135	352,7	408,0	55,30				-	-	-
						BR-	135	408,0	504,3	96,30				-	-	-
						BR-	135	504,3	507,1	2,80				-	-	-
						BR-	135	507,1	515,4	8,30				-	-	-
						BR-	135	515,4	535,0	19,60				-	-	-
						BR-	135	535,0	590,2	55,20				-	-	-
						BR-	135	590,2	618,0	27,80				-	-	-
						BR-	135	618,0	640,9	22,90				-	-	-
						BR-	235	305,1	318,1	13,00				-	-	-
						BR-	235	318,1	395,6	77,50				-	-	-
						BR-	235	395,6	432,3	36,70				-	-	-
						BR-	235	432,3	435,3	3,00				-	-	-
						BR-	343	429,6	444,3	14,70				-	-	-
						BR-	343	444,3	453,5	9,20				-	-	-

						BR-	343	453,5	466,0	12,50				-	-	-
						BR-	343	466,0	470,2	4,20				-	-	-
						BR-	343	470,2	486,6	16,40				-	-	-
						BR-	343	486,6	504,3	17,70				-	-	-
						BR-	343	504,3	552,1	47,80				-	-	-
						BR-	343	552,1	580,2	28,10				-	-	-
						BR-	343	588,3	588,8	0,50				-	-	-
						BR-	343	588,8	590,1	1,30				-	-	-
						BR-	343	590,1	592,2	2,10				-	-	-
						BR-	343	592,2	655,3	63,10				-	-	-
						BR-	343	0,0	4,9	4,90				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - ACRE

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
19	AC	TT-549/13	20/09/2013	25/08/2018	MENG	BR-	317	0,0	29,4	29,40	100	100	22,99	50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	317	29,4	68,7	39,30				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	317	68,7	90,7	22,00				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	317	90,7	97,4	6,70				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	317	97,4	128,4	31,00				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	128,4	145,1	16,70				50,00%	0,00%	NA

						BR-	317	145,1	169,2	24,10				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	317	169,2	176,3	7,10				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	176,3	182,3	6,00				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	182,3	185,6	3,30				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	185,6	198,2	12,60				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	198,2	212,8	14,60				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	212,8	222,4	9,60				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	222,4	225,4	3,00				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	225,4	237,4	12,00				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	237,4	258,0	20,60				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	258,0	267,7	9,70				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	267,7	275,0	7,30				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	275,0	292,1	17,10				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	317	292,1	293,6	1,50				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	317	293,6	324,0	30,40				50,00%	0,00%	NA
						BR-	317	324,0	406,3	82,30				50,00%	0,00%	NA
						BR-	364	0,0	31,1	31,10				50,00%	0,00%	NA
						BR-	364	31,1	53,3	22,20				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	53,3	99,2	45,90				50,00%	0,00%	NA
						BR-	364	99,2	124,8	25,60				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	124,8	138,2	13,40				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	138,2	150,1	11,90				50,00%	0,00%	0,00%
20	**AC**	**TT-550/13**	**20/09/2013**	**25/08/2018**	**MENG**	BR-	364	150,1	179,4	29,30	**87,48**	**87,48**	**11,16**	50,00%	0,00%	0,00%

						BR-	364	179,4	274,3	94,90				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	274,3	346,3	72,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	346,3	386,3	40,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	386,3	447,1	60,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	447,1	499,3	52,20				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	499,3	543,3	44,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	548,2	629,3	81,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	629,3	692,3	63,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	692,3	764,1	71,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	0,0	5,0	5,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	0,0	6,4	6,40				0,00%	0,00%	NA

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - RONDÔNIA

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
21	**RO**	**TT-551/13**	**28/08/2013**	**02/08/2018**	**JARDIPLAN**	BR-	174	0,0	6,9	6,90	**100**	**100**	**22,59**	50,00%	0,00%	100,00%
						BR-	174	6,9	13,2	6,30				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	174	13,2	14,8	1,60				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	174	14,8	33,2	18,40				19,57%	0,00%	0,00%
						BR-	364	13,2	16,2	3,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	16,2	27,6	11,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	27,6	107,4	79,80				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	364	107,4	142,9	35,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	142,9	197,0	54,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	364	197,0	202,7	5,70				33,33%	0,00%	100,00%
						BR-	364	202,7	226,8	24,10				33,33%	0,00%	100,00%
						BR-	364	226,8	239,2	12,40				33,33%	0,00%	NA
						BR-	364	239,2	245,5	6,30				33,33%	0,00%	100,00%
						BR-	364	245,5	274,3	28,80				33,33%	0,00%	NA
						BR-	364	274,3	278,0	3,70				33,32%	0,00%	0,00%
						BR-	364	278,0	305,3	27,30				33,33%	0,00%	0,00%
						BR-	435	14,4	84,4	70,00				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	435	84,4	123,4	39,00				0,00%	0,00%	100,00%
22	**RO**	**TT-552/13**	**28/08/2013**	**02/08/2018**	**SINAPE**	BR-	364	305,3	346,3	41,00	**100**	**100**	**22,64**	20,21%	100,00%	100,00%
						BR-	364	346,3	374,9	28,60				35,14%	100,00%	100,00%
						BR-	364	374,9	384,4	9,50				39,49%	100,00%	100,00%
						BR-	364	384,4	388,0	3,60				29,22%	0,00%	100,00%
						BR-	364	388,0	424,0	36,00				26,25%	0,00%	100,00%
						BR-	364	424,0	431,1	7,10				27,96%	0,00%	0,00%
						BR-	364	431,1	483,1	52,00				28,92%	0,00%	0,00%
						BR-	364	483,1	516,3	33,20				28,79%	0,00%	0,00%
						BR-	364	516,3	541,3	25,00				9,59%	0,00%	100,00%
						BR-	364	541,3	543,6	2,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	543,6	570,3	26,70				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	364	570,3	603,9	33,60				23,78%	0,00%	100,00%

						BR-	364	603,9	668,1	64,20				25,85%	0,00%	0,00%
						BR-	364	668,1	690,6	22,50				17,92%	0,00%	0,00%
						BR-	364	0,0	12,0	12,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	429	41,0	53,0	12,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	53,0	76,5	23,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	76,5	82,5	6,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	82,5	93,5	11,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	93,5	105,5	12,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	105,5	160,5	55,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	160,5	199,5	39,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	199,5	258,5	59,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	258,5	318,5	60,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	429	318,5	384,5	66,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	421	0,0	11,0	11,00				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	421	11,0	49,0	38,00				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	421	49,0	69,0	20,00				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	421	69,0	115,8	46,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	421	0,0	11,0	11,00				50,00%	0,00%	0,00%
23	**RO**	**TT-553/13**	**28/08/2013**	**02/08/2018**	**JARDIPLAN**	BR-	319	0,0	30,3	30,30	**100**	**100**	**22,59**	50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	319	30,3	36,9	6,60				50,00%	0,00%	NA
						BR-	319	36,9	39,4	2,50				50,00%	0,00%	NA
						BR-	319	39,4	56,7	17,30				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	319	57,4	58,1	0,70				66,57%	100,00%	NA

						BR-	319	58,1	59,6	1,50				66,67%	100,00%	NA
						BR-	319	59,6	61,0	1,40				66,57%	100,00%	NA
						BR-	319	61,0	64,6	3,60				66,67%	100,00%	NA
						BR-	364	690,6	693,1	2,50				33,32%	100,00%	100,00%
						BR-	364	693,1	703,7	10,60				33,33%	100,00%	100,00%
						BR-	364	703,7	712,0	8,30				33,33%	100,00%	100,00%
						BR-	364	712,0	713,4	1,40				33,29%	0,00%	100,00%
						BR-	364	713,4	715,6	2,20				33,32%	0,00%	100,00%
						BR-	364	715,6	719,0	3,40				33,32%	0,00%	0,00%
						BR-	364	719,0	723,6	4,60				33,33%	0,00%	100,00%
						BR-	364	723,6	732,0	8,40				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	364	732,0	800,9	68,90				0,00%	0,00%	100,00%
						BR-	364	800,9	877,3	76,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	877,3	910,8	33,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	910,8	929,3	18,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	929,3	937,4	8,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	364	938,6	991,5	52,90				50,00%	0,00%	NA
						BR-	364	991,5	1.041,3	49,80				50,00%	0,00%	NA
						BR-	364	1.041,3	1.091,7	50,40				50,00%	0,00%	NA
						BR-	425	18,5	98,8	80,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	425	98,8	145,7	46,90				25,59%	0,00%	0,00%
						BR-	425	145,7	151,5	5,80				0,00%	0,00%	NA

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - RIO GRANDE DO SUL															
Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
63	RS	TT-031/14	14/03/2014	16/02/2019	SIGNASUL	BR-	158	158,3	173,5	15,20	100	0	11,4	-	-	-
						BR-	158	173,5	194,3	20,80				-	-	-
						BR-	158	194,3	198,3	4,00				-	-	-
						BR-	158	198,3	205,5	7,20				-	-	-
						BR-	158	205,5	240,4	34,90				-	-	-
						BR-	158	240,4	263,6	23,20				-	-	-
						BR-	158	263,6	292,9	29,30				-	-	-
						BR-	158	292,9	322,1	29,20				-	-	-
						BR-	158	322,1	324,2	2,10				-	-	-
						BR-	158	329,9	416,2	86,30				-	-	-
						BR-	158	416,2	446,6	30,40				-	-	-
						BR-	285	414,4	431,5	17,10				-	-	-
						BR-	285	431,5	456,4	24,90				-	-	-
						BR-	285	456,4	459,9	3,50				-	-	-
						BR-	285	459,9	464,3	4,40				-	-	-
						BR-	285	464,3	495,6	31,30				-	-	-
						BR-	285	495,6	527,5	31,90				-	-	-
						BR-	285	527,5	535,1	7,60				-	-	-

						BR-	285	535,1	542,2	7,10				-	-	-
						BR-	285	542,2	565,9	23,70				-	-	-
						BR-	285	565,9	568,5	2,60				-	-	-
						BR-	285	568,5	625,4	56,90				-	-	-
						BR-	285	625,4	669,9	44,50				-	-	-
						BR-	285	669,9	671,6	1,70				-	-	-
						BR-	285	671,6	673,0	1,40				-	-	-
64	**RS**	**TT-032/14**	**02/04/2014**	**07/03/2019**	**Consórcio SINASC/PROJEVIAS**	BR-	158	71,4	95,8	24,40	**0**	**0**	**6,9**	-	-	-
						BR-	158	95,8	101,1	5,30				-	-	-
						BR-	158	101,1	104,0	2,90				-	-	-
						BR-	158	104,0	108,7	4,70				-	-	-
						BR-	158	108,7	158,3	49,60				-	-	-
						BR-	386	0,0	2,6	2,60				-	-	-
						BR-	386	2,6	4,9	2,30				-	-	-
						BR-	386	4,9	31,8	26,90				-	-	-
						BR-	386	31,8	34,4	2,60				-	-	-
						BR-	386	34,4	41,9	7,50				-	-	-
						BR-	386	41,9	51,2	9,30				-	-	-
						BR-	386	51,2	71,4	20,20				-	-	-
						BR-	386	71,4	109,7	38,30				-	-	-
						BR-	386	109,7	125,8	16,10				-	-	-
						BR-	386	125,8	131,7	5,90				-	-	-
						BR-	386	131,7	172,7	41,00				-	-	-

						BR-	386	172,7	176,9	4,20				-	-	-
						BR-	392	617,5	642,1	24,60				-	-	-
						BR-	392	642,1	663,9	21,80				-	-	-
						BR-	392	663,9	681,9	18,00				-	-	-
						BR-	392	681,9	720,3	38,40				-	-	-
						BR-	468	0,0	1,9	1,90				-	-	-
						BR-	468	1,9	21,6	19,70				-	-	-
						BR-	468	21,6	63,4	41,80				-	-	-
						BR-	468	63,4	67,3	3,90				-	-	-
						BR-	468	67,3	73,4	6,10				-	-	-
						BR-	468	73,4	94,2	20,80				-	-	-
						BR-	468	94,2	106,3	12,10				-	-	-
						BR-	468	106,3	122,3	16,00				-	-	-
						BR-	468	122,3	135,3	13,00				-	-	-
						BR-	468	135,3	142,2	6,90				-	-	-
						BR-	472	114,3	132,1	17,80				-	-	-
						BR-	472	132,1	156,4	24,30				-	-	-
						BR-	472	156,4	166,8	10,40				-	-	-
						BR-	472	173,2	191,7	18,50				-	-	-
65	**RS**	**TT-033/14**	**26/02/2014**	**31/01/2019**	**Consórcio SINARODO/STE**	BR-	101	0,0	2,3	2,30	**0**	**0**	**3,45**	-	-	-
						BR-	101	2,3	13,5	11,20				-	-	-
						BR-	101	13,5	16,0	2,50				-	-	-
						BR-	101	16,0	20,1	4,10				-	-	-

						BR-	101	20,1	24,2	4,10				-	-	-
						BR-	101	24,2	39,9	15,70				-	-	-
						BR-	101	39,9	44,1	4,20				-	-	-
						BR-	101	44,1	63,5	19,40				-	-	-
						BR-	101	63,5	67,2	3,70				-	-	-
						BR-	101	67,2	67,4	0,20				-	-	-
						BR-	101	67,4	69,2	1,80				-	-	-
						BR-	101	69,2	71,3	2,10				-	-	-
						BR-	101	71,3	88,7	17,40				-	-	-
						BR-	101	0,0	3,1	3,10				-	-	-
						BR-	101	3,1	5,5	2,40				-	-	-
						BR-	101	5,5	12,9	7,40				-	-	-
						BR-	101	12,9	19,4	6,50				-	-	-
						BR-	101	0,0	2,3	2,30				-	-	-
						BR-	116	0,0	37,3	37,30				-	-	-
						BR-	116	37,3	38,4	1,10				-	-	-
						BR-	116	38,4	57,3	18,90				-	-	-
						BR-	116	57,3	79,4	22,10				-	-	-
						BR-	116	79,4	115,5	36,10				-	-	-
						BR-	116	115,5	142,7	27,20				-	-	-
						BR-	116	142,7	145,2	2,50				-	-	-
						BR-	116	145,2	150,5	5,30				-	-	-
						BR-	116	150,5	152,6	2,10				-	-	-

						BR-	116	152,6	169,0	16,40				-	-	-
						BR-	116	169,0	181,1	12,10				-	-	-
						BR-	116	181,1	191,8	10,70				-	-	-
						BR-	116	191,8	212,0	20,20				-	-	-
						BR-	116	212,0	227,8	15,80				-	-	-
						BR-	116	227,8	232,1	4,30				-	-	-
						BR-	116	232,1	240,3	8,20				-	-	-
						BR-	116	240,3	251,5	11,20				-	-	-
						BR-	116	251,5	259,0	7,50				-	-	-
						BR-	116	259,0	267,8	8,80				-	-	-
						BR-	116	0,0	3,0	3,00				-	-	-
						BR-	285	17,3	58,6	41,30				-	-	-
						BR-	285	58,6	119,1	60,50				-	-	-
						BR-	285	120,2	143,5	23,30				-	-	-
						BR-	285	143,5	186,1	42,60				-	-	-
						BR-	285	186,1	199,2	13,10				-	-	-
84	**RS**	**TT-495/14**	**14/07/2014**	**18/06/2019**	**SINALISA**	BR-	153	0,0	8,3	8,30	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	153	8,3	20,8	12,50				-	-	-
						BR-	153	20,8	44,5	23,70				-	-	-
						BR-	153	44,5	47,5	3,00				-	-	-
						BR-	153	47,5	52,1	4,60				-	-	-
						BR-	153	52,1	53,7	1,60				-	-	-
						BR-	470	0,0	9,7	9,70				-	-	-

						BR-	470	9,7	36,0	26,30				-	-	-
						BR-	470	36,0	49,4	13,40				-	-	-
						BR-	470	49,4	78,3	28,90				-	-	-
						BR-	470	78,3	91,4	13,10				-	-	-
						BR-	470	91,4	106,1	14,70				-	-	-
						BR-	470	106,1	135,2	29,10				-	-	-
						BR-	470	135,2	159,6	24,40				-	-	-
						BR-	470	159,6	171,9	12,30				-	-	-
						BR-	470	171,9	178,3	6,40				-	-	-
						BR-	470	178,3	209,4	31,10				-	-	-
						BR-	470	209,4	217,0	7,60				-	-	-
						BR-	470	217,0	219,9	2,90				-	-	-
						BR-	470	219,9	222,4	2,50				-	-	-
						BR-	470	222,4	227,6	5,20				-	-	-
						BR-	470	227,6	232,6	5,00				-	-	-
						BR-	470	232,6	244,6	12,00				-	-	-
						BR-	470	244,6	254,0	9,40				-	-	-
						BR-	470	254,0	255,5	1,50				-	-	-
						BR-	470	255,5	287,8	32,30				-	-	-
						BR-	470	287,8	291,0	3,20				-	-	-
						BR-	470	291,0	295,8	4,80				-	-	-
						BR-	470	295,8	308,4	12,60				-	-	-
						BR-	470	308,4	320,4	12,00				-	-	-

						BR-	470	320,4	332,1	11,70				-	-	-
						BR-	470	332,1	339,6	7,50				-	-	-
85	**RS**	**TT-496/14**	**16/09/2014**	**21/08/2019**	**Consórcio SINASC/PROJEVIAS**	BR-	101	281,1	335,4	54,30	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	101	335,4	375,4	40,00				-	-	-
						BR-	101	375,4	410,7	35,30				-	-	-
						BR-	293	0,0	5,3	5,30				-	-	-
						BR-	471	471,6	496,9	25,30				-	-	-
						BR-	471	496,9	586,4	89,50				-	-	-
						BR-	471	586,4	671,8	85,40				-	-	-
						BR-	471	671,8	692,6	20,80				-	-	-
86	**RS**	**TT-497/14**	**23/07/2014**	**27/06/2019**	**MENG**	BR-	153	491,5	517,0	25,50	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	153	517,0	544,0	27,00				-	-	-
						BR-	153	544,0	585,7	41,70				-	-	-
						BR-	153	585,7	628,9	43,20				-	-	-
						BR-	153	628,9	635,6	6,70				-	-	-
						BR-	153	635,6	644,5	8,90				-	-	-
						BR-	153	644,5	699,3	54,80				-	-	-
						BR-	158	468,2	534,1	65,90				-	-	-
						BR-	158	534,1	563,9	29,80				-	-	-
						BR-	158	563,9	565,5	1,60				-	-	-
						BR-	158	565,5	569,4	3,90				-	-	-
						BR-	158	569,4	571,9	2,50				-	-	-
						BR-	158	0,0	4,5	4,50				-	-	-

						BR-	158	0,0	3,3	3,30				-	-	-
						BR-	293	172,5	189,2	16,70				-	-	-
						BR-	293	189,2	251,0	61,80				-	-	-
						BR-	293	251,0	305,2	54,20				-	-	-
						BR-	293	336,6	371,2	34,60				-	-	-
						BR-	293	371,2	442,8	71,60				-	-	-
						BR-	293	0,0	4,3	4,30				-	-	-
						BR-	293	0,0	2,1	2,10				-	-	-
						BR-	473	139,8	146,2	6,40				-	-	-
87	**RS**	**TT-498/14**	**11/09/2014**	**16/08/2019**	**Consórcio SS Trevo/ENGEMIN**	BR-	287	232,7	241,7	9,00	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	287	241,7	244,0	2,30				-	-	-
						BR-	287	244,0	247,4	3,40				-	-	-
						BR-	287	247,4	282,1	34,70				-	-	-
						BR-	287	282,1	315,7	33,60				-	-	-
						BR-	287	315,7	330,2	14,50				-	-	-
						BR-	287	330,2	350,8	20,60				-	-	-
						BR-	287	350,8	397,6	46,80				-	-	-
						BR-	287	397,6	409,3	11,70				-	-	-
						BR-	287	409,3	474,4	65,10				-	-	-
						BR-	287	474,4	478,5	4,10				-	-	-
						BR-	287	478,5	509,2	30,70				-	-	-
						BR-	287	509,2	533,6	24,40				-	-	-
						BR-	287	0,0	1,1	1,10				-	-	-

						BR-	287	0,0	0,7	0,70				-	-	-
						BR-	392	199,9	244,5	44,60				-	-	-
						BR-	392	244,5	257,6	13,10				-	-	-
						BR-	392	257,6	273,8	16,20				-	-	-
						BR-	392	273,8	296,1	22,30				-	-	-
						BR-	392	296,1	307,5	11,40				-	-	-
						BR-	392	307,5	352,7	45,20				-	-	-
88	**RS**	**TT-499/14**	**23/07/2014**	**27/06/2019**	**Consórcio SINARODO/STE**	BR-	290	333,0	371,7	38,70	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	290	371,7	412,4	40,70				-	-	-
						BR-	290	412,4	417,9	5,50				-	-	-
						BR-	290	417,9	460,9	43,00				-	-	-
						BR-	290	460,9	474,8	13,90				-	-	-
						BR-	290	474,8	482,5	7,70				-	-	-
						BR-	290	482,5	533,5	51,00				-	-	-
						BR-	290	533,5	573,2	39,70				-	-	-
						BR-	290	573,2	620,5	47,30				-	-	-
						BR-	290	620,5	635,1	14,60				-	-	-
						BR-	290	635,1	650,8	15,70				-	-	-
						BR-	290	650,8	698,1	47,30				-	-	-
						BR-	290	698,1	719,0	20,90				-	-	-
						BR-	290	719,0	720,3	1,30				-	-	-
						BR-	290	720,3	724,8	4,50				-	-	-
						BR-	472	406,7	409,8	3,10				-	-	-

						BR-	472	409,8	480,0	70,20				-	-	-
						BR-	472	480,0	490,5	10,50				-	-	-
						BR-	472	490,5	584,4	93,90				-	-	-
						BR-	472	585,7	589,7	4,00				-	-	-
						BR-	472	589,7	658,9	69,20				-	-	-
90	**RS**	**TT-501/14**	**04/08/2014**	**09/07/2019**	**Consórcio Rodomais CONSLADEL/PRÓ**	BR-	116	296,5	316,5	20,00	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	116	316,5	324,8	8,30				-	-	-
						BR-	116	324,8	333,8	9,00				-	-	-
						BR-	116	333,8	359,8	26,00				-	-	-
						BR-	116	359,8	397,6	37,80				-	-	-
						BR-	153	373,8	406,8	33,00				-	-	-
						BR-	153	406,8	410,8	4,00				-	-	-
						BR-	153	410,8	437,0	26,20				-	-	-
						BR-	153	0,0	8,7	8,70				-	-	-
						BR-	290	111,8	122,1	10,30				-	-	-
						BR-	290	122,1	130,3	8,20				-	-	-
						BR-	290	130,3	162,0	31,70				-	-	-
						BR-	290	162,0	174,1	12,10				-	-	-
						BR-	290	174,1	182,8	8,70				-	-	-
						BR-	290	182,8	215,2	32,40				-	-	-
						BR-	290	215,2	262,3	47,10				-	-	-
						BR-	290	262,3	283,1	20,80				-	-	-
						BR-	290	283,1	316,8	33,70				-	-	-

						BR-	290	316,8	333,0	16,20				-	-	-
						BR-	471	138,8	143,5	4,70				-	-	-
						BR-	471	143,5	148,0	4,50				-	-	-
						BR-	471	148,0	173,5	25,50				-	-	-
						BR-	471	173,5	197,9	24,40				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - TOCANTINS																
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km Inicial**	**km Final**	**Extensão BR Legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de Segurança**
66	**TO**	**TT-034/14**	**21/03/2014**	**23/02/2019**	**CONSLADEL**	BR-	010	92,1	93,0	0,90	**0**	**0**	**2,7**	-	-	-
						BR-	010	93,0	96,6	3,60				-	-	-
						BR-	010	96,6	127,6	31,00				-	-	-
						BR-	010	127,6	165,6	38,00				-	-	-
						BR-	010	165,6	178,5	12,90				-	-	-
						BR-	010	178,5	200,8	22,30				-	-	-
						BR-	010	200,8	203,8	3,00				-	-	-
						BR-	010	203,8	212,5	8,70				-	-	-
						BR-	010	212,5	222,5	10,00				-	-	-
						BR-	010	222,5	264,1	41,60				-	-	-
						BR-	010	264,1	272,4	8,30				-	-	-
						BR-	010	272,4	302,6	30,20				-	-	-

						BR-	010	302,6	306,0	3,40				-	-	-
						BR-	153	668,6	671,1	2,50				-	-	-
						BR-	153	671,1	671,4	0,30				-	-	-
						BR-	153	671,4	698,8	27,40				-	-	-
						BR-	153	698,8	719,1	20,30				-	-	-
						BR-	153	719,1	758,8	39,70				-	-	-
						BR-	153	758,8	794,8	36,00				-	-	-
						BR-	153	794,8	799,3	4,50				-	-	-
						BR-	242	0,0	15,2	15,20				-	-	-
						BR-	242	15,2	74,9	59,70				-	-	-
						BR-	242	74,9	109,3	34,40				-	-	-
						BR-	242	109,3	140,3	31,00				-	-	-
						BR-	242	140,3	188,4	48,10				-	-	-
						BR-	242	192,9	280,0	87,10				-	-	-
						BR-	242	280,0	298,8	18,80				-	-	-
						BR-	242	298,8	313,4	14,60				-	-	-
						BR-	242	313,4	329,5	16,10				-	-	-
						BR-	242	329,5	386,7	57,20				-	-	-
						BR-	242	414,4	457,2	42,80				-	-	-
						BR-	242	457,2	483,9	26,70				-	-	-
						BR-	242	483,9	497,0	13,10				-	-	-
						BR-	242	0,0	3,2	3,20				-	-	-
67	**TO**	**TT-035/14**	**10/03/2014**	**12/02/2019**	**Consórcio ARC/COBRASIN**	BR-	010	412,4	423,9	11,50	**0**	**0**	**8,62**	-	-	-

						BR-	010	423,9	426,3	2,40				-	-	-
						BR-	010	426,3	490,1	63,80				-	-	-
						BR-	010	490,1	513,1	23,00				-	-	-
						BR-	010	513,1	545,1	32,00				-	-	-
						BR-	010	545,1	572,2	27,10				-	-	-
						BR-	010	572,2	579,6	7,40				-	-	-
						BR-	010	579,6	599,3	19,70				-	-	-
						BR-	010	599,3	638,1	38,80				-	-	-
						BR-	153	293,2	298,2	5,00				-	-	-
						BR-	153	298,2	331,5	33,30				-	-	-
						BR-	153	331,5	333,9	2,40				-	-	-
						BR-	153	333,9	345,7	11,80				-	-	-
						BR-	153	345,7	358,1	12,40				-	-	-
						BR-	153	358,1	390,6	32,50				-	-	-
						BR-	153	390,6	408,4	17,80				-	-	-
						BR-	153	408,4	412,7	4,30				-	-	-
						BR-	153	412,7	415,3	2,60				-	-	-
						BR-	153	415,3	450,6	35,30				-	-	-
						BR-	153	450,6	492,5	41,90				-	-	-
						BR-	153	492,5	493,5	1,00				-	-	-
						BR-	153	493,5	494,6	1,10				-	-	-
						BR-	153	494,6	498,9	4,30				-	-	-
						BR-	153	498,9	522,7	23,80				-	-	-

						BR-	153	522,7	538,5	15,80				-	-	-
						BR-	153	538,5	556,3	17,80				-	-	-
						BR-	153	556,3	620,4	64,10				-	-	-
						BR-	153	620,4	668,2	47,80				-	-	-
						BR-	153	668,2	668,6	0,40				-	-	-
						BR-	235	162,6	165,2	2,60				-	-	-
						BR-	235	165,2	204,2	39,00				-	-	-
68	**TO**	**TT-036/14**	**18/03/2014**	**20/02/2019**		BR-	010	701,9	740,8	38,90	**0**	**0**	**2,7**	-	-	-
						BR-	010	740,8	754,7	13,90				-	-	-
						BR-	010	754,7	762,8	8,10				-	-	-
						BR-	010	762,8	796,1	33,30				-	-	-
						BR-	153	1,2	2,7	1,50				-	-	-
						BR-	153	2,7	33,3	30,60				-	-	-
						BR-	153	33,3	47,7	14,40				-	-	-
						BR-	153	47,7	91,6	43,90				-	-	-
						BR-	153	91,6	108,2	16,60				-	-	-
						BR-	153	108,2	134,8	26,60				-	-	-
						BR-	153	134,8	142,4	7,60				-	-	-
						BR-	153	142,4	147,8	5,40				-	-	-
						BR-	153	147,8	182,9	35,10				-	-	-
						BR-	153	182,9	197,5	14,60				-	-	-
						BR-	153	197,5	216,7	19,20				-	-	-
						BR-	153	216,7	243,7	27,00				-	-	-

						BR-	153	243,7	246,3	2,60				-	-	-
						BR-	153	246,3	248,2	1,90				-	-	-
						BR-	153	248,2	282,8	34,60				-	-	-
						BR-	153	282,8	293,2	10,40				-	-	-
						BR-	226	0,0	1,7	1,70				-	-	-
						BR-	226	1,7	12,0	10,30				-	-	-
						BR-	226	12,0	39,7	27,70				-	-	-
						BR-	226	39,7	71,3	31,60				-	-	-
						BR-	230	1,7	4,2	2,50				-	-	-
						BR-	230	4,2	20,9	16,70				-	-	-
						BR-	230	20,9	35,2	14,30				-	-	-
						BR-	230	35,2	69,3	34,10				-	-	-
						BR-	230	69,3	82,7	13,40				-	-	-
						BR-	230	82,7	92,2	9,50				-	-	-
						BR-	230	92,2	99,9	7,70				-	-	-
						BR-	230	99,9	101,3	1,40				-	-	-
						BR-	230	101,3	143,8	42,50				-	-	-
						BR-	230	143,8	146,4	2,60				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - PARANÁ

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
69	PR	TT-132/14	14/03/2014	16/02/2019	SINALTA	BR-	153	51,9	65,9	14,00	80,67	0	12,53	-	-	-
						BR-	153	65,9	67,7	1,80				-	-	-
						BR-	153	67,7	81,9	14,20				-	-	-
						BR-	153	81,9	98,4	16,50				-	-	-
						BR-	153	98,4	104,2	5,80				-	-	-
						BR-	153	104,2	107,2	3,00				-	-	-
						BR-	153	107,2	109,6	2,40				-	-	-
						BR-	153	109,6	111,6	2,00				-	-	-
						BR-	153	111,6	115,1	3,50				-	-	-
						BR-	153	115,1	160,6	45,50				-	-	-
						BR-	153	160,6	202,4	41,80				-	-	-
						BR-	153	202,4	244,3	41,90				-	-	-
						BR-	153	294,8	300,5	5,70				-	-	-
						BR-	153	300,5	328,0	27,50				-	-	-
						BR-	153	328,0	329,8	1,80				-	-	-
						BR-	153	329,8	333,8	4,00				-	-	-
						BR-	153	333,8	337,9	4,10				-	-	-
						BR-	153	337,9	347,4	9,50				-	-	-
						BR-	153	347,4	363,1	15,70				-	-	-
						BR-	153	363,1	388,8	25,70				-	-	-

						BR-	153	388,8	408,0	19,20				-	-	-
						BR-	153	426,3	443,4	17,10				-	-	-
						BR-	153	443,4	449,4	6,00				-	-	-
						BR-	153	449,4	450,2	0,80				-	-	-
						BR-	153	450,2	452,9	2,70				-	-	-
						BR-	153	452,9	479,1	26,20				-	-	-
						BR-	153	479,1	486,5	7,40				-	-	-
						BR-	153	486,5	517,1	30,60				-	-	-
						BR-	153	517,1	517,7	0,60				-	-	-
						BR-	277	1,5	8,1	6,60				-	-	-
						BR-	376	587,0	600,7	13,70				-	-	-
						BR-	376	600,7	601,6	0,90				-	-	-
						BR-	376	0,0	4,5	4,50				-	-	-
						BR-	466	432,9	435,1	2,20				-	-	-
						BR-	476	0,0	0,9	0,90				-	-	-
						BR-	476	0,9	2,3	1,40				-	-	-
						BR-	476	2,3	53,3	51,00				-	-	-
						BR-	476	53,3	93,3	40,00				-	-	-
						BR-	476	93,3	109,4	16,10				-	-	-
						BR-	476	109,4	122,4	13,00				-	-	-
						BR-	476	143,7	151,3	7,60				-	-	-
						BR-	476	151,3	152,2	0,90				-	-	-
						BR-	476	152,2	156,0	3,80				-	-	-

						BR-	476	195,8	197,7	1,90				-	-	-
						BR-	476	197,7	257,7	60,00				-	-	-
						BR-	476	257,7	273,8	16,10				-	-	-
						BR-	476	273,8	277,9	4,10				-	-	-
						BR-	476	277,9	306,1	28,20				-	-	-
						BR-	476	306,1	325,4	19,30				-	-	-
						BR-	476	325,4	342,4	17,00				-	-	-
						BR-	476	359,5	361,8	2,30				-	-	-
						BR-	476	361,8	364,5	2,70				-	-	-
						BR-	476	0,0	0,7	0,70				-	-	-
70	**PR**	**TT-133/14**	**02/04/2014**	**07/03/2019**	**FAIXA**	BR-	158	331,6	363,2	31,60	**76,8**	**0**	**6,64**	-	-	-
						BR-	158	363,2	401,3	38,10				-	-	-
						BR-	158	401,3	404,1	2,80				-	-	-
						BR-	158	404,1	444,8	40,70				-	-	-
						BR-	158	444,8	470,6	25,80				-	-	-
						BR-	158	497,8	526,4	28,60				-	-	-
						BR-	158	526,4	534,8	8,40				-	-	-
						BR-	158	0,0	4,5	4,50				-	-	-
						BR-	272	363,0	366,0	3,00				-	-	-
						BR-	272	366,0	366,3	0,30				-	-	-
						BR-	272	366,3	368,7	2,40				-	-	-
						BR-	272	368,7	410,0	41,30				-	-	-
						BR-	272	410,0	419,1	9,10				-	-	-

						BR-	272	419,1	437,9	18,80				-	-	-
						BR-	369	228,5	231,4	2,90				-	-	-
						BR-	369	231,4	239,0	7,60				-	-	-
						BR-	369	239,0	249,8	10,80				-	-	-
						BR-	369	0,0	4,4	4,40				-	-	-
						BR-	373	382,4	394,8	12,40				-	-	-
						BR-	373	394,8	454,3	59,50				-	-	-
						BR-	373	454,3	460,2	5,90				-	-	-
						BR-	373	460,2	481,5	21,30				-	-	-
						BR-	487	12,0	27,0	15,00				-	-	-
						BR-	487	27,0	51,0	24,00				-	-	-
						BR-	487	51,0	65,0	14,00				-	-	-
						BR-	487	65,0	95,0	30,00				-	-	-
						BR-	487	95,0	106,4	11,40				-	-	-
						BR-	487	106,4	125,9	19,50				-	-	-
						BR-	487	125,9	145,1	19,20				-	-	-
						BR-	487	145,1	154,0	8,90				-	-	-
						BR-	487	154,0	175,6	21,60				-	-	-
						BR-	487	180,6	183,6	3,00				-	-	-
						BR-	487	183,6	188,7	5,10				-	-	-
						BR-	487	188,7	204,8	16,10				-	-	-
						BR-	487	204,8	236,5	31,70				-	-	-
						BR-	487	236,5	242,0	5,50				-	-	-

						BR-	487	0,0	12,0	12,00				-	-	-
71	**PR**	**TT-134/14**	**14/07/2014**	**18/06/2019**	**SINATRAF**	BR-	163	0,0	7,5	7,50	**85**	**0**	**9,62**	-	-	-
						BR-	163	7,5	9,0	1,50				-	-	-
						BR-	163	9,8	33,1	23,30				-	-	-
						BR-	163	33,1	36,9	3,80				-	-	-
						BR-	163	36,9	63,2	26,30				-	-	-
						BR-	163	63,2	80,4	17,20				-	-	-
						BR-	163	80,4	85,5	5,10				-	-	-
						BR-	163	85,5	117,1	31,60				-	-	-
						BR-	163	117,1	131,4	14,30				-	-	-
						BR-	163	131,4	157,7	26,30				-	-	-
						BR-	163	157,7	158,4	0,70				-	-	-
						BR-	163	158,4	160,4	2,00				-	-	-
						BR-	163	160,4	161,2	0,80				-	-	-
						BR-	163	161,2	183,1	21,90				-	-	-
						BR-	163	183,1	188,6	5,50				-	-	-
						BR-	163	188,6	191,1	2,50				-	-	-
						BR-	163	191,1	206,0	14,90				-	-	-
						BR-	163	206,0	245,1	39,10				-	-	-
						BR-	163	245,1	280,2	35,10				-	-	-
						BR-	163	280,2	284,0	3,80				-	-	-
						BR-	163	284,0	335,4	51,40				-	-	-
						BR-	163	335,4	347,3	11,90				-	-	-

						BR-	163	347,3	348,2	0,90				-	-	-
						BR-	272	527,0	554,0	27,00				-	-	-
						BR-	272	554,0	568,7	14,70				-	-	-
						BR-	272	569,6	572,3	2,70				-	-	-
						BR-	277	731,5	732,1	0,60				-	-	-
						BR-	280	255,2	294,2	39,00				-	-	-
						BR-	280	294,2	318,2	24,00				-	-	-
						BR-	467	110,9	117,4	6,50				-	-	-
						BR-	469	12,7	15,4	2,70				-	-	-
						BR-	469	15,4	21,4	6,00				-	-	-
						BR-	469	21,4	33,0	11,60				-	-	-
						BR-	469	0,0	1,8	1,80				-	-	-
						BR-	469	1,8	2,1	0,30				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - PARAÍBA															
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km Inicial**	**km Final**	**Extensão BR Legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de Segurança**
72	**PB**	**TT-135/14**	**10/03/2014**	**12/02/2019**	**JARDIPLAN**	BR-	110	48,8	65,3	16,50	**100**	**100**	**11,6**	0,00%	0,00%	NA
						BR-	110	65,3	76,6	11,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	110	76,6	94,5	17,90				50,00%	0,00%	NA
						BR-	110	94,5	95,5	1,00				50,00%	0,00%	NA
						BR-	116	0,0	5,1	5,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	116	5,1	13,4	8,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	288,8	291,1	2,30				33,35%	0,00%	NA
						BR-	230	291,1	310,9	19,80				33,33%	0,00%	0,00%
						BR-	230	310,9	327,5	16,60				33,33%	0,00%	0,00%
						BR-	230	327,5	331,9	4,40				33,34%	0,00%	0,00%
						BR-	230	350,8	365,1	14,30				33,34%	0,00%	0,00%
						BR-	230	365,1	373,2	8,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	373,2	388,0	14,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	388,0	404,1	16,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	404,1	414,1	10,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	414,1	443,1	29,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	443,1	461,0	17,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	461,0	472,5	11,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	472,5	477,1	4,60				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	230	477,1	493,2	16,10				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	493,2	499,8	6,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	499,8	503,2	3,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	503,2	512,5	9,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	512,5	515,4	2,90				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	515,4	516,9	1,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	0,0	1,6	1,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	361	0,0	54,4	54,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	361	54,4	63,8	9,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	361	63,8	84,7	20,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	361	84,7	89,7	5,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	361	89,7	94,6	4,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	361	94,6	113,0	18,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	361	113,0	131,1	18,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	405	0,0	8,2	8,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	405	8,2	34,0	25,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	405	34,0	52,0	18,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	426	67,4	81,4	14,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	426	81,4	87,6	6,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	426	87,6	95,3	7,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	427	0,0	7,4	7,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	427	7,4	9,2	1,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	427	9,2	37,9	28,70				0,00%	0,00%	NA

						BR-	434	0,0	9,1	9,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	434	9,1	18,3	9,20				0,00%	0,00%	NA
73	**PB**	**TT-136/14**	**10/03/2014**	**12/02/2019**	**JARDIPLAN**	BR-	230	0,0	20,4	20,40	**100**	**100**	**11,6**	0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	20,4	28,1	7,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	35,7	41,9	6,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	41,9	48,5	6,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	48,5	53,1	4,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	53,1	61,1	8,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	61,1	70,4	9,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	70,4	70,9	0,50				50,00%	0,00%	NA
						BR-	230	70,9	84,3	13,40				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	0,0	6,1	6,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	101	6,1	29,9	23,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	101	29,9	40,0	10,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	101	40,0	73,5	33,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	73,5	80,5	7,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	80,5	80,8	0,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	101	80,8	82,6	1,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	82,6	88,4	5,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	88,4	92,4	4,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	92,4	99,4	7,00				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	99,4	110,2	10,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	101	110,2	127,3	17,10				0,00%	0,00%	0,00%

						BR-	101	127,3	127,7	0,40				0,00%	0,00%	NA
74	**PB**	**TT-137/14**	**10/03/2014**	**12/02/2019**	**JARDIPLAN**	BR-	104	0,0	2,4	2,40	**100**	**100**	**11,6**	50,00%	0,00%	NA
						BR-	104	2,4	8,1	5,70				50,00%	0,00%	NA
						BR-	104	8,1	29,6	21,50				50,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	29,6	43,9	14,30				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	43,9	87,4	43,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	87,4	96,9	9,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	104	96,9	113,5	16,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	113,5	118,3	4,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	104	118,3	124,5	6,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	104	124,5	127,4	2,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	104	127,4	129,7	2,30				0,00%	0,00%	NA
						BR-	104	129,7	139,3	9,60				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	139,3	147,9	8,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	104	147,9	162,5	14,60				0,00%	0,00%	NA
						BR-	104	162,5	182,3	19,80				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	104	182,3	198,8	16,50				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	110	180,9	192,3	11,40				0,00%	0,00%	0,00%
						BR-	230	0,0	3,2	3,20				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	84,3	87,4	3,10				33,32%	0,00%	0,00%
						BR-	230	87,4	89,2	1,80				33,33%	0,00%	NA
						BR-	230	89,2	112,3	23,10				33,33%	0,00%	0,00%
						BR-	230	112,3	117,1	4,80				33,33%	0,00%	0,00%

						BR-	230	117,1	135,7	18,60				33,33%	0,00%	0,00%
						BR-	230	135,7	148,0	12,30				33,33%	0,00%	0,00%
						BR-	230	153,2	170,0	16,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	170,0	177,1	7,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	177,1	184,5	7,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	184,5	215,4	30,90				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	215,4	240,9	25,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	240,9	248,7	7,80				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	248,7	259,7	11,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	230	259,7	288,8	29,10				0,00%	0,00%	NA
						BR-	412	0,0	21,0	21,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	412	21,0	50,4	29,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	412	50,4	58,1	7,70				0,00%	0,00%	NA
						BR-	412	58,1	64,5	6,40				0,00%	0,00%	NA
						BR-	412	64,5	109,0	44,50				0,00%	0,00%	NA
						BR-	412	109,0	129,0	20,00				0,00%	0,00%	NA
						BR-	412	129,0	145,7	16,70				0,00%	0,00%	NA

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - SÃO PAULO															
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km Inicial**	**km Final**	**Extensão BR Legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de Segurança**
75	**SP**	**TT-299/14**	**02/06/2014**	**07/05/2019**	**CONSÓRCIO GSM**	BR-	101	0,0	48,6	48,60	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	101	48,6	53,6	5,00				-	-	-
						BR-	158	0,0	2,4	2,40				-	-	-
						BR-	158	2,4	6,9	4,50				-	-	-
						BR-	158	6,9	10,3	3,40				-	-	-
						BR-	158	10,3	11,2	0,90				-	-	-
						BR-	459	0,0	16,5	16,50				-	-	-
						BR-	459	16,5	32,2	15,70				-	-	-
						BR-	488	0,0	0,4	0,40				-	-	-
						BR-	488	0,4	1,2	0,80				-	-	-
						BR-	488	1,2	2,3	1,10				-	-	-
						BR-	488	2,3	4,3	2,00				-	-	-
						BR-	488	4,3	5,5	1,20				-	-	-
						BR-	488	5,5	6,0	0,50				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - SANTA CATARINA															
Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
76	SC	TT-300/14	15/05/2014	19/04/2019	Consórcio SINASC/PROJEVIAS	BR-	282	338,70	341,20	2,50	0	0	0	-	-	-
						BR-	282	341,20	383,40	42,20				-	-	-
						BR-	282	383,40	405,20	21,80				-	-	-
						BR-	282	405,20	408,80	3,60				-	-	-
						BR-	282	408,80	436,40	27,60				-	-	-
						BR-	282	436,40	460,00	23,60				-	-	-
						BR-	282	460,00	503,30	43,30				-	-	-
						BR-	282	503,30	506,60	3,30				-	-	-
						BR-	282	506,60	535,30	28,70				-	-	-
						BR-	282	535,30	578,20	42,90				-	-	-
						BR-	282	578,20	582,30	4,10				-	-	-
						BR-	282	582,30	602,30	20,00				-	-	-
						BR-	282	602,30	605,50	3,20				-	-	-
						BR-	282	605,50	624,40	18,90				-	-	-
						BR-	282	624,40	646,50	22,10				-	-	-
						BR-	282	646,50	650,90	4,40				-	-	-
						BR-	282	650,90	670,80	19,90				-	-	-
						BR-	282	670,80	680,60	9,80				-	-	-
						BR-	153	0,00	12,30	12,30				-	-	-

						BR-	153	12,30	14,20	1,90				-	-	-
						BR-	153	14,20	48,50	34,30				-	-	-
						BR-	153	48,50	59,50	11,00				-	-	-
						BR-	153	59,50	90,50	31,00				-	-	-
						BR-	153	90,50	97,50	7,00				-	-	-
						BR-	153	97,50	110,30	12,80				-	-	-
						BR-	153	110,30	112,00	1,70				-	-	-
						BR-	153	112,00	120,10	8,10				-	-	-
						BR-	158	98,90	109,40	10,50				-	-	-
						BR-	158	109,40	134,30	24,90				-	-	-
						BR-	158	134,30	135,80	1,50				-	-	-
						BR-	158	135,80	148,20	12,40				-	-	-
						BR-	163	0,00	3,60	3,60				-	-	-
						BR-	163	66,80	85,30	18,50				-	-	-
						BR-	163	85,30	90,10	4,80				-	-	-
						BR-	163	90,10	103,90	13,80				-	-	-
						BR-	163	103,90	112,80	8,90				-	-	-
						BR-	163	112,80	125,10	12,30				-	-	-
						BR-	280	0,00	3,80	3,80				-	-	-
						BR-	280	3,80	20,60	16,80				-	-	-
77	**SC**	**TT-301/14**	**01/07/2014**	**05/06/2019**	**SINALISA**	BR-	280	20,60	23,00	2,40	**0,00**	**0,00**	**0,00**	-	-	-
						BR-	280	23,00	31,70	8,70				-	-	-
						BR-	280	31,70	35,40	3,70				-	-	-

						BR-	280	35,40	51,50	16,10				-	-	-
						BR-	280	51,50	55,80	4,30				-	-	-
						BR-	280	55,80	60,10	4,30				-	-	-
						BR-	280	60,10	64,20	4,10				-	-	-
						BR-	280	64,20	84,20	20,00				-	-	-
						BR-	280	84,20	111,50	27,30				-	-	-
						BR-	280	111,50	122,50	11,00				-	-	-
						BR-	280	122,50	128,90	6,40				-	-	-
						BR-	280	128,90	132,90	4,00				-	-	-
						BR-	280	132,90	170,50	37,60				-	-	-
						BR-	280	178,20	220,70	42,50				-	-	-
						BR-	280	220,70	231,40	10,70				-	-	-
						BR-	470	0,00	7,40	7,40				-	-	-
						BR-	470	7,40	9,90	2,50				-	-	-
						BR-	470	9,90	35,10	25,20				-	-	-
						BR-	470	35,10	51,10	16,00				-	-	-
						BR-	470	51,10	54,60	3,50				-	-	-
						BR-	470	54,60	57,60	3,00				-	-	-
						BR-	470	57,60	69,00	11,40				-	-	-
						BR-	470	69,00	86,20	17,20				-	-	-
						BR-	470	86,20	116,40	30,20				-	-	-
						BR-	470	116,40	130,30	13,90				-	-	-
						BR-	470	130,30	139,50	9,20				-	-	-

						BR-	470	139,50	148,00	8,50				-	-	-
						BR-	470	148,00	158,50	10,50				-	-	-
						BR-	470	158,50	177,20	18,70				-	-	-
						BR-	470	177,20	199,60	22,40				-	-	-
						BR-	470	199,60	233,50	33,90				-	-	-
						BR-	470	233,50	249,20	15,70				-	-	-
						BR-	470	249,20	289,80	40,60				-	-	-
						BR-	470	289,80	302,10	12,30				-	-	-
						BR-	470	302,10	315,00	12,90				-	-	-
						BR-	470	315,00	324,10	9,10				-	-	-
						BR-	470	324,10	341,80	17,70				-	-	-
						BR-	470	341,80	357,40	15,60				-	-	-
78	**SC**	**TT-302/14**	**03/07/2014**	**07/06/2019**	**Consórcio SINARODO/STE**	BR-	101	220,90	232,00	11,10	**0,00**	**0,00**	**0,00**	-	-	-
						BR-	101	232,00	235,30	3,30				-	-	-
						BR-	101	235,30	245,00	9,70				-	-	-
						BR-	101	245,00	271,70	26,70				-	-	-
						BR-	101	271,70	274,00	2,30				-	-	-
						BR-	101	274,00	300,00	26,00				-	-	-
						BR-	101	300,00	308,00	8,00				-	-	-
						BR-	101	308,00	316,20	8,20				-	-	-
						BR-	101	316,20	329,90	13,70				-	-	-
						BR-	101	329,90	337,80	7,90				-	-	-
						BR-	101	337,80	338,70	0,90				-	-	-

						BR-	101	338,70	358,50	19,80				-	-	-
						BR-	101	358,50	387,50	29,00				-	-	-
						BR-	101	387,50	412,00	24,50				-	-	-
						BR-	101	412,00	426,10	14,10				-	-	-
						BR-	101	426,10	437,00	10,90				-	-	-
						BR-	101	437,00	465,00	28,00				-	-	-
						BR-	282	0,00	5,40	5,40				-	-	-
						BR-	282	15,50	28,50	13,00				-	-	-
						BR-	282	28,50	32,60	4,10				-	-	-
						BR-	282	32,60	41,50	8,90				-	-	-
						BR-	282	41,50	58,30	16,80				-	-	-
						BR-	282	58,30	103,80	45,50				-	-	-
						BR-	282	103,80	114,00	10,20				-	-	-
						BR-	282	114,00	128,10	14,10				-	-	-
						BR-	282	128,10	137,30	9,20				-	-	-
						BR-	282	137,30	160,00	22,70				-	-	-
						BR-	282	160,00	166,90	6,90				-	-	-
						BR-	282	166,90	180,90	14,00				-	-	-
						BR-	282	180,90	207,00	26,10				-	-	-
						BR-	282	207,00	212,20	5,20				-	-	-
						BR-	282	212,20	217,70	5,50				-	-	-
						BR-	282	217,70	223,10	5,40				-	-	-
						BR-	282	223,10	255,20	32,10				-	-	-

						BR-	282	255,20	264,10	8,90				-	-	-
						BR-	282	264,10	309,30	45,20				-	-	-
						BR-	282	309,30	325,80	16,50				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES BR LEGAL - ALAGOAS																
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km Inicial**	**km Final**	**Extensão BR Legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de Segurança**
79	**AL**	**TT-303/14**	**02/06/2014**	**07/05/2019**	**CONSÓRCIO PAULISTA/ENGEFOTO**	BR-	101	0,0	1,0	1,00	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	101	1,0	2,6	1,60				-	-	-
						BR-	101	2,6	5,3	2,70				-	-	-
						BR-	101	5,3	10,2	4,90				-	-	-
						BR-	101	10,2	37,4	27,20				-	-	-
						BR-	101	37,4	51,8	14,40				-	-	-
						BR-	101	51,8	70,5	18,70				-	-	-
						BR-	101	70,5	78,9	8,40				-	-	-
						BR-	101	78,9	86,8	7,90				-	-	-
						BR-	101	86,8	101,2	14,40				-	-	-
						BR-	101	101,2	104,1	2,90				-	-	-
						BR-	101	104,1	112,3	8,20				-	-	-
						BR-	101	112,3	119,1	6,80				-	-	-
						BR-	101	119,1	129,7	10,60				-	-	-
						BR-	101	129,7	133,7	4,00				-	-	-

						BR-	101	133,7	135,8	2,10				-	-	-
						BR-	101	135,8	137,7	1,90				-	-	-
						BR-	101	137,7	164,2	26,50				-	-	-
						BR-	101	164,2	200,1	35,90				-	-	-
						BR-	101	200,1	226,6	26,50				-	-	-
						BR-	101	226,6	244,7	18,10				-	-	-
						BR-	101	244,7	247,8	3,10				-	-	-
						BR-	104	0,0	8,9	8,90				-	-	-
						BR-	104	8,9	16,5	7,60				-	-	-
						BR-	104	16,5	35,7	19,20				-	-	-
						BR-	104	35,7	46,1	10,40				-	-	-
						BR-	104	46,1	58,9	12,80				-	-	-
						BR-	104	58,9	74,4	15,50				-	-	-
						BR-	104	82,8	91,6	8,80				-	-	-
						BR-	104	91,6	98,2	6,60				-	-	-
						BR-	104	98,2	109,1	10,90				-	-	-
						BR-	316	158,5	187,6	29,10				-	-	-
						BR-	316	187,6	189,6	2,00				-	-	-
						BR-	316	189,6	193,9	4,30				-	-	-
						BR-	316	193,9	201,5	7,60				-	-	-
						BR-	316	201,5	213,8	12,30				-	-	-
						BR-	316	213,8	221,6	7,80				-	-	-
						BR-	316	221,6	244,6	23,00				-	-	-

						BR-	316	244,6	251,4	6,80				-	-	-
						BR-	316	251,4	254,5	3,10				-	-	-
						BR-	316	254,5	256,2	1,70				-	-	-
						BR-	316	256,2	262,8	6,60				-	-	-
						BR-	316	262,8	276,1	13,30				-	-	-
						BR-	316	276,1	287,2	11,10				-	-	-
						BR-	316	0,0	2,9	2,90				-	-	-
						BR-	416	7,6	17,6	10,00				-	-	-
						BR-	416	17,6	45,6	28,00				-	-	-
						BR-	416	45,6	57,0	11,40				-	-	-
						BR-	424	91,3	107,5	16,20				-	-	-
80	**AL**	**TT-304/14**	**01/07/2014**	**05/06/2019**	**ESSE**	BR-	110	0,0	11,9	11,90	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	110	11,9	16,4	4,50				-	-	-
						BR-	316	49,0	76,6	27,60				-	-	-
						BR-	316	76,6	83,6	7,00				-	-	-
						BR-	316	83,6	102,9	19,30				-	-	-
						BR-	316	102,9	114,4	11,50				-	-	-
						BR-	316	114,4	131,9	17,50				-	-	-
						BR-	316	131,9	147,9	16,00				-	-	-
						BR-	316	147,9	154,8	6,90				-	-	-
						BR-	316	154,8	158,5	3,70				-	-	-
						BR-	423	0,0	8,5	8,50				-	-	-
						BR-	423	8,5	26,0	17,50				-	-	-

						BR-	423	26,0	51,6	25,60				-	-	-
						BR-	423	51,6	79,7	28,10				-	-	-
						BR-	423	79,7	101,4	21,70				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - RIO GRANDE DO NORTE

Lote	UF	Contrato	Início	Término	Empresa	Rodovia		km Inicial	km Final	Extensão BR Legal (km)	Projeto Básico Aceito (%)	Projeto Executivo Aceito (%)	Manutenção (%)	Solução de Projeto Executivo Implantada		
														Sinalização Horizontal	Sinalização Vertical	Dispositivo de Segurança
						BR-	110	0,0	10,6	10,60				-	-	-
						BR-	110	10,6	50,4	39,80				-	-	-
						BR-	110	50,4	51,3	0,90				-	-	-
						BR-	110	51,3	88,5	37,20				-	-	-
						BR-	110	88,5	99,7	11,20				-	-	-
						BR-	110	99,7	127,3	27,60				-	-	-
						BR-	110	127,3	147,3	20,00				-	-	-
81	**RN**	**TT-492/14**	**28/07/2014**	**02/07/2019**	**TGA**	BR-	226	311,2	325,3	14,10	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	226	325,3	337,7	12,40				-	-	-
						BR-	226	337,7	340,8	3,10				-	-	-
						BR-	226	340,8	344,2	3,40				-	-	-
						BR-	304	0,0	24,4	24,40				-	-	-
						BR-	304	24,4	39,7	15,30				-	-	-
						BR-	304	39,7	47,9	8,20				-	-	-
						BR-	304	48,8	69,0	20,20				-	-	-

						BR-	304	69,0	77,7	8,70				-	-	-
						BR-	304	77,7	107,4	29,70				-	-	-
						BR-	304	107,4	120,2	12,80				-	-	-
						BR-	304	120,2	126,2	6,00				-	-	-
						BR-	304	126,2	149,5	23,30				-	-	-
						BR-	405	0,0	2,9	2,90				-	-	-
						BR-	405	2,9	16,6	13,70				-	-	-
						BR-	405	16,6	64,3	47,70				-	-	-
						BR-	405	64,3	82,8	18,50				-	-	-
						BR-	405	82,8	107,1	24,30				-	-	-
						BR-	405	107,1	111,2	4,10				-	-	-
						BR-	405	111,2	119,2	8,00				-	-	-
						BR-	405	119,2	150,5	31,30				-	-	-
						BR-	405	150,5	163,8	13,30				-	-	-
						BR-	405	163,8	171,1	7,30				-	-	-
						BR-	405	171,1	190,8	19,70				-	-	-
						BR-	405	190,8	195,8	5,00				-	-	-
82	**RN**	**TT-493/14**	**15/07/2014**	**19/06/2019**	**FAIXA**	BR-	226	84,2	107,8	23,60	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	226	107,8	111,9	4,10				-	-	-
						BR-	226	111,9	117,3	5,40				-	-	-
						BR-	226	117,3	125,0	7,70				-	-	-
						BR-	226	125,0	134,1	9,10				-	-	-
						BR-	226	134,1	160,9	26,80				-	-	-

						BR-	226	160,9	175,6	14,70				-	-	-
						BR-	226	175,6	177,4	1,80				-	-	-
						BR-	226	177,4	178,5	1,10				-	-	-
						BR-	226	219,4	239,8	20,40				-	-	-
						BR-	226	239,8	246,0	6,20				-	-	-
						BR-	226	246,0	276,9	30,90				-	-	-
						BR-	226	276,9	291,2	14,30				-	-	-
						BR-	427	0,0	0,2	0,20				-	-	-
						BR-	427	1,3	27,3	26,00				-	-	-
						BR-	427	27,3	39,8	12,50				-	-	-
						BR-	427	39,8	54,8	15,00				-	-	-
						BR-	427	54,8	57,7	2,90				-	-	-
						BR-	427	57,7	94,1	36,40				-	-	-
						BR-	427	94,1	109,9	15,80				-	-	-
						BR-	427	109,9	113,9	4,00				-	-	-
						BR-	427	113,9	147,7	33,80				-	-	-
						BR-	427	147,7	158,1	10,40				-	-	-
						BR-	427	0,0	1,2	1,20				-	-	-
						BR-	101	0,0	1,9	1,90				-	-	-
						BR-	101	1,9	6,1	4,20				-	-	-
83	**RN**	**TT-494/14**	**15/07/2014**	**19/06/2019**	**FAIXA**	BR-	101	6,1	20,5	14,40	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	101	20,5	30,8	10,30				-	-	-
						BR-	101	30,8	35,6	4,80				-	-	-

						BR-	101	35,6	42,0	6,40				-	-	-
						BR-	101	42,0	45,3	3,30				-	-	-
						BR-	101	45,3	58,8	13,50				-	-	-
						BR-	101	58,8	65,9	7,10				-	-	-
						BR-	101	65,9	66,9	1,00				-	-	-
						BR-	101	66,9	69,7	2,80				-	-	-
						BR-	101	69,7	75,9	6,20				-	-	-
						BR-	101	75,9	81,4	5,50				-	-	-
						BR-	101	81,4	83,7	2,30				-	-	-
						BR-	101	83,7	85,4	1,70				-	-	-
						BR-	101	85,4	86,1	0,70				-	-	-
						BR-	101	86,1	87,9	1,80				-	-	-
						BR-	101	87,9	93,4	5,50				-	-	-
						BR-	101	93,4	95,9	2,50				-	-	-
						BR-	101	95,9	103,8	7,90				-	-	-
						BR-	101	103,8	105,9	2,10				-	-	-
						BR-	101	105,9	112,8	6,90				-	-	-
						BR-	101	112,8	115,0	2,20				-	-	-
						BR-	101	115,0	122,1	7,10				-	-	-
						BR-	101	122,1	126,3	4,20				-	-	-
						BR-	101	126,3	138,3	12,00				-	-	-
						BR-	101	138,3	144,3	6,00				-	-	-
						BR-	101	144,3	160,1	15,80				-	-	-

						BR-	101	160,1	165,5	5,40				-	-	-
						BR-	101	165,5	173,5	8,00				-	-	-
						BR-	101	0,0	1,4	1,40				-	-	-
						BR-	226	0,0	0,8	0,80				-	-	-
						BR-	226	0,8	2,3	1,50				-	-	-
						BR-	226	2,3	16,2	13,90				-	-	-
						BR-	226	16,2	32,9	16,70				-	-	-
						BR-	226	32,9	41,1	8,20				-	-	-
						BR-	226	41,1	47,7	6,60				-	-	-
						BR-	226	47,7	60,8	13,10				-	-	-
						BR-	226	60,8	68,0	7,20				-	-	-
						BR-	226	68,0	84,2	16,20				-	-	-
						BR-	304	149,5	158,8	9,30				-	-	-
						BR-	304	158,8	167,6	8,80				-	-	-
						BR-	304	167,6	184,6	17,00				-	-	-
						BR-	304	184,6	192,4	7,80				-	-	-
						BR-	304	192,4	219,7	27,30				-	-	-
						BR-	304	219,7	228,4	8,70				-	-	-
						BR-	304	228,4	236,8	8,40				-	-	-
						BR-	304	236,8	243,2	6,40				-	-	-
						BR-	304	243,2	249,9	6,70				-	-	-
						BR-	304	249,9	258,4	8,50				-	-	-
						BR-	304	258,4	281,0	22,60				-	-	-

						BR-	304	297,7	308,0	10,30				-	-	-
						BR-	406	0,0	5,5	5,50				-	-	-
						BR-	406	5,5	7,0	1,50				-	-	-
						BR-	406	7,0	22,2	15,20				-	-	-
						BR-	406	22,2	31,2	9,00				-	-	-
						BR-	406	31,2	46,4	15,20				-	-	-
						BR-	406	46,4	98,0	51,60				-	-	-
						BR-	406	98,0	104,6	6,60				-	-	-
						BR-	406	104,6	126,7	22,10				-	-	-
						BR-	406	126,7	130,8	4,10				-	-	-
						BR-	406	130,8	151,6	20,80				-	-	-
						BR-	406	151,6	172,2	20,60				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

DISTRIBUIÇÃO DOS LOTES BR LEGAL - BAHIA															
Lote	**UF**	**Contrato**	**Início**	**Término**	**Empresa**	**Rodovia**		**km Inicial**	**km Final**	**Extensão BR Legal (km)**	**Projeto Básico Aceito (%)**	**Projeto Executivo Aceito (%)**	**Manutenção (%)**	**Solução de Projeto Executivo Implantada**		
														Sinalização Horizontal	**Sinalização Vertical**	**Dispositivo de Segurança**
92	**BA**	**TT-502/14**	**26/08/2014**	**31/07/2019**	**Consórcio SINALVIDA/ GEOSISTEMAS**	BR-	020	0,0	18,1	18,10	**0**	**0**	**2,59**	-	-	-
						BR-	020	18,1	77,1	59,00				-	-	-
						BR-	020	77,1	131,3	54,20				-	-	-
						BR-	020	131,3	137,3	6,00				-	-	-
						BR-	020	137,3	213,5	76,20				-	-	-
						BR-	135	0,0	10,3	10,30				-	-	-

						BR-	135	10,3	25,7	15,40				-	-	-
						BR-	135	25,7	77,9	52,20				-	-	-
						BR-	135	77,9	124,6	46,70				-	-	-
						BR-	135	124,6	150,8	26,20				-	-	-
						BR-	135	150,8	177,1	26,30				-	-	-
						BR-	135	0,0	1,3	1,30				-	-	-
						BR-	242	758,0	760,8	2,80				-	-	-
						BR-	242	760,8	849,4	88,60				-	-	-
						BR-	242	849,4	868,4	19,00				-	-	-
						BR-	242	868,4	917,4	49,00				-	-	-
						BR-	242	0,0	1,8	1,80				-	-	-
						BR-	242	0,0	4,1	4,10				-	-	-
						BR-	242	0,0	5,0	5,00				-	-	-
93	**BA**	**TT-503/14**	**15/08/2014**	**20/07/2019**	**TRIGONAL**	BR-	101	0,0	6,7	6,70	**0**	**0**	**0**	-	-	-
						BR-	101	6,7	35,6	28,90				-	-	-
						BR-	101	35,6	65,7	30,10				-	-	-
						BR-	101	65,7	75,6	9,90				-	-	-
						BR-	101	75,6	97,3	21,70				-	-	-
						BR-	101	97,3	110,5	13,20				-	-	-
						BR-	101	110,5	117,4	6,90				-	-	-
						BR-	101	117,4	140,6	23,20				-	-	-
						BR-	101	140,6	162,3	21,70				-	-	-
						BR-	101	162,3	166,5	4,20				-	-	-

						BR-	101	166,5	171,0	4,50				-	-	-
						BR-	101	171,0	180,7	9,70				-	-	-
						BR-	101	180,7	192,5	11,80				-	-	-
						BR-	101	192,5	207,8	15,30				-	-	-
						BR-	101	207,8	220,0	12,20				-	-	-
						BR-	101	220,0	231,7	11,70				-	-	-
						BR-	101	231,7	235,1	3,40				-	-	-
						BR-	101	235,1	249,6	14,50				-	-	-
						BR-	101	249,6	258,2	8,60				-	-	-
						BR-	101	258,2	264,6	6,40				-	-	-
						BR-	101	264,6	284,2	19,60				-	-	-
						BR-	101	284,2	288,5	4,30				-	-	-
						BR-	101	288,5	302,4	13,90				-	-	-
						BR-	101	302,4	327,5	25,10				-	-	-
						BR-	101	327,5	348,2	20,70				-	-	-
						BR-	101	348,2	364,7	16,50				-	-	-
						BR-	101	364,7	365,9	1,20				-	-	-
						BR-	101	365,9	396,6	30,70				-	-	-
						BR-	101	396,6	423,5	26,90				-	-	-
						BR-	101	423,5	439,3	15,80				-	-	-
						BR-	101	439,3	444,0	4,70				-	-	-
						BR-	110	171,8	202,0	30,20				-	-	-
						BR-	110	202,0	221,0	19,00				-	-	-

						BR-	110	221,0	241,3	20,30				-	-	-
						BR-	110	241,3	249,3	8,00				-	-	-
						BR-	110	249,3	276,2	26,90				-	-	-
						BR-	110	276,2	279,3	3,10				-	-	-
						BR-	110	279,3	291,1	11,80				-	-	-
						BR-	110	291,1	307,7	16,60				-	-	-
						BR-	110	307,7	327,5	19,80				-	-	-
						BR-	110	340,7	345,3	4,60				-	-	-
						BR-	110	345,3	367,9	22,60				-	-	-
						BR-	110	367,9	371,4	3,50				-	-	-
						BR-	110	371,4	383,3	11,90				-	-	-
						BR-	110	383,3	394,7	11,40				-	-	-
						BR-	110	394,7	403,8	9,10				-	-	-
						BR-	420	229,0	244,0	15,00				-	-	-
						BR-	420	244,0	257,0	13,00				-	-	-
						BR-	420	257,0	268,6	11,60				-	-	-
						BR-	420	268,6	280,6	12,00				-	-	-
						BR-	420	280,6	296,6	16,00				-	-	-
						BR-	420	296,6	306,6	10,00				-	-	-
						BR-	420	306,6	332,4	25,80				-	-	-
						BR-	420	332,4	341,8	9,40				-	-	-
						BR-	420	341,8	352,1	10,30				-	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

h) Data originalmente prevista para entrega da rodovia sinalizada;

No tocante a sinalização rodoviária, através do Programa BR-Legal, cabe destacar que as ações estão classificadas em 4 (quatro) etapas.

Cabe destacar ainda, que as tabelas a seguir apresentam o custo estimado para cada lote e o valor de contratação, bem como a data de ordem de início dos serviços de cada lote e a data de previsão de conclusão, conforme a seguir, Tabela 18 – Contratos de sinalização viária.

Quanto a data originalmente prevista para entrega da rodovia sinalizada, ressalta-se que o Programa BR - Legal foi planejado para ser implantado em 5 (cinco) anos conforme cronograma físico-financeiro aprovado quando da entrega do projeto executivo apresentado na tabela supracitada.

Em relação a data provável de entrega da rodovia sinalizada, após eventuais aditivos de prazo e de valor, é importante observar que por tratar-se de contratação, através do Regime Diferenciado de Contratação - RDC, na forma Integrada, não são admitidos aditivos contratuais, salvo os previstos na Matriz de Risco, não tendo ocorrido ainda nenhum caso que se enquadrasse nesta premissa. Sendo assim, não é possível estimar os custos prováveis da obra após eventuais aditivos de valor.

Tabela 18 - Contratos de sinalização viária

1ª Etapa – Programa do BR-Legal									
Lotes	**Edital Nº**	**Contrato Nº**	**UF**	**Empresa**	**Valor Orçado (R$)**	**Valor Contratual (R$)**	**Extensão da Malha Contratada (km)**	**Data da Ordem de Início de Serviços**	**Data do Término dos Serviços**
1	851/2012	TT-399/13	MG	SITRAN/MG	79.377.151,69	78.280.151,55	708,50	03/06/2013	07/05/2018
2		TT-400/13	MG	SINALMIG	77.566.187,79	73.524.000,00	667,30	03/06/2013	07/05/2018
3		TT-401/13	MG	ASEL	42.689.543,88	40.600.000,00	532,90	03/06/2013	07/05/2018
4		TT-402/13	MG	Asteca	43.187.054,76	40.500.000,00	510,40	03/06/2013	07/05/2018
5		TT-403/13	MG	CONSLADEL	31.537.604,45	28.835.000,00	489,70	03/06/2013	07/05/2018
6		TT-404/13	RJ	Trigonal	63.023.234,31	59.300.000,00	547,30	03/06/2013	07/05/2018

7	852/2012	TT-471/13	GO	PLANEX	31.638.289,81	30.428.500,00	579,30	20/09/2013	24/08/2018
8		TT-472/13	GO	PLANEX	15.100.271,37	14.500.000,00	274,20	20/09/2013	24/08/2018
9		TT-473/13	DF	Consorcio SITRAN/Strata	19.458.689,60	17.892.400,00	194,90	03/06/2013	07/05/2018
10		TT-474/13	MT	SINALTA	38.035.398,08	36.050.000,00	609,00	03/06/2013	07/05/2018
11		TT-475/13	MT	SINARODO	35.482.340,68	33.300.000,00	669,10	24/06/2013	28/05/2018
12		TT-476/13	MT	Consorcio SINASC/PROJEVIAS	35.266.783,14	33.000.000,00	690,70	03/06/2013	07/05/2018
13		TT-477/13	MT	Consorcio SINASC/PROJEVIAS	33.530.884,46	31.000.000,00	620,60	03/06/2013	07/05/2018
14	853/2012	TT-507/13	CE	SINALISA	76.878.937,05	72.000.000,00	762,90	24/06/2013	28/05/2018
15		TT-508/13	CE	Faixa	47.075.617,00	43.721.000,00	772,10	24/06/2013	28/05/2018
16		TT-509/13	PE	ESSE	62.517.159,33	58.680.000,00	213,90	24/06/2013	28/05/2018
17		TT-510/13	PE	Consórcio SN & S	23.271.360,40	21.462.849,00	232,20	03/06/2013	07/05/2018
18		TT-511/13	PE	SIRGA	29.941.648,84	28.000.000,00	383,30	28/08/2013	01/08/2018
19	854/2012	TT-549/13	AC	MENG	29.717.577,47	27.200.000,00	556,40	20/09/2013	24/08/2018
20		TT-550/13	AC	MENG	33.696.471,47	30.800.000,00	620,50	20/09/2013	24/08/2018
21		TT-551/13	RO	JARDIPLAN	28.874.531,94	27.000.000,00	434,30	28/08/2013	01/08/2018
22		TT-552/13	RO	SINAPE	59.707.822,19	54.500.000,00	867,60	28/08/2013	01/08/2018

23		TT-553/13	RO	JARDIPLAN	33.927.115,73	31.000.000,00	596,80	28/08/2013	01/08/2018
Total					**971.501.675,45**	**911.573.900,55**	**12.533,90**		

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

2ª Etapa - Programa BR-Legal									
Lotes	**Edital Nº**	**Contrato Nº**	**UF**	**Empresa**	**Valor Orçado (R$)**	**Valor Contratual (R$)**	**Extensão da Malha Contratada (km)**	**Data da Ordem de Início de Serviços**	**Data de Término dos Serviços**
24	050/2013	TT-929/13	MG	Consórcio RDC IV SITRAN/STRATA	43.029.097,94	38.294.799,00	429,00	12/02/2014	16/01/2019
25		TT-930/13	MG	Consórcio SIGMA/SITRAN	75.152.364,89	68.868.000,00	720,30	10/01/2014	14/12/2018
26		TT-931/13	MG	RODOPLEX	49.912.486,52	46.680.000,00	604,10	02/04/2014	06/03/2019
27		TT-932/13	MG	Consórcio TRANSINAL/NASMAN	19.893.650,55	18.179.500,00	176,20	12/02/2014	16/01/2019
28		TT-933/13	MG	ASEL	48.013.467,82	44.200.000,00	741,30	12/02/2014	16/01/2019
29		TT-934/13	MG	Consórcio SIGMA/SITRAN	91.462.070,99	83.000.000,00	655,50	10/01/2014	14/12/2018
30		TT-935/13	MG	Asteca	47.048.284,88	42.800.000,00	552,80	10/01/2014	14/12/2018
31		TT-936/13	MG	Consórcio SIGMA/SITRAN	68.670.205,63	65.000.000,00	634,80	10/01/2014	14/12/2018
32		TT-937/13	MG	SINALMIG	33.985.741,15	30.830.499,00	468,60	12/02/2014	16/01/2019

33		-	ES	-	-	-	-	-	-
34		TT-938/13	ES	Sinales	58.390.089,92	51.500.000,00	660,90	29/11/2013	02/11/2018
35	051/2013	TT-1039/13	GO	Consórcio Rodovia Legal SINASC/PROJEVIAS	49.754.844,00	44.360.000,00	566,00	12/02/2014	16/01/2019
36		TT-1040/13	GO	Consórcio Aliança Viária	-	30.400.000,00	261,60	-	-
37		-	GO	-	-	-	-	-	-
38		TT-1041/13	GO	Consórcio MT Vias	-	22.600.000,00	193,60	27/03/2014	-
39		TT-1042/13	GO	Consórcio SITRAN/STRATA	21.318.908,62	19.363.233,88	322,00	26/02/2014	30/01/2019
40		TT-1043/13	GO	Consórcio Rodovia Legal SINASC/PROJEVIAS	41.954.728,28	36.500.000,00	863,20	12/02/2014	16/01/2019
41		TT-1044/13	GO	Consórcio Aliança Viária	41.504.449,91	37.274.000,00	443,80	25/07/2014	28/06/2019
42		TT-1045/13	MT	SINALTA	50.177.250,28	45.200.000,00	826,10	17/02/2014	22/01/2019
43		-	MT	-	-	-	-	-	-
44		TT-1046/13	MS	Consórcio SINARODO/STE	64.287.610,77	58.330.000,00	735,00	14/03/2014	15/02/2019
45		TT-1047/13	MS	Consórcio CONSLADEL/Pró	64.739.504,12	58.245.000,00	738,90	21/03/2014	22/02/2019
46		TT-1048/13	MS	SITRAN	86.143.951,38	77.600.000,00	996,90	25/02/2014	29/01/2019

47		TT-1049/13	MS	Consórcio Aliança Viária	63.613.099,03	57.100.000,00	653,60	15/05/2014	18/04/2019
48		TT-1050/13	MS	JARDIPLAN	62.176.655,03	55.500.000,00	730,70	10/03/2014	11/02/2019
49	052/2013	TT-1082/13	CE	Consórcio TGA Vias	41.323.634,04	33.933.000,00	695,00	17/02/2014	22/01/2019
50		TT-1083/13	PE	ESSE	26.187.660,45	24.000.000,00	448,80	09/04/2014	13/03/2019
51		TT-1084/13	PE	SIRGA	27.789.220,75	25.500.000,00	406,70	26/02/2014	30/01/2019
52		TT-1085/13	PE	Consórcio SN&S	19.391.978,58	17.000.000,00	312,90	12/02/2014	16/01/2019
53		TT-1086/13	SE	ESSE	36.890.958,08	31.600.000,00	318,80	09/04/2014	13/03/2019
54	053/2013	TT-001/14	MA	SINALISA	38.994.391,93	35.500.000,00	650,60	28/02/2014	01/02/2019
55		TT-002/14	MA	SINALISA	41.155.225,96	37.000.000,00	741,00	28/02/2014	01/02/2019
56		TT-003/14	MA	CONSLADEL	32.595.435,86	30.000.000,00	589,40	26/03/2014	27/02/2019
57		TT-004/14	MA	SINALISA	33.749.100,97	30.300.000,00	572,50	28/02/2014	01/02/2019
58		TT-005/14	MA	SINALISA	39.776.875,21	35.900.000,00	712,10	28/02/2014	01/02/2019
59		TT-006/14	PI	MENG	38.878.274,66	35.400.000,00	610,00	25/02/2014	29/01/2019
60		TT-007/14	PI	SINALISA	24.619.087,14	23.000.000,00	504,50	28/02/2014	01/02/2019

61		TT-008/14	PI	Consórcio Paulista/ENGEFOTO	33.789.157,38	31.328.000,00	626,50	10/03/2014	11/02/2019
62		TT-009/14	PI	CONSLADEL	45.460.434,72	41.768.000,00	894,20	28/02/2014	01/02/2019
Total					**1.561.829.897,44**	**1.464.054.031,88**	**21.057,90**	-	-

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

3ª Etapa – Programa BR-Legal									
Lotes	**Edital Nº**	**Nº de Contrato**	**UF**	**Empresa**	**Valor Orçado (R$)**	**Valor Contratual (R$)**	**Extensão da Malha Contratada (km)**	**Data da Ordem de Início de Serviços**	**Data de Término dos Serviços**
63	334/13	TT-031/14	RS	SIGNASUL	35.133.050,68	31.500.000,00	541,20	14/03/2014	15/02/2019
64		TT-032/14	RS	Consórcio SINASC/PROJEVIAS	53.730.200,63	49.700.000,00	579,80	02/04/2014	06/03/2019
65		TT-033/14	RS	Consórcio SINARODO/STE	66.270.159,57	61.000.000,00	562,00	26/02/2014	30/01/2019
66		TT-034/14	TO	CONSLADEL	35.918.384,46	34.722.800,00	812,60	21/03/2014	22/02/2019
67		TT-035/14	TO	Consórcio ARC/COBRASIN (Tocantins Legal)	30.651.412,80	28.950.000,00	642,70	10/03/2014	11/02/2019
68		TT-036/14	TO	CONSLADEL	30.442.306,26	28.500.000,00	602,20	18/03/2014	19/02/2019
69	335/13	TT-132/14	PR	SINALTA	65.188.577,57	59.139.000,00	711,90	14/03/2014	15/02/2019
70		TT-133/14	PR	Faixa	49.206.442,48	42.300.000,00	617,20	02/04/2014	06/03/2019
71		TT-134/14	PR	SINATRAF	44.535.160,86	39.400.000,00	484,30	14/07/2014	17/06/2019

72		TT-135/14	PB	JARDIPLAN	34.065.748,51	31.000.000,00	538,10	10/03/2014	11/02/2019
73		TT-136/14	PB	JARDIPLAN	31.709.749,07	22.450.000,00	204,40	10/03/2014	11/02/2019
74		TT-137/14	PB	JARDIPLAN	46.094.637,47	43.230.000,00	558,40	10/03/2014	11/02/2019
75	336/13	TT-299/14	SP	Consórcio GSM	15.179.860,51	13.807.002,26	103,00	02/06/2014	06/05/2019
76		TT-300/14	SC	Consórcio SINASC/PROJEVIAS	44.392.635,01	39.750.000,00	573,20	15/05/2014	18/04/2019
77		TT-301/14	SC	SINALISA	49.114.062,26	46.724.000,00	581,10	01/07/2014	04/06/2019
78		TT-302/14	SC	Consórcio SINARODO/STE	62.584.530,51	56.600.000,00	559,80	03/07/2014	06/06/2019
79		TT-303/14	AL	Consórcio Paulista/ENGEFOTO	63.277.555,34	56.600.000,00	545,70	02/06/2014	06/05/2019
80		TT-304/14	AL	Esse	21.729.705,79	20.250.000,00	227,30	01/07/2014	04/06/2019
81	337/13	TT-492/14	RN	TGA Tecnologia S/A	29.947.500,19	27.993.000,00	524,70	28/07/2014	01/07/2019
82		TT-493/14	RN	Faixa	24.992.376,70	23.200.000,00	324,30	15/07/2014	18/06/2019
83		TT-494/14	RN	Faixa	42.440.226,67	39.500.000,00	573,10	15/07/2014	18/06/2019
84		TT-495/14	RS	SINALISA	34.078.921,90	31.700.000,00	393,30	14/07/2014	17/06/2019
85		TT-496/14	RS	Consórcio SINASC/PROJEVIAS	17.616.783,26	16.400.000,00	355,90	16/09/2014	20/08/2019
86		TT-497/14	RS	MENG	35.876.209,12	32.000.000,00	571,00	23/07/2014	26/06/2019
87	338/13	TT-498/14	RS	Consórcio SS Trevo/ENGEMIN	30.350.592,55	26.500.000,00	455,50	11/09/2014	15/08/2019
88		TT-499/14	RS	Consórcio SINARODO/STE	32.872.558,05	29.500.000,00	642,70	23/07/2014	26/06/2019

89		TT-500/14	RS	SIGNASUL	53.955.343,26	48.500.000,00	546,00	03/12/2014	06/11/2019
90		TT-501/14	RS	Consórcio RODOMAIS (CONSLADEL/Pró)	36.272.516,60	30.250.000,00	453,30	04/08/2014	08/07/2019
91		-	MG	-	-	-	423,70	-	-
92		TT-502/14	BA	Consórcio SINALVIDA/GEOSISTEMAS	26.399.698,67	23.600.000,00	562,20	26/08/2014	30/07/2019
93		TT-503/14	BA	Trigonal	73.520.568,25	66.600.000,00	785,90	15/08/2014	19/07/2019
94		TT-504/14	BA	Sirga	47.815.124,99	42.500.000,00	715,70	03/12/2014	06/11/2019
95		TT-505/14	BA	Consórcio Via Legal	38.152.587,06	25.000.000,00	513,30	23/09/2014	27/08/2019
Total					**1.303.515.187,05**	**1.168.865.802,26**	**17.285,50**		

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

4ª Etapa									
Lotes	**Edital Nº**	**Nº de Contrato**	**UF**	**Empresa**	**Valor Orçado (R$)**	**Valor Contratual (R$)**	**Extensão da Malha Contratada (km)**	**Data da Ordem de Início de Serviços**	**Data de Término dos Serviços**
96	130/2014	TT-1113/2014	BA	Consórcio Aliança Viária	22.236.647,96	20.600.000,00	355,90	-	-
97		TT-1114/2014	BA	Jardiplan	27.811.427,75	26.000.000,00	447,20	-	-
98		TT-1115/2014	BA	SITRAN/MG	21.610.809,06	20.450.000,00	329,30	-	-
99		TT-1116/2014	PA	Consórcio Pará Vias (TGA/ENGEVIAS)	18.810.675,05	17.993.000,00	355,70	-	-

100		TT-1117/2014	PA	CONSLADEL	23.069.420,01	21.500.000,00	326,80	-	-
101		TT-1118/2014	PA	Consórcio Sinal Norte (SINALRONDA/ARC)	33.076.379,77	29.650.000,00	655,20	-	-
Total					**146.615.359,60**	**136.193.000,00**	**2.470,10**		
102	131/2014		BA	Até o encerramento do exercício de 2014, o processo licitatório encontrava-se em andamento.			425,80		
103			BA				409,40		
104			BA				331,70		
105			AM				440,90		
106			AM				268,50		
107			RR				574,10		
108			RR				469,50		
109	132/2014		BA	Até o encerramento do exercício de 2014, o processo licitatório encontrava-se em andamento.			253,00		
110			BA				323,00		
111			BA				341,60		
112			PA				643,00		
113			PA				602,03		
114			AP				497,30		
115			MT				614,10		

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

i) Data provável de entrega da rodovia sinalizada, após eventuais aditivos de prazos;

No tocante a data provável de entrega da rodovia sinalizada, após eventuais aditivos de prazo e de valor, conforme já mencionado neste item 2.4 - Sinalização Viária, indicador "h", é importante ressaltar que por tratar-se de contratação, através do Regime Diferenciado de Contratação - RDC, na forma Integrada, não são admitidos aditivos contratuais, salvo os previstos na Matriz de Risco, não tendo ocorrido ainda nenhum caso que se enquadrasse nesta premissa.

j) Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original, a penalizar os responsáveis por esse eventual descumprimento (quando aplicável) e respectivos responsáveis pela adoção das providências;

Atualmente, a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT, quando identifica o descumprimento contratual, emite uma notificação aos responsáveis para se manifestarem quanto ao fato. Assim, a luz da Instrução Normativa nº 01/DG, de 25 de novembro de 2013, os processos são encaminhados à Coordenação-Geral de Cadastro e Licitação–CGCL/DIREX/DNIT para que sejam adotados os procedimentos cabíveis.

Em 2014, a CGPERT solicitou a abertura de seis (6) procedimentos administrativos, os quais foram encaminhados à CGCL/DIREX/DNIT, para análise e possível penalização das empresas, quanto ao descumprimento dos prazos estabelecidos nos contratos, conforme demonstrado na Tabela 19 – Processos para análise referentes a penalização das empresas (BR-Legal), abaixo.

Tabela 19 - Processos para análise referentes à penalização das empresas (BR-Legal)

Empresa	Lote	Processo
Consladel	5	50600.016921/14-15
Trigonal	6	50600.016919/14-38
Planex	7	50600.016923/14-04
	8	50600.016920/14-62
ESSE	16	50600.016922/14-51
SN&S	17	50600.016975/14-72

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

A análise dos procedimentos supracitados resultou na multa referente a empresas detentoras de 4 (quatro) contratos, conforme demonstra Tabela 20 – Empresas multadas (BR-Legal), abaixo:

Tabela 20 - Empresas multadas (BR-Legal)

Empresa	Lote	Valor da multa (R$)
Consladel	5	67.072,21
Trigonal	6	118.203,82
Planex	7	350.504,27
	8	137.524,32
ESSE	16	67.072,21
Total		**740.376,83**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Quanto ao Consórcio SN&S, referente ao lote 17 do Programa BR-Legal, a empresa projetista foi penalizada com o impedimento de licitar e contratar com a União pelo período de 5 (cinco) anos.

Com as penalidades de multas aplicadas, a Administração Pública Federal obteve um ressarcimento no montante de R$ 740.376,83.

No curso da gestão do Programa BR-Legal, poderão surgir novos fatos que serão tratados com os mesmos procedimentos apresentados neste indicador.

k) Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial);

A Tabela 18 – Contratos de sinalização viária, do indicador "h", apresentada neste item 2.4 – Sinalização Viária, destaca o custo estimado para cada lote e o valor de contratação.

l) Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor;

Referente ao custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor, cabe salientar que por tratar-se de contratação, através do RDC, na forma de Contratação Integrada, não são admitidos aditivos contratuais, salvo os previstos na Matriz de Risco, não tendo ocorrido ainda nenhum caso que se enquadre nesta premissa. Sendo assim, não é possível estimar os custos prováveis da obra, após eventuais aditivos de valor.

m) Medidas adotadas com vistas a evitar danos ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas, à penalização dos responsáveis por eventuais aumentos de custos (quando aplicável) e respectivos responsáveis pela adoção das providências;

As medidas adotadas com vistas a evitar danos ao Erário decorrentes de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas foram previstas quando da elaboração do edital de licitação do Programa BR-Legal.

Como medida de evitar danos ao Erário, está previsto no edital, que para a assinatura do contrato, deverá o vencedor prestar garantia contratual, sob pena de decair o direito à contratação. A caução inicial será reforçada durante a execução dos serviços contratados.

Ainda com o objetivo de mitigar eventuais riscos que possam decorrer da contratação e dispêndio de recursos pelo particular, com vistas a evitar prejuízos ao patrimônio público e ao próprio objeto do contrato, são exigidos os seguros de "Risco de Engenharia" e de "Responsabilidade Civil-Geral e Cruzada", após a assinatura do contrato e antes da emissão da ordem de início de serviço, com as coberturas previstas, tendo o DNIT como beneficiário, no valor da contratação. O seguro exigido tem vigência sobre todo o período da execução do contrato, estendendo-se a cobertura por mais 03 (três) anos após a vigência do mesmo.

Assim, identificado qualquer tipo de dano à administração, essa irá executar as garantias contratuais. Vale salientar, que até o encerramento do exercício de referência deste relatório não foi identificado nenhum caso concreto de execução de garantia.

n) Outros indicadores elaborados pelo DNIT, caso em que deve ser apresentada, no Relatório de Gestão, sua descrição.

O DNIT publicou no Boletim Administrativo nº 47, de 17 a 21/11/2014, a Portaria nº 1.811, a qual tem por objetivo estabelecer diretrizes para a gestão das informações necessárias ao acompanhamento das iniciativas estratégicas e dos indicadores do mapa estratégico deste Departamento, que a partir da publicação passaram a ser de referência desta Autarquia. A CGPERT, por sua vez, desde o início do Programa BR - Legal vem adotando ações de controle através da utilização de indicadores específicos. Na Tabela 21 – Indicadores do Programa BR-Legal, a seguir, são demonstrados os percentuais de execução de cada um dos indicadores do Programa BR – Legal, no exercício de 2014.

Tabela 21 - Indicadores do Programa BR - Legal, no âmbito da CGPERT (malha federal pavimentada)

Indicador	Frequência	Unidade	Fórmula para Cálculo	Resultado
% da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT coberta pelo BR – Legal.	Mensal	%	Km da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT coberta pelo BR-Legal / km total da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT * 100.	84,3
% da malha rodoviária federal coberta por contratos do BR – Legal com atividades de manutenção estruturada iniciadas.	Mensal	%	Km da malha rodoviária federal coberta pelo BR-Legal com atividades de manutenção estruturada iniciadas/km da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT coberta pelo BR-Legal * 100.	97,49
% da extensão de malha rodoviária federal coberta por contratos do BR - Legal com Projeto Básico executado e aceito pelo DNIT.	Mensal	%	Km da malha rodoviária federal coberta pelo BR-Legal com Projeto Básico executado e aceito pelo DNIT/km total da malha rodoviária federal coberta pelo BR-Legal * 100.	55,7
% da extensão da malha rodoviária federal coberta por contratos do BRLEGAL com Projeto Executivo executado e aceito pelo DNIT.	Mensal	%	Km malha rodoviária federal coberta por contratos do BR-Legal com Projeto Executivo executado e aceito pelo DNIT /km da malha rodoviária federal coberta pelo BR-Legal com Projeto Básico executado e aceito pelo DNIT * 100.	57,69
% da extensão da malha rodoviária federal coberta por contratos do BR - Legal com Projeto Executivo do BR – Legal aceito e Execução dos Serviços Projetados - Sinalização Horizontal.	Mensal	%	Km da malha rodoviária federal coberta por contratos do BR-Legal com Projeto Executivo do BR-Legal aceito e Execução dos Serviços Projetados-Sinalização Horizontal/km da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT com Projeto Executivo do BR-Legal executado e aceito * 100.	27,02
% da extensão da malha rodoviária federal coberta por contratos do BR - Legal com Projeto Executivo do BR – Legal aceito e Execução dos Serviços Projetados - Sinalização Vertical.	Mensal	%	Km da malha rodoviária federal coberta por contratos do BR-Legal com Projeto Executivo do BR-Legal aceito e Execução dos Serviços Projetados - Sinalização Vertical/km da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT com Projeto Executivo do BR-Legal executado e aceito * 100.	7,81
% da extensão da malha rodoviária federal coberta por contratos do BR - Legal com Projeto Executivo do BR – Legal aceito e Execução dos Serviços Projetados - Dispositivos de Segurança.	Mensal	%	Km da malha rodoviária federal coberta por contratos do BR - Legal com Projeto Executivo do BR - Legal aceito e Execução dos Serviços Projetados - Dispositivos de Segurança /km da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT com Projeto Executivo do BR - Legal executado e aceito * 100.	8,79

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

2.5. CONTROLE DE VELOCIDADE

a) Texto com apresentação das ações voltadas ao controle de velocidade, seus principais resultados, desafios, limitadores;

Assevera o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – que "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito".

O crescente aumento da quantidade e severidade dos acidentes de trânsito na malha rodoviária federal, aliado ao aumento dos custos gerados em decorrência dessas fatalidades, motivou o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT – instituir o Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV.

Nesse contexto, o PNCV tem como objetivo maior reduzir a quantidade e a severidade dos acidentes nas rodovias federais, com consequente melhoria da segurança viária, através da instalação de equipamentos eletrônicos de fiscalização de trânsito em locais críticos definidos a partir de estudos de engenharia, bem como da operação desses equipamentos e da penalização aos infratores.

Trata-se de um programa de execução plurianual que abrange doze contratos para, nos termos do edital da Concorrência nº 471/2009 e contratos dela decorrentes, "execução de serviços necessários ao controle viário nas rodovias federais, mediante a disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos, com coleta, armazenamento e processamento de dados estatísticos e dados e imagens de infrações".

O programa também engloba o contrato nº 382/2012, decorrente do Pregão Eletrônico nº 98/2012, para, conforme descrito no edital e no contrato, a "execução de serviços técnicos de apoio à gestão no processamento de infrações de trânsito por excesso de velocidade, avanço de sinal e parar sobre a faixa de pedestre e apoio à gestão de dados estatísticos de contagem volumétrica de tráfego".

Abaixo, a Tabela 22 – Contratos do PNCV apresenta os contratos mencionados, os períodos de vigência, os contratados, seus valores, as quantidades previstas de equipamentos, e as Unidades da Federação contempladas. O edital nº 471/2009, previu a instalação de 2.696 equipamentos, dos quais 1.138 equipamentos deveriam ser do tipo fixo ostensivo (barreiras eletrônicas – B), 1.106 equipamentos do tipo fixo discreto (pardais – R), e 452 equipamentos para controlar a velocidade, detectar o avanço do sinal vermelho do semáforo e a parada sobre a faixa de travessia de pedestres (radares mistos – S).

Tabela 22 - Contratos do PNCV

Contrato	Vigência	Contratado	Valor (R$)	Equipamentos			UFs
				B	R	S	
941/2010	24/12/2010 a 22/12/2015	Eliseu Kopp & Cia. Ltda.	73.339.918,98	62	80	77	AC, RO e MT
942/2010	24/12/2010 a 22/12/2015	Consórcio Maxivias	44.934.443,84	90	88	30	AP, AM, PA, RR, GO e TO
943/2010	24/12/2010 a 22/12/2015	Fiscal Tecnologia e Automação Ltda.	68.624.275,64	108	104	23	MT, GO e MS
944/2010	29/11/2011 a 26/11/2016	Consórcio DS Brasil	120.342.971,85	147	112	2	MG, GO e DF
945/2010	24/12/2010 a 22/12/2015	Consórcio Supervias	82.298.475,88	86	88	107	MG e ES
946/2010	24/12/2010 a 22/12/2015	Consórcio Supervias	85.578.195,45	118	124	48	RJ, MG e ES

947/2010	03/01/2011 a 01/01/2016	Consórcio Esteio-Indra	59.732.431,68	75	112	25	SP, PR e SC
948/2012	24/12/2010 a 22/12/2015	Eliseu Kopp & Cia. Ltda.	58.618.964,97	103	97	9	SC e RS
949/2010	24/12/2010 a 22/12/2015	Consórcio Supervias	66.068.622,02	88	78	51	BA, SE e AL
950/2010	24/12/2010 a 22/12/2015	Consórcio Maxivias	49.467.698,58	96	91	11	PE e PB
951/2010	24/12/2010 a 22/12/2015	Consórcio Maxivias	52.663.978,49	88	60	49	RN e CE
952/2012	24/12/2010 a 22/12/2015	Consórcio Maxivias	43.060.670,52	77	72	20	MA e PI
382/2012	29/05/2012 a 27/05/2015	Eliseu Kopp & Cia. Ltda.	16.194.470,24	-	-	-	-
Total			**820.925.118,14**	**1138**	**1106**	**452**	**-**
				2.696			

Fonte: CGPERT/DNIT

Desde o início do PNCV, efetivamente a partir de 2011, além das limitações decorrentes do edital da Concorrência nº 471/2009, é possível observar enormes dificuldades na execução do programa em virtude, principalmente, da falta de integração dos vários *stakeholders*.

Além da falta de integração, a execução do PNCV muitas vezes é comprometida pela dificuldade de agendamento das verificações dos equipamentos e pela insuficiente estrutura do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO.

A execução do PNCV sofre também em razão de dificuldades na obtenção de energia elétrica junto às companhias de fornecimento de energia elétrica para alimentação dos equipamentos.

Além do mais, a execução do programa requer o constante apoio operacional do Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF – que, em algumas vezes, é inviabilizado por conta também de deficiências estruturais.

Outro fato que dificulta a execução do PNCV reside na própria insuficiência da estrutura do DNIT.

Mesmo com todas as limitações e dificuldades, quando da análise dos registros dos dados de acidentes disponibilizados pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF – percebe-se que o PNCV está cumprindo com seu objetivo, que é reduzir a quantidade e severidade dos acidentes nas rodovias federais.

Para avaliar a efetividade do PNCV, o DNIT se vale do cálculo do Índice de Severidade. Este Índice de Severidade, proposto pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, no Manual de Identificação, Análise e Tratamento de Pontos Negros, pode ser obtido através da fórmula a seguir.

$$S = 1 \times D + 4 \times V + 6 \times P + 13 \times F$$

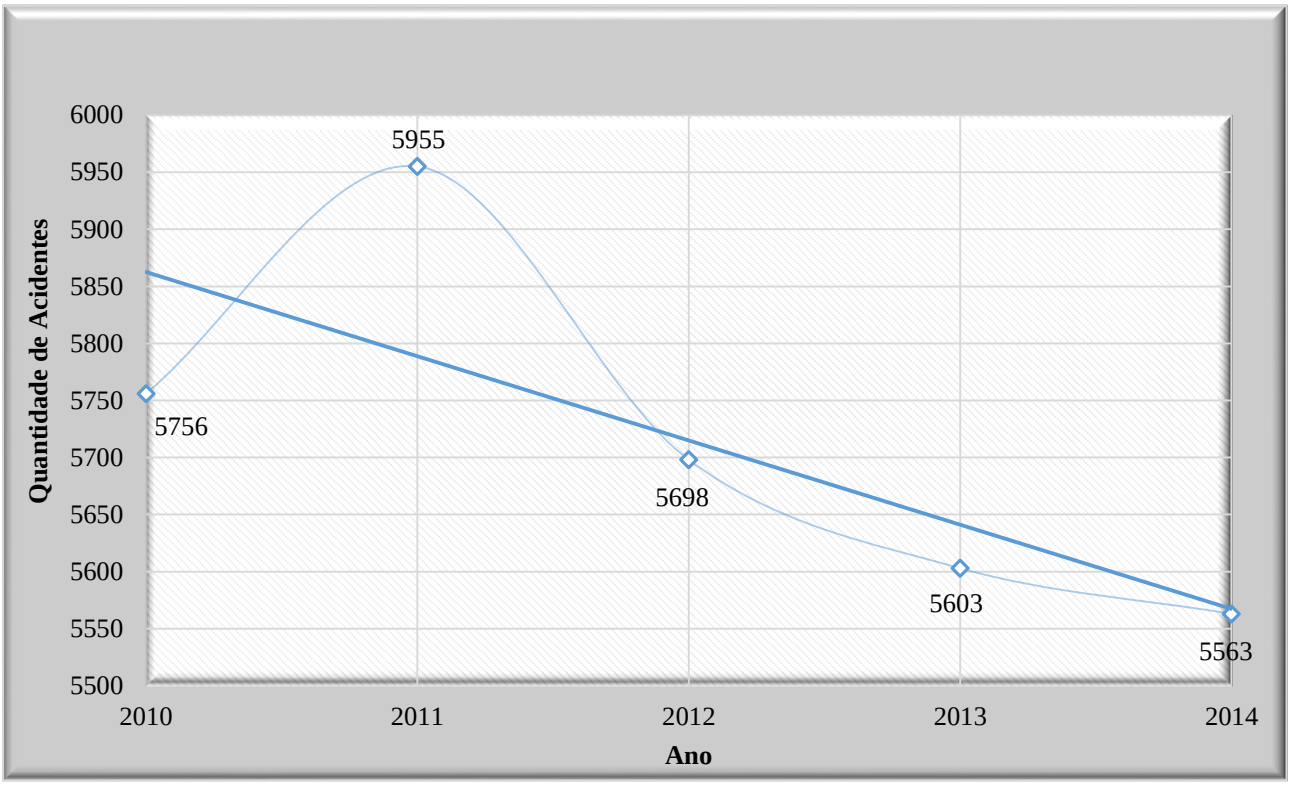
No estudo do DENATRAN, é utilizado o termo Unidade Padrão de Severidade – UPS, para expressar a medida do Índice de Severidade. Por exemplo, S = 104 UPS.

Na fórmula, *D* corresponde ao número de acidentes sem vítimas; *V* ao número de acidentes com vítimas não fatais, *P* ao número de acidentes com vítimas não fatais envolvendo pedestres (atropelamentos); e, *F* ao número de acidentes com vítimas fatais (mortes).

No presente Relatório de Gestão Customizado apresenta-se os principais resultados para a segurança viária obtidos com o PNCV.

Para compor os gráficos, abaixo, o DNIT partiu dos dados de acidentes disponibilizados pelo DPRF, e considerou igual período, compreendendo os meses de janeiro a outubro, para os anos de 2010 a 2014.

Gráfico 18 - Acidentes com vítimas fatais (mortes)



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 18 – Acidentes com vítimas fatais (mortes), acima, apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas fatais (mortes) registrados pelo DPRF, entre os meses de janeiro a outubro, nos anos de 2010 a 2014.

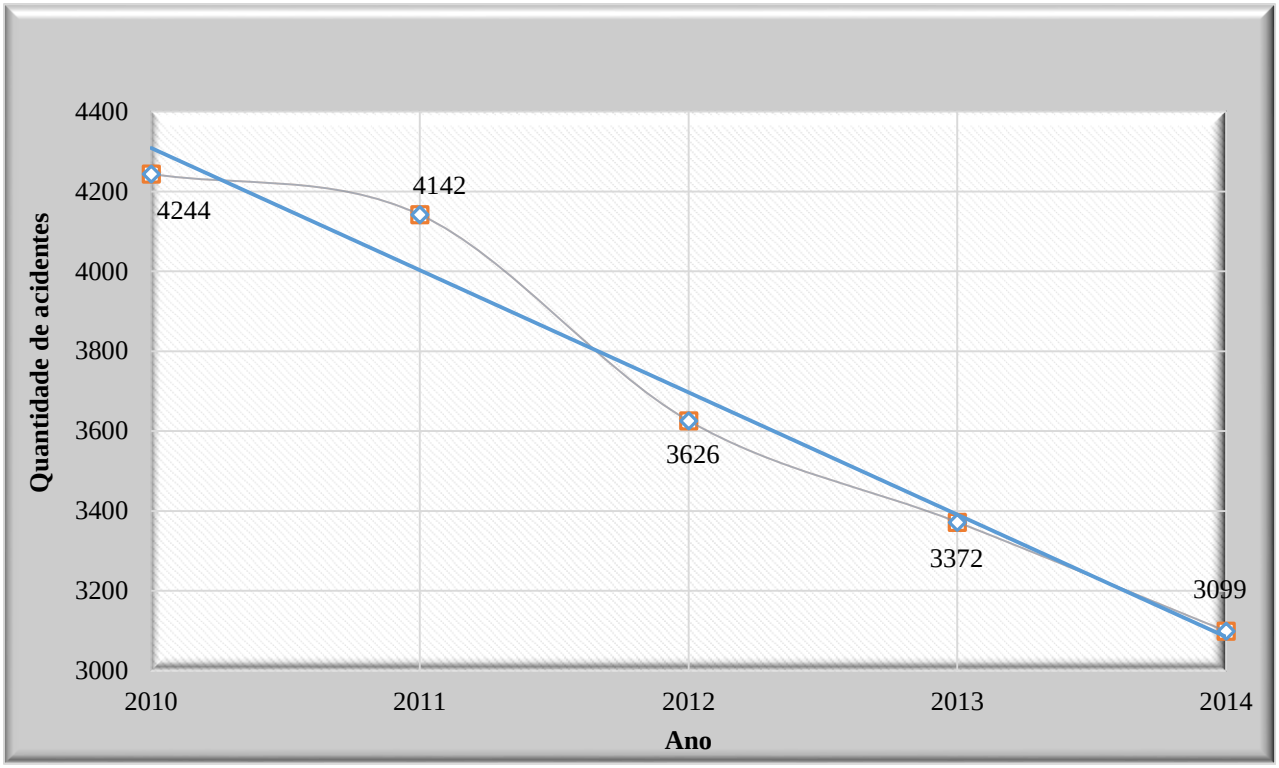
Tabela 23 - Variação do número de acidentes com vítimas fatais

Ano	Quantidade de Acidentes com Vítimas Fatais (*F*)	Variação
2010	5.756	-
2011	5.955	3,5%
2012	5.698	-4,3%
2013	5.603	-1,7%
2014	5.563	-0,7%
Total	**28.575**	**-3,4%**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

Da análise dos dados, apresentados na Tabela 23 – Variação do número de acidentes com vítimas fatais, acima, é possível verificar que o número de acidentes com vítimas fatais (mortes) nas rodovias federais reduziu em 3,4%.

Gráfico 19 - Acidentes com vítimas não fatais (atropelamento de pedestres)



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 19 – Acidentes com vítimas não fatais (atropelamento de pedestres) apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas não fatais (atropelamento de pedestres), registrados pelo DPRF, entre os meses de janeiro a outubro, nos anos de 2010 a 2014.

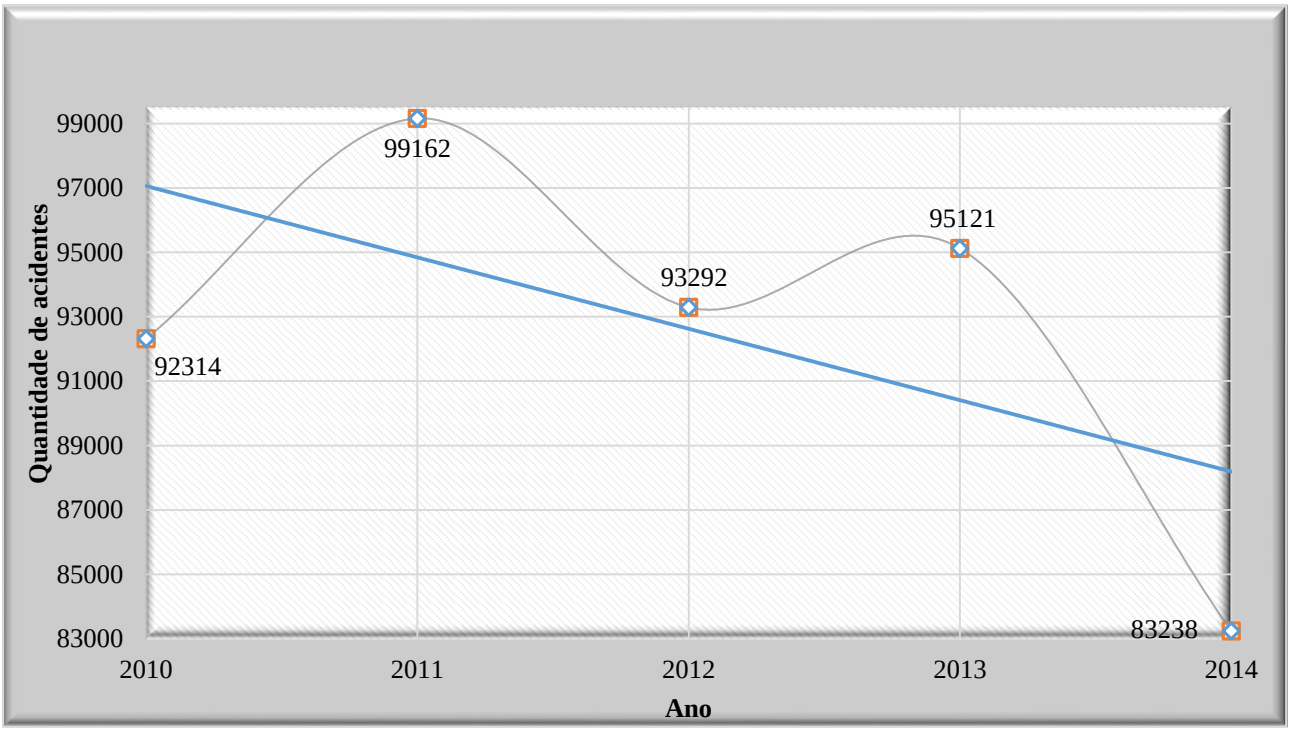
Tabela 24 - Variação do número de acidentes com vítimas não fatais (atropelamentos)

Ano	Quantidade de Atropelamentos (*P*)	Variação
2010	4.244	-
2011	4.142	-2,4%
2012	3.626	-12,5%
2013	3.372	-7,%
2014	3.099	-8,1%
Total	**18.483**	**-27%**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

Da análise dos dados, apresentados na Tabela 24 – Variação do número de acidentes com vítimas não fatais (atropelamentos), acima, é possível verificar que o número de acidentes com vítimas não fatais (atropelamento de pedestres) nas rodovias federais reduziu em 27%.

Gráfico 20 - Acidentes sem vítimas



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 20 – Acidentes sem vítimas apresenta, acima, em números absolutos, os acidentes sem vítimas registrados pelo DPRF entre os meses de janeiro a outubro nos anos de 2010 a 2014.

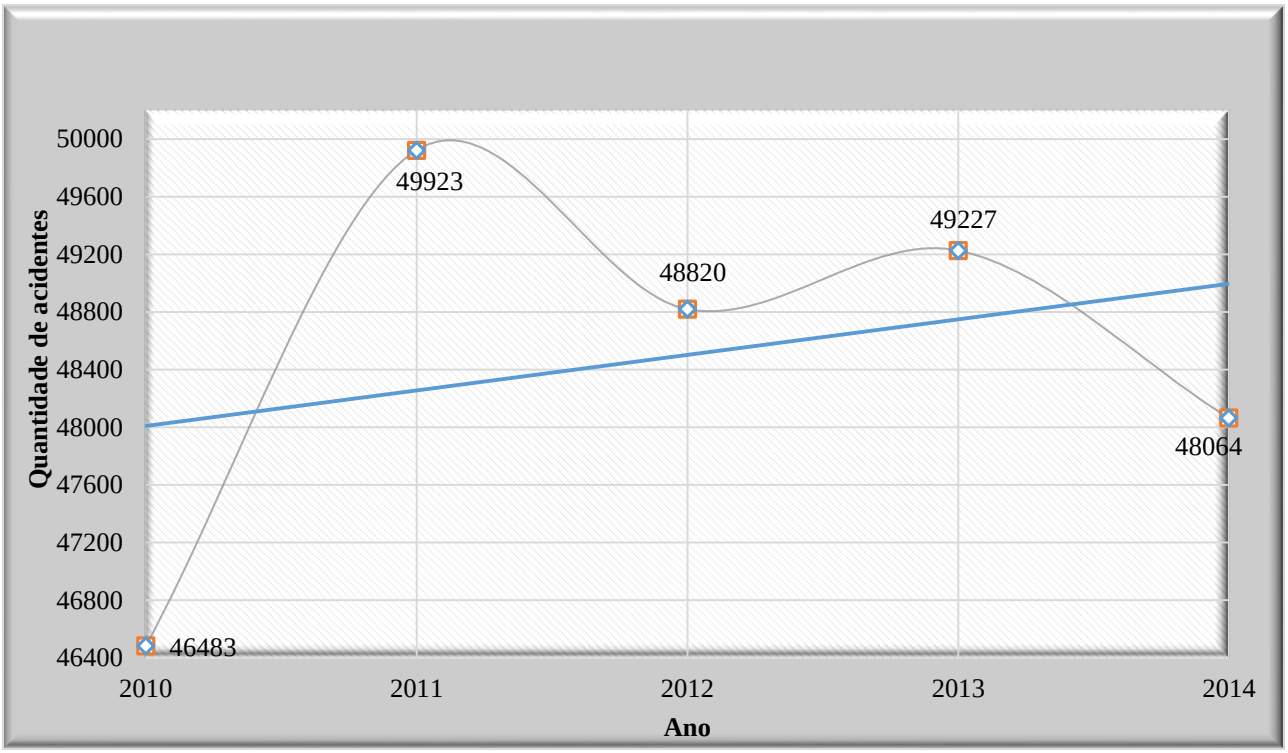
Tabela 25 - Variação do número de acidentes sem vítimas

Ano	Quantidade de Acidentes sem Vítimas (*D*)	Variação
2010	92.314	-
2011	99.162	7,4%
2012	93.292	-5,9%
2013	95.121	2%
2014	83.238	-12,5%
Total	**463.127**	**-9,8%**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

Da análise dos dados, apresentados na Tabela 25 – Variação do número de acidentes sem vítimas, acima, é possível verificar que o número de acidentes sem vítimas nas rodovias federais reduziu em 9,8%.

Gráfico 21 - Acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamento de pedestres)



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 21 – Acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamentos de pedestres), acima, apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamento de pedestres) registrados pelo DPRF, entre os meses de janeiro a outubro, nos anos de 2010 a 2014.

Tabela 26 - Variação do número de acidentes com vítimas não fatais

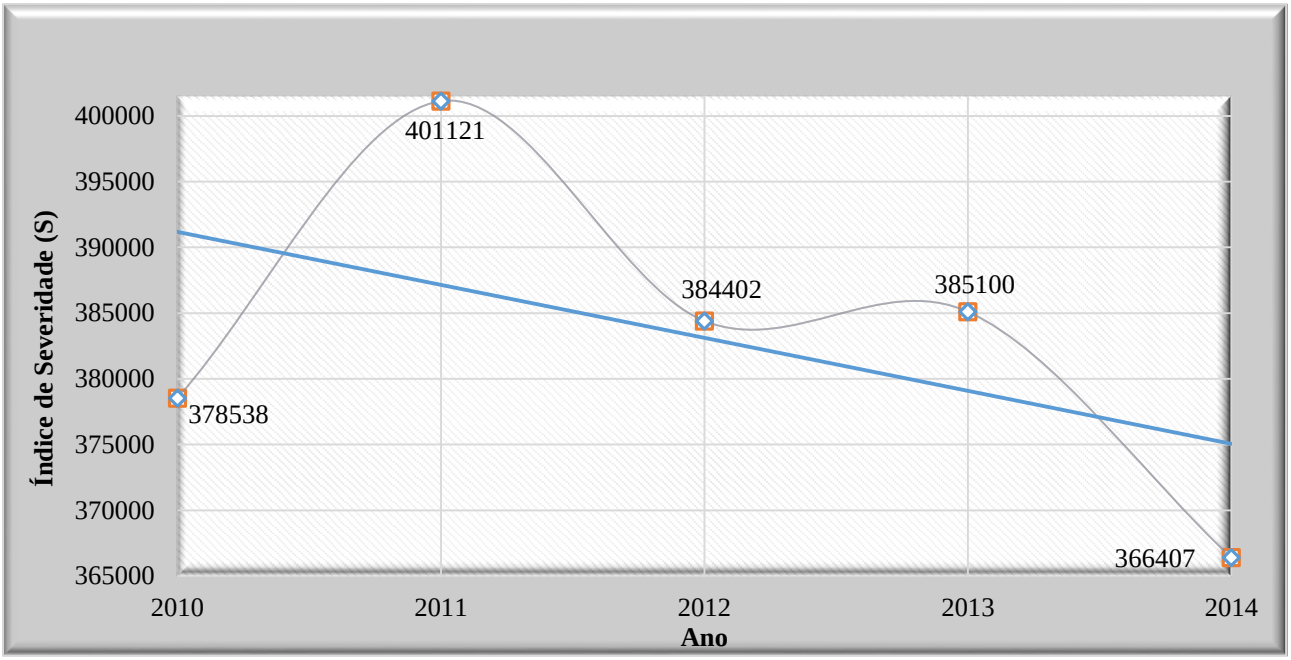
Ano	Quantidade de Acidentes não Fatais (*V*)	Variação
2010	46.483	-
2011	49.923	7,4%
2012	48.820	-2,2%
2013	49.227	0,8%
2014	48.064	-2,4%
Total	**242.517**	**3,4%**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

Da análise dos dados, apresentados na Tabela 26 – Variação do número de acidentes com vítimas não fatais, acima, é possível verificar que o número de acidentes com vítimas não fatais nas rodovias federais subiu em 3,4%.

A variação do Índice de Severidade (S), portanto, pode ser observada no Gráfico 22 – Índice de severidade e na Tabela 27 – Variação do índice de severidade (S) apresentados abaixo:

Gráfico 22 - Índice de severidade (S)



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

Tabela 27 - Variação do índice de severidade (S)

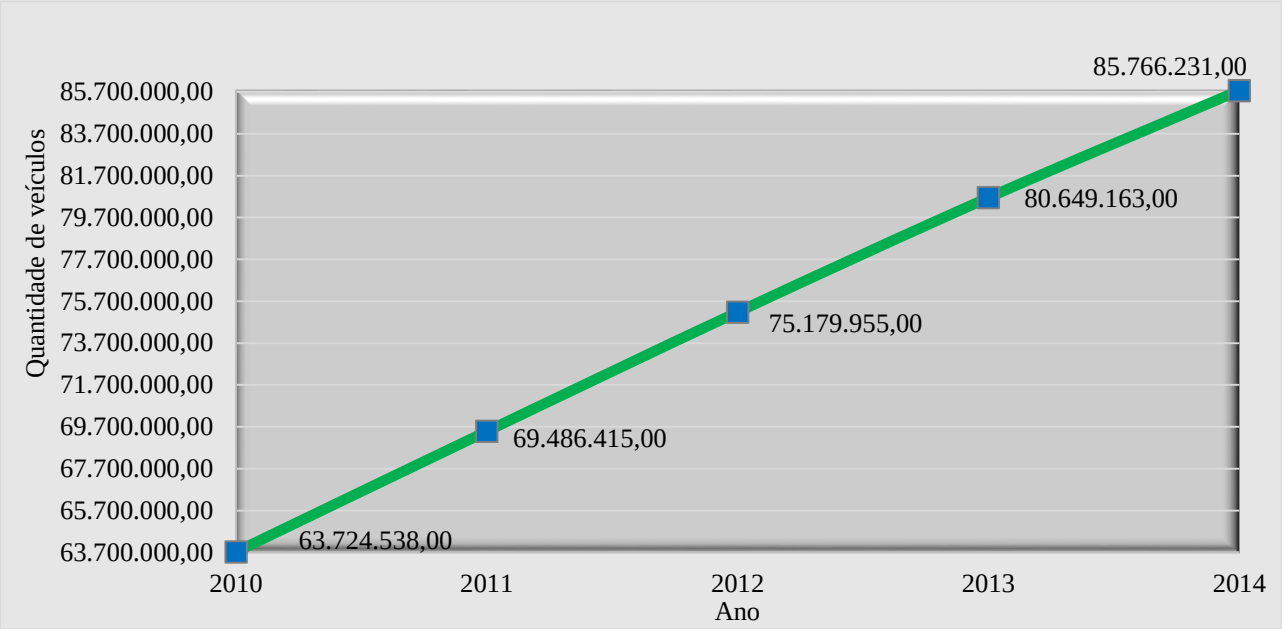
Ano	Índice de Severidade (*S*)	Variação
2010	378.538	-
2011	401.121	6%
2012	384.402	-4,2%
2013	385.100	0,2%
2014	366.407	-4,9%
Total	**1.195.568**	**-3,2%**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

Da análise dos dados, apresentados na Tabela 27 – Variação do índice de severidade (S), acima, é possível verificar que o Índice de Severidade (S) nas rodovias federais reduziu em 3,2%.

No caminho contrário ao da redução da quantidade e da severidade dos acidentes, a partir dos dados publicados pelo DENATRAN, e considerando igual período, compreendendo os meses de janeiro a outubro, dos anos de 2010 a 2014, o DNIT observou um crescente aumento da frota de veículos no país, conforme pode ser observado no Gráfico 23 – Frota de veículos no Brasil, abaixo.

Gráfico 23 - Frota de veículos no Brasil



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

Tabela 28 - Variação da frota de veículos no Brasil

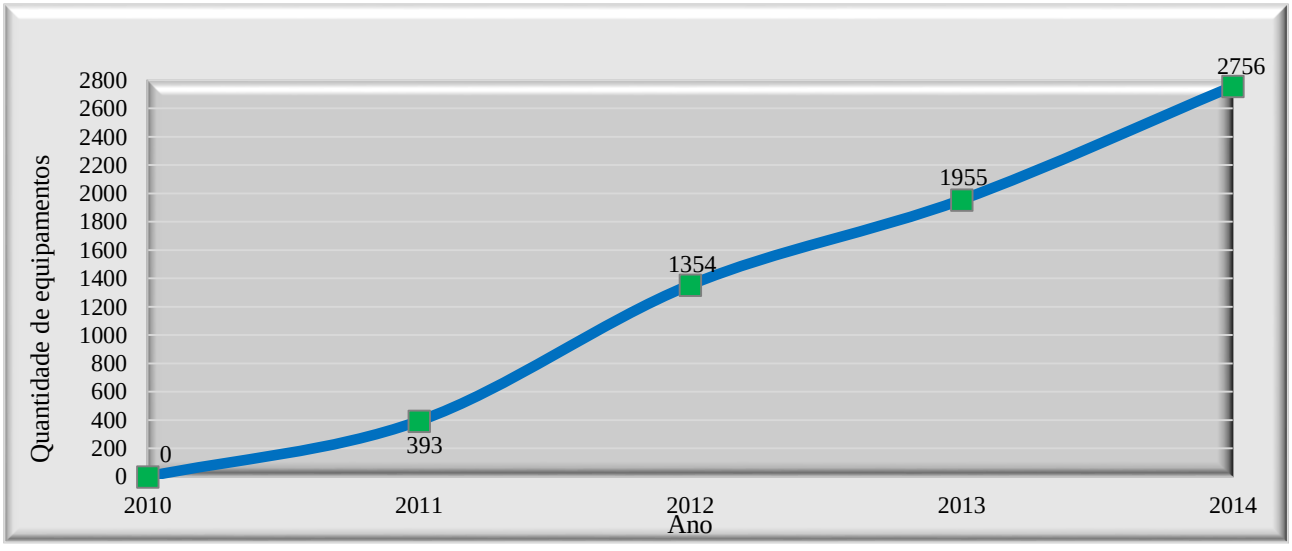
Ano	Quantidade de Veículos	Variação
2010	63.724.538	-
2011	69.486.415	9%
2012	75.179.955	8,2%
2013	80.649.163	7,3%
2014	85.766.231	6,3%
Total	**374.806.302**	**34,6%**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

Da análise dos dados apresentados na Tabela 28 – Variação da frota de veículos no Brasil, acima, é possível verificar que a frota de veículos do Brasil aumentou em 34,6%.

É pertinente, também, observar as informações relativas ao quantitativo de equipamentos em operação no PNCV ao longo dos anos contidas, no Gráfico 24 – Equipamentos em operação no PNCV, abaixo.

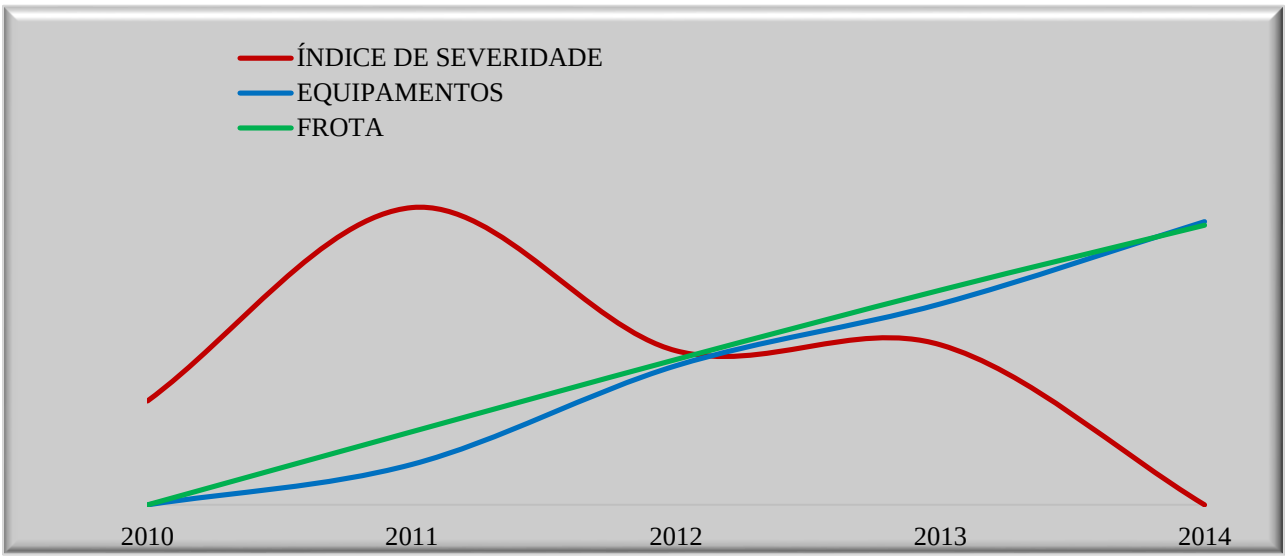
Gráfico 24 - Equipamentos em operação no PNCV



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

De maneira simplificada, é possível comparar através do Gráfico 25 – Comparação de severidade x Equipamentos x Frota, abaixo, os dados apresentados no Gráfico 23 – Frota de veículos no Brasil e no Gráfico 24 – Equipamentos em operação no PNCV, e observar que ao longo dos anos, partindo de 2010, a frota de veículos no Brasil aumentou, assim como a quantidade de equipamentos em operação no PNCV e, em contraposição, o Índice de Severidade nas rodovias federais diminuiu.

Gráfico 25 - Comparação: Índice de Severidade x Equipamentos x Frota



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

b) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer a efetividade do controle de velocidade;

Em análise *SWOT*, o DNIT identificou as principais forças (*Strengths*), oportunidades (*Opportunities*), fraquezas (*Weaknesses*) e riscos/ameaças (*Threats*) à execução do PNCV, conforme é possível observar na Tabela 29 – Análise de SWOT do PNCV, abaixo.

Tabela 29 - Análise *SWOT* do PNCV

Forças	Fraquezas
1 – Redução da severidade e da quantidade dos acidentes com o consequente aumento da segurança viária. 2 – Portal DNIT Cidadão. 3 – O PNCV permitiu a elaboração de um cadastro de pontos e segmentos críticos. 4 – Instituição da Ficha de Verificação de Conformidade. 5 – Novo procedimento de medição dos contratos. 6 – Padronização da classificação das vias, do sentido do fluxo de tráfego e numeração das faixas. 7 – Padronização dos registros fotográficos. 8 – Padronização dos estudos técnicos de instalação é monitoramento da eficácia dos equipamentos. 9 – Boa identidade visual dos equipamentos. 10 – Abrangência do PNCV em nível nacional.	1 – Não uso de metodologia padrão para a definição dos pontos e trechos críticos, assim como para a priorização dos locais a serem monitorados. 2 – Dificuldades no acesso aos dados de acidentes registrados pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal. 3 – Dados de acidentes não georreferenciados. 4 – Deficiências na análise periódica dos locais monitorados. 5 – O Edital nº 471/2009 não prevê a remoção e realocação de equipamentos. 6 – Frequentes alterações dos marcos quilométricos. 7 – Falta de clareza entre os quantitativos de equipamentos previstos e os quantitativos de serviços contratados.

11 – Termo de execução descentralizada firmado entre o DNIT e a UFSC. 12 – Existência de um protocolo de comunicação para a troca das informações relativas ao processamento da infrações e dados de contagem. 13 – Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR.	8 – Falta de estrutura física, recursos humanos e equipamentos, desde a fase de definição do ponto crítico até as etapas relacionadas ao processamento das infrações. 9 – Falta de treinamento. 10 – Falta de comunicação interna e externa. 11 – Ocorrência frequente de erros nos estudos técnicos. 12 – Muito tempo despendido entre o início da instalação e, operação dos equipamentos, e o início do processamento das infrações. 13 – Falta de procedimento padrão para demandar equipamentos. 14 – Não utilização de software para leitura automática de placas – LAP. 15 – Lotes contratados abrangendo mais de uma Superintendência Regional. 16 – Sem previsão de placa de regulamentação de retomada de velocidade no caso de barreiras eletrônicas. 17 – Dificuldades no acesso às informações geradas pelos equipamentos. 18 – Sem prazos limites para a realização dos estudos técnicos, instalação e sinalização dos equipamentos, energização, e aferição dos equipamentos. 19 – O Edital nº 417/2009 não padronizou a sinalização vertical e horizontal (substratos, películas, retrorrefletância). 20 – Portal DNIT Cidadão não intuitivo e difícil de acessar. 21 – Dificuldade em obter dos dados de contagem e classificação do tráfego atualizados (falta de acesso para as Superintendências e Unidades Locais). 22 – Detecção dos veículos somente pela dianteira. 23 – Fuga de motocicletas entre os laços detectores. 24 – Fuga de veículos pelo acostamento. 25 – *Displays* de barreiras eletrônicas inoperantes. Sem meios para precisar o início e o fim da inoperância. 26 – Equipamentos paralisados em decorrência de obras, vandalismos, não retirada de lombadas físicas. 27 – Morosidade na retirada das lombadas físicas, seja por conta de movimentos contrários à retirada organizados por comunidades lindeiras e/ou falta de contrato de manutenção. Retirada de lombadas físicas não prevista no Edital nº 471/2009. 28 – Não uso das câmeras de monitoramento do tráfego em tempo real. 29 – Ausência de CCO (Centro de Controle Operacional). 30 – Frequentes erros na digitação das placas dos veículos, seja por erro humano e/ou pelo não uso de *software* OCR na fase de pré-processamento.

	31 – Dificuldades na formação das JARI. 32 – Uso incorreto de defensas metálicas e demais dispositivos de segurança junto ao equipamento. 33 – Utilização inadequada dos equipamentos (exemplo: uso de radar do tipo fixo discreto para reduzir velocidade). 34 – Fiscalização centralizada na sede do DNIT em Brasília/DF. 35 – Morosidade na correção das inconformidades apontadas nas Fichas de Verificação de Conformidade. 36 – Sanções por inadimplemento contratual brandas. 37 – Muitas mudanças no decorrer da execução dos contratos vinculados ao Edital nº 471/2009. 38 – Morosidade na análise e aprovação dos estudos técnicos. 39 – Uso do *Q-ware*. 40 – Dificuldade em acessar os semáforos das prefeituras para instalação dos equipamentos. 41 – Utilização de e-mails, *Google Drive*, DNIT *Cloud*, *Excel* para a gestão dos equipamentos e troca de informações. 42 – Ausência de índices de desempenho, de qualidade e indicadores. 43 – Forma de remuneração fixa. 44 – Falta de sistema gerencial de controle e fiscalização para a manutenção da segurança viária. 45 – Utilização de equipamentos que não captam imagens em situações adversas, como à noite e em dias nublados. 46 – Falta de manutenção corretiva e preventiva dos equipamentos. 47 – Falta de prazo para reabilitação de equipamentos paralisados. 48 – Falta de padronização dos *displays* das lombadas eletrônicas. 49 – Uso de floreiras como dispositivo de proteção. 50 – Poda de árvores, roçada. 51 – Qualidade do pavimento no local de instalação do equipamento. 52 – Disponibilização dos Estudos Técnicos e Laudos de Verificação. 53 – Alto custo do seguro dos equipamentos. 54 – Diferentes entendimentos entre as Unidades Locais.

Oportunidades	Riscos/Ameaças (Fontes)
1 – Reduzir a severidade e a quantidade dos acidentes com aumento da segurança viária. 2 – Melhorar a imagem do DNIT perante a sociedade. 3 – Educar os usuários das rodovias federais para o cumprimento da legislação de trânsito. 4 – Conscientizar a sociedade a respeito da importância do controle de velocidade e dos benefícios da fiscalização para a segurança viária. 5 – Aplicar a receita das multas para investimentos em ações relacionadas ao trânsito. 6 – Criar um Centro de Controle Operacional (CCO). 7 – Criar um Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU). 8 – Construir manuais, definir procedimentos e padrões. 9 – Desenvolver sistema informatizado de propriedade do DNIT. 10 – Utilizar outros meios para troca de informações entre os envolvidos. 11 – Melhorar a interação entre o DNIT, INMETRO, DPRF, companhias de fornecimento de energia elétrica, Serpro, Correios e DETRANS. 12 – Melhorar a interação entre as Diretorias e Coordenações no próprio DNIT (construção, manutenção e restauração, planejamento e pesquisa, informática, administração geral, finanças). 13 – Aplicar programa de educação nas escolas localizadas nos segmentos críticos. 14 – Aplicar metodologia para determinação da velocidade diretriz. 15 – Promover o DNIT como órgão integrante do SNT. 16 – Evoluir tecnologicamente. 17 – Uso do OCR.	1 – Morosidade na energização dos equipamentos eletrônicos (Companhias de fornecimento de energia elétrica). 2 – Dificuldades para efetuar a verificação dos equipamentos (INMETRO). 3 – Falta de apoio em campo durante a verificação dos equipamentos, disponibilização e confiabilidade dos dados de acidentes (Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF). 4 – Morosidade na entrega do AR digitalizados no DNIT (Correios). 5 – Dificuldades no acesso à base RENAVAM. (Serpro/Denatran). 6 – Falta de dos dados de contagem e classificação do tráfego atualizados (Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT). 7 – Concessão de rodovias (ANTT). 8 – Mudanças da equipe de gestão (Governo). 9 – Falta de informações atualizadas sobre obras de construção e manutenção das rodovias (Diretoria de Infraestrutura Rodoviária). 10 – Vandalismos e furto de equipamentos e placas (População). 11 – Orçamento (Governo). 12 – Uso e ocupação do solo pelos municípios (Prefeituras). 13 – Descrédito da população em decorrências de problemas na execução do PNCV (Empresas contratadas) 14 – Interferências políticas (Governo). 15 – Determinações Judiciais e do Ministério Público (Justiça). 16 – Falta de estrutura física, equipamentos e recursos humanos (Governo). 18 – Especificação de tecnologias não amadurecidas (DNIT). 19 – Especificação de tecnologias com número reduzido de fabricantes (DNIT). 20 – Legislação de trânsito e normas técnicas. (Governo/ABNT). 21 – Cadastros dos endereços e proprietários e veículos (DETRAN). 22 – Custo da publicação de NA e NP (Imprensa Oficial) 23 – Alto valor para segurar os equipamentos (Empresas seguradoras).

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Na Tabela 29 – Análise de SWOT do PNCV, acima, é possível identificar o apontamento de 13 pontos fortes, 54 pontos fracos, 17 oportunidades, e 23 riscos/ameaças ao PNCV.

A análise *SWOT* apresentada foi realizada, em conjunto, pelos técnicos do DNIT envolvidos diretamente com o PNCV, pelos contratados no âmbito da Concorrência nº 471/2009, bem como pelo Tribunal de Contas da União – TCU e pela Controladoria-Geral da União - CGU.

Dentre os 23 riscos/ameaças apontadas na análise *SWOT*, seguem 12 deles considerados como riscos-chave ao PNCV.

Risco 1 – Morosidade na energização dos equipamentos eletrônicos.

- **Fonte**: Companhias de fornecimento de energia elétrica.
- **Causa**: Morosidade no atendimento às solicitações de ligação de energia. Necessidade de aprovação de estudo de engenharia nos casos de extensão de rede. Inexistência de rede de baixa tensão próxima do equipamento.
- **Consequência**: Incremento nos prazos e custos para a instalação dos equipamentos. Atrasos no início de operação dos equipamentos.

Risco 2 - Dificuldades para efetuar a verificação dos equipamentos

- **Fonte**: INMETRO.
- **Causa**: Falta de estrutura do INMETRO: equipamentos e recursos humanos.
- **Consequência**: Incremento nos prazos e custos para a verificação dos equipamentos. Atrasos no início de operação dos equipamentos.

Risco 3 - Falta de apoio em campo durante a verificação dos equipamentos, disponibilização e confiabilidade dos dados de acidentes.

- **Fonte**: Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF.
- **Causa**: Falta de estrutura do DPRF: equipamentos e recursos humanos; não atendimento pleno ao art. 20, Inciso VII, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB; erros na localização dos acidentes. O DPRF não georreferencia os acidentes.
- **Consequência**: Incremento nos prazos e custos para a verificação dos equipamentos. Atrasos no início de operação dos equipamentos. A falta de acesso aos dados de acidentes dificulta a localização dos locais críticos, a elaboração dos estudos técnicos de instalação, bem como o monitoramento da eficácia dos equipamentos em operação. Os erros na localização e a falta de dados georreferenciados dos acidentes dificultam a identificação dos locais críticos, a elaboração dos estudos técnicos de instalação e monitoramento da eficácia dos equipamentos.

Risco 4 - Morosidade na entrega dos AR digitalizados no DNIT.

- **Fonte**: Correios.
- **Causa**: Ausência de cláusula contratual estabelecendo prazo para os Correios disponibilizarem os AR digitalizados ao DNIT.

- **Consequência**: Atrasos na emissão das Notificações de Penalidade de Multa por Infração de Trânsito. Incremento nos prazos de arrecadação das multas.

Risco 5 - Dificuldades no acesso à base RENAVAM.

- **Fonte:** SERPRO/ DENATRAN.
- **Causa:** Falta de estrutura do SERPRO e DENATRAN: equipamentos e recursos humanos. Recursos insuficientes para o DENATRAN arcar com os custos de transação cobrados pelo SERPRO.
- **Consequência:** A falta de acesso à base RENAVAM inviabiliza a atualização do endereço do proprietário do veículo nos autos de infração. A falta de acesso à base RENAVAM inviabiliza o uso de equipamentos com OCR e o monitoramento do tráfego em tempo real.

Risco 6 - Falta de informações atualizadas sobre obras de construção e manutenção das rodovias.

- **Fonte:** DNIT.
- **Causa:** Falta de integração das várias áreas que compõem a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária.
- **Consequência:** Paralisação dos equipamentos em decorrência de obras de construção e manutenção de rodovias.

Risco 7 - Vandalismos e furto de equipamentos e placas.

- **Fonte:** População.
- **Causa:** Problemas socioeconômicos, falta de conscientização da população, falta de policiamento ostensivo.
- **Consequência:** Incremento nos prazos e custos para a instalação dos equipamentos. Paralisação dos equipamentos antes em operação.

Risco 8 – Orçamento Público Federal

- **Fonte:** Governo Federal.
- **Causa:** Cortes no orçamento.
- **Consequência:** Inviabiliza a instalação dos equipamentos e a manutenção do programa.

Risco 9 - Uso e ocupação do solo pelos municípios.

- **Fonte:** Prefeituras Municipais.
- **Causa:** Uso e ocupação do solo às margens da rodovia de forma irregular, contribuindo para a insegurança viária com promoção do trânsito de pedestres, ciclistas e aumento do tráfego local na rodovia.

- **Consequência:** Aumenta os riscos de ocorrência de acidentes. Aumenta a necessidade de instalação equipamentos para reduzir a velocidade. Incremento nos custos para tratamento dos trechos críticos. Compromete a fluidez do tráfego.

Risco 10 - Falta de estrutura física, equipamentos e recursos humanos.

- **Fonte:** Governo Federal.
- **Causa:** O Governo Federal não provê o DNIT de equipamentos e recursos mínimos necessários para a boa execução do PNCV.
- **Consequência:** Dificuldades na execução do PNCV. Dificuldades na fiscalização do PNCV. Incremento nos prazos.

Risco 11 - Legislação de trânsito e normas técnicas.

- **Fonte:** DENATRAN /ABNT.
- **Causa:** Alterações na legislação de trânsito e normas técnicas.
- **Consequência:** Incremento nos prazos e custos para a instalação e operação dos equipamentos.

Risco 12 - Cadastros dos endereços e proprietários dos veículos.

Fonte: DETRAN/ População.

Causa: Erros nos cadastros. Falta de atualização dos cadastros por parte do cidadão.

Consequência: Dificuldades na penalização aos infratores. Incremento nos custos de publicação no Diário Oficial da União – DOU.

c) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

A Tabela 30 - Avaliação dos riscos-chave e respectivos níveis (PNCV), abaixo, apresenta uma avaliação dos riscos-chave. Essa avaliação considera os níveis de gravidade, os níveis de urgência, os níveis de eficácia das ações, bem como realiza uma média das três avaliações.

Tabela 30 - Avaliação dos riscos-chave e respectivos níveis (PNCV)

Riscos-chave	Gravidade	Urgência	Tendência	Média
Morosidade na energização dos equipamentos eletrônicos.	1	1	3	2
Dificuldades para efetuar a verificação dos equipamentos.	1	1	2	1
Falta de apoio em campo durante a verificação dos equipamentos, disponibilização e confiabilidade dos dados de acidentes.	1	1	2	1
Morosidade na entrega dos AR digitalizados no DNIT.	3	1	2	2
Dificuldades no acesso à base RENAVAM.	3	3	2	3
Falta de informações atualizadas sobre obras de construção e manutenção das rodovias.	2	1	1	1

Vandalismos e furto de equipamentos e placas.	2	1	1	1
Orçamento.	3	3	1	2
Uso e ocupação do solo pelos municípios.	3	1	1	2
Falta de estrutura física, equipamentos e recursos humanos.	1	1	3	2
Legislação de trânsito e normas técnicas.	3	2	1	2
Cadastros dos endereços e proprietários dos veículos.	3	3	1	2

Legenda:

Gravidade: atual grau de impacto na eficácia das ações (1 – alto, 2 – médio, e 3 – baixo);

Urgência: atual prazo no qual é afetada a eficácia das ações (1 – alto, 2 – médio, e 3 – baixo);

Tendência: cenário da evolução de iniciativas para melhoria da eficácia das ações (1 – cenário desfavorável e/ou não há iniciativas, 2 – cenário moderado e/ou iniciativas incipientes, e 3 – cenário favorável e/ou iniciativa em andamento);

Média: uma média das três avaliações.

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

d) Respostas aos riscos que foram identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégia para mitigar o Risco 1 - Na fase de estudo (projeto) analisar a viabilidade de ligação do equipamento à rede elétrica da companhia de fornecimento de energia. Dar prioridade à utilização de células fotovoltaicas (energia solar) para alimentar os equipamentos.

Estratégia para mitigar o Risco 2 - Estreitar as relações com o INMETRO; promover uma rotina de agendamento de verificações com antecedência de um ano através do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR.

Estratégia para mitigar o Risco 3 - Estreitar as relações com o Departamento de Polícia Rodoviário Federal – DPRF; formalizar termo de execução descentralizada.

Estratégia para mitigar o Risco 4 - Promover alteração no contrato com a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, com a fixação de prazo determinado para a disponibilização dos Avisos de Recebimento ao DNIT.

Estratégia para mitigar o Risco 5 - Implementar no Registro Nacional de Infrações – RENAINF – as transações para acesso às informações somente disponíveis na base RENAVAM.

Estratégia para mitigar o Risco 6 - Promover maior integração entre as Coordenações subordinadas à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária-DIR/DNIT.

Estratégia para mitigar o Risco 7 - Estreitar as relações com o DPRF para melhoria do policiamento ostensivo nas localidades onde existem equipamentos. Utilizar diferentes substratos na confecção das placas.

Estratégia para mitigar o Risco 8 - Não há ações para mitigar esse risco no âmbito do DNIT.

Estratégia para mitigar o Risco 9 – Não há ações para mitigar esse risco no âmbito do DNIT.

Estratégia para mitigar o Risco 10 - Existem ações internas de conscientização para mitigar esse risco.

Estratégia para mitigar o Risco 11 – Não há ações para mitigar esse risco no âmbito do DNIT.

Estratégia para mitigar o Risco 12 – Não há ações para mitigar esse risco no âmbito do DNIT.

e) Atividades de controle relacionadas às ações de controle de velocidade;

O controle da execução do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade - PNCV, no âmbito da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias de Transporte – CGPERT/DIR/DNIT, é feito através da análise dos dados entregues ao DNIT pelos contratados, bem como por meio de vistorias em campo realizadas pelos servidores do DNIT.

f) Avaliação da capacidade da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento);

Atualmente, a capacidade da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível é baixa. Essa baixa capacidade decorre da falta de integração entre as áreas e da indisponibilidade de recursos humanos e de Tecnologia da Informação – TI. Entretanto, está em desenvolvimento o Sistema Integrado de Operações Rodoviárias - SIOR, prioritariamente, para processar as infrações de trânsito no âmbito do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV.

Cabe destacar que o DNIT vislumbrou o SIOR como um sistema de informação capaz de abarcar, além do processamento das infrações de trânsito, no âmbito do PNCV, as funcionalidades dos principais sistemas utilizados pela CGPERT/DIR.

g) Texto acerca do planejamento da Autarquia referente ao controle de velocidade, incluindo eventual aplicação de novas tecnologias e outras medidas a serem adotadas com vistas à continuidade das atividades;

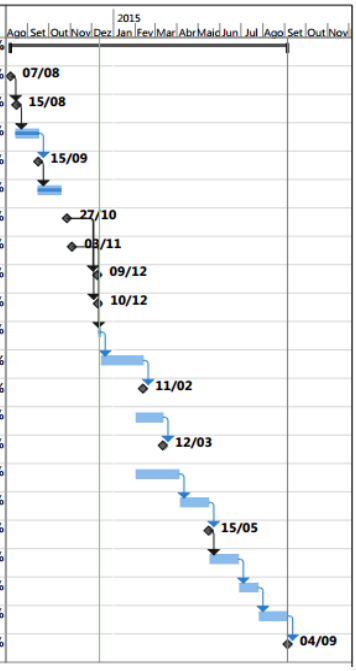
Considerando que a maioria dos contratos relativos ao atual Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV – se encerrarão em dezembro de 2015 e, considerando ainda os trâmites necessários para garantir a continuidade do programa, a fim de evitar a interrupção da fiscalização nas rodovias federais, desde agosto de 2014, o DNIT vem trabalhando no desenvolvimento do Novo PNCV.

O desenvolvimento do Novo PNCV está ocorrendo, em conjunto, com as Superintendências Regionais do DNIT, com a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR, como também, com os órgãos de controle (TCU e CGU), assim como, com os demais atores externos ao programa, como o INMETRO, por exemplo.

Nesse sentido, há um planejamento de execução de uma série de atividades, conforme cronograma apresentado abaixo, Figura 4 –Cronograma de desenvolvimento do Novo PNCV:

Figura 4 - Cronograma de desenvolvimento do Novo PNCV

Id	Nome da tarefa	Duração	Início	Término	Sucessoras	% concluída
1	**NOVO PNCV**	**281 dias**	**Qui 07/08/14**	**Sex 04/09/15**		**18%**
2	Convite - Reunião de abertura das discussões	0 dias	Qui 07/08/14	Qui 07/08/14	3	100%
3	Reunião de abertura das discussões	0 dias	Sex 15/08/14	Sex 15/08/14	4	100%
4	Execução da Atividade 1	22 dias	Sex 15/08/14	Seg 15/09/14	5	100%
5	Prazo final para entrega da Atividade 1 à CGPERT	0 dias	Seg 15/09/14	Seg 15/09/14	6	100%
6	Análise da Atividade 1	24 dias	Ter 16/09/14	Sex 17/10/14		100%
7	Convites: Workshop - DNIT e Workshop - Contratados do PNCV atual	0 dias	Seg 27/10/14	Seg 27/10/14	9;10	100%
8	Convite: Workshop - Público geral	0 dias	Seg 03/11/14	Seg 03/11/14	11	100%
9	Workshop - DNIT	0 dias	Ter 09/12/14	Ter 09/12/14		100%
10	Workshop - Contratados do PNCV atual	0 dias	Qua 10/12/14	Qua 10/12/14		100%
11	Workshop - Público geral	2 dias	Qui 11/12/14	Sex 12/12/14	12	100%
12	Execução da Atividade 2	43 dias	Seg 15/12/14	Qua 11/02/15	13	0%
13	Prazo final para entrega da Atividade 2 à CGPERT	0 dias	Qua 11/02/15	Qua 11/02/15		0%
14	Audiência Pública - Preparativos	28 dias	Seg 02/02/15	Qua 11/03/15	15	0%
15	Audiência Pública	0 dias	Qui 12/03/15	Qui 12/03/15		0%
16	Elaboração do Termo de Referência	45 dias	Seg 02/02/15	Sex 03/04/15	17	0%
17	Trâmites internos para publicação do edital	30 dias	Seg 06/04/15	Sex 15/05/15	18	0%
18	Publicação do edital do Novo PNCV	0 dias	Sex 15/05/15	Sex 15/05/15	19	0%
19	Apresentação das propostas	30 dias	Seg 18/05/15	Sex 26/06/15	20	0%
20	Licitação	20 dias	Seg 29/06/15	Sex 24/07/15	21	0%
21	Prova de conceito	30 dias	Seg 27/07/15	Sex 04/09/15	22	0%
22	Contratação	0 dias	Sex 04/09/15	Sex 04/09/15		0%



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

A fim de tornar o processo de desenvolvimento do Novo PNCV o mais transparente possível, além de permitir a preparação dos vários *stakeholders*, o DNIT publica todas as discussões em seu *site* público: www.dnit.gov.br, com acesso livre através do caminho: Rodoviário/Operações Rodoviárias/Novo PNCV.

Além disso, com o objetivo de maximizar o processamento dos registros de infrações e aumentar seus controles, o DNIT está desenvolvendo, com o apoio do Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS, da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, mediante termo de execução descentralizada, o Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR.

O SIOR se configura como um *software* proprietário, de propriedade do DNIT, que poderá ser convertido no futuro em *software* público, e disponibilizado para utilização por outros Entes da Administração Pública.

Inicialmente, o SIOR está sendo desenvolvido prioritariamente para processar as infrações de trânsito, assim como realizar a gestão dos equipamentos eletrônicos, no âmbito do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV. Tal priorização, decorre do término do Contrato nº 382/2012, com a Empresa Eliseu *Kopp* & Cia. Ltda., empresa processadora, em 27 de maio de 2015.

O DNIT, entretanto, vislumbrou o SIOR não somente como um *software* para processar os registros de infração do PNCV, mas sim como um sistema de informação capaz de abarcar, além do processamento dos registros de infração do PNCV, as funcionalidades dos demais sistemas utilizados, tais como: Sistema Georreferenciado de Informações Viárias - SGV, Sistema de Informação de Pesagem de Veículos - SINPEV, Sistema de Gestão da Faixa de Domínio - SGFD e Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito - SIAET.

O SIOR deverá funcionar como um sistema de informação integrado, composto por um conjunto de componentes inter-relacionados, trabalhando juntos para coletar, recuperar, processar, armazenar e distribuir informações, cuja a finalidade é facilitar o planejamento, o controle, a coordenação, a análise e o processo decisório. O primeiro módulo do SIOR, para realizar a gestão dos equipamentos eletrônicos do PNCV, deverá entrar em produção no primeiro semestre de 2015.

h) Tabela, por estado e consolidada nacional, com as metas (físicas e financeiras) de controle de velocidade previstas para o exercício, e respectiva execução, as causas do não cumprimento e as providências que serão adotadas para resolver os problemas identificados, com responsáveis pela implantação;

Considerando que os contratos no âmbito do Programa Nacional de Controle de Velocidade - PNCV abrangem mais de uma Unidade Federativa, seguem, abaixo, na sequência, a Tabela 31 – Execução financeira do PNCV, contendo a execução financeira por contrato, a Tabela 32 – Execução física do PNCV (desde o início dos contratos), contendo a execução física prevista e realizada desde o início dos contratos e a Tabela 33 – Execução física no exercício de 2014, contendo a execução física prevista e realizada no exercício de 2014.

Tabela 31 - Execução financeira do PNCV

Contrato	Abrangência	Valor Contratual (PI + R) (R$)	Valor Executado Desde o Início do Contrato (PI + R) (R$)	Valor Executado em 2014 (PI + R) (R$)	Percentual não Executado (%)
941/2010	AC, RO e MT	92.656.387,51	17.340.225,79	10.081.529,24	81,29
942/2010	AP, AM, PA, RR, GO e TO	56.726.198,38	16.830.474,82	9.386.111,05	70,33
943/2010	MT, GO e MS	78.478.719,53	34.474.723,65	16.990.080,83	56,07
944/2010	MG, GO e DF	101.817.688,07	12.362.308,65	7.996.466,07	87,86
945/2010	MG e ES	102.746.038,83	53.088.377,78	21.996.029,22	48,33
946/2010	RJ, MG e ES	106.613.581,20	64.624.388,18	26.007.553,93	39,38
947/2010	SP, PR e SC	68.310.008,35	28.332.540,65	13.705.653,80	58,52
948/2010	SC e RS	67.036.646,55	20.199.474,48	10.628.660,79	69,87
949/2010	BA, SE e AL	83.135.936,90	35.325.825,25	19.823.108,82	57,51
950/2010	PE e PB	62.123.124,78	25.730.118,46	11.797.800,74	58,58
951/2010	RN e CE	65.700.854,56	40.740.245,53	18.171.772,14	37,99
952/2010	MA e PI	49.244.182,58	11.710.280,02	8.643.975,68	76,22
382/2012	-	17.197.278,56	12.016.863,77	6.003.100,38	30,12
Total		**951.786.645,80**	**372.775.847,03**	**181.231.842,69**	**60,83**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Tabela 32 - Execução física do PNCV (desde o início dos contratos)

Contrato	Abrangência	Unidade	Quantidade Prevista (km)			Quantidade Realizada (km)			Percentual Não Executado (%)		
			B	R	S	B	R	S	B	R	S
941/2010	AC, RO e MT	Faixa Fiscalizada	6.392,000	8.032,000	7.754,000	1.826,742	1.986,356	47,564	71,4	75,3	99,4
942/2010	AP, AM, PA, RR, GO e TO	Faixa Fiscalizada	8.892,000	8.736,000	3.252,000	3.033,728	2.133,490	761,617	65,9	75,6	76,6
943/2010	MT, GO e MS	Faixa Fiscalizada	10.376,000	10.050,000	2.522,000	4.036,375	4.998,572	-	61,1	50,3	100,0
944/2010	MG, GO e DF	Faixa Fiscalizada	13.158,000	10.652,000	224,000	1.100,242	1.606,396	-	91,6	84,9	100,0
945/2010	MG e ES	Faixa Fiscalizada	8.544,000	8.736,000	10.262,000	6.561,149	5.753,709	1.348,459	23,2	34,1	86,9
946/2010	RJ, MG e ES	Faixa Fiscalizada	8.155,631	17.234,554	3.356,120	3.897,933	11.343,619	2.299,291	52,2	34,2	31,5
947/2010	SP, PR e SC	Faixa Fiscalizada	7.590,000	10.652,000	2.675,000	4.034,116	3.634,601	367,225	46,8	65,9	86,3
948/2010	SC e RS	Faixa Fiscalizada	9.978,000	9.458,000	1.006,000	3.208,195	2.486,225	-	67,8	73,7	100,0
949/2010	BA, SE e AL	Faixa Fiscalizada	8.736,000	7.868,000	4.198,000	3.930,679	3.922,191	660,953	55,0	50,2	84,3
950/2010	PE e PB	Faixa Fiscalizada	9.384,000	8.968,000	1.447,000	4.549,351	3.245,598	39,071	51,5	63,8	97,3
951/2010	RN e CE	Faixa Fiscalizada	8.736,000	6.216,000	6.115,000	5.865,281	3.937,261	2.834,868	32,9	36,7	53,6
952/2010	MA e PI	Faixa Fiscalizada	7.754,000	7.308,000	2.200,000	1.729,268	1.749,106	84,137	77,7	76,1	96,2
382/2012	-	Faixa Monitorada	129.555,762			91.157,432			29,6		

Legenda:
R: corresponde ao quantitativo de faixas fiscalizadas por radares fixos do tipo discreto (pardais);
B: corresponde ao quantitativo de faixas fiscalizadas por radares do tipo fixo ostensivo (barreiras eletrônicas);
S: corresponde ao quantitativo de faixas fiscalizadas por radares mistos (realizam o controle de velocidade, fiscalizam o avanço do sinal vermelho do semáforo e a parada sobre a faixa de travessia de pedestres).

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Tabela 33 - Execução física no exercício de 2014

Contrato	Abrangência	Unidade	Quantidade Prevista (km)			Quantidade Realizada (km)			Percentual Realizado (%)		
			B	R	S	B	R	S	B	R	S
941/2010	AC, RO e MT	Faixa Fiscalizada	744,000	960,000	924,000	1.031,094	1.105,529	22,560	138,6	115,2	2,4
942/2010	AP, AM, PA, RR, GO e TO	Faixa Fiscalizada	1.080,000	1.056,000	360,000	1.525,386	1.185,281	517,180	141,2	112,2	143,7
943/2010	MT, GO e MS	Faixa Fiscalizada	1.296,000	1.248,000	276,000	1.726,390	2.543,548	-	133,2	203,8	0,0
944/2010	MG, GO e DF	Faixa Fiscalizada	1.764,000	1.344,000	24,000	805,494	852,971	-	45,7	63,5	0,0
945/2010	MG e ES	Faixa Fiscalizada	1.032,000	1.056,000	1.284,000	2.661,382	2.169,562	475,385	257,9	205,5	37,0
946/2010	RJ, MG e ES	Faixa Fiscalizada	1.416,000	1.488,000	576,000	1.752,779	3.892,007	924,758	123,8	261,6	160,5
947/2010	SP, PR e SC	Faixa Fiscalizada	900,000	1.344,000	300,000	1.831,651	1.759,205	367,226	203,5	130,9	122,4
948/2010	SC e RS	Faixa Fiscalizada	1.236,000	1.164,000	108,000	1.671,492	1.374,190	-	135,2	118,1	0,0
949/2010	BA, SE e AL	Faixa Fiscalizada	1.056,000	936,000	612,000	2.004,615	2.053,651	263,995	189,8	219,4	43,1
950/2010	PE e PB	Faixa Fiscalizada	1.152,000	1.092,000	132,000	1.947,677	1.450,154	37,151	169,1	132,8	28,1
951/2010	RN e CE	Faixa Fiscalizada	1.056,000	720,000	588,000	2.459,469	1.651,899	1.293,043	232,9	229,4	219,9
952/2010	MA e PI	Faixa Fiscalizada	924,000	864,000	240,000	1.401,888	1.029,772	84,137	151,7	119,2	35,1
382/2012	-	Faixa Monitorada	64.704,000			44.615,499			69,0		

Legenda:

R: corresponde ao quantitativo de faixas fiscalizadas por radares fixos do tipo discreto (pardais);

B: corresponde ao quantitativo de faixas fiscalizadas por radares do tipo fixo ostensivo (barreiras eletrônicas);

S: corresponde ao quantitativo de faixas fiscalizadas por radares mistos (realizam o controle de velocidade, fiscalizam o avanço do sinal vermelho do semáforo e a parada sobre a faixa de travessia de pedestres).

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

i) Total de aparelhos já instalados;

Atualmente, a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT, não tem como precisar o número de equipamentos já instalados no PNCV, uma vez que, após emitida a ordem de instalação do equipamento (Nota de Instalação), a Coordenação só vai ter conhecimento de que o equipamento foi instalado quando da verificação do mesmo pelo INMETRO. Entretanto, na Tabela 34 – Quantidade de equipamentos do PNCV, a seguir, do indicador "j", deste item 2.5 - Controle de Velocidade, constam os quantitativos atinentes ao PNCV.

j) Total de aparelhos em operação;

O Programa Nacional de Controle de Velocidade - PNCV, até 2014, colocou em operação de 2.756 (dois mil setecentos e cinquenta e seis) equipamentos. A Tabela 34 – Quantidade de equipamentos do PNCV, a seguir, apresenta as quantidades de equipamentos em operação e aptos a gerar multas, por contrato e por tipo.

Tabela 34 – Quantidade de equipamentos do PNCV

Contrato	Tipo de Equipamento	Quantidade de Equipamentos em Operação					Quantidade de Equipamentos em Instalação	Equipamentos Aptos a Gerar Multas
		2011	2012	2013	2014	Total		
941/2010	B	0	63	10	45	245	63	225
	R	2	59	12	54			
	S	0	0	0	0			
942/2010	B	8	18	37	11	173	18	155
	R	0	31	27	20			
	S	0	0	20	1			
943/2010	B	23	32	22	9	210	72	144
	R	16	31	68	9			
	S	0	0	0	0			
944/2010	B	0	4	27	39	123	57	104
	R	0	21	15	17			
	S	0	0	0	0			
945/2010	B	20	53	20	44	291	59	270
	R	30	35	11	56			
	S	12	8	0	2			
946/2010	B	7	56	6	37	327	75	306
	R	96	52	3	33			
	S	5	28	4	0			
947/2010	B	10	57	10	16	200	19	178
	R	9	37	27	16			
	S	0	0	0	18			
948/2010	B	10	83	50	49	323	74	311
	R	14	42	32	43			
	S	0	0	0	0			
949/2010	B	0	56	15	28	272	78	268
	R	1	50	16	93			
	S	0	8	0	5			
950/210	B	22	30	35	11	169	26	143

	R	16	12	39	2			
	S	0	0	2	0			
951/210	B	34	32	23	28	247	20	196
	R	23	21	16	22			
	S	8	29	11	0			
952/2010	B	8	9	24	52	176	39	159
	R	19	5	19	31			
	S	0	0	0	9			
Total						**2.756**	**585**	**2.459**

Legenda:
R: corresponde aos radares fixos do tipo discreto (pardais);
B: corresponde aos radares do tipo fixo ostensivo (barreiras eletrônicas);
S: aos radares mistos (realizam o controle de velocidade, fiscalizam o avanço do sinal vermelho do semáforo e a parada sobre a faixa de travessia de pedestres).

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Cabe ressaltar que a Tabela 35 – Quantitativo de equipamentos eletrônicos controladores de velocidade, abaixo, apresenta o quantitativo de equipamentos com nota de instalação emitida (com autorização de instalação) e o quantitativo de equipamentos instalados e em operação, por rodovia, Unidade da Federação - UF e região.

Tabela 35 - Quantitativo de equipamentos eletrônicos controladores de velocidade

Região	**UF**	**BR**	**Quantidade de Equipamentos Eletrônicos Controladores de Velocidade**	
			Com Nota de Instalação Emitida	**Instalados e em Operação**
Norte	AC	317	12	7
		364	14	8
	AM	174	11	11
	PA	10	11	10
		163	3	0
		230	1	1
		316	50	49
	RO	319	2	2
		364	87	75
	RR	174	11	8
	TO	153	39	32
		226	3	3
	Subtotal		**244**	**206**
Nordeste	AL	101	5	0
		104	26	24
		316	42	29
		423	2	1

	BA	101	88	88
		110	34	34
		116	18	18
		135	2	2
		242	22	22
		324	3	3
		330	3	3
		367	20	20
		407	7	7
		415	3	3
	CE	20	23	23
		116	58	57
		222	44	43
		226	7	7
		230	5	3
		304	7	6
		403	3	0
	MA	10	9	9
		135	57	45
		222	19	8
		226	2	1
		230	16	16
		316	15	13
	PB	101	12	10
		104	9	9
		230	55	53
		361	2	1
		412	1	1
		427	1	1
	PE	101	55	55
		104	12	11
		116	2	2
		232	12	8

		316	1	1
		407	6	6
		408	6	6
		423	5	4
		424	2	1
		428	8	7
	PI	135	14	11
		222	4	4
		230	2	2
		316	21	20
		343	50	47
		402	1	1
		407	2	2
	RN	101	44	42
		110	11	10
		226	15	12
		304	11	9
		405	31	16
		406	11	11
		427	10	10
	SE	101	34	34
		235	15	15
	Subtotal		**1.005**	**907**
Centro-Oeste	DF	20	17	12
		40	6	4
		60	8	7
		70	8	7
		80	4	4
		251	6	5
	GO	20	18	16
		40	27	27
		50	2	1
		60	32	25

		70	32	30
		153	68	47
		158	8	8
		364	15	15
		452	5	5
	MS	60	5	0
		158	12	8
		163	49	43
		262	37	25
		267	22	10
		463	7	5
	MT	70	38	21
		158	13	3
		163	35	15
		174	19	17
		364	124	100
	Subtotal		**617**	**460**
Sudeste	ES	101	66	66
		259	21	14
		262	57	55
		342	3	3
		381	12	0
		393	7	0
		447	4	2
		482	18	8
	MG	40	87	67
		50	23	19
		116	106	73
		120	2	2
		135	14	13
		146	10	10
		153	12	10
		251	16	12

		259	8	8
		262	25	25
		265	23	8
		267	17	17
		354	16	16
		356	20	17
		364	2	2
		365	48	12
		367	3	0
		369	3	0
		381	60	60
		383	2	2
		393	2	2
		458	2	2
		459	18	18
		460	2	2
		491	8	8
		494	9	9
		499	1	1
	RJ	101	53	35
		356	21	21
		393	7	0
		465	14	11
		493	7	0
	SP	101	9	9
		459	3	3
		488	12	12
	Subtotal		**853**	**654**
Sul	PR	153	6	6
		158	4	4
		163	6	5
		272	2	2
		280	1	1

		373	4	4
		376	14	14
		467	2	2
		469	3	3
		476	36	36
		487	3	3
	RS	101	15	15
		116	25	17
		153	18	18
		158	30	28
		285	30	30
		287	27	21
		290	12	8
		392	1	0
		293	14	14
		386	24	24
		392	16	16
		468	4	4
		471	20	20
		472	22	18
	SC	101	69	44
		153	11	6
		158	2	2
		280	34	25
		282	117	92
		470	50	47
	Subtotal		**622**	**529**
Total			**3.341**	**2.756**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Ressalta-se, novamente, que o edital nº 471/2009 tinha como previsão a instalação de 2.696 equipamentos, dos quais 1.138 deveriam ser do tipo fixo ostensivo; 1.106 do tipo fixo discreto e 452 equipamentos para controlar a velocidade, detectar o avanço do sinal vermelho do semáforo e a parada sobre a faixa de travessia de pedestres.

A partir da análise da Tabela 35 – Quantitativo de equipamentos eletrônicos controladores de velocidade, acima, é possível perceber que o DNIT já autorizou a instalação de 3.341 equipamentos, superando em 23,92% a quantidade prevista, naquele edital, de 2.696 equipamentos, conforme já mencionado anteriormente.

Ocorre que o DNIT contratou, por meio do referido edital a "execução de serviços necessários ao controle viário nas rodovias federais, mediante a disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos, com coleta, armazenamento e processamento de dados estatísticos e dados e imagens de infrações", e utilizou como métrica para pagamento dos serviços contratados a unidade de faixa de tráfego monitorada.

Com isso, o DNIT não vinculou o pagamento à quantidade de equipamentos instalados e em operação, mas sim ao serviço de monitoramento de cada uma das faixas de tráfego, mediante utilização de equipamento eletrônico.

Ainda no edital supracitado, o DNIT estimou a utilização de um equipamento para o monitoramento de duas faixas de tráfego, entretanto, na execução do PNCV, ocorrem casos em que é utilizado um equipamento para monitorar apenas uma faixa de tráfego, como também existem casos em que um equipamento monitora até cinco faixas de tráfego.

Foram verificados, também, durante a execução do PNCV, atrasos na execução dos serviços contratados, principalmente devido a morosidade na elaboração e análise dos estudos técnicos de instalação, dificuldades de agendamento de verificações dos equipamentos junto ao INMETRO/IPEM, morosidade na energização dos equipamentos pelas companhias de fornecimento de energia elétrica e dificuldades para a retirada de lombadas físicas.

Em decorrência desses atrasos, e observando o cronograma fixado no edital nº 471/2009, os quantitativos de faixas de tráfego, que deveriam ser monitoradas, foram se acumulado ao longo dos meses subsequentes, ocorrendo o monitoramento dessas faixas em momento posterior, sem qualquer reflexo financeiro.

Diante dos fatos acima mencionados, é possível entender o motivo que levou o DNIT a autorizar a instalação de um quantitativo superior de equipamentos, em relação ao que estava previsto no edital nº 471/2009.

Vale ressaltar, ainda, que os 2.756 equipamentos eletrônicos, elencados na Tabela 35 – Quantitativo de equipamentos eletrônicos controladores de velocidade, estão monitorando um total de 5.258 faixas de tráfego.

k) Causas de eventual existência de aparelhos instalados inoperantes;

Como causas da existência de equipamentos instalados que nunca entraram em operação, citam-se as seguintes:

- ✓ Existência de lombada física junto ao equipamento, que é impeditivo para a realização da verificação pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO;
- ✓ Morosidade na remoção de lombada física e/ou inexistência de contrato que abarca a remoção da lombada física;
- ✓ Morosidade na energização do equipamento;
- ✓ Morosidade na realização da verificação do equipamento;
- ✓ Falta de apoio operacional em campo, por parte do Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF.

Além das causas elencadas acima, é possível, ainda, que determinado equipamento esteja instalado, operou por algum tempo, porém hoje está inoperante devido a obras na rodovia ou vandalismos.

l) Providências adotadas para entrada em operação de todos os aparelhos instalados, com responsáveis pela adoção das medidas;

O edital nº 471/2009 e os contratos dele decorrentes não fixam um prazo para o contratado colocar um equipamento instalado em plena operação. É pertinente salientar, ainda, que o DNIT paga pelos serviços prestados pelo contratado somente após o início da operação do equipamento.

No sentido de mitigar esse problema, o DNIT tem buscado melhorar a comunicação e integração dos vários *stakeholders*.

m) Tabela com percentual de redução ou aumento do número de acidentes, mensurado no período que antecede e sucede a instalação dos aparelhos, por estado e consolidado nacional, considerando-se, especialmente, a área de influência dos aparelhos;

Conforme já mencionado neste item 2.5 – Controle de Velocidade, para avaliar a efetividade dos equipamentos no Programa Nacional de Controle de Velocidade - PNCV, o DNIT se vale do cálculo do Índice de Severidade.

O Índice de Severidade, proposto pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – no Manual de Identificação, Análise e Tratamento de Pontos Negros, pode ser obtido através da fórmula:

$$S= 1 \times D + 4 \times V + 6 \times P + 13 \times F$$

No estudo do DENATRAN, é utilizado o termo Unidade Padrão de Severidade – UPS, para expressar a medida do Índice de Severidade, como por exemplo, S = 104 UPS.

Na fórmula, *D* corresponde ao número de acidentes sem vítimas; *V* ao número de acidentes com vítimas não fatais, *P* ao número de acidentes com vítimas não fatais envolvendo pedestres (atropelamentos); e, *F* ao número de acidentes com vítimas fatais (mortes).

Na presente análise, foi considerada a data de início de operação, a área de influência de cada um dos equipamentos (500 metros antes e 500 metros depois), e igual período de 6 (seis) meses antes e depois

do início da operação dos equipamentos, conforme orienta a Resolução nº 396/2011, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Em que pese o DNIT esteja operando 2.756 equipamentos de controle de velocidade, na Tabela 36 – Redução ou aumento do número de acidentes – Por UF, a seguir, deste Relatório de Gestão Customizado, foi possível apresentar o resultado da eficácia de 2.180 equipamentos, uma vez que a análise está condicionada à data de início de operação e aos dados de acidentes disponíveis.

Nesta Tabela considera-se: ***D*** corresponde ao número de acidentes sem vítimas; ***V*** ao número de acidentes com vítimas não fatais, ***P*** ao número de acidentes com vítimas não fatais envolvendo pedestres (atropelamentos); e, ***F*** ao número de acidentes com vítimas fatais (mortes).

Tabela 36 - Redução ou aumento do número de acidentes – Por UF

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
AC	B	317	89,000	11/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	317	89,000		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	317	130,000		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	317	130,000		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	364	118,000		0	2	0	0	8	1	1	0	0	17	**112,50%**
	B	364	118,000		0	2	0	0	8	1	1	0	0	17	**112,50%**
	B	364	126,000	25/02/2014	0	2	0	2	10	0	1	2	4	20	**100%**
	B	364	126,000		0	2	0	2	10	0	1	2	4	20	**100,00%**
	R	364	144,300	19/11/2011	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	364	145,000		0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	**- 80%**
	R	317	298,000	12/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	317	307,000		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	317	307,000		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	98,260	11/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	99,000		0	0	0	2	2	0	0	0	3	3	**50%**
Subtotal					**0**	**9**	**0**	**7**	**43**	**2**	**5**	**4**	**12**	**82**	**47,55%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
AL	B	104	86,190	19/01/2012	1	0	0	0	13	0	5	1	0	26	100,00%
	B	104	86,190	19/01/2012	1	0	0	0	13	0	5	1	0	26	100,00%
	B	104	90,400	19/01/2012	1	1	1	3	26	1	0	0	0	13	-50,00%

	B	104	90,400	19/01/2012	1	1	1	3	26	1	0	0	0	13	-50,00%
	B	104	91,370	21/04/2012	1	2	0	4	25	0	0	1	8	14	-44,00%
	B	104	91,430	21/04/2012	1	2	0	3	24	0	1	1	8	18	-25,00%
	B	104	94,720	19/01/2012	2	8	3	8	84	1	3	2	3	40	-52,38%
	B	104	96,780	21/04/2012	1	9	5	17	96	0	6	4	21	69	-28,13%
	B	316	269,100	25/01/2012	0	2	0	5	13	0	1	0	5	9	-30,77%
	B	316	274,050	25/01/2012	0	13	3	12	82	0	2	0	6	14	-82,93%
	B	316	274,260	14/02/2012	0	12	2	14	74	0	3	0	8	20	-72,97%
	B	316	102,960	20/04/2012	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	155,570	20/07/2012	0	1	0	0	4	0	2	0	2	10	150,00%
	B	316	164,140	20/04/2012	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	202,080	07/06/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	B	104	33,740	01/07/2012	1	1	0	2	19	0	4	0	0	16	-15,79%
	B	104	35,840	07/06/2012	0	0	0	2	2	0	3	0	1	13	550,00%
	B	104	46,160	07/06/2012	0	0	0	1	1	0	3	0	0	12	1100,00%
	B	104	59,000	07/06/2012	0	0	0	2	2	1	1	0	0	17	750,00%
	B	104	60,200	08/06/2012	0	1	0	1	5	0	2	0	1	9	80,00%
	B	316	78,890	08/08/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	85,170	08/08/2012	0	1	0	2	6	0	3	0	1	13	116,67%
	B	316	85,680	07/08/2012	0	2	0	2	10	0	2	0	1	9	-10,00%
	B	316	121,470	04/08/2012	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	114,400	24/08/2012	1	0	0	0	13	1	0	0	0	13	0,00%
	B	316	134,340	24/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	423	50,900	06/09/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	252,800	20/05/2014	0	1	0	1	5	0	2	0	2	10	100,00%
	R	316	271,450	20/03/2013	1	3	0	3	28	0	0	0	2	2	-92,86%
	R	316	157,000	20/04/2012	0	2	0	0	8	0	1	0	0	4	-50,00%
	R	316	152,970	11/05/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	316	237,640	02/05/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	R	316	241,680	02/05/2012	0	2	1	1	15	0	2	0	0	8	-46,67%
	R	316	262,420	27/04/2012	0	5	0	4	24	0	2	0	3	11	-54,17%
	R	104	7,640	01/02/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	104	8,320	01/02/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-

	R	104	16,520	07/06/2012	0	0	0	0	0	1	0	0	2	15	-
	R	316	242,500	20/05/2014	0	1	0	5	9	0	4	1	1	23	155,56%
	R	316	263,600	20/05/2014	0	1	0	2	6	0	0	0	3	3	-50,00%
	S	104	94,240	25/02/2012	0	9	3	12	66	0	3	1	2	20	-69,70%
	S	104	94,240	25/02/2012	0	9	3	12	66	0	3	1	2	20	-69,70%
	S	104	94,760	25/02/2012	2	8	3	8	84	1	3	2	3	40	-52,38%
	S	104	96,370	25/02/2012	1	7	1	13	60	0	9	4	19	79	31,67%
	S	104	96,370	24/02/2012	1	7	1	13	60	0	9	4	19	79	31,67%
	S	104	96,820	24/02/2012	1	9	5	19	98	0	6	4	21	69	-29,59%
Subtotal					**18**	**125**	**32**	**178**	**1104**	**7**	**94**	**27**	**146**	**775**	**-42,45%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
BA	B	116	356,112	14/06/2012	0	0	0	1	1	1	0	0	0	13	1200,00%
	B	116	336,223	14/06/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	357,567	01/05/2012	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	388,745	28/03/2012	0	2	0	2	10	0	0	0	2	2	-80,00%
	B	101	713,880	21/08/2012	0	2	0	2	10	0	0	0	3	3	-70,00%
	B	101	716,250	16/08/2012	0	8	1	4	42	1	1	0	6	23	-45,24%
	B	101	717,260	11/11/2012	0	10	4	18	82	0	7	1	3	37	-54,88%
	B	101	718,290	22/08/2012	3	9	2	17	104	1	7	4	8	73	-29,81%
	B	101	745,420	28/12/2012	2	0	1	2	34	0	1	0	4	8	-76,47%
	B	101	877,050	07/09/2012	0	4	1	3	25	0	2	2	3	23	-8,00%
	B	101	878,550	06/09/2012	0	5	0	7	27	0	3	0	4	16	-40,74%
	B	324	437,780	28/07/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	324	440,350	30/07/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	1	5	400,00%
	B	324	474,985	16/08/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	B	116	419,760	21/06/2012	0	8	0	25	57	0	9	0	24	60	5,26%

	B	116	419,760	21/06/2012	0	8	0	25	57	0	9	0	24	60	5,26%
	B	116	284,810	01/02/2013	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	B	116	319,658	01/02/2013	0	0	0	1	1	0	0	1	0	6	500,00%
	B	116	320,300	01/02/2013	0	0	0	1	1	0	0	1	0	6	500,00%
	B	116	390,750	14/09/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	2	2	-60,00%
	B	242	389,130	20/04/2013	0	2	0	2	10	0	2	1	2	16	60,00%
	B	242	390,435	20/04/2013	0	1	0	3	7	0	1	0	1	5	-28,57%
	B	242	783,750	14/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	242	788,580	29/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6	-
	B	242	790,790	13/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	242	805,310	28/03/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	B	242	822,413	28/03/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	B	242	876,020	19/04/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	242	883,040	19/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	101	746,350	10/11/2012	0	1	0	2	6	0	0	1	1	7	16,67%
	B	101	810,600	10/11/2012	1	3	0	0	25	0	0	0	3	3	-88,00%
	B	101	812,250	10/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	B	110	0,500	06/12/2013	0	0	0	2	2	0	1	0	2	6	200,00%
	B	116	216,500	04/12/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	275,000	04/12/2013	0	2	0	0	8	0	1	0	0	4	-50,00%
	B	116	0,500	05/02/2014	0	1	0	1	5	0	2	0	4	12	140,00%
	R	101	218,770	04/05/2012	0	3	0	5	17	0	1	0	2	6	-64,71%
	R	101	348,140	14/03/2012	0	1	0	2	6	0	0	1	0	6	0,00%
	R	101	347,780	14/01/2012	0	1	0	2	6	0	0	1	0	6	0,00%
	R	101	341,360	05/03/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	358,680	10/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	327,200	03/03/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	2	6	500,00%
	R	101	405,000	28/07/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	541,317	28/03/2012	0	2	1	4	18	0	1	0	1	5	-72,22%
	R	101	524,630	28/03/2012	0	1	0	5	9	0	1	0	3	7	-22,22%
	R	101	507,690	24/04/2012	0	0	1	3	9	0	0	0	2	2	-77,78%
	R	101	506,520	01/08/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	504,940	19/07/2012	0	2	0	3	11	0	1	0	0	4	-63,64%

	R	101	615,875	14/09/2012	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	R	101	220,740	06/09/2012	0	1	0	3	7	0	1	0	0	4	-42,86%
	R	101	208,890	03/08/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	2	2	-60,00%
	R	101	223,210	06/08/2012	0	2	0	3	11	0	0	0	2	2	-81,82%
	R	101	230,610	29/08/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	110	171,825	07/12/2012	0	2	0	1	9	0	0	0	1	1	-88,89%
	R	101	878,930	19/10/2012	0	6	0	8	32	0	3	0	4	16	-50,00%
	R	101	935,470	19/10/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	101	934,760	05/10/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	101	172,713	30/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	R	101	172,713	30/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	R	101	231,315	14/09/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	231,315	14/09/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	581,400	02/05/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	169,400	29/08/2012	0	3	0	4	16	0	0	0	1	1	-93,75%
	R	101	367,080	15/03/2013	0	1	1	3	13	0	0	0	2	2	-84,62%
	R	101	231,850	21/03/2013	1	1	0	1	18	0	1	0	0	4	-77,78%
	R	101	219,650	21/03/2013	0	1	0	4	8	0	1	0	0	4	-50,00%
	R	110	173,245	07/12/2012	0	2	0	2	10	0	0	1	0	6	-40,00%
	R	110	174,285	07/12/2012	1	1	0	2	19	0	1	0	0	4	-78,95%
	R	407	2,480	25/02/2013	0	1	0	7	11	0	0	1	17	23	109,09%
	R	407	3,700	24/02/2013	1	1	0	3	20	0	5	0	7	27	35,00%
	R	407	4,000	24/02/2013	1	2	0	3	24	0	4	0	6	22	-8,33%
	R	407	8,650	09/03/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	407	124,380	24/02/2013	0	2	1	0	14	0	3	0	0	12	-14,29%
	R	367	82,000	11/11/2012	0	2	0	2	10	0	2	0	5	13	30,00%
	R	367	83,155	11/11/2012	0	7	1	6	40	1	5	1	5	44	10,00%
	R	101	207,580	21/03/2013	0	2	0	3	11	0	2	0	1	9	-18,18%
	R	407	127,070	24/02/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	367	83,930	01/03/2013	0	5	0	13	33	0	7	0	5	33	0,00%
	R	110	17,000	07/12/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	S	116	418,350	26/07/2012	1	7	1	13	60	2	6	2	14	76	26,67%
	S	116	418,350	26/07/2012	1	7	1	13	60	2	6	2	14	76	26,67%

	S	407	3,350	24/02/2014	0	3	2	11	35	0	6	0	7	31	-11,43%
Subtotal					**12**	**145**	**18**	**273**	**1117**	**9**	**111**	**21**	**210**	**897**	**-24,53%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
CE	B	304	100,300	10/05/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	451,200	15/04/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	452,600	15/04/2011	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	B	116	67,500	15/07/2011	0	1	0	2	6	1	3	0	0	25	316,67%
	B	116	69,000	15/07/2011	0	1	1	3	13	0	1	1	6	16	23,08%
	B	20	241,100	21/07/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	139,900	26/09/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	B	116	205,200	29/09/2011	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	116	206,500	29/09/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	3,700	16/10/2011	4	8	6	18	138	0	10	2	26	78	-43,48%
	B	116	3,640	19/10/2011	4	8	5	17	131	0	9	2	26	74	-43,51%
	B	222	1,100	30/11/2011	2	5	3	17	81	1	6	1	32	75	-7,41%
	B	222	1,090	08/12/2011	2	4	3	16	76	1	7	1	27	74	-2,63%
	B	222	5,020	21/10/2011	2	22	13	25	217	1	20	4	26	143	-34,10%
	B	222	4,760	21/10/2011	1	23	11	27	198	1	20	7	22	157	-20,71%
	B	116	300,400	14/10/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	327,900	14/10/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	20	144,500	20/12/2011	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	20	85,800	20/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	20	82,600	21/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	20	60,800	21/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	20	256,500	16/12/2011	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	20	266,700	16/12/2011	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	20	298,700	16/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

	B	20	308,900	25/01/2012	0	0	0	0	0	0	2	0	2	10	-
	B	116	39,700	14/01/2012	2	4	0	4	46	0	1	0	2	6	-86,96%
	B	116	39,400	14/01/2012	0	1	0	2	6	0	1	1	0	10	66,67%
	B	116	498,900	29/12/2011	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	B	116	499,300	29/12/2011	0	1	0	1	5	0	2	0	0	8	60,00%
	B	222	21,900	23/10/2012	0	0	0	5	5	0	1	0	2	6	20,00%
	B	222	63,200	30/03/2012	0	0	0	0	0	0	3	1	1	19	-
	B	222	250,000	16/05/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	222	280,000	16/05/2012	0	0	0	0	0	1	0	0	1	14	-
	B	222	89,200	09/05/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	222	91,100	10/05/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	64,250	18/05/2012	1	2	0	2	23	0	3	0	4	16	-30,43%
	B	116	64,450	18/05/2012	1	3	0	3	28	0	3	0	4	16	-42,86%
	B	116	284,000	22/05/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	472,500	22/05/2012	1	1	0	2	19	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	2,150	31/07/2012	3	12	2	17	116	0	8	0	20	52	-55,17%
	B	116	1,890	19/09/2012	2	9	1	20	88	0	4	0	17	33	-62,50%
	B	116	522,600	14/07/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	41,800	26/06/2012	0	1	1	2	12	1	1	0	2	19	58,33%
	B	116	42,200	26/06/2012	0	1	1	2	12	1	1	0	3	20	66,67%
	B	222	7,050	02/08/2012	1	4	3	0	47	1	6	3	6	61	29,79%
	B	116	450,350	03/10/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	450,680	06/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	222	209,900	27/10/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	20	207,320	12/07/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	226	285,500	08/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	226	286,700	08/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	429,020	11/10/2013	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	B	116	547,700	11/10/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	222	148,600	01/08/2013	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	222	149,600	01/08/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	1	1	-88,89%
	B	20	23,200	14/12/2013	0	2	0	3	11	2	4	0	4	46	318,18%
	B	116	162,800	12/12/2013	0	1	1	3	13	0	0	2	0	12	-7,69%

	B	222	77,100	18/12/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	5	5	0,00%
	B	20	210,030	14/03/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	222	116,760	27/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	222	200,730	14/03/2014	0	1	0	0	4	0	1	0	2	6	50,00%
	B	222	226,400	11/04/2014	0	0	0	0	0	0	2	1	1	15	-
	B	226	138,000	10/04/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	226	217,400	10/04/2014	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	304	65,200	10/05/2011	0	0	0	0	0	1	0	0	1	14	-
	R	304	55,800	10/05/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	116	477,300	06/05/2011	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	R	116	507,000	06/05/2011	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	304	20,400	15/07/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	304	37,300	15/07/2011	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	R	116	20,000	31/05/2011	0	6	2	8	44	0	1	0	5	9	-79,55%
	R	116	20,100	31/05/2011	0	6	1	7	37	0	1	0	5	9	-75,68%
	R	116	231,600	29/09/2011	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	R	116	247,800	29/09/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	20	207,700	10/09/2011	0	2	0	0	8	0	1	0	0	4	-50,00%
	R	20	206,100	10/09/2011	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	20	158,100	10/09/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	20	157,900	10/09/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	116	9,400	10/09/2011	4	5	9	8	134	0	4	2	4	32	-76,12%
	R	116	9,000	10/09/2011	4	8	9	9	147	0	6	2	4	40	-72,79%
	R	20	134,000	20/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	116	297,500	05/01/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	20	328,300	28/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	20	351,200	28/04/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	116	111,600	28/04/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	112,200	28/04/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0,00%
	R	116	6,500	12/01/2012	1	3	4	37	86	1	12	0	23	84	-2,33%
	R	116	6,000	18/01/2012	2	6	3	31	99	0	14	0	47	103	4,04%
	R	222	23,700	30/03/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	R	222	30,000	30/03/2012	0	0	0	2	2	0	1	0	0	4	100,00%

	R	222	30,500	30/03/2012	0	0	0	3	3	0	3	0	0	12	300,00%
	R	222	40,200	30/03/2012	0	0	0	1	1	0	0	1	0	6	500,00%
	R	222	40,800	30/03/2012	0	0	0	1	1	1	0	1	1	20	1900,00%
	R	116	27,400	20/01/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0,00%
	R	116	26,300	16/01/2012	0	1	0	3	7	0	3	0	0	12	71,43%
	R	116	523,200	29/12/2011	0	0	0	0	0	1	1	0	1	18	-
	R	222	47,900	31/03/2012	0	2	0	0	8	0	1	0	1	5	-37,50%
	R	222	48,200	30/03/2012	0	2	0	0	8	0	1	0	1	5	-37,50%
	R	116	6,500	23/07/2013	0	10	0	31	71	1	12	0	29	90	26,76%
	R	116	16,080	24/12/2013	1	4	0	7	36	0	0	1	8	14	-61,11%
	R	116	16,440	30/12/2013	0	3	0	8	20	0	2	1	12	26	30,00%
	R	222	90,190	19/12/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	222	90,460	19/12/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	116	70,180	13/02/2014	0	2	0	2	10	0	1	0	2	6	-40,00%
	R	304	53,660	13/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	20	310,200	12/02/2014	0	0	0	0	0	0	4	0	0	16	-
	R	222	60,290	13/03/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	20	207,230	14/03/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	222	308,500	11/04/2014	0	1	0	2	6	0	1	0	0	4	-33,33%
	R	226	166,790	10/04/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	226	219,300	10/04/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	S	116	0,050	18/07/2012	0	5	3	16	54	0	3	0	10	22	-59,26%
	S	222	0,310	31/08/2013	0	11	2	26	82	0	4	0	12	28	-65,85%
	S	222	0,360	02/09/2013	0	11	2	26	82	0	4	0	12	28	-65,85%
	S	222	2,100	03/08/2012	0	16	10	30	154	0	10	2	43	95	-38,31%
	S	222	2,110	03/08/2012	0	15	8	30	138	0	10	1	36	82	-40,58%
	S	222	0,310	31/08/2013	0	11	2	26	82	0	4	0	12	28	-65,85%
	S	222	0,360	02/09/2013	0	11	2	26	82	0	4	0	12	28	-65,85%
Subtotal					**38**	**270**	**110**	**548**	**2782**	**20**	**235**	**37**	**535**	**1957**	**-42,16%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
DF	B	60	2,750	11/07/2013	1	12	0	6	67	0	9	0	3	39	-41,79%
	B	60	12,300	17/05/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	60	12,300	17/05/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	60	30,000	17/05/2013	0	2	0	3	11	0	2	0	4	12	9,09%
	B	60	30,000	17/05/2013	0	2	0	3	11	0	2	0	4	12	9,09%
	B	70	2,000	01/11/2013	0	12	1	5	59	0	1	0	4	8	-86,44%
	B	70	6,000	08/08/2013	1	11	1	4	67	0	6	0	5	29	-56,72%
	B	70	6,700	10/05/2014	0	3	0	1	13	0	3	0	3	15	15,38%
	B	70	7,800	15/02/2014	1	2	0	3	24	0	4	0	2	18	-25,00%
	B	20	3,700	11/09/2013	0	6	0	2	26	0	5	0	4	24	-7,69%
	B	20	4,000	11/09/2013	0	6	0	2	26	0	4	0	4	20	-23,08%
	B	20	11,400	16/01/2014	0	7	1	1	35	0	4	1	4	26	-25,71%
	B	20	11,400	30/01/2014	0	7	1	1	35	0	4	1	4	26	-25,71%
	B	20	19,200	29/01/2014	0	7	0	4	32	1	2	2	1	34	6,25%
	B	20	19,600	13/09/2013	0	4	0	2	18	1	2	1	2	29	61,11%
	B	20	21,200	03/02/2014	0	1	1	2	12	0	3	1	1	19	58,33%
	B	20	21,400	29/01/2014	0	1	1	2	12	0	3	1	2	20	66,67%
	B	20	57,200	25/02/2014	0	5	0	1	21	0	3	0	1	13	-38,10%
	B	20	57,900	25/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	80	14,600	13/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	80	14,900	13/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	251	32,700	12/02/2014	1	1	0	1	18	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	251	33,000	12/02/2014	1	1	0	1	18	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	40	1,500	07/05/2013	0	13	0	14	66	0	15	0	13	73	10,61%
	R	40	5,600	11/07/2013	1	6	0	12	49	0	8	0	1	33	-32,65%
	R	40	5,700	07/05/2013	1	6	0	12	49	0	9	0	1	37	-24,49%
	R	40	7,000	07/05/2013	0	6	0	8	32	1	5	1	5	44	37,50%
	R	60	8,540	11/07/2013	0	2	0	2	10	1	3	0	0	25	150,00%
	R	60	10,050	11/07/2013	0	2	0	2	10	0	0	0	0	0	-100,00%

	R	80	9,700	14/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	80	10,500	13/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	70	4,000	15/02/2014	0	5	0	4	24	0	1	0	3	7	-70,83%
	R	70	4,500	01/11/2013	1	11	0	4	61	0	2	0	5	13	-78,69%
	R	20	40,300	25/02/2014	0	2	0	2	10	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	20	41,000	21/05/2014	0	1	0	1	5	0	0	0	2	2	-60,00%
	R	251	31,300	12/02/2014	0	1	0	0	4	1	0	0	0	13	225,00%
	R	251	31,700	12/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	251	33,500	12/02/2014	1	2	0	1	22	0	2	0	0	8	-63,64%
SUBTOTAL					**9**	**147**	**6**	**110**	**851**	**5**	**102**	**8**	**78**	**599**	**-42,07%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
ES	B	101	212,780	13/07/2012	0	0	0	1	1	0	2	0	7	15	1400,00%
	B	259	62,987	24/01/2013	0	0	1	0	6	0	0	2	0	12	100,00%
	B	259	62,987	24/01/2013	0	0	1	0	6	0	0	2	0	12	100,00%
	B	101	2,150	12/11/2012	0	21	1	58	148	0	7	1	44	78	-47,30%
	B	101	2,150	12/11/2012	0	21	1	58	148	0	7	1	44	78	-47,30%
	B	101	189,000	27/09/2012	0	1	0	2	6	0	1	0	2	6	0,00%
	B	101	285,800	23/07/2013	0	5	0	7	27	0	6	0	4	28	3,70%
	B	101	285,800	02/08/2013	0	5	0	7	27	0	6	0	4	28	3,70%
	B	101	287,230	14/11/2012	0	9	0	5	41	0	2	0	4	12	-70,73%
	B	101	287,230	21/11/2012	0	9	0	5	41	0	2	0	4	12	-70,73%
	B	101	289,740	14/09/2012	1	10	0	7	60	2	5	0	8	54	-10,00%
	B	101	289,740	14/09/2012	1	10	0	7	60	2	5	0	8	54	-10,00%
	B	262	45,200	17/01/2013	1	2	1	0	27	0	1	1	1	11	-59,26%
	B	262	17,000	05/12/2012	1	3	0	2	27	0	3	0	3	15	-44,44%
	B	262	40,250	29/11/2012	0	1	0	3	7	1	1	1	2	25	257,14%
	B	262	40,470	29/11/2012	0	1	0	2	6	1	0	0	2	15	150,00%
	R	101	392,450	25/10/2011	0	2	0	5	13	0	1	0	1	5	-61,54%
	R	101	94,240	23/11/2011	0	0	0	0	0	0	1	1	0	10	-

	R	101	374,600	04/10/2011	0	10	0	8	48	0	6	0	11	35	-27,08%
	R	101	204,780	01/10/2011	0	3	0	4	16	0	1	0	1	5	-68,75%
	R	101	252,300	04/01/2011	0	4	0	4	20	0	4	0	7	23	15,00%
	R	101	173,600	19/11/2011	0	0	0	2	2	1	4	0	0	29	1350,00%
	R	101	159,150	04/10/2011	0	0	0	1	1	0	0	0	3	3	200,00%
	R	101	102,800	04/10/2011	0	2	0	1	9	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	107,100	06/12/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	R	101	184,325	20/09/2012	0	1	0	2	6	0	1	0	2	6	0,00%
	R	101	182,900	11/10/2012	0	2	0	0	8	0	0	0	3	3	-62,50%
	R	101	140,620	10/08/2011	0	4	0	6	22	0	4	0	4	20	-9,09%
	R	101	383,834	05/07/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	101	384,500	03/08/2012	0	2	0	0	8	0	0	0	2	2	-75,00%
	R	101	385,920	15/05/2013	0	7	0	7	35	0	2	0	1	9	-74,29%
	R	101	393,017	02/12/2011	0	1	0	4	8	0	2	0	3	11	37,50%
	R	259	32,350	25/01/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	R	259	34,400	25/01/2012	0	1	0	1	5	0	3	0	1	13	160,00%
	R	259	12,000	06/02/2013	0	5	0	4	24	0	3	0	0	12	-50,00%
	R	259	12,000	06/02/2013	0	5	0	4	24	0	3	0	0	12	-50,00%
	R	262	49,700	16/01/2013	0	2	0	2	10	0	1	0	1	5	-50,00%
	R	101	332,430	13/03/2013	0	3	0	8	20	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	262	60,600	11/05/2013	1	0	0	4	17	0	1	0	0	4	-76,47%
	R	262	92,400	28/05/2013	0	4	0	2	18	0	2	0	1	9	-50,00%
	S	262	1,720	12/10/2011	2	15	4	72	182	0	10	0	58	98	-46,15%
	S	262	1,720	12/10/2011	2	15	4	72	182	0	10	0	58	98	-46,15%
	S	262	1,680	18/10/2011	2	16	2	64	166	0	8	0	60	92	-44,58%
	S	262	1,680	18/10/2011	2	16	2	64	166	0	8	0	60	92	-44,58%
	S	262	1,800	19/10/2011	2	19	7	78	222	0	10	1	62	108	-51,35%
	S	262	1,800	19/10/2011	2	19	7	78	222	0	10	1	62	108	-51,35%
	S	262	1,800	19/10/2011	2	19	7	78	222	0	10	1	62	108	-51,35%
	S	262	1,800	19/10/2011	2	19	7	78	222	0	10	1	62	108	-51,35%
	S	262	3,900	03/09/2011	1	35	6	72	261	0	23	3	55	165	-36,78%
	S	262	3,900	03/09/2011	1	35	6	72	261	0	23	3	55	165	-36,78%
	S	262	3,900	03/09/2011	1	35	6	72	261	0	23	3	55	165	-36,78%

	S	262	3,900	03/09/2011	1	35	6	72	261	0	23	3	55	165	-36,78%
	S	101	267,760	20/01/2012	2	25	2	126	264	0	16	1	118	188	-28,79%
	S	101	259,650	20/01/2012	0	7	0	26	54	1	9	0	21	70	29,63%
	S	101	269,650	21/12/2011	0	8	1	15	53	0	1	0	3	7	-86,79%
	S	101	269,650	29/02/2012	0	8	2	14	58	0	5	2	6	38	-34,48%
	S	101	269,500	14/12/2011	0	16	2	22	98	0	1	0	21	25	-74,49%
	S	101	259,500	14/12/2011	0	2	0	13	21	1	13	2	32	109	419,05%
	S	101	267,580	16/12/2011	1	15	3	94	185	1	10	0	120	173	-6,49%
	S	101	269,500	16/12/2011	0	16	2	22	98	0	1	0	21	25	-74,49%
	S	101	267,700	18/06/2012	2	25	2	127	265	0	17	1	123	197	-25,66%
	S	262	5,750	25/06/2012	0	14	4	49	129	0	9	7	38	116	-10,08%
	S	262	5,750	25/06/2012	0	14	4	49	129	0	9	7	38	116	-10,08%
	S	262	5,750	25/06/2012	0	14	4	49	129	0	9	7	38	116	-10,08%
	S	262	5,750	25/06/2012	0	14	4	49	129	0	9	7	38	116	-10,08%
	S	262	5,850	25/06/2012	0	17	4	56	148	0	11	9	55	153	3,38%
	S	262	5,850	25/06/2012	0	17	4	56	148	0	11	9	55	153	3,38%
	S	262	5,850	25/06/2012	0	17	4	56	148	0	11	9	55	153	3,38%
	S	262	5,850	25/06/2012	0	17	4	56	148	0	11	9	55	153	3,38%
	S	101	269,500	19/03/2012	0	10	2	27	79	0	10	3	19	77	-2,53%
	S	101	270,600	19/03/2012	0	4	0	11	27	0	1	0	1	5	-81,48%
	S	101	270,600	10/03/2012	0	4	0	11	27	0	1	0	1	5	-81,48%
	S	101	270,600	22/10/2013	0	1	0	6	10	0	10	1	43	89	790,00%
	S	101	269,360	19/03/2012	0	13	2	43	107	0	10	3	18	76	-28,97%
	S	101	270,450	19/03/2012	0	3	0	11	23	0	2	0	3	11	-52,17%
	S	101	270,450	02/04/2012	0	3	0	11	23	0	2	0	3	11	-52,17%
	S	101	270,450	02/04/2012	0	3	0	11	23	0	2	0	3	11	-52,17%
	S	101	0,720	23/04/2012	0	10	0	23	63	1	7	0	27	68	7,94%
	S	101	0,720	23/04/2012	0	10	0	23	63	1	7	0	27	68	7,94%
	S	101	0,720	16/04/2012	0	10	0	23	63	1	7	0	27	68	7,94%
	S	101	0,600	09/07/2012	0	10	0	28	68	1	9	0	30	79	16,18%
	S	101	0,600	16/07/2012	0	10	0	28	68	1	9	0	30	79	16,18%
	S	101	0,600	16/07/2012	0	10	0	28	68	1	9	0	30	79	16,18%
	S	101	0,600	09/07/2012	0	10	0	28	68	1	9	0	30	79	16,18%

	S	101	265,760	07/01/2013	1	12	0	49	110	1	15	2	28	113	2,73%
	S	101	267,700	18/06/2012	2	25	2	127	265	0	17	1	123	197	-25,66%
	S	101	267,700	23/09/2013	1	11	0	132	189	0	12	1	39	93	-50,79%
	S	101	267,840	04/06/2012	2	27	2	136	282	0	13	1	109	167	-40,78%
	S	101	267,840	04/06/2012	2	27	2	136	282	0	13	1	109	167	-40,78%
	S	101	267,840	04/06/2012	2	27	2	136	282	0	13	1	109	167	-40,78%
	S	101	267,840	18/06/2012	2	27	2	136	282	0	13	1	109	167	-40,78%
	S	101	147,250	13/12/2012	0	14	0	39	95	0	11	0	38	82	-13,68%
	S	101	147,250	12/12/2012	0	14	0	39	95	0	11	0	38	82	-13,68%
	S	101	147,250	20/12/2012	0	14	0	39	95	0	11	0	38	82	-13,68%
	S	101	147,250	09/01/2013	0	13	1	35	93	0	20	1	39	125	34,41%
	S	101	148,670	29/11/2012	1	6	2	18	67	0	8	0	15	47	-29,85%
	S	101	148,670	01/11/2012	1	6	2	18	67	0	8	0	15	47	-29,85%
Subtotal					**44**	**1015**	**134**	**3339**	**8775**	**18**	**668**	**111**	**2824**	**6396**	**-37,20%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
GO	B	153	505,050	20/10/2011	1	19	3	28	135	1	4	1	19	54	-60,00%
	B	153	505,050	22/07/2011	1	19	3	28	135	1	4	1	19	54	-60,00%
	B	153	507,800	07/10/2011	2	13	2	22	112	0	7	1	25	59	-47,32%
	B	153	507,810	22/07/2011	1	12	2	20	93	0	7	1	24	58	-37,63%
	B	153	512,420	02/08/2011	0	7	2	18	58	0	4	0	16	32	-44,83%
	B	153	512,690	02/08/2011	1	4	2	16	57	0	6	1	15	45	-21,05%
	B	153	514,150	18/06/2011	0	1	0	9	13	1	3	0	18	43	230,77%
	B	153	514,215	18/06/2011	0	1	0	9	13	1	3	0	18	43	230,77%
	B	60	118,800	28/02/2012	0	2	0	7	15	0	0	0	7	7	-53,33%
	B	60	118,800	29/02/2012	0	2	0	7	15	0	0	0	7	7	-53,33%
	B	60	102,000	29/02/2012	0	7	0	6	34	0	3	0	10	22	-35,29%
	B	60	101,600	29/02/2012	0	9	1	10	52	0	3	1	17	35	-32,69%
	B	153	508,310	23/05/2012	0	9	0	26	62	0	12	0	32	80	29,03%
	B	153	508,944	02/06/2012	2	7	0	20	74	0	16	1	34	104	40,54%

	B	153	497,000	25/05/2012	0	3	1	15	33	0	5	1	19	45	36,36%
	B	153	497,000	24/05/2012	0	3	1	15	33	0	5	1	19	45	36,36%
	B	70	311,300	09/03/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	70	315,000	29/04/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	70	314,800	02/04/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	70	314,600	29/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	70	314,470	21/05/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	70	418,840	09/03/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	70	471,700	29/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	158	267,900	22/11/2012	0	2	1	4	18	0	2	0	4	12	-33,33%
	B	158	267,900	22/11/2012	0	2	1	4	18	0	2	0	4	12	-33,33%
	B	364	386,000	27/06/2013	0	3	0	3	15	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	364	386,000	27/06/2013	0	3	0	3	15	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	153	319,000	20/09/2012	1	0	0	0	13	0	1	0	3	7	-46,15%
	B	153	318,900	20/09/2012	1	0	0	0	13	0	1	0	3	7	-46,15%
	B	158	154,400	12/03/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	158	229,000	29/10/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	158	257,900	12/03/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	B	158	270,300	29/10/2012	0	7	0	8	36	0	4	0	2	18	-50,00%
	B	158	270,700	29/10/2012	0	7	0	6	34	0	5	0	2	22	-35,29%
	B	158	273,000	29/10/2012	0	1	1	3	13	0	6	0	4	28	115,38%
	B	364	15,950	28/03/2013	0	1	0	2	6	0	0	0	3	3	-50,00%
	B	364	112,800	28/03/2013	0	3	0	1	13	0	2	0	0	8	-38,46%
	B	364	113,100	28/03/2013	0	3	0	1	13	0	2	0	0	8	-38,46%
	B	364	196,300	29/10/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	364	196,300	29/10/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	364	296,250	26/11/2012	0	1	0	2	6	1	0	0	0	13	116,67%
	B	364	299,600	24/04/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	2	2	-50,00%
	B	60	91,700	16/06/2012	0	9	4	7	67	0	2	0	2	10	-85,07%
	B	60	91,700	16/06/2012	0	9	4	7	67	0	2	0	2	10	-85,07%
	B	40	0,300	06/02/2013	0	4	1	9	31	0	5	3	7	45	45,16%
	B	40	7,000	29/01/2013	1	10	2	13	78	0	8	1	8	46	-41,03%
	B	40	9,350	28/11/2012	0	8	0	10	42	2	6	1	8	64	52,38%

	B	40	16,100	04/05/2013	0	1	0	1	5	0	1	0	1	5	0,00%
	B	40	24,000	22/02/2013	0	0	0	2	2	0	2	0	1	9	350,00%
	B	40	24,200	30/01/2013	0	0	0	2	2	0	2	0	1	9	350,00%
	B	40	0,400	29/10/2012	0	5	2	12	44	0	4	1	8	30	-31,82%
	B	40	4,500	29/01/2013	1	4	2	18	59	1	12	2	11	84	42,37%
	B	40	7,000	20/01/2013	1	10	2	13	78	0	8	1	8	46	-41,03%
	B	40	9,850	31/12/2012	0	6	1	7	37	0	7	0	8	36	-2,70%
	B	40	16,000	30/11/2012	0	8	0	9	41	0	2	0	2	10	-75,61%
	B	153	71,700	08/08/2012	1	1	0	0	17	0	0	0	1	1	-94,12%
	B	153	71,800	08/08/2012	1	1	0	0	17	0	0	0	1	1	-94,12%
	B	153	107,200	21/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	B	60	119,100	20/07/2012	0	2	0	7	15	0	0	0	8	8	-46,67%
	B	60	79,150	08/12/2012	0	0	0	4	4	0	2	0	4	12	200,00%
	B	60	79,150	07/12/2012	0	0	0	4	4	0	2	0	4	12	200,00%
	B	60	22,700	01/02/2013	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	60	22,800	31/01/2013	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	60	90,950	14/11/2012	0	2	0	3	11	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	60	91,000	14/11/2012	0	2	0	3	11	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	20	179,580	21/02/2013	0	0	0	0	0	1	0	0	1	14	-
	B	20	180,600	11/01/2013	0	2	0	1	9	0	5	0	3	23	155,56%
	B	20	30,500	30/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	20	30,600	30/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	20	64,800	26/10/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	B	20	87,800	30/09/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	B	20	141,980	25/02/2013	1	2	0	1	22	0	0	0	1	1	-95,45%
	B	40	92,500	28/05/2014	0	1	0	5	9	0	2	0	1	9	0,00%
	B	40	96,000	28/05/2014	0	0	0	5	5	0	1	0	0	4	-20,00%
	R	60	120,000	14/03/2012	0	2	0	4	12	0	1	0	2	6	-50,00%
	R	60	123,500	15/03/2012	0	1	0	2	6	0	1	0	2	6	0,00%
	R	60	123,600	14/03/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	2	2	-60,00%
	R	60	125,100	15/03/2012	0	1	0	2	6	0	3	0	2	14	133,33%
	R	60	125,100	16/03/2012	0	1	0	2	6	0	3	0	2	14	133,33%
	R	60	126,200	16/03/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%

	R	60	126,900	17/03/2012	0	4	0	4	20	0	2	0	1	9	-55,00%
	R	60	128,100	17/03/2012	0	1	0	4	8	0	5	0	2	22	175,00%
	R	60	133,300	17/06/2011	0	2	0	0	8	0	3	0	2	14	75,00%
	R	60	134,000	17/06/2011	0	2	0	0	8	0	2	0	2	10	25,00%
	R	60	138,600	13/06/2011	0	3	0	3	15	0	2	0	2	10	-33,33%
	R	60	138,700	16/06/2011	0	3	0	4	16	0	2	0	2	10	-37,50%
	R	153	490,300	15/06/2011	0	3	1	6	24	0	3	0	5	17	-29,17%
	R	153	492,600	14/05/2012	0	0	0	7	7	0	1	0	7	11	57,14%
	R	153	493,000	16/06/2011	1	4	0	25	54	0	5	0	8	28	-48,15%
	R	153	494,000	13/06/2011	0	5	0	18	38	0	2	1	9	23	-39,47%
	R	153	494,000	09/06/2011	0	5	0	18	38	0	2	1	9	23	-39,47%
	R	153	495,000	19/06/2011	0	2	1	9	23	0	5	1	15	41	78,26%
	R	153	495,000	19/06/2011	0	2	1	9	23	0	5	1	15	41	78,26%
	R	153	496,000	12/06/2011	1	3	3	12	55	0	3	2	11	35	-36,36%
	R	153	496,000	12/06/2011	1	3	3	12	55	0	3	2	11	35	-36,36%
	R	153	498,000	18/06/2011	1	2	0	9	30	0	2	0	8	16	-46,67%
	R	153	500,000	09/06/2011	0	12	0	22	70	1	3	1	30	61	-12,86%
	R	153	500,000	12/06/2011	0	12	0	22	70	1	3	1	30	61	-12,86%
	R	153	666,550	11/08/2012	0	1	0	4	8	0	2	0	3	11	37,50%
	R	153	663,730	11/08/2012	0	2	0	5	13	0	1	0	1	5	-61,54%
	R	153	663,130	30/08/2012	0	3	0	3	15	0	1	0	0	4	-73,33%
	R	153	610,800	27/07/2012	1	0	0	1	14	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	153	432,900	03/08/2012	0	1	1	0	10	0	0	0	1	1	-90,00%
	R	153	432,200	20/11/2012	0	2	1	4	18	0	1	0	1	5	-72,22%
	R	153	301,480	03/08/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	153	225,500	06/11/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	2	2	-60,00%
	R	153	224,500	10/10/2012	0	1	0	2	6	0	2	0	1	9	50,00%
	R	153	209,290	12/10/2012	0	1	0	3	7	0	1	0	4	8	14,29%
	R	153	206,270	06/11/2012	0	2	0	2	10	1	0	0	0	13	30,00%
	R	153	201,600	18/07/2012	0	3	0	2	14	0	2	0	0	8	-42,86%
	R	153	198,340	11/10/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	153	197,000	07/11/2012	0	1	0	1	5	0	1	0	0	4	-20,00%
	R	153	195,300	10/10/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	1	5	400,00%

	R	153	178,800	19/07/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	153	410,400	20/11/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	153	409,580	20/11/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	153	360,300	26/02/2013	0	1	0	0	4	0	2	0	0	8	100,00%
	R	153	360,100	26/02/2012	0	4	0	2	18	0	0	0	3	3	-83,33%
	R	153	357,370	09/09/2012	0	7	0	7	35	0	1	0	2	6	-82,86%
	R	153	357,370	08/09/2012	0	7	0	7	35	0	1	0	2	6	-82,86%
	R	153	318,400	20/09/2012	1	1	0	0	17	0	0	0	1	1	-94,12%
	R	153	304,000	03/08/2012	0	0	0	1	1	0	2	0	0	8	700,00%
	R	153	500,050	28/11/2012	1	7	0	16	57	1	6	2	21	70	22,81%
	R	153	500,500	10/10/2012	1	12	1	24	91	1	6	2	35	84	-7,69%
	R	153	502,000	24/08/2012	1	1	1	11	34	0	7	1	13	47	38,24%
	R	153	502,000	23/08/2012	1	1	1	11	34	0	7	1	13	47	38,24%
	R	153	502,900	25/08/2012	1	3	0	7	32	2	5	0	10	56	75,00%
	R	153	503,000	25/08/2012	1	3	0	9	34	3	6	0	11	74	117,65%
	R	153	504,000	24/08/2012	0	6	2	14	50	2	7	2	14	80	60,00%
	R	153	504,000	23/08/2012	0	6	2	14	50	2	7	2	14	80	60,00%
	R	153	510,100	11/10/2012	1	19	0	14	103	0	9	0	22	58	-43,69%
	R	153	510,500	11/10/2012	1	18	0	14	99	0	9	0	19	55	-44,44%
	R	40	1,300	29/11/2012	0	9	3	31	85	0	5	3	10	48	-43,53%
	R	40	1,500	23/10/2012	1	15	5	48	151	0	8	3	29	79	-47,68%
	R	40	3,000	26/11/2012	0	17	2	51	131	2	23	1	33	157	19,85%
	R	40	4,150	26/11/2012	0	9	1	8	50	0	6	0	8	32	-36,00%
	R	40	5,884	26/11/2012	0	5	0	7	27	1	6	0	11	48	77,78%
	R	40	5,884	05/12/2012	0	5	0	7	27	1	6	0	11	48	77,78%
	R	40	10,300	28/11/2012	0	6	1	8	38	0	8	0	8	40	5,26%
	R	40	14,000	28/11/2012	0	2	0	1	9	0	2	1	3	17	88,89%
	R	40	21,810	26/11/2012	0	0	0	1	1	0	1	1	0	10	900,00%
	R	40	3,050	31/01/2013	0	7	1	27	61	1	11	1	19	82	34,43%
	R	40	14,000	19/02/2013	0	4	0	1	17	0	2	1	0	14	-17,65%
	R	40	15,350	30/10/2012	0	3	0	4	16	1	1	1	0	23	43,75%
	R	40	21,950	04/12/2012	0	0	0	1	1	0	1	1	0	10	900,00%
	R	153	72,800	29/10/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%

	R	153	73,300	09/08/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	R	153	73,900	19/01/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	153	75,400	07/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	20	177,950	27/10/2012	0	2	0	0	8	0	1	0	1	5	-37,50%
	R	20	196,000	01/02/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	20	198,000	27/10/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	20	214,560	01/10/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	20	251,300	12/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	20	0,100	27/11/2012	0	1	1	2	12	0	1	0	2	6	-50,00%
	R	20	0,370	29/09/2012	0	1	1	3	13	0	1	0	2	6	-53,85%
	R	20	5,500	11/01/2013	0	2	0	3	11	2	2	0	3	37	236,36%
	R	20	62,300	27/06/2013	0	1	0	1	5	1	0	0	2	15	200,00%
	R	40	62,500	14/02/2014	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	50	99,830	14/02/2014	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	70	4,000	17/12/2013	0	4	1	2	24	1	1	0	0	17	-29,17%
	R	70	4,000	17/12/2013	0	4	1	2	24	1	1	0	0	17	-29,17%
	R	70	4,600	17/12/2013	2	3	0	4	42	0	5	0	1	21	-50,00%
	R	70	5,900	18/12/2013	1	3	2	5	42	0	2	1	2	16	-61,90%
	R	70	5,900	17/12/2013	1	3	2	5	42	0	2	1	2	16	-61,90%
	R	70	6,600	18/12/2013	1	5	0	5	38	0	4	2	0	28	-26,32%
	R	70	6,600	18/12/2013	1	5	0	5	38	0	4	2	0	28	-26,32%
	R	70	8,200	18/12/2013	2	6	0	9	59	1	1	1	6	29	-50,85%
	R	70	8,200	19/12/2013	2	6	0	9	59	1	1	1	6	29	-50,85%
	R	70	11,100	19/12/2013	0	2	1	1	15	1	0	0	0	13	-13,33%
	R	70	11,100	19/12/2013	0	2	1	1	15	1	0	0	0	13	-13,33%
	R	70	12,000	15/01/2014	1	6	0	1	38	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	70	12,000	15/01/2014	1	6	0	1	38	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	70	12,500	15/01/2014	2	5	0	1	47	0	1	0	0	4	-91,49%
	R	70	12,500	14/01/2014	2	5	0	1	47	0	1	0	0	4	-91,49%
	R	70	14,100	14/01/2014	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	R	70	14,100	14/01/2014	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
Subtotal					**49**	**597**	**79**	**1076**	**4575**	**38**	**440**	**59**	**960**	**3568**	**-28,22%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
MA	B	135	8,180	04/06/2013	1	4	1	7	42	0	1	0	12	16	-61,90%
	B	135	8,200	04/06/2013	1	4	1	8	43	0	2	0	12	20	-53,49%
	B	316	424,750	01/12/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	316	469,100	21/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	316	494,800	21/11/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	552,000	01/12/2013	0	1	0	2	6	0	3	0	1	13	116,67%
	B	316	553,700	23/01/2014	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	B	316	579,500	16/11/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	2	2	-60,00%
	B	316	619,900	22/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	135	66,700	13/09/2013	1	0	0	0	13	1	0	0	0	13	0,00%
	B	135	226,500	20/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	135	234,150	10/01/2014	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	135	257,000	22/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	135	284,500	01/12/2013	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	B	135	304,500	13/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	135	309,100	13/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	135	327,300	12/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	135	340,900	01/12/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	226	204,600	01/12/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	316	337,000	15/11/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	342,600	01/12/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	316	359,700	01/12/2013	0	2	0	1	9	0	1	0	1	5	-44,44%
	B	135	59,000	20/01/2014	0	0	0	3	3	0	0	0	1	1	-66,67%
	B	135	60,800	20/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	135	95,600	20/01/2014	0	3	0	2	14	0	1	0	1	5	-64,29%
	B	135	125,500	20/01/2014	0	1	0	5	9	1	0	0	0	13	44,44%
	B	10	193,100	01/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	10	258,600	07/11/2013	0	1	0	1	5	1	1	0	0	17	240,00%
	B	10	320,300	08/11/2013	0	4	0	3	19	1	0	0	2	15	-21,05%

	B	222	527,500	01/12/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	B	222	677,300	01/12/2013	1	1	2	4	33	0	1	0	1	5	-84,85%
	B	230	92,900	17/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	230	93,000	17/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	230	142,300	15/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	230	142,400	16/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	230	146,200	15/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	230	169,700	14/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	230	212,600	14/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	230	228,300	15/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	230	314,850	14/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	230	403,400	11/01/2014	0	4	0	4	20	0	4	1	7	29	45,00%
	B	230	406,200	11/01/2014	0	3	0	1	13	0	2	0	1	9	-30,77%
	B	230	470,600	10/01/2014	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	230	471,600	10/01/2014	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	135	3,860	16/04/2014	0	8	2	15	59	0	5	1	5	31	-47,46%
	B	135	3,880	16/04/2014	0	8	2	15	59	0	5	1	5	31	-47,46%
	R	135	1,600	17/06/2013	2	8	2	14	84	1	6	0	20	57	-32,14%
	R	135	1,600	17/06/2013	2	8	2	14	84	1	6	0	20	57	-32,14%
	R	135	10,100	08/02/2013	0	2	0	3	11	0	6	2	7	43	290,91%
	R	135	10,100	08/02/2013	0	2	0	3	11	0	6	2	7	43	290,91%
	R	135	14,800	08/02/2013	1	1	0	3	20	0	2	0	6	14	-30,00%
	R	135	14,800	08/02/2013	1	1	0	3	20	0	2	0	6	14	-30,00%
	R	135	23,980	15/03/2013	0	1	0	3	7	0	2	0	6	14	100,00%
	R	135	24,000	15/03/2013	0	1	0	3	7	0	2	0	6	14	100,00%
	R	135	2,800	15/03/2013	1	13	1	22	93	1	7	0	22	63	-32,26%
	R	135	2,780	15/03/2013	1	13	1	22	93	1	7	0	21	62	-33,33%
	R	135	5,100	15/03/2013	0	5	4	12	56	1	5	0	14	47	-16,07%
	R	135	5,050	15/03/2013	0	5	4	11	55	1	5	0	14	47	-14,55%
	R	135	9,100	17/05/2013	0	1	0	3	7	0	2	0	2	10	42,86%
	R	135	9,100	17/05/2013	0	1	0	3	7	0	2	0	2	10	42,86%
	R	316	552,800	23/11/2013	0	0	0	1	1	1	1	0	0	17	1600,00%
	R	316	614,000	22/11/2013	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-

	R	135	0,940	14/05/2014	1	6	1	13	56	0	1	0	11	15	-73,21%
	R	135	1,010	14/05/2014	1	6	1	13	56	0	1	0	15	19	-66,07%
	R	316	392,700	01/12/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	R	135	75,700	31/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	135	78,560	20/02/2014	0	0	0	5	5	0	1	0	3	7	40,00%
	R	135	87,700	22/01/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	135	93,000	22/01/2014	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	135	88,700	22/01/2014	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	135	114,800	31/01/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	135	127,500	20/01/2014	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	10	129,300	01/12/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	10	131,100	01/03/2014	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	10	255,600	07/11/2013	1	6	0	7	44	0	8	0	9	41	-6,82%
	R	230	1,900	18/01/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	230	404,800	11/01/2014	1	3	0	2	27	0	6	1	4	34	25,93%
Subtotal					**17**	**132**	**24**	**243**	**1136**	**13**	**107**	**8**	**259**	**904**	**-25,66%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
MG	B	40	541,374	26/01/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	40	536,033	26/01/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	356	3,110	26/01/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	356	3,720	26/01/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	381	473,885	26/01/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	381	470,471	26/01/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	381	468,959	26/01/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	381	461,112	28/02/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	381	460,216	11/02/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	381	459,173	10/02/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	381	456,955	11/02/2011	1	2	0	5	26	0	4	1	4	26	0,00%
	B	381	466,734	26/07/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

	B	381	463,680	28/07/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	40	538,254	08/03/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	40	539,733	08/03/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	40	537,229	28/03/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	40	542,197	28/03/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	114,600	02/02/2012	0	2	1	5	19	0	2	1	2	16	-15,79%
	B	116	116,600	13/11/2012	0	1	0	1	5	0	3	1	2	20	300,00%
	B	116	136,930	03/02/2012	0	0	0	0	0	0	3	0	1	13	-
	B	116	137,530	03/02/2012	0	0	1	0	6	0	0	0	1	1	-83,33%
	B	116	178,000	03/02/2012	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	179,500	03/02/2012	0	1	0	1	5	0	2	1	0	14	180,00%
	B	116	192,860	19/04/2012	0	0	0	1	1	1	0	0	1	14	1300,00%
	B	116	193,121	20/04/2012	0	0	0	1	1	1	0	0	1	14	1300,00%
	B	116	206,930	20/04/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	116	208,048	20/04/2012	0	2	0	2	10	0	2	0	0	8	-20,00%
	B	116	244,207	11/09/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	2	6	50,00%
	B	116	245,124	22/12/2011	0	2	0	0	8	0	1	0	0	4	-50,00%
	B	116	276,850	26/04/2012	0	6	2	10	46	0	6	4	11	59	28,26%
	B	116	288,470	22/12/2011	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	116	32,700	19/04/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	329,908	20/04/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	330,837	26/04/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	B	116	373,050	03/11/2011	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	374,538	03/12/2011	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	116	375,350	12/07/2012	0	2	0	0	8	0	0	1	0	6	-25,00%
	B	116	410,800	12/04/2012	0	2	2	3	23	0	3	0	2	14	-39,13%
	B	116	410,800	12/04/2012	0	2	2	3	23	0	3	0	2	14	-39,13%
	B	116	413,500	12/04/2012	0	8	3	14	64	1	12	2	11	84	31,25%
	B	116	413,620	12/04/2012	0	6	4	9	57	1	10	2	10	75	31,58%
	B	116	415,400	22/08/2012	0	25	1	13	119	0	7	0	14	42	-64,71%
	B	116	416,200	12/04/2012	0	6	1	10	40	0	5	0	3	23	-42,50%
	B	116	72,200	19/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	116	72,700	19/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-

	B	381	275,800	30/11/2011	0	1	0	0	4	0	0	1	1	7	75,00%
	B	381	322,700	27/04/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	259	130,500	13/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	262	118,500	27/10/2011	0	2	1	0	14	0	2	1	0	14	0,00%
	B	262	171,980	09/11/2011	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	262	93,493	18/01/2012	0	1	0	2	6	0	1	0	0	4	-33,33%
	B	40	453,200	07/08/2012	0	2	0	0	8	0	0	0	2	2	-75,00%
	B	40	453,200	07/08/2012	0	2	0	0	8	0	0	0	2	2	-75,00%
	B	40	498,200	28/07/2012	0	3	0	2	14	1	2	0	3	24	71,43%
	B	40	498,200	25/07/2012	0	3	0	2	14	1	2	0	3	24	71,43%
	B	40	499,300	21/07/2012	2	4	1	3	51	0	1	1	2	12	-76,47%
	B	40	499,300	21/07/2012	2	4	1	3	51	0	1	1	2	12	-76,47%
	B	40	503,200	07/06/2012	0	2	0	7	15	0	3	0	4	16	6,67%
	B	40	503,200	07/06/2012	0	2	0	7	15	0	3	0	4	16	6,67%
	B	40	506,600	16/08/2012	1	7	3	4	63	1	3	0	8	33	-47,62%
	B	40	506,600	16/08/2012	1	7	3	4	63	1	3	0	8	33	-47,62%
	B	40	510,500	18/07/2012	1	9	0	32	81	1	17	1	25	112	38,27%
	B	40	513,600	11/05/2012	0	7	0	4	32	1	5	1	6	45	40,63%
	B	40	513,600	11/05/2012	0	7	0	4	32	1	5	1	6	45	40,63%
	B	40	515,600	20/04/2012	0	5	1	7	33	0	2	0	12	20	-39,39%
	B	40	515,600	20/04/2012	0	5	1	7	33	0	2	0	12	20	-39,39%
	B	40	523,200	17/07/2012	1	8	1	18	69	1	11	2	18	87	26,09%
	B	40	523,200	17/07/2012	1	8	1	18	69	1	11	2	18	87	26,09%
	B	40	532,600	16/04/2012	0	2	4	44	76	0	3	1	29	47	-38,16%
	B	40	532,600	16/04/2012	0	2	4	44	76	0	3	1	29	47	-38,16%
	B	135	511,700	26/04/2013	1	2	1	0	27	0	2	1	0	14	-48,15%
	B	135	575,700	26/04/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	B	135	575,700	22/05/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	B	116	527,800	02/11/2012	0	8	2	7	51	0	11	0	13	57	11,76%
	B	116	527,900	02/11/2012	0	8	2	7	51	0	10	0	14	54	5,88%
	B	116	526,500	07/11/2012	0	7	0	6	34	0	12	1	7	61	79,41%
	B	116	526,550	02/11/2012	0	7	0	5	33	0	11	1	6	56	69,70%
	B	116	526,900	02/11/2012	0	7	1	7	41	0	12	1	6	60	46,34%

	B	40	602,788	15/12/2011	1	1	0	3	20	0	0	0	3	3	-85,00%
	B	356	97,600	14/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	356	65,025	11/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	356	95,436	13/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	40	517,014	19/04/2012	1	15	2	26	111	1	6	0	19	56	-49,55%
	B	40	524,712	30/04/2012	1	10	1	18	77	0	6	0	18	42	-45,45%
	B	40	524,653	30/04/2012	1	10	1	18	77	0	6	0	18	42	-45,45%
	B	40	529,667	18/04/2012	0	8	1	14	52	0	5	1	16	42	-19,23%
	B	40	517,034	18/04/2012	1	15	2	26	111	1	6	0	19	56	-49,55%
	B	40	508,115	21/07/2012	2	11	1	29	105	1	8	3	20	83	-20,95%
	B	40	508,050	21/07/2012	2	9	1	31	99	1	9	3	20	87	-12,12%
	B	459	164,600	22/12/2011	0	1	0	1	5	0	1	0	1	5	0,00%
	B	459	164,600	22/12/2011	0	1	0	1	5	0	1	0	1	5	0,00%
	B	40	423,700	09/03/2013	0	2	1	6	20	0	1	0	2	6	-70,00%
	B	40	622,844	22/02/2012	1	3	1	6	37	0	0	0	9	9	-75,68%
	B	40	423,700	09/03/2013	0	2	1	6	20	0	1	0	2	6	-70,00%
	B	146	82,416	30/05/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	146	83,261	31/05/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	262	29,000	24/08/2012	0	0	0	2	2	1	3	0	1	26	1200,00%
	B	262	34,317	06/12/2012	0	15	1	13	79	0	10	2	8	60	-24,05%
	B	262	34,914	14/12/2012	0	6	2	19	55	0	6	1	9	39	-29,09%
	B	262	36,400	27/09/2012	0	7	4	7	59	0	6	0	6	30	-49,15%
	B	262	37,200	26/04/2013	0	6	2	11	47	0	8	0	5	37	-21,28%
	B	262	38,500	26/04/2013	0	3	1	6	24	0	5	0	7	27	12,50%
	B	262	51,380	28/06/2013	0	1	0	4	8	0	2	0	3	11	37,50%
	B	262	56,700	27/09/2012	0	2	1	3	17	0	1	1	0	10	-41,18%
	B	262	95,900	21/03/2013	0	2	0	2	10	0	1	0	2	6	-40,00%
	B	262	116,600	06/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	2	0	12	-
	B	262	118,900	28/09/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	381	454,193	21/02/2013	1	2	1	6	33	2	1	1	11	47	42,42%
	B	116	537,500	08/11/2012	1	4	1	2	37	0	5	1	0	26	-29,73%
	B	116	537,950	08/11/2012	1	2	4	3	48	0	5	1	0	26	-45,83%
	B	116	588,700	21/12/2012	0	3	0	1	13	0	0	0	0	0	-100,00%

	B	381	391,526	25/02/2013	1	0	0	3	16	0	3	0	4	16	0,00%
	B	262	444,000	29/11/2012	1	3	1	6	37	0	3	1	3	21	-43,24%
	B	262	446,150	08/08/2012	0	11	0	4	48	1	5	0	0	33	-31,25%
	B	116	526,980	02/11/2012	0	7	1	7	41	0	11	1	6	56	36,59%
	B	40	667,639	13/11/2012	0	2	0	2	10	2	4	0	4	46	360,00%
	B	40	667,812	13/11/2012	0	1	0	2	6	3	4	0	4	59	883,33%
	B	40	742,000	28/12/2012	0	6	0	5	29	0	0	0	4	4	-86,21%
	B	40	758,833	25/04/2013	0	1	0	4	8	0	1	0	2	6	-25,00%
	B	40	759,590	17/05/2013	0	1	0	8	12	0	1	0	2	6	-50,00%
	B	267	438,020	26/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	262	476,800	07/12/2012	0	0	0	4	4	0	1	0	1	5	25,00%
	B	262	477,800	07/12/2012	0	4	0	0	16	0	1	0	5	9	-43,75%
	B	262	523,200	13/12/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	1	1	-83,33%
	B	40	627,794	14/03/2013	0	3	1	13	31	0	4	1	8	30	-3,23%
	B	40	628,858	13/03/2013	1	6	0	12	49	0	2	1	9	23	-53,06%
	B	40	628,858	13/03/2013	1	6	0	12	49	0	2	1	9	23	-53,06%
	B	40	575,991	22/05/2013	0	6	0	3	27	0	3	0	1	13	-51,85%
	B	40	576,385	22/05/2013	0	5	0	4	24	0	3	0	1	13	-45,83%
	B	40	39,300	09/05/2013	0	3	1	4	22	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	40	39,800	09/05/2013	0	3	1	4	22	0	2	0	1	9	-59,09%
	B	40	40,300	09/05/2013	0	2	1	3	17	0	2	0	1	9	-47,06%
	B	40	41,400	09/05/2013	0	4	3	11	45	0	3	0	3	15	-66,67%
	B	40	43,100	09/05/2013	0	1	1	7	17	0	2	0	4	12	-29,41%
	B	40	44,200	09/05/2013	1	5	0	7	40	0	1	0	5	9	-77,50%
	B	50	53,800	05/08/2013	0	1	1	8	18	0	1	0	6	10	-44,44%
	B	50	55,100	02/08/2013	0	1	0	2	6	0	5	0	0	20	233,33%
	B	50	56,400	24/07/2013	0	2	0	1	9	0	2	0	0	8	-11,11%
	B	365	660,700	23/07/2013	0	0	0	1	1	0	2	0	1	9	800,00%
	B	50	68,680	15/01/2014	0	8	0	17	49	0	5	0	10	30	-38,78%
	B	50	69,140	15/01/2014	0	8	0	17	49	0	5	0	11	31	-36,73%
	B	50	67,130	15/01/2014	0	3	0	8	20	0	1	0	2	6	-70,00%
	B	356	5,435	26/02/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	40	511,600	18/03/2014	0	7	0	3	31	0	5	0	5	25	-19,35%

	B	356	52,915	29/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	381	419,910	18/02/2011	0	3	0	13	25	2	2	0	1	35	40,00%
	R	381	420,119	18/02/2011	0	3	0	13	25	2	3	0	1	39	56,00%
	R	381	381,066	18/02/2011	1	1	1	2	25	0	1	0	2	6	-76,00%
	R	381	339,570	17/05/2011	0	4	0	2	18	0	4	0	2	18	0,00%
	R	381	339,570	18/02/2011	0	4	0	2	18	0	4	0	2	18	0,00%
	R	381	283,690	17/05/2011	0	1	0	2	6	0	0	0	3	3	-50,00%
	R	40	539,200	18/02/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	381	463,145	02/03/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	381	434,140	11/03/2011	1	2	0	4	25	1	4	0	10	39	56,00%
	R	381	430,100	17/03/2011	0	5	0	8	28	0	5	0	8	28	0,00%
	R	381	349,900	01/04/2011	0	0	0	7	7	0	3	0	4	16	128,57%
	R	381	358,500	01/04/2011	0	12	1	14	68	0	3	1	10	28	-58,82%
	R	381	379,080	22/04/2011	1	2	0	3	24	0	2	0	5	13	-45,83%
	R	381	427,170	20/04/2011	1	1	0	7	24	1	1	0	6	23	-4,17%
	R	381	375,031	18/04/2011	0	5	0	8	28	0	2	0	6	14	-50,00%
	R	381	439,854	17/09/2011	0	7	0	6	34	0	2	0	2	10	-70,59%
	R	381	388,297	15/09/2011	0	2	0	2	10	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	381	433,104	30/09/2011	1	1	0	9	26	0	1	0	6	10	-61,54%
	R	381	371,009	18/10/2011	1	3	0	3	28	0	1	0	0	4	-85,71%
	R	381	425,763	30/09/2011	0	5	0	4	24	1	1	0	2	19	-20,83%
	R	381	365,119	29/08/2011	0	5	0	3	23	0	0	0	1	1	-95,65%
	R	381	424,452	17/09/2011	1	2	0	6	27	0	0	0	1	1	-96,30%
	R	381	361,980	20/09/2011	0	3	0	5	17	0	4	0	0	16	-5,88%
	R	381	422,059	27/09/2011	0	1	0	4	8	0	2	1	3	17	112,50%
	R	381	401,420	17/01/2012	0	0	0	0	0	0	3	0	2	14	-
	R	381	417,675	19/09/2011	1	5	0	14	47	0	0	0	7	7	-85,11%
	R	381	404,007	01/09/2011	1	2	0	5	26	0	0	0	2	2	-92,31%
	R	40	543,505	22/06/2011	0	6	0	24	48	0	5	0	26	46	-4,17%
	R	381	160,570	17/06/2011	0	0	0	1	1	1	0	0	0	13	1200,00%
	R	381	215,750	02/06/2011	0	0	0	1	1	0	0	0	3	3	200,00%
	R	116	376,367	01/06/2011	0	0	0	3	3	0	0	1	1	7	133,33%
	R	116	388,860	26/05/2011	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%

	R	116	407,804	23/05/2011	1	1	1	2	25	0	1	0	3	7	-72,00%
	R	116	411,514	26/05/2011	0	3	2	3	27	0	2	0	1	9	-66,67%
	R	116	411,607	26/05/2011	0	4	2	3	31	0	3	1	2	20	-35,48%
	R	116	412,160	27/05/2011	0	3	1	2	20	0	3	3	2	32	60,00%
	R	116	412,183	01/06/2011	0	3	1	2	20	0	3	3	2	32	60,00%
	R	116	414,337	08/06/2011	0	5	3	12	50	0	9	1	10	52	4,00%
	R	116	416,635	03/06/2011	0	3	2	0	24	0	6	2	2	38	58,33%
	R	116	417,652	19/05/2011	0	8	0	1	33	0	1	0	1	5	-84,85%
	R	116	423,950	03/06/2011	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	428,050	25/05/2011	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	456,000	26/05/2011	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	551,316	29/06/2011	0	0	0	1	1	0	2	0	0	8	700,00%
	R	116	551,316	22/09/2011	0	0	0	1	1	0	2	0	0	8	700,00%
	R	116	607,464	14/07/2011	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	R	381	235,520	26/05/2011	0	1	0	0	4	0	1	0	2	6	50,00%
	R	381	263,330	13/05/2011	2	2	0	0	34	1	1	0	0	17	-50,00%
	R	40	548,663	01/06/2011	0	2	0	7	15	1	4	0	5	34	126,67%
	R	40	546,740	01/06/2011	0	3	0	2	14	1	1	0	6	23	64,29%
	R	259	2,200	09/07/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	40	588,507	18/06/2011	0	4	0	4	20	0	3	0	1	13	-35,00%
	R	40	626,130	22/06/2011	0	1	0	2	6	0	4	0	2	18	200,00%
	R	40	586,630	24/04/2013	0	3	0	1	13	1	1	0	2	19	46,15%
	R	40	626,862	23/06/2011	0	4	0	4	20	0	0	0	2	2	-90,00%
	R	40	571,206	14/12/2011	0	1	0	1	5	0	4	0	3	19	280,00%
	R	40	629,750	23/06/2011	0	0	0	2	2	0	1	1	3	13	550,00%
	R	40	601,770	17/12/2012	0	2	0	7	15	0	1	0	1	5	-66,67%
	R	40	597,769	27/03/2013	0	3	0	1	13	0	1	0	4	8	-38,46%
	R	40	589,020	22/06/2011	0	4	0	4	20	0	2	0	1	9	-55,00%
	R	40	591,200	19/10/2012	0	0	0	6	6	0	1	0	5	9	50,00%
	R	40	595,000	27/03/2013	0	0	0	2	2	0	2	0	6	14	600,00%
	R	40	630,850	12/07/2011	0	0	0	0	0	0	2	0	2	10	-
	R	40	631,570	25/06/2011	0	5	2	8	40	0	5	0	5	25	-37,50%
	R	40	612,679	21/12/2011	3	2	2	8	67	1	0	0	7	20	-70,15%

	R	40	744,670	29/09/2011	0	4	0	6	22	0	1	0	3	7	-68,18%
	R	40	745,000	28/09/2011	0	4	0	6	22	0	1	0	2	6	-72,73%
	R	40	745,580	28/09/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	40	746,085	08/08/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	40	748,807	17/09/2011	0	0	0	3	3	0	0	0	5	5	66,67%
	R	40	755,787	28/12/2012	0	0	0	4	4	0	0	0	4	4	0,00%
	R	116	1,960	18/10/2011	0	0	0	1	1	2	0	0	2	28	2700,00%
	R	116	274,636	02/11/2011	0	10	4	6	70	0	7	1	5	39	-44,29%
	R	116	274,923	18/11/2011	0	7	4	7	59	0	6	1	5	35	-40,68%
	R	116	276,000	04/10/2011	1	19	4	13	126	0	10	2	11	63	-50,00%
	R	116	277,680	04/10/2011	0	7	4	14	66	1	5	3	11	62	-6,06%
	R	116	289,120	04/10/2011	0	2	0	4	12	0	1	1	0	10	-16,67%
	R	116	289,720	04/10/2011	0	1	2	2	18	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	290,466	04/10/2011	0	1	1	2	12	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	290,570	04/10/2011	0	1	1	3	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	3,000	04/10/2011	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	R	116	33,500	04/01/2011	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	406,700	11/01/2012	0	1	0	1	5	0	3	0	3	15	200,00%
	R	116	527,290	10/01/2012	0	4	3	6	40	0	10	1	5	51	27,50%
	R	116	527,290	10/01/2012	0	4	3	6	40	0	10	1	5	51	27,50%
	R	116	73,500	04/10/2011	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	381	200,985	06/11/2011	0	1	1	0	10	0	2	0	1	9	-10,00%
	R	381	245,530	04/10/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	381	245,530	04/10/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	116	277,080	25/10/2011	0	11	1	9	59	1	7	1	9	56	-5,08%
	R	116	277,080	25/10/2011	0	11	1	9	59	1	7	1	9	56	-5,08%
	R	262	168,700	13/07/2012	0	0	1	2	8	0	1	0	0	4	-50,00%
	R	356	265,000	01/12/2011	0	5	0	7	27	0	7	1	8	42	55,56%
	R	356	266,000	25/07/2012	2	9	1	6	74	0	5	1	3	29	-60,81%
	R	116	498,000	02/11/2012	0	2	0	2	10	0	2	0	0	8	-20,00%
	R	116	500,300	02/11/2012	0	1	0	4	8	0	0	0	2	2	-75,00%
	R	116	673,000	01/12/2011	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	701,100	07/10/2011	0	3	1	4	22	0	5	0	2	22	0,00%

	R	116	769,700	01/12/2011	0	1	0	6	10	0	1	0	0	4	-60,00%
	R	116	770,800	07/10/2011	2	10	0	3	69	0	0	0	3	3	-95,65%
	R	356	69,000	28/10/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	356	82,800	20/10/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	356	46,450	20/10/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	356	74,655	13/04/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	356	91,800	19/07/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	356	99,400	14/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	356	99,050	21/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	356	31,550	28/10/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	40	617,194	22/12/2012	0	4	0	15	31	0	5	0	13	33	6,45%
	R	459	124,920	26/10/2011	0	3	0	0	12	0	2	0	1	9	-25,00%
	R	459	156,784	26/10/2011	0	0	1	0	6	0	0	0	1	1	-83,33%
	R	459	136,963	06/12/2011	0	3	0	3	15	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	459	108,978	27/10/2011	0	3	0	1	13	0	1	0	1	5	-61,54%
	R	459	95,200	26/10/2011	0	2	0	1	9	0	1	0	0	4	-55,56%
	R	459	84,985	21/01/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	459	83,189	21/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	354	746,740	27/01/2012	0	0	1	1	7	0	0	0	2	2	-71,43%
	R	354	725,430	27/01/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	354	741,470	27/01/2012	0	0	1	1	7	0	1	0	1	5	-28,57%
	R	460	67,098	28/12/2011	0	2	2	0	20	0	2	1	0	14	-30,00%
	R	460	68,367	28/12/2011	1	2	0	1	22	0	2	0	1	9	-59,09%
	R	267	482,350	21/12/2011	0	0	0	1	1	0	2	0	0	8	700,00%
	R	267	496,995	27/01/2012	1	2	0	2	23	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	711,900	07/10/2011	1	6	0	2	39	0	1	0	1	5	-87,18%
	R	116	815,500	01/12/2011	0	0	0	3	3	0	1	0	2	6	100,00%
	R	120	752,500	01/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	120	758,500	21/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	393	1,800	05/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	393	27,100	14/02/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	40	639,100	10/11/2011	0	1	0	2	6	1	2	0	2	23	283,33%
	R	40	639,100	10/11/2011	0	1	0	2	6	1	2	0	2	23	283,33%

	R	40	640,500	10/11/2011	1	3	0	3	28	0	1	0	4	8	-71,43%
	R	40	640,500	10/11/2011	1	3	0	3	28	0	1	0	4	8	-71,43%
	R	265	214,500	28/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	265	239,500	28/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	259	40,500	11/02/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	491	38,812	15/03/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	491	228,050	27/01/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	491	243,236	14/03/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	491	243,236	14/03/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	116	704,440	26/01/2012	0	0	0	6	6	0	0	0	1	1	-83,33%
	R	40	470,000	16/03/2012	0	1	1	3	13	0	0	0	1	1	-92,31%
	R	40	470,000	16/03/2012	0	1	1	3	13	0	0	0	1	1	-92,31%
	R	354	727,073	25/07/2012	0	0	0	3	3	0	1	0	1	5	66,67%
	R	354	754,484	25/07/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	116	387,380	07/12/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	116	387,380	07/12/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	381	344,700	05/02/2014	0	3	0	6	18	0	3	0	2	14	-22,22%
	R	381	344,700	05/02/2014	0	3	0	6	18	0	3	0	2	14	-22,22%
	R	146	153,035	23/01/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	558,900	07/12/2012	0	0	0	2	2	0	1	0	0	4	100,00%
	R	262	566,200	11/12/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	262	591,415	21/09/2012	0	1	0	6	10	0	1	0	2	6	-40,00%
	R	262	594,480	17/09/2012	0	9	0	5	41	0	1	0	1	5	-87,80%
	R	262	678,546	23/01/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	116	551,050	23/08/2012	0	0	0	4	4	0	1	0	1	5	25,00%
	R	116	551,416	23/08/2012	0	0	0	5	5	0	1	0	1	5	0,00%
	R	458	125,700	23/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	458	126,140	13/07/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	146	471,153	09/08/2012	0	0	0	1	1	0	2	0	0	8	700,00%
	R	146	491,071	17/08/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	40	38,500	10/05/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	40	45,200	09/05/2013	1	0	0	2	15	0	1	0	1	5	-66,67%
	R	50	51,900	05/08/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%

	R	50	70,300	20/06/2013	0	8	0	21	53	0	6	0	19	43	-18,87%
	R	365	625,600	20/06/2013	0	4	2	6	34	0	7	1	9	43	26,47%
	R	153	147,900	18/12/2013	0	0	0	1	1	0	1	0	1	5	400,00%
	R	116	498,000	03/04/2014	0	2	0	0	8	1	2	0	4	25	212,50%
	R	116	520,450	26/04/2014	0	3	0	1	13	0	2	0	2	10	-23,08%
	R	116	529,400	03/04/2014	0	3	0	4	16	0	3	0	5	17	6,25%
Subtotal					**56**	**817**	**143**	**1316**	**6170**	**47**	**663**	**81**	**1015**	**4764**	**-29,51%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
MS	B	158	94,200	29/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	158	94,200	29/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	158	97,700	29/11/2011	1	1	0	0	17	0	0	0	1	1	-94,12%
	B	158	97,700	29/11/2011	1	1	0	0	17	0	0	0	1	1	-94,12%
	B	163	528,010	24/11/2011	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0,00%
	B	163	528,600	24/11/2011	0	0	0	1	1	0	0	0	3	3	200,00%
	B	163	550,010	24/11/2011	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	B	163	550,400	24/11/2011	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	B	163	615,800	24/11/2011	0	1	0	1	5	0	1	0	1	5	0,00%
	B	163	617,200	24/11/2011	0	0	0	1	1	0	3	0	3	15	1400,00%
	B	163	682,200	25/11/2011	0	0	0	3	3	0	1	0	2	6	100,00%
	B	163	729,000	25/11/2011	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	B	163	732,080	25/11/2011	0	0	1	1	7	0	1	0	1	5	-28,57%
	B	163	420,660	23/11/2012	0	0	0	1	1	1	0	0	0	13	1200,00%
	B	163	18,580	12/06/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	163	265,407	12/07/2013	0	5	0	2	22	0	2	0	4	12	-45,45%
	B	262	3,380	27/06/2013	0	4	0	4	20	0	8	0	2	34	70,00%
	B	262	3,440	27/06/2013	0	5	0	5	25	0	8	0	2	34	36,00%
	B	163	265,407	12/07/2013	0	5	0	2	22	0	2	0	4	12	-45,45%
	B	158	1,270	28/06/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	-
	B	267	29,860	08/08/2013	0	0	0	1	1	0	2	1	3	17	1600,00%
	B	267	29,860	09/08/2013	0	0	0	1	1	0	2	1	3	17	1600,00%
	B	267	474,720	11/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

	B	267	474,720	11/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	421,650	16/10/2012	1	1	0	2	19	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	163	650,680	19/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	-
	R	163	730,790	14/11/2012	0	2	1	0	14	0	2	1	1	15	7,14%
	R	163	420,000	21/12/2012	0	0	1	2	8	0	2	0	1	9	12,50%
	R	163	681,520	09/04/2013	0	2	0	1	9	0	1	1	0	10	11,11%
	R	163	683,250	09/04/2013	0	0	0	0	0	1	2	0	0	21	-
	R	163	727,300	09/04/2013	0	3	0	1	13	0	0	1	1	7	-46,15%
	R	262	375,350	12/04/2013	0	1	0	1	5	0	2	0	1	9	80,00%
	R	262	376,600	12/04/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	262	575,000	11/04/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	262	590,630	11/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	5,220	12/06/2013	0	0	0	10	10	0	1	0	1	5	-50,00%
	R	163	17,560	12/06/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	257,850	14/06/2013	0	3	1	5	23	0	3	0	1	13	-43,48%
	R	163	258,400	14/06/2013	0	2	1	5	19	0	4	0	2	18	-5,26%
	R	262	636,530	10/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	696,040	10/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	158	280,360	27/06/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	158	283,200	27/06/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	R	163	218,000	13/06/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	163	236,120	14/06/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	488,900	06/07/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	R	163	549,000	04/07/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	163	618,210	03/07/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	163	619,350	03/07/2013	0	1	0	4	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	262	371,460	05/07/2013	1	0	1	0	19	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	267	476,100	10/07/2013	0	1	0	1	5	0	0	1	0	6	20,00%
	R	267	477,380	10/07/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	158	250,480	28/06/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	163	253,600	13/06/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	163	253,925	12/06/2013	0	1	0	2	6	0	0	0	1	1	-83,33%
	R	163	255,700	13/06/2013	0	3	0	0	12	1	3	1	1	32	166,67%
	R	163	576,840	04/07/2013	0	0	1	2	8	0	0	0	1	1	-87,50%

	R	163	590,080	04/07/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	163	769,480	02/07/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	267	28,350	08/08/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	267	197,150	11/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	492,630	29/08/2013	0	1	0	0	4	0	2	0	0	8	100,00%
	R	163	493,370	29/08/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	2	6	50,00%
	R	163	494,830	14/08/2013	0	1	0	1	5	0	1	0	1	5	0,00%
	R	262	498,850	19/11/2013	0	1	1	1	11	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	262	544,350	19/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	576,430	20/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	591,200	19/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	592,060	19/11/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	262	605,130	20/11/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	262	610,850	20/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	613,330	20/11/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	262	637,610	21/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	638,200	21/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	645,590	21/11/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	262	655,600	21/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	657,600	22/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	683,040	22/11/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	262	700,670	22/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	262	753,670	22/11/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	163	307,100	14/12/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	308,200	14/12/2013	0	0	1	2	8	0	0	0	2	2	-75,00%
	R	163	343,650	14/12/2013	0	2	0	0	8	0	1	0	1	5	-37,50%
	R	163	413,300	14/12/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	1	1	-88,89%
Subtotal					**4**	**58**	**9**	**82**	**420**	**3**	**67**	**7**	**67**	**416**	-0,96%

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
MT	B	364	0,200	17/08/2011	0	1	0	3	7	0	1	0	7	11	57,14%
	B	364	0,220	17/08/2011	0	1	0	3	7	0	1	0	7	11	57,14%
	B	364	0,500	10/11/2011	0	3	0	3	15	0	4	0	11	27	80,00%
	B	364	0,530	10/11/2011	0	2	0	3	11	0	4	0	5	21	90,91%
	B	364	1,300	17/08/2011	0	2	0	0	8	0	3	0	4	16	100,00%
	B	364	1,330	17/08/2011	0	2	0	0	8	0	3	0	4	16	100,00%
	B	364	176,550	11/11/2011	0	0	0	1	1	0	1	0	1	5	400,00%
	B	364	55,800	10/11/2011	0	2	0	1	9	0	1	0	0	4	-55,56%
	B	364	56,400	10/11/2011	0	0	0	1	1	0	1	0	1	5	400,00%
	B	364	57,100	10/11/2011	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	B	364	200,270	21/04/2012	0	2	0	2	10	0	0	0	3	3	-70,00%
	B	364	203,450	18/04/2012	1	6	0	5	42	0	3	0	6	18	-57,14%
	B	364	205,450	21/04/2012	0	1	0	6	10	0	3	1	3	21	110,00%
	B	364	206,520	29/04/2012	0	2	0	4	12	0	1	0	2	6	-50,00%
	B	364	235,955	22/08/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3	0,00%
	B	364	236,000	22/08/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3	0,00%
	B	364	242,350	07/09/2012	0	1	1	1	11	0	1	0	2	6	-45,45%
	B	364	242,400	07/09/2012	0	1	1	1	11	0	1	0	2	6	-45,45%
	B	364	250,000	07/09/2012	0	1	0	3	7	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	364	250,040	07/09/2012	0	1	0	3	7	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	364	264,790	04/07/2012	0	1	0	3	7	0	3	0	1	13	85,71%
	B	364	264,800	04/07/2012	0	1	0	3	7	0	3	0	1	13	85,71%
	B	364	271,000	23/07/2012	0	1	0	3	7	0	5	0	5	25	257,14%
	B	364	271,000	04/07/2012	0	1	0	3	7	0	5	0	5	25	257,14%
	B	364	273,000	06/09/2012	1	0	0	2	15	0	3	0	1	13	-13,33%
	B	364	273,000	06/09/2012	1	0	0	2	15	0	3	0	1	13	-13,33%
	B	364	273,050	06/09/2012	1	0	0	1	14	0	3	0	1	13	-7,14%
	B	364	273,050	12/11/2012	1	0	0	1	14	0	3	0	1	13	-7,14%
	B	364	328,000	02/11/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	5	5	0,00%
	B	364	328,050	14/11/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	2	2	-50,00%
	B	364	400,800	25/08/2012	0	4	0	9	25	0	4	0	3	19	-24,00%

	B	364	400,810	25/08/2012	0	4	0	8	24	0	4	0	3	19	-20,83%
	B	364	495,300	15/09/2012	0	0	1	3	9	1	1	0	3	20	122,22%
	B	364	495,340	15/09/2012	0	0	1	3	9	1	1	0	3	20	122,22%
	B	364	496,400	15/09/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3	0,00%
	B	364	496,440	15/09/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3	0,00%
	B	70	539,830	22/08/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	B	70	540,170	21/08/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	B	70	665,080	25/08/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	70	665,110	01/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	70	728,500	01/11/2012	0	5	1	1	27	0	3	1	2	20	-25,93%
	B	70	728,530	02/06/2012	0	4	1	0	22	0	3	1	1	19	-13,64%
	B	70	730,300	01/11/2012	0	3	1	2	20	0	0	0	3	3	-85,00%
	B	70	730,330	01/11/2012	0	3	0	2	14	0	0	0	3	3	-78,57%
	B	70	731,500	02/06/2012	0	2	0	3	11	0	2	1	1	15	36,36%
	B	70	731,520	02/06/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	174	99,500	06/07/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	174	99,700	14/08/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	174	294,000	06/09/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	174	294,400	04/08/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	174	487,600	11/08/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	174	487,600	11/08/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	174	487,630	11/08/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	174	487,630	11/08/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	364	258,900	18/09/2012	0	1	1	2	12	0	0	0	4	4	-66,67%
	B	364	258,930	07/09/2012	0	1	1	2	12	0	0	0	3	3	-75,00%
	B	364	265,400	02/11/2012	0	1	0	3	7	0	3	0	1	13	85,71%
	B	364	265,460	07/09/2012	0	0	0	3	3	0	3	0	1	13	333,33%
	B	364	272,500	07/09/2012	1	0	0	3	16	0	3	0	4	16	0,00%
	B	364	272,500	08/08/2013	0	3	1	5	23	1	8	0	3	48	108,70%
	B	163	658,700	22/08/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	B	163	659,000	22/08/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	B	163	688,000	11/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	B	163	688,470	15/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	B	163	821,830	23/08/2013	0	0	0	3	3	0	2	0	0	8	166,67%

	B	163	822,000	23/08/2013	0	0	0	3	3	0	2	0	0	8	166,67%
	B	163	829,500	12/11/2012	0	1	1	0	10	0	4	0	0	16	60,00%
	B	163	829,500	12/11/2012	0	1	1	0	10	0	4	0	0	16	60,00%
	B	364	202,880	25/06/2013	1	2	1	15	42	0	7	0	3	31	-26,19%
	B	364	202,880	25/06/2013	1	2	1	15	42	0	7	0	3	31	-26,19%
	B	364	401,400	12/02/2014	0	5	0	4	24	1	2	1	4	31	29,17%
	B	364	401,565	23/10/2013	0	7	1	5	39	1	5	0	5	38	-2,56%
	B	364	430,100	23/10/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	364	430,190	23/10/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	364	433,040	23/10/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	364	433,080	23/10/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	364	344,030	13/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	364	344,030	21/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	364	346,465	05/05/2014	0	7	0	3	31	0	2	0	4	12	-61,29%
	B	364	346,465	05/05/2014	0	7	0	3	31	0	2	0	4	12	-61,29%
	B	364	348,030	13/05/2014	0	0	0	4	4	0	4	0	1	17	325,00%
	B	364	348,030	05/05/2014	0	0	0	4	4	0	4	0	1	17	325,00%
	B	364	350,055	13/05/2014	0	0	0	1	1	0	1	0	3	7	600,00%
	B	364	350,055	13/05/2014	0	0	0	1	1	0	1	0	3	7	600,00%
	B	364	350,069	24/04/2014	0	0	0	1	1	0	1	0	3	7	600,00%
	B	364	350,069	24/04/2014	0	0	0	1	1	0	1	0	3	7	600,00%
	B	364	352,300	13/05/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	364	352,300	22/05/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	R	364	123,670	11/11/2011	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	364	175,230	03/05/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	179,140	10/04/2012	0	0	0	1	1	1	0	0	0	13	1200,00%
	R	364	3,200	14/05/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	364	58,900	15/05/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	125,060	22/05/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	364	13,780	16/05/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	196,950	02/05/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	208,230	20/05/2012	0	0	0	3	3	0	2	0	1	9	200,00%
	R	364	240,150	01/06/2012	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	R	364	244,300	20/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-

	R	364	246,450	18/06/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	55,000	08/05/2012	1	5	0	0	33	1	2	0	5	26	-21,21%
	R	158	637,600	31/05/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	158	793,500	26/04/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	158	795,320	02/05/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	263,900	19/04/2012	1	1	0	1	18	0	1	0	2	6	-66,67%
	R	364	276,000	17/05/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	3	3	-50,00%
	R	364	280,500	23/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	364	286,470	25/05/2012	2	0	0	1	27	0	1	0	3	7	-74,07%
	R	364	340,000	13/05/2014	0	0	0	3	3	0	2	0	1	9	200,00%
	R	364	341,065	15/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	70	630,000	29/07/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	70	630,010	10/07/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	163	116,300	06/09/2012	0	2	0	0	8	1	0	0	0	13	62,50%
	R	163	116,800	06/09/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	174	126,000	01/07/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	174	126,010	01/07/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	70	664,300	14/08/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	R	70	726,100	18/02/2014	0	1	0	2	6	0	0	0	4	4	-33,33%
	R	174	73,300	10/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	174	100,400	01/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	174	100,500	06/07/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	174	171,000	02/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	174	171,030	02/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	174	291,300	04/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	327,200	15/11/2013	0	0	0	0	0	0	1	1	4	14	-
	R	163	13,800	11/04/2014	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	163	15,950	11/04/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	118,500	14/11/2012	0	1	0	6	10	0	0	0	4	4	-60,00%
	R	163	118,500	14/11/2012	0	1	0	6	10	0	0	0	4	4	-60,00%
	R	163	598,700	03/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	163	598,760	08/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	163	685,800	15/08/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	163	691,600	08/12/2012	0	3	1	1	19	0	0	0	1	1	-94,74%

	R	163	714,800	08/12/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	163	715,180	21/02/2014	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	163	746,600	21/11/2013	0	2	0	2	10	0	0	0	1	1	-90,00%
	R	163	824,100	21/09/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	163	824,500	21/09/2012	0	2	0	0	8	1	0	0	0	13	62,50%
	R	163	836,015	12/11/2012	0	3	0	2	14	0	7	0	2	30	114,29%
	R	163	836,015	12/11/2012	0	3	0	2	14	0	7	0	2	30	114,29%
	R	163	836,740	25/09/2012	0	4	0	2	18	0	7	0	2	30	66,67%
	R	163	836,900	22/09/2012	0	4	0	2	18	0	7	0	2	30	66,67%
	R	163	853,300	22/09/2012	0	2	0	3	11	0	0	0	1	1	-90,91%
	R	163	853,850	01/02/2013	0	1	0	1	5	1	1	0	1	18	260,00%
	R	163	936,430	12/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	936,430	24/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	163	955,440	06/09/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	163	955,800	06/09/2012	0	0	0	1	1	0	0	1	0	6	500,00%
	R	163	1064,600	24/08/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	163	1067,600	24/08/2012	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	R	174	75,450	18/02/2014	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	339,000	24/04/2014	0	1	0	2	6	1	1	0	6	23	283,33%
	R	364	363,100	12/11/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	364	363,100	12/11/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	364	371,800	15/11/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	371,800	15/11/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	378,320	13/02/2014	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	378,900	12/11/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	393,500	13/02/2014	0	0	0	2	2	0	2	0	1	9	350,00%
	R	364	394,000	12/11/2013	0	0	0	1	1	0	2	0	1	9	800,00%
	R	364	342,400	13/05/2014	0	0	0	5	5	0	0	0	4	4	-20,00%
	R	364	348,400	21/05/2014	0	0	0	7	7	0	4	0	3	19	171,43%
	R	364	354,050	24/04/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	358,750	05/05/2014	0	1	0	3	7	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	359,250	21/05/2014	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	359,800	24/04/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
SUBTOTAL					**13**	**153**	**16**	**275**	**1152**	**12**	**202**	**7**	**249**	**1255**	**8,21%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
PA	B	316	6,000	02/02/2013	2	13	6	47	161	0	11	2	45	101	-37,27%
	B	316	11,300	08/02/2013	0	8	2	30	74	2	4	1	30	78	5,41%
	B	316	11,600	11/02/2013	1	6	2	29	78	1	6	2	22	71	-8,97%
	B	316	15,300	28/02/2013	1	3	0	16	41	0	1	0	8	12	-70,73%
	B	316	15,360	28/02/2013	1	3	0	16	41	0	1	0	8	12	-70,73%
	B	316	20,600	15/02/2013	0	2	0	1	9	0	2	0	1	9	0,00%
	B	316	20,300	09/02/2013	0	1	0	2	6	0	1	1	2	12	100,00%
	B	316	34,200	04/04/2013	1	0	0	4	17	0	1	2	4	20	17,65%
	B	316	34,600	04/04/2013	0	2	0	1	9	0	2	2	0	20	122,22%
	B	316	34,700	04/04/2013	0	2	0	1	9	0	2	2	0	20	122,22%
	B	316	16,200	02/02/2013	1	11	0	15	72	0	2	0	8	16	-77,78%
	B	316	34,850	05/04/2013	0	2	0	1	9	0	2	2	0	20	122,22%
	B	316	35,300	11/07/2013	0	3	0	1	13	0	2	2	0	20	53,85%
	B	316	47,300	17/07/2013	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	43,000	11/07/2013	0	1	0	0	4	0	2	0	0	8	100,00%
	B	316	43,150	11/07/2013	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	B	316	13,150	22/06/2013	2	8	1	18	82	0	8	0	22	54	-34,15%
	B	316	60,670	16/08/2013	0	3	1	4	22	1	1	0	2	19	-13,64%
	B	316	60,560	07/08/2013	0	3	1	4	22	1	1	0	2	19	-13,64%
	B	10	17,220	06/03/2014	0	3	0	1	13	1	2	0	0	21	61,54%
	B	10	352,760	20/03/2014	1	0	0	1	14	0	1	0	1	5	-64,29%
	R	316	6,800	19/06/2013	3	17	4	40	171	1	6	1	31	74	-56,73%
	R	316	6,830	20/06/2013	3	17	4	40	171	1	6	1	31	74	-56,73%
	R	316	19,550	03/04/2013	0	1	0	2	6	0	1	1	2	12	100,00%
	R	316	19,670	03/04/2013	0	1	0	2	6	0	1	1	2	12	100,00%
	R	316	23,760	17/06/2013	0	0	2	5	17	1	3	0	3	28	64,71%
	R	316	23,990	10/07/2013	0	0	2	5	17	1	3	0	3	28	64,71%
	R	316	88,700	25/11/2013	0	2	0	0	8	0	0	1	2	8	0,00%
	R	316	150,600	19/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

	R	10	15,662	24/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	10	245,620	11/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	10	262,270	07/03/2014	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	10	271,644	07/03/2014	1	0	0	0	13	1	0	0	0	13	0,00%
	R	10	273,120	07/03/2014	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	10	320,720	20/03/2014	0	1	0	1	5	0	1	0	0	4	-20,00%
	R	10	322,400	07/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	10	323,340	07/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	S	316	1,600	24/01/2013	2	9	4	33	119	0	5	5	33	83	-30,25%
	S	316	1,600	24/01/2013	2	9	4	33	119	0	5	5	33	83	-30,25%
	S	316	2,600	24/01/2013	1	15	2	42	127	0	10	2	30	82	-35,43%
	S	316	2,600	26/01/2013	1	15	2	42	127	0	10	2	30	82	-35,43%
	S	316	8,700	30/01/2013	1	14	2	46	127	0	10	6	44	120	-5,51%
	S	316	8,700	31/01/2013	1	14	2	46	127	0	10	6	44	120	-5,51%
	S	316	61,000	23/08/2013	0	3	0	4	16	1	1	0	3	20	25,00%
	S	316	61,100	23/08/2013	0	4	0	4	20	1	1	0	3	20	0,00%
	S	316	61,800	23/08/2013	0	10	1	11	57	0	4	0	13	29	-49,12%
	S	316	61,900	23/08/2013	0	10	1	11	57	0	4	0	11	27	-52,63%
	S	316	62,100	25/08/2013	0	10	1	12	58	0	5	0	13	33	-43,10%
	S	316	62,200	25/08/2013	0	9	1	13	55	0	5	0	13	33	-40,00%
	S	316	62,400	25/08/2013	0	4	1	11	33	0	4	0	12	28	-15,15%
	S	316	62,500	30/08/2013	0	10	1	24	70	0	4	0	16	32	-54,29%
	S	316	62,700	25/08/2013	0	6	0	16	40	0	1	0	10	14	-65,00%
	S	316	62,800	28/08/2013	0	6	0	17	41	0	1	0	7	11	-73,17%
	S	316	63,800	04/09/2013	1	4	0	14	43	1	3	1	13	44	2,33%
	S	316	63,900	28/08/2013	1	5	0	12	45	1	3	1	13	44	-2,22%
	S	316	65,600	28/08/2013	0	7	1	6	40	0	6	0	3	27	-32,50%
	S	316	65,700	28/08/2013	0	6	1	6	36	0	6	0	3	27	-25,00%
	S	230	124,400	20/05/2014	1	0	0	1	14	0	0	0	0	0	-100,00%
Subtotal					**29**	**284**	**49**	**691**	**2498**	**15**	**174**	**49**	**579**	**1764**	**-41,61%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
PB	B	230	1,950	29/08/2011	0	5	0	6	26	1	2	0	3	24	-7,69%
	B	230	8,550	29/08/2011	0	3	0	1	13	1	5	0	8	41	215,38%
	B	230	9,050	21/08/2011	0	4	0	2	18	1	4	0	8	37	105,56%
	B	230	11,200	21/08/2011	1	11	1	18	81	0	1	0	2	6	-92,59%
	B	230	11,400	29/08/2011	1	13	2	18	95	0	1	2	3	19	-80,00%
	B	230	12,250	11/09/2011	0	10	1	25	71	0	7	3	24	70	-1,41%
	B	230	12,450	17/04/2013	0	9	1	26	68	0	8	2	7	51	-25,00%
	B	230	17,100	17/06/2012	0	13	0	24	76	0	10	1	30	76	0,00%
	B	230	17,500	17/06/2012	0	11	0	29	73	0	8	1	40	78	6,85%
	B	230	13,850	17/06/2012	1	12	0	14	75	0	6	1	17	47	-37,33%
	B	230	14,150	17/06/2012	1	13	0	15	80	0	5	0	19	39	-51,25%
	B	101	126,230	05/07/2012	0	2	0	3	11	0	1	0	2	6	-45,45%
	B	101	126,230	05/07/2012	0	2	0	3	11	0	1	0	2	6	-45,45%
	B	230	5,850	21/08/2011	0	4	0	2	18	0	1	0	4	8	-55,56%
	B	230	5,958	21/08/2011	0	4	0	2	18	0	1	0	4	8	-55,56%
	B	230	82,670	29/08/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	B	230	84,360	29/08/2012	0	0	1	1	7	2	3	0	7	45	542,86%
	B	230	85,080	15/09/2012	0	1	1	2	12	0	0	1	3	9	-25,00%
	B	104	91,140	20/09/2012	0	0	1	0	6	0	2	0	0	8	33,33%
	B	104	109,150	20/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	B	104	116,120	01/10/2012	0	1	0	0	4	1	2	0	1	22	450,00%
	B	104	163,600	30/09/2012	0	1	0	1	5	0	1	0	0	4	-20,00%
	B	230	89,750	29/08/2012	0	3	0	0	12	0	1	1	0	10	-16,67%
	B	230	146,200	27/12/2012	1	0	0	2	15	0	1	0	2	6	-60,00%
	B	230	147,800	27/12/2012	0	4	0	8	24	0	2	2	19	39	62,50%
	B	230	152,700	17/08/2013	0	3	0	13	25	0	4	0	6	22	-12,00%
	B	230	158,600	10/01/2013	0	2	0	6	14	0	2	0	2	10	-28,57%
	B	230	156,000	19/04/2013	1	3	0	2	27	0	1	0	1	5	-81,48%
	B	230	159,750	24/07/2013	0	4	0	0	16	1	3	1	1	32	100,00%
	B	230	241,850	24/07/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	101	90,150	25/10/2013	1	22	3	25	144	0	10	1	9	55	-61,81%

	B	101	90,600	25/10/2013	1	17	1	20	107	0	4	1	2	24	-77,57%
	R	230	16,340	31/05/2011	0	2	0	19	27	0	6	2	10	46	70,37%
	R	230	20,030	31/05/2011	1	2	1	11	38	0	10	0	8	48	26,32%
	R	230	20,550	31/05/2011	1	11	0	10	67	0	15	0	11	71	5,97%
	R	230	22,000	31/05/2011	0	6	0	9	33	0	10	0	11	51	54,55%
	R	230	22,000	31/05/2011	0	6	0	9	33	0	10	0	11	51	54,55%
	R	230	39,450	01/07/2011	0	3	0	3	15	0	2	0	1	9	-40,00%
	R	230	40,050	01/07/2011	0	3	1	2	20	0	2	0	2	10	-50,00%
	R	101	82,500	23/06/2012	0	3	1	4	22	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	109,250	21/06/2012	0	3	0	1	13	0	3	0	1	13	0,00%
	R	101	110,100	21/06/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	4	8	100,00%
	R	101	119,500	23/06/2012	0	1	0	6	10	0	1	0	2	6	-40,00%
	R	101	17,450	29/09/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	R	101	17,610	29/09/2012	0	0	0	2	2	0	1	0	0	4	100,00%
	R	230	66,720	03/01/2013	0	3	0	3	15	0	1	1	3	13	-13,33%
	R	104	104,230	20/09/2012	1	3	0	1	26	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	104	111,450	28/11/2012	1	2	0	1	22	1	1	0	2	19	-13,64%
	R	104	118,680	01/10/2012	0	0	0	3	3	0	4	0	2	18	500,00%
	R	104	133,750	28/11/2012	0	2	0	3	11	0	1	0	3	7	-36,36%
	R	104	137,075	08/12/2012	0	2	0	1	9	0	1	0	0	4	-55,56%
	R	230	167,350	03/04/2013	0	1	0	1	5	1	1	0	1	18	260,00%
	R	412	18,100	03/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	230	106,500	08/07/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	R	230	106,600	10/07/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	230	115,600	09/07/2013	0	0	0	1	1	0	1	0	1	5	400,00%
	R	230	115,950	27/06/2013	0	0	0	1	1	0	1	0	1	5	400,00%
	R	230	135,700	09/07/2013	1	1	0	1	18	0	0	0	1	1	-94,44%
	R	230	137,400	09/07/2013	0	1	0	7	11	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	230	137,700	09/07/2013	0	3	1	4	22	1	0	0	1	14	-36,36%
	S	230	25,200	04/11/2013	0	18	3	50	140	0	17	2	38	118	-15,71%
	S	230	25,600	04/11/2013	0	18	1	51	129	0	16	0	29	93	-27,91%
Subtotal					**13**	**274**	**20**	**478**	**1863**	**10**	**203**	**22**	**373**	**1447**	**-28,75%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
PE	B	101	39,600	17/10/2011	0	1	0	5	9	0	0	1	3	9	0,00%
	B	101	40,000	01/09/2011	0	1	0	5	9	0	0	1	3	9	0,00%
	B	101	44,300	14/11/2011	1	2	0	5	26	0	3	0	7	19	-26,92%
	B	101	44,300	30/04/2012	1	2	1	7	34	2	7	0	19	73	114,71%
	B	101	44,300	24/10/2011	1	2	0	5	26	0	3	0	7	19	-26,92%
	B	101	47,800	31/10/2011	0	2	1	7	21	0	4	0	7	23	9,52%
	B	101	47,800	31/10/2011	0	2	1	7	21	0	4	0	7	23	9,52%
	B	101	47,800	24/10/2011	0	2	1	7	21	0	4	0	7	23	9,52%
	B	101	50,700	24/10/2011	2	3	1	23	67	0	3	1	35	53	-20,90%
	B	101	50,700	24/10/2011	2	3	1	23	67	0	3	1	35	53	-20,90%
	B	101	50,700	24/10/2011	2	3	1	23	67	0	3	1	35	53	-20,90%
	B	101	60,200	01/08/2011	2	8	0	17	75	0	7	0	14	42	-44,00%
	B	101	60,200	01/08/2011	2	8	0	17	75	0	7	0	14	42	-44,00%
	B	101	61,200	17/10/2011	0	8	2	10	54	0	3	0	5	17	-68,52%
	B	101	61,200	17/10/2011	0	8	2	10	54	0	3	0	5	17	-68,52%
	B	101	57,400	19/04/2012	0	5	0	11	31	0	6	0	15	39	25,81%
	B	101	63,400	19/04/2012	1	7	0	23	64	0	5	0	23	43	-32,81%
	B	101	63,400	19/04/2012	1	7	0	23	64	0	5	0	23	43	-32,81%
	B	101	65,500	01/04/2012	0	10	0	41	81	0	8	0	23	55	-32,10%
	B	101	65,500	01/04/2012	0	10	0	41	81	0	8	0	23	55	-32,10%
	B	101	65,500	07/02/2013	0	10	1	36	82	3	9	1	36	117	42,68%
	B	101	65,500	14/06/2012	0	10	0	41	81	0	8	0	23	55	-32,10%
	B	101	70,900	17/10/2012	2	14	0	41	123	1	13	0	41	106	-13,82%
	B	101	70,900	08/11/2012	2	14	0	41	123	1	13	0	41	106	-13,82%
	B	101	71,200	19/04/2012	1	9	0	42	91	1	10	0	40	93	2,20%
	B	101	72,600	19/04/2012	0	7	1	15	49	0	8	0	21	53	8,16%
	B	232	414,200	17/06/2012	0	3	0	0	12	0	1	0	0	4	-66,67%
	B	232	412,600	17/06/2012	0	2	1	1	15	0	3	1	3	21	40,00%
	B	423	96,400	16/08/2012	1	4	0	4	33	0	4	2	5	33	0,00%
	B	101	73,400	07/01/2013	0	12	0	22	70	0	6	0	24	48	-31,43%
	B	101	73,400	07/01/2013	0	12	0	22	70	0	6	0	24	48	-31,43%

	B	101	74,500	07/01/2013	1	12	0	25	86	0	7	0	26	54	-37,21%
	B	101	74,500	29/01/2013	1	12	0	25	86	0	7	0	26	54	-37,21%
	B	101	75,200	07/01/2013	0	5	0	14	34	0	2	0	11	19	-44,12%
	B	101	75,200	07/01/2013	0	5	0	14	34	0	2	0	11	19	-44,12%
	B	408	63,700	07/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	B	408	52,200	01/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	232	253,100	04/03/2013	1	0	0	1	14	0	0	1	1	7	-50,00%
	B	424	90,200	05/03/2013	0	1	1	1	11	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	423	60,600	06/03/2013	1	1	0	1	18	0	1	0	1	5	-72,22%
	B	104	39,100	02/03/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	104	64,300	02/03/2013	0	3	0	11	23	0	4	0	4	20	-13,04%
	B	104	64,300	02/03/2013	0	3	0	11	23	0	4	0	4	20	-13,04%
	B	104	66,000	02/03/2013	2	7	2	14	80	1	0	0	4	17	-78,75%
	B	104	66,000	02/03/2013	2	7	2	14	80	1	0	0	4	17	-78,75%
	B	104	67,000	01/03/2013	0	9	1	17	59	0	1	1	8	18	-69,49%
	B	104	67,000	01/03/2013	0	9	1	17	59	0	1	1	8	18	-69,49%
	B	104	87,800	01/03/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	B	232	178,000	03/03/2013	1	2	0	3	24	0	1	0	1	5	-79,17%
	B	101	2,200	08/07/2013	0	0	0	7	7	0	0	0	3	3	-57,14%
	B	101	2,400	27/05/2013	0	0	0	7	7	0	0	0	3	3	-57,14%
	B	101	6,500	27/05/2013	0	1	0	2	6	1	0	0	4	17	183,33%
	B	101	80,000	27/05/2013	1	17	1	43	130	0	2	0	30	38	-70,77%
	B	101	80,500	10/06/2013	1	19	1	61	156	0	2	0	30	38	-75,64%
	B	408	53,000	02/08/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	101	44,600	01/09/2011	2	2	1	15	55	0	3	0	8	20	-63,64%
	R	101	44,600	01/09/2011	2	2	1	15	55	0	3	0	8	20	-63,64%
	R	101	44,600	01/09/2011	2	2	1	15	55	0	3	0	8	20	-63,64%
	R	101	45,600	28/07/2011	0	7	0	7	35	0	0	0	9	9	-74,29%
	R	101	45,600	28/07/2011	0	7	0	7	35	0	0	0	9	9	-74,29%
	R	101	45,600	28/07/2011	0	7	0	7	35	0	0	0	9	9	-74,29%
	R	101	48,500	26/09/2011	0	5	0	16	36	0	7	0	20	48	33,33%
	R	101	48,500	26/09/2011	0	5	0	16	36	0	7	0	20	48	33,33%
	R	101	48,500	26/09/2011	0	5	0	16	36	0	7	0	20	48	33,33%
	R	423	95,100	16/08/2012	0	1	2	6	22	0	1	0	6	10	-54,55%

	R	101	2,100	01/02/2013	0	0	0	7	7	0	0	0	2	2	-71,43%
	R	101	11,020	06/11/2013	1	0	0	0	13	0	0	0	1	1	-92,31%
	R	101	22,850	01/02/2013	1	1	0	7	24	0	1	0	3	7	-70,83%
	R	101	24,720	01/02/2013	0	1	0	2	6	0	1	0	5	9	50,00%
	R	101	30,000	29/10/2013	1	1	0	0	17	0	1	0	0	4	-76,47%
	R	101	37,600	01/08/2013	0	3	0	5	17	0	1	0	3	7	-58,82%
	R	408	34,400	08/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	408	40,300	08/03/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	408	51,600	08/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	104	72,000	01/03/2013	1	2	0	1	22	1	2	0	2	23	4,55%
	R	316	267,500	13/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	407	73,500	15/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	407	74,100	15/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	407	122,400	15/03/2013	0	0	0	1	1	0	3	0	2	14	1300,00%
	R	407	123,500	15/03/2013	0	6	0	6	30	0	4	0	14	30	0,00%
	R	423	39,050	06/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	428	8,800	13/03/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	428	47,700	14/03/2013	0	1	0	0	4	1	1	0	1	18	350,00%
	R	428	83,500	14/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	428	139,150	14/03/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	428	185,100	15/03/2013	1	3	0	1	26	0	2	0	0	8	-69,23%
	R	428	189,400	15/03/2013	0	7	0	2	30	0	3	0	5	17	-43,33%
	R	104	62,500	09/03/2013	0	4	2	5	33	0	1	0	10	14	-57,58%
	R	104	62,500	09/03/2013	0	4	2	5	33	0	1	0	10	14	-57,58%
	R	232	510,600	13/03/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	3	3	-66,67%
	R	232	511,300	13/03/2013	0	3	0	2	14	0	0	0	2	2	-85,71%
	R	101	78,300	10/06/2013	2	3	1	14	58	0	4	0	12	28	-51,72%
	R	101	185,500	31/05/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	1	1	-87,50%
	R	101	185,500	31/05/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	1	1	-87,50%
Subtotal					**45**	**394**	**33**	**1044**	**3403**	**13**	**259**	**12**	**946**	**2223**	**-53,08%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
PI	B	343	340,580	30/06/2011	0	4	0	3	19	0	2	0	2	10	-47,37%
	B	343	340,580	30/06/2011	0	4	0	3	19	0	2	0	2	10	-47,37%
	B	343	3,017	28/06/2011	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	B	343	3,039	28/06/2011	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	B	343	4,468	28/06/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	316	95,030	23/11/2011	0	0	0	0	0	0	2	0	1	9	-
	B	316	100,300	17/02/2012	0	1	0	0	4	0	2	0	0	8	100,00%
	B	316	239,400	17/02/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	316	258,450	17/02/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	316	274,100	06/09/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	316	312,700	06/09/2012	0	0	0	1	1	0	6	0	6	30	2900,00%
	B	316	311,320	29/12/2011	0	3	0	0	12	0	4	2	1	29	141,67%
	B	316	310,500	29/12/2011	0	4	1	4	26	0	7	0	5	33	26,92%
	B	407	423,886	06/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	343	166,450	16/01/2014	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	B	343	12,282	20/12/2012	0	2	0	4	12	1	5	1	22	61	408,33%
	B	343	12,292	20/12/2012	0	2	0	4	12	1	5	1	22	61	408,33%
	B	343	311,330	17/12/2012	0	3	1	0	18	0	0	0	1	1	-94,44%
	B	343	228,122	07/03/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	343	3,039	29/06/2011	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	343	3,020	29/06/2011	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	343	3,020	29/06/2011	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	343	2,993	29/06/2011	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	343	0,360	30/06/2011	0	1	0	0	4	0	1	0	3	7	75,00%
	R	343	0,360	30/06/2011	0	1	0	0	4	0	1	0	3	7	75,00%
	R	343	2,712	06/08/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	343	2,712	06/08/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	343	2,650	05/08/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	343	2,650	05/08/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	343	0,850	06/08/2011	0	1	0	1	5	0	1	0	0	4	-20,00%

	R	343	0,850	06/08/2011	0	1	0	1	5	0	1	0	0	4	-20,00%
	R	343	4,468	04/08/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	343	4,468	04/08/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	316	96,150	23/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	316	301,050	28/12/2011	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	R	316	307,300	29/12/2011	1	4	0	0	29	0	0	0	2	2	-93,10%
	R	316	314,170	29/12/2011	0	1	1	1	11	0	1	0	1	5	-54,55%
	R	407	518,000	29/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	343	142,400	18/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	343	139,900	18/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	R	343	48,896	18/12/2012	0	2	0	0	8	0	1	0	0	4	-50,00%
	R	343	14,990	19/12/2012	0	2	0	0	8	0	2	1	2	16	100,00%
	R	343	6,900	20/12/2012	2	1	0	1	31	1	0	0	0	13	-58,06%
	R	316	9,556	26/02/2014	0	7	0	4	32	0	5	1	3	29	-9,38%
	R	343	216,705	07/03/2014	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	343	216,705	07/03/2014	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
Subtotal					**3**	**48**	**3**	**29**	**278**	**3**	**54**	**6**	**88**	**379**	**26,65%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
PR	B	476	148,050	20/12/2011	0	5	0	17	37	1	1	1	5	28	-24,32%
	B	476	148,100	01/12/2011	0	5	0	17	37	1	1	1	5	28	-24,32%
	B	476	151,970	01/12/2011	1	4	0	10	39	0	3	0	8	20	-48,72%
	B	476	152,050	02/12/2011	1	5	0	9	42	0	3	0	8	20	-52,38%
	B	476	153,050	01/12/2011	0	5	2	4	36	0	2	1	8	22	-38,89%
	B	476	153,150	02/12/2011	0	5	2	4	36	0	2	1	7	21	-41,67%
	B	376	596,720	07/12/2011	1	1	2	7	36	0	3	0	8	20	-44,44%
	B	376	596,620	07/12/2011	1	1	2	7	36	0	4	0	8	24	-33,33%
	B	376	600,400	13/12/2011	1	6	1	10	53	0	2	0	6	14	-73,58%
	B	376	600,300	09/12/2011	1	5	1	9	48	0	2	0	6	14	-70,83%
	B	467	86,050	25/09/2012	0	2	0	2	10	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	467	86,100	24/09/2012	0	2	0	2	10	0	0	0	0	0	-100,00%

	B	469	16,580	10/10/2012	0	1	0	2	6	0	1	0	0	4	-33,33%
	B	476	277,540	02/08/2013	0	3	0	2	14	0	3	0	2	14	0,00%
	B	163	34,250	13/09/2013	0	3	0	2	14	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	373	399,240	17/09/2013	0	1	0	1	5	1	0	0	0	13	160,00%
	B	373	481,200	12/09/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	476	146,600	19/10/2011	4	4	4	3	95	0	1	0	4	8	-91,58%
	R	476	147,000	19/10/2011	5	2	3	3	94	0	1	0	5	9	-90,43%
	R	476	155,500	19/10/2011	0	2	1	7	21	0	4	2	7	35	66,67%
	R	476	156,000	19/10/2011	0	1	1	4	14	0	1	2	5	21	50,00%
	R	476	95,250	06/05/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	476	109,800	11/11/2011	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	R	476	109,500	14/11/2011	0	1	0	1	5	0	0	0	2	2	-60,00%
	R	476	112,400	01/12/2011	1	3	0	0	25	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	476	114,650	07/05/2014	0	4	1	2	24	0	1	0	1	5	-79,17%
	R	476	114,300	07/05/2014	0	2	0	1	9	0	2	0	3	11	22,22%
	R	376	590,200	01/11/2011	0	0	0	3	3	0	2	0	7	15	400,00%
	R	376	590,201	23/11/2011	0	0	0	3	3	0	2	0	6	14	366,67%
	R	153	82,260	01/05/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	153	104,800	25/09/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	2	2	-66,67%
	R	153	109,280	25/09/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	469	14,560	10/10/2012	0	2	0	1	9	0	2	0	0	8	-11,11%
	R	487	192,320	21/11/2012	0	1	0	2	6	0	1	0	0	4	-33,33%
	R	487	200,200	21/11/2012	1	0	0	2	15	0	1	0	1	5	-66,67%
	R	487	229,100	21/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	153	472,300	01/08/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	476	209,850	30/07/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	476	230,650	01/08/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	476	233,300	31/07/2013	1	2	0	5	26	0	1	0	1	5	-80,77%
	R	476	253,150	01/08/2013	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	476	275,000	02/08/2013	2	0	0	2	28	0	1	0	2	6	-78,57%
	R	476	279,900	01/08/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	2	2	-75,00%
	R	476	301,800	19/08/2013	1	0	1	0	19	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	476	325,300	05/08/2013	1	0	0	0	13	0	0	0	1	1	-92,31%
	R	476	361,400	01/08/2013	0	2	0	2	10	1	0	0	1	14	40,00%

	R	158	505,950	12/09/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	158	519,350	16/09/2013	0	1	0	6	10	0	1	1	1	11	10,00%
	R	158	521,100	14/09/2013	0	8	2	11	55	0	6	1	8	38	-30,91%
	R	163	11,700	16/09/2013	0	1	0	3	7	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	280	258,950	16/09/2013	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	R	373	479,060	11/09/2013	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	R	373	400,200	16/12/2013	0	2	0	0	8	0	0	2	0	12	50,00%
	S	376	1,200	01/03/2014	1	16	0	29	106	0	11	0	15	59	-44,34%
	S	376	1,200	14/05/2014	1	16	0	29	106	0	11	0	15	59	-44,34%
	S	376	1,200	22/04/2014	1	16	0	29	106	0	11	0	15	59	-44,34%
	S	376	1,300	17/05/2014	1	17	0	29	110	0	12	0	16	64	-41,82%
	S	376	1,300	01/05/2014	1	17	0	29	110	0	12	0	16	64	-41,82%
	S	376	1,300	13/05/2014	1	17	0	29	110	0	12	0	16	64	-41,82%
	S	476	116,400	13/01/2014	0	6	2	5	41	0	2	0	3	11	-73,17%
	S	476	119,200	13/01/2014	1	5	1	8	47	0	5	0	7	27	-42,55%
	S	476	119,200	22/01/2014	1	5	1	8	47	0	5	0	7	27	-42,55%
	S	476	119,200	13/01/2014	1	5	1	8	47	0	5	0	7	27	-42,55%
	S	476	119,600	13/01/2014	1	5	1	7	46	0	3	1	3	21	-54,35%
	S	476	119,600	13/01/2014	1	5	1	7	46	0	3	1	3	21	-54,35%
	S	476	120,250	13/01/2014	0	5	0	10	30	0	4	1	4	26	-13,33%
	S	476	120,250	13/01/2014	0	5	0	10	30	0	4	1	4	26	-13,33%
	S	476	120,450	13/01/2014	0	4	0	10	26	0	5	1	4	30	15,38%
Subtotal					**33**	**242**	**30**	**425**	**2002**	**4**	**164**	**17**	**268**	**1078**	-85,71%

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
RJ	B	356	30,500	01/07/2012	0	2	0	5	13	0	3	1	2	20	53,85%
	B	356	31,140	01/07/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	2	6	-
	B	356	147,800	01/07/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	356	157,400	05/10/2012	0	1	0	0	4	1	0	0	1	14	250,00%
	B	356	170,400	28/08/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	356	76,400	29/08/2012	0	1	0	1	5	0	1	1	0	10	100,00%
	B	356	77,300	29/08/2012	0	2	0	1	9	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	465	6,500	11/10/2012	0	3	1	10	28	0	6	3	14	56	100,00%
	B	465	7,000	05/09/2012	0	2	0	9	17	0	3	2	8	32	88,24%
	B	356	70,500	21/02/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	465	3,600	20/12/2012	1	2	0	11	32	0	1	0	4	8	-75,00%
	B	465	5,300	20/12/2012	0	4	1	11	33	0	3	1	3	21	-36,36%
	B	465	5,500	20/12/2012	0	5	2	12	44	0	6	2	9	45	2,27%
	B	465	12,600	20/12/2012	0	3	3	2	32	0	1	1	4	14	-56,25%
	B	465	14,000	20/12/2012	0	1	4	1	29	0	2	1	4	18	-37,93%
	B	465	19,600	06/08/2013	0	3	0	15	27	0	2	0	6	14	-48,15%
	B	465	20,700	26/03/2013	0	0	2	15	27	0	1	2	2	18	-33,33%
	R	101	403,440	05/09/2012	0	1	0	5	9	0	3	0	4	16	77,78%
	R	101	403,440	05/09/2012	0	1	0	5	9	0	3	0	4	16	77,78%
	R	101	413,460	05/09/2012	1	0	0	4	17	1	0	0	2	15	-11,76%
	R	101	413,460	05/09/2012	1	0	0	4	17	1	0	0	2	15	-11,76%
	R	101	427,000	05/09/2012	1	3	0	4	29	0	1	0	1	5	-82,76%
	R	101	459,160	16/02/2012	0	0	0	1	1	1	0	0	0	13	1200,00%
	R	101	459,540	16/02/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	2	2	-33,33%
	R	101	470,640	01/12/2011	1	3	0	2	27	0	1	0	4	8	-70,37%
	R	101	470,380	01/12/2011	1	0	1	3	22	1	1	0	1	18	-18,18%
	R	101	473,840	16/02/2012	0	1	0	1	5	0	0	1	6	12	140,00%
	R	101	478,360	22/03/2012	0	2	0	7	15	0	1	1	2	12	-20,00%
	R	101	502,180	01/12/2011	0	0	2	2	14	0	1	0	0	4	-71,43%
	R	101	506,880	01/12/2011	0	2	1	5	19	0	2	0	6	14	-26,32%

	R	101	517,820	01/12/2011	0	1	0	2	6	0	1	0	3	7	16,67%
	R	101	531,480	01/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	532,140	01/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	532,400	01/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	541,720	01/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	541,720	01/12/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	545,580	16/02/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	545,160	16/02/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	R	101	568,160	22/03/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	568,880	22/03/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	356	28,600	29/08/2012	0	4	0	1	17	0	1	0	1	5	-70,59%
	R	356	160,000	28/08/2012	0	1	0	1	5	0	0	1	1	7	40,00%
	R	356	169,000	28/08/2012	0	0	0	0	0	1	1	0	0	17	-
	R	356	171,300	28/08/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	356	182,500	01/07/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	356	185,500	28/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	485,140	12/04/2012	0	1	0	2	6	0	5	0	3	23	283,33%
	R	101	485,140	12/04/2012	0	1	0	2	6	0	5	0	3	23	283,33%
	R	101	510,880	12/04/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	2	6	500,00%
	R	101	511,340	12/04/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	3	7	600,00%
	R	101	422,500	20/06/2012	0	2	1	3	17	0	3	0	2	14	-17,65%
	R	101	432,760	17/10/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	3	7	600,00%
	R	101	433,360	18/10/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	3	3	200,00%
	R	101	455,220	15/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	101	455,380	15/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	101	456,180	17/10/2012	0	3	0	2	14	0	1	1	0	10	-28,57%
	R	101	476,700	02/10/2012	0	4	0	5	21	0	2	1	7	21	0,00%
	R	101	476,940	02/10/2012	0	4	0	5	21	0	2	1	7	21	0,00%
	R	465	8,500	20/12/2012	0	4	3	7	41	0	0	0	1	1	-97,56%
	R	465	10,000	26/03/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	0	0	-100,00%
Subtotal					**6**	**74**	**21**	**182**	**682**	**6**	**67**	**20**	**139**	**605**	**-12,73%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
RN	B	101	109,500	28/08/2011	0	6	0	10	34	0	5	2	8	40	17,65%
	B	101	109,100	04/09/2011	0	4	0	17	33	0	5	2	9	41	24,24%
	B	101	82,140	17/08/2011	0	5	2	15	47	1	0	1	8	27	-42,55%
	B	101	82,100	17/08/2011	0	5	2	16	48	1	1	1	8	31	-35,42%
	B	101	81,230	17/08/2011	0	4	2	7	35	1	3	0	6	31	-11,43%
	B	101	81,200	17/08/2011	0	4	2	8	36	1	4	0	7	36	0,00%
	B	226	3,335	31/07/2011	0	3	0	4	16	0	6	0	4	28	75,00%
	B	226	2,935	31/07/2011	0	2	0	6	14	0	7	0	4	32	128,57%
	B	101	84,100	13/02/2012	1	2	5	22	73	0	5	0	13	33	-54,79%
	B	101	84,100	13/02/2012	1	2	5	22	73	0	5	0	13	33	-54,79%
	B	304	300,700	15/06/2012	0	1	0	0	4	0	2	0	1	9	125,00%
	B	110	47,370	28/02/2012	0	14	2	8	76	0	10	1	9	55	-27,63%
	B	101	115,900	31/05/2012	1	2	0	1	22	0	2	0	1	9	-59,09%
	B	304	300,100	15/06/2012	0	2	0	1	9	1	2	0	4	25	177,78%
	B	406	97,130	05/06/2012	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	406	97,850	08/06/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	406	145,660	18/09/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	406	146,850	18/04/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	427	55,660	01/05/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	110	1,300	23/11/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	B	226	83,600	22/01/2013	0	0	0	0	0	0	3	0	0	12	-
	B	304	194,430	29/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	110	25,000	14/05/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	226	246,950	13/06/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	226	337,800	20/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	405	155,000	30/05/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	427	96,880	25/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	427	102,600	25/04/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	406	4,700	29/01/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	101	143,500	30/04/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	101	105,000	25/08/2013	0	3	1	10	28	0	5	1	10	36	28,57%

	B	101	105,050	25/08/2013	0	3	1	7	25	0	3	1	6	24	-4,00%
	R	101	160,000	28/08/2011	1	1	0	3	20	0	0	1	1	7	-65,00%
	R	101	149,000	28/08/2011	0	0	0	0	0	2	0	0	5	31	-
	R	101	123,620	28/08/2011	0	2	1	9	23	0	1	0	2	6	-73,91%
	R	101	123,600	28/08/2011	0	2	1	9	23	0	1	0	2	6	-73,91%
	R	101	103,500	03/11/2011	0	11	0	21	65	2	6	2	32	94	44,62%
	R	427	57,520	04/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	427	29,720	23/05/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	427	28,320	24/01/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	427	0,500	25/02/2013	0	0	0	2	2	0	3	0	2	14	600,00%
	R	226	28,200	18/06/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	304	110,500	27/12/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	160,000	12/01/2013	0	0	1	1	7	1	1	0	0	17	142,86%
	R	101	163,100	25/01/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	163,300	12/01/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	304	150,500	23/05/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	125,600	11/01/2013	0	3	2	4	28	0	1	1	4	14	-50,00%
	R	101	6,080	29/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	101	58,080	24/12/2012	1	1	0	0	17	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	68,880	22/01/2013	0	3	0	1	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	143,000	12/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	103,300	17/01/2013	2	5	2	24	82	0	3	0	14	26	-68,29%
	R	101	107,200	23/05/2014	1	7	1	33	80	1	11	1	38	101	26,25%
	R	406	149,480	30/05/2014	0	2	1	0	14	1	2	0	0	21	50,00%
	S	406	168,300	10/09/2011	0	2	0	3	11	0	1	0	0	4	-63,64%
	S	110	47,070	26/08/2011	0	7	1	13	47	0	9	0	8	44	-6,38%
	S	101	99,800	01/11/2011	0	21	0	77	161	2	8	1	74	138	-14,29%
	S	101	99,800	01/11/2011	0	21	0	77	161	2	8	1	74	138	-14,29%
	S	101	99,800	27/10/2011	0	21	0	77	161	2	8	1	74	138	-14,29%
	S	101	99,800	27/10/2011	0	21	0	77	161	2	8	1	74	138	-14,29%
	S	101	101,740	20/11/2011	2	17	1	55	155	0	12	3	50	116	-25,16%
	S	101	101,700	20/11/2011	2	17	1	56	156	0	12	3	50	116	-25,64%
	S	406	170,300	13/02/2012	0	0	0	1	1	0	3	0	1	13	1200,00%
	S	406	170,300	13/02/2012	0	0	0	1	1	0	3	0	1	13	1200,00%

	S	101	82,800	02/02/2012	1	6	3	38	93	0	7	2	22	62	-33,33%
	S	110	48,150	09/03/2012	0	13	0	13	65	0	10	0	10	50	-23,08%
	S	110	48,200	09/03/2012	0	14	0	14	70	0	10	0	11	51	-27,14%
	S	101	107,750	16/02/2012	0	12	1	18	72	1	3	0	19	44	-38,89%
	S	101	107,700	16/02/2012	0	12	3	22	88	1	4	0	21	50	-43,18%
	S	101	108,400	16/02/2012	0	5	0	10	30	0	5	1	10	36	20,00%
	S	101	108,350	16/02/2012	0	5	0	10	30	0	5	1	9	35	16,67%
	S	226	2,250	31/07/2012	1	4	1	5	40	0	3	0	8	20	-50,00%
	S	226	2,200	31/07/2012	1	4	1	5	40	0	3	0	8	20	-50,00%
	S	101	108,050	16/02/2012	0	7	0	12	40	0	4	1	8	30	-25,00%
	S	101	108,000	16/02/2012	0	7	0	12	40	0	4	1	10	32	-20,00%
	S	226	177,750	17/01/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	S	226	177,700	17/01/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	S	405	77,050	29/11/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	S	405	1,940	31/08/2012	0	3	1	6	24	0	9	2	3	51	112,50%
	S	405	1,900	31/08/2012	0	3	2	6	30	0	9	2	3	51	70,00%
	S	405	0,500	31/08/2012	0	10	1	4	50	0	3	0	2	14	-72,00%
	S	405	0,460	31/08/2012	0	8	1	3	41	0	2	0	2	10	-75,61%
	S	405	151,900	21/12/2012	0	2	1	0	14	0	2	0	3	11	-21,43%
	S	405	150,940	24/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	S	405	150,900	24/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	S	405	150,700	24/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	S	405	150,660	24/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	S	304	36,170	24/11/2012	0	10	0	4	44	0	10	1	13	59	34,09%
	S	304	37,670	31/08/2012	1	5	0	3	36	0	4	0	10	26	-27,78%
	S	110	48,500	31/08/2012	0	12	1	15	69	0	3	0	9	21	-69,57%
	S	427	99,480	30/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	S	427	100,500	30/04/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	S	110	45,300	30/05/2013	0	2	0	4	12	0	2	1	2	16	33,33%
	S	101	124,250	22/08/2013	0	1	0	4	8	0	2	0	1	9	12,50%
	S	101	124,300	22/08/2013	0	1	0	4	8	0	2	0	1	9	12,50%
Subtotal					**17**	**378**	**50**	**917**	**2950**	**22**	**280**	**36**	**808**	**2430**	**-21,40%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
RO	B	364	515,800	04/07/2012	0	4	0	5	21	0	4	0	6	22	4,76%
	B	364	515,830	21/06/2012	0	4	0	5	21	0	4	0	6	22	4,76%
	B	364	712,000	20/06/2012	0	16	1	25	95	0	1	2	8	24	-74,74%
	B	364	712,000	20/06/2012	0	16	1	25	95	0	1	2	8	24	-74,74%
	B	364	712,010	20/06/2012	0	16	1	25	95	0	1	2	8	24	-74,74%
	B	364	712,010	20/06/2012	0	16	1	25	95	0	1	2	8	24	-74,74%
	B	364	198,000	17/11/2012	0	8	3	3	53	0	4	1	4	26	-50,94%
	B	364	198,030	17/11/2012	0	5	3	2	40	0	4	1	3	25	-37,50%
	B	364	238,800	16/11/2012	0	5	0	2	22	0	2	0	4	12	-45,45%
	B	364	238,860	07/12/2012	0	4	0	2	18	0	2	0	3	11	-38,89%
	B	364	384,000	26/11/2012	0	2	0	1	9	0	1	0	2	6	-33,33%
	B	364	384,040	07/12/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	2	6	50,00%
	B	364	424,000	07/12/2012	0	7	0	4	32	0	8	0	7	39	21,88%
	B	364	424,040	07/12/2012	0	7	0	4	32	0	8	0	7	39	21,88%
	B	364	224,450	21/05/2014	0	4	0	2	18	0	1	0	1	5	-72,22%
	B	364	224,690	21/05/2014	0	3	0	1	13	0	1	0	0	4	-69,23%
	B	364	343,350	22/05/2014	0	16	3	7	89	0	12	0	9	57	-35,96%
	B	364	343,350	22/05/2014	0	16	3	7	89	0	12	0	9	57	-35,96%
	B	364	343,380	22/05/2014	0	16	3	7	89	0	12	0	9	57	-35,96%
	R	364	603,500	21/06/2012	0	1	0	0	4	0	2	0	1	9	125,00%
	R	364	603,510	21/06/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	R	364	692,000	09/05/2012	0	4	0	1	17	0	0	0	1	1	-94,12%
	R	364	692,010	09/05/2012	0	4	0	1	17	0	0	0	1	1	-94,12%
	R	364	154,000	17/11/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	154,010	17/11/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	193,800	17/11/2012	0	2	0	3	11	0	2	0	2	10	-9,09%
	R	364	193,810	17/11/2012	0	2	0	3	11	0	2	0	2	10	-9,09%
	R	364	202,000	17/11/2012	0	0	0	0	0	0	2	0	3	11	-
	R	364	202,010	17/11/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	3	7	-
	R	364	236,000	16/11/2012	0	11	3	7	69	0	11	2	4	60	-13,04%

	R	364	236,050	16/11/2012	0	11	3	5	67	0	10	2	3	55	-17,91%
	R	364	239,000	16/11/2012	0	3	0	2	14	1	2	0	4	25	78,57%
	R	364	239,010	16/11/2012	0	3	0	1	13	1	2	0	4	25	92,31%
	R	364	304,400	16/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	304,410	16/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	364	307,200	16/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	4	4	300,00%
	R	364	307,210	16/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	4	4	300,00%
	R	364	348,000	07/12/2012	0	1	1	2	12	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	348,010	07/12/2012	0	1	1	2	12	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	387,700	14/02/2013	1	1	0	3	20	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	387,800	14/02/2013	1	1	0	3	20	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	513,500	06/12/2012	0	0	0	5	5	1	4	0	3	32	540,00%
	R	364	513,510	06/12/2012	0	0	0	3	3	0	3	0	2	14	366,67%
	R	364	515,000	06/12/2012	0	6	1	5	35	1	5	0	6	39	11,43%
	R	364	515,010	06/12/2012	0	6	1	5	35	1	5	0	6	39	11,43%
	R	364	577,300	08/12/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	577,310	07/12/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	364	340,070	21/05/2014	0	8	0	10	42	0	4	1	4	26	-38,10%
	R	364	340,220	22/05/2014	0	9	0	10	46	0	4	1	4	26	-43,48%
	R	364	341,500	26/05/2014	0	21	5	15	129	0	14	1	8	70	-45,74%
	R	364	341,600	26/05/2014	0	12	4	10	82	0	11	1	5	55	-32,93%
	R	364	434,700	23/05/2014	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
Subtotal					**2**	**276**	**38**	**252**	**1610**	**5**	**166**	**18**	**178**	**1015**	**-58,62%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
RS	B	158	309,500	09/02/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	158	309,690	09/02/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	158	332,112	04/10/2012	1	4	0	3	32	0	4	0	1	17	-46,88%
	B	158	332,164	05/10/2012	1	4	0	3	32	0	4	0	1	17	-46,88%
	B	287	235,901	29/09/2011	0	2	1	3	17	0	5	0	6	26	52,94%
	B	287	236,000	29/09/2011	0	2	1	3	17	0	5	0	6	26	52,94%
	B	287	241,992	04/10/2012	1	4	0	17	46	1	2	1	12	39	-15,22%
	B	287	242,050	04/10/2012	0	4	0	18	34	1	3	1	13	44	29,41%
	B	287	244,600	09/02/2012	0	3	0	6	18	0	4	1	9	31	72,22%
	B	287	244,622	09/02/2012	0	2	0	5	13	0	3	0	8	20	53,85%
	B	287	250,164	05/10/2012	0	5	1	1	27	0	3	0	6	18	-33,33%
	B	287	250,168	05/10/2012	0	5	1	1	27	0	3	0	6	18	-33,33%
	B	386	412,798	01/11/2012	0	2	0	2	10	0	1	0	0	4	-60,00%
	B	386	412,798	01/11/2012	0	2	0	2	10	0	1	0	0	4	-60,00%
	B	386	412,799	01/11/2012	0	2	0	2	10	0	1	0	0	4	-60,00%
	B	386	412,799	25/10/2012	0	2	0	2	10	0	1	0	0	4	-60,00%
	B	386	434,806	12/10/2011	0	5	0	6	26	0	4	0	5	21	-19,23%
	B	386	434,806	12/10/2011	0	5	0	6	26	0	4	0	5	21	-19,23%
	B	392	292,960	09/10/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	392	293,040	10/10/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	392	342,780	08/02/2012	0	1	1	0	10	0	0	0	1	1	-90,00%
	B	392	342,880	08/02/2012	0	1	1	0	10	0	0	0	1	1	-90,00%
	B	392	348,000	08/02/2012	1	5	1	20	59	0	4	1	6	28	-52,54%
	B	392	348,001	08/02/2012	1	5	1	19	58	0	4	1	5	27	-53,45%
	B	471	536,800	19/11/2011	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	471	536,845	19/11/2011	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	471	508,008	19/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	471	553,102	19/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	471	650,000	17/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	471	692,401	17/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

	B	285	448,000	09/03/2012	1	0	0	2	15	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	285	448,125	09/03/2012	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	158	154,400	14/09/2012	0	3	0	2	14	0	0	1	2	8	-42,86%
	B	158	196,500	01/05/2013	0	0	0	6	6	0	2	0	3	11	83,33%
	B	158	196,530	09/10/2012	0	0	0	3	3	0	0	0	2	2	-33,33%
	B	158	197,860	27/03/2014	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	158	197,860	27/03/2014	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	158	198,400	14/09/2012	0	1	0	6	10	0	0	0	2	2	-80,00%
	B	158	198,600	15/09/2012	0	1	0	6	10	0	0	0	2	2	-80,00%
	B	285	461,200	15/09/2012	1	2	0	11	32	1	2	0	0	21	-34,38%
	B	285	461,220	15/09/2012	1	2	0	11	32	1	2	0	0	21	-34,38%
	B	285	487,700	13/09/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	285	487,920	13/09/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	386	32,500	20/09/2012	0	2	2	2	22	0	5	0	3	23	4,55%
	B	386	32,600	20/09/2012	0	2	2	2	22	0	1	0	3	7	-68,18%
	B	386	435,023	27/09/2012	0	4	0	8	24	0	3	0	8	20	-16,67%
	B	386	435,023	11/10/2012	0	4	0	8	24	0	3	0	8	20	-16,67%
	B	158	561,500	20/11/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	B	158	561,980	25/01/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	158	565,710	21/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	158	565,710	24/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	287	397,500	24/01/2013	0	0	0	2	2	0	1	0	3	7	250,00%
	B	287	397,700	12/01/2013	0	0	0	2	2	0	1	0	3	7	250,00%
	B	290	372,600	22/11/2012	0	0	1	4	10	0	0	1	0	6	-40,00%
	B	290	372,610	05/12/2012	0	0	1	4	10	0	0	1	0	6	-40,00%
	B	290	418,995	05/12/2012	0	0	0	2	2	0	1	0	2	6	200,00%
	B	293	251,560	18/10/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	293	251,600	18/10/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	285	196,876	24/11/2012	0	1	1	2	12	0	1	0	3	7	-41,67%
	B	285	197,292	24/11/2012	0	1	1	2	12	0	3	0	3	15	25,00%
	B	285	273,164	08/11/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	B	285	273,164	08/11/2012	0	1	0	0	4	0	1	0	0	4	0,00%
	B	386	50,400	29/08/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	-50,00%
	B	386	70,400	09/02/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

	B	386	70,400	19/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	386	132,000	04/04/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	386	131,985	04/04/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	468	64,050	01/03/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	468	64,050	01/03/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	468	102,800	21/05/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	468	102,900	21/05/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	472	156,470	21/12/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	1	1	-83,33%
	B	472	156,500	21/12/2012	0	1	0	2	6	0	0	0	1	1	-83,33%
	B	472	167,850	21/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	472	167,900	21/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	153	15,055	06/02/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	153	15,100	06/02/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	153	46,800	06/02/2013	0	4	0	14	30	0	3	0	9	21	-30,00%
	B	153	47,200	29/05/2014	0	3	0	5	17	1	3	0	8	33	94,12%
	B	153	50,900	15/02/2013	0	3	3	13	43	0	3	0	9	21	-51,16%
	B	153	50,900	15/02/2013	0	3	3	13	43	0	3	0	9	21	-51,16%
	B	285	198,510	08/02/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	3	3	-62,50%
	B	285	198,955	08/02/2013	0	1	1	0	10	0	1	0	3	7	-30,00%
	B	290	393,625	21/03/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	290	393,670	21/03/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	153	1,020	05/04/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	153	1,100	14/06/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	153	4,220	14/06/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	153	4,270	14/06/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	290	577,500	14/08/2013	0	0	0	2	2	0	1	0	0	4	100,00%
	B	290	724,700	14/08/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	293	338,100	20/11/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	293	338,258	20/11/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	472	521,950	18/09/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	472	522,320	18/09/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	472	538,240	18/09/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	472	576,610	14/08/2013	0	3	0	3	15	0	2	1	1	15	0,00%
	B	472	576,614	18/09/2013	0	3	0	3	15	0	2	1	1	15	0,00%

	B	116	193,780	25/04/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	116	193,885	25/04/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	116	197,200	25/04/2014	0	2	0	3	11	0	0	0	2	2	-81,82%
	B	116	197,650	25/04/2014	0	2	0	2	10	0	0	0	3	3	-70,00%
	B	153	604,986	27/11/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	153	605,300	27/11/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	153	613,420	27/11/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	153	613,620	27/11/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	293	1,100	13/05/2014	0	1	0	4	8	0	2	0	2	10	25,00%
	B	293	1,250	03/12/2013	0	3	0	3	15	0	3	0	1	13	-13,33%
	B	293	2,450	13/05/2014	0	2	0	12	20	0	2	0	3	11	-45,00%
	B	293	2,715	03/12/2013	0	3	0	16	28	0	0	0	2	2	-92,86%
	B	293	3,320	13/05/2014	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	293	3,890	03/12/2013	1	2	0	4	25	0	1	0	2	6	-76,00%
	R	153	383,450	07/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	153	384,000	07/08/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	287	238,830	29/09/2011	0	1	0	1	5	1	4	0	5	34	580,00%
	R	287	238,831	29/09/2011	0	1	0	1	5	1	4	0	5	34	580,00%
	R	386	428,689	11/10/2011	0	1	0	3	7	0	0	0	3	3	-57,14%
	R	386	428,795	11/10/2011	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3	0,00%
	R	386	439,170	11/10/2011	0	0	0	4	4	0	3	0	1	13	225,00%
	R	386	439,210	11/10/2011	0	0	0	4	4	0	3	0	1	13	225,00%
	R	392	196,200	16/02/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	392	196,201	16/02/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	392	246,772	16/02/2012	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	R	392	246,773	16/02/2012	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	-
	R	392	314,000	15/02/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	392	314,001	15/02/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	471	587,011	18/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	471	587,010	18/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	471	672,500	18/11/2011	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	R	471	672,501	18/11/2011	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	-
	R	471	689,350	17/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	471	689,351	17/11/2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

	R	158	194,000	14/09/2012	0	0	0	2	2	0	1	0	1	5	150,00%
	R	285	433,400	14/09/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	285	433,490	14/09/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	285	524,800	13/09/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	1	1	-75,00%
	R	285	525,050	13/09/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	2	2	-60,00%
	R	386	4,200	28/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	386	4,665	28/03/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	R	392	665,850	19/12/2012	0	0	1	1	7	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	392	666,150	06/04/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	158	474,400	14/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	158	474,400	14/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	158	559,700	15/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	293	178,250	17/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	293	178,370	17/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	285	218,308	12/12/2012	0	3	0	0	12	0	1	0	3	7	-41,67%
	R	285	218,668	12/12/2012	0	3	0	0	12	0	1	0	2	6	-50,00%
	R	285	509,051	23/11/2012	2	0	0	0	26	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	285	509,900	28/11/2012	3	1	0	1	44	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	287	282,091	26/02/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	287	282,625	06/12/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	287	330,243	23/11/2012	0	2	0	2	10	0	0	0	3	3	-70,00%
	R	287	330,353	23/11/2012	0	2	0	3	11	0	0	0	3	3	-72,73%
	R	287	354,950	12/04/2013	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	153	49,900	06/02/2013	0	3	0	4	16	1	1	0	2	19	18,75%
	R	153	49,900	06/02/2013	0	3	0	4	16	1	1	0	2	19	18,75%
	R	293	439,550	15/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	293	439,550	15/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	472	481,200	16/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	472	484,230	16/05/2014	0	0	0	0	0	1	1	0	0	17	-
	R	472	567,650	16/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	472	579,120	14/08/2013	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	472	585,140	16/05/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	472	647,360	18/09/2013	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	5,980	28/11/2013	1	0	1	0	19	0	0	1	0	6	-68,42%

	R	101	6,020	28/11/2013	1	1	1	0	23	0	0	1	0	6	-73,91%
	R	101	9,330	27/11/2013	0	1	1	3	13	0	0	0	2	2	-84,62%
	R	101	23,670	11/10/2013	0	1	0	3	7	0	2	1	3	17	142,86%
	R	101	23,700	11/10/2013	0	1	0	3	7	0	2	1	3	17	142,86%
	R	101	33,180	27/11/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	33,770	10/10/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	R	101	62,672	27/11/2013	0	3	0	3	15	0	0	0	3	3	-80,00%
	R	101	85,700	10/10/2013	0	2	1	1	15	0	0	0	2	2	-86,67%
	R	101	86,500	10/10/2013	0	1	1	4	14	0	0	0	3	3	-78,57%
	R	471	614,005	30/05/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
Subtotal					**17**	**182**	**30**	**391**	**1520**	**12**	**142**	**14**	**269**	**1077**	**-41,13%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
SC	B	282	339,600	07/03/2012	0	2	0	1	9	0	0	0	2	2	-77,78%
	B	282	339,700	07/03/2012	0	4	0	1	17	0	0	0	2	2	-88,24%
	B	282	366,650	07/03/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	282	366,661	07/03/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	101	297,000	21/04/2012	0	1	0	4	8	1	2	0	3	24	200,00%
	B	101	360,500	21/04/2012	0	4	0	1	17	0	3	0	3	15	-11,76%
	B	101	360,510	21/04/2012	0	4	0	1	17	0	3	0	3	15	-11,76%
	B	101	413,667	26/01/2012	0	13	1	12	70	0	13	0	12	64	-8,57%
	B	101	413,810	26/01/2012	0	10	1	12	58	0	12	0	10	58	0,00%
	B	470	36,000	04/01/2012	2	4	0	0	42	0	0	0	4	4	-90,48%
	B	470	37,200	04/01/2012	1	7	0	8	49	0	4	0	4	20	-59,18%
	B	470	39,500	04/01/2012	0	0	1	2	8	0	2	0	0	8	0,00%
	B	470	127,150	22/03/2012	1	1	0	8	25	1	4	0	7	36	44,00%
	B	470	139,050	23/03/2012	3	3	0	1	52	0	3	0	4	16	-69,23%
	B	470	140,300	21/03/2012	1	15	1	22	101	1	4	1	20	55	-45,54%
	B	470	2,600	02/04/2012	3	4	2	2	69	3	4	0	0	55	-20,29%
	B	470	58,000	24/04/2012	0	17	0	27	95	0	8	1	19	57	-40,00%
	B	470	73,000	22/03/2012	0	9	1	7	49	0	4	1	5	27	-44,90%
	B	470	142,000	21/03/2012	1	5	4	15	72	0	4	0	12	28	-61,11%

	B	470	143,000	03/04/2012	1	8	0	14	59	0	4	0	13	29	-50,85%
	B	470	89,700	16/04/2014	0	6	0	2	26	0	2	0	2	10	-61,54%
	B	470	91,000	12/04/2012	1	7	0	5	46	0	1	0	4	8	-82,61%
	B	470	99,500	12/04/2012	0	3	4	18	54	0	7	1	19	53	-1,85%
	B	470	101,200	12/04/2012	0	1	0	3	7	0	2	0	4	12	71,43%
	B	470	176,300	19/04/2012	0	3	0	12	24	0	3	0	12	24	0,00%
	B	470	100,500	20/04/2012	0	4	1	12	34	0	2	0	17	25	-26,47%
	B	470	175,200	13/04/2012	0	6	0	7	31	0	5	0	6	26	-16,13%
	B	101	296,980	21/04/2012	0	1	0	3	7	0	2	0	2	10	42,86%
	B	101	360,470	21/04/2012	0	2	0	0	8	0	2	0	3	11	37,50%
	B	101	360,540	21/04/2012	0	4	0	1	17	0	3	0	3	15	-11,76%
	B	101	335,800	02/06/2012	0	18	2	32	116	0	6	0	14	38	-67,24%
	B	101	336,100	02/06/2012	0	8	1	10	48	0	10	0	12	52	8,33%
	B	101	336,100	02/06/2012	0	8	1	10	48	0	10	0	12	52	8,33%
	B	101	336,900	02/06/2012	0	8	0	9	41	0	11	0	16	60	46,34%
	B	101	336,900	30/05/2012	0	8	0	9	41	0	11	0	16	60	46,34%
	B	101	336,900	02/06/2012	0	8	0	9	41	0	11	0	16	60	46,34%
	B	101	336,900	30/05/2012	0	8	0	9	41	0	11	0	16	60	46,34%
	B	153	66,100	15/06/2012	0	1	0	2	6	0	3	0	2	14	133,33%
	B	153	100,440	18/08/2012	0	3	0	0	12	0	0	0	3	3	-75,00%
	B	282	22,400	08/08/2012	0	0	0	0	0	0	3	0	8	20	-
	B	282	21,000	07/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	-
	B	280	58,300	01/09/2012	0	4	3	13	47	0	6	1	12	42	-10,64%
	B	280	7,300	29/08/2012	0	7	0	1	29	0	1	0	6	10	-65,52%
	B	280	24,600	03/08/2012	0	6	0	4	28	0	2	0	4	12	-57,14%
	B	280	26,700	30/08/2012	0	3	0	2	14	0	1	1	2	12	-14,29%
	B	280	28,500	30/08/2012	1	4	0	6	35	0	7	0	5	33	-5,71%
	B	280	52,600	01/09/2012	0	11	1	7	57	0	8	0	8	40	-29,82%
	B	280	67,500	13/11/2012	0	9	0	13	49	0	9	1	2	44	-10,20%
	B	280	81,700	04/10/2012	0	1	0	4	8	0	2	0	2	10	25,00%
	B	470	62,250	13/06/2012	1	4	0	12	41	0	7	0	8	36	-12,20%
	B	470	125,000	14/06/2012	0	0	0	12	12	0	2	0	7	15	25,00%
	B	470	132,000	18/10/2012	0	3	0	5	17	0	2	1	9	23	35,29%
	B	282	604,900	24/07/2012	0	1	0	1	5	0	3	0	1	13	160,00%

	B	282	279,900	05/09/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	282	485,900	07/11/2012	0	4	1	3	25	1	1	0	2	19	-24,00%
	B	282	485,930	07/11/2012	0	4	1	3	25	1	1	0	2	19	-24,00%
	B	282	605,200	24/07/2012	0	1	0	1	5	0	2	0	1	9	80,00%
	B	470	35,000	15/08/2012	1	3	0	3	28	0	3	0	4	16	-42,86%
	B	280	86,900	04/10/2012	0	1	0	0	4	0	2	0	0	8	100,00%
	B	280	126,300	19/10/2012	0	4	0	8	24	0	2	0	1	9	-62,50%
	B	280	127,900	01/11/2013	0	10	0	8	48	0	9	1	17	59	22,92%
	B	280	167,200	19/10/2012	0	3	1	1	19	0	1	0	1	5	-73,68%
	B	282	380,830	07/12/2012	0	3	0	4	16	0	0	0	4	4	-75,00%
	B	282	380,880	07/12/2012	0	3	0	4	16	0	0	0	4	4	-75,00%
	B	282	546,994	30/11/2013	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	282	546,755	30/11/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	282	338,025	06/12/2012	0	0	0	4	4	0	0	0	4	4	0,00%
	B	282	338,700	06/12/2012	0	0	0	4	4	0	0	0	2	2	-50,00%
	B	282	365,085	07/12/2012	0	1	0	1	5	0	1	0	0	4	-20,00%
	B	282	365,285	07/12/2012	0	1	0	1	5	0	1	0	0	4	-20,00%
	B	282	406,150	17/04/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	282	433,530	28/08/2013	0	3	0	7	19	0	0	0	3	3	-84,21%
	B	282	434,110	28/08/2013	0	3	0	6	18	0	0	0	4	4	-77,78%
	B	282	457,835	07/12/2012	0	3	0	1	13	0	0	0	2	2	-84,62%
	B	282	458,012	07/12/2012	1	2	0	1	22	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	101	275,841	14/11/2012	1	1	0	1	18	0	1	0	0	4	-77,78%
	B	101	275,861	14/11/2012	1	1	0	1	18	0	1	0	0	4	-77,78%
	B	101	432,500	14/12/2012	0	2	0	5	13	0	3	0	6	18	38,46%
	B	101	432,500	14/12/2012	0	2	0	5	13	0	3	0	6	18	38,46%
	B	282	214,590	27/11/2013	0	0	0	4	4	0	1	0	1	5	25,00%
	B	282	214,590	27/11/2013	0	0	0	4	4	0	1	0	1	5	25,00%
	B	101	391,660	24/10/2013	0	2	0	1	9	0	2	0	0	8	-11,11%
	B	101	391,700	24/10/2013	0	2	0	1	9	0	2	0	0	8	-11,11%
	B	470	159,830	26/04/2012	4	7	0	5	85	0	3	0	7	19	-77,65%
	B	470	160,280	18/07/2013	0	4	0	7	23	0	0	0	4	4	-82,61%
	B	282	17,000	19/12/2013	1	13	0	10	75	1	9	1	10	65	-13,33%
	B	470	141,140	20/05/2014	0	4	0	47	63	0	4	0	26	42	-33,33%

	B	470	59,100	09/05/2013	0	2	2	15	35	0	10	1	20	66	88,57%
	B	280	166,200	15/08/2012	0	0	1	0	6	0	2	0	1	9	50,00%
	B	282	32,200	08/08/2012	1	5	0	1	34	0	4	1	4	26	-23,53%
	R	101	291,250	13/12/2011	0	3	0	0	12	0	1	0	0	4	-66,67%
	R	101	336,000	13/12/2011	0	10	1	27	73	0	12	0	12	60	-17,81%
	R	101	366,100	10/02/2012	0	1	0	3	7	1	1	0	2	19	171,43%
	R	470	3,930	30/04/2012	2	4	0	5	47	0	4	1	1	23	-51,06%
	R	470	7,000	02/04/2012	0	0	0	0	0	0	4	0	5	21	-
	R	470	65,000	01/04/2012	3	15	1	12	117	1	6	0	8	45	-61,54%
	R	470	65,001	03/04/2012	3	14	1	12	113	1	6	0	8	45	-60,18%
	R	470	66,900	01/04/2012	1	7	1	11	58	0	8	3	13	63	8,62%
	R	470	123,560	17/08/2012	2	1	0	6	36	0	1	0	5	9	-75,00%
	R	470	123,561	17/08/2012	2	1	0	6	36	0	1	0	5	9	-75,00%
	R	470	249,600	13/04/2012	0	2	0	0	8	0	2	0	0	8	0,00%
	R	470	292,000	16/04/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	470	151,500	17/08/2012	1	0	0	3	16	0	2	0	2	10	-37,50%
	R	470	159,830	26/04/2012	4	7	0	5	85	0	3	0	7	19	-77,65%
	R	470	170,250	22/12/2012	0	5	0	0	20	0	1	0	4	8	-60,00%
	R	158	134,500	23/03/2013	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	282	0,600	10/04/2013	0	17	1	27	101	1	14	2	33	114	12,87%
	R	282	24,770	02/04/2012	0	4	0	2	18	0	5	0	2	22	22,22%
	R	282	44,000	09/08/2012	0	2	0	1	9	0	2	0	2	10	11,11%
	R	282	3,400	01/02/2013	0	22	0	47	135	0	19	1	39	121	-10,37%
	R	282	3,401	01/02/2013	0	18	0	34	106	0	15	1	37	103	-2,83%
	R	282	32,200	08/08/2012	1	5	0	1	34	0	4	1	4	26	-23,53%
	R	282	79,560	23/05/2013	0	2	0	4	12	0	3	0	0	12	0,00%
	R	282	103,500	30/08/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	280	10,500	30/08/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	280	14,350	30/08/2012	1	3	0	1	26	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	280	43,000	31/08/2012	0	2	0	2	10	0	2	0	0	8	-20,00%
	R	280	51,000	30/08/2012	1	15	0	7	80	0	2	0	4	12	-85,00%
	R	280	1,600	28/08/2012	0	0	0	1	1	1	0	0	1	14	1300,00%
	R	280	4,950	28/08/2012	0	8	3	6	56	0	1	0	2	6	-89,29%
	R	280	53,600	01/09/2012	0	10	1	3	49	0	3	0	2	14	-71,43%

	R	282	180,700	20/03/2013	0	1	0	3	7	0	0	0	2	2	-71,43%
	R	470	136,150	16/08/2012	0	5	0	1	21	0	4	1	7	29	38,10%
	R	153	58,700	28/08/2013	0	1	0	9	13	0	1	0	6	10	-23,08%
	R	153	59,267	28/08/2013	0	1	0	4	8	1	0	0	4	17	112,50%
	R	282	517,850	25/07/2012	0	2	1	2	16	0	0	0	3	3	-81,25%
	R	282	517,850	25/07/2012	0	2	1	2	16	0	0	0	3	3	-81,25%
	R	282	527,700	11/09/2012	0	4	0	4	20	0	1	0	3	7	-65,00%
	R	282	527,900	11/09/2012	0	4	0	4	20	0	1	1	2	12	-40,00%
	R	282	580,700	10/07/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	282	580,700	10/07/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	282	601,600	24/07/2012	0	4	0	1	17	0	1	0	3	7	-58,82%
	R	282	601,916	24/07/2012	0	4	0	1	17	0	1	0	3	7	-58,82%
	R	282	245,800	27/05/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	R	158	109,250	01/09/2012	0	1	0	0	4	0	0	0	2	2	-50,00%
	R	282	139,200	23/05/2013	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	R	282	221,800	18/10/2012	1	2	0	0	21	0	0	0	1	1	-95,24%
	R	282	418,300	12/03/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	1	1	-88,89%
	R	282	418,300	12/03/2013	0	2	0	1	9	0	0	0	1	1	-88,89%
	R	282	442,010	28/08/2013	0	4	0	4	20	0	3	0	6	18	-10,00%
	R	282	443,300	28/08/2013	0	1	0	2	6	0	1	0	1	5	-16,67%
	R	282	585,900	20/10/2012	0	3	0	2	14	0	2	0	1	9	-35,71%
	R	282	586,730	20/10/2012	0	2	0	4	12	0	2	0	2	10	-16,67%
	R	282	623,590	12/11/2012	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	282	623,920	12/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	100,00%
	R	282	632,300	06/11/2012	0	2	0	3	11	0	2	0	0	8	-27,27%
	R	282	639,320	06/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	282	639,340	06/11/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	282	380,200	07/12/2012	1	2	0	2	23	0	0	0	4	4	-82,61%
	R	282	448,400	28/08/2013	0	0	0	1	1	1	0	0	1	14	1300,00%
	R	282	448,700	28/08/2013	0	0	0	0	0	1	1	0	1	18	-
	R	282	610,770	20/11/2012	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	R	282	459,100	04/01/2013	0	6	0	1	25	0	3	0	3	15	-40,00%
	R	282	459,100	08/12/2012	0	2	1	1	15	1	2	0	1	22	46,67%
	R	282	168,010	06/11/2012	0	3	0	4	16	0	0	0	4	4	-75,00%

	R	282	207,800	06/12/2012	0	2	0	7	15	0	0	0	1	1	-93,33%
	R	101	259,617	01/02/2013	0	2	0	4	12	0	2	0	4	12	0,00%
	R	101	252,750	22/05/2014	0	3	0	1	13	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	351,080	26/10/2013	0	2	0	4	12	0	0	0	2	2	-83,33%
	R	101	351,640	17/12/2013	0	3	0	4	16	0	4	0	3	19	18,75%
	R	101	378,720	13/11/2013	0	1	0	2	6	0	1	0	0	4	-33,33%
	R	101	443,200	23/10/2013	0	1	0	0	4	0	2	0	1	9	125,00%
	R	101	458,220	03/12/2013	0	0	0	1	1	0	1	0	0	4	300,00%
	R	470	125,000	15/06/2012	0	0	0	12	12	0	2	0	7	15	25,00%
	R	101	437,180	21/05/2014	0	1	0	10	14	0	4	0	2	18	28,57%
	R	101	437,980	16/05/2014	0	2	0	3	11	0	1	0	8	12	9,09%
	R	101	443,994	17/05/2014	0	1	0	0	4	0	1	0	2	6	50,00%
	R	282	27,300	20/12/2013	0	3	0	2	14	0	2	0	1	9	-35,71%
Subtotal					**49**	**629**	**42**	**887**	**4292**	**18**	**468**	**23**	**814**	**3058**	**-40,35%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
SE	B	101	151,270	12/09/2012	0	3	0	6	18	0	4	2	4	32	77,78%
	B	101	151,910	12/09/2012	0	2	0	2	10	0	1	0	0	4	-60,00%
	B	101	175,670	19/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6	-
	B	101	183,730	20/09/2012	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	B	101	199,100	20/09/2012	1	0	0	0	13	0	3	1	1	19	46,15%
	B	235	4,470	08/11/2012	0	2	0	6	14	0	7	0	15	43	207,14%
	B	235	6,000	09/11/2012	1	8	2	16	73	0	7	0	15	43	-41,10%
	B	235	4,470	08/11/2012	0	2	0	6	14	0	7	0	15	43	207,14%
	B	235	6,000	09/11/2012	1	8	2	16	73	0	7	0	15	43	-41,10%
	R	101	86,750	01/09/2012	0	1	0	1	5	0	1	0	4	8	60,00%
	R	101	86,750	01/09/2012	0	1	0	1	5	0	1	0	4	8	60,00%
	R	101	90,500	18/09/2012	1	4	2	8	49	1	4	0	22	51	4,08%
	R	101	90,500	18/09/2012	1	4	2	8	49	1	4	0	22	51	4,08%
	R	101	91,700	06/09/2012	0	9	1	10	52	0	4	0	11	27	-48,08%
	R	101	92,000	06/09/2012	0	11	1	10	60	0	4	0	10	26	-56,67%

	R	101	153,050	29/09/2012	0	0	1	3	9	0	0	0	3	3	-66,67%
	R	101	153,050	29/09/2012	0	0	1	3	9	0	0	0	3	3	-66,67%
	R	101	166,920	11/10/2012	0	2	0	0	8	0	0	0	1	1	-87,50%
	R	235	12,215	27/09/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	235	26,500	05/10/2012	0	0	0	2	2	0	1	0	2	6	200,00%
	R	101	200,880	07/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	101	200,880	07/11/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	235	2,575	31/08/2012	2	7	2	4	70	0	5	0	13	33	-52,86%
	R	235	2,575	31/08/2012	2	7	2	4	70	0	5	0	13	33	-52,86%
	R	101	77,870	26/05/2014	1	1	0	1	18	0	1	0	2	6	-66,67%
	R	101	94,080	25/05/2014	0	5	1	4	30	0	0	0	4	4	-86,67%
	R	101	94,470	28/05/2014	0	5	0	3	23	0	0	0	4	4	-82,61%
	R	101	100,600	19/05/2014	0	3	0	0	12	0	0	0	1	1	-91,67%
	R	101	100,600	30/05/2014	0	3	0	0	12	0	0	0	1	1	-91,67%
	R	101	105,300	28/05/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	105,300	28/05/2014	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	178,900	23/05/2014	2	0	0	1	27	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	179,300	23/05/2014	1	0	0	1	14	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	101	184,300	24/05/2014	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6	-
Subtotal					**13**	**89**	**17**	**119**	**746**	**2**	**67**	**5**	**185**	**509**	**-46,56%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
SP	B	101	24,000	26/09/2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	101	45,100	26/09/2012	0	1	1	0	10	0	4	1	0	22	120,00%
	B	101	46,500	27/09/2012	0	2	0	0	8	1	0	1	1	20	150,00%
	B	101	47,200	27/09/2012	0	2	0	0	8	0	0	1	1	7	-12,50%
	B	101	49,400	27/09/2012	1	5	2	0	45	0	2	0	0	8	-82,22%
	B	101	50,700	28/09/2012	0	2	0	1	9	0	4	0	2	18	100,00%
	B	101	51,500	28/09/2012	0	5	0	2	22	0	2	3	4	30	36,36%
	B	101	52,000	27/09/2012	0	6	0	2	26	0	5	4	1	45	73,08%
	B	488	1,000	30/10/2012	0	3	1	5	23	0	3	0	4	16	-30,43%

	B	488	1,050	02/12/2012	0	3	1	5	23	0	2	0	3	11	-52,17%
	B	488	2,600	06/11/2012	0	12	2	4	64	0	3	0	4	16	-75,00%
	B	488	2,700	19/10/2012	0	11	3	3	65	0	3	1	4	22	-66,15%
	B	488	3,600	19/10/2012	0	7	1	3	37	2	3	2	5	55	48,65%
	B	488	3,700	19/10/2012	0	5	1	3	29	2	3	2	5	55	89,66%
	B	488	4,700	01/05/2013	0	3	0	3	15	0	2	0	0	8	-46,67%
	B	488	4,800	02/05/2013	0	3	0	3	15	0	3	0	0	12	-20,00%
	R	101	36,800	28/09/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	459	29,550	01/11/2012	0	3	1	2	20	0	0	0	0	0	-100,00%
Subtotal					**1**	**73**	**13**	**37**	**420**	**5**	**39**	**15**	**34**	**345**	**-21,74%**

UF	Tipo de Equipamento	BR	Km	Início de Operação	Período Anterior ao Início de Operação					Período Posterior ao Início de Operação					Variação
					Quantidade de Acidentes					Quantidade de Acidentes					
					(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	(F)	(V)	(P)	(D)	(S)	
TO	B	153	668,700	08/01/2013	0	6	0	3	27	0	2	0	2	10	-62,96%
	B	153	669,100	26/12/2012	0	1	0	5	9	1	2	0	2	23	155,56%
	B	153	669,390	26/12/2012	0	2	0	6	14	1	2	0	4	25	78,57%
	B	153	670,950	26/12/2012	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	B	153	671,250	26/12/2012	0	1	0	1	5	0	1	0	2	6	20,00%
	B	153	357,200	08/05/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	153	522,000	13/03/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	153	619,970	17/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
	B	153	668,340	26/12/2012	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0,00%
	B	153	137,340	09/03/2013	0	2	0	2	10	0	3	0	4	16	60,00%
	B	153	141,400	28/03/2013	0	4	1	5	27	0	1	0	1	5	-81,48%
	B	153	143,100	08/03/2013	1	6	0	5	42	0	3	0	0	12	-71,43%
	B	153	194,615	18/07/2013	0	1	1	0	10	0	0	0	3	3	-70,00%
	B	153	241,900	24/01/2013	2	1	0	0	30	1	0	0	3	16	-46,67%
	B	153	243,900	30/01/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%
	B	153	280,784	08/05/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	B	153	296,400	08/05/2013	0	1	0	0	4	0	1	0	1	5	25,00%
	B	226	1,730	10/03/2013	0	1	0	3	7	0	1	0	0	4	-42,86%
	B	226	39,830	10/03/2013	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	-100,00%

	B	226	69,862	10/03/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	1	1	-80,00%
	R	153	690,120	15/01/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	153	760,980	12/07/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	153	391,800	13/03/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
	R	153	451,100	17/01/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	153	554,600	22/04/2013	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	153	572,400	14/03/2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
	R	153	597,650	08/01/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	-
	R	153	137,600	23/05/2013	0	2	0	6	14	0	5	0	5	25	78,57%
	R	153	141,050	09/03/2013	0	5	0	5	25	0	3	1	1	19	-24,00%
	R	153	142,970	09/03/2013	1	6	0	5	42	0	3	0	0	12	-71,43%
	R	153	144,480	08/03/2013	0	2	1	5	19	0	2	1	3	17	-10,53%
	R	153	242,100	24/01/2013	2	1	0	0	30	1	0	0	4	17	-43,33%
	R	153	243,700	03/05/2013	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	-100,00%
	R	153	410,050	10/10/2013	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	-
Subtotal					**6**	**48**	**3**	**58**	**346**	**4**	**32**	**2**	**41**	**233**	**-48,50%**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

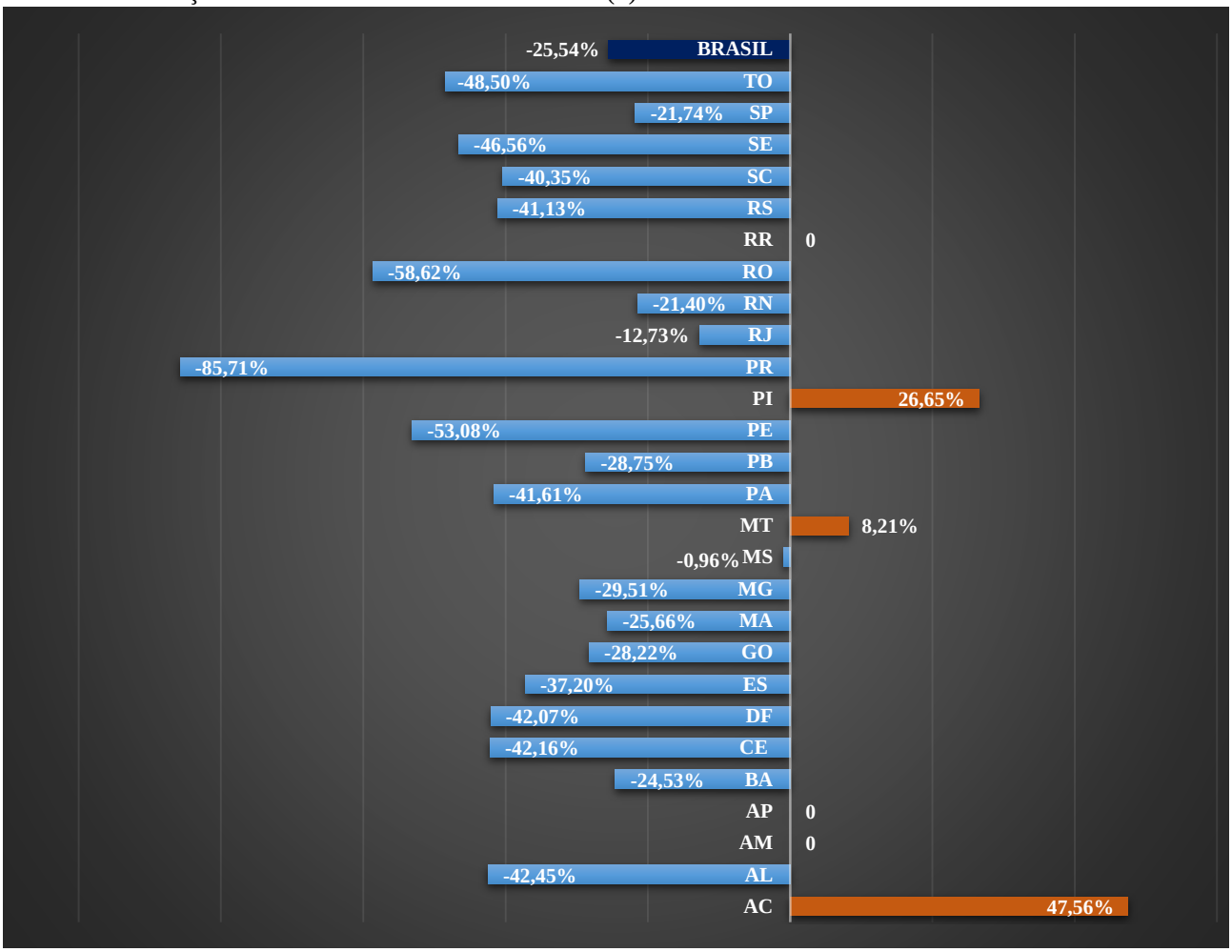
Tabela 37 - Redução ou aumento do número de acidentes - Consolidado Nacional

CONSOLIDADO NACIONAL											
Consolidado	**Período Anterior ao Início de Operação**					**Período Posterior ao Início de Operação**					**Variação**
	Quantidade de Acidentes					**Quantidade de Acidentes**					
	(F)	**(V)**	**(P)**	**(D)**	**(S)**	**(F)**	**(V)**	**(P)**	**(D)**	**(S)**	
Total Nacional	494	6.459	920	1.2957	50.735	293	4.809	609	11.077	37.776	**-25,54%**

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

O Gráfico 26 – Redução ou aumento do Índice de Severidade (S), abaixo, apresenta a redução ou aumento do Índice de Severidade, evidenciado 1 (um) ano, após o início da operação dos equipamentos, no Brasil e em cada uma das Unidades da Federação:

Gráfico 26 - Redução ou aumento do Índice de Severidade (S)



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

A partir dos dados apresentados acima, é possível verificar que houve aumento do Índice de Severidade (S), nos Estados do Acre/AC, Mato Grosso/MT e Piauí/PI. Não foi possível realizar as análises para os Estados do Amazonas/AM, Amapá/AP e Roraima/RR, uma vez que os equipamentos nesses Estados ainda não completaram um ano desde a data de início de operação.

Cabe destacar que o percentual do Índice de Severidade (S), considerando o consolidado nacional, apresentou uma redução de 25,54 %, mesmo com a crescente frota de veículos no país e, consequente crescente volume de tráfego.

Destacam-se ainda, que a redução do número de mortes, evidenciada na área de abrangência dos equipamentos do PNCV, foi de 40,70%; e a redução do número de atropelamentos na área de abrangência dos equipamentos, de 33,80%.

n) N° de imagens de infração geradas no exercício;

Em 2014, foram geradas 13.193.534 (treze milhões, cento e noventa e três mil, quinhentas e trinta e quatro) imagens de infração.

o) N° de imagens válidas de infração (aquelas em que se pode identificar a placa do veículo);

De quase 13,2 milhões de registros de infração ocorridos em 2014, 7.096.767 (sete milhões, noventa e seis mil, setecentos e sessenta e sete) imagens foram classificadas como válidas.

p) Justificativa para a quantidade de imagens inválidas de infração geradas no exercício;

Dos 2.756 equipamentos instalados e em operação nas rodovias federais, parte estão localizados em zonas urbanizadas, e outra parte estão em zonas rurais, e alguns em regiões extremamente longínquas.

Alguns dos equipamentos são conectados remotamente, através de rádio, conexão GSM, ou outra tecnologia, com as centrais de processamento dos contratados, uma vez que o edital nº 471/2009 somente exige:

> "9.2 – Requisitos mínimos obrigatórios
> ...
> 9.2.2 – Características Físicas
> ...
> 9.2.4 - Características das imagens capturadas
> **9.2.4.1 - Gravar as imagens e dados em dispositivo magnético ou ótico de armazenamento com capacidade de, pelo menos 1.500 (mil e quinhentas) imagens, para posterior coleta e processamento;**" (grifo nosso).

Os registros de infrações captados são então coletados em campo, no caso de inexistência de conexão remota para transmissão de dados, ou enviados diretamente às centrais de processamento dos contratados.

De posse dos registros captados, dá-se início a chamada "Fase 1" do processamento das infrações de trânsito, donde o contratado analisa e classifica os registros como válidos ou inválidos. Nessa fase, em média, 50% dos registros captados são descartados por conta de motivos operacionais, não operacionais e de motivos relacionados às condições do tempo no local.

Dentre os motivos, citam-se os seguintes:

- ✓ **Operacionais**: imagem escura, imagem tremida, imagem desfocada, imagem corrompida, câmera desalinhada, erro na configuração do equipamento, falha na detecção, reflexo do *flash* na placa do veículo, equipamento com verificação vencida;

- ✓ **Não operacionais**: veículo fora da faixa de tráfego, veículo sem placa, veículo com placa suja ou ilegível, veículo com placa estrangeira, mais de um veículo na zona de detecção;

- ✓ **Condições do tempo**: insolação, neblina, precipitação.

q) Providências adotadas para maximizar a geração de imagens válidas, com respectivos responsáveis;

Diante das condicionantes do edital nº 471/2009 e contratos dele decorrentes já avençados, e da ausência de requisitos mínimos de desempenho durante a fase de registro das infrações, não é possível cobrar os contratados para maximizarem a geração de imagens válidas. O DNIT, entretanto, exige que os contratados adotem a tecnologia mais recente disponível no mercado nos equipamentos do PNCV.

r) N° de autos de infração confeccionados;

No exercício de 2014 o DNIT gerou 4.746.376 (quatro milhões, setecentos e quarenta e seis mil, trezentos e setenta e seis) autos de infração.

s) Justificativa para a quantidade de imagens válidas que não resultaram em autos de infração;

Quanto a quantidade de imagens válidas que não resultaram em autos de infração, cumpre ressaltar que durante a análise dos registros válidos de infração, o contratado digita, manualmente, a placa do veículo que foi fotografado, podendo contar com ou auxílio de um *software OCR* (*Optical Character Recognition*), mas no edital nº 471/2009 não é exigido a utilização de *software OCR* para esse fim.

Em seguida, para cada um dos registros válidos captados, o contratado deve formatar um arquivo no formato *XML* (*eXtensible Markup Language)*, contendo as seguintes informações principais: número do contrato, tipo de equipamento, código do equipamento, número de série do equipamento, marca do equipamento, modelo do equipamento, número do lacre/selo do INMETRO, data da aferição do equipamento, rodovia, UF onde o equipamento está instalado, marco quilométrico, sentido fiscalizado, número da faixa fiscalizada, código do município (Tabela de Órgãos e Municípios – TOM), data do cometimento da infração, hora do cometimento da infração, número sequencial da imagem, placa do veículo, código e desdobramento da infração (Portaria nº 59/2007, do DENATRAN), unidade de medida, valor regulamentado, valor medido e valor considerado.

De posse dos registros fotográficos considerados válidos e dos arquivos *XML*, o contratado envia os arquivos ao DNIT, através da ferramenta *Q-ware*, os quais são alocados em um repositório específico e, a fim de garantir a segurança na comunicação, os dados são, então, verificados pelo SERPRO e, posteriormente, direcionados ao DNIT.

O edital nº 471/2009 roga que o envio desses arquivos deve acontecer semanalmente, ou seja, no prazo máximo de 1 (uma) semana após a data do cometimento da infração:

> "9.4 - Características dos Serviços:
> 9.4.1 - Fornecer ao DNIT, em sua sede em Brasília, os seguintes itens:
> 9.4.1.1 - Semanalmente:
> ...
> 9.4.1.1.2 - Imagens e dados de todos os veículos infratores que compõem os respectivos Autos de Infração, os quais serão armazenados em mídia magnética ou óptica para eventual impressão, de forma que as informações contidas não sejam alteradas sob nenhuma hipótese.
> 9.4.1.1.3 - Todas as imagens captadas pelos equipamentos e seus dados."

Considerando que os arquivos passam pela ferramenta *Q-ware*, o tempo de disponibilização dos mesmos ao DNIT pode sofrer variação.

De posse desses arquivos, o DNIT, apoiado pela empresa Eliseu *Kopp* & Cia. Ltda., contratada mediante o edital nº 98/2012, empresa processadora, faz a recepção dos arquivos disponibilizados e, em seguida, faz uma varredura para verificar a consistência dos dados recebidos.

Nessa fase de consistência, em média, 25% dos registros ditos válidos são considerados inválidos pelo sistema de processamento de infrações, por conta de algum dado inconsistente informado no arquivo *XML,* enviado junto com a fotografia.

Após a fase de consistência e validação dos dados, é processada a transação 411, do Registro Nacional de Infrações de Trânsito - RENAINF, parte do Sistema Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM.

A empresa processadora executa a transação 411, para cada um dos registros validados, diariamente, enviando a placa para obtenção dos dados do proprietário e do veículo infrator, e fica aguardando o recebimento da informação do RENAINF.

De posse dos dados do proprietário e do veículo, a empresa processadora retém os dados sigilosos e, para cada um dos registros validados, retorna ao contratado do PNCV, mediante o edital nº 471/2009, os seguintes dados do veículo: código da marca/modelo, descrição da marca/modelo, o código do tipo, a descrição do tipo, o código da espécie, e a descrição da espécie.

Esse retorno ocorre novamente através da ferramenta *Q-ware*, onde os dados são novamente alocados em repositório específico, e verificados pelo SERPRO, para posteriormente serem direcionados aos contratados.

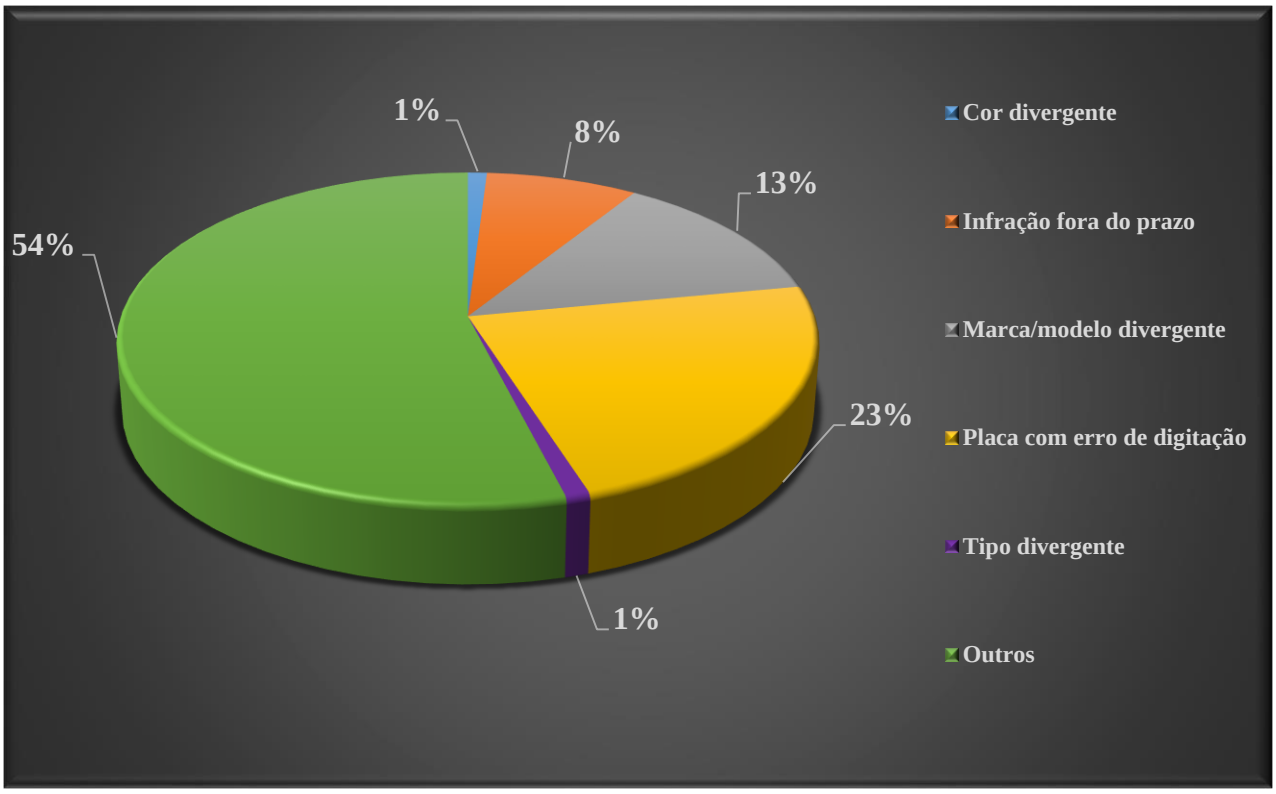
De posse dos dados do veículo, ocorre o início da chamada "Fase 2" do processamento das infrações de trânsito, donde, para cada um dos registros validados, o contratado por meio do edital nº 471/2009, faz a pré-validação do registro de infração.

A pré-validação consiste em verificar se as características do veículo fotografado conferem com as características informadas pelo RENAINF, após a consulta pela placa.

Nessa fase de pré-validação, em média, 40% do total dos registros recebidos da processadora, com resposta da transação 411, são invalidados.

Os principais motivos que ensejam a invalidação dos registros na fase de pré-validação são: cor do veículo divergente (1%), infração fora do prazo (8%), marca/modelo divergente (13%), placa com erro de digitação (23%), tipo de veículo divergente (1%), e outros (54%), conforme pode ser observado por meio da análise do Gráfico 26 – Registros invalidados na fase de pré-validação, abaixo:

Gráfico 27 - Registros invalidados na fase de pré-validação



Fonte: CGPERT/DNIT

Os motivos "cor divergente", "marca/modelo divergente", e "tipo divergente", decorrem, possivelmente, de equívocos ocorridos no momento do cadastramento do veículo pelo Departamento Nacional de Trânsito – DETRAN, da Unidade Federativa.

O motivo "infração fora do prazo" decorre do decurso de prazo para a emissão da Notificação de Autuação, que deve ocorrer no prazo máximo de 30 dias, da data do cometimento da infração.

O motivo "placa com erro de digitação" pode decorrer tanto de falha humana na digitação da placa do veículo fotografado, como de falha no *software OCR*, durante a leitura automática dos caracteres, caso o operador faça uso dessa ferramenta, seguido de falha humana.

Somente a partir do ano de 2007, as placas dos veículos passaram a se apresentar no padrão estabelecido pela Resolução nº 231/2007, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, na qual foi fixado, inclusive, que os caracteres das placas deveriam ser impressos na fonte "*Mandatory*", conforme Figura 5 – Conjunto de caracteres na fonte "*Mandatory*", abaixo:

Figura 5 - Conjunto de caracteres na fonte "*Mandatory*"

Fonte: CONTRAN

É usual a dificuldade de distinção de determinados caracteres durante a digitação das placas por ser humano, especialmente quando da ocorrência das letras "D", "Q" e "O" e dos números "6", "8" e "9".

O restante dos registros invalidados na fase de pré-validação (53%), pode decorrer de falhas ocorridas e não identificadas na "Fase 1" do processamento, seja por conta de motivos operacionais e/ou não operacionais, bem como por conta de falhas no preenchimento dos dados do arquivo *XML* que acompanhou o registro de infração.

Após a pré-validação, os dados voltam ao DNIT, novamente através da ferramenta *Q-ware.*

De posse dos registros pré-validados, o DNIT, apoiado pela empresa processadora, faz a recepção dos arquivos disponibilizados e, em seguida, faz uma nova varredura para verificar a consistência dos dados recebidos.

Nessa fase de consistência dos registros pré-validados, em média, 15% dos registros ditos válidos são considerados inválidos pelo sistema de processamento de infrações.

Desses registros pré-validados, invalidados pela empresa processadora, em média, 92% superam o prazo limite para a emissão da Notificação de Autuação (30 dias do cometimento da infração), e os outros 8% contem falhas não identificadas em fases anteriores do processamento.

Após a consistência dos registros pré-validados, a empresa processadora gera o Auto de Infração no sistema, juntando os dados da infração, os dados do proprietário do veículo, assim como a imagem e os dados do veículo infrator, e os envia ao Agente da Autoridade de Trânsito do DNIT para validação.

t) Providências adotadas para maximizar o percentual de imagens válidas que resultam em autos de infração, com respectivos responsáveis;

O edital nº 471/2009 e os contratos dele decorrentes avençados, não preveem instrumentos de cobrança às empresas contratadas, com vistas a maximizar o percentual de imagens válidas que resultam em autos de infração.

O DNIT, entretanto, a fim de mitigar a invalidação dos registros de infração por conta de inconsistências nos dados cadastrais dos equipamentos, a partir de maio de 2013, passou a adotar a chamada "Planilha Verdade", base de consistência de informações, assim como procedimentos para cadastro, recadastro, atualização e exclusão de equipamentos da base de dados, bem como um novo método de medição dos serviços prestados.

u) N° de infrações com imagem válida que foram objeto de notificação no prazo legal;

No exercício de 2014, o DNIT emitiu e postou 4.419.040 (quatro milhões, quatrocentos e dezenove mil e quarenta) Notificações de Autuação, por infração de trânsito, no prazo legal de 30 dias, da data do cometimento da infração, conforme assevera o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

v) Justificativa para a quantidade de infrações com imagens válidas que não foram objeto de notificação no prazo legal;

Após a validação do Auto de Infração pelo Agente, aquele é encaminhado à Autoridade de Trânsito do DNIT, para convalidação.

Durante o processo de validação pelo Agente e convalidação pela Autoridade de Trânsito, em média, 5% dos autos de infração são arquivados.

Desses autos arquivados, 98% superaram o prazo limite para a emissão da Notificação de Autuação - NA, e os outros 2%, ainda continham falhas não identificadas em fases anteriores do processamento.

Convalidado o Auto de Infração, o mesmo é convertido em Notificação de Atuação - NA.

Ao converter o Auto de Infração em Notificação de Autuação - NA, a empresa processadora executa a transação 412, do RENAINF, informando a data de emissão da NA e a data limite para protocolo de Defesa de Autuação.

Paralelamente à conversão do Auto de Infração em NA, a empresa processadora faz a pré-postagem das Notificações de Autuação junto aos Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - CORREIOS.

Na pré-postagem, a empresa processadora vincula a Notificação de Autuação - NA a um número de Aviso de Recebimento (AR Digital), e define a data de postagem do objeto. Essas informações são enviadas aos CORREIOS para confirmação.

De posse da confirmação dos Correios, a empresa processadora envia as Notificações de Autuação – NA para impressão e envelopamento.

A impressão e envelopamento dessas Notificações de Atuação - NA ficam a cargo dos contratados no âmbito do edital nº 471/2009.

Fica a cargo dos Correios a retirada dos objetos na sede do DNIT, na data definida no momento da pré-postagem, e o envio desses objetos aos proprietários dos veículos infratores.

O tempo é fator preponderante em todo o processo, e pode contribuir para a ocorrência de falhas, uma vez que as Notificações de Autuação - NA devem ser expedidas no prazo máximo de 30 dias, da data do cometimento das infrações, conforme assevera o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

w) Providências adotadas para maximizar o percentual de infrações com imagens válidas objeto de notificação dentro do prazo legal, com respectivos responsáveis;

É necessário salientar que o edital nº 471/2009 e os contratos dele decorrentes avençados, não preveem instrumentos de cobrança às empresas contratadas com vistas a maximizar o percentual de imagens válidas que resultam em Notificações de Autuação.

O DNIT, entretanto, a fim de mitigar a invalidação dos registros de infração por conta de inconsistências nos dados cadastrais dos equipamentos, a partir de maio de 2013, passou a adotar a chamada “Planilha Verdade”, base de consistência de informações, assim como procedimentos para cadastro, recadastro, atualização e exclusão de equipamentos da base de dados, bem como um novo método de medição dos serviços prestados.

w.1) n° de defesas ou recursos não analisados no prazo legal;

Atinentes ao número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal, cumpre informar que todas as defesas e recursos foram analisados dentro do prazo legal.

x) Justificativa para a quantidade de defesas e recursos não analisados no prazo legal;

Considerando que todas as defesas e recursos foram analisados no prazo legal, não cabe justificativa para este indicador.

y) Providências adotadas para minimizar a quantidade de defesas e recursos não analisados no prazo legal, com respectivos responsáveis;

Cumpre salientar que todas as defesas e recursos foram analisados no prazo legal.

Para maximizar a análise das defesas e recursos é necessário que seja disponibilizado à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT– espaço físico adequado para o processamento e arquivamento dos documentos gerados em virtude da emissão dos autos de infração. Atualmente, a CGPERT carece de pessoal e infraestrutura adequada para o desempenho das suas atividades.

z) n° de infrações com imagens válidas que resultaram em multa;

No exercício de 2014, foram emitidas e postadas 1.221.690 (um milhão, duzentas e vinte e uma mil, seiscentas e noventa) Notificações de Penalidade de Multa por Infração de Trânsito.

aa) Justificativa para a quantidade de infrações com imagens válidas que não culminaram em multa;

Além dos problemas, já relatados, que ocorrem da fase de processamento das imagens até a fase de geração das Notificações de Autuação, é pertinente considerar o direito do infrator de recorrer da Notificação de Autuação recebida e a mesma, após análise, ser julgada insubsistente.

Outros fatos que impedem a conversão das Notificações de Autuação em multa são as determinações judiciais, as alegações de veículo oficial em serviço e a não disponibilização do Aviso de Recebimento - AR pelos Correios.

bb) Providências adotadas para minimizar a quantidade de infrações com imagens válidas que não culminam em multa, com respectivos responsáveis;

O edital nº 471/2009 e os contratos dele decorrentes avençados, não preveem instrumentos de cobrança às empresas contratadas com vistas a maximizar o percentual de imagens válidas que resultam em multas.

O DNIT, entretanto, a fim de mitigar a invalidação dos registros de infração por conta de inconsistências nos dados cadastrais dos equipamentos, a partir de maio de 2013, passou a adotar a chamada "Planilha Verdade", base de consistência de informações, assim como procedimentos para cadastro, recadastro, atualização e exclusão de equipamentos da base de dados, bem como um novo método de medição dos serviços prestados.

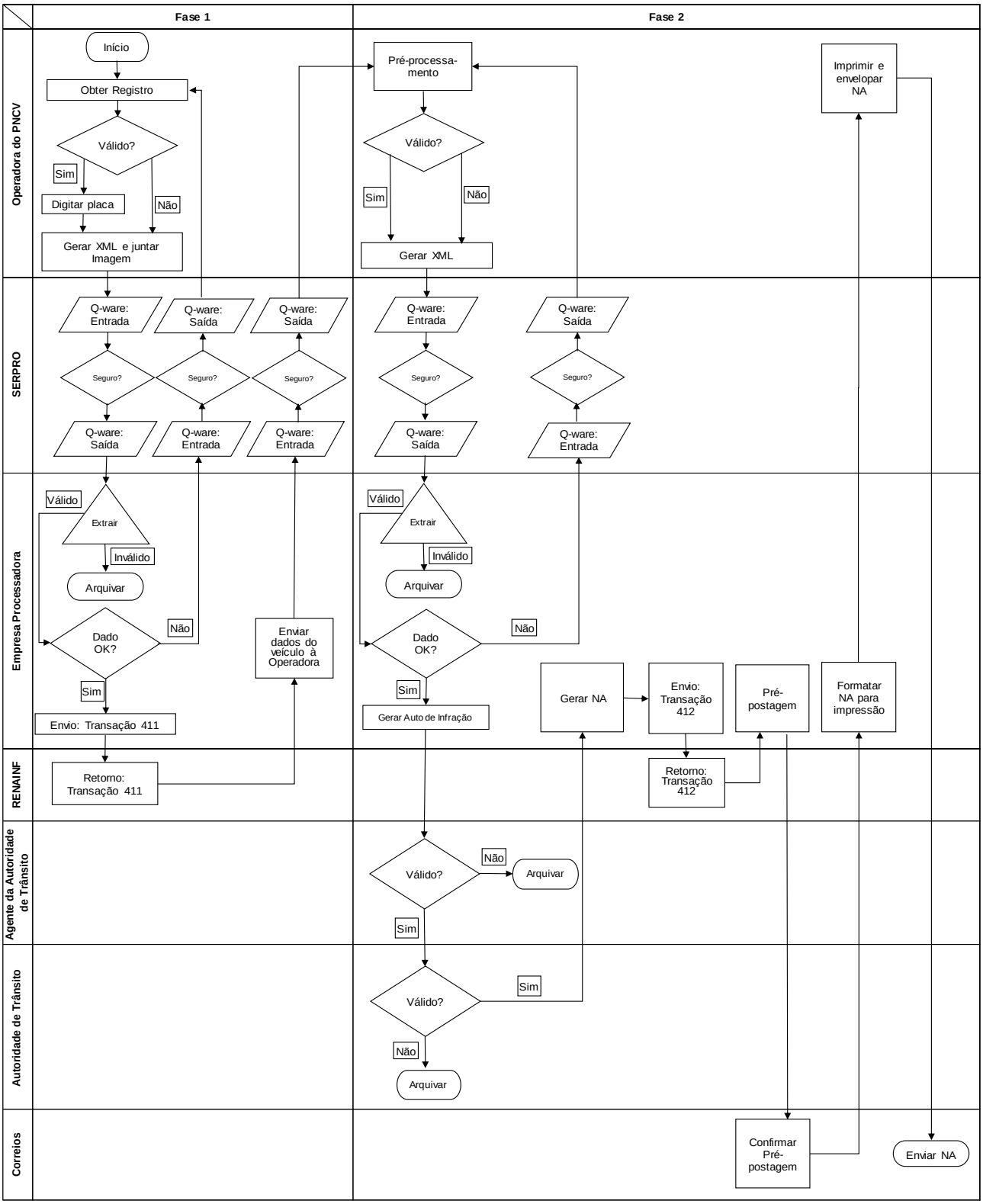
Além do mais, o DNIT tem cobrado os Correios para que disponibilize os Avisos de Recebimento na sua totalidade e em tempo oportuno, para possibilitar a devida emissão das Notificações de Penalidade de Multa por Infração de Trânsito.

É importante salientar que as Notificação de Autuação podem não culminar em Notificação de Penalidade de Multa caso, para determinado Auto de Infração, exista Defesa de Autuação julgada como procedente.

O DNIT tem o prazo de três anos, nos termos da Lei da Prescrição Administrativa (Lei nº 9.873/1999), para emitir as Notificações de Penalidade de Multa.

Todo o processo de emissão da Notificação de Autuação, em resumo, pode ser ilustrado por meio da Figura 6 – Fluxo para a geração da Notificação de Autuação, abaixo:

Figura 6 - Fluxo para a geração da Notificação de Autuação



Fonte: CGPER/DIR/DNIT

cc) Arrecadação prevista;

A arrecadação prevista, em 2014, com desconto foi de R$ 109.432.969,50 (cento e nove milhões, quatrocentos e trinta e dois mil, novecentos e sessenta e nove reais e cinquenta centavos).

A arrecadação prevista, em 2014, sem desconto foi de R$ 136.796.209,81 (cento e trinta e seis milhões, setecentos e noventa e seis mil, duzentos e nove reais e oitenta e um centavo).

dd) Valor efetivamente recebido a título de multas por excesso de velocidade e avanço de semáforo;

O valor efetivamente recebido a título de multas por excesso de velocidade e avanço de semáforo foi de R$ 65.467.650,02 (sessenta e cinco milhões, quatrocentos e sessenta e sete mil, seiscentos e cinquenta reais e dois centavos).

ee) Justificativa para eventual diferença entre a arrecadação prevista e o valor efetivamente recebido a título de multas por excesso de velocidade e avanço de semáforo;

A receita advinda da arrecadação das multas não é certa, e é difícil precisar a data em que o cidadão irá efetivar o pagamento.

O DNIT prevê a arrecadação com base nos valores, com e sem desconto, dos registros de infrações que efetivamente se tornaram Notificação de Penalidade de Multa.

Entretanto, é facultado ao cidadão o direito de impetrar recurso, postergando assim, até que se tenha um resultado, o pagamento do valor da multa, em caso de indeferimento. É possível também o cidadão postergar o pagamento da multa até a data do licenciamento do veículo junto ao DETRAN, ou mesmo deixar de pagar, culminando em inscrição na Dívida Ativa da União.

ff) Providências adotadas para sanar eventuais problemas que impedem a arrecadação total do valor previsto, com respectivos responsáveis;

O DNIT incentiva, com o desconto de 20% previsto em lei, que o valor da multa seja pago até a data do vencimento.

Quando o pagamento não ocorre, o DNIT adota os procedimentos para inscrição do cidadão na Dívida Ativa da União.

gg) Outros indicadores elaborados pelo DNIT, caso em que deve ser apresentada, no Relatório de Gestão, sua descrição.

Não há conteúdo a ser declarado no exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado. Contudo, constam das fls. 34-41 os indicadores estratégicos do DNIT.

2.6. CONTROLE DE PESO DOS VEÍCULOS

a) Texto com apresentação do programa, seus principais resultados, desafios, limitadores;

O Plano Nacional de Pesagem – PNP foi elaborado pelo DNIT, através da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT, em parceria com o Centro de Excelência em Engenharia de Transportes – CENTRAN, no ano de 2006. O PNP previa a operação de 220 (duzentos e vinte) Postos de Pesagem de Veículos – PPV's para fiscalização do excesso de peso na malha rodoviária federal sob jurisdição do DNIT, sendo 148 (cento e quarenta e oito) postos fixos e 72 (setenta e duas) bases para operação com balanças móveis. Dos postos fixos, 99 (noventa e nove) seriam postos novos e 49 (quarenta e nove) seriam os existentes que deveriam ser totalmente readequados para a nova realidade de veículos tipo (caminhões) que estava sendo proposta.

Entretanto, de acordo com relatos do Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias, em exercício à época, a Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes entendeu que o valor do PNP estava alto e solicitou ao DNIT uma readequação do Plano para redução do seu valor previsto.

Ainda, conforme relatos do Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias, em exercício à época, na readequação do PNP foram adotadas as seguintes premissas:

- ✓ Não readequação dos Postos Fixos do DNIT, na ordem de 45 (quarenta e cinco) Postos, com a manutenção do seu projeto inicial;
- ✓ Construção de 157 (cento e cinquenta e sete) novos Postos de Pesagem, sendo 94 (noventa e quatro) postos fixos e 63 (sessenta e três) postos móveis. Os postos fixos foram divididos em 5 (cinco) projetos-tipo, dependendo do Volume Médio Diário - VMD da rodovia.

Naquele momento, o DNIT decidiu ainda pela inclusão dos 45 (quarenta e cinco) postos móveis sob a gestão do Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas - CREMA, gerenciado pela Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR/DIR/DNIT e Superintendências Regionais/DNIT, pois alguns contratos iriam ter seu encerramento no período de 2007 a 2009. Assim, seriam aproveitadas as bases para melhorar a fiscalização de excesso de peso de veículos e os equipamentos de pesagem, ao final dos contratos, seriam do DNIT com suas bases em condições de operação.

Desta forma, foi elaborado uma nova concepção do PNP, previsto para ser concretizado em 3 (três) etapas, a saber:

- ✓ 1ª etapa: edital para operação e manutenção de 45 (quarenta e cinco) postos fixos (construídos pelo extinto DNER) e 45 (quarenta e cinco) móveis (bases de pesagem do Programa CREMA);
- ✓ 2ª e 3ª Etapa: edital para construção, operação, equipamento e manutenção de 157 (cento e cinquenta e sete) postos novos.

Quando do lançamento do edital da 1ª etapa, edital de licitação nº 594/2007, foram retirados 12 (doze) postos fixos, em função da concessão das Rodovias em que estavam localizados e transformadas 12 (doze) bases móveis do CREMA em postos fixos (operação 24 horas). Posteriormente, mais 1 (um)

posto fixo foi transferido para concessionária, restando, na 1ª etapa, 44 (quarenta e quatro) postos fixos e 33 (trinta e três) postos móveis, o que correspondeu à fiscalização do excesso de peso desta Autarquia, entre os anos de 2008 à 2014.

O resultado da licitação dessa 1ª etapa foi publicado, em 23/05/2008, contemplando os 77 (setenta e sete) Postos de Pesagem de Veículos, conforme apresentado nas Tabela 38 – Postos de pesagem de veículos do tipo fixo (edital da 1ª etapa) e Tabela 39 – Postos de pesagem de veículos do tipo móvel (edital da 1ª etapa), a seguir.

Tabela 38 - Postos de pesagem de veículos do tipo fixo (edital da 1º etapa)

	Lote	UF	PPV	BR	KM	Sentido
Equipamento Fixo (44 PPV's) – Lotes de 1 a 7.	1	RO	22.01	364	374	Ji-Paraná / Ouro Preto do Oeste
		BA	05.01	116	418	Feira de Santana / Serrinha
		PB	13.01	230	184,8	Farinha / Campina Grande
		MT	11.02	174	8	Vilhena / Cáceres
		MT	11.01	364	339	Cuiabá / Rondonópolis
		GO	12.01	020	12	Brasília / Barreiras
		MS	19.21	163	323,39	Campo Grande / Dourados
	2	MG	06.02	050	85	Uberlândia / Uberaba
		MG	06.03	050	162	Uberaba / Uberlândia
		MG	06.04	153	176	Frutal / Entroncamento da BR-365
		MG	06.07	365	389	Patos de Minas / entr. Paracatu
		MG	06.09	262	678	Araxá / Estalagem
		MG	06.12	040	663,5	Carandaí / Barbacena
		MG	06.18	381	269,7	Ipatinga / Monlevade
	3	MG	06.13	116	531	Caratinga / realeza
		RS	10.14	101	50,9	Osório / Araranguá
		SC	16.08	101	418,5	Araranguá / Divisa SC-RS
		ES	17.01	101	244	Vitória / Linhares
		ES	17.02	262	14,6	Vitória / bifurcação da BR-101 e BR-262
		ES	17.03	101	390	Safra / Vitória
		ES	17.04	101	136	São Mateus / Linhares
	4	MG	06.01	365	745,5	Ituiutaba / entroncamento BR-153
		MG	06.08	354	357,3	Patos de Minas / Estalagem
		RS	10.03	392	342	Santa Maria / São Sepé
		RS	10.05	290	710	Uruguaiana / entr. RS-183
		RS	10.02	285	467	Santo Ângelo / Ijuí
		SC	16.04	282	606	São Miguel D'oeste / Maravilha
	5	MG	06.06	040	148	Paracatu / entr. Patos de Minas
		MG	06.10	040	508	Belo Horizonte / Sete Lagoas
		MG	06.11	040	663,5	Barbacena / Carandaí
		MG	06.15	116	802,1	Leopoldina / Além Paraíba
		MG	06.17	116	310,8	Governador Valadares / Teófilo Otoni
	6	TO	23.50	153	416	Miranorte - SUL
		TO	23.51	153	573	Santa Rita – NORTE
		PA	2.52	010	283	Mãe do Rio (LD)
		PA	2.53	010	13	Dom Eliseu (LD)
		PE	04.52	232	278,55	Recife / Serra Talhada
		PE	04.53	232	376,18	Serra Talhada / Recife
	7	RS	10.50	290	412,3	São Gabriel / Uruguaiana
		RS	10.53	290	710	Alegrete / Uruguaiana
		RS	10.54	285	502,8	Entre-Ijuís / São Luiz Gonzaga
		RS	10.57	285	502,8	São Luiz Gonzaga / Entre-Ijuís
		MS	19.50	163	734	Campo Grande / Cuiabá
		MS	19.51	163	735	Cuiabá / Campo Grande

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Tabela 39 - Postos de pesagem de veículos do tipo móvel (edital da 1º etapa)

	Lote	UF	PPV	BR	KM	Sentido
Equipamento Móvel (33 PPV's) – Lotes de 8 a 16.	8	PA	02.50	316	104	St. Maria do Pará (LE)
		PA	02.51	316	156	Capanema (LD)
	9	MA	15.50	135	14	São Luiz / Itapecuru Mirim
		MA	15.51	135	85	Itapecuru Mirim / São Luiz
		MA	15.52	135	125	São Luiz / Caxuxa
		MA	15.53	135	136	Caxuxa / São Luiz
		MA	15.54	316	422	Peritoró (LE)
		MA	15.55	316	462	Codó (LE)
		MA	15.56	316	372	Caixas (LD)
		MA	15.57	316	377	Bacabal (LD)
	10	PI	18.50	316	10,62	Teresina / Valença do Piauí
		PI	18.51	316	8,4	Valença do Piauí / Teresina
		PI	18.52	316	322	Picos / divisa do Piauí & Pernambuco
		PI	18.53	316	294	Chapada Mirolândia / Valença do Piauí
	11	TO	23.52	153	765	NORTE
		TO	23.53	153	285	SUL
		TO	23.54	153	206,7	NORTE
		TO	23.55	153	65	NORTE
	12	PE	04.50	232	259,37	Recife / Serra Talhada
		PE	04.51	232	277,87	Serra Talhada / Recife
		PE	04.54	232	157,67	Recife / Serra Talhada
		PE	04.55	232	221,34	Serra Talhada / Recife
		PE	04.56	232	509	Salgueiro
		PE	04.57	116	23	Salgueiro
	13	MG	06.50	040	9	Paracatu / Divisa MG-GO
		MG	06.52	040	420	Felixlândia / Curvelo
	14	RS	10.51	290	587	Alegrete / Rosário
		RS	10.55	285	638	São Borja / São Luiz Gonzaga
		RS	10.56	285	638	São Luiz Gonzaga / São Borja
	15	GO	12.50	153	1,24	Porangatu (LD)
		GO	12.51	153	188,5	Uruaçu (LE)
	16	MS	19.54	163	530,55	Jaraguari / Bandeirantes
		MS	19.55	163	530,55	Bandeirantes / Jaraguari

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Cumpre ressaltar que as 2ª e 3ª etapas foram aglutinadas em apenas uma, que foi iniciada com a publicação do edital nº 162/2011, em 05/05/2011, com a previsão de operação de 161 (cento e sessenta e um) PPV's, sendo 94 (noventa e quatro) PPV's do tipo fixo e 67 (sessenta e sete) do tipo móvel, divididos em 14 (quatorze) lotes, com investimento orçado de R$ 1.129.675.209,23 (um bilhão, cento e vinte e nove milhões, seiscentos e setenta e cinco mil e duzentos e nove reais, e vinte e três centavos).

Após a publicação do edital nº 162/2011, que trazia as diretrizes para a contratação da 2ª etapa do PNP, tanto a Controladoria-Geral da União - CGU, quanto o Tribunal de Contas da União - TCU, produziram auditorias específicas para avaliar a contratação pretendida pelo DNIT.

O Relatório de Auditoria nº 201112025, assim como o Relatório de Auditoria Especial nº 201112110, ambos elaborados pela CGU, fizeram o DNIT, através da CGPERT/DIR/DNIT, reavaliar os termos do edital nº 162/2011. A CGU apontou uma série de vícios de origem insanáveis, levando a equipe técnica da CGPERT/DIR/DNIT a uma profunda análise quanto aos apontamentos. Os trabalhos da equipe iniciaram, em julho de 2011, e foram concluídos, em junho de 2012, com o encaminhamento à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR/DNIT, da Nota Técnica nº 001/2012/COPERT/CGPERT/DIR.

Em reunião da Diretoria Colegiada do DNIT, realizada em 10/07/2012, nos termos do Relato nº 136/2012/DIREX, a Diretoria aprovou por unanimidade a revogação do edital nº 162/2011. A publicação da decisão ocorreu no Diário Oficial da União – DOU, em 12/07/2012.

Durante a avaliação que levou à revogação do edital nº 162/2011, a CGPERT/DIR/DNIT promoveu uma série de tratativas para realizar a revisão do PNP, pois havia o entendimento que o modelo especificado até então, poderia ser melhorado em termos de conceito.

O desafio era automatizar todos os processos ligados diretamente à fiscalização que pudessem ser automatizados. Esta diretriz além de reduzir o tempo de parada dos veículos no processo de fiscalização, permite um maior controle das ações, uma vez que as tomadas de decisão atribuídas às pessoas participantes do processo de fiscalização são minimizadas. Era necessário ultrapassar algumas barreiras, tanto no campo do desenvolvimento do novo modelo quanto no campo da legislação vigente.

Já em janeiro de 2012, a CGPERT/DIR/DNIT iniciou as tratativas com a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, instituição de destaque em pesquisas na área de transporte e logística, através do Laboratório de Transportes e Logística – LABTRANS. O LABTRANS está ligado ao Departamento de Engenharia Civil da UFSC. Destaca-se que esta instituição já realizara atividades de pesquisa para subsidiar alterações de conceito no edital nº 162/2011.

Em julho do mesmo ano, conforme consta do processo administrativo nº 50600.025037/2012, o DNIT firmou o Termo de Cooperação TC-497/2012, que dentre outras atividades, 08 (oito) tratavam exclusivamente da revisão do PNP.

À medida que o trabalho conjunto das equipes CGPERT/DIR/DNIT e LABTRANS/UFSC era realizado, avançou-se muito nas possibilidades de tornar o processo de fiscalização do excesso de peso mais eficiente, resolvendo, inclusive, diversos dos apontamentos dos órgãos de controle que auditaram o PNP.

Uma das principais atividades era reavaliar a modelagem de localização dos postos de pesagem, pois a premissa mais importante neste processo é localizar os postos de fiscalização o mais próximo possível da região geradora de carga, minimizando o impacto na infraestrutura causado por possível excesso de peso.

Nesta direção, utilizou-se como referência as informações da Secretaria de Portos da Presidência da República, quanto à identificação dos principais portos e os produtos principais por eles exportados. Sobre a mesma matriz lançou-se as informações do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, do Ministério dos Transportes. Esta iniciativa permitiu a simulação das principais rotas de desejo de transporte. Essas rotas principais são as rotas que devem receber fiscalização. Mas o estudo não é estático, pois à medida que a fiscalização vai crescendo, as rotas tendem a se alterar. O TC-497/2012, firmado com o LABTRANS/UFSC, contempla este estudo de monitoramento das novas rotas que surgirão ao longo do tempo, direcionando os investimentos futuros que deverão ser realizados nesta área.

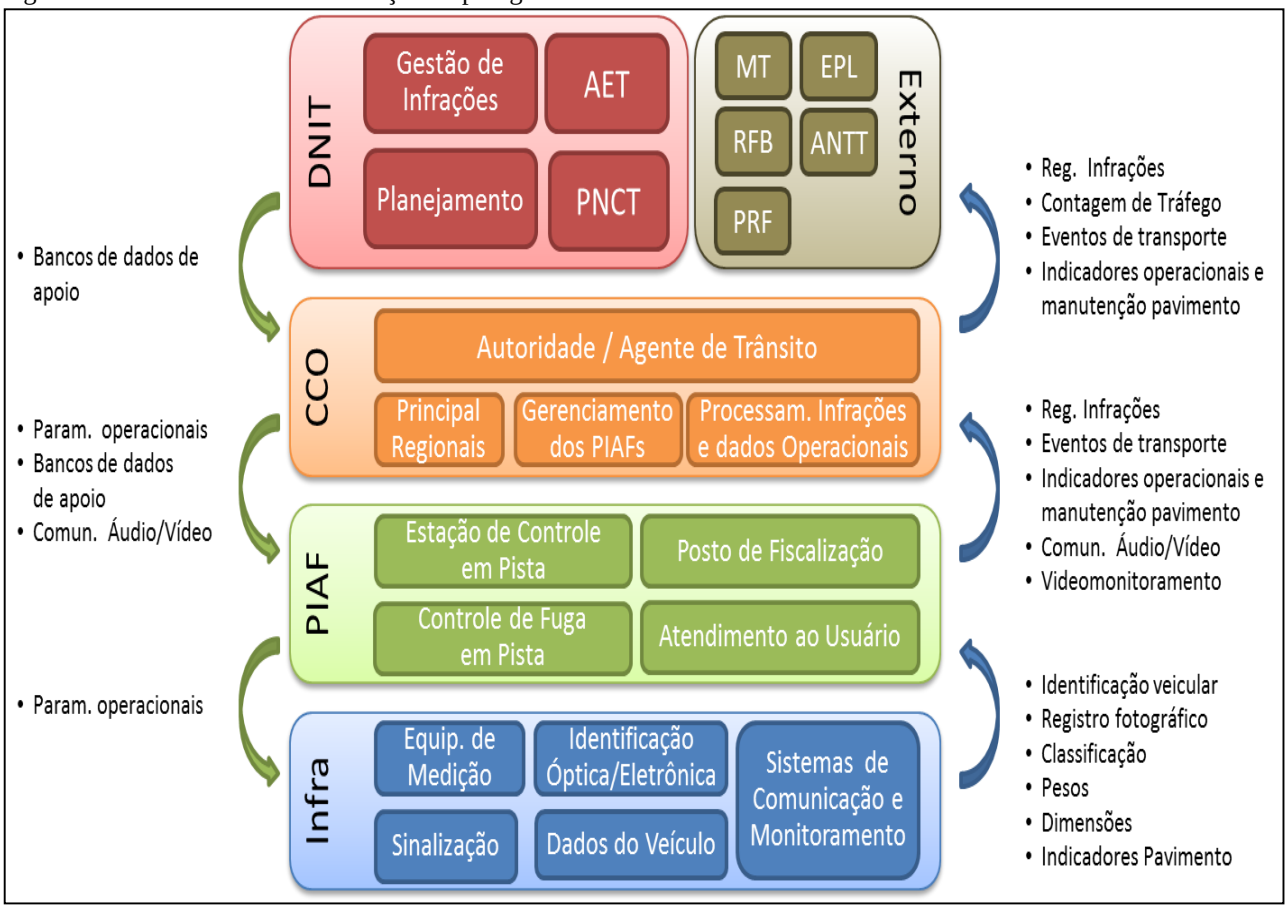
Após a identificação das principais rotas, foi feita uma compatibilização destas com os PPV’s, previstos no edital nº 162/2012, levando-se em consideração algumas premissas básicas, como o Plano de Investimentos em Logística – PIL, do Ministério dos Transportes, que prevê a concessão de diversos corredores rodoviários.

Passou-se então para a modelagem do processo de fiscalização num conceito automatizado. Foram realizadas diversas reuniões com a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Empresa

de Planejamento e Logística - EPL e com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF, com o objetivo de conhecer as necessidades dos demais órgãos envolvidos no segmento de transportes, pois a automatização, através da integração de bancos de dados, permite a fiscalização de outras atividades relacionadas ao setor, com a mesma infraestrutura implantada.

Uma das principais mudanças no novo modelo é a possibilidade do posto operar sem a presença física do agente de trânsito, pois este ator passaria a desenvolver essa e outras atividades no Centro de Controle Operacional - CCO. A Figura 7 – Novo modelo de fiscalização de pesagem de veículos, a seguir, representa o novo modelo de fiscalização.

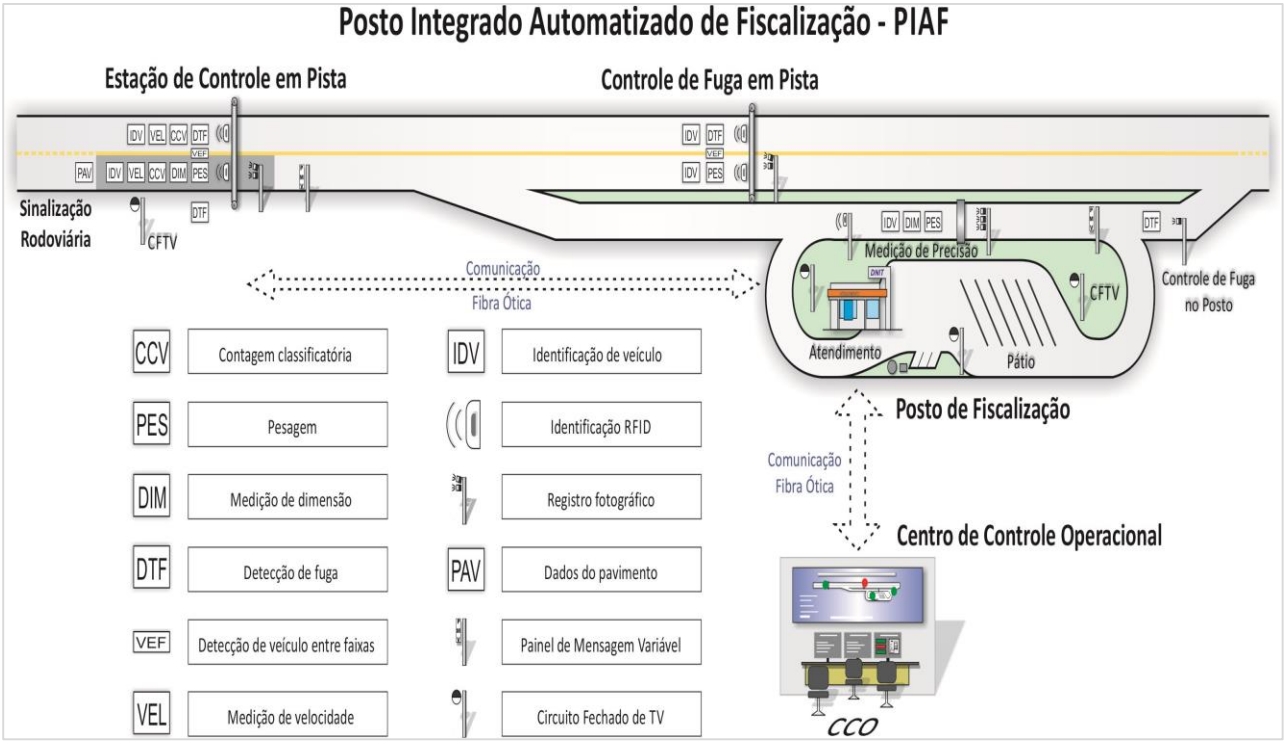
Figura 7 - Novo modelo de fiscalização de pesagem de veículos



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

No novo modelo, o PPV passa a se chamar Posto Integrado Automatizado de Fiscalização – PIAF. O PIAF é composto de: Estação de Controle de Pista, Estações de Controle de Fuga, Estação de Medição de Precisão e Posto de Fiscalização, conforme Figura 8 – Posto Integrado Automatizado de Fiscalização - PIAF, abaixo.

Figura 8 - Posto Integrado Automatizado de Fiscalização - PIAF



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Considerando que, o DNIT utilizará o Regime Diferenciado de Contratação – RDC, na forma de Contratação Integrada, o anteprojeto do PIAF não traz especificações detalhadas quanto aos equipamentos que deverão ser utilizados em cada estação. Neste modelo, não está se contratando equipamentos e sim o serviço de integração de sistemas e operação do PIAF, além da implantação do mesmo. O anteprojeto traz detalhamento técnico quanto as funcionalidades a serem atendidas, por cada estação, bem como o grau de precisão das informações coletadas por cada solução.

Com o objetivo de viabilizar a utilização do conceito de automatização nas operações em postos de fiscalização de peso, o DNIT, através de sua representação nas Câmaras Temáticas de apoio ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, em conjunto com o Departamento Estadual de Rodovias do Estado de São Paulo – DER/SP, apresentou proposição de resolução, com o objetivo de regulamentar o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. O assunto foi discutido nas Câmaras Temáticas de Esforço Legal e de Assuntos Veiculares, onde obteve aprovação.

No dia 14/11/2013, foi publicado no Diário Oficial da União, a Resolução nº 459, de 29 de outubro de 2013, que dispõe sobre o uso de sistemas automatizados integrados para a aferição de peso e dimensões de veículos com dispensa da presença física da autoridade de trânsito ou de seu agente no local da aferição.

Em dezembro de 2013, o DNIT publicou o edital nº 0686/13-00 para licitação, através do Regime Diferenciado de Contratações - RDC, dos projetos, construção e execução dos serviços de apoio técnico à operação de 6 (seis) novos postos de fiscalização de excesso de peso. Em março de 2014, o DNIT publicou os editais nº 0128/14-00 e nº 0129/14-00 para licitação, através do Regime Diferenciado de Contratações - RDC, dos projetos, construção e execução dos serviços de apoio técnico à operação de 15 (quinze) novos postos de fiscalização de excesso de peso. A Tabela 40 – PIAF's licitados em 2013 e 2014, a seguir, apresenta a localização destes PIAF's.

Tabela 40 - PIAF's licitados em 2013 e 2014

UF	PPV	BR	Km	Sentido
BA	05.01.101.BA	101	10,550	DIV BA/SE - ESPLANADA
BA	05.02.101.BA	101	222,050	GOVERNADOR MANGABEIRA - SAPEAÇU
BA	05.10.242.BA	242	289,250	ENTR BR-407 - ENTR BA-142
ES	17.05.259.ES	259	17,500	COLATINA - JOÃO NEIVA
ES	17.06.381.ES	381	6,000	NOVA VENÉCIA - SÃO MATEUS/BR-101
ES	17.07.262.ES	262	21,527	MARECHAL FLORIANO - VIANA
GO	12.02.020.GO	020	120,350	ALVORADA DO NORTE - ENTR GO-114
GO	12.07.060.GO	060	414,400	RIO VERDE - JATAÍ
GO	12.11.364.GO	364	256,200	MINEIROS - JATAÍ
GO	12.12.364.GO	364	328,700	MINEIROS - DIVISA GO/MT
MA	15.04.316.MA	316	431,600	PERITORÓ - ENTR MA-026
PA	02.02.010.PA	010	240,000	IPIXUNA DO PARÁ - ENTR PA-252
PI	18.02.135.PI	135	395,350	BOM JESUS - REDENÇÃO DE GURGÉIA
PI	18.05.316.PI	316	13,650	TERESINA - DEMERVAL LOBÃO
PR	09.06.476.PR	476	298,000	SÃO MATEUS DO SUL - UNIÃO DA VITÓRIA
RN	14.01.101.RN	101	120,950	DIV PB/RN - GOIANINHA
RN	14.02.226.RN	226	30,550	MACAÍBA - BOM JESUS
RN	14.03.304.RN	304	18,685	MOSSORÓ - DIVISA RN/CE
RN	14.04.304.RN	304	75,800	MOSSORÓ - AÇU
RS	10.09.472.RS	472	445,850	SÃO BORJA - ITAQUI
SC	16.07.280.SC	280	41,600	GUARAMIRIM - ENTR BR-101

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Estima-se ser necessário um prazo de 12 (doze) meses para que os PIAF's entrem em operação, após a conclusão do processo licitatório e definição dos vencedores do referido certame, tendo em vista a necessidade de realização dos projetos básico, executivo, de desapropriação, de estudos ambientais e o tempo necessário à construção do local, no qual serão efetuados as operações de controle do excesso de peso e os contratos do edital nº 594/2007 encerrar-se-iam nos meses de junho e julho de 2014.

Desta forma, para não haver descontinuidade da fiscalização do excesso de peso em combinações de veículos de cargas e de passageiros nas rodovias federais, em virtude do encerramento dos contratos do edital nº 594/2007 e o tempo necessário à implantação dos PIAF's, tornou-se necessária ação que implicasse na continuidade da operação dos PPV já existentes, mesmo com determinadas limitações operacionais em função de problemas de infraestrutura e do modelo de fiscalização atual, o que resultou na publicação do Pregão, na forma eletrônica, do edital nº 0356/2014.

Contudo, quando da proximidade do encerramento da vigência dos contratos, referentes ao edital n° 594/2007 e da abertura do Pregão, na forma eletrônica, edital nº 0356/2014, o DNIT tomou ciência da Ação Trabalhista 908-02.2013.5.10.0001.

Esta trata-se de Ação Civil Pública, do Tribunal Regional do Trabalho - 10ª Região – TRT, que culminou em parecer de força executória que:

> "(...) declarou a ilicitude da terceirização promovida pelo réu, por meio do edital de licitação nº 594/2007 e qualquer outro que tenha por objeto a atividade de "chefe de posto", "chefe de equipe", "emissor/operador de equipamento" e "fiscal de pista", nas operações em postos de pesagem e condena o réu a se abster de firmar contratos ou prorrogar contratos que tenham como objeto a terceirização das funções de "chefe de posto", "chefe de equipe", "emissor/operador de equipamento" e "fiscal de pista", sob pena de multa diária de R$ 1.000,00 por trabalhador envolvido, e ainda ao pagamento de indenização para compensação de dano moral coletivo, a ser revertida ao Fundo de Amparo ao Trabalhador, no valor de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) (...)".

Como consequência, foi determinado aos consórcios operadores dos Postos de Pesagem de Veículos – PNP a imediata paralisação das atividades de apoio à fiscalização do excesso de peso, uma vez que os contratos do edital nº 594/2007 ainda estavam vigentes à época.

Ainda, em razão do parecer de força executória, foram suspensos os seguintes certames licitatórios, que impactaram negativamente no cumprimento do cronograma previamente estabelecido.

- ✓ Pregão, na forma eletrônica, edital nº 0356/2014;
- ✓ RDC, edital nº 0686/13-00;
- ✓ RDC, edital nº 0128/14-00;
- ✓ RDC, edital nº 0129/14-00.

Assim, a princípio, o DNIT encontra-se impossibilitado de dar continuidade à fiscalização do excesso de peso praticado por veículos pesados ao longo das rodovias federais, sob sua jurisdição, considerando-se o seu atual modelo de fiscalização.

Deveras preocupado com as consequências que esta determinação poderia ocasionar à segurança nas rodovias federais, em 01/07/2014, o DNIT, por meio da Procuradoria Regional Federal - PFE ingressou com Recurso Ordinário em face da decisão, o qual se encontra pendente.

No intuito de suspender a decisão, considerando os danos que já estavam ocorrendo, a CGPERT/DIR/DNIT, envidou esforços junto à Procuradoria Regional Federal, que ajuizou, em 30/07/2014, Ação Cautelar Inominada, sob o nº 0000254-81.2014.5.10.0000, destinada à atribuição de efeito suspensivo ao recurso ordinário, com pedido de liminar, junto ao TRT, da 10ª Região.

O DNIT demonstrou, em sua defesa, que a ausência de fiscalização induz ao excesso de carga e ao aumento considerável do número de acidentes, acarretará uma considerável perda de arrecadação, em média de R$ 2 milhões de reais por mês de ausência de fiscalização e autuação.

Foi evidenciado, ainda, pelo DNIT, que o peso em demasia tem implicações diretas na vida útil das estruturas do pavimento (a fiscalização do excesso das cargas é a principal ferramenta para evitar o desgaste prematuro dessas estruturas); possibilita a depredação da estrutura física de apoio dos Postos de Pesagem de Veículos. Além disso, ressalta-se que a decisão gera uma subtração de 1.200 (um mil e duzentos) postos de trabalho.

O DNIT, por fim, argumentou que o cumprimento imediato da sentença gera grave lesão à ordem pública, trazendo resultados piores que aqueles que visa evitar, considerando que a fiscalização de excesso de peso exercida pela Autarquia tem por razão primordial garantir a segurança viária. Informou que os contratos, em andamento, foram finalizados em julho de 2014 e os editais de licitação para as novas contratações, que estavam em andamento para que houvesse continuidade na prestação do serviço, foram todos suspensos, por força da mesma decisão.

No entanto, em 04/08/2014, a Desembargadora Relatora Cilene Ferreira Amaro Santos proferiu decisão com o indeferimento da liminar, não concedendo o efeito suspensivo ao recurso, baseado no entendimento de que as atividades de fiscalização envolvem o Poder de Polícia da Administração e não podem ser terceirizadas.

Não satisfeito com a decisão, este Departamento ajuizou pedido de Suspensão de Liminar – SLAT perante o Presidente do Tribunal Regional do Trabalho, nos termos do art. 4º, § 1º, da Lei nº 8.437/92

e demonstrou a importância e relevância do assunto, a grave lesão que a paralisação dos postos de pesagem poderá ocasionar à ordem administrativa, social, econômica saúde e segurança, bem como os motivos para a manutenção da fiscalização do excesso de peso nas rodovias federais, sob jurisdição do DNIT, essencial para prover a mobilidade e segurança dos usuários.

O Presidente do TRT despachou, em 28/08/2014, e julgou incabível a medida de contracautela, porque não evidenciou o alegado risco à ordem pública.

Em nova tentativa de reverter a decisão, o DNIT ingressou com Reclamação Constitucional, com pedido de liminar perante o Supremo Tribunal Federal – STF, sob o número 18825, alegando afronta à autoridade da decisão proferida pelo STF, no julgamento da Medida Cautelar, na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.395/DF.

O DNIT defendeu que a ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho não envolve matéria laboral, mas questão meramente administrativa, relativa à legalidade da contratação de serviços terceirizados, por parte do DNIT, e que a causa de pedir consistiu na violação à regra do concurso público e aos dispositivos normativos que tratam das hipóteses legais da terceirização na Administração Pública.

Entretanto, em 23/10/2014, a Excelentíssima Ministra Relatora Carmen Lúcia, do STF, negou seguimento à reclamação, considerando não haver identidade material entre a decisão reclamada e a decisão que se tinha por descumprida.

Desta forma, a fim de viabilizar a continuidade da fiscalização do excesso de peso, foram revogados os certames licitatórios, referentes aos seguintes editais nº: 0686/13-00, 0128/14-00 e 0129/14-00, tendo em vista a necessidade de revisões orçamentárias e de adequações em razão do teor do parecer de força executória, e publicadas novas licitações no sítio eletrônico desta Autarquia, cujo objeto é Serviços de Coleta de Dados de Veículos Pesados, através de Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAF, no âmbito do Plano Nacional de Pesagem - PNP. A Tabela 41 – PIAF's licitados em 2014, abaixo, apresenta a localização dos 35 (trinta e cinco) PIAF's, licitados através dos editais nº 0693/14-00, 0694/14-00, 0695/14-00 e 0696/14-00, todos disponíveis através do endereço eletrônico: www.dnit.gov.br.

Tabela 41 - PIAF's licitados em 2014

UF	PPV	BR	Km	Sentido
RN	PIAF 14.01.101	BR-101/RN	120,95	DIVISA PB/RN – SÃO JOSÉ DO MIPIBU/RN
RN	PIAF 14.02.226	BR-226/RN	30,55	MACAÍBA/RN – BOM JESUS/RN
RN	PIAF 14.03.304	BR-304/RN	18,685	MOSSORÓ/RN – DIVISA RN/CE
RN	PIAF 14.04.304	BR-304/RN	75,8	MOSSORÓ/RN – AÇU/RN
MA	PIAF 15.01.135	BR-135/MA	100,25	SANTA RITA/MA – ENTRONCAMENTO BR-222
MA	PIAF 15.04.316	BR-316/MA	431,6	PERITORÓ/MA – ENTRONCAMENTO MA-026
MA	PIAF 15.05.316	BR-316/MA	460,72	ENTRONCAMENTO MA-026 – PERITORÓ/MA
PI	PIAF 18.01.020	BR-020/PI	322,15	SANTO ANTÔNIO DE LISBOA/PI – PICOS/PI
PI	PIAF 18.04.230	BR-230/PI	290,35	ENTRONCAMENTO PI-242 – PICOS/PI
PI	PIAF 18.02.135	BR-135/PI	395,35	BOM JESUS/PI – REDENÇÃO DO GURGUÉIA/PI
PI	PIAF 18.05.316	BR-316/PI	13,65	TERESINA/PI – DEMERVAL LOBÃO/PI
BA	PIAF 05.01.101	BR-101/BA	10,55	DIVISA SE/BA – ESPLANADA/BA
BA	PIAF 05.10.242	BR-242/BA	289,25	ENTRONCAMENTO BR-407 – ENTRONCAMENTO BA-142
MG	PIAF 06.16.251	BR-251/MG	380,65	FRANCISCO SÁ/MG – SALINAS/MG
MG	PIAF 06.21.365	BR-365/MG	354,65	ENTRONCAMENTO PARA PARACATU DE MINAS/MG – PATOS DE MINAS/MG
GO	PIAF 12.02.020	BR-020/GO	120,35	ALVORADA DO NORTE/GO – ENTRONCAMENTO GO-114

UF	PPV	BR	Km	Sentido
GO	PIAF 12.07.060	BR-060/GO	414,35	RIO VERDE/GO – JATAÍ/GO
GO	PIAF 12.11.364	BR-364/GO	256,09	MINEIROS/GO – JATAÍ/GO
GO	PIAF 12.12.364	BR-364/GO	328,85	MINEIROS/GO – DIVISA GO/MT
ES	PIAF 17.05.259	BR-259/ES	5,11	COLATINA/ES – JOÃO NEIVA/ES
ES	PIAF 17.06.381	BR-381/ES	5,9	NOVA VENÉCIA/ES – SÃO MATEUS/ES/BR-101
ES	PIAF 17.07.262	BR-262/ES	21,777	MARECHAL FLORIANO/ES – VIANA/ES
PA	PIAF 02.01.010	BR-010/PA	154,64	ENTRONCAMENTO PA-256 – ULIANÓPOLIS/PA
PA	PIAF 02.02.010	BR-010/PA	230,76	IPIXUNA DO PARÁ/PA – ENTRONCAMENTO PA-252
PA	PIAF 02.04.230	BR-230/PA	1120,1	ITAITUBA/PA – ENTRONCAMENTO COM A BR-163
PA	PIAF 02.05.163	BR-163/PA	693	ENTRONCAMENTO BR-230 – TRAIRÃO/PA
MT	PIAF 11.01.163	BR-163/MT	1091,65	GUARANTÃ DO NORTE/MT – DIVISA MT/PA
MS	PIAF 19.03.158	BR-158/MS	110,105	PARANAÍBA/MS – APARECIDA DO TABOADO/MS
RO	PIAF 22.02.364	BR-364/RO	549,3	ARIQUEMES/RO – ITAPUÃ DO OESTE/RO
PR	PIAF 09.06.476	BR-476/PR	298,055	SÃO MATEUS DO SUL/PR – UNIÃO DA VITÓRIA/PR
PR	PIAF 09.07.163	BR-163/PR	274,34	MARECHAL CÂNDIDO RONDON/PR – TOLEDO/PR
PR	PIAF 09.08.163	BR-163/PR	179,72	CASCAVEL/PR – LINDOESTE/PR
RS	PIAF 10.07.158	BR-158/RS	236,93	CRUZ ALTA/RS – JULIO DE CASTILHOS/RS
RS	PIAF 10.09.472	BR-472/RS	445,86	SÃO BORJA/RS – ITAQUI/RS
SC	PIAF 16.07.280	BR-280/SC	41,6	GUARAMIRIM/SC – ENTRONCAMENTO BR-101

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

A Tabela 42 – Cronograma previsto para implantação dos primeiros PIAF's, a seguir, apresenta o cronograma previsto para a implantação destes PIAF's.

Tabela 42 - Cronograma previsto para implantação dos primeiros PIAF's

Ação	Período
Publicação das licitações	Novembro/2014
Publicação dos vencedores da licitação e assinatura dos contratos	Dezembro/2014 a Fevereiro/2015
Elaboração e aprovação dos projetos executivos	Setembro/2015
Construção dos PIAF	Julho/2016
Início da operação dos PIAF	Setembro/2016

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Em 2015, está prevista a licitação de outros PIAF's, incluindo a reforma dos atuais PPV's, que apresentarem viabilidade para operar de acordo com o novo modelo de fiscalização proposto.

Destaca-se que os PIAF's correspondem ao modelo de transição, onde em seu estágio final pretende-se que a pesagem dos veículos, com precisão estatística, seja realizada em movimento e que a multa se dê de maneira eletrônica, a exemplo do que ocorre nos controladores de velocidade.

Entretanto, a viabilidade de tal modelo está condicionada aos resultados que serão obtidos com o modelo de transição e às diversas mudanças necessárias na legislação de trânsito brasileira.

b) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer o programa de pesagem de veículos;

Os eventos e/ou riscos-chave, identificados como potenciais comprometedores à continuidade e/ou atraso de cronograma do programa de pesagem de veículos, na modalidade PIAF, dizem respeito à:

Risco 1: Ação Trabalhista 908-02.2013.5.10.0001;

Risco 2: Aprovação da minuta de Resolução instituindo o Formulário de Identificação do Real Infrator – FIRI;

Risco 3: Levantamento e execução da Desapropriação;

Risco 4: Levantamento e licenciamento do Componente Ambiental;

Risco 5: Construção e Operação do Centro de Controle Operacional – CCO;

Risco 6: Dificuldade, por parte do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, na aferição dos equipamentos eletrônicos;

Risco 7: Morosidade na entrega dos Avisos de Recebimento – AR digitalizados pelos Correios;

Risco 8: Orçamento;

Risco 9: Falta de Estrutura Física, equipamentos e recursos humanos do DNIT.

No tocante ao **Risco 1**, Ação Trabalhista 908-02.2013.5.10.0001, conforme já detalhado neste item 2.6 – Controle de Peso de Veículos, indicador "a", destaca-se que esse foi principal evento que comprometeu o Programa Nacional de Pesagem de veículos, no exercício de 2014.

Todas as ações necessárias ao cumprimento da decisão e consequente retorno da fiscalização do excesso de peso, conforme já explicitado naquele indicador "a", foram, a princípio, executadas pela CGPERT/DIR/DNIT.

Quanto ao **Risco 2,** destaca-se a Resolução nº 459, de 29 de outubro de 2013, que dispõe sobre o uso de sistemas automatizados integrados para a aferição de peso e dimensões de veículos, com dispensa da presença física da autoridade de trânsito ou de seu agente, no local da aferição. Este normativo traz, conforme §2º do Art. 2º, que os veículos que estiverem de acordo com o estabelecido pelo art. 9º, da Resolução nº 258/2007, poderão prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, independentemente, da natureza da carga, sem prejuízo da multa aplicada.

Ainda, o Art. 257, §7º do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, dispõe que não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

Desta forma, torna-se necessária a padronização do procedimento administrativo para identificação do infrator responsável pela infração de excesso de peso e dimensões de veículos, instituindo um Formulário de Identificação do Real Infrator – FIRI.

Com este objetivo, a CGPERT/DIR/DNIT, em 07/05/2014, enviou o Memorando nº 1001/2014/CGPERT/DIR, solicitando à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR que encaminhasse ao CONTRAN proposição para publicação de Resolução, a fim de dispor sobre a

padronização do procedimento administrativo para identificação do infrator responsável pela infração de excesso de peso e dimensões de veículos, instituindo o Formulário de Identificação do Real Infrator – FIRI.

É sabido que este assunto encontra-se para análise do CONTRAN, estando com o representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Sr. Nauber Nunes do Nascimento, para ser relatado.

Destaca-se que a não aprovação pelo CONTRAN, da Resolução proposta por esta Autarquia, obrigará todos os veículos a adentrarem no PIAF para identificação, o que poderá sobrecarregar a sua operação, podendo levar a paralisações temporárias da fiscalização, em função de pátio lotado. Trata-se, portanto, de um risco importante.

Embora não possua representação no CONTRAN, no intuito de influenciar o saneamento e/ou conclusão de tal resolução, o DNIT já expôs a importância de aprovação da FIRI à ANTT e ao Ministério dos Transportes.

Em relação do **Risco 3**, ressalta-se que uma das etapas do projeto do PIAF é a realização, pela contratada, do projeto de desapropriação.

Conforme previsto em edital, o referido projeto deverá, portanto, fornecer todos os elementos necessários à regularização fundiária da faixa de domínio, no tempo oportuno. As informações que serão coletadas e/ou produzidas deverão obedecer a um nível de detalhamento técnico e de contemporaneidade, capazes de proporcionar ao DNIT a agilidade necessária à efetiva execução dos procedimentos de desapropriação.

Entretanto, podem haver transtornos temporário-permanentes inerentes ao processo, principalmente os que envolvem as famílias de baixa renda ou que apresentam algum tipo de vulnerabilidade, com pouca mobilidade social e quase sem nenhum poder de negociação.

De qualquer forma, a CGPERT irá atuar junto a Coordenação de Desapropriação e Reassentamento/DPP/DNIT para que os eventuais transtornos que possam ocorrer nesta fase sejam minimizados.

Atinente ao **Risco 4**, conforme previsto no edital para elaboração projeto, implantação e operação dos PIAF, a contratada deverá apresentar à CGMAB/DPP/DNIT, com 90 (noventa) dias de antecedência ao início das obras, relatório compilado com as seguintes informações:

- ✓ Descrição/caracterização do empreendimento, com indicação de localização;
- ✓ Necessidade ou não de supressão de vegetação, consubstanciado em um relatório - Inventário Florestal (conforme Risco 5);
- ✓ Medidas de controle e monitoramento ambiental, com mapas, esquemas, plantas, croquis, dimensões, especificações de serviço;
- ✓ Cronograma de obras.

Por se tratar de um projeto de área relativamente pequena, acredita-se que não haverá dificuldades na obtenção, pela contratada perante o órgão ambiental competente, das autorizações e licenças ambientais para localizar, instalar e operar as respectivas áreas de uso de obras indicadas no projeto ou que venham a se tornar necessárias, tais como: supressão de vegetação, instalação de canteiro de obras, implantação de instalações industriais e equipamentos; exploração de jazidas e caixas de empréstimo, bota-foras, pedreiras e areais.

De qualquer forma, a CGPERT/DIR/DNIT irá atuar junto a Coordenação-Geral de Meio Ambiente – CGMAB/DPP/DNIT para que os eventuais transtornos que possam ocorrer nesta fase sejam minimizados.

Quanto ao **Risco 5**, que diz respeito ao Centro de Controle Operacional – CCO, local onde os agentes da autoridade de trânsito exercerão as suas atividades, cumpre destacar que a CGPERT/DIR/DNIT, por considerar tal atividade de extrema importância, atuou, durante o exercício de 2014, no desenvolvimento do modelo a ser adotado. Para tanto, inicialmente, optou-se por subdividir a atividade ora em análise conforme abaixo discriminado:

- Dimensionamento do CCO, que deverá conter toda a infraestrutura predial e eletrônica necessária;
- Dimensionamento da Comunicação PIAF – CCO, que deverá conter toda a infraestrutura civil e eletroeletrônica necessária.

O Dimensionamento do CCO, encontra-se em pleno desenvolvimento, estando a conclusão do seu anteprojeto e consequente licitação prevista para o primeiro semestre de 2015.

Ademais, como parte constituinte do citado dimensionamento, destaca-se o desenvolvimento, por parte de equipe própria da CGPERT/DIR/DNIT e da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, de um *software* coorporativo, de propriedade, portanto, do DNIT, a ser utilizado quando das atividades operacionais do CCO.

Para o dimensionamento da Comunicação PIAF – CCO, a CGPERT/DIR/DNIT, juntamente com técnicos da Coordenação-Geral de Modernização e Informática – CGMI/DIREX/DNIT e da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, estão desenvolvendo diversas atividades, que podem ser verificadas na Tabela 43 – Subatividades – Comunicação PIAF e CCO, a seguir.

Tabela 43 - Subatividades - Comunicação PIAF - CCO

Atividade	Cronograma	*Status*
Levantamento dos requisitos técnicos a serem oferecidos quando da comunicação PIAF – CCO.	Setembro a Dezembro/2014	Concluído.
Identificação das empresas que possivelmente executam tais atividades no mercado brasileiro.	Novembro a Dezembro/2014	Concluído.
Apresentação do projeto e seus requisitos mínimos às empresas selecionadas, por meio de ofício, contendo, dentre outras coisas, uma solicitação de apresentação de solução de comunicação, valor referencial e cronograma de execução.	Dezembro/2014	Concluída.
Realização de reuniões temáticas entre cada empresa, visando identificar as diversas soluções possíveis	Fevereiro/2015 a Março/2015	Em execução.
Definição da solução a ser adotada pelo DNIT	Abril/2015 a Maio/2015.	Aguardando fase anterior.
Licitação do modelo de Comunicação PIAF – CCO, incluindo todas as etapas administrativas prévias (elaboração de termo de referência e edital, aprovação da Procuradoria-Federal Especializada, junto ao DNIT e da Diretoria-Colegiada).	Junho/2015 a Julho/2015	Aguardando fase anterior.

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Assim, considerando a Resolução nº 459, de 29 de outubro de 2013, entende-se que a ausência do CCO e, consequentemente, da recepção dos dados, oriundos da fiscalização do excesso de peso promovida com o apoio dos PIAF, obrigará a esta Autarquia dispor, em cada um dos postos,

obrigatoriamente, da presença física da autoridade de trânsito ou de seu agente, em quantidades sabidamente superiores às atualmente disponíveis, o que prejudicará, portanto, as atividades de fiscalização do excesso de peso.

A Tabela 44 – Identificação dos riscos-chave do PNP, abaixo, contempla uma síntese dos riscos acima discriminados, Riscos: 1 ao 5, juntamente com os demais Riscos: 6 ao 9.

Tabela 44 - Identificação dos riscos-chave do PNP

Riscos-chave	Fonte	Causas	Consequências
Risco 1: Ação Trabalhista 908-02.2013.5.10.0001	Ministério Público do Trabalho - MPT	Terceirização irregular, no entendimento do MPT.	Paralisação dos contratos, por meio dos quais o DNIT promovia a fiscalização do excesso de peso, à época vigentes; Suspensão das licitações promovidas visando não haver problema de continuidade. Incremento nos prazos e custos para a instalação dos equipamentos; Revisão das licitações RDC-Integrado, visando adequação ao entendimento do MPT; Atraso no reinício das atividades de fiscalização do excesso de peso.
Risco 2: Aprovação da FIRI	Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN	Em casos específicos, possibilidade de permitir ao proprietário do veículo identificar o real infrator, por meio do Formulário de Identificação do Real Infrator – FIRI, o que permitirá a este DNIT construir uma estrutura mais enxuta e eficiente.	Obrigatoriedade de todos os veículos com excesso de peso a adentrarem no PIAF para identificação; Sobrecarga nas atividades operacionais do PIAF, podendo levar a paralisações temporárias da fiscalização, em função de pátio lotado.
Risco 3: Levantamento e execução da Desapropriação	DNIT-Sede; Superintendências Regionais; Procuradoria Federal Especializada; Empresas a serem contratadas.	Uso e ocupação do solo às margens da rodovia, de forma regular ou não, contribuindo para a insegurança viária e consequente necessidade de desapropriação para construção dos PIAF.	Necessidade de elaboração de Projeto de Desapropriação, por parte das empresas vencedoras, a ser analisado e aprovado pela Coordenação de Desapropriação do DNIT; Publicação de Decreto de Utilidade Pública e/ou demais normativos vigentes; Possibilidade de atraso no cronograma.
Risco 4: Levantamento e licenciamento do Componente Ambiental	DNIT-Sede; Superintendências Regionais; Procuradoria Federal Especializada; Empresas a serem contratadas.	Necessidade, a princípio, de supressão de cobertura vegetal e/ou qualquer outra atividade que afete diretamente o meio, em face da construção dos PIAF.	Necessidade de elaboração de Projeto de Componente Ambiental, por parte das empresas vencedoras, a ser analisado e aprovado pela Coordenação-Geral de Meio Ambiente do DNIT; Solicitação dos devidos licenciamentos junto aos órgãos responsáveis; Possibilidade de atraso no cronograma.

Riscos-chave	Fonte	Causas	Consequências
Risco 5: Construção e Operação do Centro de Controle Operacional – CCO	DNIT	Resolução nº 459, de 29 de outubro de 2013.	Necessidade de elaboração de dimensionamento do CCO, que deverá conter toda a infraestrutura predial e eletrônica necessária; Necessidade de dimensionamento de projeto quanto à Comunicação PIAF – CCO, que deverá conter toda a infraestrutura civil e eletroeletrônica necessária; Elaboração de termo de referência e todos os demais atos administrativos, visando a execução das devidas atividades operacionais, e consequente atendimento da referida resolução.
Risco 6: Dificuldades para efetuar a verificação dos equipamentos.	INMETRO e IPEM's	Falta de estrutura do INMETRO, quanto aos equipamentos e recursos humanos necessários.	Incremento nos prazos e custos para a verificação dos equipamentos; Atrasos no início das atividades de fiscalização do excesso de peso, por meio dos equipamentos eletrônicos – balanças de precisão.
Risco 7: Morosidade na entrega dos AR digitalizados ao DNIT.	Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT	Ausência de cláusulas contratuais que estabeleçam prazos para a entrega dos devidos AR's digitalizados.	Atrasos na emissão das Notificações de Penalidade de Multa por Infração de Trânsito; Incremento nos prazos de arrecadação das multas; Possibilidade de favorecimento do sentimento de impunidade.
Risco 8: Orçamento.	Governo Federal	Cortes no orçamento.	Inviabilização da implantação de novos PIAF, e consequente manutenção do programa.
Risco 9: Falta de estrutura física, equipamentos e recursos humanos.	Governo Federal	O Governo Federal não provê o DNIT de equipamentos e recursos mínimos necessários para a boa execução do PNP.	Dificuldades na execução do PNP. Dificuldades na fiscalização do PNP. Incremento nos prazos.

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

c) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Tabela 45 - Avaliação dos riscos e respectivos do PNP

Riscos	Gravidade	Urgência	Tendência	Média
Risco 1: Ação Trabalhista 908-02.2013.5.10.0001	1	1	2	1
Risco 2: Aprovação da minuta de Resolução instituindo o Formulário de Identificação do Real Infrator – FIRI	1	3	3	2
Risco 3: Levantamento e execução da Desapropriação	1	2	3	2
Risco 4: Levantamento e licenciamento do Componente Ambiental	1	2	3	2
Risco 5: Construção e Operação do Centro de Controle Operacional - CCO	1	1	3	2
Risco 6: Dificuldade, por parte do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO, na aferição dos equipamentos eletrônicos	1	1	2	1
Risco 7: Morosidade na entrega dos Avisos de Recebimento – AR digitalizados	1	1	2	1
Risco 8: Orçamento	1	1	2	1
Risco 9: Falta de Estrutura Física, equipamentos e recursos humanos do DNIT	1	2	2	2

Legenda:

Gravidade: atual grau de impacto na eficácia das ações (1 – Alto, 2 – Médio, 3 – baixo).

Urgência: atual prazo no qual é afetada a eficácia das ações (1 – Alto, 2 – Médio, 3 – baixo).

Tendência: cenário de evolução de iniciativas para melhoria da eficácia das ações (1 – cenário desfavorável e/ou não há iniciativas, 2 – cenário moderado e/ou iniciativas incipientes e 3 – cenário favorável e/ou iniciativas em andamento).

Média: média das três avaliações.

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

d) Respostas aos riscos que foram identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégia para mitigar o Risco 1 - Conforme já informado neste item 2.6 – Controle de Peso dos Veículos, indicador "a", este evento impossibilita o DNIT de dar continuidade à fiscalização do excesso de peso, praticado por veículos pesados ao longo das rodovias federais sob sua jurisdição, considerando-se o seu atual modelo de fiscalização.

Deveras preocupado com as consequências que esta determinação poderia ocasionar à segurança nas rodovias federais, em 01/07/2014, o DNIT, por meio da Procuradoria Regional Federal ingressou com Recurso Ordinário em face da decisão, o qual encontra-se pendente, até o encerramento do exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado.

No intuito de suspender a decisão, considerando os danos que já estão ocorrendo, esta Coordenação-Geral envidou esforços junto à Procuradoria Regional Federal, que ajuizou, em 30/07/2014, Ação Cautelar Inominada, sob o nº 0000254-81.2014.5.10.0000, destinada à atribuição de efeito suspensivo a recurso ordinário, com pedido de liminar, junto ao TRT da 10ª Região.

O DNIT demonstrou, em sua defesa, que a ausência de fiscalização induz ao excesso de carga e ao aumento considerável do número de acidentes, que haverá uma considerável perda de arrecadação, em média de R$ 2 milhões de reais, por mês de ausência de fiscalização e autuação.

Foi evidenciado, ainda, que o peso em demasia tem implicações diretas na vida útil das estruturas do pavimento (fiscalização do excesso das cargas é a principal ferramenta para evitar o desgaste prematuro dessas estruturas); possibilita a depredação da estrutura física de apoio dos Postos de Pesagem de Veículos; e que a decisão gera uma subtração de 1.200 (um mil e duzentos) postos de trabalho.

O DNIT, por fim, argumentou que o cumprimento imediato da sentença gera grave lesão à ordem pública, trazendo resultados piores que aqueles que visa evitar, considerando que a fiscalização de excesso de peso, exercida pela Autarquia, tem por razão primordial garantir a segurança viária. Informou que os contratos em andamento foram finalizados no mês de julho de 2014 e os editais de licitação para as novas contratações, que estavam em andamento para que houvesse continuidade na prestação do serviço, foram todos suspensos, por força da mesma decisão.

No entanto, em 04/08/2014, a Desembargadora Relatora Cilene Ferreira Amaro Santos proferiu decisão com o indeferimento da liminar, não concedendo o efeito suspensivo ao recurso, baseado no entendimento de que as atividades de fiscalização envolvem o Poder de Polícia da Administração e não podem ser terceirizadas.

Não satisfeito com a decisão, este Departamento ajuizou pedido de Suspensão de Liminar – SLAT perante o Presidente do Tribunal Regional do Trabalho, nos termos do art. 4º, § 1º, da Lei nº 8.437/92 e demonstrou a importância e relevância do assunto, a grave lesão que a paralisação dos postos de pesagem poderá ocasionar à ordem administrativa, social, econômica saúde e segurança, bem como os motivos para a manutenção da fiscalização do excesso de peso nas rodovias federais, sob jurisdição do DNIT, essencial para prover a mobilidade e segurança dos usuários.

O Presidente do TRT despachou em 28/08/2014 e julgou incabível a medida de contracautela, porque não evidenciou o alegado risco à ordem pública.

Em nova tentativa de reverter a decisão, este Departamento ingressou com Reclamação Constitucional, com pedido de liminar perante o Supremo Tribunal Federal – STF, sob o número 18825, alegando afronta à autoridade da decisão proferida pelo STF, no julgamento da Medida Cautelar, na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.395/DF.

O DNIT defendeu que a ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho não envolve matéria laboral, mas questão meramente administrativa, relativa à legalidade da contratação de serviços terceirizados por parte do DNIT e que a causa de pedir consistiu na violação à regra do concurso público e aos dispositivos normativos, que tratam das hipóteses legais da terceirização na Administração Pública.

Entretanto, em 23/10/2014, a Excelentíssima Ministra Relatora Carmen Lúcia, do STF, negou seguimento à reclamação, considerando não haver identidade material entre a decisão reclamada e a decisão que se tinha por descumprida.

Desta forma, a fim de viabilizar a continuidade da fiscalização do excesso de peso, foram revogados os certames licitatórios, referentes aos editais nº 0686/13-00, 0128/14-00 e 0129/14-00, tendo em vista a necessidade de revisões orçamentárias e de adequações em razão do teor do parecer de força executória, e publicadas novas licitações no sítio eletrônico desta Autarquia, cujo objeto é Serviços de Coleta de Dados de Veículos Pesados, através de Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAF, no âmbito do Plano Nacional de Pesagem. A Tabela 41 – PIAF's licitados em 2014, indicador "a", apresenta a localização dos 35 (trinta e cinco) PIAF's licitados através dos editais nº 0693/14-00, 0694/14-00, 0695/14-00 e 0696/14-00, todos disponíveis através do endereço eletrônico: www.dnit.gov.br, bem como a Tabela 42 – Cronograma previsto para implantação dos primeiros

PIAF's, constantes do indicador "a", apresenta o respectivo cronograma de implantação destes PIAF's.

Para o exercício de 2015, está prevista a licitação de outros PIAF, incluindo a reforma dos atuais PPV que apresentarem viabilidade para operar de acordo com o novo modelo de fiscalização proposto.

Estratégia para mitigar o Risco 2 – Conforme já informado anteriormente neste item 2.6 – Controle de Peso de Veículos, indicador "c", a CGPERT/DIR/DNIT, em 07/05/2014, enviou o Memorando nº 1001/2014/CGPERT/DIR, solicitando à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR que encaminhasse ao CONTRAN proposição para publicação de Resolução para dispor sobre a padronização do procedimento administrativo para identificação do infrator responsável pela infração de excesso de peso e dimensões de veículos, instituindo o Formulário de Identificação do Real Infrator – FIRI.

Estratégia para mitigar o Risco 3 - Conforme já informado anteriormente neste item 2.6 – Controle de Peso de Veículos, indicador "c", a CGPERT irá atuar junto a Coordenação de Desapropriação e Reassentamento/CDR/DPP/DIR para que os eventuais transtornos que possam ocorrer nesta fase sejam minimizados.

Estratégia para mitigar o Risco 4 - Conforme já informado anteriormente neste item 2.6 – Controle de Peso de Veículos, indicador "c", a CGPERT irá atuar junto a Coordenação-Geral de Meio Ambiente/CGMAB/DPP/DNIT para que os eventuais transtornos que possam ocorrer nesta fase sejam minimizados.

Estratégia para mitigar o Risco 5 - Conforme já informado anteriormente neste item 2.6 – Controle de Peso de Veículos, indicador "c", a CGPERT, durante o exercício de 2014, atuou no desenvolvimento do modelo a ser adotado. Para tanto, inicialmente, optou-se por subdividir a atividade, conforme Tabela 46 – Ações para construção e operação do CCO, a seguir.

Tabela 46 - Ações para construção e operação do CCO

Atividade	Subatividade	Status
Dimensionamento do CCO.	Levantamento dos requisitos mínimos quanto à infraestrutura predial e eletroeletrônica; Desenvolvimento de software coorporativo.	Em execução, com previsão prevista para o primeiro semestre de 2015.
Dimensionamento da Comunicação PIAF – CCO, que deverá conter toda a infraestrutura civil e eletroeletrônica necessária.	Levantamento dos requisitos técnicos a serem oferecidos quando da comunicação PIAF – CCO.	Concluído.
	Identificação das empresas que possivelmente executam tais atividades no mercado brasileiro.	Concluída.
	Apresentação do projeto e seus requisitos mínimos às empresas selecionadas, por meio de ofício, contendo, dentre outras coisas, uma solicitação de apresentação de solução de comunicação, valor referencial e cronograma de execução.	Concluída.
	Realização de reuniões temáticas entre cada empresa, visando identificar as diversas soluções possíveis.	Em execução (Fevereiro/2015 a Março/2015).
	Definição da solução a ser adotada pelo DNIT.	Previsto (Abril/2015 a Maio/2015).
	Licitação do modelo de Comunicação PIAF – CCO, incluindo todas as etapas administrativas prévias (elaboração de termo de referência e edital, aprovação da Procuradoria-Federal Especializada junto ao DNIT e da Diretoria-Colegiada).	Previsto (Junho/2015 a Julho/2015).

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Estratégia para mitigar o Risco 6 – Estreitar as relações com o INMETRO e promover uma rotina de agendamento de verificação com antecedência de um ano através do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias - SIOR.

Estratégia para mitigar o Risco 7 - Estreitar relações com a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - Correios e inserir cláusula contratual estabelecendo prazos para os Correios apresentar os AR's, devidamente digitalizados.

Estratégia para mitigar o Risco 8 - Não há ações, por parte da CGPERT/DIR/DNIT, para mitigar esse risco.

Estratégia para mitigar o Risco 9 - Promover ações internas de conscientização para mitigar esse risco e adotar, sempre que possível, os recursos de tecnologia da informação disponíveis, visando mitigar esse risco.

e) Atividades de controle relacionadas ao programa de pesagem de veículos;

A atividade de controle da operação dos Postos Integrados Automatizados de Fiscalização – PIAF, será realizada através de duas formas:

- ✓ Análise dos relatórios gerenciais mensais, enviados pelas contratadas;
- ✓ Análise do Índice de Desempenho – ID, que aborda as principais unidades do PIAF, bem como a inter-relação entre as mesmas e as respectivas funções de maior relevância, quando da verificação da execução dos serviços referentes à operação; além, também, da parcela correspondente à Manutenção/Conservação do próprio PIAF. As unidades são: Estação de Controle em Pista – ECP, Estação de Controle de Fuga – ECF e Posto de Fiscalização – PF. Detalhamento maior a respeito do ID podem ser obtidos no anteprojeto dos editais nº 0693/14-00, 0694/14-00, 0695/14-00 e 0696/14-00, disponíveis do sítio eletrônico do DNIT: www.dnit.gov.br.

f) Avaliação da capacidade da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento);

Atualmente, de posse das ferramentas disponíveis, a CGPERT/DIR não possui capacidade de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível a contento.

Entretanto, de forma a suprir esta deficiência, o DNIT está desenvolvendo um Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR, com o apoio dos analistas do Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS, da Universidade Federal de Santa Catariana - UFSC, mediante termo de cooperação.

O desenvolvimento do SIOR está sendo acompanhado por técnicos da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, assim como por técnicos da Coordenação-Geral de Modernização e Informática – CGMI/DIREX/DNIT.

Inicialmente, o SIOR está sendo desenvolvido prioritariamente para processar as infrações de trânsito no âmbito do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade - PNCV e as demais atividades decorrentes do ciclo de vida das infrações, assim como realizar a gestão dos equipamentos utilizados no registro dessas infrações.

A CGPERT/DIR, entretanto, vislumbrou o SIOR não somente como um software para processar as infrações de trânsito no âmbito do PNCV, mas sim como um sistema de informação capaz de abarcar,

além do processamento das infrações de trânsito no âmbito do PNCV, as funcionalidades dos principais sistemas utilizados pela Coordenação: Sistema Georreferenciado de Informações Viárias - SGV, Sistema de Informação de Pesagem de Veículos - SINPEV, Sistema de Gestão da Faixa de Domínio - SGF, e Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito - SIAET.

O SIOR se figura como um sistema de informação integrado composto por um conjunto de componentes inter-relacionados trabalhando juntos para coletar, recuperar, processar, armazenar e distribuir informações com a finalidade de facilitar o planejamento, o controle, a coordenação, a análise e o processo decisório. (Vide Figura 3, fl. 460, esquema da estrutura do SIOR)

g) Texto acerca do planejamento da autarquia referente ao programa, incluindo eventual aplicação de novas tecnologias, em especial pesagem de veículo em movimento e aplicação de multa eletrônica, e outras medidas a serem adotadas com vistas à continuidade das atividades de controle de peso dos veículos;

Conforme já informado anteriormente neste item 2.6 – Controle de Peso dos Veículos, no indicador "a", foram licitados 35 (trinta e cinco) PIAF's licitados, através dos editais nº 0693/14-00, 0694/14-00, 0695/14-00 e 0696/14-00, todos disponíveis no portal desta Autarquia.

Para 2015, está prevista a licitação de outros PIAF, incluindo a reforma dos atuais PPV que apresentarem viabilidade para operar de acordo com o novo modelo de fiscalização proposto.

Destaca-se que os PIAF correspondem ao modelo de transição, onde em seu estágio final pretende-se que a pesagem dos veículos, com precisão estatística, seja realizada em movimento e que a multa se dê de maneira eletrônica, a exemplo do que ocorre nos controladores de velocidade.

Entretanto, a viabilidade de tal modelo está condicionada aos resultados que serão obtidos com o modelo de transição e às diversas mudanças necessárias na legislação de trânsito brasileira.

h) Tabela, por estado e consolidada nacional, com as metas (físicas e financeiras) das ações de pesagem de veículos previstas para o exercício e respectiva execução, as causas do não cumprimento e as providências que serão adotadas para resolver os problemas identificados, com responsáveis pela implantação;

Segue, abaixo, Tabela 47 – Ações do programa de pesagem contendo o total de postos instalados e contratados, por meio do edital n° 594/2007, que de fato tiveram atividades operacionais, com os respectivos valores contratados e medidos.

A referida Tabela não foi apresentada por estado, mas sim por contrato, considerando que os contratos referentes ao edital n° 594/2007, abrangem mais de um estado, o que impossibilita o DNIT de consolidar as informações da forma solicitada.

Tabela 47 - Ações do programa de pesagem

Lote	Contrato	Consórcio	Prazo Contratual		Objeto Contratual					Dados Operacionais				Valor Contratual (PI+R) (R$)	Valor Executado (PI+R) (R$) (1)	Valor Executado em 2014 (PI+R) (R$)	Percentual não Executado
			Início	Fim	UF	PPV	BR	Km	Sentido	Tipo	Nº Equipamentos (móvel)	Horário Operacional (h)	*Status* Operacional				
1	TT-064/2008	Consórcio Operação de Rodovias	16/07/2008	14/07/2014	RO	22.01	364	374	Ji-Paraná/Ouro Preto do Oeste	Fixo	-	24	Instalado e com dados operacionais	79.997.412,49	74.060.569,49	7.696.492,64	7,42%
					BA	05.01	116	418	Feira de Santana/Serrinha		-						
					PB	13.01	230	184,8	Farinha/Campina Grande		-						
					MT	11.02	174	8	Vilhena/Cáceres		-						
					MT	11.01	364	339	Cuiabá/Rondonópolis		-						
					GO	12.01	020	12	Brasília/Barreiras		-						
					MS	19.21	163	323,39	Campo Grande/Dourados		-						
2	TT-065/2008	Consórcio Engespro/ Projel/ Pentágono	16/07/2008	14/07/2014	MG	06.02	050	85	Uberlândia/Uberaba	Fixo	-	24	Instalado e com dados operacionais	71.393.839,48	65.261.393,30	6.809.073,44	8,59%
					MG	06.03	050	162	Uberaba/Uberlândia		-						
					MG	06.04	153	176	Frutal/Entroncamento da BR-365		-						
					MG	06.07	365	389	Patos de Minas/entr. Paracatu		-						
					MG	06.09	262	678	Araxá/Estalagem		-						
					MG	06.12	040	663,5	Carandaí/Barbacena		-						
					MG	06.18	381	269,7	Ipatinga/Monlevade		-						
3	TT-066/2008	Consórcio Operação PPV	18/07/2008	16/07/2014	MG	06.13	116	531	Caratinga/Realeza	Fixo	-	24	Instalado e com dados operacionais	80.649.365,16	73.500.018,20	5.943.884,80	8,86%
					RS	10.14	101	50,9	Osório/Araranguá		-						

					SC	16.08	101	418,5	Araranguá/divisa SC-RS		-						
					ES	17.01	101	244	Vitória/Linhares		-						
					ES	17.02	262	14,6	Vitória/Bifurcação da BR-101/262		-						
					ES	17.03	101	390	Safra/Vitória		-						
					ES	17.04	101	136	São Mateus/Linhares		-						
4	TT-067/2008	Consórcio Operação de Rodovias	16/07/2008	29/06/2014	MG	06.01	365	745,5	Ituiutaba/Entr. BR-153	Fixo	-	24	Instalado e com dados operacionais	57.385.262,76	50.658.911,11	5.501.568,73	11,72%
					MG	06.08	354	357,3	Patos de Minas/Estalagem		-						
					RS	10.03	392	342	Santa Maria/São Sepé		-						
					RS	10.05	290	710	Uruguaiana/Entr. RS-183		-						
					RS	10.02	285	467	Santo Ângelo/Ijuí		-						
					SC	16.04	282	606	São Miguel D'Oeste/Maravilha		-						
5	TT-068/2008	Consórcio Operação de Rodovias	16/07/2008	29/06/2014	BA	05.02	116	578	Rio Paraguaçu/Milagres	Fixo	-	24	Transferido à iniciativa privada - Concessão ANTT	30.595.647,96	26.196.550,29	2.792.532,82	14,38%
					MG	06.06	040	148	Paracatu/Entr. Patos de Minas		-		Instalado e com dados operacionais				
					MG	06.10	040	508	Belo Horizonte/Sete Lagoas		-						
					MG	06.11	040	663,5	Barbacena/Carandaí		-						
					MG	06.15	116	802,1	Leopoldina/Além Paraíba		-		Instalado e sem dados operacionais (inoperante). Retirado do objeto do contrato, por meio de aditivo				

					MG	06.17	116	310,8	Governador Valadares/Teófilo Otoni		-		Instalado e sem dados operacionais (inoperante). Retirado do objeto do contrato, por meio de aditivo.				
6	TT-069/2008	Consórcio Operação de Rodovias	16/07/2008	29/06/2014	TO	23.50	153	416	Miranorte- Sul	Fixo	-	24	Instalado e com dados operacionais	40.872.997,54	36.539.180,48	4.593.378,84	10,60%
					TO	23.51	153	573	Santa Rita - Norte		-						
					PA	02.52	010	283	Mãe do Rio (LD)		-						
					PA	02.53	010	13	Dom Eliseu (LD)		-						
					PE	04.52	232	278,55	Recife/Serra Talhada		-						
					PE	04.53	232	376,18	Serra Talhada/Recife		-						
7	TT-070/2008	Consórcio Operação PPV	18/07/2008	01/07/2014	RS	10.50	290	412,3	São Gabriel/Uruguaiana		-	24	Instalado e com dados operacionais	46.018.093,28	41.492.011,64	4.513.584,34	9,84%
					RS	10.53	290	710	Alegrete/Uruguaiana		-						
					RS	10.54	285	502,8	Entre Ijuís/São Luiz Gonzaga		-						
					RS	10.57	285	502,8	São Luiz Gonzaga/Entre Ijuís		-						
					MS	19.50	163	734	Campo Grande/Cuiabá		-						
					MS	19.51	163	735	Cuiabá/Campo Grande		-						
8	TT-071/2008	Consórcio Operação de Rodovias	16/07/2008	14/07/2014	PA	02.50	316	104	St. Maria do Pará (LE)	Móvel	01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semana)	Instalado e com dados operacionais	5.042.586,20	4.842.091,72	533.509,51	3,98%
					PA	02.51	316	156	Capanema (LD)			8 (5 dias/semana)					
9	TT-072/2008	Consórcio Engespro/ Projel/ Pentágono	16/07/2008	14/07/2014	MA	15.50	135	14	São Luiz/Itapecuru Mirim	Móvel	01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semana)	Instalado e com dados operacionais	9.546.025,32	8.523.881,17	1.172.422,65	10,71%
					MA	15.51	135	85	Itapecuru Mirim/São Luiz			8 (5 dias/ semana)					
					MA	15.52	135	125	São Luiz/Caxuxa		01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semana)					

					MA	15.53	135	136				8 (5 dias/ semana)					
					MA	15.54	316	422	Peritoró (LE)		01 equipamento (uso alternado PPV 15.57)	8 (5 dias/ semana)					
					MA	15.55	316	462	Codó (LE)		01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semana)					
					MA	15.56	316	372	Caxias (LD)			8 (5 dias/ semana)					
					MA	15.57	316	377	Bacabal (LD)		01 equipamento (uso alternado PPV 15.57)	8 (5 dias/ semana)	Instalado e sem dados operacionais (inoperante). Retirado do objeto do contrato, por meio de aditivo.				
10	TT-073/2008	Consórcio Engespro/ Projel/ Pentágono	16/07/ 2008	14/07/ 2014	PI	18.50	316	10,62	Teresina/Valença do Piauí	Móvel	01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semana)	Instalado e com dados operacionais	7.140.849,47	6.879.460,13	880.280,27	3,66%
					PI	18.51	316	8,4	Valença do Piauí/Teresina			8 (5 dias/ semana)					
					PI	18.52	316	322	Picos/Divisa do Piauí/Pernambuco		01equipamento	8 (5 dias/ semana)					
					PI	18.53	316	294	Chapada Mirolândia/Valença do Piauí		01equipamento	8 (5 dias/ semana)					
11	TT-074/2008	Consórcio Engespro/ Projel/ Pentágono	16/07/ 2008	14/07/ 2014	TO	23.52	153	765	Norte	Móvel	01equipamento	8 (5 dias/ semana)		6.528.427,23	6.306.163,12	685.074,59	3,40%
					TO	23.53	153	285	Sul		01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semana)					
					TO	23.54	153	206,7	Norte			8 (5 dias/ semana)					
					TO	23.55	153	65	Norte			8 (5 dias/ semana)					
12	TT-075/2008	Consórcio Engespro/	16/07/ 2008	14/07/ 2014	PE	04.50	232	259,37	Recife/Serra Talhada	Móvel	01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semanas)	Instalado e com dados operacionais	10.252.060,86	10.006.399,80	1.167.075,80	2,40%

		Projel/ Pentágono			PE	04.51	232	277,87	Serra Talhada/Recife			8 (5 dias/ semanas)					
					PE	04.54	232	157,67	Recife/Serra Talhada		01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semanas)					
					PE	04.55	232	221,34	Serra Talhada/Recife			8 (5 dias/ semanas)					
					PE	04.56	232	509	Salgueiro		01equipamento	8 (5 dias/ semanas)					
					PE	04.57	116	23	Salgueiro		01equipamento	8 (5 dias/ semanas)					
13	TT-076/2008	Consórcio Engespro/ Projel/ Pentágono	16/07/ 2008	14/07/ 2014	MG	06.50	040	9	Paracatu/Divisa MG-GO	Móvel	01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semanas)	Instalado e com dados operacionais	4.363.523,13	4.116.102,50	368.466,03	5,60%
					MG	06.52	040	420	Felixlândia/Curvelo			8 (5 dias/ semanas)					
14	TT-077/2008	Consórcio Operação PPV	18/07/ 2008	16/07/ 2014	RS	10.51	290	587	Alegrete/Rosário	Móvel	01equipamento	8 (5 dias/ semanas)	Instalado e com dados operacionais	8.728.430,73	8.127.830,14	816.631,66	6,88%
					RS	10.55	285	638	São Borja/São Luiz Gonzaga		01equipamento	8 (5 dias/ semanas)					
					RS	10.55	285	638	São Luiz Gonzaga/São Borja		01equipamento	8 (5 dias/ semanas)					
15	TT-078/2008	Consórcio Engespro/ Projel/ Pentágono	16/07/ 2008	14/07/ 2014	GO	12.50	153	1,24	Porangatu (LD)	Móvel	01 equipamento (uso alternado)	8 (5 dias/ semanas)	Instalado e com dados operacionais	4.286.533,69	4.119.666,34	440.819,36	3,89%
					GO	12.51	153	188,5	Uruaçu (LE)			8 (5 dias/ semanas)					

16	TT-079/2008	Consórcio Operação PPV	18/07/2008	16/07/2014	MS	19.54	163	530,55	Jaraguari-Bandeirantes	Móvel	01equipamento	8 (5 dias/ semanas)	Instalado e com dados operacionais	6.181.089,33	5.732.550,60	608.527,21	7,26%
					MS	19.55	163	530,55	Bandeirantes-Jaraguari		01equipamento	8 (5 dias/ semanas)					
Total de Postos Instalados e Contratados						**77**	**Total de Postos Instalados e com Dados Operacionais**						**73**	**468.982.144,63**	**426.362.780,03**	**44.523.322,69**	**9,09%**

Observações:

O PNP 1ª etapa contempla 77 Postos de Pesagem de Veículos, construídos pelo extinto DNER, sendo: 44 equipamentos fixos de pesagem e 21 equipamentos móveis, a serem operados em 33 base de pavimentos rígido.

(1) Resta ainda, processar as últimas medições de cada contrato.

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

i) Total de postos de pesagem já instalados;

Atualmente, os Postos de Pesagem de Veículos instalados correspondem à 1ª etapa do Plano Nacional de Pesagem, sendo 44 (quarenta e quatro) postos de pesagem do tipo fixo, listados na Tabela 38 – Postos de pesagem de veículos do tipo fixo (edital da 1ª etapa) anteriormente apresentada, e 33 (trinta e três) postos de pesagem do tipo móvel, listados na Tabela 39 - Postos de pesagem de veículos do tipo móvel (edital da 1ª etapa), também, já apresentada, cujas atividades operacionais encerraram-se em julho de 2014.

Esses Postos de Pesagem de Veículos foram construídos na década de 50, pelo extinto Departamento Nacional de Estradas e Rodagem - DNER ou são oriundos de um programa desta Autarquia denominado Contrato de Restauração e Manutenção de Rodovias – CREMA.

j) Total de postos de pesagem em operação;

Atualmente, nenhum Posto de Pesagem de Veículos encontra-se em operação, em razão do parecer de força executória, proferido dentro da Ação Trabalhista 908-02.2013.5.10.0001, conforme mencionado anteriormente, neste item 2.6 – Controle de Peso dos Veículos, indicador "a".

Até o ínicio de julho de 2014, estiveram em operação 73 (setenta e três) Postos de Pesagem de Veículos.

k) Causas de eventual existência de postos instalados inoperantes;

Conforme citado no indicador "j", acima, nenhum Posto de Pesagem de Veículos encontra-se em operação, em razão do parecer de força executória proferido dentro da Ação Trabalhista 908-02.2013.5.10.0001.

Cumpre ressaltar, ainda, que 4 (quatro) postos da 1ª etapa do PNP, não operaram no 1º semestre de 2014, pelas razões e justificativas abaixo descritas:

- ✓ PPV 06.15 MG – este PPV nunca operou. Considerando que o mesmo foi herdado da época do DNER, não estavam construídas, no local, as pistas de acesso e saída ao Posto de Pesagem, o que foi executado pela Superintendência Regional do DNIT, no Estado de Minas Gerais. Entretanto, o PPV possui, ainda, 53 placas da pista de concreto trincadas. O DNIT está trabalhando uma solução para a entrada em operação deste PPV, com a maior brevidade possível.

- ✓ PPV 06.17 MG – este PPV, também, foi herdado da época do DNER e possui curvas fechadas, sem condições para o tráfego de caminhões do tipo "bi-trem". O pátio de estacionamento tem a capacidade bem reduzida, para apenas 3 (três) veículos e está em condições precárias de conservação. O DNIT está trabalhando uma solução para a entrada em operação deste PPV, com a maior brevidade possível.

- ✓ PPV 15.57 MA – este PPV apresenta problemas de drenagem. Após ter ocorrido um assentamento de terra, o local vem sofrendo exposição constante a inundações, além do fato de estar situado em uma posição que acaba por comprometer a segurança, necessitando de uma obra de maior porte para que a água que se acumula possa ser totalmente drenada. O DNIT está trabalhando uma solução para a entrada em operação deste PPV, com a maior brevidade possível.

- ✓ PPV 12.50 GO – este PPV já operou, utilizando 1 (um) equipamento móvel, alternadamente, com o PPV 12.51. Entretanto, desde agosto de 2011, o INMETRO, de forma arbitrária, se

recusa a aferir o equipamento para as 2 (duas) bases móveis, sendo que, atualmente, encontra-se em operação, apenas o PPV 12.51.

l) Providências adotadas para iniciar a operação de todos os postos de pesagem instalados, com respectivos responsáveis;

Conforme já informado neste item 2.6 – Controle de Peso dos Veículos, indicador "a", foram tomadas diversas providências pelo DNIT para tentar suspender os efeitos do parecer de força executória, proferido dentro da Ação Trabalhista 908-02.2013.5.10.0001, não tendo logrado êxito.

Para retorno da fiscalização do excesso de peso, será necessário, ainda, o projeto e a construção dos PIAF, cujo início de operação está previsto para setembro de 2016.

A responsável por estas providências é a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT.

m) Para cada posto (consolidar por estado e nacional) de pesagem:

Para atender o ora solicitado neste indicador, fez-se necessário a elaboração da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional. Após as referidas tabelas, estão apresentadas as respectivas justificativas, providências e os responsáveis pelas medidas adotadas. Cabe ressaltar que as informações, contidas nas tabelas supracitadas, referem-se aos subitens i, ii, iii, iv, v, vii, x, xiii, xvi, xix, xx deste indicador "m", e que ainda, constam nas mesmas informações suplementares.

Tabela 48 - Postos de Pesagem - por UF

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DA BAHIA
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação da BA. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	301.883
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	1.595
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	12.154
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	1.924.250
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	1.206
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,06270%
v) Número de evasões identificadas:	54.731
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	2.537

x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	2.112
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	7.505
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	7.586
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 1.504.799,58
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 9.735,23
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 1.191.854,35
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 411.365,14
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 421.100,37

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do ES. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	634.152
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	8.421
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	33.120
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	10.228.169
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	1.215
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,01188%
v) Número de evasões identificadas:	295.032
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	11.417
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	9.831

x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	11.872
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	23.846
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 3.333.623,09
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 93.977,07
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 4.086.004,53
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 1.691.084,33
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 1.785.061,40

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DE GOIÁS
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação de GO. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	236.142
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	5.610
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	15.833
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	5.171.549
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	922
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,01783%
v) Número de evasões identificadas:	10.546
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	2.853
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	3.107
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	9.873

xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	8.374
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 2.614.453,54
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 5.216,81
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 1.546.323,29
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 389.121,14
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 394.337,95

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DE SANTA CATARINA
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do SC. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	119.455
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	2.065
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	9.395
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	2.102.302
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	1.018
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,04843%
v) Número de evasões identificadas:	95.578
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	1.740
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	2.156
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	5.499
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0

xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	7.273
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 1.501.180,03
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 19.735,06
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 1.311.804,06
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 481.266,34
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 501.001,40

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DE TOCANTINS
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do TO. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	316.507
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	2.281
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	9.096
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	2.112.396
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	926
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,04384%
v) Número de evasões identificadas:	84.429
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	1.506
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	1.766
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	5.824
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0

xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	11.107
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 1.552.879,03
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 3.787,03
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 2.024.810,74
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 653.255,92
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 657.042,95

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO MARANHÃO
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do MA. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	43.087
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	512
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	1.595
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	688.040
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	1.344
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,19531%
v) Número de evasões identificadas:	1.339
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	549
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	619
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	427
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	2.500

Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 178.891,30
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 736,31
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 810.412,75
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 204.403,74
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 205.140,05

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DE MINAS GERAIS
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do MG. Em operação desde 01/07/2010

Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	1.686.071
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	25.990
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	122.943
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	20.748.967
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	798
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,00385%
v) Número de evasões identificadas:	486.400
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	41.303
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	30.640
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	51.000
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	99.356
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 11.065.424,37

xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 33.030,88
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 17.306.573,55
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 6.474.156,88
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 6.507.187,76

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do MS. Em operação desde 01/07/2010

Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	746.473
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	5.793
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	37.958
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	5.271.090
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	910
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,01726%
v) Número de evasões identificadas:	19.572
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	6.273
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	4.121
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	27.564
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	29.827
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 5.379.128,81
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 7.896,51

xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 4.865.524,35
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 1.784.481,04
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 1.792.377,55

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO MATO GROSSO
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do MT. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	350.065
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	12.914
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	41.305
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	10.971.087
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	850
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,00740%
v) Número de evasões identificadas:	212.719
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	20.016
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	10.793
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	10.496
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	15.936
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 2.773.499,25
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 1.131,11
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 2.864.645,63

xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$862.094,67
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 863.225,78

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO PARÁ
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do PA. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	178.305
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	3.519
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	14.816
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	4.888.918
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	1.389
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,02842%
v) Número de evasões identificadas:	11.022
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	2.697
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	2.184
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	9.925
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	15.496
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$3.035.676,07
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 5.865,03
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 3.561.577,06
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 1.102.046,76

xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 1.107.911,79

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO PARAÍBA
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do PB. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	161.867
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	4.778
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	9.218
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	3.043.223
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	637
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,02093%
v) Número de evasões identificadas:	5.854
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	1.355
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	1.281
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	6.582
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	7.053
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 1.164.282,68
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 1.686,54
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 1.252.904,39
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 322.113,14
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 323.799,68

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO PERNAMBUCO
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do PE. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	281.808
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	10.392
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	31.404
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	10.962.592
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	1.055
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,00962%
v) Número de evasões identificadas:	22.500
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	2.179
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	5.922
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	23.303
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	14.059
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 6.663.649,54
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 23.776,54
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 3.046.321,53
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 853.201,91
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 876.978,45

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO PIAUÍ

UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação do PI. Em operação desde 01/07/2010

Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	40.370
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	926
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	1.741
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	1.539.719
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	1.663
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,10799%
v) Número de evasões identificadas:	1.306
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	551
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	339
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	851
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	1.231
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 585.003,79
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 76,62
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 340.463,21
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 103.782,64
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 103.859,26

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DE RONDÔNIA
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação de RO. Em operação desde 01/07/2010

Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	226.728
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	6.254
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	23.291
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	5.594.935
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	895
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,01599%
v) Número de evasões identificadas:	5.959
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	4.669
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	4.196
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	14.426
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	6.664
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 3.429.049,34
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 2.100,43
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 1.183.804,18
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 224.945,40
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 227.045,83

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro PPV's	Todos da Unidade da Federação Do RS. Em operação desde 01/07/2010
Quantitativos	

i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	589.108
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	4.354
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	22.070
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	3.972.110
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	912
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,02297%
v) Número de evasões identificadas:	66.826
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	3.568
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	4.733
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	13.769
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	20.062
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 2.888.660,68
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 41.471,05
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 3.405.106,14
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 1.683.684,95
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 1.725.156,00

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Tabela 49 - Postos de Pesagem - Consolidado nacional

Período	01/01/2014 a 31/12/2014
UF do Local da Infração	Todas dos PPV's Especificados
UF do Domicílio do Infrator	Todas dos PPV's Especificados
Filtro com 76 PPV's em operação desde 01/07/2010:	0250, 0251, 0252, 0253, 0450, 0451, 0453, 0454, 0455, 0456, 0457, 0501, 0601, 0602, 0603, 0604, 0606, 0607, 0608, 0609, 0610, 0611, 0612, 0613, 0618, 0650, 0652, 1002, 1003, 1005, 1014, 1050, 1051, 1053, 1054, 1055, 1056, 1057, 1101, 1102, 1201, 1250, 1251, 1301, 1550, 1551, 1552, 1553, 1554, 1555, 1556, 1563, 1564, 1604, 1608, 1701, 1702, 1703, 1704, 1850, 1851, 1852, 1853, 1921, 1950, 1951, 1954, 1955, 2201, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355

Quantitativos	
i) Número de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício:	A CGPERT não dispõe dessa informação.
ii) Número de veículos efetivamente pesados no exercício (dados de balança lenta):	5.912.021
iii) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT (Peso Bruto Total):	95.404
iii-a) Número de veículos em que se constatou sobrepeso no PBT, EIXO ou CMT:	385.939
iii-b) Total de sobrepeso no PBT (kg):	89.219.347
iii-c) Média total de sobrepeso no PBT (kg):	935
iv) Percentual médio de sobrepeso:	0,00105%
v) Número de evasões identificadas:	1.377.813
vii) Número de infrações de sobrepeso não autuadas:	0
x) Número de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal (Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso que não se transformaram em Notificação de Autuação):	103.213
x-a) Número de infrações autuadas que apresentaram inconsistências:	83.810
x-b) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em Notificação de Autuação:	198.916
xiii) Número de defesas ou recursos não analisados no prazo legal:	0
xvi) Número de infrações de sobrepeso que resultaram em multa:	0
xvi-a) Número de notificações de penalidade emitidas no exercício:	270.370
Valores Previstos e Arrecadados	
xix) Arrecadação prevista para Notificação de Autuações emitidas:	R$ 47.673.201,10
xx) Valor efetivamente recebido na fase de Notificação de Autuação (Resolução nº 404-CONTRAN):	R$ 250.222,22
xix-a) Arrecadação prevista para Notificação de Penalidade emitida:	R$ 48.798.129,76
xx-a) Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso das Notificações de Penalidade:	R$ 17.241.004,00
xx-b) Valor total recebido a título de multas por sobrepeso (somatório de: xx + xx-a):	R$ 17.491.226,22

Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

i. N° de veículos de carga (líquida e sólida) e de passageiros que passaram pelo posto de pesagem no exercício;

A Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT, não dispõe dessa informação. Cumpre ressaltar que apenas os Postos de Pesagem de Veículos, do tipo fixo, tinham previsão em edital para contador de tráfego, entretanto, estes dados não estão disponíveis para consulta em banco de dados.

ii. N° de veículos efetivamente pesados no exercício;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

Cumpre destacar que, no exercício de 2014, 5.912.021 (cinco milhões, novecentos e doze mil e vinte e um) veículos foram submetidos à pesagem, por meio dos equipamentos de pesagem de precisão estatística - balança lenta.

iii. N° de veículos em que se constatou sobrepeso;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

Quanto ao número de veículos em que se constatou sobrepeso, no exercício de 2014, destaca-se que 385.939 (trezentos e oitenta e cinco mil, novecentos e trinta e nove) veículos tiveram indicativo de excesso de peso, aferido pela balança lenta e, consequentemente, foram orientados a adentrar no Posto de Pesagem de Veículos, para recebimento do Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso – AOEP e para indicação das medidas administrativas de transbordo ou remanejamento, quando cabíveis.

Ressalta-se que não existem veículos com sobrepeso que não recebem o AOEP. A exceção ocorre, unicamente, para os veículos transportando carga líquida, uma vez que o INMETRO expediu normativa alegando que não é possível pesar estes veículos na balança dinâmica.

iv. Percentual médio de sobrepeso;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

No tocante ao percentual médio de sobrepeso, cumpre informar que o mesmo, no exercício de 2014, foi de 0,00105%, sendo que tal percentual foi obtido da relação entre o valor total, em quilogramas, de excesso de peso, dividido pelo número de veículos com indicativo de sobrepeso.

v. N° de evasões identificadas;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

No exercício de 2014, foram identificadas 1.377.813 (um milhão, trezentos e setenta e sete mil, oitocentos e treze) evasões.

vi. Informar como são identificadas e registradas as evasões;

É importante salientar que os registros de fuga são efetuados, manualmente, pela equipe responsável pela operação do PPV, e anotados no Registro Diário de Ocorrência - RDO. O equipamento de registro de fuga que havia no PPV não era compatível com a Portaria nº 870/2010, do DENATRAN, pois os contratos do edital de licitação nº 594/07-00 foram assinados em 2008, já prevendo a instalação de um sistema para detecção das fugas, que somente foi regulamentado, em 26/10/2010, pela referida portaria, ou seja, em data posterior à da especificação do referido edital.

Adicionalmente, ressalta-se que, nos casos em que o PPV dispõe de apoio do Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF, o mesmo é informado da placa de identificação dos veículos que evadem à fiscalização.

vii. N° de infrações de sobrepeso não autuadas;

Conforme informado anteriormente, todos os veículos com indicativo de excesso de peso aferido pela balança lenta, com precisão estatística, são orientados a adentrar o Posto de Pesagem de Veículos para recebimento do Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso - AOEP e para indicação das medidas administrativas de transbordo ou remanejamento, quando cabíveis.

Não existem veículos com sobrepeso que não recebem o AOEP, com exceção dos veículos transportando carga líquida, uma vez que o INMETRO expediu normativa alegando que não é possível pesar estes veículos na balança dinâmica.

A CGPERT/DIR/DNIT não dispõe das informações a respeito de veículos transportando carga líquida com sobrepeso, em sua base de dados.

viii. Justificativa para a quantidade de infrações de sobrepeso não autuadas;

Não cabe justificativa, considerando o ora exposto no subitem "vii", acima, do indicador "m".

ix. Providências adotadas para que todas as infrações sejam autuadas, com respectivos responsáveis;

Não cabem providências, considerando o ora exposto no subitem vii, acima, do indicador "m".

x. N° de infrações autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

xi. Justificativa para a quantidade de infrações de sobrepeso autuadas que não foram objeto de notificação no prazo legal;

Os AOEP são transmitidos regularmente à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT, que os processa, visando a emissão das Notificações de Autuação de infração – NA. Tais notificações são enviadas, pelos CORREIOS, ao infrator em um prazo não superior à 30 (trinta) dias, após a data de cometimento da infração. O real infrator possui um prazo, após o recebimento da NA, não inferior a 15 (quinze) dias, conforme Resolução nº 149/2003, do CONTRAN, para a devida apresentação de defesa prévia.

Destaca-se, contudo, a possibilidade de alguns AOEP não serem convertidos em NA. Isto ocorre em virtude da decorrência do prazo legal, ausência dos dados cadastrais do real infrator, erro insanável na confecção do AOEP, quando da fiscalização do excesso de peso nos postos de pesagem, dentre outros.

Atualmente, o principal problema enfrentado pelo DNIT, na emissão das NA, por excesso de peso, diz respeito à falta dos dados do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ.

Na pesagem, é importante ressaltar que o infrator, ao transitar com excesso de peso, se relaciona com o disposto no art. 257, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, podendo sofrer a penalidade tanto o Proprietário, Embarcador e/ou Transportador, conforme transcrito a seguir:

> "Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionadas neste Código."

Dessa forma, em muitos casos, nas infrações relacionadas à pesagem, o Embarcador (CNPJ) é o real infrator, diferentemente, por exemplo, dos equipamentos eletrônicos de controle de velocidade, onde o único infrator é o proprietário e/ou condutor.

Para notificar as empresas infratoras e emitir as correspondentes Notificações de Autuação - NA e de Penalidade, por excesso de peso, é necessária a obtenção dos dados cadastrais para correspondência dessas empresas. Atualmente, essas informações são preenchidas de acordo com o CNPJ informado nas notas fiscais, apresentadas nos Postos de Pesagem de Veículos, no momento da fiscalização.

Ressalta-se que a falta dessas informações de correspondência da empresa infratora nas multas por excesso de peso, normalmente, acontece pelo incorreto preenchimento nos Postos de Pesagem, mesmo com a apresentação das notas fiscais. Há, também, situações em que essas notas fiscais não trazem os dados como o CEP, informação esta imprescindível para postagem nos CORREIOS.

xii. Providências adotadas para maximizar o percentual de infrações autuadas objeto de notificação dentro do prazo legal, com respectivos responsáveis;

Diante do contexto apresentado no subitem anterior, o setor de processamento de multas da pesagem da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT, para diminuir a perda destas Notificações, em virtude da falta de dados cadastrais para correspondência, obtém essas informações, individualmente, através de consulta na *internet*, pela página da Receita Federal e cadastrando-as, manualmente, no sistema de processamento do DNIT, para validação de todos os CNPJ. Assim, no caso de reincidência da infração, os dados dos infratores já cadastrados estarão registrados no banco de dados desta Autarquia.

Além disso, os operadores dos Postos de Pesagem de Veículos, enquanto os contratos ainda estavam vigentes, eram orientados, regularmente, quanto à necessidade de preenchimento adequado das informações do real infrator.

Mesmo com todo o esforço voltado para que não hajam perdas no envio de Notificações, existe um percentual de multas que não puderam ser enviadas por ausência do endereço do embarcador da carga, aliada ao decurso do prazo legal.

A CGPERT/DIR/DNIT está trabalhando para redução destas perdas, através da implantação do SIOR e da viabilização de um convênio com a Receita Federal, para intercâmbio, de forma eletrônica, de informações de dados cadastrais para correspondência de pessoa jurídica.

De qualquer forma, após a emissão da NA, emite-se a Notificação de Penalidade – NP, que é o procedimento que dá ciência da imposição de penalidade e funciona como cobrança do valor da multa de trânsito. A emissão das NP´s somente ocorre, em regra, (i) respeitado o decurso do prazo de, no mínimo, 15 (quinze) dias para a devida apresentação, pelo real infrator, de defesa prévia; (ii) após o devido julgamento da citada defesa, quando de sua apresentação; e (iii) existência do Aviso de Recebimento – AR, digitalizado, encaminhado pelos CORREIOS, o que comprova a regular notificação do real infrator, por meio da NA.

Não há prazo expresso no CTB ou em seus normativos, para a expedição da Notificação de Penalidade, como ocorre com a Notificação da Autuação.

A responsável por estas providências é a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT.

xiii. N° de defesas ou recursos não analisados no prazo legal;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

xiv. Justificativa para a quantidade de defesas e recursos não analisados no prazo legal;

A Notificação da Autuação tem um prazo com data limite definida para a apresentação de Defesa sendo que, após o vencimento desse prazo, inicia-se outro prazo, legal-normativo, para a expedição da Notificação de Penalidade, que é de 3 (três) anos, contados do 1º (primeiro) dia, após o vencimento da Defesa. Caso haja a apresentação de Defesa, o prazo para a expedição da Notificação de Penalidade iniciará somente após o julgamento definitivo da Defesa, conforme previsto na Lei nº 9.873/99.

Para as notificações emitidas em 2014, não houve qualquer defesa ou recurso analisados em desacordo com o prazo legal. Contudo, em face da exígua equipe disponível para realização desta tarefa, aliada ao elevado volume de processos, é possível que tal situação venha a ocorrer com os processos administrativos, referentes aos anos anteriores.

xv. Providências adotadas para minimizar a quantidade de defesas e recursos não analisados no prazo legal, com respectivos responsáveis;

Cabe ressaltar que a CGPERT/DIR/DNIT está trabalhando para minimizar tal situação, através de estudos para mudança da sistemática de cadastro de recursos e defesas e informatização dos processos, visando dar maior celeridade. Ademais, estuda-se a viabilidade de contratação de uma equipe, para prestar apoio nessas atividades.

Cumpre destacar que, conforme a legislação de trânsito vigente, os infratores podem apresentar suas defesas de autuação e recursos em qualquer membro do Sistema Nacional de Trânsito, o que acaba por postergar, ainda mais, a emissão das notificações de penalidade e abertura de processo de cobrança judicial (inscrição no Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal - CADIN e Dívida Ativa).

Atualmente, esta Autarquia está emitindo as notificações de penalidade, cujas notificações de autuação foram emitidas no período de 30/07/2010 a 2011.

Além disso, todas as previsões legais para a apresentação de defesas de autuação e recursos, aliadas a não vinculação e/ou bloqueio do veículo, são utilizadas, por muitos infratores, como possibilidades protelatórias para o efetivo pagamento das notificações de penalidade, o que interfere diretamente na arrecadação da Autarquia.

Destaca-se, contudo, que a abertura de processo de Dívida Ativa e a inscrição no CADIN, o que auxiliaria no efetivo pagamento das notificações de penalidade e consequente melhoria da arrecadação desta Autarquia, necessita atender aos requisitos exigidos pela Procuradoria Federal e demais órgãos competentes, inclusive quanto ao valor mínimo de R$ 1.000,00 (hum mil reais).

Assim, considerando que as infrações por excesso de peso possuem, em regra, valores reduzidos, far-se-ia necessário aguardar o atingimento do limite estabelecido.

A responsável por estas providências é a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT.

xvi. N° de infrações de sobrepeso que resultaram em multa;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

xvii. Justificativa para a quantidade de infrações de sobrepeso que não culminaram em multa;

No exercício de 2014, não houveram infrações de sobrepeso que culminaram em multa.

xviii. Providências adotadas para minimizar a quantidade de infrações de sobrepeso que não culminam em multa, com respectivos responsáveis;

No exercício de 2014, não houveram infrações de sobrepeso que culminaram em multa.

xix. Arrecadação prevista;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

xx. Valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso;

Este dado consta da Tabela 48 – Postos de Pesagem - por UF e da Tabela 49 – Postos de Pesagem - Consolidado Nacional.

xxi. Justificativa para eventual diferença entre a arrecadação prevista e o valor efetivamente recebido a título de multas por sobrepeso;

Essa informação consta do indicador “m”, alíneas “xiv e xv”, do item 2.6 – Controle de Peso dos Veículos.

xxii. Providências adotadas para sanar eventuais problemas que impedem a arrecadação total do valor previsto, com respectivos responsáveis;

Essa informação consta do indicador “m”, alíneas “xiv e xv”, do item 2.6 – Controle de Peso dos Veículos.

xxiii. Outros indicadores elaborados pelo DNIT, caso em que deve ser apresentada sua descrição no Relatório de Gestão.

Não há conteúdo a ser declarado no exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado. Contudo, constam das fls. 34-41 os indicadores estratégicos do DNIT.

2.7. PLANEJAMENTO DE OBRAS RODOVIÁRIAS

a) Identificação dos principais corredores logísticos de escoamento de produção ou de grande relevância econômica, com respectivas obras rodoviárias ainda não implementadas ou em fase de implementação, informando para cada uma delas:

i. Estimativa de contratação e conclusão (quando aplicável);

Não se aplica ao DNIT.

ii. Custos relacionados ou estimados;

Não se aplica ao DNIT.

iii. Redução estimada dos custos de transportes;

Não se aplica ao DNIT.

iv. Redução estimada no tempo de transporte;

Não se aplica ao DNIT.

v. Áreas econômicas afetadas com a implantação da rodovia;

Não se aplica ao DNIT.

vi. Estado e região da obra;

Não se aplica ao DNIT.

vii. Trecho;

Não se aplica ao DNIT.

viii. Razões de não implantação da rodovia.

Não se aplica ao DNIT.

No tocante ao planejamento de obras rodoviárias, a Coordenação de Programação de Investimentos – COPINV/CGPLAN/DPP/DNIT tem a esclarecer, que durante a elaboração do Plano Plurianual – PPA e da proposta orçamentária desta Autarquia, são demandados diversos estudos e projetos para execução de obras em todo o Brasil. As demandas por estudos e projetos são catalogadas e consolidadas para que seja identificado o montante orçamentário necessário para atender a todas as demandas isoladas.

Invariavelmente, o limite orçamentário disponibilizado para investimentos em estudos e projetos para o DNIT, fica aquém das demandas, o que permite apenas trabalhar com os estudos e projetos, em andamento, e com as contratações de estudos e projetos pontuais, geralmente para construção de viadutos, passarelas, contenção de encostas, estabilização de taludes, projetos de restauração, CREMA, adequações com melhoramentos, dentre outros.

O planejamento de obras para implantação e adequação de corredores logísticos, bem como as obras de grande porte, fica a cargo do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, com a definição das obras integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. Cabe esclarecer

que o DNIT não é responsável pela definição da carteira de investimentos do PAC. As obras são selecionadas no âmbito da Administração Direta, composta neste caso, pelo MPOG e Ministério dos Transportes – MT, e repassadas a essa Autarquia para que as execute.

Diante desse contexto, cumpre destacar que para o planejamento de obras de grande porte, como implantação e adequação de corredores logísticos, obras que promovam a integração regional, interestadual e internacional, o DNIT atua como executor de política e não como formulador do planejamento.

O PPA vigente 2012-2015 contém os objetivos 0131, 0137, 0138 e 0139, que estão em consonância com o solicitado nos indicadores "a" e "b", deste item 2.7 – Planejamento de Obras Rodoviárias. Cada objetivo contém as iniciativas indicadas no PPA. As iniciativas correspondem aos empreendimentos, com custo total estimado superior a R$ 500,0 milhões, portanto, obras de grande porte e integrantes da carteira do PAC.

Vale ressaltar ainda que as informações referentes aos indicadores "a", de "i" a "viii", e "b", de "i" a "vi", para as principais iniciativas, estão disponíveis no Balanço do PAC (http://www.pac.gov.br/pub/up/pac/11/PAC11_Transportes.pdf).

b) Identificação das obras necessárias para promover a integração regional, interestadual e internacional, informando para cada uma delas:

Este indicador não aplica ao DNIT. Cumpre esclarecer que a justificativa consta do indicador "a", deste item 2.7 – Planejamento de Obras Rodoviárias, acima.

i. Estimativa de contratação e conclusão (quando aplicável);

Não se aplica ao DNIT.

ii. Custos relacionados ou estimados;

Não se aplica ao DNIT.

iii. Áreas afetadas com a implantação da rodovia;

Não se aplica ao DNIT.

iv. Estado e região da obra;

Não se aplica ao DNIT.

v. Trecho;

Não se aplica ao DNIT.

vi. Razões de não implantação da rodovia.

Não se aplica ao DNIT.

c) Quadro de intervenções previstas no HDM (para o exercício das contas e os três seguintes), indicando, para cada BR e por unidade da federação a quantidade de km que demandarão cada tipo de intervenção (Crema 1ª etapa, Crema 2ª etapa, Restauração, Duplicação, Pato etc.), com respectivos percentuais de execução em cada exercício;

Quanto ao quadro de intervenções solicitado neste indicador, cumpre esclarecer que o mesmo não será apresentado neste Relatório de Gestão Customizado, tendo em vista a sua extensão e o seu, consequente volume de impressão. O referido quadro está disponível na Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos – CGPLAN/DPP/DNIT.

Ainda com relação ao tema, seguem alguns esclarecimentos considerados pertinentes.

O modelo *Highway Developmentand Management* – HDM-4 representa uma ferramenta de auxílio às análises realizadas, através do Sistema de Gerência de Pavimentos – SGP, do DNIT e tem como objetivo a avaliação econômica comparativa de intervenções rodoviárias, considerando cenários econômicos determinados.

As soluções propostas pela gerência de pavimentos do DNIT são provenientes do catálogo de soluções vigente, o qual representa soluções em nível de rede (gerencial), ou seja, adequadas para a previsão orçamentária dos investimentos com manutenção rodoviária e não para a sua aplicação direta em projetos.

Observa-se que, para o planejamento das ações de manutenção rodoviária, os levantamentos necessários à gerência de pavimentos do DNIT são realizados em períodos cíclicos, não se atendo, necessariamente, às necessidades imediatas de projeto. Cabe salientar que os dados adquiridos para alimentar o banco de dados da gerência de pavimentos são adequados ao nível de análise a que se destinam, ou seja, nível de rede. Para a análise em nível de projeto e/ou anteprojeto, os levantamentos devem possuir um detalhamento maior, incluindo, por exemplo, dados referentes às jazidas, distâncias médias de transporte, drenagens, acostamentos, dentre outros. Esses levantamentos devem, ainda, serem realizados com prazo adequado a retratarem as condições dos pavimentos na ocasião.

Sendo assim, as soluções propostas pela gerência de pavimentos representam um norte na escolha do programa de manutenção a ser adotado, onde, para a sua determinação, torna-se necessária a análise isolada de cada trecho, considerando as situações e condicionantes específicas, uma vez que as soluções propostas pelo planejamento estão em nível de rede.

A título de informação, cabe observar que o DNIT, através da CGPLAN/DPP, vem aprimorando e atualizando os dados de entrada do Sistema de Gerência de Pavimentos - SGP para que as soluções propostas por esse sistema sejam cada vez mais próximas àquelas adotadas em projetos. Seguem as principais ações do DNIT nesse sentido:

- Retomada do Plano Nacional de Contagem de Tráfego- PNCT que estava paralisado há 13 anos. Atualmente, dos 320 pontos de contagem permanente programados, 91 já estão em operação. Por meio desses postos são adquiridos dados de contagem volumétrica e classificatória, bem como dados estatísticos de velocidade e peso.

  Complementarmente à ação citada, o DNIT assinou termos de execução descentralizada com o Exército Brasileiro, para a realização de pesquisas Origem e Destino – O/D, e com a Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, para a realização do tratamento e consolidação dos dados, com vistas à aplicação de modelo matemático para a estimativa do tráfego médio diário anual da Malha Rodoviária Federal. Essas ações são de grande importância para o planejamento desempenhado por esta Autarquia, que poderá deixar de utilizar métodos de progressão do volume de tráfego e contar com insumos mais confiáveis.

- Os dados de deflexão constantes na base do SGP estão sendo atualizados. A aquisição de novos dados pela CGPLAN/DPP está sendo realizada com ensaios a cada 40 m alternados, o que gera informações mais precisas sobre os trechos da Malha Rodoviária Federal. Anteriormente, tais ensaios eram realizados a cada 200 m alternados.
- Revisão e aprimoramento do catálogo de soluções utilizado pela gerência de pavimentos. Atualmente, o catálogo encontra-se em processo de homologação por uma comissão de servidores nomeados especificamente para tal fim.
- Atualização com melhoramentos do SGP/DNIT, com vistas a ser utilizado como ferramenta auxiliar na elaboração de anteprojetos.
- O Modelo HDM-4, programa essencial para definição de cenários de investimentos, está em fase de calibração para adequação às características brasileiras. A pesquisa conta com cinco campanhas de levantamentos em 50 trechos experimentais, distribuídos pela malha rodoviária federal. Atualmente, duas das cinco campanhas já encontram-se concluídas.

d) Para cada situação prevista na alínea anterior, as ações relacionadas a projeto, desapropriação e gestão ambiental que estão planejadas, com respectivos cronogramas de conclusão, de modo a caracterizar que as fases prévias à licitação das obras indicadas pelo sistema estarão concluídas antes da data indicada para seu início;

No tocante às informações solicitadas nesta alínea "d", cabe esclarecer que os dados geridos pelo SGP/DNIT, descritos, anteriormente, na alínea "c", não contemplam ações referentes a projetos, desapropriações e gestão ambiental, uma vez que tais ações são realizadas em Coordenações específicas, quando da contratação do projeto.

e) Apresentar nível de implementação das soluções indicadas pelo HDM e motivos da eventual não implementação;

Atualmente, a gerência de pavimentos do DNIT (SGP/DNIT e HDM-4) tem como foco a análise em nível de rede, ou seja, suas indicações são válidas como norte para a orçamentação dos investimentos na manutenção rodoviária. Nesse contexto, não se trata de nível de implementação ou não das soluções indicadas pela gerência de pavimentos, uma vez que estas não representam soluções de projeto.

Apesar da situação atual, cabe observar que o DNIT, como mencionado na alínea "c", vem empregando esforços para aprimorar a gerência de pavimentos. Tais ações podem ser sintetizadas na modernização e calibração dos sistemas envolvidos, bem como na complementação dos levantamentos de campo necessários à base de dados, uma vez que as análises ocorrem em função da disponibilidade de informações, as quais determinam as limitações dos resultados.

Cabe salientar que a gerência de pavimentos do DNIT vem se desenvolvendo no sentido de apresentar, além de indicações orçamentárias, soluções técnicas que auxiliarão esta Autarquia na elaboração de anteprojetos para contratações, através do Regime Diferenciado de Contratação – RDC, mas ainda não está preparada para esse fim.

f) Para o caso de obras iniciadas sem atendimento às diretrizes do HDM, apresentar a metodologia de priorização das ações, indicando, para cada BR e por unidade da federação a quantidade de km que demandarão cada tipo de intervenção (Crema 1ª etapa, CREMA 2ª etapa, Restauração, Duplicação, Pato etc.), com respectivos percentuais de execução em cada exercício;

Conforme esclarecido nas respostas das alíneas "c" e "e", as indicações da gerência de pavimentos, considerando o uso do SGP/DNIT e HDM4, têm caráter balizador.

Sendo assim, para a determinação dos programas de manutenção implementados em 2014, foram realizadas reuniões entre a CGPLAN/DPP, CGMRR/DIR e Superintendências Regionais do DNIT, para identificação, análise e priorização das ações necessárias. Tais ações incluíram a programação de levantamentos de campo para a determinação do tipo de programa de manutenção a ser empregado, de acordo com a condição real de cada trecho. O referido trabalho culminou com a formatação do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária - PNMR, instituído pela Portaria nº 581, de 14 de abril de 2014.

g) Para cada situação prevista na alínea anterior, as ações relacionadas a projeto, desapropriação e gestão ambiental que estão planejadas, com respectivos cronogramas de conclusão, de modo a caracterizar que as fases prévias à licitação das obras estarão concluídas antes da data indicada para seu início.

Neste caso, assim como descrito na resposta da alínea "d", quando da contratação do projeto, as Coordenações específicas, considerando as áreas de projeto, desapropriação e meio ambiente, são mobilizadas atuando conforme suas atribuições.

h) Para cada obra abandonada/ inacabada a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado:

i. UF, BR, trecho e (Código do programa e da ação orçamentária [funcional-programática]);

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

ii. Execução física (% do trecho implantado);

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

iii. Orçamento inicial do empreendimento;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

iv. Execução financeira do empreendimento;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

v. Data do início do empreendimento;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

vi. Data prevista para conclusão do empreendimento;

Esta informação consta da Tabela 46 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

vii. Data da interrupção do empreendimento;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

viii. Causas da interrupção do empreendimento;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

ix. Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

x. Data prevista de retomada da obra, após adotadas as medidas corretivas;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

xi. Data efetiva da retomada da obra;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

xii. Data provável de entrega da obra concluída;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

xiii. Orçamento inicial do remanescente de obra;

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

xiv. Orçamento atual do remanescente de obra (caso revisado);

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

xv. Execução financeira do remanescente de obra.

Esta informação consta da Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado.

Tabela 50 - Obras abandonadas/inacabadas a qualquer conduzida pelo DNIT ou ente delegado

Funcional Programática:	26782145976240027; 26782207576240027;					
Descrição da Ação:	Execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos, na rodovia BR-101/AL - lote 01					
UF/BR/Trecho:	AL	BR-101	-			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 177.255.490,39	R$ 133.152.451,69	-		-		-
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
58,04%	18/05/2010	31/12/2013	01/10/2012	-	-	-
Causas da interrupção do empreendimento: Acórdão do TCU apontando sobrepreço de serviços.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Rescisão Contratual e nova licitação.						

Funcional Programática:	26782207512JG0029; 26782207512JG0101;					
Descrição da Ação:	Execução de obras de pavimentação rodoviária na rodovia BR 242/BA.					
UF/BR/Trecho:	BA	BR-242	ENTR. BR-420(A) (São Roque do Paraguaçú)-DIV.BA/TO			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 42.267.317,67	R$ 936.777,65	R$ 59.003.000,00		R$ 59.003.000,00		R$ 2.963.145,93
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
2,11%	15/05/2013	05/11/2014	01/03/2014	29/08/2014	06/10/2014	28/03/2016
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Rescisão Contratual, Nova Licitação e Novo Contrato já foi lavrado 785/2014.						

Funcional Programática:	26782146014LV0101; 26782207514LV0029; 26782207514LV2143;		
Descrição da Ação:	Execução de obras para restauraçao de pavimentação com melhoramentos para adequação da capacidade e segurança da travessia urbana de Juazeiro/BA, nas rodovias BR-407/BA e BR-235/BA		
UF/BR/Trecho:	BA	BR-407	Entr. BR-122/235(B)/423(Div. PE/BA)(Petrolina/Juazeiro) - Entr. BR-116/262(B)(Vitória da Conquista)

Execução Financeira do Empreendimento

Orçamento Inicial (Contrato)	Execução Financeira	Orçamento Inicial de Remanescente de obra	Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)	Execução do Remanescente
R$ 61.140.910,73	R$ 1.017.111,77	R$ 75.499.000,00	R$ 75.499.000,00	R$ 0,00

Execução Física do Empreendimento

Cronograma Original da Obra			Cronograma de Reinício da Obra			
% do Trecho Implantado	Data de Início	Previsão de Conclusão	Data de Interrupção	Data Prevista de Retomada	Data Efetiva de Retomada	Data Provável de Entrega da Obra Concluída
1,66%	03/01/2013	26/06/2014	01/09/2013	30/12/2014	04/02/2015	27/07/2016

Causas da interrupção do empreendimento:
Projeto contendo erros ou omissões que inviabilizaram a execução do objeto.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Projeto foi revisado nova licitação foi lançada Edital 0578/14-05.

Funcional Programática:	267821459113K0023; 267821459113K0101; 267822075113K1002;					
Descrição da Ação:	OBRAS DE MELHORAMENTO COM ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE E SEGURANÇA DA PONTE SOBRE O RIO JAGUARIBE (ARACATI-CE.), NA RODOVIA BR-304/CE.					
UF/BR/Trecho:	CE	BR-304	Entr. BR-116 (Boqueirão do Cesário) - Div. CE/RN			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 29.496.768,70	R$ 29.741.134,90	R$ 6.789.677,16		R$ 6.789.677,16		R$ 804.550,07
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
80,54%	20/01/2009	28/04/2012	01/10/2011	03/09/2014	08/09/2014	06/03/2015
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 812/2014.						

Funcional Programática:	26782145810IW0031;					
Descrição da Ação:	Execução dos serviços necessários à realização das obras de construção, na rodovia BR-135/MG					
UF/BR/Trecho:	MG	BR-135	Divisa BA/MG - Entr. BR-040/262/381 (Anel Rodoviário de Belo Horizonte)			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 25.406.020,34	R$ 10.112.585,37	R$ 25.598.794,25		R$ 25.598.794,25		R$ 310.439,87
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
37,81%	21/08/2010	12/02/2012	01/02/2012	03/11/2014	13/11/2014	25/02/2016
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 882/2014.						

Funcional Programática:	2678220751K230031;		
Descrição da Ação:	Execução das obras e duplicação da rodovia br-365/mg, incluindo melhoramentos para adequação de capacidade e segurança.		
UF/BR/Trecho:	MG	BR-365	-

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 45.675.524,00	R$ 4.727.293,92	-	-	-

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
9,83%	29/11/2012	20/01/2015	01/10/2014	-	-	-

Causas da interrupção do empreendimento:
Inexecução do contrato.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Foi convocada a segunda colocada contrato TT-092/2015.

Funcional Programática:	2678214587G160031; 2678214587G160056; 2678220757G160031					
Descrição da Ação:	Obras de implantação do plano viário de Juiz de Fora (adequação da capacidade de tráfego), na rodovia BR 440/MG, trecho: entr. BR-040 (Juiz de Fora) – entr. BR-267 (Juiz de Fora), Segmento: km 0,0 – km 9,0.					
UF/BR/Trecho:	MG	BR-440	Entr. BR-040/MG (Juiz de Fora) - Entr. BR-267/MG (Juiz de Fora)			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 107.988.001,69	R$ 57.640.686,87	R$ 45.900.000,00		R$ 45.900.000,00		R$ 0,00
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
99,18%	23/09/2009	17/02/2013	-	09/09/2014	20/10/2014	09/08/2016
Causas da interrupção do empreendimento: Contrato subrogado de um convênio existente contudo por divergências no projeto e Acórdão do TCU.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 802/2014.						

Funcional Programática:	26782145711VA0051;		
Descrição da Ação:	Execução de Obras de Pavimentação		
UF/BR/Trecho:	MT	BR-158	Divisa PA/MT - entr.BR-070(B)/MT-100 (Divisa GO/MT)(Barra do Garças)

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 50.634.068,01	R$ 17.169.118,32	R$ 37.762.227,00	R$ 37.762.227,00	R$ 15.492.373,05

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
32,21%	09/05/2009	30/10/2012	01/11/2010	23/01/2014	03/02/2014	27/07/2015

Causas da interrupção do empreendimento:
Inexecução do contrato.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 78/2014.

Funcional Programática:	2678202371E720002;		
Descrição da Ação:	Serviços: execução dos serviços de complementação das Obras de Artes Especiais na rodovia BR-158/PA - Redenção/Santana do Araguaia. (06 pontes)		
UF/BR/Trecho:	PA	BR-158	-

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 3.538.098,74	**R$ 1.782.551,55**	**-**	**-**	**-**

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
47,86%	**18/10/2006**	**16/03/2007**	**01/03/2007**	**-**	**-**	**-**

Causas da interrupção do empreendimento:
Inexecução do contrato.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Projeto foi revisado nova licitação será lançada.

Funcional Programática:	26782145614900015; 26782207514900015;					
Descrição da Ação:	Execução dos serviços necessários à realização das obras de implantação e pavimentação na rod. BR-163/PA - subtrecho: entr. BR-230(A)(fim do trecho pavimentado - Campo Verde - entr.BR-230(B)(Rurópolis)trecho: div.MT/PA-front. Brasil/Suriname					
UF/BR/Trecho:	PA	BR-163	DIV. MT/PA - Fronteira Brasil/Suriname			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**			**Execução do Remanescente**
R$ 128.820.570,00	R$ 44.676.297,98	R$ 229.388.427,00	R$ 229.388.427,00			R$ 13.556.654,31
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
32,95%	20/09/2008	31/12/2012	01/04/2011	07/03/2013	01/07/2013	06/12/2017
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 35/2014.						

Funcional Programática:	26782145614900015; 26782207514900015;		
Descrição da Ação:	Execução de forma indireta, sob regime de empreitada por preços unitário dos serviços necessários a realização das obras de implantação e pavimentação, na rodovia BR-163/PA		
UF/BR/Trecho:	PA	BR-163	Divisa MT/PA (Córrego XV de Novembro) Fronteira Brasil/Suriname

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 78.388.917,17	R$ 26.020.002,86	R$ 89.200.000,00	R$ 89.200.000,00	R$ 0,00

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
30,51%	09/07/2010	24/12/2014	01/12/2013	18/09/2014	23/09/2014	15/03/2016

Causas da interrupção do empreendimento:
Inexecução do contrato.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 826/2014.

Funcional Programática:	26782145614900015; 26782207514900015;					
Descrição da Ação:	Execução de forma indireta, sob regime de empreitada por preço unitário dos serviços necessários a realização das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA					
UF/BR/Trecho:	PA	BR-163	DIV. MT/PA(Córrego Xv de Novembro) - fronteira Brasil/Suriname			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 150.389.945,52	R$ 96.055.434,69	R$ 95.523.408,77		R$ 95.523.408,77		R$ 0,00
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
49,68%	16/06/2010	20/05/2015	01/11/2014	31/12/2014	13/01/2015	30/06/2017
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Foi convocada a segunda colocada contrato TT-979/2014.						

Funcional Programática:	26782023611UW0015; 26782145710KR0015; 26782207510KR0015;		
Descrição da Ação:	Execução dos serviços de terraplanagem, pavimentação e Obras de Artes Especiais.		
UF/BR/Trecho:	PA	BR-230	Div. TO/PA(Início Trv. Rio Araguaia) - Div. PA/AM (Palmares)

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 53.758.992,15	R$ 30.848.740,80	R$ 142.930.316,01	R$ 156.839.444,59	R$ 82.490.049,06

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
49,72%	13/12/2000	17/10/2005	01/01/2003	25/06/2010	05/07/2010	06/05/2015

Causas da interrupção do empreendimento:
Acórdão do TCU apontando sobrepreço de serviços.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Rescisão Contratual e nova licitação.

Funcional Programática:	26782207510KR0015;		
Descrição da Ação:	Execução dos serviços de terraplenagem, pavimentação e Obras de Artes Especiais.		
UF/BR/Trecho:	PA	BR-230	DIV. TO/PA (início travessia rio Araguaia) - div. PA/AM (Palmares)

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 52.275.602,30	R$ 14.588.562,81	R$ 170.136.000,00	R$ 170.136.000,00	R$ 46.037.861,68

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
26,51%	13/12/2000	02/12/2002	02/12/2002	13/05/2013	14/08/2013	30/01/2016

Causas da interrupção do empreendimento:
Acórdão do TCU apontando sobrepreço de serviços.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Rescisão Contratual e nova licitação.

Funcional Programática:	26782207510KR0015;		
Descrição da Ação:	Originais - rodovia: BR-230/PA subtrecho: Itupiranga - Altamira		
UF/BR/Trecho:	PA	BR-230	Div. TO/PA (início travessia rio araguaia) - div. PA/AM (Palmares)

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
Não disponível em sistema.	R$ 3.463.681,36	R$ 16.500.000,00	R$ 16.500.000,00	R$ 16.403.306,00

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
Não disponível em sistema.	13/12/2000	02/12/2002	01/07/2001	13/05/2013	14/08/2013	08/08/2014

Causas da interrupção do empreendimento:
Acórdão do TCU apontando sobrepreço de serviços.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Rescisão Contratual e nova licitação.

Funcional Programática:	26782023615160004; 26782145710KR0015; 267821456110I0015; 26782207510KR0015;		
Descrição da Ação:	Execução dos serviços de terraplanagem, pavimentação e Obras de Artes Especiais.		
UF/BR/Trecho:	PA	BR-230	Div. TO/PA(Início Trv. Rio Araguai) - Div. PA/AM (Palmares)

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 80.980.205,77	R$ 37.206.901,81	R$ 156.077.379,10	R$ 189.440.053,94	R$ 144.241.835,00

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
43,65%	13/12/2000	17/10/2005	01/01/2003	25/06/2010	28/06/2010	30/12/2015

Causas da interrupção do empreendimento:
Acórdão do TCU apontando sobrepreço de serviços.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Rescisão Contratual e nova licitação.

Funcional Programática:	26782145611OI0015; 26782207511OI0015;					
Descrição da Ação:	Execução do Saldo Remanescente das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA, Trecho Div. TO/PA (Inicio Trv. Rio Araguaia)-Div. PA/AM (Palmares), Subtrecho Km507,00 (Altamira) - Km591,40 (Medicilândia), Ext. 84,40 Km.					
UF/BR/Trecho:	PA	BR-230	Div. TO/PA (Início Trav. Rio Araguaia)-Div. PA/AM(Palmares)			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**		
R$ 90.639.052,56	R$ 10.655.024,23	R$ 79.984.028,33	R$ 79.984.028,33	R$ 60.710.834,96		
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
11,17%	28/06/2010	13/12/2012	15/05/2012	10/07/2012	09/08/2012	31/12/2015
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 435/2012.						

Funcional Programática:	26782145610I0015; 26782145710KR0015; 26782207510KR0015;		
Descrição da Ação:	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA, Trecho TO/PA (Início Trv. Rio Araguaia) - PA/Am (Palmares), Subtrecho Entr. BR-422 (Novo Repartimento) – Anapú (InícioTrecho Pavimentado), Segmento Km252,0-Km357,0		
UF/BR/Trecho:	PA	BR-230	DIV. TO/PA (INÍCIO TRAV. RIO ARAGUAIA) DIV. PA/AM (PALMARES)

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 144.461.072,42	R$ 56.506.142,88	R$ 92.953.923,97	R$ 111.418.124,86	R$ 72.860.335,92

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
35,92%	28/06/2010	31/05/2013	01/04/2013	31/07/2013	14/08/2013	03/08/2015

Causas da interrupção do empreendimento:
Inexecução do contrato.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 532/2013.

Funcional Programática:	267820235105T0101; 267820235105T0025; 267820235105T0024; 267821459105T0025;					
Descrição da Ação:	Adequação de capacidade da BR-101/PB, Lote 5. Trecho: DIV. PB/RN - DIV. PB/PE. Seguimento: 74,1 km - 129,0 km, Extensão: 54,9 km.					
UF/BR/Trecho:	PB	BR-101	DIV. RN/PB - DIV. PB/PE			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 178.761.341,26	R$ 343.838.729,53	R$ 75.767.037,33		R$ 75.767.037,33		R$ 0,00
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
94,42%	06/12/2005	30/04/2013	30/04/2013	26/12/2014	09/01/2015	07/01/2017
Causas da interrupção do empreendimento: -.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: -.						

Funcional Programática:	26782145974350026; 26782145974350107; 26782207574350026;					
Descrição da Ação:	Execução dos serviços necessários a realização das obras de duplicação e restauração com melhoramento na rodovia - BR-101/PE					
UF/BR/Trecho:	PE	BR-101	DIV. PB/PE - DIV. PE/AL			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 142.024.227,30	R$ 52.716.162,44	R$ 182.000.000,00		R$ 182.000.000,00		R$ 35.215.149,36
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
29,66%	09/03/2010	07/09/2012	01/10/2012	09/08/2013	02/09/2013	18/05/2016
Causas da interrupção do empreendimento: Acórdão do TCU apontando sobrepreço de serviços.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Rescisão Contratual e nova licitação.						

Funcional Programática:	2678214617M920041; 2678214617M920056; 2678220757M920041; 2678220757M924079;					
Descrição da Ação:	Implantação, pavimentação e obras de arte especiais na rodovia BR-163/PR - trecho contorno de Cascavel. obs.: segmento: km 191,10 ao km 208,42, segmento não citado no contrato.					
UF/BR/Trecho:	PR	BR-163	Entr. BR-277(Cascavel) - entr. BR-467(A)/PR-180(P/Cascavel)			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 38.502.548,36	R$ 33.383.760,19	R$ 19.874.790,64		R$ 19.789.402,88		R$ 19.574.792,03
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
72,69%	23/01/2009	02/09/2011	-	27/06/2012	02/07/2012	28/11/2013
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 422/2012.						

Funcional Programática:	26782023310CN0002; 2678202335E530041;					
Descrição da Ação:	Obras de construção, pavimentação e restauração do contorno rodoviário da cidade de Foz do Iguaçu, na rodovia BR-277 e BR-469/PR - trecho: interligação das rodovias BR-277 e 469/PR - Portal de acesso ao Parque Nacional das Cataratas do Iguaçu					
UF/BR/Trecho:	PR	BR-469				
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 74.721.563,16	R$ 243.292,15					
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
0,31%	18/08/2006	16/08/2008	01/10/2006			
Causas da interrupção do empreendimento: Projeto contendo erros ou omissões que inviabilizaram a execução do objeto.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação do remanescente foi lançada Edital .						

Funcional Programática:	2678214583E500033; 2678220753E500033;					
Descrição da Ação:	Execução dos serviços/obras necessários de duplicação com restauração da pista existente do km 0,00 ao km 25,25 na rodovia BR-493/RJ.					
UF/BR/Trecho:	RJ	BR-493	Entr. BR-101 / (Manilha) - Porto de Itaguaí			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 296.262.606,86	-	R$ 405.000.000,00		R$ 405.000.000,00		R$ 4.902.144,32
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
0,00%	21/05/2010	19/05/2012	01/08/2010	31/12/2013	08/01/2014	20/06/2017
Causas da interrupção do empreendimento: Acórdão do TCU apontando sobrepreço de serviços.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Rescisão Contratual e nova licitação.						

Funcional Programática:	26782023576260101; 26782023576260024; 26782145976260024;					
Descrição da Ação:	Adequação de capacidade da BR-101/PB, Lote 1. Trecho: Toutos - DIV. RN/PB. Seguimento: 96,4 km - 142,6 km, Extensão: 46,2 km.					
UF/BR/Trecho:	RN	BR-101	Touros (Farol do Calcanhar) - Div. RN/PB			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 108.722.437,66	R$ 167.580.323,62	R$ 144.213.938,00		R$ 144.213.938,00		R$ 0,00
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
94,64%	30/11/2005	31/12/2012	31/12/2012	21/10/2014	29/12/2014	17/12/2016
Causas da interrupção do empreendimento: -.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: -.						

Funcional Programática:	26782023312080042; 26782023312080105; 26782146212080042; 26782207512080042; 26782207512080103;					
Descrição da Ação:	Execução de obras e serviços remanescentes de restauração, duplicação e Obras de Arte Especiais.					
UF/BR/Trecho:	SC	BR-101	DIV. PR/SC - DIV. SC/RS			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 107.149.308,66	**R$ 30.157.944,27**	**R$ 276.337.153,00**		**R$ 293.037.009,24**		**R$ 266.957.387,86**
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
30,10%	**05/05/2007**	**31/12/2010**	**01/10/2010**	**04/11/2010**	**09/11/2010**	**31/03/2014**
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 879/2010.						

Funcional Programática:	26782023312080042; 26782023312080101; 26782146212080042;		
Descrição da Ação:	Execução de Obras de Artes Especiais, concreto armado e concreto protendido		
UF/BR/Trecho:	SC	BR-101	-

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 13.937.154,95	R$ 15.955.634,56	-	-	-

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
87,84%	04/12/2004	31/01/2012	01/01/2012	-	-	-

Causas da interrupção do empreendimento:
Contrato encerrado não teve remanescente .

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
-.

Funcional Programática:	2678214627N820042; 2678214627R320042; 26782207513NC0042;					
Descrição da Ação:	Execução de obras de melhoramentos físicos e operacionais para adequação de capacidade e segurança na travessia urbana de Xanxerê/SC, na rodovia BR-282/SC.					
UF/BR/Trecho:	SC	BR-282	Florianópolis - Fronteira Brasil/Argentina (Ponte s/Rio Peperiguaçú)			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 58.098.612,50	R$ 41.989.740,33	R$ 39.040.476,86		R$ 39.034.971,41		R$ 28.145.570,48
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
64,60%	24/07/2010	17/09/2013	01/09/2013	03/04/2014	14/04/2014	08/04/2015
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 1176/2013.						

Funcional Programática:	267821460110Q0028; 267822075110Q0028;		
Descrição da Ação:	Execução das obras de duplicação e restauração da rodovia BR-101/SE lote 1		
UF/BR/Trecho:	SE	BR-101	-

Execução Financeira do Empreendimento				
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**	**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**	**Execução do Remanescente**
R$ 137.015.668,79	R$ 67.859.352,81	-	-	-

Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
41,72%	05/04/2010	22/04/2013	01/04/2013	-	-	-

Causas da interrupção do empreendimento:
Inexecução do contrato.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis:
Projeto foi revisado nova licitação foi lançada contrato 1120/2014.

Funcional Programática:	26782023310EC0002; 26782023357070012; 2678202337F140056; 2678214627M660056;					
Descrição da Ação:	Implantação, terraplenagem e pavimentação. Construção na BR-285/RS,trecho: divisa SC/RS-entr.BR-472/287, subtrecho: Bom Jesus-divisa SC/RS, ext: km 24,176.					
UF/BR/Trecho:	RS	BR-285	-			
Execução Financeira do Empreendimento						
Orçamento Inicial (Contrato)	**Execução Financeira**	**Orçamento Inicial de Remanescente de obra**		**Orçamento Atual do Remanescente de Obra (caso revisado)**		**Execução do Remanescente**
R$ 18.797.443,67	R$ 11.845.242,15	-		-		-
Execução Física do Empreendimento						
Cronograma Original da Obra			**Cronograma de Reinício da Obra**			
% do Trecho Implantado	**Data de Início**	**Previsão de Conclusão**	**Data de Interrupção**	**Data Prevista de Retomada**	**Data Efetiva de Retomada**	**Data Provável de Entrega da Obra Concluída**
64,87%	07/12/2001	12/05/2014	01/05/2014	-	-	-
Causas da interrupção do empreendimento: Inexecução do contrato.						
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Em fase Preparatório.						

Fonte: CGCONT/DIR/DNIT

2.8. GESTÃO AMBIENTAL

a) N° de obras paralisadas ou que não puderam ser iniciadas, por questões ambientais ou indígenas;

Em 2014, 10 (dez) obras foram paralisadas ou não puderam ser iniciadas devido a questões ambientais/indígenas. Sendo as seguintes:

Tabela 51 - Obras paralisadas ou não iniciadas por questões ambientais e indígenas

Rodovia	Trecho paralisado ou não iniciado	Motivo
BR-230/PA - Marabá - Rurópolis	Trecho Div. TO/PA – Altamira: • Lote 1 (km 178,6 a 283,6) não tendo sido iniciado o segmento km 232 a 283; • Lote 2 (km 283,6 a 388,6) não tendo sido iniciado o segmento km 283,6 a 310,6; Trecho Altamira – Rurópolis: • Lote 1 (km 728 a 811,1) não tendo sido iniciado todo o segmento e; • Lote2 (811,1 a 894,22) não tendo sido iniciado o segmento km 811,1 a 851,0.	Condicionante 2.1 da Licença de Instalação não autoriza as obras nos segmentos até que a FUNAI emita anuência específica.
BR-429/RO - Alvorada D´Oeste - Costa Marques	Lote 2 (km 177 a 259) estando paralisado o segmento compreendido entre as estacas 2.822 a 3.815; Lote 3 (km 259,5 a 341,3) estando paralisado o segmento km 333,4 a 334,9.	Lote 2 – segmento paralisado em virtude da falta de resgate arqueológico de 5 sítios. Lote 3 – segmento paralisado em virtude do geoglifo identificado naquela área.
BR-156/AP (Trecho norte) - Ferreira Gomes - Oiapoque	Lote 3 (56 km extensão).	A liberação para obra depende da realocação das aldeias indígenas.
BR-317/AM - Boca do Acre - Div. AM/AC	Trecho km 416,0 a 526,7, não tendo sido iniciado o segmento km 452 a km 496. Nos demais segmentos obras concluídas.	Segmento que intercepta terra indígena, cuja liberação depende de anuência da FUNAI, após elaboração de Estudos/PBA Indígena e execução de Plano Emergencial.
BR-101/AL - Duplicação Divisa PE/AL - Divisa AL/SE	Lote 2 (km 0 – 46,3), não tendo sido iniciado o segmento km 20,7 ao km 27,5; Lote 3 (km 46,3 - 92,2), não tendo sido iniciado o segmento km 49 ao km 54; Variante de Messias: obra não iniciada.	Lote 2 – depende de anuência da FUNAI, após assinatura do Acordo de Cooperação Técnica; Lote 3 – segmento intercepta ESEC Murici e obra depende de anuência do IBAMA; Variante de Messias – depende da anuência do IBAMA.
BR-135/BA – Divisa PI/BA – Divisa BA/MG	Lote compreendido km 207,0 - km 267,0, estando paralisado o segmento km 212,0 a 226.	Segmento com cavernas. Obras dependem da anuência do IBAMA, após apresentação da classificação de relevância das cavernas.
BR-290/RS - Eldorado do Sul – Pântano Grande	Lote 1 (km 112,3 a 142), não tendo sido iniciado obra em todo o lote.	Depende da anuência da FUNAI após aprovação do PBA Indígena e contratação da execução.
Rodovia	**Trecho paralisado ou não iniciado**	**Motivo**
BR-280/SC - S. Francisco do Sul - Jaraguá do Sul	Lote 1 (km 0,7 a 36,7), não tendo sido iniciado km 5,8 ao km 16,6 e km 32,8 ao km 36,7;	Início das obras nos lotes depende da contratação PBA Indígena.

	Lote 2.1 (km 36,7 ao km 50,7) não tendo sido iniciado km 36,7 ao km 40,5.	
BR-386/RS - Tabaí - Estrela	Trecho Km 385,3 a 351,5, não tendo sido iniciado Km 358, 5 e 360,3.	FUNAI condiciona à realocação da comunidade indígena.
BR-116/RS - Guaíba - Pelotas	Lote 1 (km 300 a 325), não tendo sido iniciado o segmento 300,54 a 315,0.	Depende da anuência da FUNAI.

Fonte: CGMAB/DPP/DNIT

b) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer os resultados da área ambiental do DNIT;

Na Coordenação-Geral de Meio Ambiente – CGMAB/DPP foram identificados, os seguintes eventos/riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências:

Risco 1 - Definição de Critérios e parâmetros na análise dos estudos ambientais, principalmente aqueles inerentes à fauna, no caso do IBAMA.

- **Fonte**: Órgãos Licenciadores.
- **Causas**: Não há critérios normatizados definidos para análise dos estudos, os quais dependem do analista que o avalia.
- **Consequências**: Incremento nos prazos e custos para obtenção das licenças ambientais e consequente atraso das obras.

Risco 2 - Demora na obtenção de resposta às demandas usuais no rito do licenciamento ambiental (definição de competência, emissão de termo de referência, definições sobre compensação ambiental, entre outros).

- **Fonte**: Órgãos licenciadores e intervenientes.
- **Causas**: Não há critérios e parâmetros objetivos que permitam agilizar as análises.
- **Consequências**: Incremento nos prazos e custos para obtenção das licenças ambientais e consequente atraso das obras.

Risco 3 - Subjetividade na relação causa/efeito do Componente Indígena.

- **Fonte:** Componente indígena.
- **Causas:** Não há critérios e parâmetros acerca da metodologia de mitigação e/ou compensação de impactos às comunidades indígenas, de forma que todas as medidas de mitigação e compensação estejam pré-definidas, mediante nexo causal pela implantação do empreendimento.
- **Consequências:** Incremento nos prazos e custos para obtenção das licenças ambientais e consequente atraso das obras.

Risco 4 – Imposição de condicionantes sem relação causa/efeito.

- **Fonte**: Componente indígena.
- **Causas**: Parcialidade nos estudos realizados pelos antropólogos.

- **Consequências**: Dificuldade de execução dos Projetos Básico Ambiental Indígenas.

Risco 5 – Efetividade dos serviços de gestão ambiental em relação aos contratos de obras.

- **Fonte**: DNIT.
- **Causas**: As medições dos contratos de obras deveriam ocorrer em consonância com as pendências relatadas pela gestão ambiental.
- **Consequências**: Embargos de obras e multas por parte dos órgãos licenciadores.

Risco 6 – Informações desatualizadas ou divergentes entre as áreas do DNIT.

- **Fonte**: DNIT.
- **Causas**: Dificuldade no compartilhamento de informações técnicas entre as áreas do DNIT.
- **Consequências**: Duplicidade de tarefas, conflito institucional.

Risco 7 – Subjetividade na relação causa/efeito no componente arqueológico.

- **Fonte**: Componente arqueológico.
- **Causas**: Não há critérios e parâmetros na proposição das medidas mitigadoras no âmbito da arqueologia.
- **Consequências**: Incremento nos prazos e custos para obtenção das licenças ambientais e consequente atraso das obras.

Risco 8 – Problemas na resolução de demandas ambientais em contratos licitados através do Regime Diferenciado de Contratação - RDC, na forma Integrada.

- **Fonte**: DNIT.
- **Causas**: Falta de integração do licenciamento e componente ambiental no planejamento dos editais de RDC Integrado, uma vez que as necessidades ambientais indicadas pela CGMAB/DPP nem sempre são contempladas em outros itens do edital, como por exemplo matriz de risco e orçamento.
- **Consequências**: Incremento nos prazos e custos das obras.

c) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Na tabela abaixo, segue a avaliação dos riscos-chave elencados neste item 2.9, indicador "b", e seus respectivos níveis:

Tabela 52 - Avaliação e nível dos riscos-chave – Gestão Ambiental

Riscos	Gravidade	Urgência	Tendência	Média
Definição de critérios e parâmetros na análise dos estudos ambientais, principalmente aqueles inerentes à fauna, no caso do IBAMA.	1	1	2	1
Demora na obtenção de resposta às demandas usuais no rito do licenciamento ambiental (definição de competência,	1	1	2	1

emissão de termo de referência, definições sobre compensação ambiental, entre outros).				
Subjetividade na relação causa/efeito do componente indígena.	1	1	1	1
Imposição de condicionantes sem relação causa/efeito do componente indígena.	2	2	1	2
Efetividade dos serviços de gestão ambiental em relação aos contratos de obras.	2	1	3	2
Informações desatualizadas ou divergentes entre as áreas do DNIT.	3	2	1	2
Subjetividade na relação causa/efeito no componente arqueológico.	2	2	3	2
Problemas na resolução de demandas ambientais em contratos de RDC Integrado.	1	1	2	1
Legenda: **Gravidade**: atual grau de impacto na eficácia das ações (1 – Alto, 2 – Médio, 3 – baixo). **Urgência**: atual prazo no qual é afetada a eficácia das ações (1 – Alto, 2 – Médio, 3 – baixo). **Tendência:** cenário de evolução de iniciativas para melhoria da eficácia das ações (1 – cenário desfavorável e/ou não há iniciativas, 2 – cenário moderado e/ou iniciativas incipientes e 3 – cenário favorável e/ou iniciativas em andamento). **Média:** média das três avaliações.				

Fonte: CGMAB/DPP/DNIT

d) Respostas aos riscos que foram identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégia para mitigar o Risco 1 – Encontra-se em andamento a discussão de um plano de trabalho envolvendo Ministério dos Transportes e Ministério do Meio Ambiente, tendo como temas diversas dificuldades ou oportunidades de melhorias em relação aos riscos e/ou eventos relatados.

Estratégia para mitigar o Risco 2 - Encontra-se em andamento a discussão de um plano de trabalho envolvendo Ministério dos Transportes e Ministério do Meio Ambiente, tendo como temas diversas dificuldades ou oportunidades de melhorias em relação aos riscos e/ou eventos relatados.

Estratégia para mitigar o Risco 3 - O DNIT não tem obtido espaço para discussão dos riscos e/ou eventos relatados. Mesmo o DNIT apresentando argumentação do ponto de vista técnico, esta não tem sido considerada nas fases de definição das terras indígenas envolvidas no processo de licenciamento, de emissão de termo de referência, de definição de agendas e de avaliação dos produtos do componente indígena.

Estratégia para mitigar o Risco 4 - O DNIT não tem obtido espaço para discussão dos riscos e/ou eventos relatados. Mesmo o DNIT apresentando argumentação do ponto de vista técnico, esta não tem sido considerada na elaboração e no desenvolvimento dos estudos e programas do componente indígena, principalmente, pelo fato de os antropólogos interpretarem como interferência da Autarquia sobre o teor dos produtos elaborados, permitindo-se a esta, tão somente, apresentar parecer técnico sobre o conteúdo anexo dos produtos, quando de seu protocolo na Fundação Nacional do Índio - FUNAI.

Estratégia para mitigar o Risco 5 - Encontra-se em andamento na CGMAB/DPP a formatação de uma Instrução Normativa sobre o risco e/ou evento relatado.

Estratégia para mitigar o Risco 6 - A CGMAB/DPP tem buscado sistematizar eventos na temática ambiental junto às Superintendências do DNIT.

Estratégia para mitigar o Risco 7 - A CGMAB/DPP tem tido acesso à discussão de uma Instrução Normativa do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, relativa à sistematização do componente arqueológico do licenciamento ambiental.

Estratégia para mitigar o Risco 8 - A CGMAB/DPP tem buscado sistematizar junto às demais áreas do DNIT a inserção dos temas ambientais na elaboração dos editais de RDC Integrado.

e) Atividades de controle relacionadas à gestão ambiental;

A CGMAB/DPP/DNIT para controlar as suas ações, estruturou a equipe técnica por regiões: Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste. Cada equipe técnica monitora e atualiza, periodicamente, as informações relativas aos empreendimentos sob sua responsabilidade.

As equipes contratadas para a execução da Gestão Ambiental responsáveis pelo acompanhamento/execução dos programas ambientais e pela supervisão ambiental das obras elaboram, mensalmente, relatórios de andamento das atividades relacionadas ao cumprimento das condicionantes ambientais e situação ambiental das obras.

A CGMAB/DPP/DNIT realiza, ainda, o controle semanal de aviso de vencimento de licenças, para que haja tempo hábil na solicitação das renovações, dentro dos prazos, bem como verifica o atendimento de condicionantes ambientais.

f) Avaliação da capacidade da Coordenação-Geral de Meio Ambiente de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento);

Essa informação consta do indicador “e”, deste item 2.8- Gestão Ambiental.

g) Causas ou condicionantes que causaram o atraso ou paralisação;

Quanto às causas ou condicionantes que provocaram o atraso ou paralisação da obra, cita-se a demora e/ou dificuldades na obtenção das anuências dos intervenientes em todas as fases do licenciamento, frente a falta de critérios normativos que venham a definir procedimentos.

h) N° de dias que a obra está paralisada ou atrasada, para cada obra que esteve em alguma dessas situações no exercício;

Segue tabela contendo as obras que estiveram paralisadas ou atrasadas, com os respectivos números de dias de paralisação.

Tabela 53 - Obras e respectivos dias de paralisação – meio ambiente

Rodovia	Trecho paralisado	Dias de paralisação
BR-230/PA - Marabá - Rurópolis	Trecho Div. TO/PA – Altamira: • Lote 1 (km 178,6 a 283,6) não tendo sido iniciado o segmento km 232 a 283; • Lote 2 (km 283,6 a 388,6) não tendo sido iniciado o segmento km 283,6 a 310,6. Trecho Altamira – Rurópolis: • Lote 1 (km 728 a 811,1) não tendo sido iniciado todo o segmento e; • Lote2 (811,1 a 894,22) não tendo sido iniciado o segmento km 811,1 a 851,0.	1.222
BR-429/RO - Alvorada D´Oeste - Costa Marques	Lote 2 (km 177 a 259) estando paralisado o segmento compreendido entre as estacas 2.822 a 3.815; Lote 3 (km 259,5 a 341,3) estando paralisado o segmento km 333,4 a 334,9.	1.310
BR-156/AP (Trecho norte) - Ferreira Gomes - Oiapoque	Lote 3 (extensão 56 km).	624
BR-317/AM - Boca do Acre - Div. AM/AC	Trecho km 416,0 a 526,7, não tendo sido iniciado o segmento km 452 a km 496. Nos demais segmentos obras concluídas.	1.166
BR-101/AL - Duplicação Divisa PE/AL - Divisa AL/SE	Lote 2, não tendo sido iniciado o segmento km 20,7 a 27,5; Lote 3, não tendo sido iniciado o segmento km 49 a km 54; Variante de Messias – obra não iniciada	901
BR-135/BA - Divisa PI/BA – Divisa BA/MG	Lote compreendido km 207,0 - km 267,0, estando paralisado o segmento km 207,0 - km 212,0.	2.800
BR-290/RS - Eldorado do Sul – Pântano Grande	Lote 1 (km 112,3 a 142), não tendo sido iniciado obra em todo o lote.	112
BR-280/SC - S. Francisco do Sul - Jaraguá do Sul	Lote 1 (km 0,7 a 36,7), não tendo sido iniciado km 5,8 a 16,6; Lote 2.1 (km 36,7 a 50,7) não tendo sido iniciado km 36,7 a 40,5.	427
BR-386/RS - Tabaí - Estrela	Trecho Km 385,3 a 351,5, não tendo sido iniciado Km 358, 5 e 360,3.	88
BR-116/RS - Guaíba - Pelotas	Lote 1 (km 300 a 325), não tendo sido iniciado o segmento 300,54 a 315,0.	906

Fonte: CGMAB/DPP/DNIT (até 31/12/2014)

i) Condicionantes entendidas por desarrazoadas (que não apresentam correlação ou proporcionalidade com o dano ambiental ou indígena causados), com indicação do respectivo órgão responsável pela exigência, custos relacionados, dificuldades para seu atendimento e atrasos dela decorrentes;

No tocante às condicionantes entendidas por desarrazoadas, ou seja, que não apresentaram correlação ou proporcionalidade com o dano ambiental ou indígena causado, segue, abaixo, a Tabela 54 – Condicionantes ambientais entendidas por desarrazoadas com o detalhamento solicitado.

Tabela 54 - Condicionantes entendidas por desarrazoadas

Condicionantes	Órgão	Custos relacionados	Dificuldade de atendimento	Atraso decorrente
Complexidade do PBA indígena resulta na dificuldade em elaborar os editais para contratação da sua execução e, muitas vezes atividades que o DNIT não tem como contratar (manutenção de ramais, contratação de pessoal para fiscalização de terras indígenas (inclusive indígenas), construção de casas de saúde, de apoio indígena, aquisição de automóveis, compensação por retiradas de açaizais.	FUNAI	Os recursos investidos pelo DNIT, até dezembro de 2014, perfazem um montante de R$ 434.701.242,19	Ausência de nexo causal com o empreendimento, dificuldade em elaborar editais e contratação da execução do PBA Indígena, altos custos e prazos de execução do PBA indígena por vezes permanentes ou muito superiores aos das obras.	Atraso no licenciamento ambiental e no início e conclusão das obras.
Ampliação de museu municipal de arqueologia, sem apresentação da aceitação do município quanto às benfeitorias, bem como contratação de arqueólogo para trabalhar em museu.	IPHAN	A ser definido.	Dificuldade na contratação da execução.	

Fonte: CGMAB/DPP/DNIT

j) Providências para sanar os problemas identificados;

Como providências para sanar os problemas identificados, pode-se elencar:

- Elaboração de propostas de metodologias para discussão com os órgãos licenciadores e intervenientes, buscando melhorar o processo. Na falta de consenso, as questões são levadas para discussão junto aos Ministérios e Casa Civil;

- Contratações para atendimento das condicionantes, ainda que onerando o valor da obra;

- Desde 2014, encontra-se em discussão a revisão da Portaria Interministerial nº 419, de 26 de outubro de 2011, que regulamenta a atuação dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, envolvidos no licenciamento ambiental, de que trata o art. 14 da Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007. Concomitantemente, está sendo discutida a revisão/elaboração das instruções normativas da FUNAI, IPHAN e Fundação Palmares, referentes à sua atuação no licenciamento ambiental.

2.9. DESAPROPRIAÇÃO

a) Meta de obras com propriedades a serem desapropriadas no exercício, conforme Plano Anual de Desapropriação (PADES) e quantidade de obras com todas as propriedades efetivamente desapropriadas (por BR em cada UF);

No decorrer do biênio 2013-2014, o DNIT se consolidou no cenário nacional como referência na adoção da modalidade do Regime Diferenciado de Contratação - RDC, na forma de contratação integrada, para empreendimentos viários de grande e médio porte. Tal fato tem exigido adequações significativas nos processos de planejamento, execução e gestão de todas as áreas técnicas da Autarquia, inclusive a de desapropriação e reassentamento.

Nesse contexto, o planejamento de desapropriação para o ano de 2014 não se limitou a levantar e compilar os quantitativos estimados de obras e as respectivas desapropriações a serem realizadas no exercício. A realização de um diagnóstico organizacional permitiu identificar as limitações estruturais e operacionais da área de desapropriação e projetar suas necessidades estratégicas.

Para que tais limitações não afetassem de forma significativa os resultados do novo modelo de contratação adotado pelo DNIT, as metas de desapropriação estabelecidas para o exercício de 2014 tiveram como escopo predominante a execução de intervenções estruturais, com o objetivo de conferir à Autarquia condições minimamente adequadas para uma gestão mais eficiente desse tipo de procedimento. As premissas que nortearam a elaboração do planejamento foram as seguintes:

- ✓ A estrutura disponível para gestão de procedimentos expropriatórios precisa ser otimizada;
- ✓ A capacidade técnica e operacional precisa ser ampliada para fazer frente à demanda crescente;
- ✓ O volume e as inúmeras variáveis inerentes ao procedimento expropriatório exige a adoção de modelos de execução;
- ✓ É fundamental que haja convergência de esforços da área técnica e área jurídica.

Tais premissas balizaram o estabelecimento de 5 (cinco) objetivos estratégicos do setor de desapropriação, a seguir descritos:

- ✓ Objetivo Estratégico nº 1 - Garantir que 100% dos empreendimentos tenham contratos de apoio para a execução, supervisão e gerenciamento dos serviços de desapropriação. Considerando a escassez de mão-de-obra especializada disponível e o volume de desapropriações previstos, torna-se necessário contratar apoio para a execução dos serviços visando garantir a liberação de frentes de serviço no tempo oportuno. Da mesma forma, é fundamental contratar apoio para a supervisão e gerenciamento das ações executivas.
- ✓ Objetivo Estratégico nº 2 - Institucionalizar as atividades de desapropriação no âmbito da Autarquia. É necessário eliminar o vácuo de competência e autoridade e fazer com que essas disciplinas integrem os processos decisórios e de planejamento nos diversos níveis.
- ✓ Objetivo Estratégico nº 3 - Garantir que no quadro de pessoal do DNIT/Sede, nas Superintendências Regionais e na PFE/DNIT existam servidores especializados nas atividades de desapropriação, em quantidade minimamente adequada. A escassez de servidores especializados para atuar, exclusivamente, nos temas de desapropriação inviabiliza a consecução das metas.

- ✓ Objetivo Estratégico nº 4 - Garantir que os quadros especializados disponham dos meios materiais e tecnológicos necessários ao regular desempenho de suas atividades. O nível de disponibilidade desses meios impacta diretamente nos resultados das equipes responsáveis pela gestão, supervisão e fiscalização. Por outro lado, alguns meios materiais são necessários para padronizar e otimizar a execução dos serviços.

- ✓ Objetivo Estratégico nº 5 - Garantir mecanismos jurídicos adequados ao atendimento da demanda. É necessário criar mecanismos jurídicos mais modernos e aderentes à realidade prática das ações de desapropriação geridas pelo DNIT.

Para cada objetivo estratégico citado foi definido um conjunto de metas e ações estruturantes a serem implementadas em curto, médio e longo prazo:

Tabela 55 - Metas e Ações Estruturantes 2014

Objetivos Estratégicos		Metas/Ações	
1	Garantir que 100% dos empreendimentos tenham serviços de execução, supervisão e gerenciamento das desapropriações contratados	1.1	Celebrar contrato em âmbito nacional para apoio à supervisão e gerenciamento dos serviços de desapropriação.
		1.2	Celebrar contrato em âmbito nacional para apoio à execução dos serviços de desapropriação.
2	Promover a institucionalização das atividades de desapropriação	2.1	Centralizar a gestão orçamentária dos recursos de desapropriação na unidade técnica correspondente.
		2.2	Consolidar os modelos de contratação dos serviços de desapropriação.
		2.3	Elaborar proposta de reestruturação da Autarquia que contemple a criação de uma Coordenação-Geral de Desapropriação.
3	Garantir que no DNIT Sede e nas Superintendências existam quadros técnicos em desapropriação	3.1	Ampliar quadro de servidores lotados na Coordenação de Desapropriação do DNIT Sede.
		3.2	Criar os Núcleos Regionais de Desapropriação no âmbito das Superintendências Regionais.
		3.3	Elaborar e implementar um programa de capacitação na área de desapropriação.
		3.4	Disponibilizar vagas específicas para engenheiros especialistas em avaliação, em concurso público.
4	Garantir a disponibilidade dos meios materiais e tecnológicos necessários ao regular andamento das atividades de desapropriação	4.1	Desenvolver e implementar o Sistema de Gestão de Processos de Desapropriação.
		4.2	Contratar assinatura da ABNT para acesso *online* às Normas relacionadas ao tema.
		4.3	Adquirir licença de *software* de inferência estatística.
		4.4	Celebrar Termo de Cooperação com o INCRA para viabilizar o acesso a cadastro georreferenciado de imóveis rurais.
		4.5	Consolidar modelos de contratação dos serviços de desapropriação.
		4.6	Realizar estudo para aferição de custos médios gerenciais de desapropriação.
5	Garantir os meios jurídicos adequados ao desenvolvimento satisfatório das atividades de desapropriação	5.1	Criar grupo de procuradores federais especializados no tema desapropriação.
		5.2	Elaborar e publicar o manual jurídico de desapropriação.
		5.3	Articular expansão do modelo de mutirões de conciliação no âmbito da Justiça Federal.
		5.4	Elaborar proposta de alteração do Decreto nº 3.365/41, que dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.

Fonte: CDR/DPP/DNIT

Balanço das Metas e Ações Estruturantes

Quanto ao **objetivo estratégico nº 1** e considerando as diversas variáveis envolvidas no processo de contratação dos serviços de desapropriação, o que pode resultar em atraso na liberação das frentes de serviço, durante o ano de 2014, a Coordenação de Desapropriação e Reassentamento - CDR/CGDESP/DPP desenvolveu um modelo de contratação para a execução desses serviços conforme demanda, em nível nacional. O edital para contratação de apoio para supervisão e gerenciamento encontra-se em análise pela Procuradoria Federal Especializada – PFE/DNIT. Quanto ao edital para contratação de apoio à execução dos serviços de desapropriação, a expectativa é lançá-lo ainda no primeiro semestre de 2015.

Não obstante, durante o ano de 2014 foram realizados 10 (dez) pregões eletrônicos para contratação dos serviços de desapropriação, sendo que 3 (três) deles foram anulados e republicados. Convém ressaltar que o Pregão nº 637/2013, relativo à BR-235/BA, foi lançado no ano de 2013, porém todo o procedimento licitatório ocorreu no exercício 2014, conforme demonstra Tabela 56 – Pregões eletrônicos de serviço de desapropriação – Realizados em 2014, abaixo:

Tabela 56 - Pregões eletrônicos de serviço de desapropriação - realizados em 2014

UASG	Pregão	BR	Contrato	Contratado	R$
SRGO/DF (9393011)	224/2014	060/080-GO	0881/2014	Alta Engenharia de Consultoria	1.500.495,30
SRGO/DF (9393011)	433/2014	080-GO		Anulada	
SRGO/DF (9393011)	30/2015	080-GO		Em andamento	
SRSC (393013)	231/2014	470-SC	0868/2014	Geosolos Consultoria, Projetos e Serviços LTDA - ME	689.061,57
SRRO/AC (393014)	468/2014	364-RO		Alta Engenharia de Infraestrutura LTDA	149.650,00
SRSE (393015)	525/2014	101-SE		Anulada	
SRSE (393015)	664/2014	101-SE	1179/2014	EBA - Empresa Brasileira de Avaliações, Assessoria, Gerenciamento e Supervisão de Projetos LTDA	820.000,00
SRMT (393020)	061/2013	163/364-MT	0948/2013	BSG Engenharia de Avaliações e Perícias LTDA - EPP	3.368.651,91
SRMT (393020)	086/2013	242-MT	0955/2013	Consórcio DIAFRA/CAPPE	873.398,97
SRRN (393021)	216/2014	304-RN	0550/2014	Geosolos Consultoria, Projetos e Serviços LTDA - ME	590.000,00
SRRN (393021)	312/2014	101-RN	0841/2014	Geosolos Consultoria, Projetos e Serviços LTDA - ME	210.000,00
SRRN (393021)	339/2014	110-RN		Alta Engenharia de Consultoria LTDA	807.619,00
SRBA (393027)	637/2013	235-BA	0310/2014	Alta Engenharia de Consultoria LTDA	3.673.800,71
SRBA (393027)	399/2014	116/135-BA	-	Anulada	-
SRBA (393027)	446/2014	116/135-BA	-	Anulada	-
SRBA (393027)	814/2014	116/135-BA	-	Em andamento	1.340.000,00
Total					**14.022.677,46**

Fonte: CDR/DPP/DNIT

Por outro lado, as execuções dos serviços de desapropriação foram incluídas no escopo de diversos RDC Integrados. De um total de 25 (vinte e cinco) empreendimentos que exigiam procedimentos desse tipo, 19 (dezenove) foram licitados com a inclusão desses serviços no escopo da contratada, materializando um resultado de 76%. Segue abaixo a relação dos empreendimentos licitados por RDC integrado e que exigiam procedimentos desapropriatórios:

Tabela 57 - RDC integrados do DNIT Sede com procedimentos expropriatórios

RDC - DNIT Sede				
Edital	**BR/UF**	**Objeto**	**RDC**	**Projeto de Desapropriação**
599/14	447/ES	Contratação integrada de empresas para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e execução das obras de implantação e pavimentação, incluindo obras de arte especiais na rodovia BR-447/ES.	Contratação Integrada	Sim
365/14	262/ES	Contratação integrada de empresas para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia e execução das obras para duplicação de Rodovia e restauração da pista existente e obras de arte especiais na rodovia BR-262/ES.	Contratação Integrada	Não
363/14	440/MG	Contratação integrada de empresas para a Prestação de Serviços Técnicos Especializados de Engenharia para Elaboração Projetos Básico e Executivo e execução das obras remanescentes de implantação do Plano Rodoviário de Juiz de Fora (adequação da capacidade de tráfego), incluindo OAE's na rodovia BR-440/MG.	Contratação Integrada	Sim
272/14	364/RO	Contratação de serviços técnicos especializados de Engenharia para a Elaboração do Projeto Básico e Executivo e execução das obras de implantação e pavimentação de ruas laterais com transposição da rodovia por Obras de Artes Especiais, com melhoramentos para adequação de capacidade e segurança na rodovia BR-364/RO.	Contratação Integrada	Sim
144/14	381/MG	Contratação integrada de empresas para elaboração dos Projetos Básico e Executivo e execução das obras de adequação de capacidade da rodovia BR-3871/MG (Norte), incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança de segmentos do trecho Divisa ES/MG, Lote 8B.	Contratação Integrada	Sim
102/14	381/MG	Contratação integrada de empresas para elaboração dos Projetos Básico e Executivo e execução das obras de adequação de capacidade da rodovia BR-381/MG (Norte), incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança de segmentos do trecho Divisa ES/MG-divisa MG/SP, 03 (três) lotes.	Contratação Integrada	Sim

Fonte: CDR/CGDESP/DPP

Tabela 58 - RDC Integrados das Superintendências com procedimentos expropriatórios

RDC – Superintendências Regionais				
Edital	**BR/UF**	**Objeto**	**RDC**	**Projeto Desapropriação**
784/14	222/CE	Contratação Integrada de Empresa para Elaboração dos Projetos Básicos e Executivo e Execução das Obras de Duplicação, Restauração com melhoramentos e Obras-de-arte especiais na Rodovia BR-222/CE.	Contratação Integrada	Sim
313/14	135/BA	Contratação integrada de empresas para elaboração dos projetos Básico e Executivo de Engenharia e execução das obras de construção na rodovia BR-135/BA - Lote 03, incluindo Obras de Arte Especiais.	Contratação Integrada	Sim
292/14	116/BA	Contratação integrada de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de Duplicação, Implantação de Vias Laterais, Adequação de Capacidade, Restauração com Melhoramentos e Obras-de-Arte Especiais, na Rodovia BR-116/BA.	Contratação Integrada	Sim
233/14	101/BA	Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos da rodovia BR-101/BA - Lotes 01, 02, 03 e 04, incluindo OAE.	Contratação Integrada	Não
205/14	135/BA	Contratação integrada de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de construção, na rodovia BR-135/BA – lote 05, incluindo obras de arte especiais.	Contratação Integrada	Sim
761/14	101/SP	Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução de obras de duplicação, adequação de capacidade, melhoria de segurança e eliminação de pontos críticos na Rodovia BR-101/SP.	Contratação Integrada	Sim
630/14	487/PR	Contratação Integrada de Empresa para Elaboração de Projeto Básico e Executivo de Engenharia e Execução das Obras de Restauração, Implantação e Pavimentação com Obras de Arte Especiais, na Rodovia BR-487/PR, a saber: Lote Único. Trecho: Div. MS/PR – Entr. BR-373(B)/PR-151 (Ponta Grossa); Subtrecho: Div. MS/PR – Entr. PR-182(B) (Serra dos Dourados). Segmento km 9,5 ao km 56,417.	Contratação Integrada	Sim
631/14	487/PR	Contratação Integrada de Empresa Especializada para Execução dos Serviços de Elaboração de Projeto Básico e Executivo de Engenharia e Execução das Obras de Implantação e Pavimentação com Obras de Arte Especiais, na Rodovia BR-487/PR, a saber: Lote Único. Trecho: Div. MS/PR – Entr. BR-373(B)/PR-151 (Ponta Grossa); Subtrecho: Entr. PR-182 (Serra dos Dourados) – Entr. PR-682/323(A) (Cafeeiros). Segmento km 56,417 ao km 93,800. Extensão 37,911 km.	Contratação Integrada	Sim
347/14	163/PR	Contratação Integrada de Empresa Especializada para Execução dos Serviços de Elaboração de Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Adequação de Capacidade na Rodovia BR-163/PR, incluindo Obras de Arte Especiais, Trecho de Marmelândia a Cascavel, a saber: Lote Único. Trecho: Entr. BR-280(A)/373(A)(Div. SC/PR) – Div. PR/MS (Ponte s/ Rio Paraná – Guaíra). Subtrecho: Entr. PR-182 (Marmelândia) – Entr. BR-277(P/ Cascavel). Segmento km 117,10 ao km 191,10. Extensão 74,0 km.	Contratação Integrada	Sim

348/14	163/PR	Contratação Integrada de Empresa Especializada para Execução dos Serviços de Elaboração de Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Adequação de Capacidade na Rodovia BR-163/PR, incluindo Obras de Arte Especiais, Trecho de Toledo a Marechal Cândido Rondon, a saber: Lote Único. Trecho: Entr. BR-280(A)/373(A)(Div. SC/PR) – Div. PR/MS (Ponte s/ Rio Paraná – Guaíra). Subtrecho: Entr. PR-182/317/585 (Toledo) – Entr. BR-467(B) (P/ Marechal Cândido Rondon). Segmento km 235,5 ao km 274,4. Extensão 38,90 km.	Contratação Integrada	Sim
516/14	116/RS	Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de melhoramentos físicos e de segurança de tráfego da BR-116/RS, Lotes 01 e 02.	Contratação Integrada	Não
459/14	242/MT	Contratação Integrada de Empresa(as) Especializada(as) para a Prestação de Serviços de Elaboração de Projeto Básico e de Projeto Executivo de Engenharia e Execução das Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia BR-242/MT.	Contratação Integrada	Não
681/14	070/DF	Contratação Integrada de Empresa(s) Especializada (s) para Elaboração dos Projetos e Execução das Obras de Construção de Passarelas em Concreto na Rodovia BR-070/DF, trecho: Entr. BR-251/DF-001/095 (Brasília) – Div. DF/GO, subtrecho: Entr. BR-251/DF-001/095 (Brasília) – Div. DF/GO, segmento km 2,30 ao km 16,00, extensão: Pontos Localizados (km 2,30; km 5,60; km 12,50 e km 16,0).	Contratação Integrada	Não
003/14	101/RN	Contratação de Empresa para a Elaboração de Projeto Básico e de Projeto Executivo de Engenharia e Execução das Obras Remanescentes e Complementares de Adequação de Capacidade, Melhoramentos, Segurança de Tráfego, Eliminação de Pontos Críticos, Ampliação de Vias Marginais e Construção Obras de Arte Especiais e Passarelas da BR-101 (Km 95,9 ao Km 109,10 - PNV101BRN0130 – PNV101BRN0132).	Contratação Integrada	Sim
831/14	482/ES	Contratação de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de implantação e pavimentação da complementação do contorno de Cachoeiro de Itapemirim, incluindo a ponte sobre o rio Itapemirim, no segmento compreendido entre o km 10,0 e o km 15,0 na rodovia BR 482/ES.	Contratação Integrada	Sim
252/14	282/SC	Contratação de empresas para elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução dos serviços de construção de interseção em dois níveis na rodovia BR-282/SC no KM 25,10.	Contratação Integrada	Sim
251/14	101/SC	Contratação Integrada de empresas para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras Complementares a Duplicação da Rodovia BR-101/SC (Lotes 25 e 26), incluindo Restauração, Melhoramentos, Construção de Obras de Arte Especiais e Iluminação no segmento compreendido entre o km 300,00 ao km 358,50.	Contratação Integrada	Sim
235/14	101/SC	Contratação Integrada de empresas para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras Complementares a Duplicação da Rodovia BR-101/SC (Lotes 25 e 26), incluindo Restauração, Melhoramentos e Construção de Obras de Arte Especiais no segmento compreendido entre o km 300,00 ao km 358,50.	Contratação Integrada	Sim

Fonte: CDR/CGDESP/DPP

Em relação ao **objetivo estratégico nº 2**, no ano de 2014, apesar da informalidade, foi consolidada a atuação do setor responsável pelas atividades de desapropriação no DNIT Sede como uma Coordenação independente. Com o apoio da Diretoria Geral, Diretoria Executiva, Diretoria de Planejamento e Pesquisa, da própria CGDESP e da CGMAB, foram dados passos decisivos para a institucionalização de uma Coordenação de Desapropriação e Reassentamento – CDR/CGDESP/DPP.

Uma medida de grande impacto foi promover a centralização da gestão orçamentária de desapropriação nessa unidade técnica, ainda que apenas no âmbito interno da Autarquia. Como não existe rubrica específica para cobrir as despesas com desapropriação, tais recursos são suportados pelas funcionais programáticas de cada empreendimento, os quais são originariamente geridos pelas Diretorias de Infraestrutura Rodoviária - DIR e Infraestrutura Ferroviária - DIF. Em 2014, a CDR/CGDESP/DPP passou a realizar a gestão dos recursos destinados à contratação dos serviços de desapropriação e ao pagamento de indenizações, funcionando como intermediária entre as Superintendências Regionais e as Diretorias supracitadas.

Tabela 59 - Valores relativos a contratos de desapropriações geridos pela CDR/DPP

Contratos geridos pela CDR/DPP			
UF	**Contratos**	**BR**	**Executado (R$)**
SC	058/2014	280/SC	777.991,75
	1108/2014	163/SC	1.112.630,51
	490/2014	470/SC	658.413,51
MG	296/2013	381/MG	3.177.014,42
	Ação Judicial	381/MG	12.000,00
			25.000,00
			170.400,00
			10.999.328,18
Sede	911/2014	ABNT	2.862,25
Sede	920/2014	Consultoria	0,00
Total			**16.935.640,62**

Fonte: CDR/DPP/DNIT

Tabela 60 - Contratos e ajustes de desapropriações geridos pelas SR

Valores Descentralizados para as Superintendências Regionais em 2014			
UF	**BR/UF**	**Finalidade**	**Valor**
AM/RR	432/RR	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pelas obras de implantação e pavimentação da BR-432/RR.	480.549,00
BA	116/BA	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pela construção da ponte sobre o Rio São Francisco.	213.447,86
	135/BA	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pelas obras de implantação e pavimentação da BR-135/BA.	2.141.963,18
	235/BA	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pelas obras de implantação e pavimentação da BR-235/BA.	3.673.800,71
CE	116/CE	Pagamento de indenização	22.561,25
DF/GO	060/GO	Deposito Judicial para pagamento de indenização	332.320,00
	080/GO-060/GO	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pelas obras de Duplicação e Restauração na Rodovia BR-060/GO e pela obra de Implementação de Pavimentação na Rodovia BR-080/GO.	1.500.955,30
MA	135/MA	Pagamento de indenizações decorrentes da duplicação da BR-135/MA	12.000.000,00

MG	381/MG	Depósito judicial para pagamento de indenizações acordadas em mutirão de conciliação	20.000.000,00
	146/MG	Para pagamento das indenizações das áreas abrangidas pela nova faixa de domínio.	2.000.000,00
MS	BR-158/MS	Pagamento de indenização	290.860,00
	262/MS	Para o pagamento das indenizações desapropriatória acerca da obra - execução da ponte sobre o Rio Paraná, incluindo obra de arte especial e acesso na rodovia BR-362/MS/SP.	R$ 1.750,00
	262/MS	Para o pagamento das indenizações desapropriatória acerca da obra - execução da ponte sobre o Rio Paraná, incluindo obra de arte especial e acesso na rodovia BR-362/MS/SP.	86.590,00
MT	163/364/MT	Aditivo ao contrato nº 948/2013 - Serviços de Apoio a desapropriação na BR-163/364/MT.	800.000,00
RN	304/RN	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pelas Obras de Adequação de Capacidade, Duplicação de Pista de Rolamento, Restauração, Segurança de Trafego, Eliminação de Pontos críticos, Implantação de Vias Marginais e Construção de Obras de Artes Especiais	921.844,94
	110/RN	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pelas obras da BR-110/RN.	807.619,00
	101/RN	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pelas obras e serviços de Adequação de Capacidades, Construção de obra de arte especial. Restauração e Segurança de trafego.	210.000,00
RO/AC	364/RO	Descentralização para realizar depósito judicial, a título de indenização pela área a ser desapropriada para execução da ponte sobre o rio madeira - Abunã.	50.870,21
	319/RO	Visando a Conclusão do Processo de Indenização aprovado por meio do processo nº 50622.0009012/2011-68, referente às famílias da balsa atingidas pela Obra de Construção da Ponte sobre o Rio Madeira, BR-319/RO, que optaram pela indenização.	317.000,00
	319/RO	Pagamento de indenização dos moradores da BR-319/RO, afetados pela Construção dos Acessos da Ponte sobre o Rio Madeira.	500.000,00
	364/RO	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pela obra implantação e pavimentação de ruas laterais com melhoramento para adequação de capacidade e segurança na Rodovia BR-364/RO.	149.650,00
	364/RO	Para fins de pagamento dos valores já acordado com os moradores, a serem feitos ainda no mês corrente, visando o reinicio da Obra de Implantação e Construção de Ruas Laterais e Obras de Artes Especiais no segmento urbano de Porto Velho.	982.636,74
	364/RO	Contratação de empresa especializada para reavaliação de 41 processos de Desapropriação via pregão	277.247,44
SC	470/SC	Apoio aos serviços de desapropriação exigida pelas obras de duplicação, incluindo restauração e melhoramentos da rodovia BR-470/SC.	2.749.000,00
	280/SC	Apoio aos serviços de desapropriação exigidas pelas obras de ampliação de capacidade e restauração da BR-280/SC.	1.974.000,00
	282/SC	Pagamentos de indenizações	1.100.000,00
	280/SC	Para pagamento das desapropriações decorrentes das obras de duplicações da rodovia BR-280/SC	3.401.574,00
	280/SC	Para pagamento das desapropriações decorrentes das obras de duplicações da rodovia BR-280/SC	4.654.045,00
	470/SC	Contratação de empresa especializada para apoio aos serviços de desapropriação exigidos pelas obras de adequação de capacidade da BR-470/SC	689.061,57

	163/SC	Pagamento de indenizações relacionadas as obras de adequação da capacidade e restauração da Rodovia BR-163/SC.	2.688.972,00
	163/SC	Apoio aos serviços de desapropriação exigida pelas obras de ampliação de capacidade e restauração da BR-163/SC.	1.845.350,00
Total			**66.863.668,20**

Fonte: CDR/DPP/DNIT

Portanto, durante o ano de 2014 o Setor de Desapropriação da DPP realizou, em conjunto com as Superintendências Regionais, a gestão de R$ 83.799.308,82, entre contratos e indenizações relacionados aos procedimentos expropriatórios. Desse montante R$ 66,86 milhões foram descentralizados para as Superintendências Regionais, conforme explicitado na Tabela 59 - Valores relativos a contratos de desapropriações geridos pela CDR/DPP e na Tabela 60 - Contratos e ajustes de desapropriações geridos pelas SR.

Outra medida importante para institucionalização da CDR/CGESP/DPP refere-se à gestão de contratos e convênios. No exercício de 2014, a unidade foi responsável pela modelagem das contratações dos serviços de desapropriação e, ainda que não exista formalmente, também passou a atuar como gestora de contratos e convênios relacionados à execução de procedimentos expropriatórios. Com efeito, as primeiras iniciativas para contratação de serviços de desapropriação remetem ao ano de 2012, sendo que os primeiros contratos foram assinados em 2013, já sob gestão da CDR/CGDESP/DPP.

Portanto, além da função de assessoria técnica tradicionalmente desempenhada pela outrora denominada Divisão de Supervisão de Desapropriação vinculada à CDA/CGDESP/DPP, a realização efetiva de atividades típicas de qualquer unidade gestora do DNIT lançou as bases para o reconhecimento institucional da Coordenação de Desapropriação e Reassentamento – CDR/CGDESP/DPP.

Outra ação que merece destaque nesse contexto foi a criação dos Núcleos Regionais de Desapropriação e Reassentamento – NRDR, que será pormenorizadamente detalhada a seguir, no objetivo estratégico nº 3.

Por fim, encontra-se em desenvolvimento uma proposta de reestruturação da Autarquia, na qual foi prevista estrutura de cargos para a criação de uma Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento – CDR, vinculada à Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP. A proposta de reestruturação prevê, também, a criação de unidades técnicas nas Superintendências Regionais que serão responsáveis pelas atividades de desapropriação no âmbito das respectivas jurisdições. Uma etapa futura para a institucionalização definitiva das atividades de desapropriação será a alteração do Regimento Interno da Autarquia para especificação das competências da Coordenação-Geral e das unidades descentralizadas.

Atinente ao **objetivo estratégico nº 3**, o período compreendido entre novembro/2013 e novembro/2014 representa um marco no que se refere à alocação de servidores para atuarem na área de desapropriação. Nesse período, a CDR/CGDESP recebeu 9 (nove) servidores do último concurso realizado pelo DNIT, além de outros 3 (três) que já compunham o quadro da Autarquia e de outros 2 (dois) do Ministério do Planejamento. Orçamento e Gestão - MPOG.

Outro marco trata-se da Portaria nº 495/2014, de 27 de março de 2014, a qual instituiu os Núcleos Regionais de Desapropriação e Reassentamento – NRDRs, no âmbito das Superintendências Regionais. Dentre os objetivos da medida, destacam-se:

- ✓ Garantir que em cada Superintendência Regional exista ao menos 1 (um) profissional com atribuições formalmente estabelecidas;
- ✓ Criar um grupo de profissionais capacitados para atuar na gestão das desapropriações e reassentamentos;
- ✓ Otimizar os processos de planejamento e controle das ações de desapropriação e reassentamento.

Entretanto, a realização de procedimentos expropriatórios exige a formação de quadros especializados, sobretudo em engenharia de avaliações e perícias, que compreende atividade estritamente técnica. Nesse sentido, é fundamental destacar que do total de 15 (quinze) servidores alocados na CDR/CGDESP/DPP, 9 (nove) são engenheiros civis ou agrônomos e apenas 1 (um) deles possui tal especialização. No grupo de 28 (vinte e oito) servidores que compõem os NRDR, apenas 03 (três) são especialistas. Esse cenário consubstancia grande gargalo na resolução de questões eminentemente técnicas.

Objetivando minimizar o impacto dessa restrição nos resultados, durante o exercício de 2014, foram realizadas diversas ações de capacitação envolvendo os servidores lotados na CDR/CGDESP/DPP e nos NRDR, dentre as quais destaca-se:

- Realização do I Seminário Nacional de Desapropriação e Reassentamento, do qual participaram 445 profissionais, ao longo de 5 dias de evento. Entidades que palestraram: Secretaria de Patrimônio da União - SPU, Defensoria Pública da União - DPU/MG, Ministério dos Transportes - MT, Tribunal Regional Federal da 1ª Região - TRF, Instituto de Registro Imobiliário do Brasil - IRIB, Vale, Contécnica, ARTERIS, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG, Desenvolvimento Rodoviário – DERSA, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Companhia de Concessões Rodoviárias - CCR, Instituto Pólis, Organização das Nações Unidas - ONU, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA, Petrobrás, Furnas, Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte - URBEL, Empresa de Pesquisa Energética - EPE, Associação Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura de Transportes - ANETRANS, Universidade de Brasília – UNB;
- Curso de Avaliação de Propriedades Rurais: Participação de 07 (sete) servidores da CDR/CGDESP/DPP;
- Curso de Avaliação de Imóveis por Inferência Estatística: Participação de 07 (sete) servidores da CDR/CGDESP/DPP;
- Curso de Introdução ao SIG: 28 (vinte e oito) servidores da CDR/CGDESP/DPP e NRDR.

No tocante ao **objetivo estratégico nº 4**, ainda no exercício de 2014, foram implementadas diversas ações com o objetivo de criar condições materiais favoráveis ao planejamento, execução e gestão dor procedimentos expropriatórios. Dentre essas ações, destaca-se:

O desenvolvimento do Sistema de Gestão de Processos de Desapropriação - SGPD, por meio do qual serão formalizados, instruídos e monitorados todos os processos de desapropriação exigidos pelas obras do DNIT. O sistema está sendo desenvolvido em parceria com o SERPRO, sendo que os trabalhos tiveram início em 2012 e a apresentação para homologação está prevista para 2015. Na Tabela 61 – Histórico de versões do SGDP, a seguir, está apresentado o histórico das versões do sistema.

Tabela 61 - Histórico de versões do SGPD

Data	Versão	Descrição
20/07/2012	1.0	Criação do documento.
30/10/2012	1.1	Alteração do documento conforme novas definições das iterações.
14/11/2012	1.2	Atualização do documento conforme alterações realizadas no DVP, de acordo com reunião de validação com cliente no dia 12/11/2012.
03/12/2012	1.3	Atualização do documento de acordo com a alteração da situação das funcionalidades.
15/03/2013	1.4	Atualização do documento conforme reunião do dia 14/03/2013.
09/04/2013	1.5	Retirada da funcionalidade: Rastrear eventos de LOG de Usuário. O documento LEL não é obrigatório.
16/04/2013	1.6	Atualização das iterações e suas funcionalidades.
25/10/2013	1.7	Atualização das iterações entregas e situações das funcionalidades.
18/12/2013	1.8	Inclusão de novas funcionalidades e atualização das entregas e situações das funcionalidades.
13/10/2014	1.9	Inclusão da coluna Período, com as informações das datas de entregas feitas e previsão das próximas entregas e suas respectivas funcionalidades.
24/07/2014	2.0	Atualização do documento conforme documento de aceite SGPD-120588-DA-Homologação_Iterações 1, 2, 3 e 4.
22/10/2014	2.1	Atualização conforme reunião em 22/10/2014
19/12/2014	2.2	Atualização do documento após homologação das funcionalidades de RGV e Laudo de Avaliação (1ª Entrega - 3ª Iteração).

Fonte: SERPRO

Cumpre ressaltar que o SGPD foi dividido em módulos e cada módulo deu origem a uma iteração a ser entregue no projeto. Após a elicitação, revisão e aprovação de algumas funcionalidades, identificou-se a necessidade de modificar as iterações do sistema, pois existem funcionalidades que dependem umas das outras, porém em módulos diferentes.

Com o andamento do projeto fez-se necessário realizar algumas alterações nas iterações anteriormente estabelecidas, assim como dividir as entregas dessas iterações.

Segue abaixo, a Tabela 62 – Funcionalidades por iterações e entregas (SGDP), contendo as funcionalidades separadas por iterações e entregas, e a situação em que cada uma se encontra.

Tabela 62 - Funcionalidades por iterações e entregas (SGDP)

Período	Iteração	Entrega	Funcionalidades	Situação
Entregue Produção 27/11/2013	1ª	Única	Manter Empreendimento	Implantada
			Consultar Dados do SNV	Implantada
			Consultar Ferrovia	Implantada
			Consultar Contrato	Implantada
			Manter Empreendimento em Andamento	Implantada
			Manter Portaria de Delegação de Competências	Implantada
			Manter Comissão de Desapropriação	Implantada
			Selecionar Usuários SISDNIT	Implantada
			Manter Tabelas Básicas	Implantada
Entregue Homologação 05/11/2013	2ª	1ª	Manter Portaria do Superintendente	Implantada
			Manter DUP	Implantada
			Alertar Vencimento da DUP	Implantada
Homologado em 14/07/2014			Selecionar Empreendimento	Implantada
			Gerar Ofício para Convocação de Audiência Pública	Implantada
Disponível na Produção em 18/08/2014			Gerar Ofício para Notificação sobre a DUP	Implantada
			Gerar Ofício para Consulta de Titularidade	Implantada
			Gerar Ofício de Solicitação de Documentação	Implantada
Entregue Homologação 13/12/2013	2ª	2ª	Manter Relatório Técnico de Acompanhamento	Implantada
			Gerar Memorando de Abertura	Implantada
Homologação em 14/07/2014			Manter Informações de Propriedade Envolvidas em Desapropriações	Implantada
Disponível na Produção em 18/08/2014			Manter Proprietários de Propriedades	Implantada
			Selecionar Propriedade	Implantada
Entrega Prevista 1º Trimestre	2ª	3ª	Consultar Ofícios	Implantada
			Manter Registro de Entrega de Documentação	Implantada
Homologado em 14/07/2014			Manter Protocolo de Documento	Implantada

			Anexar Outros Documentos	Implantada
Disponível na Produção em 18/08/2014			Alertar Acompanhamento de Processos Existentes	Implantada
			Consultar Auditoria Empreendimentos	Implantada
Homologado em 02/12/2014 (*)	3ª	1ª	Manter RGV	Homologado
			Manter Laudos de Avaliação	Homologado
			Manter Estudo Complementar do RGV	Homologado
			Manter Variável	Homologado
Entrega depende das alterações de melhorias solicitadas pelo cliente para as funcionalidade da 1ª Entrega da 3ª Iteração (**)	3ª	2ª	Gerar Resumo Laudo Técnico de Avaliação	Implantada
			Gerar Homologação do Laudo de Avaliação	Implantada
			Gerar Termo de concordância do Proprietário	Implantada
			Gerar Homologação de Documentos do Processo	Implantada
			Gerar Despacho para Procuradoria Federal Especializada - PFE	Implantada
			Manter Escritura e Registro Imobiliário de Desapropriação	Implantada
			Manter Informações de Processo de Desapropriação	Implantada
			Imprimir Processo de Desapropriação	Implantada
			Manter Engenheiro de Lote do Empreendimento	Em Implementação
Requisitos em Elaboração	4ª	1ª	Apresentar Informações Resumidas de Desapropriações	Requisitos em Elaboração
			Gerar Relatórios de Controle, de Resumo de Desapropriações	Requisitos em Elaboração
Sem Requisitos	4ª	2ª	Consultar Disponibilidade de Recurso	Sem Requisitos
			Consultar Execução Financeira	Sem Requisitos
			Complementar PADES	Sem Requisitos
			Gerar PADES - Programa Anual de Desapropriações	Sem Requisitos
Sem Requisitos	4ª	3ª	Consultar Auditoria DUP	Sem Requisitos
			Consultar Auditoria Proprietário	Sem Requisitos
			Consultar Auditoria Propriedade	Sem Requisitos

Fonte: SERPRO

(*) Inicialmente as datas para a 2ª entrega da 3ª iteração estavam conforme o cronograma abaixo:

Descrição da Atividade	Responsável	Data Prevista	Data Realizada
Apresentação para Homologação	SERPRO	15/09/2014	15/09/2014
Período de Homologação	DPP/DNIT	16/09/2014 a 26/09/2014	27/11/2014 28/11/2014 a 02/12/2014
Especificação/Implementação/Testes das correções e/ou melhorias da homologação	SERPRO	29/09/2014 a 24/10/2014	
Homologar nova versão	DPP/DNIT	27/10/2014 a 31/10/2014	

Fonte: SERPRO

Devido à solicitação para a prorrogação do prazo de Homologação do Laudo, o cronograma foi replanejado para:

Descrição da Atividade	Responsável	Data Prevista	Data Realizada
Apresentação para Homologação	SERPRO	15/09/2014	15/09/2014
Período de Homologação	DPP/DNIT	16/09/2014 a 31/10/2014	27/11/2014 28/11/2014 e 02/12/2014
Especificação/Implementação/testes das correções e/ou melhorias da homologação	SERPRO	Janeiro a Março de 2015	-
Homologar nova versão	DPP/DNIT	Março de 2015	-
Disponibilização para Produção	SERPRO	Abril de 2015	-

Fonte: SERPRO

(**) Devido ao replanejamento da homologação da 1ª entrega da 3ª iteração e a nova funcionalidade de Manter Engenheiro, segue, abaixo, o cronograma previsto para a 2ª entrega da 3ª iteração:

Descrição da Atividade	Responsável	Data Prevista	Data Realizada
Apresentação para Homologação	SERPRO	Depende da finalização da etapa das melhorias solicitadas pelo cliente	-
Período de Homologação	DPP/DNIT	Depende da finalização da etapa das melhorias solicitadas pelo cliente	-
Especificação/Implementação/testes das correções e/ou melhorias da homologação	SERPRO	Depende da finalização da etapa das melhorias solicitadas pelo cliente	-
Homologar nova versão	DPP/DNIT	Depende da finalização da etapa das melhorias solicitadas pelo cliente	-
Disponibilização para Produção	SERPRO	Depende da finalização da etapa das melhorias solicitadas pelo cliente	-

Fonte: SERPRO
Observação: Não estão sendo contemplados nestes planejamentos a alteração na funcionalidade Manter Processo (inclusão dos campos referentes ao Processo Judicial), a Especificação/Implementação dos relatórios elicitados e o Controle Dissuasivo.

Foram adquiridas e disponibilizadas as normas de Avaliação de Bens da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. Passaram a ter acesso às normas 54 (cinquenta e quatro) servidores, incluindo CDR e NRDR.

Está em análise, pela Procuradoria Federal Especializada – PFE/ DNIT, o edital para a aquisição e disponibilização de *software* de inferência estatística para avaliação de bens.

Quanto ao **objetivo estratégico nº 5**, durante o exercício de 2014, foi construída uma sólida parceria entre a Coordenação de Desapropriação e Reassentamento – CDR/DPP e a Procuradoria Federal Especializada-PFE/DNIT. Com efeito, o tema desapropriação passou a ser tratado como prioridade e essa cooperação permanente entre as áreas técnica e jurídica viabilizou a construção de soluções eficientes e inovadoras.

Dentre elas, ressalta-se a expansão do modelo de mutirões de conciliação, antes restrito ao estado do Rio Grande do Sul. Em que pese os diversos entraves encontrados, no ano de 2014 foi possível levar esse modelo a outras unidades da federação. Também cabe destacar que no período, por intermédio de parceria com o Centro de Conciliação do Tribunal Regional da 1ª Região, foram iniciadas tratativas

com o Conselho Federal de Justiça para viabilizar a adoção desse modelo no âmbito de toda a Justiça Federal.

Por outro lado, possui grande relevância a uniformização de entendimentos divergentes sobre temas polêmicos por meio da construção de pareceres vinculantes, bem como a implantação de procedimentos padronizados para otimizar a instrução processual.

O esforço realizado e os resultados alcançados nesse período culminaram na criação de uma Coordenação Nacional de Desapropriação, no âmbito da Procuradoria Federal que atua junto ao DNIT. Mediante ampla articulação promovida pela PFE/DNIT, em conjunto com esta Autarquia, junto ao Ministério dos Transportes e à Advocacia-Geral da União – AGU. No final de 2014, foi designado um Procurador Federal para atuar, especificamente, com o tema desapropriação e coordenar, em nível nacional, as ações correlatas a serem desenvolvidas pelas procuradorias regionais.

Por fim, representantes do DNIT e da PFE/DNIT vêm participando de grupos de trabalho do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG e da AGU que discutem a atualização do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que disciplina os procedimentos de desapropriação por utilidade pública. O objetivo é construir um instrumento moderno e adequado à realidade atual.

Balanço das Ações Operacionais

As medidas estruturantes adotadas no ano de 2014 revestem-se de grande importância na medida em que lançarão as bases para uma gestão mais eficiente no futuro. Entretanto, num primeiro momento, o foco em ações estruturantes pode parecer inadequado para uma Autarquia que tem urgência para a liberação de inúmeras frentes de serviço. Contudo, no âmbito operacional já é possível contabilizar resultados expressivos que, direta ou indiretamente, estão relacionados com a implementação dessas ações estruturantes. Para tanto, basta comparar os resultados dos mutirões de conciliação realizados nos exercícios de 2013 e 2014, conforme apresentados nas Tabelas 63 – Resultados dos mutirões de conciliação – exercício de 2013 e na Tabela 64 - Resultados dos Mutirões de Conciliação – exercício de 2014.

Tabela 63 - Resultados dos mutirões de conciliação – exercício de 2013 - Desapropriações

UF	Obra	Nº de Ações Ajuizadas	Audiências Realizadas	Nº de Acordos Realizados	Percentual de Êxito
GO	BR-060/GO - Contorno de Jataí	6	5	5	100,00
SE	BR-101/SE - Adequação de Capacidade	45	43	41	95,35
AL	BR-101/AL - Adequação de Capacidade	84	73	64	87,67
PR	BR-277 e BR-163/PR - Contorno Oeste de Cascavel	23	23	21	91,30
RS	BR-116 (Duplicação Guaíba -Pelotas) e BR-116/392 (Contorno de Pelotas)	157	147	147	100,00
	BR-386/RS - Duplicação (Tabaí - Estrela)	55	50	49	98,00
Total		**370**	**341**	**327**	**95,89**

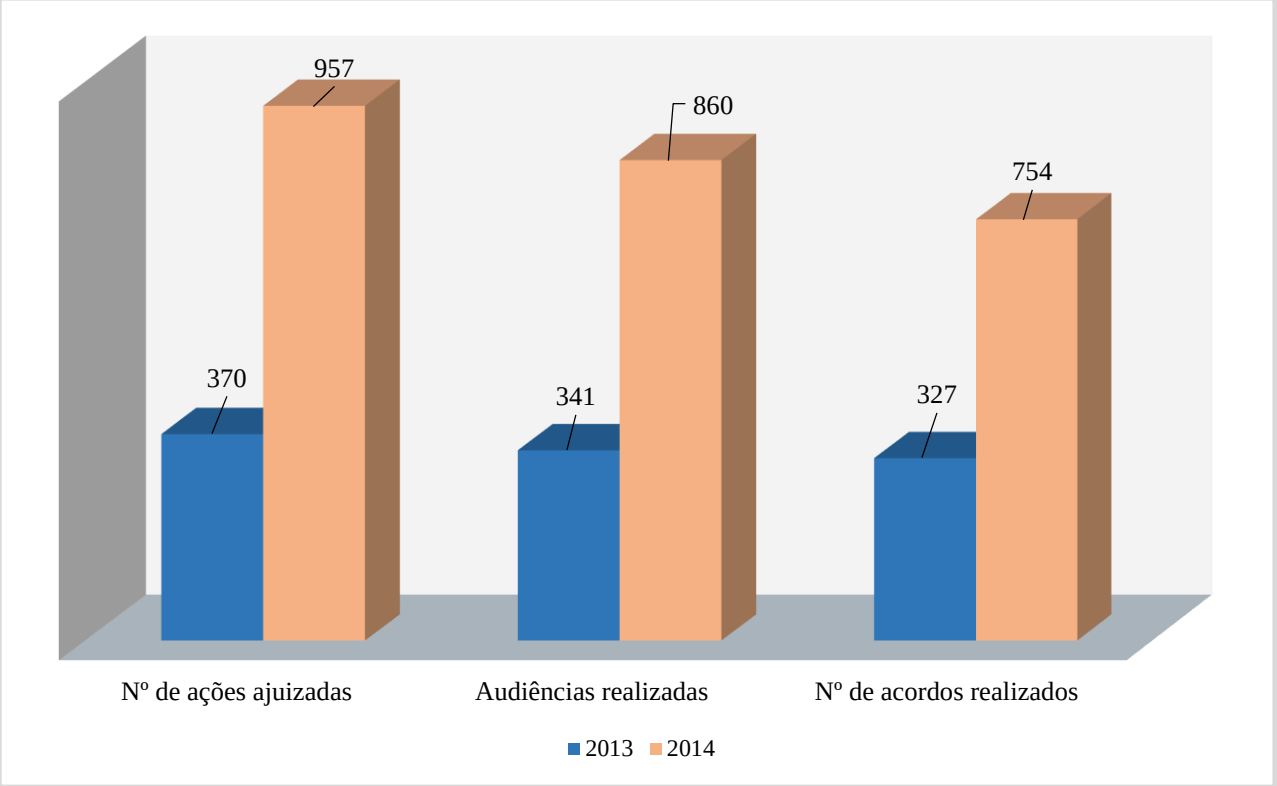
Fonte: CDR/CGDESP/DPP

Tabela 64 - Resultados dos mutirões de conciliação – exercício de 2014 - Desapropriações

UF	Obra	Nº de Ações Ajuizadas	Audiências Realizadas	Nº de Acordos Realizados	Percentual de Êxito
RS	BR-116 (Duplicação Guaíba -Pelotas) e BR-116/392 (Contorno de Pelotas)	245	232	229	98,71
	BR-386/RS - Duplicação (Tabaí - Estrela)	3	3	3	100,00
SC	BR-282 (Travessia Urbana de Lages)	22	22	20	90,91
	BR-280 Lotes 2.1 e 2.2 Entr. BR-101 - Corupá	35	35	35	100,00
MG	BR-381/MG - Adequação de Capacidade	277	216	179	82,87
GO	BR-060 - Duplicação - Contorno de Jataí	9	9	9	100,00
AL	BR-101/NE - Duplicação Divisa PE/AL - Divisa AL/SE	16	16	12	75,00
SE	BR-101/NE - Duplicação Divisa AL/SE - Divisa SE/BA	213	190	142	74,74
MA	BR-135/MA - Estiva - Bacabeira	137	137	125	91,24
Total		**957**	**860**	**754**	**87,67**

Fonte: CDR/CGDESP/DPP

Gráfico 28 - Comparativo entre Resultados dos Mutirões de Conciliação 2013 – 2014 - Desapropriações



Fonte: CDR/CGDESP/DPP

Constata-se, inicialmente, que houve uma ampliação pouco significativa do número de unidades da federação em que foram realizadas audiências de conciliação. Em 2013, foram realizados mutirões em 5 (cinco) estados, enquanto que em 2014 foram em 7 (sete) estados, sendo que apenas Minas Gerais e Maranhão representam novidade em relação ao ano anterior.

Já em relação ao quantitativo de ações ajuizadas, audiências e acordos realizados, houve um aumento substancial no comparativo entre os dois períodos:

Tabela 65 - Síntese comparativa dos resultados de desapropriações (2013-2014)

Tipo	2013	2014	%
Ações ajuizadas	370	957	258,65
Audiências realizadas	341	860	252,20
Acordos realizados	327	754	230,58

Fonte: CDR/DPP

Além dos acordos realizados em mutirões, foram efetuadas as seguintes indenizações por desapropriação, pela via administrativa:

Tabela 66 - Acordos administrativos de desapropriação realizados no exercício de 2014

UF	Obra	Total de acordos
CE	BR-116 - Construção de Passarelas	1
MS	BR-158 - Contorno de Aparecida do Taboado	1
	BR-262 - Ponte sobre o rio Paraná e Acessos	2
RO	BR-319 - Ponte sobre o rio Madeira e Acessos	145
	BR-364 - Ponte sobre o rio Abunã	1
Total		**150**

Fonte: CDR/CGDESP/DPP

A expectativa é que os resultados operacionais sejam cada vez mais significativos, principalmente em decorrência da consolidação de medidas estruturantes efetivadas a partir do exercício de 2014 e de outras programadas para o exercício seguinte.

b) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer as metas de desapropriação do DNIT;

Considerando tratar-se do primeiro Relatório de Gestão Customizado do DNIT que aborda o tema desapropriação, para que os eventos e riscos-chaves identificados no ano de 2014 possam ser compreendidos em sua totalidade, torna-se fundamental contextualizá-los por meio de um breve histórico das atividades de desapropriação no âmbito da Autarquia.

Risco 1 - Fragilidade Institucional e Organizacional

No extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, Autarquia do qual o DNIT é o sucessor, as atividades de desapropriação eram conduzidas por uma Procuradoria que integrava a estrutura regimental da Autarquia, com apoio técnico dos então denominados Grupos de Avaliações e Perícias, os quais eram compostos, exclusivamente, por engenheiros do quadro.

A criação da Procuradoria-Geral Federal, por meio da Lei nº 10.480, de 2 de julho de 2002, revela-se como um aspecto indireto, porém preponderante, para cristalizar o cenário que será descrito a seguir. A independência funcional das Procuradorias, ainda que salutar sob inúmeros prismas da administração pública federal, contribuiu para que no âmbito do DNIT se instalasse um vácuo institucional quanto às atividades de desapropriação.

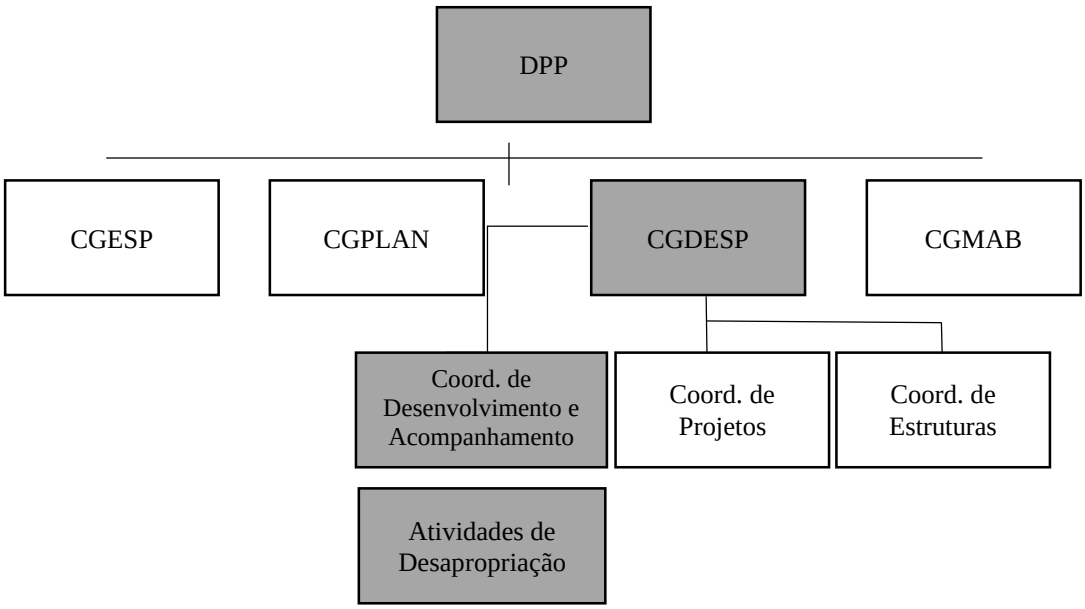
A Lei de criação do DNIT (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001) estabeleceu como atribuição do DNIT promover a declaração de utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação. Porém, o primeiro regimento interno da Autarquia,

aprovado pela Resolução nº 6, de 10 de março de 2004, não atribuiu a qualquer unidade técnica ou administrativa da Autarquia as responsabilidades inerentes às atividades de desapropriação.
Com efeito, apenas com a revisão do Regimento, realizada no ano de 2007, previu, ainda que de forma insuficiente e insatisfatória, atribuições específicas relacionadas ao tema. No extenso rol de competências da Coordenação de Desenvolvimento e Acompanhamento da CGDESP/DPP foram incluídos os seguintes dispositivos:

> **"Art. 74 À Coordenação de Desenvolvimento e Acompanhamento** compete:
> [...]
> XIII – analisar os projetos de desapropriação, elaborados pelo DNIT ou por sua delegação, em consonância com as normas do Departamento;
>
> XIV – instruir os processos de desapropriação, visando a emissão de portaria de Declaração de Utilidade Pública;
>
> XV – elaborar o Programa Anual de Desapropriação, com base nos Programas Anuais encaminhados pelas Superintendências Regionais;
>
> XVI – efetuar perícias e avaliações no âmbito da Administração Central e nas Superintendências Regionais;
>
> XVII – analisar o relatório preliminar, com as respectivas plantas cadastrais no processo expropriatório;
>
> XVIII – assistir as Superintendências Regionais nas perícias e avaliações;
>
> XIX – fornecer à Procuradoria-Geral Especializada no DNIT os elementos necessários às desapropriações efetuadas judicialmente;
>
> XX – executar as perícias técnicas solicitadas pela Procuradoria-Geral Especializada no DNIT."

Portanto, as atividades de desapropriação foram formalmente vinculadas aos macroprocessos de estudos e projetos pré-existentes. Na prática, tais atividades passaram a ser desempenhadas por uma unidade informalmente denominada Divisão de Supervisão de Desapropriação, com atuação relativamente independente da CDA/CGDESP, conforme constata-se na Figura 9 - Organograma da DPP, abaixo.

Figura 9 - Organograma da DPP/DNIT



Fonte: CDR/CGDESP/DNIT

A partir de março de 2007, as ações executivas de desapropriação foram delegadas às Superintendências Regionais, por meio das Portarias nº 307/2007, 488/2012 e 1.511/2014, cabendo à CDA/CGDESP orientar e supervisionar as ações descentralizadas. De uma maneira geral, os resultados práticos dessa delegação foram inexpressivos por diversos motivos, dentre os quais destaca-se a precariedade da estrutura e de pessoal especializado nas Regionais.

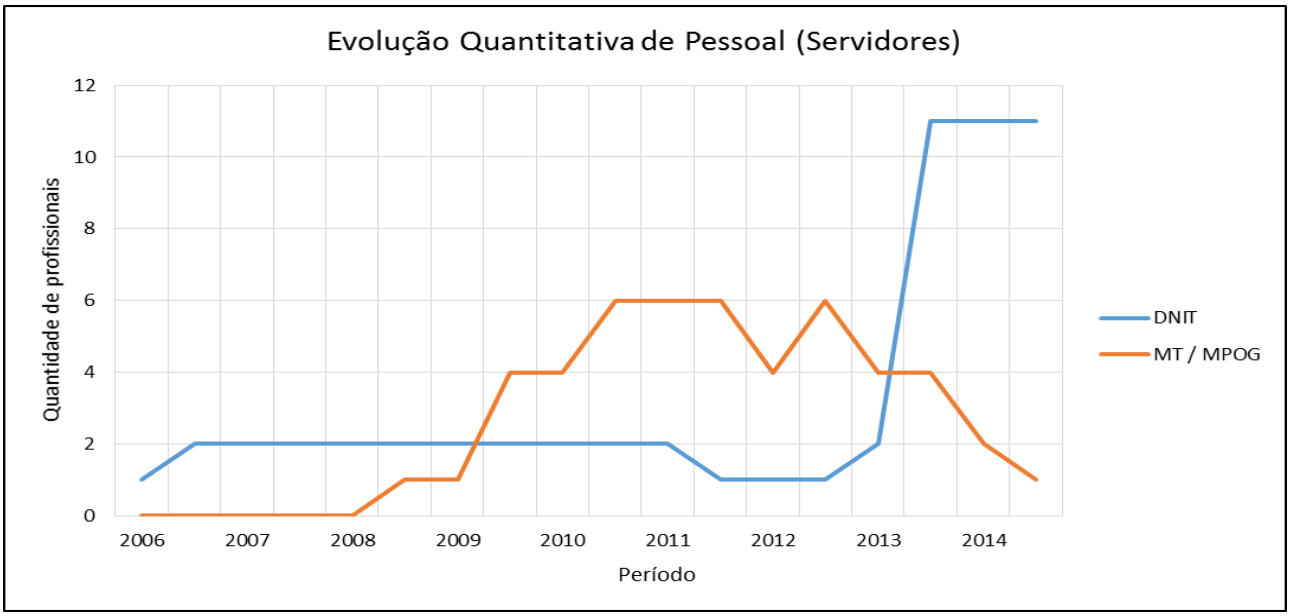
Risco 2 - Carência Quantitativa e Qualitativa de Profissionais

A alocação insuficiente de servidores e a inexistência de programa de qualificação de pessoal para atuar na área de desapropriação, ao longo dos anos, constituem eventos que impactam negativamente nas metas e nos resultados do DNIT, no que tange a área de desapropriação.

A Divisão de Supervisão de Desapropriação, citada no item anterior, era composta apenas por três profissionais, sendo 1 (um) servidor e 2 (dois) colaboradores terceirizados. No período de 2006 a 2009, o único incremento de pessoal recebido pela Divisão foram dois servidores do concurso de 2006, sendo um analista e um técnico de infraestrutura.

Como solução emergencial, foi celebrado um Termo de Cooperação com o Ministério dos Transportes, o que viabilizou a atuação de até 6 (seis) analistas de infraestrutura da carreira do MPOG, junto a Divisão de Desapropriação/DPP, no período de 2009 a 2011. A Divisão de Desapropriação só voltaria a receber incremento de pessoal em outubro de 2013, quando passou a ser informalmente designada como Coordenação de Desapropriação e Reassentamento, da Diretoria de Planejamento e Pesquisa – CDR/DPP.

Gráfico 29 - Lotação de servidores na área de desapropriação



Fonte: CDR/CGDESP/DPP

Quanto às Superintendências Regionais, no início de 2014, a situação era a seguinte: apenas 5 (cinco) dispunham de pelo menos 1 (um) profissional designado para tratar especificamente do tema desapropriação e reassentamento. Comumente os servidores lotados nas Regionais acumulam uma série de funções e as atividades de desapropriação deixam de ser tratadas como prioridade. Ademais, apenas 5 (cinco) Superintendências contavam com pelo menos 1 (um) especialista na área de engenharia de avaliações e perícias.

Figura 10 - Distribuição de servidores na área de desapropriação

Fonte: CDR/CGDESP/DPP

Outro fator que não pode deixar de ser considerado é a escassez de Procuradores Federais para atuar nessa área. A especificidade e complexidade do tema, o quantitativo de procedimentos previstos e a celeridade com que se pretende concluí-los são elementos que justificam a criação de um grupo de Procuradores Federais especializados e com atuação exclusiva como ocorre, por exemplo, no Instituto Nacional de Reforma Agrária – INCRA.

Risco 3 - Carência de Meios Normativos, Operacionais e de Ferramentas de Gestão

Outro evento/risco determinante para o comprometimento das metas é a insuficiência de meios normativos, operacionais e de ferramentas de gestão que permitam ampla padronização de procedimentos, bem como o controle sistêmico das atividades em âmbito nacional.

- ✓ **Dos Meios Normativos**

Dado o volume de desapropriações em todo o território nacional, a normatização e padronização dos procedimentos se impõe como condição facilitadora e essencial à boa condução das ações.

As primeiras diretrizes técnicas do DNIT relativas aos procedimentos de desapropriação somente foram publicadas no final do exercício de 2011. Entretanto, a resolução de questões expropriatórias necessariamente exige um esforço conjunto das áreas técnica e jurídica da Autarquia.

Com efeito, a inexistência de entendimentos jurídicos uniformes e/ou convergentes, acerca da gama de possibilidades que envolvem o procedimento de desapropriação, tem representado um grande entrave ao prosseguimento de inúmeras ações. Apenas para ilustrar, seguem abaixo alguns dos temas que geram polêmica e dificultam a conclusão das ações:

- ❖ Ocupações de faixa de domínio;
- ❖ Ocupações de área *non aedificandi*;
- ❖ Instrução mínima para ajuizamento de ação de desapropriação;

- ❖ Desapropriação em faixa de fronteira;
- ❖ Desapropriação em área da Amazônia Legal.

✓ **Dos Meios Operacionais**

A carência de meios operacionais também impacta nas metas e nos resultados. Os quadros técnicos disponíveis na Sede do DNIT e nas Superintendências Regionais não possuem acesso a publicações especializadas relacionadas às atividades de desapropriação, dentre as quais destaca-se a série de Normas NBR 14653, da ABNT, que disciplina os procedimentos técnicos de avaliação de bens.

A Autarquia também não dispõe de *softwares* que permitam elaborar ou analisar e aprovar, com maior agilidade, os modelos de regressão linear concebidos a partir da análise inferencial de dados coletados em mercado. Tampouco dispõe de banco de dados que possibilite o armazenamento e, posterior, utilização desses dados para criação de um sistema de referência de preço de terras.

Outro risco operacional refere-se às restrições para ampliação do modelo de mutirões de conciliação no âmbito da Justiça Federal. Com efeito, a parceria entre o DNIT e o Poder Judiciário para a realização de audiências pré-processuais tem gerado resultados expressivos nos últimos anos, conforme demonstrado no item 2.9, indicador "a", deste relatório. Além da possibilidade de resolver um grande volume de processos em um curto espaço de tempo, os mutirões representam uma importante ferramenta de transparência e eficácia para a administração pública.

Entretanto, existe ainda alguma resistência quanto ao modelo de acordos pré-processuais, o que tem inviabilizado a implantação desse modelo em algumas regiões do país. Por outro lado, em curto prazo o enorme volume de desapropriações decorrentes de obras do DNIT exigirá uma estrutura mais adequada, tanto da área técnica, quanto da Procuradoria Federal Especializada – PFE/DNIT, de forma que a Autarquia possa atuar simultaneamente em mais de um mutirão.

✓ **Das Ferramentas de Gestão**

A ampliação da capacidade viária nacional necessariamente exige a execução de procedimentos desapropriatórios. Por outro lado é necessário promover, com responsabilidade social, a desobstrução das faixas de domínio implantadas que sofreram um processo histórico de ocupação por populações socioeconomicamente vulneráveis, principalmente nos trechos urbanos.

O principal programa de investimento do Governo Federal – Programa de Aceleração do Crescimento - PAC – prevê a execução de 194 empreendimentos viários. Desse total, cerca de 70% referem-se às obras de construção e/ou duplicação que necessariamente exigem procedimentos de desapropriação e/ou de reassentamento. Nesse contexto, estima-se um quantitativo de 16.400 desapropriações a serem realizadas nos próximos anos. Há ainda a estimativa de 8.000 famílias socioeconomicamente vulneráveis que ocupam áreas públicas e que deverão ser removidas por meio de um programa de reassentamento gerido pelo DNIT.

Figura 11 - Quantitativo Estimado de Desapropriação por Região

Fonte: CDR/CGDESP/DPP

A gestão eficiente de tal volume de desapropriações e remoções necessariamente exige o emprego de ferramentas tecnológicas que permitam o controle sistêmico das informações. Atualmente, os controles são realizados por meio de planilhas de dados, atualizadas periodicamente pelos poucos servidores lotados nas Superintendências Regionais que efetivamente atuam na área.

Risco 4 - Riscos Operacionais

Empreendimentos com características lineares como os geridos pelo DNIT, geralmente, interceptam uma grande quantidade de imóveis com características e tipologias absolutamente diversas, submetidos a regras específicas provenientes de diferentes legislações municipais/estaduais, e cujos registros de cadeia dominial encontram-se nas mais variadas situações, em diferentes cartórios que não seguem regras padronizadas para registro e consulta.

É necessário considerar, ainda, que a execução de cadastros técnicos para fins de desapropriação envolve inúmeras variáveis de ordem operacional, muitas vezes imprevisíveis, que impactam a produtividade e os resultados almejados. Dentre elas, destacam-se abaixo algumas das situações mais recorrentes:

- ✓ Proprietários dificultam a entrada no imóvel, bem como a obtenção da documentação mínima para a instrução dos processos de desapropriação;
- ✓ Cartórios de registros de imóveis apresentam dificuldades internas para localizar matrículas ou dificultam a obtenção de certidões;
- ✓ Cartórios exigem levantamento georreferenciado da área remanescente do imóvel desapropriado, bem como a regularização do Cadastro Ambiental Rural;
- ✓ Espólio sem inventário, em que a finalização do cadastro depende da anuência de todos os herdeiros;
- ✓ Área do imóvel registrada em cartório (matrícula) é maior ou menor que a área obtida pelo levantamento topográfico;

- ✓ Matrícula do imóvel foi desmembrada em novas matrículas, gerando novos cadastros técnicos que não da forma prevista anteriormente;
- ✓ Documentação do imóvel restringe-se a contratos de compra e venda, com registro apenas em cartório de notas;
- ✓ Determinada área encontra-se ocupada, porém não há documentação comprobatória de titularidade, exigindo pesquisa em âmbito municipal, estadual e federal para a comprovação de que se trata de área pública;
- ✓ Faixa de domínio existente ou a faixa *non aedificandi* de rodovia implantada encontram-se ocupadas, criando um imbróglio jurídico quanto à possibilidade ou não de indenização.

c) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Avaliação do Risco 1: Fragilidade Institucional e Organizacional.

Decorridos 13 (treze) anos de criação do DNIT, ainda inexiste na estrutura organizacional da Autarquia unidade técnicas específicas, com autoridade, competências, equipes e capacidade operacional suficiente para planejar, executar e controlar de maneira eficiente todos os procedimentos de desapropriação exigidos pelo grande número de empreendimentos geridos pelo DNIT.

Esse cenário de informalidade, fragilidade institucional e de insuficiência de autoridade contribui para que as atividades de desapropriação não sejam consideradas nos processos decisórios e de planejamento da Autarquia, resultando no aumento de medidas de caráter corretivo em prejuízo das ações preventivas.

- Nível do risco: Alto.

Avaliação do Risco 2: Carência Quantitativa e Qualitativa de Profissionais.

A principal consequência da carência quantitativa e qualitativa de pessoal é a limitação da capacidade operacional da Autarquia atuar com eficiência nos procedimentos expropriatórios.

Por um lado, a escassez quantitativa de profissionais atuando nessa área afeta diretamente os processos de planejamento, execução e controle das ações. Por outro, o baixo nível de especialização gera insegurança técnica e graves limitações à capacidade de resolução de impasses e construção de soluções.

- Nível do risco: Alto.

Avaliação do Risco 3: Carência de Meios Normativos, Operacionais e de Ferramentas de Gestão

A carência de meios normativos implica na precariedade de uniformização dos entendimentos e procedimentos. Tal fato, contribui para a morosidade das ações, cria insegurança jurídica e dificulta o controle.

Já a carência de meios operacionais cria obstáculos para a elaboração de um planejamento adequado, bem como para a supervisão e fiscalização das ações.

Quanto à carência de ferramentas de gestão, a consequência mais direta é a dificuldade para efetuar um controle efetivo de todas as ações desenvolvidas em território nacional.

- Nível do risco: Alto.

Avaliação do Risco 4: Riscos Operacionais.

A gama de fatores envolvidos na elaboração de um cadastro técnico de desapropriação, sobre os quais a Autarquia não possui governança, impacta negativamente a produtividade das equipes e, consequentemente, os resultados de desapropriação.

Muitas dessas dificuldades decorrem da realidade social do Brasil, notoriamente conhecida pela preponderância da informalidade nos negócios jurídicos translativos de domínio imobiliário, mormente quando se trata de regiões do interior do país, aonde muitas vezes sequer existem ou se tem acesso a ofícios notoriais, e nas quais impera a desinformação da população, de baixo nível cultural e de renda.

- Nível do risco: Médio.

d) Respostas aos riscos que foram identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégias para mitigar o Risco 1 - No exercício de 2014, foram implementadas as seguintes respostas a esse risco: Consolidação da Coordenação de Desapropriação e Reassentamento – CDR/CGDESP/DPP, como Unidade Gestora independente, responsável por essas atividades; Centralização da gestão orçamentária dos recursos de desapropriação na CDR/CGDESP/DPP; Criação dos Núcleos Regionais de Desapropriação e Reassentamento – NRDR, no âmbito das Superintendências Regionais; Consolidação de modelos de contratação dos serviços de desapropriação, por meio de pregão eletrônico e Regime Diferenciado de Contratação, na forma de contratação integrada; Elaboração de proposta para criação da Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento – CGDR, no âmbito da DPP.

Estratégias para mitigar o Risco 2 - No exercício de 2014, foram implementadas as seguintes respostas a esse risco: Lotação de 9 (nove) servidores na Coordenação de Desapropriação e Reassentamento – CDR/CGDESP/DPP; Designação de servidores lotados nas Superintendências Regionais para atuar, exclusivamente, com o tema, por meio da criação dos Núcleos Regionais de Desapropriação e Reassentamento - NRDR; Realização de ações de capacitação para os servidores da CDR/CGDESP/DPP e NRDR; Desenvolvimento de modelo de contratação de apoio para execução de serviços de desapropriação sob demanda, em âmbito nacional.

Estratégias para mitigar o Risco 3 - No exercício de 2014, foram implementadas as seguintes respostas a esse risco: Desenvolvimento do Sistema de Gestão de Processos de Desapropriação - SGPD; Aquisição e disponibilização das normas de Avaliação de Bens da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT; Aquisição e disponibilização de *software* de inferência estatística para avaliação de bens (edital em análise pela PFE/DNIT); Realização de estudo para aferição de custos médios gerenciais de desapropriação; Tratativas junto à PFE/DNIT para a uniformização de procedimentos jurídicos e publicação de manual específico; Tratativas junto à PFE/DNIT e ao Poder Judiciário para a ampliação do modelo de mutirões de conciliação.

Estratégias para mitigar o Risco 4 - Grande parte dos riscos operacionais são resolvidos a partir da flexibilização da instrução processual, principalmente aquela necessária ao ajuizamento das ações de desapropriação. Nesse sentido, em 2014, foram iniciadas discussões com a PFE/DNIT, com o objetivo de estabelecer uma rotina para que a Administração comprove o esgotamento de todas as diligências possíveis em busca da documentação disponível dos imóveis e respectivos proprietários. Restando comprovada essa condição, a Autarquia ajuíza o processo e realiza o depósito, cabendo aos interessados demonstrar em juízo que possui direito sobre o imóvel. Essa estratégia de inversão do

ônus da prova tem funcionado muito bem nos mutirões de conciliação. Em diversos casos, o acordo é fechado perante a autoridade judicial, restando condicionado o levantamento do valor à comprovação de domínio pela parte expropriada.

e) Atividades de controle relacionadas à área de desapropriação;

Em 2014, foram realizadas as seguintes atividades de controle, no âmbito das ações de ações de desapropriação.

- ✓ Preenchimento mensal da planilha de controle de processos de desapropriação pelas Superintendências Regionais, conforme modelo constante das Diretrizes Básicas para Desapropriação - Publicação IPR-746, anexo "K";

- ✓ Atualização bimestral do Sistema de Gestão de Informações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC (SGI/PAC), pela Coordenação de Desapropriação e Reassentamento, mediante informações prestadas pelas Superintendências Regionais;

- ✓ Realização de visitas técnicas às Superintendências Regionais, com o objetivo de traçar planos de ação, corrigir eventuais desvios e monitorar o desenvolvimento dos serviços, conforme tabela abaixo.

Tabela 67 - Visitas técnicas de desapropriação – exercício de 2014

UF	Empreendimento	Quantidade
RJ	BR-101 e 493 - Arco Metropolitano do Rio de Janeiro	1
CE	BR-020 Duplicação do Arco Rodoviário de Fortaleza	5
SC	BR-282 Implantação das Vias Marginais - Perímetro urbano de Lages	1
RJ	Obra ferroviária no Município de Barra Mansa	7
PE	BR-101 (Lote 1) Variante de Xexeu	1
MT	BR-163-364 - Entr MT- 483 (Anel de Rondonópolis à Rosário Oeste)	1
SC	BR-280 - Duplicação São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul / BR-470 - Duplicação Navegantes - Blumenau	1
RS	BR-116 - Duplicação Eldorado do Sul - Pelotas	2
RN	BR-304 - Duplicação (anteprojeto)	1
BA	BR-415 - Duplicação (anteprojeto)	1
RO	BR-219 - Contorno Norte de Porto Velho (anteprojeto)	1
PR	BR-277 - Acesso a ponte internacional Brasil/Paraguai (anteprojeto)	1
MG	BR-381 - Duplicação Belo Horizonte - Governador Valadares	13
RS	BR-116 - Duplicação Guaíba - Pelotas	1
MS	BR-262 - Divisa SP/MS - Fronteira Brasil Bolívia	1
PA	BR-230 - Acesso ao Porto de Miritituba (anteprojeto)	1
GO	BR-153 - Adequação - Aparecida de Goiânia - Itumbiara (Div. GO/MG)	1
SE	BR-101 - Duplicação Divisa AL/SE - Divisa SE/BA	1
AL	BR-101 - Duplicação Divisa PE/AL - Divisa AL/SE	1
CE	BR-222 - Restauração com melhoramentos	1
SP	BR-101 - Adequação Divisa RJ/SP - Ubatuba/SP	1
MA	BR-135 - Duplicação Estiva - Bacabeira	1
Total de Visitas		**45**

Fonte: CDR/CGDESP/DPP

f) Avaliação da capacidade da Coordenação de Desenvolvimento e Acompanhamento de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento);

Ainda que em 2014 tenham sido realizados avanços consideráveis quanto ao controle das desapropriações, em decorrência dos fatos relatados nos itens anteriores, a capacidade de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível acerca das desapropriações realizadas pelo DNIT, permanece bastante reduzida. A consolidação das ações estruturantes implementadas, a partir do exercício de 2014, permitirão reverter esse quadro em médio prazo.

Nesse sentido, destaca-se a implantação do Sistema de Gestão de Processos de Desapropriação – SGPD, que possibilitará o estabelecimento de um painel de controle capaz de monitorar, em tempo real, a situação de cada processo de desapropriação, em todo o território nacional, e de fornecer informações de nível gerencial para a tomada de decisão.

g) N° de obras em que o processo de desapropriação foi concluído antes da licitação para contratação do empreendimento;

Em obras viárias, a execução dos procedimentos expropriatórios é realizada a partir da definição de *offsets*, o que necessariamente depende da aprovação dos projetos geométrico e de terraplenagem. Com efeito, somente com a definição das áreas que serão efetivamente atingidas pelo empreendimento é possível realizar a primeira fase do procedimento de desapropriação, que corresponde à publicação do ato declaratório de utilidade pública.

No modelo de RDC, na forma de contratação integrada, a licitação é realizada com base em um anteprojeto, o qual estabelece um conjunto de soluções que podem ser alterados pelos contratados quando da elaboração dos projetos de engenharia. A alteração dessas soluções pode resultar em modificações significativas das áreas a desapropriar.

Por esse motivo, em 2014, o DNIT aplicou, a diversos empreendimentos, a inclusão dos serviços de desapropriação no escopo do RDC Integrado, conforme especificado na Tabela 56 - Pregões eletrônicos de serviço de desapropriação - realizados em 2014 (do objetivo estratégico 01). Ou seja, considerando que cabe à contratada definir quais áreas serão efetivamente atingidas pelo empreendimento, não deve a Administração assumir integralmente a responsabilidade pela liberação dessas áreas.

Nesse contexto, desvincular os procedimentos expropriatórios dos outros serviços inerentes ao empreendimento e atribuir apenas à Administração a responsabilidade por contratar os serviços e promover a liberação das frentes de serviço, representa um risco que poderá ocasionar restrições ao regular andamento das obras e, consequentemente, ensejará a necessidade de aditivos contratuais.

O modelo propõe a responsabilidade compartilhada no qual, de um lado, caberá à iniciativa privada realizar todos os serviços que visam fornecer os elementos/requisitos necessários à execução das desapropriações e/ou reassentamentos, e de outro, competirá à Administração arcar com os custos desses procedimentos e executá-los efetivamente, na esfera judicial ou administrativa.

Os elementos/requisitos supracitados serão fornecidos ao DNIT por meio do Projeto de Desapropriação, a ser elaborado pela empresa/consórcio vencedor do RDC integrado, em observância às soluções de engenharia propostas.

Dessa forma, caberá à contratada adequar seu cronograma de execução e priorizar a

elaboração/apresentação do Projeto de Desapropriação e Reassentamento, permitindo que o DNIT promova, no tempo oportuno, a liberação das frentes de serviço.

Portanto, nenhuma desapropriação foi concluída antes da licitação do empreendimento. Entretanto, em relação à desapropriação tem-se verificado que cerca de 70% a 80% dos projetos elaborados pelas contratadas possuem áreas atingidas coincidentes com aquelas previstas no anteprojeto.

Nesse sentido, a CDR/CGDESP/DPP vem realizando tratativas com o MPOG, com o objetivo de alterar a lei, com vistas a flexibilizar a destinação de bens adquiridos pelo DNIT, por meio de desapropriação para compor as faixas de domínio. Caso tal solução seja viável, o DNIT poderá antecipar-se e efetivar as desapropriações com base no anteprojeto, sem risco de prejuízo ao erário.

h) N° de obras em que o processo de desapropriação foi concluído depois da licitação para contratação do empreendimento;

Conforme citado anteriormente, no indicador "g", deste item 2.9 – Desapropriações, todos os processos de desapropriação de 2014 foram concluídos após a licitação dos empreendimentos. No total, foram celebrados 904 (novecentos e quatro) acordos de desapropriação. Os quantitativos detalhados constam da Tabela 63 - Resultados dos Mutirões de Conciliação – exercício de 2013 e da Tabela 64 - Resultados dos Mutirões de Conciliação – exercício de 2014 (do objetivo 05), do indicador "a", deste item 2.9 – Desapropriações.

i) N° médio de obras (ou trechos) paralisadas por problemas de desapropriação, com descrição dos problemas (por BR em cada UF) e das soluções que serão adotadas para que eles não mais ocorram;

Em decorrência das inúmeras dificuldades detalhadas no relatório, ainda existem no DNIT diversas obras com problemas para liberação das frentes de serviço:

Tabela 68 - Obras com restrições de desapropriação

NR	UF	BR	Empreendimento	Trecho	Segmento	Situação
1	CE	BR-020	Duplicação e Melhoramentos do Anel Rodoviário de Fortaleza	Div. CE/PI-Fortaleza	km 0,00 ao km 26,30 e km 411,2 ao km 417,00	Restrições graves
2	RN	BR-110	Construção	Mossoró - Campo Grande	km 51,3 - km 129	Restrições
3	RN	BR-304	Adequação de Trecho Rodoviário	Entr. BR-226 - Divisa RN/CE	km 0,00 - km 281,0	Restrições
4	RN	BR-101	Adequação	Natal - Divisa RN/PB	km 96,4 - km 178	Restrições
5	PE	BR-101	Variante de Xexéu	Div. PB/PE- Div. PE/AL (Ponte s/ rio Jacuípe)	km 189,3 – km 213,9, lote 01	Restrições
6	RJ	EF-105	Adequação da Linha Férrea no Perímetro Urbano do Município de Barra Mansa	-	-	Paralisada
7	SC	BR-470	Ampliação de capacidade e Restauração	Navegantes - Divisa SC/RS	km 00,00 ao km 44,87 e km 44,87 ao km 73,18	Restrições
8	SC	BR-163	Ampliação de capacidade e Restauração	Entr. BR-283 (Div. RS/SC) (Itapiranga) ao Entr. BR-280(A)/373(A) (Div. SC/PR) (Idamar) e	Km 64,1 ao Km 122,60 e Km 0,00 ao Km 3,60 (acesso)	Restrições

				Entr. BR-163 – Dionísio Cerqueira (Acesso ao Porto Internacional de Cargas)		
9	SC	BR-280	Duplicação, incluindo Restauração e Melhoramentos	Porto de São Francisco do Sul - Divisa SC/PR (Porto União/União da Vitória)	km 0,70 ao km 74,55	Restrições
10	BA	BR-235	Implantação e Pavimentação	Div. SE/BA - Entr. BR-122/407/423/BA (Div. BA/PE) (Juazeiro/Petrolina)	km 0,0 ao km 357,4	Restrições
11	BA	BR-135	Implantação e Pavimentação	Div. PI/BA-Div. BA/MG	Km 209 ao Km 344,74	Paralisada
12	RO	BR-364	Travessia Urbana de Porto Velho	-	km 713,4 ao km 723,6	Paralisada

Fonte: CDR/CGDESP/DPP

Para fins de melhor compreensão das informações apresentadas acima, considera-se como obras com restrições aquelas que não se encontram paralisadas, porém podem vir a ser em curto prazo, caso as providências pertinentes não sejam adotadas. Tais restrições decorrem, principalmente, das dificuldades enfrentadas para o adequado planejamento das ações de desapropriação, o que se reflete na contratação dos serviços fora do tempo oportuno.

Convém observar, no entanto, que os únicos empreendimentos impactados, exclusivamente, por conta de desapropriação são os de nº 1 e nº 6. Todos os demais apresentam outras questões relacionadas a meio-ambiente e projeto. Segue, abaixo, a situação de cada um deles.

- BR-020/CE – Anel de Fortaleza

Principais motivos: dificuldades operacionais e divergências técnicas decorrentes da parceria com o Estado do Ceará para elaboração dos produtos de desapropriação (cadastros e laudos de avaliação); imbróglio jurídico decorrente da inexistência de documentação comprobatória de titularidade dos imóveis abrangidos pelo empreendimento; revisões de projeto em fase de obras, alterando as áreas a serem desapropriadas.

Estimativa de dias paralisados: não houve paralisação completa da obra, entretanto algumas frentes de serviço foram inviabilizadas por cerca de 540 (quinhentos e quarenta) dias.

Providências: encontra-se, em andamento, a contratação de empresa especializada para assumir a execução dos serviços remanescentes de desapropriação, de forma que o DNIT passe a ter plena governança sobre a elaboração dos produtos (cadastro e laudos). Foi acordado com a Procuradoria Federal Especializada – PFE/DNIT a documentação mínima para instrução dos processos de desapropriação, bem como a implementação da estratégia de mutirão para inversão do ônus da prova quanto à titularidade das áreas.

- EF-105 – Adequação Ferroviária em Barra Mansa/RJ

Principais motivos: imbróglio decorrente da situação jurídica dos imóveis, outrora pertencentes à Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA e que, em tese, não deveriam ser indenizados. Entretanto, em decorrência de condicionante ambiental e de Termo de Ajuste de Conduta assinado pelo DNIT e pelo Município de Barra Mansa, deve ser garantido o direito

à moradia das famílias que ocupam esses imóveis; porém o Ministério Público Federal não concorda com a proposta elaborada pelo DNIT para reassentamento das famílias.

Estimativa de dias paralisados: 420 (quatrocentos e vinte) dias

Providências: o DNIT ajuizou processos individuais de reintegração de posse com proposta de reassentamento por meio de indenização das benfeitorias ou realização de Programa de Compra Assistida (aquisição de imóveis disponíveis no mercado regional) e peticionou a realização de mutirão de conciliação.

Todas as medidas relatadas anteriormente, adotadas no decorrer do exercício de 2014, tiveram como objetivo evitar que tais situações ocorram no futuro. Com efeito, a consolidação do modelo de contratação por meio de pregão eletrônico e a inclusão desses serviços no escopo do RDC Integrado resultarão, em curto prazo, na inexistência de empreendimentos em andamento sem serviços de desapropriação contratados. Por outro lado, as medidas estruturantes dotarão o DNIT da capacidade operacional adequada para planejar e executar as desapropriações no tempo oportuno.

j) N° médio de dias em que as obras permaneceram atrasadas até que os impedimentos relacionados à desapropriação cessassem (por BR em cada UF), com descrição das causas dos atrasos e medidas corretivas.

A Coordenação de Desapropriação e Reassentamento – CDR/DPP não dispõe dessa informação. Os mecanismos de controle atuais não permitem aferir a o número médio de dias em que as obras permaneceram atrasadas até que os impedimentos relacionados à desapropriação cessassem.

Cabe ressaltar que a única obra paralisada especificamente por conta de desapropriação, no exercício de 2014, foi a adequação ferroviária de Barra Mansa/RJ, conforme mencionado no indicador “i”, deste item 2.9 - Desapropriações.

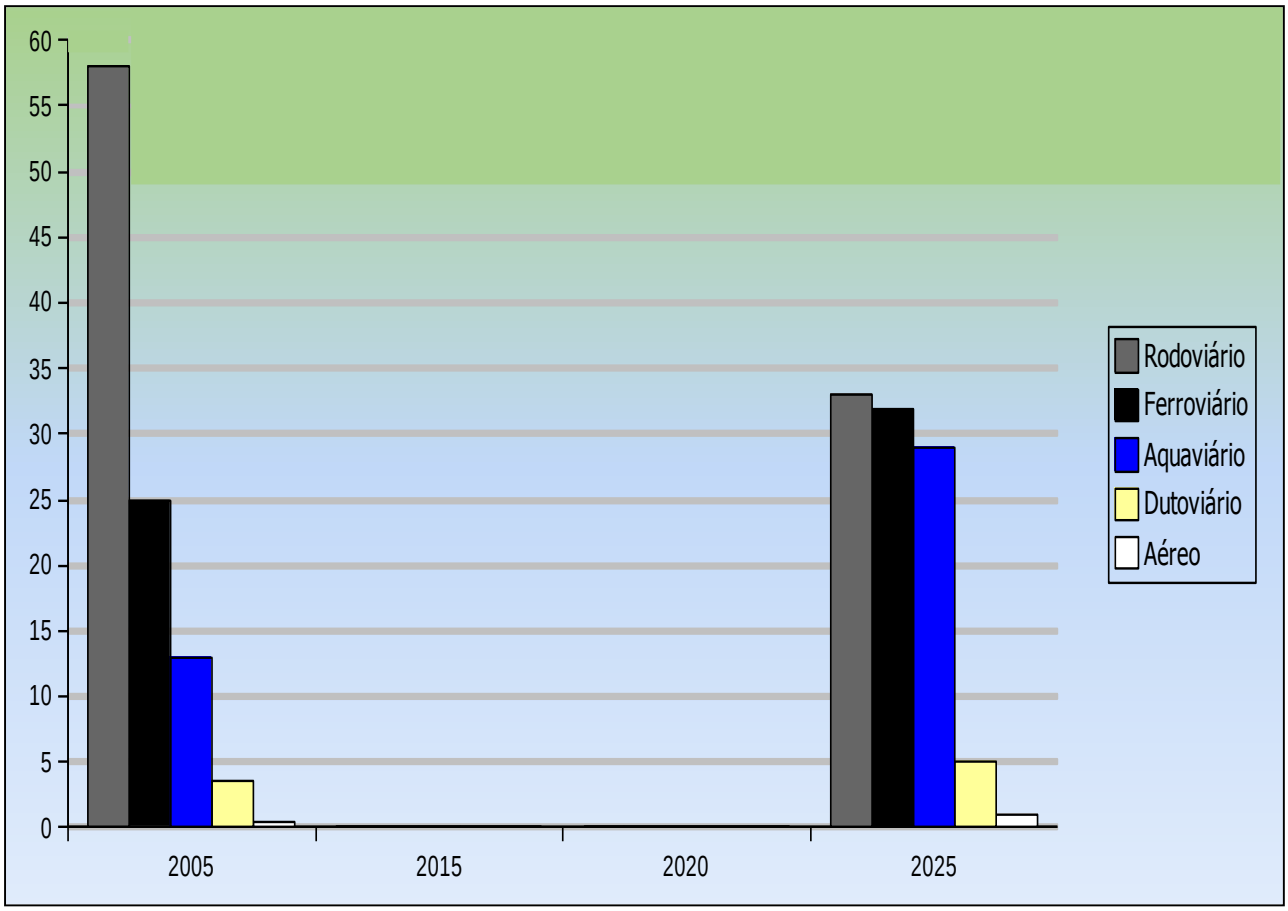
2.10. GESTÃO AQUAVIÁRIA

a) Evolução do modal hidroviário na matriz de transportes nacional;

A grandiosidade territorial brasileira, notadamente a vasta região Amazônica, foi ocupada pela ação dos bandeirantes que se utilizaram dos rios navegáveis como as vias de transportes em suas conquistas. Entretanto, a outrora pujante navegação, que existiu até a primeira metade do século XX, entrou em desuso, não só pela abertura de estradas rodoferroviárias mas, principalmente, pela baixa qualidade dos serviços prestados aos usuários do transporte fluvial, destacando-se: cargas mal acondicionadas, armazenamento deficiente, baixa eficiência dos portos, custos elevados, perdas no embarque/desembarque, entre outros.

Mesmo na década de 1970, onde a navegação marítima respondia com mais de 97% do comércio exterior brasileiro, as hidrovias interiores contribuíam com menos de 1% deste total. Objetivando modificar esse cenário, em 2005, o Ministério dos Transportes instituiu o Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT, que foi elaborado por técnicos de alta especialização e tendo como suporte informações armazenadas em um grande banco de dados georreferenciados, que integraram os principais dados das malhas rodo-ferro-hidroviária. Assim, valendo-se de modelos macroeconômicos robustos, foram estabelecidos cenários prospectivos para a movimentação de cargas para os próximos 25 anos. Conforme apresentado no Gráfico 30 – Reequilíbrio da matriz de transportes proposto pelo PNLT para o ano de 2015, abaixo, o grande desafio do setor de transporte aquaviário é elevar a participação do modal de cerca de 13% para 29% das cargas projetadas para a matriz de transportes estabelecida para o cenário de 2025.

Gráfico 30 - Reequilíbrio da matriz de transportes proposto pelo PNLT para o ano de 2015



Fonte: Ministério dos Transportes

Mais recentemente, o Plano Hidroviário Estratégico, elaborado pela Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT, do Ministério dos Transportes, estabeleceu que as hidrovias devem perseguir o cenário para o ano de 2035 com a movimentação de 120 milhões de toneladas/ano, e que as principais hidrovias para esse atingimento estão relacionadas na Tabela 69 – Principais hidrovias brasileiras, a seguir:

Tabela 69 - Principais hidrovias brasileiras

UF	Orgânico	Projeto	Agricultura	Total de Toneladas (Milhão)
Amazônia	11.466,00	-	-	11.466,00
Madeira	2.177,00	-	2.547,00	4.724,00
Tapajós	-	-	9.539,00	9.539,00
Tocantins	-	32.517,00	7.833,00	40.350,00
Araguaia	-	-	5.337,00	5.337,00
Parnaíba	-	-	-	-
São Francisco	-	-	487,00	487,00
Paraguai	14.883,00	-	5.519,00	20.402,00
Paraná-Tietê	-	15.988,00	4.824,00	20.812,00
Rio Grande do Sul	3.885,00	2.969,00	2.513,00	9.367,00
Total	**32.411,00**	**51.474,00**	**38.599,00**	**122.484,00**

Fonte: Ministério dos Transportes

Para o embasamento técnico-científico das ações implementação, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ está elaborando uma série de estudos de Viabilidade Técnico-Econômico e Ambiental - EVTEA, detalhados na letra “g”, deste item 2.10 – Gestão Aquaviária.

Os principais melhoramentos a serem implementados são a atualização permanente da sinalização e balizamento do canal navegável em cada hidrovia, as dragagens de manutenção e, em alguns casos, a execução de obras de derrocamento que irão viabilizar a utilização da hidrovia em cerca de 100% do tempo. Associativamente a esses melhoramentos buscar-se-á a integração com os demais segmentos de transportes de forma a agilizar a logística multimodal e a proporcionar a redução dos custos internos de transportes. A transposição de trechos não navegáveis por meio de eclusas, deverá ser objeto de preocupação para o estabelecimento da malha hidroviária. Para isso será necessária uma ação conjunta com os demais atores intervenientes de forma a obter melhorias nos portos e terminais fluviais, alguns bastante precários em termos de equipamentos operacionais.

b) Desafios do setor;

Em 2004, o Brasil movimentou mais de 1,5 bilhão de toneladas de cargas, sendo 46,8% pelas rodovias, 25,1% pelas ferrovias e 28,1% pelas aquavias (hidrovias interiores e cabotagem), segundo informações disponíveis na Confederação Nacional de Transportes – CNT.

Essa expressiva tonelagem revela o esforço da nação em produzir e fazer chegar aos centros consumidores as suas riquezas, cabendo ressaltar que os meios de transportes cumpriram sua nobre missão de indutor ao desenvolvimento.

Da Tabela 70 – Cenário atual – Estatística comparativa multimodal, apresentada abaixo, elaborada com informações colhidas junto à CNT, merece destaque:

Tabela 70 - Cenário atual - Estatística comparativa multimodal

Movimentação em 2004 - volume transportado (t)				
RODOVIÁRIO		FERROVIÁRIO	AQUAVIÁRIO	AEROVIÁRIO
455.578.033*	210.000.000**	356.136.024	398.965.699	519.960
%	**46.8**	**25.1**	**28.1**	**0**
Total Geral				1.421.199.716

Matriz do Transporte de Cargas - TKU			
Modal	Milhões TKU	Distância Média	Participação (%)
Rodoviário	485.625	730 km	61,10%
Ferroviário	164.809	463 km	20,70%
Aquaviário	108.000	271 km	13,60%
Dutoviário	**33.300**	**0**	**4,20%**
Aéreo	3.169	54 km	0,40%
Total	**794.903**	**560 km**	**100,00%**

Passageiros Transportados (total = 4,9 x 10) passageiros/ano					
Modal	Rodoviário		Ferroviário		Aeroviário
	Interestadual/Internacional	Urbano	Interestadual	Urbano	
Total	132.787.448	3.582.300.072	1.686.017	1.114.769.555	74.896.742
%	**75,7**		**22,8**		**1,5**
OBS: (*) transp. por empresas; (**) transp. de carga própria; Relatório Anual CNT 2004					

Fonte: Confederação Nacional de Transportes – CNT

Do total de 794 TKU movimentado, 61,1% valeu-se do modal rodoviário, 20,7% do ferroviário e 13,6% do aquaviário. Dividindo-se a TKU pela tonelagem de cada modal foram obtidas as distâncias médias percorridas, ou seja: 730 km na rodovia, 463 km na ferrovia e 271 km na hidrovia.

A análise dos índices assim apurados mostra que a matriz de transportes brasileira é bastante concentrada nas rodovias, diferentemente da grande maioria dos países desenvolvidos que concentram seus grandes fluxos de transportes nas hidrovias ou ferrovias.

Quanto ao quesito da distância média percorrida pelos modais brasileiros, fica demonstrado que eles se afastam dos princípios de economicidade utilizados em todo mundo, quais sejam: as distâncias curtas são mais adequadas ao modal rodoviário (até 300 km), as ferrovias são mais econômicas (até 800 km) e, finalmente, favorecer as hidrovias nas distâncias superiores a 800 km.

As distorções demonstradas em nossa matriz de transportes dão indicativos de que ainda existe pouca integração entre os modais, ou seja, as rotas de escoamento da produção do interior para os portos marítimos estão concentradas basicamente nas rodovias. A título de ilustração, o escoamento de grãos do Estado de Mato Grosso, que possui diversas alternativas de rotas multimodais, porém, a parte significativa da safra ainda é escoada por caminhões e dirigida para o Centro-Sul do País. Isso acaba contribuindo para aumentar o congestionamento das rodovias e agravar o fluxo de movimentação nos portos de Santos e Paranaguá, além de competir em preços com a produção dessas regiões.

O que faz os produtores optarem pelo modal rodoviário, de elevados custos para grandes distâncias, é a garantia de entrega do produto (cumprimento de contrato), já que ainda não foram suficientemente motivados a confiar nas rotas multimodais, apesar destas apresentarem custos finais menores. Essa posição perdura enquanto a rentabilidade do negócio for positiva, porém, os altos custos de transportes comprometem a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

De acordo com dados de 2014 levantados pelo DNIT, apenas 12% do total de rodovias brasileiras são pavimentadas. A má condição das estradas torna o frete rodoviário ainda mais caro, devido ao ônus com eventuais acidentes, lentidão e desgaste mais acentuado dos caminhões e carretas. Deste modo, torna-se imperativa a realização de estudos que motivem a integração entre os modais de transportes (rodovias, ferrovias e hidrovias), satisfazendo os requisitos de segurança e confiabilidade e ofertando serviços de qualidade a preços competitivos.

O principal desafio do setor em 2014 foi a consolidação dos segmentos hidroviários, buscando conferir-lhes a necessária infraestrutura para melhorar a segurança e a qualidade do transporte, provendo a manutenção dos canais navegáveis, sinalização e balizamento adequados e a garantia de navegação em períodos de águas baixas, em que há dificuldade de tráfego devido às exigências de calado das embarcações. Também buscou-se aprimorar as rotas navegáveis interiores nos rios em que já existem Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4's. Para tanto, foram contratados Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental – EVTEA's dos principais rios navegáveis brasileiros, conforme descrito em detalhes no indicador "g", deste item 2.10 – Gestão Aquaviária.

Os EVTEA's têm como uma de suas metas a definição de prioridades quanto às ações a serem executadas para viabilizar o tráfego nas hidrovias em questão, levando em consideração o fluxo de cargas, aspectos operacionais, físicos, sociais e de meio ambiente de cada região em estudo.

Entre os desafios que impactaram a consecução das metas da Autarquia, pode-se citar a dificuldade na obtenção do licenciamento ambiental dos empreendimentos, o que levou ao atraso no início dos serviços de dragagem no Rio Madeira. A falta de licenciamento ambiental também inviabilizou as obras de manutenção na Hidrovia do Rio Paraguai e na Hidrovia do Mercosul. Outro desafio foi imposto pelo quadro climático nacional atípico: devido à estiagem prolongada, as obras nas hidrovias do São Francisco e no Rio Tietê não puderam ser realizadas. O excesso de chuvas, por sua vez, prejudicou execução das obras de dragagem na região do Rio Taquari e resultou no não atendimento à meta de volume dragado para 2014.

O reduzido quadro técnico do DNIT também constituiu um fator limitante para o atendimento às demandas do setor. Além disso, a ausência de um sistema de custos específico para o modal aquaviário resultou no insucesso de algumas licitações de IP4's.

c) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer as metas de resultados da DAQ;

Risco 1 – Enchentes dos canais navegáveis - Evento hidrológico de aumento da vazão e subida do nível das águas acima das médias históricas.

- **Fonte**: Ambiental
- **Causa**: Fenômeno meteorológico e hidrológico com tempo de recorrência definido, potencializado por intervenções antrópicas na bacia hidrográfica.
- **Consequência**: Inviabiliza a operação portuária e causa danos à infraestrutura portuária.

Risco 2 – Secas dos canais navegáveis - Evento hidrológico de diminuição da vazão e do nível do rio abaixo das médias históricas, criando diversos pontos críticos no canal navegável, de calado insuficiente para a navegação.

- **Fonte:** Ambiental

- **Causa:** Fenômeno meteorológico e hidrológico com tempo de recorrência definido, potencializado por intervenções antrópicas na bacia hidrográfica.

- **Consequência**: Inviabiliza parcialmente ou totalmente o tráfego na hidrovia e causa elevado prejuízo econômico quando duradoura em hidrovia de grande tráfego.

Risco 3 - Licenciamento ambiental - Problemas burocráticos relativos a emissão em tempo hábil de licença ambiental prévia, de instalação ou de operação, ou ações judiciais que impedem obras hidroviárias.

- **Fonte:** Órgãos ambientais

- **Causa:** Deficiência técnica dos estudos ambientais e prazos alongados demandados pelo órgão licenciador para análise e emissão do parecer.

- **Consequência:** Retarda o início e a conclusão de obras de melhoramento, quando não inviabiliza por completo a realização da obra e perda do período ideal para a realização da obra (janela hidrológica).

Risco 4 - Acidente em travessias de pontes e linhas de transmissão - Colisão de embarcações com pilares de pontes rodoviárias ou ferroviárias e linhas de transmissão de energia.

- **Fonte**: DNIT

- **Causa:** Imperícia, imprudência ou negligência do piloto da embarcação e ausência de estruturas de proteção fixas ou flutuantes adequadas.

- **Consequência**: Pode tornar inoperante a estrutura atingida, com graves prejuízos sociais e econômicos a depender da sua importância estratégica.

Risco 5 - Assoreamento do canal navegável - Deposição de sedimentos na forma de bancos ou bacias, com redução do calado que prejudique a navegabilidade na hidrovia.

- **Fonte**: Ambiental

- **Causa**: Evento meteorológico de seca, excesso de sedimentos em suspensão no rio em decorrência de ações antrópicas e períodos de vazante que sucedam enchentes de elevadas proporções.

- **Consequência**: Inviabiliza parcialmente ou totalmente o tráfego na hidrovia e potencializam as avarias às embarcações em situações de encalhe.

Risco 6 – Redução de vazão remanescente – Redução da vazão de água de reservatórios por necessidade de priorização de abastecimento ou geração de energia, que reduz ou interrompe a capacidade de transporte pela hidrovia.

- **Fonte:** Ambiental

- **Causa**: Conflito no âmbito do uso múltiplo das águas: a priorização do abastecimento, geração de energia e irrigação em situações de escassez deixa a navegação em último plano.

- **Consequência**: Inviabiliza parcialmente ou totalmente o tráfego na hidrovia.

Risco 7 - Licitações para construção de IP4's que resultaram frustradas.

- **Fonte**: DNIT
- **Causa**: Atendimento aos acórdãos TCU que determinam que o DNIT utilize as composições de referência para beneficiamento do aço naval elaboradas pela SecobHidroFerrovia.
- **Consequência**: A comunidade não é beneficiada com a IP4; o orçamento da Lei Orçamentária Anual - LOA não é utilizado; baixo desempenho do setor na gestão governamental, uma vez que as licitações frustradas não permitem firmar contratos e utilizar os recursos previstos na LOA.

d) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Cabe destacar que a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ não dispõe de um processo formalmente instituído de identificação, avaliação e controle de riscos no que concerne ao tempestivo atendimento de suas competências, tampouco indicadores oficiais de gestão de acompanhamento de processo. No entanto, há um acompanhamento interno dos riscos, com detecção de suas causas, a previsão de ações para sua prevenção e a definição de sua influência nas ações da DAQ.

Risco 1 – Enchentes dos canais navegáveis – Esse risco impacta, diretamente, no cumprimento da meta de manter os IP4's em condições operacionais ininterruptamente.

- **Nível do Risco**: Médio

Risco 2 – Secas dos canais navegáveis – Esse risco impacta, diretamente, no cumprimento da meta operacional de manter as hidrovias em condições navegáveis.

- **Nível do Risco**: Alto.

Risco 3 - Licenciamento ambiental – Esse risco impacta, diretamente, no cumprimento da meta de melhoria da infraestrutura hidroviária, bem como no cumprimento dos prazos e dos custos originalmente previstos.

- **Nível do Risco**: Alto.

Risco 4 - Acidente em travessias de pontes e linhas de transmissão – Esse risco impacta, diretamente, no cumprimento da meta operacional de manter as hidrovias em condições navegáveis e da meta operacional de manter a segurança para a navegação.

- **Nível do Risco**: Médio.

Risco 5 - Assoreamento do Canal Navegável - Esse risco impacta, diretamente, no cumprimento da meta operacional de manter as hidrovias em condições navegáveis e da meta operacional de manter a segurança para a navegação.

- **Nível do Risco**: Alto.

Risco 6 – Redução de Vazão Remanescente - Esse risco impacta, diretamente, no cumprimento da meta operacional de manter as hidrovias em condições navegáveis.

- **Nível do Risco**: Médio.

e) Respostas aos riscos que foram identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégia para mitigar o Risco 1 – Realizar o monitoramento hidrometeorológico constante para antecipar as medidas emergenciais, bem como construir estruturas mais resilientes e adequadamente dimensionadas para suportar eventos críticos de cheia.

Estratégia para mitigar o Risco 2 – Realizar o monitoramento hidrometeorológico constante para antecipar as medidas emergenciais, e ainda a retirada dos pontos críticos que surgem em períodos de seca: pedrais (derrocamento) e bancos de areia (dragagem).

Estratégia para mitigar o Risco 3 - Manter diálogo constante com os órgãos responsáveis e encaminhar, com maior antecipação, as solicitações de licenciamento ambiental.

Estratégia para mitigar o Risco 4 - Construir e/ou manter as estruturas de proteção, bem como sinalizar as passagens de vãos de pontes e linhas.

Estratégia para mitigar o Risco 5 - Realizar a revitalização e estabilização de margens dos rios e seus afluentes de modo a reduzir a descarga de sedimentos, e ainda realizar a remoção de bancos de sedimentos posicionados no canal navegável por meio de dragagem.

Estratégia para mitigar o Risco 6 – Manter diálogo constante com os demais órgãos gestores dos recursos hídricos e definir plano de contingência para o setor hidroviário, respeitando as cotas mínimas de navegação nos reservatórios das usinas hidrelétricas.

Estratégia para mitigar o Risco 7 - No caso das licitações para contratação das IP4's que resultaram frustradas, cumpre salientar que o Tribunal de Contas da União – TCU, tomou conhecimento dos fatos, por meio dos Ofício n.º 616/2014/AUDINT/DNIT e Ofício n.º 733/2014/AUDINT-DNIT. Além disso, foi instruído o processo nº 50600.074024/2014-18, compostos por todos os documentos técnicos que embasam a discussão do beneficiamento do aço e pela Nota Técnica nº 162/2014 - COBRHIDIDE/CGEHPAQ/DAQ, que solicita à Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes – CGCIT/DNIT manifestar-se sobre a composição de custo do serviço de beneficiamento de aço naval.

f) Atividades de controle relacionadas à DAQ;

Quanto as atividades de controle da Diretoria Infraestrutura Aquaviária, destacam-se as principais:

- Elaboração de termos de referência, indicações particulares e orçamento para contratação dos seguintes objetos: Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental; Projeto de engenharia de infraestrutura aquaviária; Obras de infraestrutura aquaviária; Assessoria técnica na supervisão de obras;
- Análise dos itens: Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental; Projetos de infraestrutura aquaviária; Medições; Prestações de contas;
- Alimentação de sistemas diversos: Sistema de Acompanhamento de Contratos - SIAC, Sistema de Monitoramento do PAC - SISPAC, Sistema de Gestão de Convênios e Contratos de Repasse do Governo Federal - SICONV, Sistema de Projetos e Obras Delegadas - SIPROD, Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento - SIOP, Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais - SIASG;
- Realizar visitas técnicas de inspeção às obras;

- Elaborar relatórios de acompanhamento do empreendimento;
- Atender aos questionamentos dos órgãos de controle;
- Análise de pleitos para celebração de termos de convênio, de compromisso ou de cooperação e contratos;
- Elaboração de minutas de aditamentos dos termos para análise da Procuradoria Federal Especializada – PFE/DNIT;
- Resposta à Procuradoria Federal Especializada – PFE/DNIT e instrução de relatos para Diretoria Colegiada;
- Elaboração de portarias para dar publicidade aos termos;
- Instrução de processos solicitando efetivação de repasses financeiros;
- Controle das datas de vencimento das licenças ambientais;
- Tratativas para regularização dos bens patrimoniais hidroviários nacionais.

g) Levantamento dos rios economicamente viáveis e, para cada um deles, apresentar as obras necessárias para transformá-los em hidrovias, o custo estimado das obras, o cronograma de execução, o setor econômico beneficiado, os estados beneficiados e a estimativa de redução do custo de transportes (por insumo/produto e estimativa total), em razão da implantação da hidrovia;

Encontra-se em andamento o levantamento dos rios economicamente viáveis, através de 11 (onze) Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental - EVTEA, sendo nove através do Convênio 007/08, com a Companhia Docas do Estado do Maranhão - CODOMAR e os outros dois através de Termos de Cooperação, com Universidades Federais. Os EVTEA estão apresentados abaixo:

- EVTEA's realizados através do Convênio 007/08, com a CODOMAR: Hidrovia Paraná-Tietê, Hidrovia do Parnaíba, Hidrovia Teles Pires Tapajós, Hidrovia do Guamá Capim, Hidrovia do Madeira, Hidrovia do Amazonas, Hidrovia do São Francisco, Hidrovia do Brasil Uruguai (Mercosul) e Hidrovia do Tocantins Araguaia.
- EVTEA's realizados através de Termos de Cooperação: Hidrovia Paraguai, pela Universidade Federal do Paraná - UFPR e Lago de Furnas pela Universidade Federal de Itajubá – UNIFEI.

Os EVTEA's em sua fase final ou que já foram concluídos são: das hidrovias do Paraná-Tietê, Madeira, Mercosul e Parnaíba. Os demais EVTEA's têm término previsto para 2015.

Esses estudos possuem as seguintes etapas: a) levantamentos de campo; b) elaboração do Estudo de Viabilidade Técnico-econômica e Ambiental; c) escolha e desenvolvimento de Projeto Básico e Executivo das obras de melhoramentos da alternativa escolhida[1][1]; d) escoamento de produção de sua área de influência e vetor logístico das micro/meso regiões a que serve, bem como impulsionador de desenvolvimento do país, a ser apresentado à comunidade ao seu final (*Road Show*)[2][2].

A Tabela 71 – Informações dos EVTEA contratados – modal hidroviário, abaixo, sintetiza as informações de cada EVTEA, juntamente como o valor de seus respectivos contratos e a empresa ou consórcio responsável pela sua execução:

[1] Etapa não contempladas no EVTEA de Furnas – UNIFEI.
[2] Etapa não contempladas no EVTEA de Furnas – UNIFEI.

Tabela 71 - Informações dos EVTEA contratados – Modal Hidroviário

EVTEA	Empresa / Consórcio Responsável	Valor do Contrato	Data de Início	Data de Término
Paraná	Consórcio EBEI/DZETA/HIDROTOPO	R$ 11.781.002,75	29/10/2012	28/12/2014
Madeira	Consórcio LEME/PETCON	R$ 6.910.958,67	27/09/2012	17/09/2014
Brasil Uruguai (Mercosul)	Consórcio ECOPLAN/ PETCON	R$ 5.398.536,09	05/12/2012	10/12/2014
Parnaíba	Consórcio HIDROTOPO/ DZETA	R$ 5.459.320,75	24/08/2012	29/10/2014
Tapajós	Consórcio R. PEOTA-HIDROTOPO	R$ 13.608.020,30	02/09/2013	20/06/2015
Amazonas	Consórcio PETCON/LAGHI	R$ 11.849.350,34	18/11/2013	22/05/2015
São Francisco	Consórcio DZETA/HIDROTOPO/EBEI	R$ 7.140.359,39	07/01/2014	06/01/2015
Tocantins - Araguaia	Consórcio R. Peota/ENEFER	R$ 7.362.045,33	30/04/2014	29/04/2015
Paraguai	UFPR	R$ 9.754.466,90	01/05/2014	30/05/2015
Lago Furnas	UNIFEI	R$ 734.141,86	06/01/2014	02/02/2015
Guamá Capim	-	R$ 4.506.737,26	Em Análise da Fase de Habilitação.	

Fonte: DAQ/DNIT

As obras necessárias para transformar os rios em hidrovias, o custo estimado das obras, o cronograma de execução, o setor econômico beneficiado, os estados beneficiados e a estimativa de redução do custo de transportes (por insumo/produto e estimativa total), em razão da implantação da hidrovia serão apresentados para os quatro EVTEA's já concluídos, conforme a seguir:

Estudo 1 - Hidrovia Tietê-Paraná

A Hidrovia Paraná, inserida numa região de 76 milhões de hectares, nos estados: Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, onde se gera quase a metade do Produto Interno Bruto – PIB do Brasil, integra-se às ferrovias, rodovias e dutovias regionais e federais, formando um sistema multimodal de escoamento da produção agrícola local para exportação.

A Hidrovia do Paraná possui extensão navegável da ordem de 1.023 km, com largura média de 120 m, com declividade média de 281 m, estendendo-se desde a usina hidrelétrica de Itaipu, no município de Foz do Iguaçu /PR até seus extremos, na barragem da Usina Hidrelétrica (UHE) de São Simão, situada no rio Paranaíba, município de São Simão/GO, e da Usina Hidrelétrica (UHE) de Água Vermelha, situada no rio Grande, município de Iturama/MG. O sistema hidroviário é composto por vias navegáveis, terminais hidroviários e estruturas de transposição de níveis.

O rio Tietê, que é afluente do rio Paraná, possui extensão total de 1.010 km, sendo apenas 715 km de extensão navegável, com profundidade mínima de 3 metros. Tem seu curso inteiramente contido no Estado de São Paulo, formando a hidrovia que leva seu nome. A hidrovia é administrada pelo Governo do Estado de São Paulo, através do Departamento Hidroviário de sua Secretaria Estadual de

Logística e Transportes – SETRAN/SP. Juntas, a hidrovia do rio Paraná, administrada pelo Governo Federal, e a hidrovia do rio Tietê, administrada pelo Governo do Estado de São Paulo, constituem o Sistema Paraná-Tietê.

As obras previstas neste EVTEA estão apresentadas abaixo:

- **Obras de Dragagem -** As obras de dragagem foram feitas para um canal projetado de 3,5 metros e largura de até 300,00 metros. Os volumes obtidos estão apresentados abaixo:

Tabela 72 - Obras de dragagem – volumes obtidos

Ponto Crítico	Volume de Dragagem (m³)
Ilha Grande	1.659.372,43
Presidente Epitácio	7.811,72
Volta Grande	0
Total	**1.667.184,15**

Fonte: DAQ/DNIT

- **Obras de Derrocamento** - Dois importantes pontos da bacia do rio Paraná deverão ter rochas removidas: Guaíra, no Paraná, e três trechos no rio Paranaíba. As obras de dragagem foram feitas para um canal projetado de 3,5 metros e largura de até 150,00 metros. Os volumes obtidos estão apresentados abaixo:

Tabela 73 - Obras de derrocamento – volumes obtidos

Ponto Crítico / Trecho	Volume de Derrocamento (m³)
Guaíra – PR	122.994,38
Jusante UHE Cachoeira Dourada	190.385,20
Jusante UHE Itumbiara	29.402,82
Jusante UHE Emborcação	249.680,75
Total	**592.463,15**

Fonte: DAQ/DNIT

- **Setor Econômico beneficiado**

Em 2013, sua projeção de cargas dividia-se em:

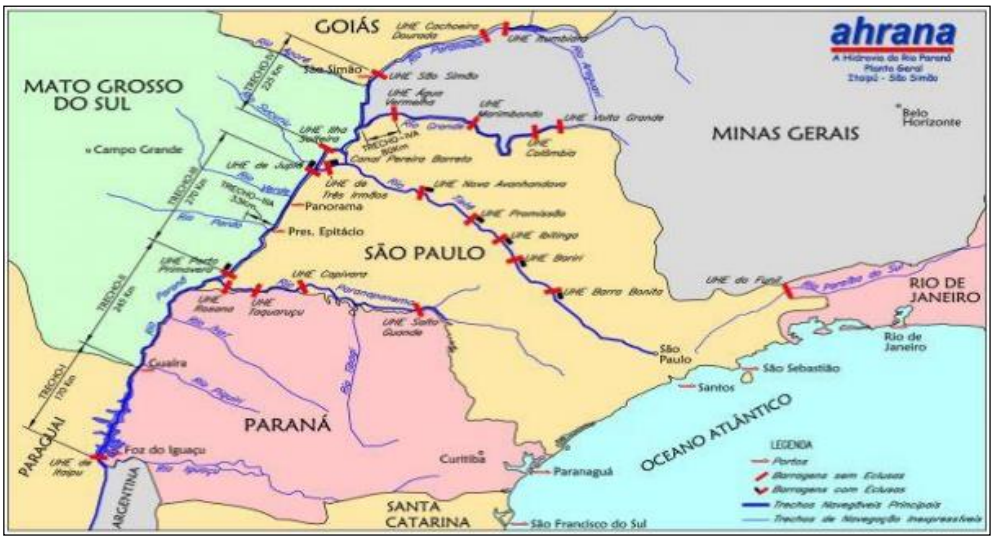
- ✓ Granel sólido: 70% (principalmente soja);
- ✓ Carga geral: 20% (principalmente cana);
- ✓ Granel líquido: 10% (principalmente álcool);
- ✓ Viaturas com passageiros e cargas: através das travessias (17 cadastradas);
- ✓ Areia: pequenas distâncias.

Em 2014, os principais produtos transportados na Hidrovia Tietê-Paraná são grãos e derivados, seguidos por areia e cascalho (para a construção civil), calcário e fertilizantes (para a indústria química) e com, menor participação, madeira, carvão e máquinas. Essa flexibilidade indica potencial de produtos a serem transportados tanto no sentido importação e exportação, quanto para abastecimento interno.

- **Estados beneficiados**

Os estados beneficiados são: Paraná-PR, São Paulo-SP, Minas Gerais-MG, Mato Grosso do Sul-MS e Goiás-GO, como apresentado na Figura 12 – Estados beneficiados com a Hidrovia Tietê-Paraná, abaixo.

Figura 12 - Estados beneficiados com a Hidrovia Tietê-Paraná



Fonte: DAQ/DNIT

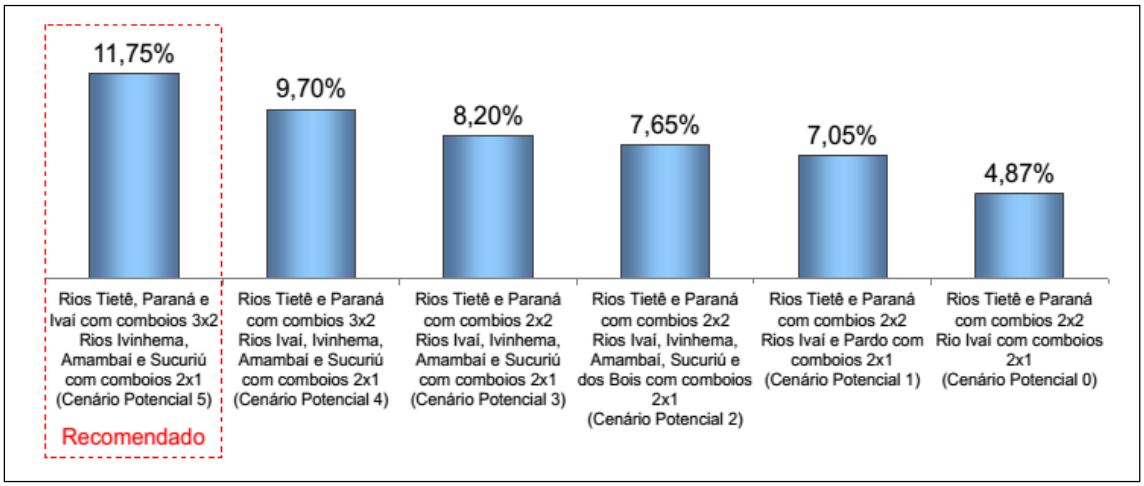
- **Estimativa de redução do custo de transportes**

No EVTEA da Hidrovia Tietê-Paraná, foram feitas diversas comparações, entre os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário, para a redução dos custos de transportes.

A viabilidade econômica foi mensurada através da análise custo-benefício. Foram avaliados 25 indicadores reunidos em nove grupos de efeitos econômicos: i) Redução de acidentes; ii) Redução da emissão de gases de efeito estufa; iii) Redução dos custos de transporte; iv) Aumento de custos operacionais e administrativos; v) Geração de PIB; vi) Geração de empregos e renda; vii) Custos com compensações ambientais; viii) Arrecadação de impostos; ix) Outros efeitos econômicos.

O cenário recomendado, que inclui os rios Tietê, Paraná e Ivaí, com comboios 3x2, os rios Ivinhema, Amambaí e Sucuriú, com comboios 2x1, apresentam uma redução de custo de 11,75%, como apresentado no Gráfico 31 – Cenários potenciais de redução de custos de transportes, abaixo:

Gráfico 31 - Cenários potenciais de redução de custos de transportes



Fonte: DAQ/DNIT

Estudo 2 - Hidrovia do Parnaíba

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA da Hidrovia do Parnaíba, inicialmente, integrava o estudo os corpos hídricos rio Parnaíba e rio Balsas numa extensão de 1.401 km, somando-se mais 90 km do Delta do Parnaíba, posteriormente. A região do estudo abrangeu os estados do Piauí e Maranhão, da foz do rio Igaraçu, junto à Ilha Grande – PI/ Luís Correia - PI, à confluência com o rio Parnaíba, seguindo em direção ao sul até Alto Parnaíba - MA / Santa Filomena – PI, abrangendo ainda o rio Balsas, no Maranhão, da foz em Uruçuí – PI/Benedito Leite – MA a Balsas – MA.

Após uma avaliação das intervenções, das limitações ambientais e dos investimentos para tornar a via navegável, o EVTEA apontou como alternativa para a Hidrovia do Parnaíba, num primeiro momento, o trecho compreendido entre a cidade de Teresina – PI/ Timon – MA até Ribeiro Gonçalves – MA, com 569 km de extensão, incluindo a eclusa da Barragem da Boa Esperança, atualmente inoperante, operacional e ativa. Conforme as operações forem se consolidando e as obras do porto de Luís Correia forem concluídas, a hidrovia poderá ser expandida.

Figura 13 - Trecho da Hidrovia do Parnaíba considerado viável

Fonte: DAQ/DNIT

- **Obras para implantação da Hidrovia Parnaíba e os custos estimados**

Para tornar a Hidrovia do Parnaíba navegável, foram planejadas as obras de dragagem, obras de derrocamento e o adequado balizamento, conforme dimensões de projeto. Os investimentos, o orçamento e a participação de cada item na implantação são descritos na Tabela 74 – Custo estimado das obras de implantação da hidrovia, abaixo:

Tabela 74 - Custo estimado das obras de implantação da hidrovia

Obra/Ação	Custo (R$)	%
Eclusa de Boa Esperança	R$ 160.000.000,00	22,78%
Terminal portuário de Ribeiro Gonçalves	R$ 120.000.000,00	17,08%
Terminal portuário de Teresina	R$ 180.000.000,00	25,63%
Sinalização e Balizamento	R$ 1.293.820,99	0,18%
Dragagem	R$ 98.694.340,67	14,05%
Derrocamento	R$ 138.883.970,18	19,77%
Estudos complementares	R$ 3.500.000,00	0,50%
Sub Total – Privado (milhões R$)	**R$ 300.000.000,00**	**42,71%**
Sub Total – Público (milhões R$)	**R$ 402.372.131,84**	**57,29%**
Total (milhões R$)	**R$ 702.372.131,84**	**100,00%**

Fonte: DAQ/DNIT

A manutenção, por 5 (cinco) anos, do balizamento e sinalização da hidrovia, bem como serviços de dragagem, poderá ser contratada por:

Tabela 75 - Custo estimado de manutenção da hidrovia

Atividade Manutenção	Custo (R$)
Dragagem	R$ 24.970.636,83
Sinalização/Balizamento	R$ 1.087.048,62
Despesas Indiretas (milhões R$|)	R$ 800.000,00
Total Manutenção	**R$ 26.857.685,45**

Fonte: DAQ/DNIT

Além das manutenções previstas anualmente, considerou-se as despesas indiretas de 5% sobre os totais de gastos com manutenções da via para cobrir despesas administrativas, materiais de escritório, dentre outros custos diversos.

Tabela 76 - Características do trecho hidroviário

Características Técnicas	Unidade	Alternativa 3
Extensão	Km	569
Volume de Dragagem	M³	3.937.128
Volume de Dragagem	M³/Km	16.653
Volume de Derrocamento	M³	4.854.046
Volume de Derrocamento	M³/Km	8.531
Pontes	Und	6
Atracadouros Hidroviários	Und	10
Linhas de Transmissão/Cabos de Energia	Und	14
Tomadas D'água	Und	3
Raio Mínimo	M	465

Fonte: DAQ/DNIT

Na análise financeira da Hidrovia do Parnaíba foram consideradas as seguintes premissas relacionadas à gestão da hidrovia.

No tocante às estruturas portuárias, as mesmas não irão incorrer em investimentos e/ou gastos operacionais, assim como na geração de receitas, uma vez que o modelo considerado estabelece os seguintes critérios:

- ✓ As instalações poderão ser construídas e operadas pela iniciativa privada, tratando-se de Terminais de Uso Privado - TUP. Neste caso, a localização exata será definida pela iniciativa privada;

- ✓ O governo poderá investir em estruturas de atracação, e disponibilizará áreas para arrendamentos de terminais portuários. Nessa situação, considera-se que os arrendamentos gerarão receitas suficientes para retornar os investimentos realizados, assim como serão operacionalmente superavitários. Nessa situação, tais investimentos não terão a necessidade de entrar no fluxo de caixa financeiro da hidrovia, pois serão empreendimentos autossustentáveis.

Quanto as eclusas, considerou-se que terão uma tarifa que cubra os custos de construção, podendo ser feita em dois modelos distintos, quais sejam:

- ✓ Construção e operação por empresas que terão o direito de administrar e operar as eclusas através de licitações (similar ao modelo rodoviário);

- ✓ Construção e administração pelo governo através de uma empresa pública ou pela própria Administração das Hidrovias do Nordeste - AHINOR, onde a tarifa cobrada deverá cobrir os investimentos dessas obras e seus custos operacionais. Desta forma, não haverá um impacto financeiro sobre a viabilidade financeira da hidrovia.

Em relação aos investimentos necessários em embarcações, cumpre ressaltar que serão realizados pelas empresas de transporte hidroviário, onde o frete será cobrado pelas mesmas, e considerado no modelo de alocação de cargas, cobrindo tais investimentos ao longo do tempo. Desta forma, esses valores não entram no fluxo de caixa da hidrovia.

Quanto às obras para viabilização da hidrovia, assim como para a sua manutenção, destaca-se que serão de responsabilidade do Governo Federal, através da AHINOR – CODOMAR/DNIT.

Atinente a recuperação desses investimentos, assim como da manutenção da via, será feita através da cobrança de tarifas portuárias de acessos aquaviários, onde tais tarifas deverão ser calculadas em função do volume previsto de movimentação de cargas para cada terminal considerado no estudo.

Tabela 77 - Modelo de gestão da hidrovia

Item	Agente	Fonte de Investimento
Terminais portuários	TUP's ou Arrendamentos portuários	Privado
Embarcações	Empresas transportadoras	Privado
Eclusas	Operador portuário ou privado	Privado ou Público
Dragagens e derrocamentos	AHINOR/CODOMAR/DNIT	Público
Sinalização e balizamento	AHINOR/CODOMAR/DNIT	Público
Manutenção de via navegável	AHINOR/CODOMAR/DNIT	Público
Estudos complementares	AHINOR/CODOMAR/DNIT	Público

Fonte: DAQ/DNIT

- **Cronograma de execução**

A previsão de prazo estimada para a implantação do Trecho de Teresina – PI/ Timon – MA até Ribeiro Gonçalves - MA é de 72 meses, conforme Tabela 78 – Cronograma de execução da Hidrovia do Parnaíba, abaixo:

Tabela 78 - Cronograma de execução da Hidrovia do Parnaíba

Obra/Ação	Prazo (em meses)					
	12	24	36	48	60	72
Eclusa de Boa Esperança						
Terminal portuário de Ribeiro Gonçalves						
Terminal portuário de Teresina						
Sinalização e Balizamento						
Dragagem						
Derrocamento						
Estudos complementares p/ licenciamento (EIA/RIMA)						

Fonte: DAQ/DNIT

Principais ações a serem implementadas pela Administração Pública para a execução das obras da Hidrovia do Parnaíba:

A conclusão da Eclusa de Boa Esperança e execução da sinalização e balizamento devem ser as primeiras ações a serem realizadas, pois permitirão a navegação no período de cheia (aproximadamente 6 meses do ano).

Em paralelo, deve-se buscar na iniciativa privada a construção dos terminais portuários, sem os quais não há possibilidade da viabilidade do transporte de cargas.

É importante destacar, a necessidade de uma política de fomentação por parte das instituições públicas para que se desenvolva as atividades de navegação nessa região.

A execução dos derrocamentos e dragagens tornará a navegação perene durante todo o ano.

Cabe ressaltar que, para atender às condicionantes de uma navegação segura, deverão ser realizados levantamento topográfico e sondagens à percussão para pesquisa e caracterização do solo nos locais do rio passíveis de retificação. Entretanto, tais atividades não fazem parte do escopo deste contrato.

- **Setor econômico beneficiado**

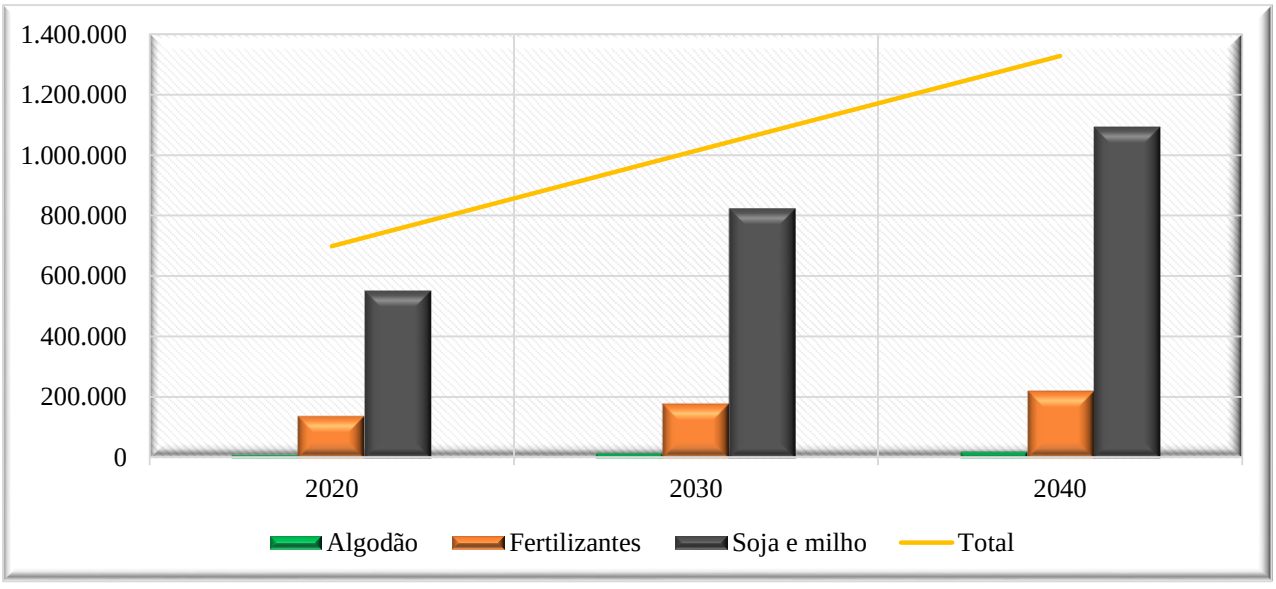
A entrada em operação da Hidrovia do Parnaíba beneficiará, principalmente, o setor agrícola e industrial, com a diminuição do custo/frete das *commodities* agrícolas em especial a soja, os fertilizantes, o milho e o algodão. Conforme os dados apresentados na Tabela 79 – Alocação de carga (tonelada por ano), abaixo:

Tabela 79 - Alocação de carga (tonelada por ano)

Produto (t)	2020	2030	2040
Algodão	8.292	12.963	17.634
Fertilizantes	136.619	177.430	218.241
Soja e milho	553.660	823.668	1.092.350
Total	**698.571**	**1.014.061**	**1.328.225**

Fonte: DAQ/DNIT

Gráfico 32 - Alocação de carga (tonelada por ano)

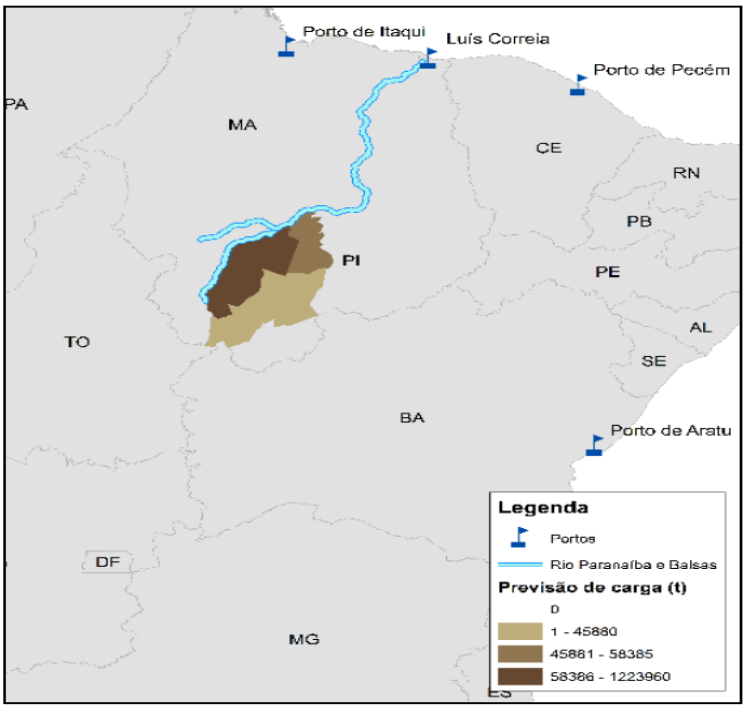


Fonte: DAQ/DNIT

- **Estados beneficiados**

Para a Etapa 01 (Trecho compreendido entre Teresina – PI/Timon – MA até Ribeiro Gonçalves – MA), os estados que serão beneficiados diretamente são: Maranhão e Piauí, e, indiretamente, o estado do Tocantins.

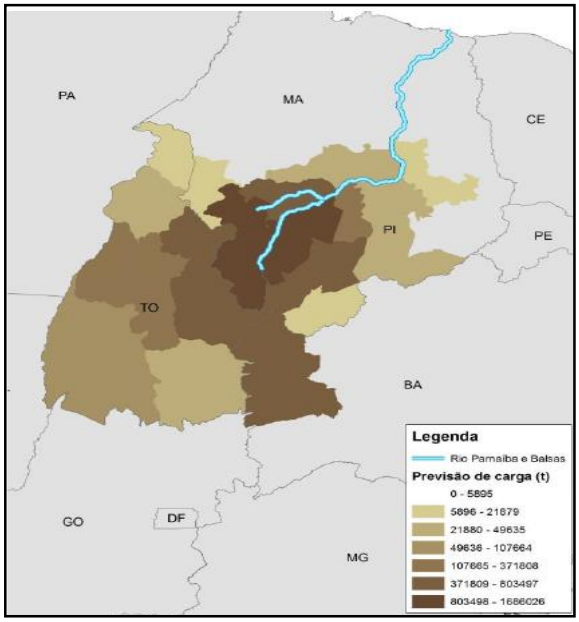
Figura 14 - Estados beneficiados com a implantação da Hidrovia do Parnaíba



Fonte: DAQ/DNIT

Tão logo seja expandida a Hidrovia do Parnaíba, com entrada em operação dos demais trechos, a área de influência abrangerá toda a região do "MATOPIBA" (estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

Figura 15 - Outros Estados beneficiados com possível expansão da hidrovia



Fonte: DAQ/DNIT

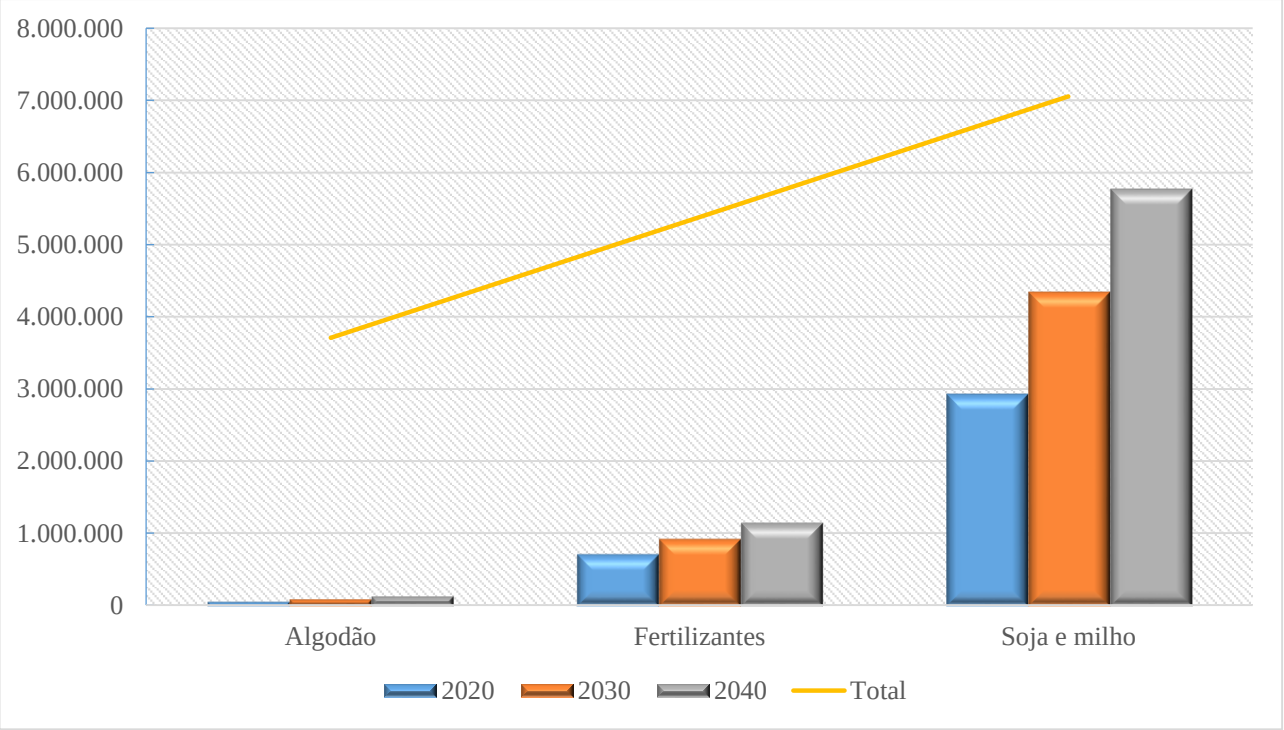
Consequentemente, com a expansão da Hidrovia do Parnaíba e com o aumento da área de captação de cargas, o fluxo da demanda de cargas aumentará significativamente atingindo o total de 7.053.457 milhões de toneladas. Vide Tabela 80 – Projeção da alocação de cargas (tonelada por ano), abaixo, do demonstrativo de cargas:

Tabela 80 - Projeção da alocação de cargas (tonelada por ano) – Expansão da Hidrovia do Parnaíba

Produto (t)	2020	2030	2040
Algodão	65.037	101.676	138.317
Fertilizantes	720.849	936.183	1.151.516
Soja e milho	2.921.307	4.345.967	5.763.627
Total	**3.707.193**	**5.383.825**	**7.053.457**

Fonte: DAQ/DNIT

Gráfico 33 - Projeção da alocação de cargas (tonelada por ano) – Expansão da Hidrovia do Parnaíba



Fonte: DAQ/DNIT

- **Estimativa de redução do custo de transportes**

Com a implantação da Hidrovia do Parnaíba, serão gerados impactos sobre os custos logísticos, considerando os valores do frete, custos de estoque em trânsito, custos de transbordo, armazenagem e taxas de perda de cargas, conforme demonstrado a seguir.

Tabela 81 - Valores dos fretes por modal

Fretes (R$/t.km)	1500 km	1000 km	600 km	200 km
Rodoviário	0,1191	0,1292	0,1431	0,1784
Ferroviário	0,0953	0,1059	0,1245	0,1605
Hidroviário	0,0476	0,0581	0,0632	0,0715

Fonte: DAQ/DNIT

Tabela 82 - Impactos sobre os custos logísticos

Cenário	Custo Médio Ponderado Hinterlândia (R$/t)	Quantidade Alocada no Hidroviário 2015-2040 (t)	Impactos o Custo Logístico 2015-2040 (R$)
Atual	R$ 114,81	0	R$ 0,00
Alternativa Escolhida	99,86	21.287.986	R$ 318.255.390,70

Fonte: DAQ/DNIT

Tabela 83 - Custo do transporte por insumo

Insumo/Produto	Quantidade de Carga Alocada na hidrovia (2015-2040) - t	Custo - Frete com a Hidrovia	Custo Atual (Rodo-Ferroviário)	Custo Utilizando a Rota Atual (Rodo-Ferroviário)	Custo Utilizando a Hidrovia do Parnaíba	Impacto sobre o Custo Logístico
ALGODÃO	272.248	R$ 99,86	R$ 114,81	R$ 31.256.792,88	R$ 27.186.685,28	R$ 4.070.107,60
FERTILIZANTES	3.726.378	R$ 99,86	R$ 114,81	R$ 427.825.458,18	R$ 372.116.107,08	R$ 55.709.351,10
SOJA E MILHO	17.289.360	R$ 99,86	R$ 114,81	R$ 1.984.991.421,60	R$ 1.726.515.489,60	R$ 258.475.932,00
TOTAL	**21.287.986**			**R$ 2.444.073.672,66**	**R$ 2.125.818.281,96**	**R$ 318.255.390,70**

Fonte: DAQ/DNIT

Estudo 3 - Hidrovia Mercosul

A Hidrovia do Mercosul é composta pelos seguintes corpos hídricos: Lagoa Mirim, Lagoa dos Patos, Canal São Gonçalo, rio Jacuí, rio Taquari, rio Caí, rio dos Sinos, rio Gravataí, rio Jaguarão, rio Camaquã, rio Uruguai e rio Ibicuí.

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA da Hidrovia Brasil-Uruguai foi realizado sobre um trecho de 1.851 km de extensão, que integrava os corpos hídricos Lagoa Mirim, Lagoa dos Patos, Canal São Gonçalo, rio Jacuí, rio Taquari, rio Caí, rio dos Sinos, rio Gravataí, rio Jaguarão, rio Camaquã, Lago do Casamento, rio Uruguai, rio Ibicuí. Neste estudo, os corpos hídricos foram divididos em três trechos, como apresentado a seguir:

Tabela 84 - Corpos hídricos por trecho

Trechos	Subtrechos - Corpos Hídricos
I	Rio Jacuí e afluentes: Rios Taquari, Caí, dos Sinos e Gravataí.
II	Lagoa dos Patos, Lago Guaíba, Lagoa do Casamento e Terminais de Acesso.
III	Lagoa Mirim, Rio Jaguarão, Canal de São Gonçalo, (jusante e montante), Canal de Sangradouro, Acesso ao Rio Jaguarão, Acessos a Santa Vitória do Palmar e Arroito.

Fonte: DAQ/DNIT

É importante ressaltar que a Hidrovia do Mercosul já possui navegação, sobretudo no rio Taquari, até o porto de Estrela, passando pela barragem de Bom Retiro do Sul, no rio Jacuí, passando pelas barragens de Amarópolis, Dom Marco e por fim Fandango, o rio Caí, até São Sebastião do Caí, o rio dos Sinos, até São Leopoldo e, por fim, as Lagoas dos Patos e Mirim, ligadas pelo canal do São Gonçalo.

Após uma avaliação das intervenções, das limitações ambientais e dos investimentos necessários, o EVTEA apontou como alternativa para os trechos e subtrechos da Hidrovia BRASIL-URUGUAI as obras, custos e cronograma de execução, bem como o setor econômico por produto e por terminais de cada trecho, redução de custo de transportes em razão da implantação da hidrovia e resultados da modelagem financeira, através das figuras de mérito do projeto, conforme se segue:

- **Obras para implantação da Hidrovia e os custos estimados**

As obras de dragagem, implantação de sinalização e balizamento, recuperação de barragens e eclusas, foram planejadas para tornar a Hidrovia do Brasil-Uruguai (considerados Trechos I, II e III) navegável, conforme dimensões de projeto. Os investimentos, o orçamento geral estimativo e a participação de cada item na implantação estão descritos abaixo:

Tabela 85 - Obras para a implantação da Hidrovia do Brasil-Uruguai

Item	Discriminação	Valor (R$)	%
1	**Dragagem**		
1.1	Trecho I	R$ 41.994.790,73	15,88
1.2	Trecho II	R$ 82.752.407,99	31,34
1.3	Trecho III	R$ 59.737.872,55	22,62
Subtotal		**R$ 184.485.071,27**	**69,25%**
2	**Implantação de Sinalização e Balizamento**		
2.1	Trecho I	R$ 19.781.765,47	7,49
2.2	Trecho II	R$ 9.078.291,22	3,44
2.3	Trecho III	R$ 15.784.349,99	5,98
Subtotal		**R$ 44.644.406,68**	**16,90%**
3	**Recuperação de Barragens/Eclusas**		
3.1	Amarópolis	R$ 14.550.000,00	5,51
3.2	Dom Marco	R$ 2.900.000,00	1,10
3.3	Fandango	R$ 9.450.000,00	3,58
3.4	Bom Retiro	R$ 8.090.000,00	3,06
Subtotal		**R$ 34.990.000,00**	**13,25%**
Total		**R$ 264.119.477,95**	**100%**
Melhoria do Canal no Trecho III*		**R$ 29.523.153,87**	
Instalação, adequação, melhoria e modernização dos terminais - investimentos empresas brasileiras		**R$ 74.540.000,00**	

Fonte: DAQ/DNIT

*Observação:

- ✓ Estimou-se a necessidade de instalação, adequação, melhoria e modernização de 6 (seis) terminais para o lado brasileiro da Hidrovia – os investimentos para esses empreendimentos serão da iniciativa privada;

- ✓ Existe licenciamento ambiental para as obras do trecho III com o projeto de recuperação do canal original nos subtrechos do Sangradouro e São Gonçalo a montante;

- ✓ Canal de Navegação do trecho alternativa para melhoria permitindo a ultrapassagem de embarcações. Será necessário o encaminhamento de nova licença ambiental para permitir a obra.

- **Cronograma de execução**

A previsão de prazo estimada para implementar as ações que visam adequação e melhoria dos canais de navegação dos trechos e subtrechos da Hidrovia Brasil-Uruguai é de 3 (três) anos, conforme Tabela 86 – Cronograma de implantação das ações da Hidrovia Brasil-Uruguai, abaixo:

Tabela 86 - Cronograma de implantação das ações da Hidrovia Brasil-Uruguai

Obras/Serviços	Prazo (anos)		
	1	2	3
Dragagem			
Implantação da Sinalização/Balizamento			
Recuperação de Barragens/Eclusas			

Fonte: DAQ/DNIT

- **Estados e setores econômicos beneficiados**

Os setores econômicos beneficiados com a implantação são todos aqueles transportam a sua produção pelos terminais interiores do Rio Grande do Sul e do Brasil, bem como pelos terminais uruguaios, no Uruguai. Destes, destacam-se os setores relacionados aos seguintes produtos:

- ✓ Produtos agrícolas - grãos: arroz, trigo, soja, farelo de soja;
- ✓ Produtos químicos: Adubos e fertilizantes;
- ✓ Estaleiros, embarcações e metal- mecânica;
- ✓ Celulose;
- ✓ Óleos e combustíveis;
- ✓ Calcário;
- ✓ Cimento/clínquer;
- ✓ Móveis;
- ✓ Produtos eventuais.

Segue, abaixo, a Tabela 87 - Quadro-resumo de cargas - Anos 2015, 2025 e 2035, considerando cargas brasileiras e cargas uruguaias, das cargas incrementais, por produto e terminal.

Tabela 87 - Quadro-resumo de cargas – Anos 2015/2025/2035

2015											
Trechos	**Terminais/Portos**	**Arroz**	**Contêineres**	**Fertilizantes**	**Madeira celulose**	**Milho**	**Soja**	**Clínquer**	**Cevada**	**Trigo**	**Total / Trecho**
I	Cachoeira do Sul	17.776	-	12.392	75.297	-	36.129	-	-	2.909	908.182
	Estrela	-	-	4.993	2.787	10.867	122.873	-	-	2.713	
	Montenegro	-	485.680	-	-	-	-	-	-	-	
	Rio Pardo	17.776	-	5.737	92.299	-	17.954	-	-	-	
II	Barra Falsa	67.412	-	-	-	-	-	-	-	-	228.140
	Guaíba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Palmares do Sul	16.139	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Santa Clara - Polo	-	67.562	-	-	-	-	-	-	-	
	São Lourenço do Sul	67.412	-	5.179	-	-	4.436	-	-	-	
	Tapes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
III	Arroito	110.808	-	2.749	-	-	-	-	-	-	279.556
	Jaguarão	61.305	19.932	2.475	-	-	9.620	-	-	-	
	Santa Vitória do Palmar	25.037	47.630	-	-	-	-	-	-	-	
Subtotal Cargas Brasileiras		**383.665**	**620.804**	**33.525**	**170.383**	**10.867**	**191.012**	**0**	**0**	**5.622**	**1.415.878**
Cargas Uruguaias		80.000	-	-	150.000	-	49.706	100.000	7.277	19.581	406.564
Total		**463.665**	**620.804**	**33.525**	**320.383**	**10.867**	**240.718**	**100.000**	**7.277**	**25.203**	**1.822.442**

Fonte: DAQ/DNIT

2025											
Trechos	**Terminais /Portos**	**Arroz**	**Contêineres**	**Fertilizantes**	**Madeira celulose**	**Milho**	**Soja**	**Clínquer/ Cimento**	**Cevada**	**Trigo**	**Total / Trecho**
I	Cachoeira do Sul	45.506	-	31.207	-	-	91.223	-	-	7.511	2.402.353
	Estrela	3.302	-	12.574	-	-	310.248	-	-	7.281	
	Montenegro	-	1.341.352	-	-	-	-	-	-	-	
	Rio Pardo	43.416	-	14.448	-	-	45.333	-	-	2.981	
II	Barra Falsa	164.646	-	-	-	-	-	-	-	-	582.896
	Guaíba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Palmares do Sul	39.418	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Santa clara - Polo	-	189.943	-	-	-	-	-	-	-	
	São Lourenço do Sul	164.646	-	13.043	-	-	11.200	-	-	-	
	Tapes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
III	Arroito	262.497	-	6.706	-	-	-	-	-	-	693.314
	Jaguarão	145.225	55.287	6.038	-	-	23.593	-	-	-	
	Santa Vitória do Palmar	59.312	134.656	-	-	-	-	-	-	-	
Subtotal Cargas Brasileiras		**927.968**	**1.721.238**	**84.016**	**415.384**	**30.587**	**481.597**	**0**	**0**	**17.773**	**3.678.563**
Cargas Uruguaias		118.420	-	-	222.037	-	73.577	148.024	10.771	28.985	601.814
Total		**1.046.388**	**1.721.238**	**84.016**	**637.421**	**30.587**	**555.174**	**148.024**	**10.771**	**46.758**	**4.280.377**

Fonte: DAQ/DNIT

2035											
Trechos	**Terminais/Portos**	**Arroz**	**Contêineres**	**Fertilizantes**	**Madeira celulose**	**Milho**	**Soja**	**Clínquer/ Cimento**	**Cevada**	**Trigo**	**Total / Trecho**
I	Cachoeira do Sul	82546	-	-	-	-	172466	-	-	14494	4.672.689
	Estrela	5.991	-	-	-	58040	586.557	-	-	14.183	
	Montenegro	-	2.767.668	-	-	-	-	-	-	-	
	Rio Pardo	78.754	-	-	-	-	85.707	-	-	-	
II	Barra Falsa	298.660	-	-	-	-	-	-	-	-	906.694
	Guaíba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Palmares do Sul	71.502	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Santa clara - Polo	-	189943	-	-	-	-	-	-	-	
	São Lourenço do Sul	298.660	-	-	-	-	21.176	-	-	-	
	Tapes	-	-	-	-	-	2215	-	-	-	
III	Arroito	487.475	-	-	-	-	-	-	-	-	1.339.379
	Jaguarão	269695	115992	-	-	-	44781	-	-	-	
	Santa Vitória do Palmar	110.146	287088	-	-	-	-	-	-	-	
Subtotal Cargas Brasileiras		**1.703.429**	**3.360.691**	**158.287**	**690.985**	**58.040**	**912.902**	**0**	**0**	**34.428**	**6.918.762**
Cargas Uruguaias		175.290	-	-	328.668	-	108.912	219.112	15.944	42.904	890.830
Total		**1.878.719**	**3.360.691**	**158.287**	**1.019.653**	**58.040**	**1.021.814**	**219.112**	**15.944**	**77.332**	**7.809.592**

Fonte: DAQ/DNIT

- **Estimativa de redução do custo de transportes**

Os parâmetros dos preços dos fretes, utilizados pelo *software TransCAD*, permitem o dimensionamento de cargas para os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário. Este *software* utiliza o preço dos fretes para toda e qualquer viagem com origem e/ou destino em um centroide da área de influência do projeto, no caso da Hidrovia Brasil-Uruguai, fluindo pelos *links* de rede, conforme o caminho de menor custo que une os pontos de origem e destino. Na Tabela 88 – Custo de fretes e transborndos por modal, abaixo, estão apresentados os valores utilizados para o estudo.

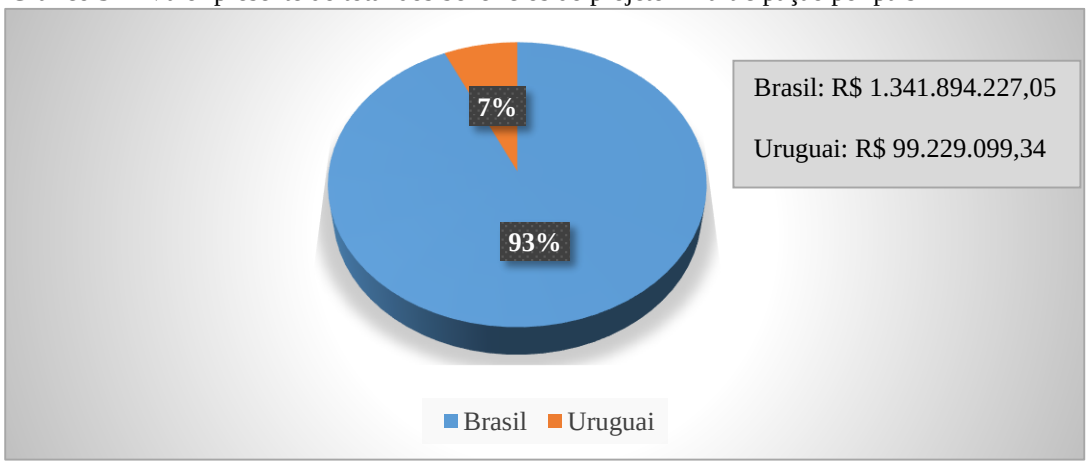
Tabela 88 - Custo dos fretes e transbordos por modal

Custos dos fretes e transbordos						
Modal	**Parâmetro**	**Carga Geral**	**Granel Líquido Agrícola**	**Granel Líquido**	**Granel Sólido**	**Granel Sólido Agrícola**
Rodoviário	Frete até 200 km (R$/t.km)	0,273	0,23	0,23	0,217	0,174
	Frete de 200 até 500 km (R$/t.km)	0,212	0,151	0,151	0,126	0,131
	Frete de 500 até 800 km (R$/t.km)	0,188	0,123	0,123	0,097	0,114
	Frete de 800 até 1.100 km (R$/t.km)	0,171	0,105	0,105	0,079	0,102
	Frete acima de 1.100 km (R$/t.km)	0,149	0,083	0,083	0,059	0,088
Ferroviário	Até 500 km (R$/t.km)	0,084	0,093	0,096	0,036	0,098
	Superior a 500 km (R$/t.km)	0,038	0,048	0,042	0,032	0,053
	Transbordo (R$/t)	4,50	2,00	1,50	1,00	2,00
Hidroviário	Frete - Navegação Interior (R$/t.km)	0,069	0,068	0,116	0,036	0,042
	Transbordo (R$/t)	3,00	3,00	2,00	3,00	2,80

Fonte: Elaborado pelo Consórcio ECOPLAN-PETCON

Com base nos parâmetros referidos, de cargas e custos operacionais de transporte por tonelada (base: preço dos fretes por modal e preço do transbordo), foram calculados os respectivos custos operacionais, por trajeto ou *link* de origem e destino (O/D), para o modal rodoviário e por trajeto ou *link* de origem e destino (O/D), para o modal hidroviário. Desta forma, foram obtidos os benefícios líquidos para o presente cenário. É importante destacar que o transporte de cargas nestes trajetos se manteve no âmbito das áreas de influência dos terminais estudados. De forma agregada, no Gráfico 34 – Valor presente do total dos benefícios do projeto – Participação por país, em sequência, se apresentam resultados por país e de forma consolidada.

Gráfico 34 - Valor presente do total dos benefícios do projeto – Participação por país



Fonte: Elaborado pelo Consórcio ECOPLAN-PETCON)

Estudo 4 - Hidrovia Madeira Mamoré-Guaporé

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA para o curso dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé foi concebido como uma tentativa de estabelecer navegação regular entre os municípios de Vila Bela da Santíssima Trindade/MT e Itacoatiara/AM, consistindo em uma alternativa viável ao modal rodoviário dominante, na matriz de escoamento produtivo regional atual. Para tal objetivo, optou-se por subdividir a totalidade da extensão hidroviária em três trechos, a saber:

- ✓ Trecho I – Da foz do rio Madeira, próximo a cidade de Itacoatiara, até a capital do Estado de Rondônia – Porto Velho - trecho navegável do rio Madeira, com 1.086 km;

- ✓ Trecho II - Da capital do Estado de Rondônia – Porto Velho à Cidade de Guajará-Mirim/RO - trecho de 375 km, onde se situam as hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, que afogaram as corredeiras até Abunã, na fronteira com a Bolívia. De Abunã a Guajará-Mirim existem ainda cinco corredeiras. De Porto Velho a Nova Mamoré/RO, o trecho é do rio Madeira, de Nova Mamoré a Guajará-Mirim, rio Mamoré;

- ✓ Trecho III - Da Cidade de Guajará-Mirim/RO até a Cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade/MT - trecho com 1.412 km, navegável durante a época das cheias, de Guajará-Mirim a Pimenteiras do Oeste/RO, por embarcações tipo recreio (uma vez por mês), ribeirinhos e balsas bolivianas geralmente carregando gado. De Guajará-Mirim até Surpresa (localidade dentro do município de Guajará-Mirim), o trecho é do rio Mamoré, de Surpresa a Vila Bela da Santíssima Trindade, rio Guaporé.

Observa-se que a divisão dos segmentos da hidrovia em questão para o estudo foi definida de acordo com a importância regional das municipalidades localizadas às margens dos cursos d'água em análise do EVTEA, sem contudo, renegar os limites geográficos estabelecidos para os 3 (três) rios, Madeira, Mamoré e Guaporé.

Após o desenvolvimento das diversas etapas previstas no termo de referência (levantamentos de campo: aspectos operacionais, fluxos de carga, físicos e de meio ambiente; relatórios de consolidação; projetos básico e executivo dos melhoramentos detectados como necessários nas fases de diagnóstico), o EVTEA apresentou resultados diferentes para cada um dos segmentos analisados, devido a especificidades locais na existência/dinâmica de movimentação de carga e características físicas restritivas a navegabilidade em trechos de corredeiras e cachoeiras.

Assim sendo, os resultados obtidos para o estudo em questão, em concordância com a divisão estabelecida em edital para a hidrovia dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé, foi subdividido em 3 (três) segmentos, individualizados e que serão apresentados em tópicos dissociados a seguir:

- **Obras, Custos estimados e Cronograma de execução**

Os estudos desenvolvidos apontaram para a necessidade de execução de adequações do canal navegável no segmento entre a foz do rio Madeira (imediações do município de Itacoatiara/AM) até Porto Velho/RO (Trecho I). O intuito das intervenções/adaptações a serem realizadas é buscar compatibilizar as características geométricas do tramo hidroviário em questão com as dimensões previstas para o comboio-tipo, definido como sendo capaz de escoar a totalidade da carga projetada para o ano de 2035, em um cenário econômico definido como moderado.

Tabela 89 - Volumes de derrocamento e dragagem (m³) – Hidrovia Madeira Mamoré-Guaporé

Volumes de Derrocamento e Dragagem	
Item	**Volume (m³)**
Dragagem	1.085.619,08
Derrocamento	2.273,04

Fonte: DAQ/DNIT

Acrescenta-se ainda que além das intervenções anteriormente mencionadas, propõem-se, para garantir a condição necessária à navegabilidade durante todo o ano, a implantação de um programa de monitoramento e manutenção contínuo da hidrovia, representado pelos serviços de sinalização e conservação da mesma.

No que se refere ao planejamento de execução do empreendimento e ao dispêndio cronológico de recursos para a realização das atividades de adaptação do trecho em análise, o EVTEA opta pela contratação dos serviços e obras por um período contínuo de longo prazo (10 anos) e com o seguinte desembolso:

Tabela 90 - Cronograma de desembolso da Hidrovia Madeira Mamoré-Guaporé

Cronograma de Desembolso		
Ano	**Valor**	**%**
1	R$ 22.637.130,36	14,47
2	R$ 14.671.247,62	9,38
3	R$ 14.671.247,62	9,38
4	R$ 14.671.247,62	9,38
5	R$ 14.671.247,62	9,38
6	R$ 14.671.247,62	9,38
7	R$ 14.671.247,62	9,38
8	R$ 14.671.247,62	9,38
9	R$ 14.671.247,62	9,38
10	R$ 16.433.793,65	10,51
Total	**R$ 156.440.904,97**	**100**

Fonte: DAQ/DNIT

Em relação ao Trecho II, o estudo apontou para a inviabilidade de estabelecimento de navegação permanente para o segmento hidroviário compreendido entre os municípios de Porto Velho/RO e Guajará-Mirim/RO, pois constatou-se à existência de 20 (vinte) cachoeiras ou corredeiras no rio Mamoré (Santo Antônio, Macacos, Teotônio, Morrinhos, Rápido I, Caldeirão do Inferno – Ilha do Padre, Jirau, Ilha do Mutum, Machado, Paredão, Pederneiras, Araras, Chocolatal, Ribeirão, Misericórdia, Laje, Pau Grande, Bananeiras, Guajará-Mirim, Guajará Açu), com difícil solução técnica e de elevado custo de implantação e operacional (construção de uma série de barramentos com sistemas de eclusas). Em função do exposto, não foram previstas quaisquer intervenções para esta parte da hidrovia.

Para o Trecho III, o EVTEA propõe a navegação plena, em períodos de cheia, entre Comodoro/MT e Guajará-Mirim/RO, excluindo-se, portanto, o trecho hidroviário até Vila Bela da Santíssima Trindade/MT, devido a sua alta sinuosidade e elevada previsão de impacto ambiental para a adequação do canal de navegação aos parâmetros de projeto. Adicionalmente, afirma-se que para o segmento navegável previsto, não foi indicada a necessidade de dragagens, tampouco de derrocamentos.

Assim sendo, para concretizar o resultado global esperado para a trecho em questão é exigida a construção de dois terminais de integração intermodal, hidrovia-rodovia, nas duas extremidades do segmento em análise (custo estimado em R$ 50.000,00 cada). Além disso, em Comodoro/MT, observa-se a necessidade de implantação da estrada existente em leito natural (MT-255), na extensão aproximada de 100 km. A rodovia serve às propriedades de tamanho médio a grande, de produtores de grãos e pecuaristas, e tem recebido manutenção da prefeitura. Considerando os custos gerenciais do DNIT, o custo total estimado para a implantação/pavimentação (pista simples, faixa de 3,60 m, acostamento de 2,5 m) da rodovia MT-255 é de R$ 288.200.000,00, sendo a data base novembro de 2013.

A manutenção foi calculada conforme o tráfego projetado, considerando as premissas previstas nos custos rodoviários de manutenção do DNIT.

Tabela 91 - Custo de manutenção do acesso ao Porto de Comodoro/MT

Custo de Manutenção do Acesso ao Porto de Comodoro						
Custo	**2017**	**2020**	**2025**	**2030**	**2035**	**2040**
Cenário Moderado						
Econômico	R$ 224.976,00	R$ 215.640,00	R$ 225.891,00	R$ 215.001,00	R$ 225.891,00	R$ 215.278,00
Financeiro	R$ 292.469,00	R$ 280.332,00	R$ 293.658,00	R$ 279.502,00	R$ 293.658,00	R$ 279.861,00
Cenário Otimista						
Econômico	R$ 224.976,00	R$ 215.640,00	R$ 5.062.694,00	R$ 215.001,00	R$ 225.891,00	R$ 1.841.152,00
Financeiro	R$ 292.469,00	R$ 280.332,00	R$ 6.581.502,00	R$ 279.502,00	R$ 293.658,00	R$ 2.393.498,00
Cenário Pessimista						
Econômico	R$ 224.976,00	R$ 215.640,00	R$ 225.891,00	R$ 215.001,00	R$ 225.614,00	R$ 5.052.719,00
Financeiro	R$ 292.469,00	R$ 280.332,00	R$ 293.658,00	R$ 279.502,00	R$ 293.299,00	R$ 6.568.535,00

Fonte: DAQ/DNIT

- **Estados beneficiados e setores econômicos beneficiados**

Os estados do Amazonas/AM, Rondônia/RO e Mato Grosso/MT são aqueles que contam com a totalidade das localidades beneficiadas diretamente com a implantação da Hidrovia Madeira Mamoré-Guaporé. Apesar da ligação mais estreita com as unidades federativas, anteriormente mencionadas, verifica-se que outros estados do país, notadamente o Acre e às regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul, pela existência de fluxos de tráfego de passagem oriundos ou destinados a estes locais, também são influenciados pelas intervenções propostas.

Quanto aos setores econômicos impactados pelas obras a serem realizadas na Hidrovia dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé, têm-se como maiores beneficiados aqueles que, atualmente, utilizam-se da hidrovia como via de escoamento produtivo preferencial. Assim sendo, o transporte de "*commodities*" (basicamente grãos de soja e milho) e derivados de petróleo (combustíveis), lideram a lista daqueles que mais usufruirão da redução prevista no custo de tonelagem escoada. Em menor proporção, aparecem o cimento, os fertilizantes e os passageiros, sendo que o último pode servir-se de um sistema mais regular, veloz e barato.

- **Estimativa de redução do custo de transportes**

Como reflexo dos investimentos propostos no Trecho I, espera-se, minimamente a melhoria das condições de navegabilidade no período de estiagem, permitindo-se um aumento no volume total

transportado pelo comboio, o que por consequência, ocasiona uma redução direta e progressiva nos custos inerentes ao transporte, conforme apresentado na Tabela 92 – Redução dos custos do transporte hidroviário, abaixo:

Tabela 92 - Redução dos custos do transporte hidroviário

Item	Valor R$	
	Financeiro	Econômico
Valor dos Custos Operacionais do comboio de 9 balsas	**R$ 4.693.154,28**	**R$ 2.571.304,39**
Movimentação Atual no Período em toneladas	94.950	
Custo Estimado por tonelada	**R$ 49,43**	**R$ 27,34**
Movimentação na Situação calado 3+0,5 em toneladas	163.350	
Custo Estimado por tonelada	**R$ 28,73**	**R$ 15,74**
Redução de Custos por tonelada	**R$ 20,70**	**R$ 11,60**
Movimentação na Situação calado 2,5+0,5 em toneladas	130.284	
Custo Estimado por tonelada	**R$ 36,02**	**R$ 19,74**
Redução de Custos por tonelada	**R$ 13,41**	**R$ 7,60**

Fonte: DAQ/DNIT

Entende-se que os benefícios obtidos após a concretização de todas as intervenções, além da abrangência nacional – redução do Custo Brasil -, contará com benesses visíveis na área de influência direta e indireta da hidrovia determinada pelo EVTEA dos Rios Madeira, Mamoré e Guaporé, a saber:

Tabela 93 - Municípios que compõem a área de influência direta dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé

Município	Estado	População estimada em 2013	Área (km²)	Gentílico	IDH 2010
Itacoatiara	AM	94.278	8.892,04	Itacoatiarense	0,644
Nova Olinda do Norte	AM	33.829	5.608,57	Olindense	0,558
Borba	AM	38.073	44.251,75	Borbense	0,560
Novo Aripuanã	AM	23.486	41.187,89	Aripuanense	0,554
Manicoré	AM	51.331	48.282,66	Manicoreense	0,582
Humaitá	AM	49.137	33.071,79	Humaitaense	0,605
Porto Velho	RO	484.992	34.096,39	Porto-Velhense	0,736
Nova Mamoré	RO	26.227	10.071,64	Nova-Mamorense	0,587
Guajará-Mirim	RO	45.761	24.855,72	Guajará-Mirense	0,657
Costa Marques	RO	15.853	4.987,18	Costa-Marquense	0,611
São Francisco do Guaporé	RO	18.265	10.959,77	São-Francisquense	0,611
Alta Floresta D'oeste	RO	25.728	7.067,03	Alta-Florense	0,641
Alto Alegre do Parecis	RO	13.827	3.958,27	Alto-Alegrense	0,592
Pimenteiras do Oeste	RO	2.440	6.014,73	Pimenteirense	0,665
Cabixi	RO	6.495	1.314,36	Cabixiense	0,650
Comodoro	MT	19.045	21.796,72	Comodorense	0,689
Vila Bela da Santíssima Trindade	MT	14.999	13.420,98	Vila-Belense	0,645

Fonte: IBGE – Cidades

Realizadas as intervenções propostas no Trecho III, espera-se que um grande fluxo de cargas aflua/adentre a hidrovia em Comodoro/MT e seja desembarcado em Guajará-Mirim (terminais). A partir daí, via BR-364/RO, as cargas são transportadas até o município de Porto Velho/RO e, na sequência, seguem via fluvial à Itacoatiara/AM ou para o mercado externo.

É importante ressaltar que, atualmente, não existe navegação regular em qualquer época e em escala comercial no Trecho III em análise. Sendo assim, torna-se difícil e com algumas marcas de imprecisão a tarefa de previsão da totalidade dos benefícios, setores econômicos e localidades influenciadas e, principalmente, a redução nos custos de transporte regional. Portanto, o que se apresentará são as informações que se pautam no campo da suposição, sendo que algumas das avaliações foram embasadas em resultados/reflexos de experiências hidroviárias semelhantes.

Quanto aos benefícios oriundos da implantação de navegação sazonal no Trecho III, espera-se similaridade com aqueles auferidos no segmento entre a foz do rio Madeira e Porto Velho/RO (Trecho I), contudo, em menor escala, por tratar-se de região notadamente de menor movimentação de cargas, a saber:

- ✓ Redução do número de acidentes rodoviários;
- ✓ Redução no custo de transporte (diferenças entre os fretes rodoviários e hidroviários dos fluxos de carga);
- ✓ Economia em termos de emissões de dióxido de carbono.

Além dos benefícios diretos anteriormente contabilizados, o projeto/obra implicará na melhoria de vida da população através da geração de emprego durante o período de obras e após o término destas, em decorrência do aumento de atividades econômicas pelo incremento na movimentação portuária e na hidrovia, principalmente, nos municípios ribeirinhos ao trecho em análise (Estados de Rondônia/RO e Mato Grosso/MT), em especial para os produtores de grãos (soja e milho).

h) Levantamento ou mapeamento das hidrovias em operação, com respectivas metas de dragagem ou outras ações de manutenção e percentual de cumprimento dessas metas;

Segue, abaixo, o levantamento das hidrovias em operação:

- ✓ Hidrovia Amazonas/Solimões;
- ✓ Hidrovia do rio Madeira;
- ✓ Hidrovia do rio Parnaíba;
- ✓ Hidrovia dos rios Tapajós/Teles/Pires/Juruena;
- ✓ Hidrovia dos rios Tocantins Araguaia;
- ✓ Hidrovia do rio São Francisco;
- ✓ Hidrovia do rio Paraguai;
- ✓ Hidrovia do Mercosul;
- ✓ Hidrovia do rio Paraná/Tietê – Embora o Rio Tietê esteja sob a jurisdição do Estado de São Paulo, a União por intermédio do Ministério dos Transportes e este por meio do DAQ/DNIT, tem investido em obras de manutenção e melhoria da hidrovia.

Cumpre destacar, ainda, que para as hidrovias dos rios Amazonas/Solimões, do rio Parnaíba e dos rios Teles-Pires/Tapajós/Juruena, não foram estabelecidas metas de obras de manutenção nem dragagem em 2014.

A Tabela 94 – Meta/realização/percentual de realização referente a dragagens ou outras ações de manutenção, a seguir apresenta as metas de dragagens ou outras ações de manutenção, bem como o realizado, com seu respectivo percentual de execução em relação às referidas metas, para as hidrovias em operação:

Tabela 94 - Meta/Realização/Percentual de Realização referente a dragagens ou a outras ações de manutenção

Item	Hidrovia	Executor	Serviço a ser executado	Descrição da meta - 2014	Unidade	Meta	Realizado	% de Realização	Justificativa
1	Hidrovia do rio Madeira	Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC	Dragagem	Desobstrução de passos críticos	Unidade	7	2	14%	Demora para obtenção da licença ambiental atrasou o início do serviço.
2	Hidrovia do Tocantins Araguaia	Centrais Elétricas do Norte do Brasil S/A - ELETRONORTE	Manutenção de eclusas	Manter a disponibilidade operacional da eclusa de Tucuruí	Dias/ano	347	347	100%	-
3	Hidrovia do rio São Francisco	Companhia Desenvolvimento Vale São Francisco - CODEVASF	Dragagem	Dragagem de passos críticos localizados entre Ibotirama/BA e Juazeiro/BA	Unidade	21	3	14%	Seca histórica impediu o deslocamento dos equipamentos inviabilizando a execução dos serviços.
		Administração da Hidrovia do rio São Francisco - AHSFRA	Manutenção de eclusas	Manter a disponibilidade operacional da eclusa de Sobradinho	Dias/ano	347	347	100%	-
4	Hidrovia do rio Paraguai	Administração da Hidrovia do Paraguai - AHIPAR	Dragagem	Manutenção no trecho de Cárceres até Barra do Norte da Ilha do Taimã	M³	260.000	260.000	100%	-
5	Hidrovia do Paraná-Tietê - rio Tietê	Departamento Hidroviário de São Paulo - DH/SP	Adequação de pontes	Proteção dos pilares da SP/425	Percentual	100	0	0	Problemas contratuais impediram a execução das metas em 2014.
				Proteção dos pilares da SP/333					
				Proteção dos pilares da SP/595					
				Ampliação do vão da ponte Airosa Galvão (EF 266)		72,3	40	28%	Problemas ocorridos durante a fase de licitação atrasou a contratação e início dos serviços.
			Dragagem	Dragagem do canal de Anhembi	Passos críticos	5	0	0	Problemas contratuais impediram a execução das metas em 2014.

6	Hidrovia do Paraná-Tietê - rio Paraná	Administração da Hidrovia do rio Paraná - AHRANA	Sinalização e balizamento	Trecho I - UHE de Itaipu ao canal de acesso a ponte Airton Senna	Km	214	209,72	98,80%	Os levantamentos de campo constataram a necessidade de menor execução que a meta estabelecida.
				Trecho II - Canal de acesso a ponte Airton Senna a UHE de Porto Primavera		240	167,52	69,80%	Estiagem atípica dificultou a execução dos serviços, calado insuficiente para navegação.
				Trecho III - Reservatório da UHE de Porto Primavera		309	303,44	98,20%	Os levantamentos de campo constataram a necessidade de menor execução que a meta estabelecida.
				Trecho IV - Reservatório da UHE de Ilha Solteira		297	297,92	99,30%	Os levantamentos de campo constataram a necessidade de menor execução que a meta estabelecida.
7	Hidrovia do Mercosul	Administração das Hidrovias do Sul - AHSUL	Dragagem	Dragagem no rio Taquari	M³	45.000	39.000	84%	Houve problemas na execução por causa do excesso de chuvas.
			Manutenção de eclusas	Manter a disponibilidade operacional da eclusa de Fandango	Dias/ano	347	347	100%	-
				Manter a disponibilidade operacional da eclusa de Bom Retiro					
				Manter a disponibilidade operacional da eclusa do Anel de Dom Marco					

Fonte: DAQ/DNIT

Cabe ainda destacar, as metas da CODOMAR, para as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4's:

Tabela 95 - Ação de Manutenção das IP4's

IP4's	Executor	Serviço a ser executado	Descrição da meta - 2014	Unidade	Meta	Realizado	% de Realização	Justificativa
	CODOMAR	Manutenção e operação	Manter e operar as IP4's	Unidade	39	39	100%	-

Fonte: DAQ/DNIT

i) Número de dias em que cada hidrovia teve seu potencial de transporte de carga comprometido (mesmo que parcialmente) por falta de obras de manutenção (informar por hidrovia), no exercício;

Com relação ao número de dias em que cada hidrovia teve seu potencial de transporte de carga comprometido (mesmo que parcialmente), por falta de obras de manutenção, no exercício de 2014, segue Tabela 96 – Comprometimento do transporte de carga – por hidrovia, abaixo.

Tabela 96 - Comprometimento do transporte de carga - por hidrovia

Hidrovia	Número de dias em que cada hidrovia teve seu potencial de transporte comprometido/justificativa
Hidrovia dos rios Amazonas/Solimões	Não houve, no ano de 2014, registro de comprometimento ao seu potencial de transporte de carga por falta de obras de manutenção.
Hidrovia do rio Madeira	No período de águas baixas, de agosto a outubro de 2014, o potencial de transporte de carga ficou comprometido na hidrovia, totalizando 90 dias de comprometimento.
Hidrovia dos rios Tapajós/Teles Pires	Não houve, no ano de 2014, registro de comprometimento ao seu potencial de transporte de carga por falta de obras de manutenção.
Hidrovia do rio Tocantins/Araguaia	No período de águas baixas, de agosto a outubro de 2014, o potencial de transporte de carga ficou comprometido na hidrovia, totalizando 90 dias de comprometimento.
Hidrovia do rio Parnaíba	No período de águas baixas, de agosto a outubro, o potencial de transporte de carga ficou comprometido na hidrovia, totalizando 90 dias de comprometimento.
Hidrovia do rio São Francisco	Devido à seca histórica, o serviço de desassoreamento foi comprometido pela impossibilidade de deslocamento da draga. Consequentemente, durante 210 dias, de junho a dezembro de 2014, a hidrovia ficou paralisada.
Hidrovia do rio Paraguai	No período de águas baixas, de agosto a outubro, o potencial de transporte de carga ficou comprometido no trecho conhecido como passo do jacaré, totalizando 90(dias) de comprometimento. Os serviços de manutenção não foram executados pois não tínhamos a Licença Ambiental para alterar o local
Hidrovia do Paraná-Tietê	Não houve, no ano de 2014, registro de comprometimento ao seu potencial de transporte de carga por falta de obras de manutenção. No entanto, em consequência de longos períodos de estiagem, a hidrovia do Tietê ficou paralisada entre julho e dezembro.
Hidrovia do Mercosul	No período de águas baixas, de agosto a outubro de 2014, o potencial de transporte de carga ficou comprometido no trecho da Lagoa Mirim, totalizando 90 dias de comprometimento. Os serviços de manutenção não foram executados por ausência de Licença Ambiental.

Fonte: DAQ/DNIT

j) Metas da Codomar (por Administrações Hidroviárias) e respectivos resultados alcançados, de acordo com os ajustes celebrados com o DNIT;

Com exceção da Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental - AHIMOR, da Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia - AHITAR, da Administração das Hidrovias do Nordeste - AHINOR, que não tiveram metas para o ano de 2014, por estarem aguardando a conclusão dos EVTEA's, as metas da Companhia de Docas do Maranhão - CODOMAR, separadas por Administração Hidroviária, estão descritas neste item, indicador "h", na Tabela 94 – Meta/realização/percentual de realização referente a dragagens ou outras ações de manutenção e Tabela 95 – Ações de manutenção das IP4's.

k) Problemas ocorridos no exercício que tenham impactado os resultados da DAQ;

No exercício de 2014, durante o desenvolvimento das atividades, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ/DNIT, enfrentou diversos desafios que impactaram os respectivos resultados, quais sejam:

- ✓ Dificuldade no licenciamento ambiental dos empreendimentos, já que não há normatização para emissão de licenças para as hidrovias;
- ✓ Ausência de custos específicos para o modal aquaviário;
- ✓ Ausência de definição com relação ao modal aquaviário no Governo Federal;
- ✓ Reduzido quadro técnico frente às demandas da área.

Além disso, o quadro climático nacional atípico influenciou nos resultados das metas da DAQ uma vez que, por causa da seca, a navegação ficou restrita ou proibida em algumas hidrovias. Consequentemente, algumas obras que estavam previstas não puderam ser realizadas nas hidrovias do rio São Francisco, do rio Tietê e no rio Taquari (Hidrovia do Mercosul).

l) Soluções a serem implantadas para evitar que o desempenho da Diretoria seja prejudicado futuramente;

Quanto às Instalações Portuárias Pública de Pequeno Porte – IP4's, uma possível solução a ser implementada para evitar que o desempenho da DAQ/DNIT seja prejudicado, seria a definição de composição de custos de beneficiamento de aço naval, para que as licitações não resultem frustradas.

No tocante às hidrovias, destacam-se como possíveis soluções, as seguintes:

- ✓ Monitoramento hidrometeorológico constante para antecipar as medidas emergenciais e promover a construção de estruturas mais resistentes e adequadamente dimensionadas para suportar eventos críticos de cheia;

- ✓ Manter diálogo constante com os órgãos responsáveis para que as respostas às solicitações ocorram em menos tempo;

- ✓ Ampliar e capacitar quadro técnico.

m) Avaliação da capacidade da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária de gerar informação atual, precisa, oportuna, apropriada e acessível, com vistas a favorecer o cumprimento das atividades de controle e viabilizar a identificação de novos riscos (monitoramento);

A Diretoria cumpre satisfatoriamente a tarefa de gerar informações nos termos propostos acima. Tal afirmação pode ser observada nas fiscalizações e gerenciamento dos diversos Termos de Repasse, firmados com variados Órgãos da Administração Pública, em que os servidores que atuam nas atividades de controle, dispõe das informações necessárias para realizar suas tarefas.

No entanto, verifica-se a necessidade de melhorias no que concerne ao quantitativo de servidores, pois há uma crescente demanda de obras e serviços, principalmente. Quando é considerada a função de fiscalização dos Termos de Repasse, considera-se que existe potencial para melhorar a articulação da DAQ com outros órgãos correlacionados ao setor.

n) Eventuais alterações de competências da Diretoria.

No exercício de 2014, não ocorreram alterações de competência no âmbito da política nacional que afetasse diretamente a DAQ. Entretanto, em dezembro de 2012, houve alteração nas competências, após a publicação da Medida Provisória n.º 595/2012, de 06 de dezembro de 2012, na qual as atribuições referentes à construção e operação dos terminais fluviais e lacustres, entre eles as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4's, foram delegadas à Secretaria de Portos – SEP, ligada à Presidência da República.

Apenas com a publicação da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, as IP4's voltaram à esfera de competência do DNIT, conforme artigo abaixo.

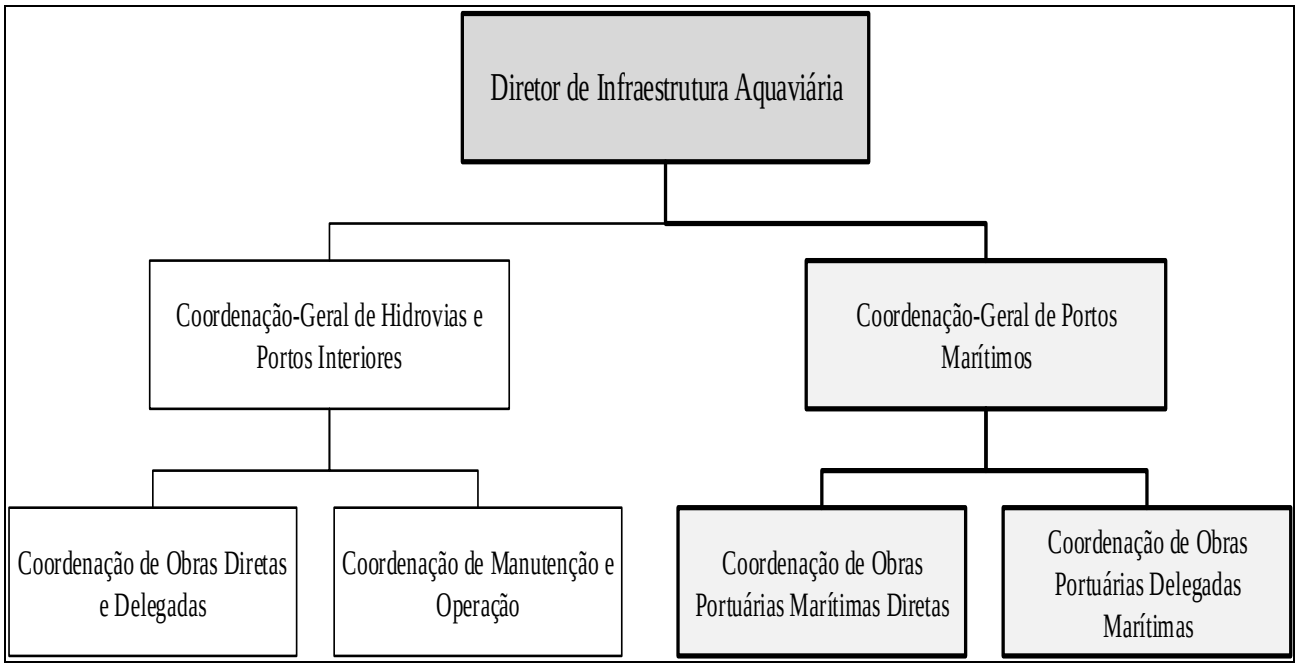
> "Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte."

Mesmo com a publicação da referida Lei, os recursos orçamentários da Lei Orçamentária Anual - LOA de 2013, destinados às IP4's, continuavam sob gestão da SEP. Somente com a publicação do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, da Presidência da República, os recursos retornaram para a gestão do DNIT.

Apesar da eventual alteração de competência ter ocorrido no exercício de 2013, oportuno se faz relatar, pois foram cerca de 7 meses de indefinição sofrida pelo setor.

É importante citar, também, que de acordo com o Regimento Interno do DNIT, o organograma da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ/DNIT, ainda, considera as atribuições relativas à Portos Marítimos, conforme demonstrado na Figura 16 – Organograma da DAQ/DNIT, abaixo:

Figura 16 - Organograma da DAQ/DNIT



Fonte: DAQ/DNIT

2.11. GESTÃO FERROVIÁRIA

a) Evolução do modal ferroviário na matriz de transportes nacional;

Matriz de transportes nacional – modal ferroviário no âmbito do DNIT

Na matriz de transportes nacional, pela ótica da ampliação e operação da malha ferroviária, cumpre destacar que a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária - DIF/DNIT tem pequena parcela de contribuição na evolução do modal ferroviário, tendo em vista que o Governo Federal delegou esta atribuição à VALEC Engenharia Construções e Ferrovias S.A. Por outro lado, pela ótica do impacto social negativo que a operação ferroviária impõe, diariamente, aos centros urbanos interceptados pela via férrea, a DIF/DNIT contribui, consideravelmente, para a redução desse impacto social.

A evolução da matriz de transportes ferroviária pode ser contabilizada mediante duas visões distintas. A primeira compreende a ampliação da malha ferroviária, em quilômetros construídos. A segunda refere-se à quantidade de carga transportada pelos trens de carga, em milhares de toneladas úteis. Essa última visão não faz parte das competências da DIF/DNIT, pois esta Autarquia atua, exclusivamente, em execução de obras e não em operação ferroviária. Sobre a expansão da malha ferroviária, embora a Lei nº10.233, de 5 de junho de 2001, que trata da criação do DNIT, traga expressamente que é atribuição do DNIT a ampliação da infraestrutura ferroviária, na prática, o DNIT não a executa devido às diretrizes propostas pelo Governo Federal, no programa ferroviário.

Atribuições do DNIT na área ferroviária

Para reforçar as atribuições do DNIT no âmbito da gestão ferroviária, conforme a mencionada lei acima, em seu artigo 85, inciso XIII, são atribuições do DNIT "desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro" e "projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal (...)". Ademais, consta do Regimento Interno desta Autarquia, artigo 92, inciso I, compete a DIF/DNIT "administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção, adequação de capacidade, ampliação e restauração da infraestrutura ferroviária".

Diretriz governamental atribuída à DIF

Embora a DIF/DNIT tenha atribuições que lhe permitam expandir a malha ferroviária, na prática isso não acontece. As políticas públicas do Governo Federal, na área ferroviária, têm atribuído ao DNIT, a missão de executar obras ferroviárias em centros urbanos interceptados por ferrovias federais, sendo essas obras do tipo: transposições à via férrea, contornos e variantes ferroviárias.

Diante desse cenário e pelo fato do DNIT atuar no regime jurídico administrativo, esta Autarquia Federal tem o poder-dever de atender ao princípio da indisponibilidade do interesse público. Para atendê-lo, é necessário que se obedeça aos princípios decorrentes deste, sendo principalmente, o da economicidade, eficiência, eficácia e efetividade. Portanto, para que as ações desta Entidade estejam em conformidade com esses princípios, foi desenvolvido o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas – PROSEFER.

O PROSEFER foi concebido em 2011, com o objetivo de expandir os investimentos em infraestrutura ferroviária e eliminar gargalos que essa infraestrutura causa na população local, para o desenvolvimento sustentável da economia brasileira.

Esse programa proporciona uma visão geral da atual situação dos conflitos ferroviários, especialmente os urbanos, em cerca de 15 mil km de extensão da malha ferroviária brasileira, o que permite uma ação planejada e direcionada para os conflitos mais críticos.

O referido programa apresenta estudos e pesquisas para definir ações e intervenções de melhoramento das operações ferroviárias em locais de interferência com áreas urbanas e rodovias. Ademais, o programa apresenta propostas de solução, para cada tipo de conflito entre vias férreas e vias urbanas do município.

Assim, a finalidade do programa é melhorar as relações de convivência entre a ferrovia e suas comunidades lindeiras, o que elevará os níveis gerais de segurança, a qualidade de vida da população e a qualidade da operação ferroviária.

Com base nas intervenções propostas pelo PROSEFER, o DNIT atenderá aos princípios da indisponibilidade do interesse público, eficiência, eficácia, efetividade e economicidade.

Por outro lado, com o objetivo de ilustrar as mencionadas diretrizes políticas, cita-se abaixo o conteúdo da Lei nº 12.593, de 18 de Janeiro de 2012, que versa sobre o Plano Plurianual - PPA 2012-2015, no que se refere somente ao programa ferroviária atribuído ao DNIT. Cabe ressaltar que o referido PPA foi elaborado em consonância com as demandas levantadas pelo PROSEFER.

A Lei nº 12.593/2012, em seu artigo 6°, define que o Programa Temático é composto por:

> "Art. 6º O Programa Temático é composto por Objetivos, Indicadores, Valor Global e Valor de Referência.
>
> § 1º O Objetivo expressa o que deve ser feito, reflete as situações a serem alteradas pela implementação de um conjunto de Iniciativas e tem como atributos:
>
> I - Órgão Responsável: órgão cujas atribuições mais contribuem para a implementação do Objetivo;
>
> II - Meta: medida do alcance do Objetivo, podendo ser de natureza quantitativa ou qualitativa; e
>
> III - Iniciativa: atributo que declara as entregas de bens e serviços à sociedade, resultantes da coordenação de ações governamentais, decorrentes ou não do orçamento."

Considerando o Programa de Infraestrutura Ferroviária (2072), objetivos, metas e iniciativas, respectivamente, constantes da Lei nº 12.593/2012, bem como as ações previstas na Lei nº 12.952/2014, de 20 de janeiro de 2014, a qual estima a receita e fixa a despesa da União, para o exercício financeiro de 2014 (Lei Orçamentária Anual - LOA), conclui-se que, esta Autarquia atua precipuamente pela solução de conflitos rodoferroviários em centros urbanos atingidos pelas ferrovias, o que caracteriza obras com foco no interesse social ao invés do foco na expansão da malha ferroviária brasileira.

b) Desafios do setor;

Conforme contextualização das atribuições da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF/DNIT, apresentada no indicador anterior, os desafios do DNIT, no modal ferroviário, compreendem a contratação de projetos ferroviários, com mais qualidade e a inicialização, retomada ou conclusão de várias obras ferroviárias, as quais serão elencadas abaixo, com o intuito de desafogar os principais conflitos existentes no Brasil, entre vias férreas e vias urbanas, e de dar maior conforto e segurança da população na transposição à ferrovia.

Como desafio, o DNIT planeja executar as seguintes obras:

- Transposições da via férrea nos municípios de: Guararema/SP, Botucatu/SP, Bauru/SP, Jaú/SP, Formiga/MG Aparecida/SP, Fernandópolis/SP, Cerqueira César/SP, Dois Córregos/SP, Nova Odessa/SP, São Carlos/SP, Avaré/SP, Mogi das Cruzes/SP, Conchas/SP;

- Execução da Construção do Polo Intermodal de Serrana/SP;
- Contorno Ferroviário de Ourinhos/SP;
- Contorno Ferroviário de Apucarana/PR;
- Contorno Ferroviário de Patrocínio/MG, dentre outras.

Embora a maioria dessas intervenções já possuam projeto executivo aprovado, esses empreendimentos ainda não tiveram sua execução iniciada por razões de limitação orçamentária.

Por outro lado, os empreendimentos, abaixo, estão em fase de elaboração de estudos e projetos e, portanto, são desafios do setor ferroviário, no tocante a confecção de estudos e projetos de qualidade:

- Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA: Tatuí/SP, Araçatuba/SP, Laranjal Paulista/SP, Valparaiso/SP, Américo Brasiliense/SP, Curitiba/PR e Juazeiro/BA-Feira de Santana/BA (estudo concluído);

- Projetos: Transposições da Via Férrea em: Catanduva/SP, Limeira/SP, Campinas/SP, Valinhos/SP, Itapetininga/SP, Santo Anastácio/SP, Barretos/SP (Estrada Vendinha), Lençóis Paulista/SP. Rebaixamento da linha férrea, em Pindamonhangaba e Ferrovia Litorânea.

Ainda sobre o cenário de desafios do setor, encontram-se, em execução, os seguintes empreendimentos:

- Adequação da linha férrea e do Pátio Anísio Brás em Barra Mansa/RJ, Contorno Ferroviário de Divinópolis/MG, Intervenções em Juiz de Fora/MG, Contorno Ferroviário de Camaçari/BA, Contornos Ferroviários de Joinville/SC e São Francisco do Sul/SC e Contorno Ferroviário de Barretos/SP.

Convêm ressaltar as entregas realizadas, em 2014, dos seguintes empreendimentos:

- Contorno Ferroviário de Araraquara/SP;
- Contorno Ferroviário de Três Lagoas/MS.

c) Identificação de eventos ou riscos-chave, com suas respectivas fontes, causas e consequências, que possam comprometer as metas de resultados da DIF;

A meta de resultado da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF/DNIT é concluir com eficiência, eficácia e efetividade, todos os empreendimentos ferroviários, constantes do Plano Plurianual - PPA 2012-2015, no âmbito do DNIT. Seguem, abaixo, os riscos enfrentados no decorrer da execução dos empreendimentos em 2014, com suas fontes, causas e consequências que impactaram nas metas de resultado da DIF/DNIT.

Risco 1 - Não obtenção das Licenças Ambientais (Prévia, Instalação e Operação).

- **Fonte:** IBAMA e órgãos ambientais das esferas Estadual e Municipal.

- **Causa**: Dificuldade no atendimento das condicionantes apresentadas.

- **Consequência**: Atrasos nos cronogramas físico e financeiro da obra e risco de rescisão contratual.

Risco 2 - Judicialização dos processos de desapropriação e/ou reassentamentos.

- **Fonte**: Justiça Federal.
- **Causa:** Falta de consenso sobre os valores a serem indenizados e/ou local para reassentamento.
- **Consequência:** Impossibilidade de liberação de frentes de serviço, atrasos nos cronogramas físico e financeiro da obra e risco de rescisão contratual.

Risco 3 - Solicitações de Estudos/Pesquisas Complementares.

- **Fonte:** Órgão de Controle Externo.
- **Causa:** Tempo de resposta das análises, após a entrega das demandas pelo órgão de controle.
- **Consequência:** Impossibilidade de emissão da ordem de reinício dos serviços e atrasos nos cronogramas físico e financeiro da obra.

Risco 4 - Revisão de Projeto em Fase de Obras – Convênios.

- **Fonte:** Convenentes.
- **Causa:** Dificuldades gerenciais e técnicas do corpo técnico dos convenentes.
- **Consequência:** Atraso na entrega da obra e descumprimento dos cronogramas físico e financeiro da obra.

Risco 5 - Revisão em Fase de Obras – Contratos.

- **Fonte:** DNIT e Construtora.
- **Causa:** Dificuldade de consenso entre as partes em relação aos preços definidos pelo DNIT.
- **Consequência:** Contrato paralisado, atrasos nos cronogramas físico e financeiro da obra e risco de rescisão contratual.

Risco 6 - Projetos doados e aprovados, anteriores à criação da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF.

- **Fonte:** Prefeituras e Secretarias de Estado.
- **Causa:** Falhas no projeto de fundação, insuficientes ensaios e sondagens, e erros nos cálculos.
- **Consequência:** Excesso de aditivos e atraso no cronograma da obra.

Risco 7 - Dificuldades de encontrar soluções para as interferências entre as vias férreas e urbanas (cabos óticos, redes de água e esgoto, entre outras).

- **Fonte:** Concessionárias de Serviços Públicos Estaduais e Municipais.
- **Causa:** Problemas devido ao cadastro deficiente das interferências, perante as concessionárias de serviços públicos.
- **Consequência:** Paralisação do contrato de elaboração dos projetos.

Risco 8 - Necessidade de análise de preços novos.

- **Fonte:** CGCIT/DIREX/DNIT.
- **Causa:** Tempo necessário à CGCIT/DIREX/DNIT, para analisar preços não constantes do SICRO.
- **Consequência:** Atraso na elaboração de projetos e na execução de obras podendo implicar na paralisação de contratos.

Risco 9 - Indisponibilidade de limite orçamentário, mesmo com recurso previsto na LOA.

- **Fonte:** SPO/MT e Casa Civil/PR.
- **Causa:** Indisponibilidade de limite de crédito orçamentário prejudicou a realização do empenho e, posterior, contratação.
- **Consequência:** Impedimento de iniciar projeto/obra, e em empreendimentos já iniciados, resulta atrasos nos cronogramas físico e financeiro do projeto/obra e desatualização do projeto executivo, em caso de atraso deste.

Risco 10 - Atraso na emissão da Ordem de Serviço.

- **Fonte:** ANTT e Concessionaria de Serviço Público de Transporte Ferroviário.
- **Causa:** Pendência na aprovação do projeto e as autorizações para início de obras por parte da concessionária.
- **Consequência:** Atraso nos cronogramas físico e financeiro da obra e desatualização do projeto executivo.

d) Avaliação dos riscos e respectivos níveis;

Para melhor compreensão, segue, abaixo, a classificação dos riscos identificados pela Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF/DNIT:

- ✓ Gravíssimos, quando o empreendimento corre risco de ter seu contrato rescindido ou paralisado;
- ✓ Grave, quando o empreendimento corre risco de aumento de custos, ou seja, o risco faz parte do caminho crítico e impacta tanto em custos quanto em prazo;
- ✓ Médio, quando o risco faz parte do caminho crítico do empreendimento, porém sem aumento de custos, mas com prorrogação de prazo;
- ✓ Pequeno, quando o risco não faz parte do caminho crítico do empreendimento.

Risco 1: Não obtenção das Licenças Ambientais (Prévia, Instalação e Operação).

- **Nível do Risco**: Gravíssimo.

Risco 2: Judicialização dos processos de desapropriação e/ou reassentamentos.

- **Nível do Risco**: Gravíssimo.

Risco 3: Solicitações de Estudos/Pesquisas Complementares.

- **Nível do Risco**: Médio.

Risco 4: Revisão de Projeto em Fase de Obras – Convênios.

- **Nível do Risco**: Grave.

Risco 5: Revisão em Fase de Obras – Contratos.

- **Nível do Risco**: Grave.

Risco 6: Projetos doados e aprovados, anteriores à criação da DIF.

- **Nível do Risco**: Grave.

Risco 7: Dificuldades de encontrar soluções para as interferências entre as vias férreas e urbanas (cabos óticos, redes de agua e esgoto, entre outras).

- **Nível do Risco**: Grave.

Risco 8: Necessidade de análise de preços novos.

- **Nível do Risco**: Médio.

Risco 9: Indisponibilidade de limite orçamentário.

- **Nível do Risco**: Gravíssimo.

Risco 10: Atraso na emissão Ordem de Serviço, por falta de liberação de intervalos nas operações ferroviárias.

- **Nível do Risco**: Grave.

e) Respostas aos riscos que foram identificados (estratégias para mitigá-los);

Estratégia para mitigar o Risco 1 - A DIF/DNIT está estreitando parceria com a CGMAB/DPP/DNIT, para solucionar as pendências ambientais, com reuniões periódicas. No caso especifico do Contorno Ferroviário de Divinópolis, a DIF/DNIT está monitorando a Prospecção Arqueológica, contratada pela Prefeitura Municipal de Divinópolis, do Estado de Minas Gerais.

Estratégia para mitigar o Risco 2 - O DNIT instituiu o modelo de força tarefa para solucionar este tipo de conflito. No caso específico da obra de Barra Mansa, no Estado do Rio de Janeiro, a equipe já realizou audiência de conciliação, em agosto de 2014, e está prevista nova audiência, para fevereiro de 2015.

Estratégia para mitigar o Risco 3 - Os estudos complementares, habitualmente solicitados pelos órgãos de controle, já constam nos termos de referências elaborados para as novas contratações.

Estratégia para mitigar o Risco 4 - Foi instituída comissão de fiscalização para melhorar a gestão e para orientar os convenentes, tecnicamente, quando da necessidade de revisar o projeto em fase de obra.

Estratégia para mitigar o Risco 5 - A DIF/DNIT auxilia a CGCIT/DIREX/DNIT na pesquisa de mercado para composição dos preços do modal ferroviário.

Estratégia para mitigar o Risco 6 - Foi instituída a Instrução de Serviço da Diretoria Geral nº 08, de 29 de julho de 2014, que estabelece os procedimentos e as condições para formalização de doação de projeto ao DNIT, norma que é atendida pela DIF/DNIT.

Estratégia para mitigar o Risco 7 - A DIF/DNIT realiza reuniões com a ANTT e as concessionárias, para estabelecer procedimentos mais rápidos na aprovação de projeto e autorização de início de obra, inclusive, que essas análises sejam feitas durante a vigência do contrato de projetos, para que a projetista possa adequar as soluções adotadas no projeto às demandas de todos os envolvidos no escopo do mesmo.

Estratégia para mitigar o Risco 8 - Foi solicitado à CGCIT/DIREX/DNIT que no momento da implementação na nova versão do SICRO 3, sejam previstos os preços de insumos e materiais ferroviários, com a finalidade de permitir a elaboração do orçamento da obra de forma mais célere.

Estratégia para mitigar o Risco 9 - São apresentadas as demandas à equipe gestora dos recursos do Ministério dos Transportes, com as explicações sobre o impacto negativo da falta de orçamento nos empreendimentos, para que eles tenham subsídio no pleito apresentado à Casa Civil/PR.

Estratégia para mitigar o Risco 10 - Emitidos ofícios à ANTT e a concessionária de serviço público de transporte ferroviário e realizado acompanhamento do empreendimento *paripassu,* para intermediar, junto aos atores, a ampliação dos intervalos de execução da obra. Realizada a revisão do cronograma de execução física dos empreendimentos, com base nos dados fornecidos pela ANTT e concessionarias que resultam em prorrogações de prazo dos contratos.

f) Atividades de controle relacionadas à DIF;

As principais atividades de controle relacionadas à Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF/DNIT são realizadas por meio dos seguintes sistemas:

- Sistema Integrado de Acompanhamento de Contratos – SIAC;
- Sistema de Projetos e Obras Delegadas – SIPROD;
- Sistema Integrado de Convênios – SICONV;
- Sistema Integrado de Administração e Finanças – SIAFI;
- Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento – SIOP;
- Cadastro de Patrimônio Ferroviário – COPAFER (em desenvolvimento);

Por meio do SIAC, o gestor irá acompanhar o andamento da execução obra, como por exemplo, ter acesso a planilha de medição, motivos de paralisação, notas de empenho emitidas, saldo financeiro a executar, percentual executado, entre outros. Essas informações são importantes, por exemplo, quando se vai elaborar um termo aditivo, em conformidade com o contrato e com a legislação específica.

No SIPROD e no SICONV, é possível o gestor acompanhar o momento e montante dos repasses financeiros aos convenentes, verificar a execução do contrato realizado entre a convenente e a contratada, fiscalizar as notas fiscais emitidas pela contratada da convenente, acompanhar a necessidade de aditamento de prazo aos convênios e, principalmente, fiscalizar a boa e regular aplicação dos recursos públicos repassados pelo DNIT, entre outros.

No tocante ao SIAFI, cumpre destacar que subsidia, com dados, a realização do controle da execução orçamentária, financeira que, posteriormente, resulta em planilhas específicas.

No que concerne ao SIOP, ressalta-se que é realizado monitoramento do Plano Plurianual - PPA, são elaborados os cadastros de ações para Lei Orçamentária Anual - LOA, créditos adicionais e avaliação da execução física e financeira por ação orçamentaria presente na LOA, conforme calendário divulgado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG.

Quanto ao COPAFER, cumpre informar que no sistema serão feitos o cadastro e o controle patrimonial de todos os bens móveis e imóveis operacionais e não operacionais, oriundos da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, transferidos ao DNIT, devendo ser atualizado em função das mutações patrimoniais, como desvinculação/desincorporação, vinculação/incorporação, substituição, transferência, ressarcimento e de transformação. Os bens não operacionais terão suas destinações, vendas ou baixas registradas no sistema para fins de controle. Estima-se que o sistema esteja implantado até o final do exercício de 2015.

Além desses sistemas de controle e acompanhamento dos empreendimentos, a DIF/DNIT conta com reuniões periódicas, entre Diretor e Coordenadores de cada área, e tem como objetivos: estabelecer diretrizes, metas e prioridades da gestão ferroviária, no âmbito do DNIT, e propor soluções para as divergências existentes no que tange à execução de todos os contratos e convênios celebrados por esta Autarquia.

g) Para cada obra ferroviária:

No tocante as informações solicitadas no indicador "g", deste item 2.11, subitens "i" ao "xiii", cumpre informar que constam da Tabela 97 – Obras Ferroviárias. Cabe esclarecer ainda, que no campo custo original das obras (subitem "x") foi adotado o critério de aglutinação dos valores contratados para execução da obra, supervisão e gestão ambiental, trilhos e acessórios de fixação e compensações sociais.

i. UF, BR, trecho e (Código do programa e da ação orçamentária [funcional-programática]);

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

ii. Meta prevista (física e financeira);

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

iii. Execução (física e financeira);

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

iv. Causas que prejudicaram o cumprimento das metas;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

v. Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

vi. Data originalmente prevista para entrega do empreendimento;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

vii. Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

viii. Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

ix. Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

x. Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial);

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

xi. Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

xii. Medidas adotadas com vistas evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

xiii. Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis;

Essa informação consta da Tabela 97 – Obras Ferroviárias.

Tabela 97 - Obras Ferroviárias

Objeto: Contorno Ferroviário de Araraquara/SP - Empreendimento Concluído			
UF:SP			
Trecho: Pres. Vargas-Campinas e Colômbia-Araraquara.			
EF: 364-465			
Funcional-Programática: 26783 2072.1D69.3402 (Não previsto na LOA 2014)			
Meta	**Física (%)**	**Financeira (R$)**	**Observação**
Prevista	Contorno de 2%, do Pátio de 15% e do Viaduto Judicial de 100%	23.276.036,00	O empreendimento foi dividido em contorno, pátio e viaduto judicial para melhor gerenciamento.
Executada	Contorno de 2%, do Pátio de 15% e do Viaduto Judicial de 100%	14.307.967,00	A execução orçamentaria-financeira, em 2014, foi com recursos provenientes de restos a pagar.
Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Revisão de Projeto em fase de obra entregue em atraso pela construtora, que também atrasou com apresentação de correções e adequações solicitadas. Além disso, exigiu análise e aprovação pelo exíguo corpo técnico do DNIT no momento da revisão que atrasou o cronograma das obras.			
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: Foi contratada empresa de consultoria especializada para otimizar o processo de análise e retomar o empreendimento o mais breve possível. Foi realizado concurso público para incrementar o quadro de servidores no final de 2013 iniciou a posse e nomeação dos servidores. Foi solicitado cursos de capacitação específicos para o modal ferroviário, para preparar os técnicos na análise das especificidades das obras ferroviárias.			
Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 04/03/2010			
Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: 27/10/2014			
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: DNIT/DIF promoveu diversas reuniões, seja *in loco* ou na sede, com a participação dos diversos atores envolvidos com o empreendimento, visando maior agilidade na solução de entraves, como o tempo demandado para a apresentação da revisão de projetos em fase de obras e as solicitadas adequações.			
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Como o principal motivo pelo atraso da obra se remete a necessidade de revisão de projeto em fase de obra, foi aberto processo administrativo para verificar responsabilidade pela elaboração e aprovação do projeto executivo.			
Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 87.933.891,94 (Valor a PI)			
Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: R$ 135.495.256,41(Valor PI+R)			
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: A fiscalização não detectou erro ou má fé por parte da contratada. Caso isso seja verificado pode-se acionar o seguro-garantia, bem como os atos administrativos necessários para penalização da empresa. As revisões de projeto em fase de obra que se fizeram necessárias visaram justamente evitar dano ao Erário, bem como desequilíbrio financeiro no contrato. Essas revisões tiveram rigoroso processo de análise até suas respectivas aprovações.			
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Foi aberto processo administrativo para apuração de responsabilidade da projetista.			

Objeto: Execução das obras de adequação da linha férrea e do Pátio Anísio Brás em Barra Mansa/RJ.
UF :RJ
Trecho: Rio de Janeiro - São Paulo
EF: 222
Funcional-Programática: 26.783 2072.11H1.3281

Meta	Física (km)	Financeira (R$)	Observação
Prevista	1	4.300.000,00	Em 2014, os recursos liquidados foram para pagamento do contrato de supervisão que auxilia o DNIT nos processos de desapropriação e/ou reassentamento das famílias. Cumpre informar que a obra encontra-se paralisada.
Executada	0	2.430.577,00	
Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: As dificuldades no processo de reassentamento estão impactando na retomada da obra. Há falta de acordo entre as partes, os processos de desapropriação e/ou reassentamento foram judicializados, o tempo necessário para se desapropriar agora depende de acordos mediados pelo Ministério Público/AGU/DNIT e Prefeitura de Barra Mansa/RJ.			
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: Foram instituídas forças/tarefa entre DNIT/AGU/MPU e Prefeitura Municipal de Barra Mansa/RJ para buscar solução que atenda às demandas dos afetados pelo reassentamento – marcados mutirões: agosto/2014 e fevereiro/2015. Contratados via Supervisora – assistente social e advogado para auxiliar no processo.			
Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 23/05/2012.			
Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: Previsão a ser definida após finalizar os processos de desapropriação.			
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: O DNIT está em parceria com a Prefeitura pesquisando locais que atendam as demandas da justiça, bem como atualizando os valores a serem indenizados com base nos valores do programa Minha Casa, Minha Vida.			
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não se aplica.			
Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 52.514.343,61 (Valor a PI)			
Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: R$ 81.550.322,67(Valor PI+R)			
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.			
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não é cabível.			

Objeto: Execução das obras de construção do Contorno Ferroviário no Município de Divinópolis/MG.

UF: MG

Trecho: Belo Horizonte — Garça de Minas/MG

EF: 262

Funcional-Programática: 26783.2072.10H8.2589

Meta	Física (km)	Financeira (R$)	Observação
Prevista	2	26.611.000,00	A obra encontra-se paralisada. O recurso sofreu incremento de valor, por emenda parlamentar, de R$ 20.611.000,00.
Executada	0	0	
Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: A obra não iniciou devido à falta de licença ambiental de instalação e pendências nos processos de desapropriação.			
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: O DNIT está trabalhando para que seja cumprida a condicionante exigida pelo IPHAN. O IPHAN já renovou a portaria para a prospecção arqueológica e a empresa contratada pela Prefeitura está realizando os trabalhos, com 60% de execução física.			
Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 16/06/2013			
Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: Previsão a ser definida após finalizar os processos de obtenção da Licença.			
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Os processos de desapropriação foram todos formalizados por intermédio da Superintendência Regional do DNIT, no Estado de Minas Gerais. O DNIT está acompanhando a Prefeitura no contrato de realização da prospecção arqueológica, para que seja cumprida a			

condicionante exigida pelo IPHAN. O IPHAN já renovou a portaria para a prospecção arqueológica e a arqueóloga está esperando a diminuição das chuvas para reiniciar os trabalhos.
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não se aplica.
Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 89.984.307,84.
Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: R$ 89.984.307,84.
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.

Objeto: Execução das Obras de Construção de Intervenções para a eliminação dos conflitos rodoferroviários no Município de Juiz de Fora/MG.			
UF: MG			
Trecho: Belo Horizonte - Juiz de Fora - Barra do Piraí.			
EF: 40			
Funcional-Programática: 26783.2072.14TL.2762			
Meta	**Física (%)**	**Financeira (R$)**	**Observação**
Prevista	9	5.800.000,00	Este empreendimento conta com RAP, de R$ 31.494.653,00, e execução física acumulada de, aproximadamente, 20%.
Executada	5	5.000.000,00	
Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Houve alteração de projetos nas pontes, em execução e dificuldades administrativas do convenente na apresentação dos relatórios de execução parciais, exigidos pelo SICONV, que atrasou o repasse financeiro. Além da indisponibilidade de recursos financeiros da SPO/MT, que provocou divisão das parcelas que estavam previstas no cronograma original.			
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: Foi notificada a Prefeitura sobre a necessidade de aprovação prévia do DNIT para qualquer alteração no projeto original aprovado. Foi instituída comissão de fiscalização para melhorar a gestão e acompanhamento do convênio.			
Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 04/03/2014			
Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: 02/02/2016			
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Foi apresentado pleito para a inclusão do empreendimento no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, para minimizar a dificuldade de recurso orçamentário e financeiro.			
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não cabe.			
Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 78.617.888,32.			
Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: R$ 81.252.250,76.			
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Notificação da Prefeitura, exigência da apresentação do projeto alterado, celebrado aditivo e acompanhamento intensificado no convênio pelos fiscais.			
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não cabe.			

Objeto: Execução das obras de construção do Contorno Ferroviário no Município de Três Lagoas/MS – Empreendimento Concluído.			
UF: MS			
Trecho: Corumbá - Bauru - Mairinque – Santos.			
EF: 265			
Funcional-Programática: 26.783 2072.10HE.0054			
Meta	**Física**	**Financeira (R$)**	**Observação**
Prevista	1 km	500.000,00	Empreendimento conta com Restos a Pagar, de R$ 8.147.570,00.

Executada	100%	0,00	

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas:
Atrasos da convenente:

- Na elaboração e envio da Revisão de Projeto em Fase de obras;

- Na emissão da ordem de reinício para empresa executora, que ocorreu em agosto de 2014.

- Demora na manifestação de órgãos de controle sobre fiscalização concluída em julho/2011 – Acordão do TCU emitido em maio/2014.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis:
Maior cuidado na aprovação de projetos elaborados em convênios com o DNIT, evitando-se futuras revisões, incorporação aos Termos de Referência, dos estudos complementares habitualmente exigidos pelos órgãos de controle.

Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 16/12/2010.

Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: 18/04/2015 (Empreendimento concluído em 16/12/2014).

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Não cabe.

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não cabe.

Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 43.929.361,40. O primeiro termo aditivo reduziu o valor do convênio para 37.468.019,15 devido a ajustes no BDI.

Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: R$ 41.697.788,57.

Medidas adotadas com vistas evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: O aumento no valor do convênio a partir do 1º Termo Aditivo de valor foi devido ao reajustamento do valor contratual e duas revisões de projeto, consideradas necessárias.

Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não cabe.

Objeto: Execução dos serviços necessários à construção da Variante Ferroviária de Camaçari/BA.

UF: BA

Trecho: Camaçari - Araújo Lima

EF: 431

Funcional-Programática: 26.783.2072.10HE.5275

Meta	Física (km)	Financeira (R$)	Observação
Prevista	4	26.817.793,00	A obra encontra-se paralisada. Recurso repassado para Universidade Estadual da Bahia – UNEB, para execução de condicionantes socioambientais da Comunidade Quilombola – Pitanga dos Palmares, no valor de R$12.000.000,00 e R$ 793.667,60, pagos para empresa supervisora com o objetivo de realizar pesquisa de jazida.
Executada	0	12.793.667,60	

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas:
Dificuldade operacional da Universidade Estadual da Bahia na mobilização de pessoal para elaboração de laudos, para fins de desapropriação. Pesquisa e mapeamento de jazidas solicitada pelo Tribunal de Contas da União - TCU. O DNIT aguarda manifestação do TCU sobre a pesquisa já realizada.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: O DNIT/DPP/CDR avocara aos trabalhos da desapropriação, e será retirado do plano de trabalho firmado esta meta e a previsão de repasse.

Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 14/05/2012

Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: Nova licitação a ser realizada em 2015.

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: O DNIT só iniciará o empreendimento com 100% dos laudos de desapropriação concluídos, conforme orientação do TCU.

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não aplicável.

Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 109.131.929,17

Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: Tendo em vista nova licitação, o valor do empreendimento sofrerá ajustes.

Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não aplicável.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não aplicável.

Objeto: Execução dos serviços de implantação do contorno ferroviário no município de São Francisco do Sul/SC
UF: SC
Trecho: Mafra - São Francisco do Sul
EF: 485
Funcional-Programática: 26.783.2072.1276.4651

Meta	Física (km)	Financeira (R$)
Prevista	1	9.646.207,00
Executada	0	0

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: No decorrer da execução do empreendimento, houve uma reunião do Grupo Gestor do PAC, na qual ficou definido que DNIT deveria alterar o projeto e incluir o acesso ao Porto, o que aumentou o escopo e com isso o custo e o prazo.
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: - Rescindir os contratos de execução, supervisão e gestão ambiental. - Elaborar termo de referência e edital de licitação do remanescente e projeto executivo, na modalidade RDC integrado.
Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 30/11/2008.
Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: Nova data a ser definida após concluir o processo licitatório.
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Não se aplica, pois os contratos ligados ao empreendimento estão em vias de rescisão.
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não é cabível.
Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 25.170.718,90.
Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: No contrato em tela não houve aditivos de valor. A obra será licitada em RDC e o orçamento é sigiloso.
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não é cabível.

Objeto: Execução, sob o regime de empreitada por preço unitário, dos serviços necessários à realização das obras do contorno ferroviário de Joinville/SC.
UF: SC
Trecho: Mafra - São Francisco do Sul
EF: 485
Funcional-Programática: 26.783.2072.1K24.4546

Meta	Física (km)	Financeira (R$)
Prevista	1	12.000.000,00
Executada	0	0

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Deficiências no projeto executivo que foi doado ao DNIT pela Prefeitura Municipal de Joinville –SC inviabilizaram a continuidade da obra/contrato. Solução de aterro sobre o solo mole.
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: Está sendo elaborado termo de referência para contratar, por RDC integrado, a elaboração de novo projeto e obra. Quanto à

falha no projeto, a Prefeitura de Joinville/SC, contratante do projeto, foi notificada para adotar as providências necessárias para apuração destas falhas.

Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 17/11/2009.

Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: Nova data a ser definida após concluir o processo licitatório.

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Foi necessário rescindir o contrato em tela. Está em andamento a elaboração de nova licitação, por meio de RDC integrado, para execução de novo projeto e obra.

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Abertura de processo administrativo para apurar responsabilidade.

Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 50.341.336,60.

Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: No contrato em tela, não houve aditivos de valor. A obra será licitada em RDC e o orçamento é sigiloso.

Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Foi realizada a rescisão contratual, com vistas a evitar possíveis danos ao Erário, decorrente de execução de obra com falhas em seu projeto executivo, o que poderia causar graves acidentes aos usuários da via férrea e despesas corretivas.

Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Foi aberto um processo para apuração de responsabilidade da projetista do consórcio VEGA/AZIMUTE, objeto do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira DNIT/TT Nº 011/2002 celebrado entre o DNIT e a Prefeitura Municipal de Joinville/SC.

Objeto: Execução das Obras de Construção de Viaduto para Transposição da Via Férrea, localizada na Praça Itália, no Município de São Carlos/SP.

UF: SP

Trecho: Santa Fé do Sul — Araraquara — Campinas — Santos

EF: 64

Funcional-Programática: 26.783.2072.00DF.13EL

Meta	Física	Financeira	Observação
Prevista	0	0	Obra conveniada – paralisada.
Executada	0	0	

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas:
Dificuldade gerencial da gestão anterior da Prefeitura para obter junto à concessionária de serviços públicos de transporte ferroviário de cargas, América Latina Logística – ALL, liberação de frente de serviço para executar o objeto. Tal situação provocou proposta de alteração do projeto em fase de obra, assunto este contestado e não aprovado pelo DNIT. Isso resultou na decadência de prazo do contrato e necessidade de nova licitação. Dificuldade administrativa da Prefeitura para realizar o levantamento do remanescente da obra.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: O DNIT, à época, promoveu reuniões com a ALL para intermediar o conflito e permitir a liberação de frentes de serviço. Tal liberação ocorreu, intempestivamente, após o encerramento do contrato, que provocou a necessidade de nova licitação.
O DNIT solicitou à Prefeitura apresentação do remanescente para autorizar nova licitação e retomar o empreendimento. Ainda sobre este assunto, o DNIT orientou que a Prefeitura apurasse a responsabilidade da construtora uma vez que, consultada a Procuradoria Federal Especializada, esta opinou que a autarquia não poderia punir a empresa diretamente.

Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 24/02/2013.

Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: 23/02/2015.

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: O cronograma será revisado em decorrência dos fatos acima descritos e em função do resultado de uma nova licitação.

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: O DNIT recomendou à prefeitura de São Carlos/SP que adotasse as medidas legais com vistas a aplicar penalidades junto à empresa contratada, pela forma como foi celebrada a rescisão contratual. Por se tratar de convênio, a PFE/DNIT informou que a concedente não possui instrumento legal para penalizar diretamente a construtora envolvida, cabendo ao DNIT apenas alertar para possíveis ilegalidades do contrato.

Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 10.038.869,47.

Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: O DNIT solicitou esclarecimentos à Prefeitura de São Carlos/SP quanto às inconsistências verificadas na execução da obra, em relação ao Projeto Executivo aprovado. Encontra-se, em análise, os itens que apresentaram inconsistências para apurar possível dano, e em caso positivo, instaurar Tomada de Contas Especial - TCE.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.

Objeto: Construção de Terminal Intermodal no Município de Campo Grande/MS.
UF: MS
Trecho: Corumbá-Bauru-Santos
EF: 265
Funcional-Programática: 26783.0232.5E52.0056

Meta	Física	Financeira	Observação
Prevista	0	0	Obra Conveniada. Cabe ressaltar que já repassado o valor total para o convenente. Execução física acumulada até dezembro de 2014.
Executada	90,00%	0	

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: A principal causa foi a construtora ter entrado em recuperação judicial. A construtora condicionou a retomada da obra: a pagamento de reajuste pela Prefeitura (convenente) e a revisão de projeto. Houve muita discussão para solução desses imbróglios, porém, mesmo após a solução de todas as condicionantes, a construtora não retomou a obra.
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: O DNIT tem atuado com rigor exigindo providências da Prefeitura tanto para apresentação da revisão de projeto como para o pagamento de reajustamento. Recentemente, a Prefeitura fez a rescisão unilateral do contrato da construtora e está providenciando a licitação do remanescente para conclusão do empreendimento. A Prefeitura deverá tomar as providências para penalizar a empresa.
Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 30/06/2007.
Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: 30/09/2015.
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: O DNIT providenciou, por meio de reuniões e outras formas de contato, junto a Prefeitura, ações visando a retomada das obras. Foram realizadas visitas técnicas constantes, *in loco*, para verificação do andamento das obras e decisões que se fizessem necessárias.
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Por se tratar de convênio, à medida que cabe ao DNIT é aprovação ou não de prestação de contas ou abertura de Tomada de Contas Especial - TCE. O DNIT já cientificou a Prefeitura sobre a possibilidade de abertura de TCE, caso a obra não seja retomada. Foi elaborado um novo cronograma que prevê licitação do remanescente e a retomada da obra, com estimativa de conclusão até final de 2015.
Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 20.944.700,00.
Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: R$ 26.666.007,42, considerando os 90,00% de execução física à data base do convênio, o aditivo deverá ser compatível ao remanescente da obra.
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Caso as obras não sejam concluídas no primeiro semestre de 2015, deverá ser instaurada a Tomada de Contas Especial - TCE e apuradas as responsabilidades.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.

Objeto: Construção de Passagem Inferior à Via Férrea, incluindo Desvio Ferroviário, no Município de Paverama/RS – Empreendimento concluído.
UF: RS
Trecho: Fortaleza/CE - Jaguarão/RS
EF: 116
Funcional-Programática: 26.783.0233.1D62.0043

Meta	Física	Financeira (R$)	Observação
Prevista	0	65.000,00	Recurso pleiteado por meio de crédito especial, para cobrir reajuste de contrato e desta forma pagar a medição final.

Executada	100%	0	

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Empreendimento concluído. Em fase de entrega da obra, aguardou-se apenas créditos orçamentários necessários ao pagamento do reajuste contratual.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis: Foi solicitado crédito especial, em 10/04/2014, para permitir o pagamento da medição final com o reajuste necessário.

Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: 19/10/2011.

Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: Em fase de entrega da obra.

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Elaborado crédito adicional tipo especial para complementar o valor a ser pago de reajuste.

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não cabe.

Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial): R$ 2.248.603,89.

Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: R$ 3.062.222,70.

Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não cabe.

Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não cabe.

Objeto: Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - na Região Nordeste. Termos de Compromissos: 164/03, 282/07, 283/07 e 284/07.

UF: PE, CE, PI

Trecho: PI: Eliseu Martins/PI - Divisa PI/PE; CE: Missão Velha/Piquet Carneiro, Piquet Carneiro - Aracoiaba, Aracoiaba - Porto do Pecém; PE: Salgueiro - Belém de Maria, Salgueiro - Trindade, Trindade - Divisa PE-PI.

EF: 232

Funcional-Programática: 26.783.2072.10MK.0020

Meta	Física	Financeira (R$)	Observação
Prevista	527 hectares	4.472.000,00	Valor pago a beneficiários de processos ajuizados pela PFE/DNIT, na Superintendência Regional no Estado do Ceará.
Executada	Conforme os relatórios encaminhados pelos entes federados PE, PI e CE, o percentual físico acumulado executado (com imissão na posse) até dezembro de 2014: PI - 90,62% – 35.454 hectares; CE - 81,73% - 43.035 hectares; PE - 99,82% - 59.382 hectares.	210.483,43	

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas:
Dificuldades operacionais dos convenentes (Governos dos Estados do Piauí, Ceará e Pernambuco) para o ajuizamento das ações de desapropriação. Contestações dos valores das avaliações para fins de desapropriação e/ou indenização de benfeitorias.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com respectivos responsáveis:
Formação de força-tarefa com Procuradores Federais para auxílio no ajuizamento das ações de desapropriação.
Revisão, por parte da Coordenação de Desapropriação/DPP, dos valores calculados para fins de indenização, com a consideração de fatores sociais.

Data originalmente prevista para entrega do empreendimento: Não se aplica.

Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazos: Não se aplica.

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Não se aplica.

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não cabe.

Custo original da obra (previsão conforme orçamento inicial):Não se aplica**.**

Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: Não se aplica.

Medidas adotadas com vistas a evitar danos ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas:

Não cabe.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não cabe.

Objeto: Elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Transposição de via férrea no Município de VOTUPORANGA/SP.			
UF: SP			
Trecho: Santos/SP - Cuiabá/MT			
EF: 364			
Funcional-programática: 26.121.0225.2C00.001			
Meta	**Física (%)**	**Financeira (R$)**	**Observação**
Prevista	100	0	A meta da DIF era processar a última medição, referente à 01/04/2012 a 29/04/2012, contudo foi processada em 07/01/2014.
Executada	99,9	0	
Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Problemas com a aprovação do Projeto pela ALL e análise por parte da CGCIT/DNIT de preços não constantes do SICRO. No entanto, a meta para o exercício de 2014 foi atendida.			
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Não se aplica			
Data originalmente prevista para entrega do projeto: 15/07/2011.			
Data provável de entrega do projeto, após eventuais aditivos de prazo: 29/04/2012.			
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Realizadas tratativas para obter a aprovação do projeto pela ALL; auxiliar a CGCIT/DNIT na pesquisa de preços de itens do modal ferroviário não constantes do SICRO.			
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não se aplica.			
Custo original do Estudo ou Projeto (valor a PI do contrato): R$ 280.686,47.			
Custo provável do Estudo ou Projeto, após eventuais aditivos de valor: Não se aplica.			
Medidas adotadas com vistas evitar danos ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.			
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.			

Objeto: Elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Transposição de via férrea no Município de NOVA ODESSA/SP. Projeto concluído.			
UF: SP			
Trecho: Araraquara/SP- Santos/SP.			
EF: 364			
Funcional-programática: 26.121.0225.2C00.001			
Meta	**Física (%)**	**Financeira (R$)**	**Observação**
Prevista	0	128.972,65	A meta da DIF era processar as duas últimas medições, referentes à 22/11/12 à 24/11/2012 e 25/11/12, contudo, a última medicação foi processada em 02/09/2014.
Executada	0	128.972,65	
Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Essas medições eram para ser processadas em exercícios anteriores, porém, por problemas com a aprovação do projeto pela ALL e atraso na análise por parte da CGCIT/DNIT, de preços não constantes do SICRO, não foi possível processá-las oportunamente. No entanto, a meta para o exercício de 2014 foi atendida.			
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Não se aplica.			
Data originalmente prevista para entrega do projeto: 17/08/2011.			
Data provável de entrega do projeto, após eventuais aditivos de prazo: 02/09/2014			

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Realizadas tratativas para obter a aprovação do projeto pela ALL. Auxiliar a CGCIT/DNIT na pesquisa de preços de itens do modal ferroviário não constantes do SICRO.
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não se aplica.
Custo original do Estudo ou Projeto (valor a PI do contrato): R$ 336.810,11
Custo provável do Estudo ou Projeto, após eventuais aditivos de valor: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas a evitar danos ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.

Objeto: Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Transposição de via férrea no Município de CONCHAS/SP.
UF: SP
Trecho: Corumbá/MS - Santos/SP
EF: 265
Funcional-programática: 26.121.2126.20UC.001

Meta	Física (%)	Financeira (R$)
Prevista	55	219.181,38
Executada	40	159.404,64

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Problemas com a aprovação do projeto pela ALL e análise por parte da CGCIT/DNIT de preços não constantes do SICRO.
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Reiterações de solicitações para que esses atores envolvidos cumpram os compromissos assumidos.
Data originalmente prevista para entrega do projeto: 04/04/2014.
Data provável de entrega do projeto, após eventuais aditivos de prazo: 20/12/2014.
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Realizadas tratativas para obter a aprovação do projeto pela ALL. Auxiliar a CGCIT/DNIT na pesquisa de preços de itens do modal ferroviário não constantes do SICRO.
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não se aplica.
Custo original do Estudo ou Projeto (valor a PI do contrato): R$ 398.511,60.
Custo provável do Estudo ou Projeto, após eventuais aditivos de valor: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas evitar danos ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.

Objeto: Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Transposição de via férrea no Município de MOGI DAS CRUZES/SP.
UF: SP
EF: 105
Funcional-programática: 26.121.2126.20UC.001

Meta	Física (%)	Financeira (R$)
Prevista	40	413.258,96
Executada	20	206.629,48

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Problemas com o levantamento das interferências perante as concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário e análise por parte da CGCIT/DNIT de preços não constantes do SICRO.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: O contrato foi paralisado em 21/03/2014, o qual aguarda pronunciamento formal da concessionária sobre as interferências na via férrea propostas pelo projeto e aguarda análise da CGCIT/DNIT.
Data originalmente prevista para entrega do projeto: 04/2014.
Data provável de entrega do projeto, após eventuais aditivos de prazo: Segundo semestre de 2015.
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Realizadas tratativas para obter a aprovação do projeto pela concessionária. Auxiliar a CGCIT/DNIT na pesquisa de preços de itens do modal ferroviário não constantes do SICRO.
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não se aplica.
Custo original do Estudo ou Projeto (valor a PI do contrato): R$ 1.812.302,86.
Custo provável do Estudo ou Projeto, após eventuais aditivos de valor: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas a evitar danos ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.

Objeto: Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, e Projeto Básico e Executivo para Transposição da Via Férrea no Município de Lençóis Paulista/SP.
UF: SP
Trecho: Rubião Junior – Bauru
EF: 265
Funcional-programática: 26.121.2126.20UC.001

Meta	Física (%)	Financeira (R$)
Prevista	55	1.019.895,49
Executada	55	1.019.895,49

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: A meta foi cumprida, com atraso, no exercício de 2014 para atender os procedimentos de aprovação dos projetos pela ALL/ANTT.
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Disseminar para equipe técnica a necessidade de atendimento da Resolução ANTT nº 2.695 de 13/05/2008 que determina que os projetos devem ser aprovados previamente pelas Concessionárias e ANTT, sendo assim na elaboração dos termos de referência para licitações futuras deverão cumprir o normativo legal.
Data originalmente prevista para entrega da obra: 13/01/2014.
Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazo: 29/12/2014
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: O contrato foi prorrogado por 60 dias, devido a necessidade de efetuar novas sondagens no solo e também foi paralisado para atender os procedimentos de aprovação dos projetos pela ALL/ANTT.
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não se aplica.
Custo original do Estudo ou Projeto (valor a PI do contrato): R$ 1.019.895,49.
Custo provável do Estudo ou Projeto, após eventuais aditivos de valor: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não cabe.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não cabe.

Objeto: Elaboração do Projeto Executivo de Engenharia do Trecho Ferroviário: Crateús - Piquet Carneiro/CE - Projeto em fase de aprovação.
UF: CE
Trecho: Crateús - Piquet Carneiro/CE
EF: 262
Funcional-programática: 26.783.2072.10MK.0020

Meta	Física (%)	Financeira (R$)	Observação

Prevista	0	0	Em relação a meta física, cabe destacar que o projeto foi aprovado (conclusão da análise final do projeto para aprovação e obtenção da Licença Prévia -LP). O mesmo foi entregue e está em análise no Consórcio contratado. No tocante a meta financeira ressalta-se que não se aplica, pois os recursos previstos já foram repassados integralmente, devido a conclusão do projeto, em conformidade com o Plano de Trabalho.
Executada	0	0	

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: A complexidade do projeto implicou em atrasos por parte do Consórcio projetista na entrega dos relatórios parciais de andamento; A indefinição quanto ao empreendedor do trecho, com vistas a obtenção da Licença Prévia (TLSA/DNIT) e atraso na análise do projeto por parte do Consórcio STE/SISCON.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Gestão junto a SEINFRA/CE e CGMAB/DNIT com vista à obtenção da Licença Prévia - LP e cronograma físico assertivo com o Consórcio STE/SISCON para entrega da análise final do projeto.

Data originalmente prevista para entrega do Projeto: 22/12/2004.

Data provável de entrega do Projeto Executivo de Engenharia, após eventuais aditivos de prazo: 30/06/2015

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Questionamento à ANTT quanto ao empreendedor do trecho; gestões junto a SEINFRA/CE e CGMAB/DNIT, com vista à obtenção da Licença Prévia - LP e cronograma físico assertivo com o Consórcio STE/SISCON para entrega da análise final do projeto.

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não cabe.

Custo original do Projeto: Valor R$ 4.992.616,00.

Custo provável do Projeto, após eventuais aditivos de valor: Não se aplica.

Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.

Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.

Objeto: Elaboração de Projeto Executivo de Engenharia para a implantação do trecho Ferroviário Imbituba - Araquari/SC, Lote 01 — Inicia-se a cerca de 1,6km ao sul do Trevo da BR-101 que dá acesso a Imbituba até a margem direita do Rio Tijucas, totalizando aproximadamente 120,6km.

UF: SC

Trecho: Imbituba - Araquari/SC

EF: 140

Funcional-programática: 26.121.2126.20UC.0001

Meta	Física (%)	Financeira (R$)
Prevista	22,82	2.146.012,46
Executada	14,06	1.322.844,37

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: Alguns obstáculos dificultaram o desenvolvimento do projeto. O primeiro deles é a questão da interferência do traçado ferroviário com a Terra Indígena Morro dos Cavalos, em Santa Catarina/SC. Foram realizadas diversas reuniões com a Fundação Nacional do Índio – FUNAI, a fim de buscar a melhor solução que interferisse o mínimo possível na Terra Indígena. A DIF/DNIT vem atendendo a todas solicitações de estudo de alternativas propostas pela FUNAI. Foram realizados ainda, diversos estudos de traçado pela DIF/DNIT e pela projetista do Lote 1, visando atender às solicitações. Contudo, até o momento, não houve uma definição quanto ao assunto por parte da FUNAI. A falta de manifestação formal, por parte da FUNAI, está prejudicando o andamento dos estudos ambientais, necessários para a obtenção do Licença Prévia - LP. No âmbito do licenciamento ambiental, a FUNAI deve se manifestar perante o IBAMA, em relação ao impacto ambiental e sociocultural da atividade ou empreendimento em Terras Indígenas. Assim, a FUNAI emite, ao empreendedor, um Termo de Referência, o qual define os itens que deverão nortear os estudos necessários à avaliação dos impactos sobre as terras e culturas indígenas e contém as orientações gerais sobre os procedimentos junto à FUNAI. Sem esse termo, o licenciamento ambiental não tem como prosseguir. O segundo obstáculo foi a interferência do traçado ferroviário com o traçado do Contorno Rodoviário de Florianópolis/SC. A partir do conhecimento, por parte da DIF/DNIT, foram realizados estudos de análise do conflito entre a ferrovia e a rodovia, os quais implicaram em atrasos no cronograma de execução do projeto básico do Lote 1. O Ministério dos Transportes determinou que a prioridade entre os dois projetos (ferroviário e rodoviário) é do Contorno Rodoviário de Florianópolis/SC. Desta forma, o traçado da Ferrovia Litorânea Sul deve se adequar ao traçado rodoviário. A partir desta definição, a fiscalização, sempre dentro dos limites da lei, procura definir a melhor solução para continuar com o andamento do Contrato DIF nº 803/2009.
Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Contorno Rodoviário: A fiscalização buscou todos os meios possíveis e legais e obteve êxito para o prosseguimento da elaboração do projeto básico do Lote 1, visto que, com a definição do Ministério dos Transportes em manter o traçado do Contorno Rodoviário de Florianópolis/SC, é necessário o estudo e, consequentemente, a elaboração de um novo projeto básico de 35 km do traçado ferroviário, onde havia o conflito entre o projeto da ferrovia litorânea e o do contorno rodoviário de Florianópolis/SC. FUNAI: A DIF solicitou ao Ministério dos Transportes e a Casa Civil que interviessem junto à FUNAI, para que a Fundação se manifeste para solucionar o entrave com a Terra Indígena Morro dos Cavalos, posto que, sem a aprovação desta Fundação, não é possível obter a Licença Prévia - LP do projeto executivo, haja visto que sem LP não é permitido a aprovação projeto básico. A aprovação do projeto é necessária para a emissão da Declaração de Utilidade Pública – DUP. A não emissão da DUP traz risco para uma possível alteração no traçado, pois esta seria o melhor instrumento para impedir o avanço dos municípios em direção ao traçado.
Data originalmente prevista para entrega da obra: 05/12/2011.
Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazo: 21/10/2015.
Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: FUNAI: Foram encaminhadas notas técnicas e pareceres à FUNAI, ao Ministério dos Transportes e à Casa Civil, as quais solicitavam agilidade no processo de obtenção da licença e justificavam a inviabilidade de alternativa de traçado proposta pela FUNAI. Conflito com o Contorno Rodoviário de Florianópolis: após análises e estudos, verificou-se a necessidade de um aditivo de valor para a execução de um novo projeto básico referente aos 35 km de ferrovia em conflito.
Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não cabe.
Custo original do projeto (valor do contrato): R$ 9.048.934,52
Custo provável do projeto, após eventuais aditivos de valor: R$ 9.608.108,49. Aumento referente ao reajustamento.
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não cabe.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não cabe.

Objeto: Elaboração de Projeto Executivo de Engenharia para a implantação do trecho Ferroviário Imbituba - Araquari/SC, LOTE 02 - Inicia-se na margem direita do Rio Tijucas e estende-se até a junção com a linha férrea da América Latina Logística — ALL, que liga Mafra ao Porto de São Francisco ao Município de Araquari/SC.26.
UF: SC
Trecho: Imbituba - Araquari/SC
EF: 140
Funcional-programática: 26.121.2126.20UC.0001

Meta	Física (%)	Financeira (R$)
Prevista	27,06	2.316.098,64
Executada	0	0

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: O projeto básico do Lote 2 já foi entregue pela projetista e já foi analisado pela DIF/DNIT. Porém, sem a Licença Prévia – LP do empreendimento, o DNIT não pode aprovar o projeto básico e não pode iniciar a execução do projeto executivo. No momento, a FUNAI (uma vez que parte do traçado ferroviário passa pela Terra Indígena Morro dos Cavalos) deve se manifestar quanto ao termo de referência, para dar prosseguimento ao licenciamento ambiental. Foram realizadas diversas reuniões com a FUNAI, a fim de buscar a melhor solução que interferisse o mínimo possível na Terra Indígena. A DIF/DNIT vem atendendo a todas solicitações de estudo de alternativas propostas pela FUNAI. Diferentes estudos de traçado já foram realizados por esta Diretoria e pela projetista do Lote 2, visando atender às solicitações. Contudo, até o momento, não houve uma definição quanto ao assunto por parte da FUNAI. A falta de manifestação formal, por parte da FUNAI, está prejudicando o andamento dos estudos ambientais necessários para a obtenção da LP. No âmbito do licenciamento ambiental, a FUNAI deve se manifestar perante o IBAMA, em relação ao impacto ambiental e sociocultural da atividade ou empreendimento em Terras Indígenas. Assim, a FUNAI emite, ao empreendedor, um termo de referência, o qual define os itens que deverão nortear os estudos necessários à avaliação dos impactos sobre as terras e culturas indígenas, contendo ainda as orientações gerais sobre os procedimentos junto à FUNAI. Sem esse termo, o licenciamento ambiental não tem como prosseguir.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: A DIF/DNIT encaminhará notas técnicas e pareceres à FUNAI, ao Ministério dos Transportes e à Casa Civil, as quais solicitavam agilidade no processo de obtenção da licença e justificam a inviabilidade de alternativa de traçado proposta pela FUNAI.

Data originalmente prevista para entrega do projeto: 21/12/2009.

Data provável de entrega da obra, após eventuais aditivos de prazo: Entrega condicionada à emissão da Licença Prévia.

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Foram encaminhadas notas técnicas e pareceres à FUNAI, Ministérios dos Transportes e Casa Civil, as quais solicitavam agilidade no processo de obtenção da licença e justificavam a inviabilidade de alternativa de traçado proposta pela FUNAI.

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não cabe.

Custo original da obra (valor do contrato): R$ 8.559.122,84

Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: não se aplica, contrato paralisado.

Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não cabe.

Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não cabe.

Objeto: Execução das obras relativas ao plano de recuperação de áreas degradadas na malha ferroviária (PRAD)

UF: SP

Trecho: Bauru - Garça Km 380

EF: 364

Funcional-programática: 26783.2072.14MM.0001

Meta	Física (%)	Financeira (R$)
Prevista	100	734.332,12
Executada	85,56	627.969,62

Causas que prejudicaram o cumprimento das metas: A falta de chuvas aliada às queimadas está atrapalhando a germinação das mudas e desta forma o processo de recuperação ambiental, por tudo isso o cronograma está com atraso.

Providências que serão adotadas para corrigir os problemas identificados, com os respectivos responsáveis: Foi solicitada à empresa, contratada, a apresentação de um plano de contingência para a correção das inconformidades existentes nos serviços executados e desta forma mitigar a falta de chuvas e queimadas.

Data originalmente prevista para entrega do serviço: 08/03/2016

Data provável de entrega do serviço, após eventuais aditivos de prazo: Não se aplica.

Medidas adotadas com vistas a evitar o descumprimento do cronograma original: Não se aplica

Medidas adotadas com vistas a penalizar os responsáveis pelo descumprimento do cronograma original, caso cabíveis: Não se aplica.

Custo original da obra (valor do contrato): R$ 734.332,14.
Custo provável da obra, após eventuais aditivos de valor: R$ 781.436,03 (PI + R).
Medidas adotadas com vistas a evitar dano ao Erário decorrente de aumentos de custos originados por erros ou má-fé das contratadas: Não se aplica.
Medidas adotadas com vistas à penalização dos responsáveis por aumentos de custos, caso cabíveis: Não se aplica.

Fonte: DIF/DNIT

h) Metas de regularização dos bens móveis e imóveis recebidos da RFFSA e percentual de cumprimento dessas metas;

Antes de informar as metas de regularização dos bens móveis e imóveis, recebidos da RFFSA, seguem, abaixo, alguns esclarecimentos sobre como é realizada a gestão de ativos ferroviários, na Administração Pública Federal, identificando os atores envolvidos e as atividades realizadas pelo DNIT, quando da posse de bens operacionais e não-operacionais.

- **Bens Operacionais:**

As atividades desenvolvidas para a gestão do ativo ferroviário operacional são realizadas em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, conforme prescreve a Lei nº. 10.233/2001. Para esta gestão compartilhada, o DNIT e ANTT firmaram um Termo de Cooperação Técnica e estabeleceram as rotinas que regulamentam a atuação das concessionárias, ANTT e DNIT, em cada atividade apresentada abaixo:

- ✓ Desincorporação de bem imóvel/móvel;
- ✓ Incorporação de bem imóvel/móvel,
- ✓ Substituição de bem móvel;
- ✓ Ressarcimento de bens arrendados;
- ✓ Transferência de bens arrendados;
- ✓ Modificação de bens móveis arrendados;
- ✓ Retificação de imóvel lindeiro, e
- ✓ Ação de usucapião.

- **Bens Não-operacionais:**

O DNIT recebeu, da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, inúmeros bens móveis não-operacionais, tais como: vagões, locomotivas, carros de passageiros, máquinas de oficina, sucata ferrosa, veículos rodoviários, almoxarifados, móveis e utensílios, a maioria na condição de sucata, inservível às atividades desta Autarquia.

Por outro lado, a Secretaria de Patrimônio da União – SPU tem transferido, ao DNIT, inúmeras edificações não-operacionais, tais como: estações ferroviárias, armazéns e casas, que se encontram erguidas em terrenos operacionais pertencentes a este Departamento.

No tocante aos bens móveis e imóveis não operacionais e inservíveis ao DNIT, salienta-se que esses estão sendo destinados a outros órgãos/entidades e alienados, por meio das seguintes atividades:

- ✓ Cessão de bem imóvel/móvel;
- ✓ Doação de bem imóvel/móvel;
- ✓ Alienação de bem móvel (leilão).

Quanto às metas de regularização dos bens móveis e imóveis recebidos da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, cumpre destacar o que se segue.

Meta 1: Concluir 100% dos processos abertos em 2014, referentes à vinculação de bens móveis/imóveis, desvinculação móveis/imóveis, substituição de material rodante e ressarcimento de bens móveis, todos operacionais, a saber:

- ✓ Vinculação imóveis/móveis – 9 processos – 23 bens vinculados;
- ✓ Desvinculação imóveis/móveis – 24 processos – 188 bens desvinculados;
- ✓ Substituição de material rodante – 5 processos – 844 bens substituídos;
- ✓ Ressarcimento de bens móveis – 5 processos – 95 bens ressarcidos.

Percentual de cumprimento da Meta 1: 100%.

Meta 2: Atender 100% processos abertos em 2014, referentes às retificações de imóveis lindeiros a ferrovia e às ações judiciais de usucapião.

Percentual de cumprimento da Meta 2: aproximadamente, 70% cumprido, com um número aproximado de 80 demandas atendidas, conforme os dados levantados pelas Superintendências Regionais/DNIT.

Meta 3: Concluir 100% dos processos abertos no ano de 2014, referentes a bens não-operacionais.

Percentual de cumprimento da Meta 3: 65%. No ano de 2014, foram concluídos 109 processos de cessão e doação de bens móveis e imóveis não-operacionais, que culminaram com a cessão de 288 bens imóveis, cessão de 46 bens móveis e doação de 756 bens móveis.

Meta 4: Alienar dois lotes de sucatas, sendo um de 97 vagões/carros de passageiros e, outro, de 75 vagões.

Percentual de cumprimento da Meta 4: 0%.

i) Causas do não cumprimento das metas;

No tocante às causas de não cumprimentos das metas elencadas no indicador "h", deste item 2.11 – Gestão Ferroviária, ressaltam-se as seguintes:

Meta 1

- Conforme mencionado anteriormente, essa meta foi 100% cumprida.

Meta 2

- Falta de unidades ferroviárias para atendimento às demandas ferroviárias;
- Falta de suporte técnico para atendimento às demandas ferroviárias, uma vez que as demandas rodoviárias já ocupam todo o corpo técnico disponível, na maioria das Superintendências Regionais/DNIT, exceto nas SR's dos estados de SP, MG, PR, SC e RS;
- Difícil acesso aos arquivos documentais da extinta RFFSA.

Meta 3

- Insuficiência de mão de obra para atender o grande volume de demandas.

Meta 4

- Insucesso no leilão, realizado em setembro de 2014, que em razão da queda do valor da sucata ferrosa, influenciada pela do minério de ferro, proporcionou uma oferta inferior à avaliação, pela comissão técnica competente, dos 1.748 itens de bens (sucatas) armazenados nos estados de SP, RJ, MG, PE e CE.

j) Soluções a serem implantadas para evitar que o desempenho da Diretoria seja prejudicado no futuro;

Dentre as soluções a serem implantadas para evitar que o desempenho da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF/DNIT seja comprometido/prejudicado no futuro, destacam-se as seguintes:

- ✓ Elaboração, pela Procuradoria Federal Especializada-PFE/DNIT, de parecer referencial a ser utilizado nos processos de cessão de uso de bens ferroviários;
- ✓ Fortalecimento da estrutura operacional a serviço da DIF, com a possível transformação dos Escritórios de Inventariança da Ex-RFFSA em unidades vinculadas a esta Diretoria;
- ✓ Entendimentos com os órgãos de controle, a fim de agilizar os processos de desfazimento de bens ferroviários inservíveis;
- ✓ Conclusão e aprovação das "Instruções de Serviço Ferroviárias – ISF", para a elaboração de Projetos de Infraestrutura Ferroviária;
- ✓ Conclusão e aprovação dos "Procedimentos para Inspeção de Materiais – PIM", para auxiliar o DNIT na compra e recebimento de materiais para implantação da infraestrutura ferroviária;
- ✓ Utilização de ferramenta – *software* - para controlar e acompanhar o avanço físico dos projetos e obras ferroviárias, com o objetivo de auxiliar e antecipar a tomada de decisão e as providências necessárias para sanar os possíveis problemas identificados, no decorrer dos contratos;
- ✓ Viabilizar cursos e treinamentos específicos na área de infraestrutura ferroviária e de gestão de contratos e convênios, para manter os servidores da DIF/DNIT e fiscais de obras e projetos atualizados e preparados para exercer uma fiscalização eficiente dos contratos.

k) Outros indicadores elaborados pelo DNIT, caso em que deve ser apresentada, no Relatório de Gestão, sua descrição.

Não há conteúdo a ser declarado no exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado. Contudo, constam das fls. 34-41 os indicadores estratégicos do DNIT.

3. TERCEIRIZAÇÃO

3.1. Execução do cronograma definido para a substituição de trabalhadores terceirizados irregulares

3.2. Desoneração da folha de pagamento propiciada pelo art.7º da lei 12.546/2011 e pelo art.2º do decreto 7.828/2012

3.1. Informações sobre a situação da execução do cronograma definido para substituição de trabalhadores terceirizados irregulares (Acórdãos TCU – Plenário 1520/2006, 2681/2011 e 2081/2012)

Preliminarmente, cumpre esclarecer que a dispensa em tela, decorre de obrigação firmada por meio da Portaria Interministerial MP/CGU nº 494, de 18/12/2006, a qual dispõe em seu art. 1º que:

> "Os atos de nomeação de candidatos aprovados em concurso, cuja autorização do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão tenha como fundamento o cumprimento do Termo de Conciliação Judicial- TCJ firmado entre a União e o Ministério Público do Trabalho, serão precedidos de publicação, no DOU, da relação de terceirizados que serão dispensados em função dos provimentos dos cargos autorizados".

Assim, tendo em vista a publicação da Portaria nº 258, de 12/7/2013, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, publicada no Diário Oficial da União – DOU, de 15/7/2013, que autorizou o provimento de 1.051 cargos efetivos, para o quadro do DNIT, por meio de candidatos aprovados no concurso público, regido pelo Edital/ESAF nº 66/2012. Para atendimento à aludida obrigação, foi editada a Portaria/DG/DNIT nº 1.064/2013, publicada no DOU, de 6/11/2013, contendo a relação dos 665 terceirizados a serem dispensados pelo DNIT, no prazo máximo de 360 dias, subsequentes à publicação da Portaria/DG/DNIT, por ocasião da nomeação dos já citados 1.051 candidatos.

Ressalta-se que dos 665 terceirizados, 238 trabalhadores (Anexo I da Portaria nº 1.064/2013) foram dispensados na ocasião da publicação da Portaria, e 427 trabalhadores (Anexo II da Portaria nº 1.064/2013) deveriam ser desligados dos respectivos contratos ao término do prazo de 360 dias estipulados, que se exauriu em 30/10/2014. Esse desligamento por etapas, tem como objetivo não produzir descontinuidades nas atividades prestadas pelo DNIT, tendo em vista não apenas o tempo necessário à transmissão de conhecimentos aos servidores egressos do certame, mas, sobretudo, pela elevada rotatividade de servidores do quadro de pessoal efetivo desta entidade.

No tocante ao quantitativo de 665 dispensas, cumpre salientar que o mesmo fora dimensionado pela Secretaria de Gestão Pública do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – SEGEP/MPOG, diante do insuficiente número de candidatos aprovados no concurso público, realizado em 2012, não apenas para se proceder a substituição do total de 1.075 terceirizados irregulares, levantados ao tempo da autorização para a realização do certame, como também para a recomposição do quadro de pessoal efetivo da Autarquia, em virtude de aposentadorias, exonerações e vacâncias de todas as espécies, ocorridas no DNIT.

Assim, o dimensionamento do quantitativo de desligamento de terceirizados decorreu da constatação de que mesmo que fosse autorizada a nomeação para os 1.200 cargos previstos no edital, somada à permissão legislativa de nomeação adicional de 50% das vagas previstas também no edital, por restrição imposta pelo limitado número de candidatos aprovados para as vagas oferecidas entre as unidades administrativas situadas em localidades específicas do país. Ainda, diante da obrigação do edital de provimento inicial, exclusivamente, na respectiva unidade em que se deu a concorrência ao cargo, só foi possível autorizar a nomeação para 1.051 dos cargos oferecidos, bem aquém do total de vagas possíveis (1.200 vagas previstas em edital + 600 vagas decorrentes de nomeações adicionais).

Contudo, o quadro de restrição de força de trabalho citado acima é acentuado, a cada dia, pela elevada rotatividade de servidores efetivos do quadro do DNIT. Apenas para cargo de Técnico Administrativo – TA, até o final do exercício de 2014, já foram realizadas, aproximadamente, 250 nomeações para as 149 vagas autorizadas, pela Portaria MP nº 258/2013, o que evidência que em pouco mais de um

ano de validade do concurso público vigente, aproximadamente, 100 candidatos aprovados para o cargo, ou desistiram de tomar posse, ou já tiveram sua exoneração/vacância publicada.

A alta rotatividade de servidores no quadro de Técnicos Administrativos do DNIT, torna-se representativa ao constatar-se que grande parte dos postos de trabalho terceirizados, considerados irregulares desempenham atividades administrativas de nível intermediário nesta Autarquia.

Além disso, destaca-se que, atualmente, dos 1.051 provimentos autorizados, pouco mais de 900 cargos encontram-se efetivamente providos, número que fatalmente só tende a decair até o término da validade do certame, tendo em vista que muitas das localidades nas quais foram destinadas vagas para o concurso público, encontram-se sem excedente de candidatos aprovados aptos a novas nomeações.

Diante de todas essas limitações, se faz prudente que o prazo final de desligamento do quantitativo remanescente de terceirizados, identificado no Anexo II, da Portaria DG/DNIT nº 1.064/2013, seja prorrogado para a data do término da validade do concurso vigente, ou seja, 22 de maio de 2015, de forma a não comprometer a continuidade e a qualidade dos serviços desenvolvidos pelo DNIT.

Quanto às medidas já levadas a cabo por esta Autarquia, no sentido de superar a necessidade de utilização de força de trabalho terceirizada, em complementação ao insuficiente quadro de servidores, em efetivo exercício no DNIT, ressalta-se que foi encaminhado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, no primeiro semestre de 2014, um pedido de nomeação excepcional para 124 cargos vagos da Autarquia, a serem providos pelo excedente de aprovados do concurso público de 2012, e um pedido de novo concurso público para o provimento de mais 1.131 cargos efetivos, a ser realizado no ano de 2015, ao término da validade do certame em vigor.

Cumpre esclarecer que o somatório das vagas destinadas aos pedidos citados acima representa o total de cargos vagos do quadro efetivo do DNIT, ao tempo da elaboração das propostas encaminhadas, e que o quantitativo de 124 cargos, objeto do pedido de nomeação excepcional, representa o número máximo de excedentes de candidatos aprovados no concurso de 2012, que poderiam ser utilizados para preencher os cargos vagos que constavam no sistema de pessoal do DNIT, na época da elaboração da matéria.

Diante do encadeamento das ações implementadas pelo DNIT, e com o objetivo de dirimir a irregularidade em questão, também foi encaminhado ao MPOG, proposta de Termo de Ajustamento de Conduta, a ser firmado pela Autarquia perante o Ministério Público do Trabalho - MPT, contendo os prazos de dispensas de terceirizados e as ações a serem implementadas para a completa solução da contingência de força de trabalho, que acomete o quadro de servidores efetivos do DNIT.

Quanto à mencionada proposta de TAC, destaca-se que, atualmente, encontra-se na Procuradoria Federal Especializada/PFE/DNIT, com o objetivo de retornar ao MPT, para análise e apreciação do cronograma proposto, transcrito abaixo, e, caso aprovado, posterior celebração do Termo.

> "CLÁUSULA QUINTA – Substituir todos os trabalhadores terceirizados, irregularmente contratados para o exercício de atividade ligadas à área-fim, por servidores efetivos, contratados mediante prévia aprovação em concurso público, sob as condições e quantitativos cumulativos estipulados a seguir:
>
> 665 terceirizados até o termino da validade do concurso público regido pelo Edital ESAF nº 66, de 05 de novembro de 2012;
>
> 870 terceirizados para o provimento das vagas do concurso público de 2015;

> 972 terceirizados até 90 (noventa) dias após a primeira nomeação dos servidores egressos do concurso público de 2015; e
>
> Todos os terceirizados ainda remanescentes até 180 (cento e oitenta) dias após a primeira nomeação dos servidores egressos do concurso público de 2015."

Faz-se oportuno mencionar que a redução paliativa da contratação de postos de trabalho, considerados em desacordo com o Decreto nº 2.271/1997, a saber, Auxiliar Administrativo e Assistente Administrativo, também vem acontecendo nos últimos contratos efetuados no âmbito desta Autarquia. Do contrato de terceirização do serviço de apoio administrativo, Contrato nº 512/2013, ao contrato imediatamente antecessor, Contrato nº 620/2011, observa-se o decréscimo de 60 postos irregulares, caindo de 410 para 350, o total de postos contratados para o exercício das duas funções citadas acima.

Paralelamente a isso, como medida complementar no sentido de possibilitar o aumento do número de cargos do quadro de pessoal efetivo do DNIT, destinado ao desempenho de atividades de natureza administrativa da entidade, esta Autarquia encaminhou ao MPOG, proposta de alteração do dispositivo da Lei nº 11.171/2005, que atualmente veta a possibilidade da transformação de cargos da área administrativo do Plano Especial de Cargos do DNIT – PEC/DNIT, em cargos desta mesma área do plano de carreiras próprios da Autarquia.

Observa-se que o quadro de pessoal efetivo em exercício nesta Entidade, compõe-se dos servidores integrantes das carreiras próprias do DNIT, ocupantes dos cargos de Técnico Administrativo, Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes, Analista Administrativo e Analista em Infraestrutura de Transportes e dos ocupantes de cargos efetivos do Plano Especial de Cargos do DNIT – PEC/DNIT, instituídos pela dita Lei nº 11.171/2005.

Contudo, previu-se, no art. 4º desta Lei, que a partir da data da sua publicação, os cargos vagos ou que vierem a vagar, de nível auxiliar do PEC/DNIT, seriam extintos, ao passo que os cargos de nível superior e intermediário do mesmo plano seriam transformados em cargos da carreira de Infraestrutura de Transportes, de nível superior, e da carreira de Suporte à Infraestrutura de Transportes, de nível intermediário, do DNIT:

> "Art. 4o Os cargos de nível superior e intermediário do Quadro de Pessoal do DNIT referidos no art. 3o desta Lei que estejam vagos na data da publicação desta Lei e os que vierem a vagar serão transformados em cargos da carreira de Infraestrutura de Transportes, de nível superior, e da carreira de Suporte à Infraestrutura de Transportes, de nível intermediário, do Quadro de Pessoal do DNIT.
>
> Parágrafo único. Ficam extintos os cargos de nível auxiliar do Quadro de Pessoal do DNIT referidos no art. 3º desta Lei que estiverem vagos na data da publicação desta Lei ou que vierem a vagar".

De tal modo, ressalta-se que as vagas de Agente Administrativo, cargo de nível intermediário do PEC/DNIT, só podem ser transformadas para os cargos da carreira de Suporte à Infraestrutura de Transportes do DNIT, do qual não faz parte o cargo de Técnico Administrativo, o que, a cada vacância ou aposentadoria, só agrava o *déficit* de servidores efetivos no exercício das atividades de natureza administrativa no DNIT.

Ainda consoante à evidente contingência de pessoal efetivo, voltado ao desempenho de atividades administrativas, foi encaminhado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, proposta de alteração do dispositivo legal transcrito acima, de forma a possibilitar que os cargos vagos do PEC/DNIT possam ser transformados em cargos das carreiras administrativas da Autarquia.

Contudo, essa proposição foi incluída no Projeto de Lei nº 6.244/2013, o qual encontra-se em tramitação no Congresso Nacional, desde 2/9/2013.

Portanto, ante o exposto acima, frisa-se que, apesar de sofrer com o restrito quadro de servidores efetivos destinado ao exercício de atividades administrativas, esta Autarquia não dispõe da competência necessária para proceder, além das medidas já interpostas por essa administração, os atos de ampliação do seu quadro de pessoal imprescindíveis à superação da necessidade de complementação de força de trabalho, por meio da contratação de prestação de serviços terceirizados, restando a outras instâncias decisórias a faculdade de dar termo às medidas provocadas pelo DNIT.

Diante deste quadro, faz-se prudente que o prazo de dispensa de trabalhadores seja estendido, conforme proposta de TAC em andamento, para o término da validade do concurso público vigente, em zelo à manutenção das atividades ordinariamente executadas por essa administração e, em última análise, ao atingimento dos objetivos e da missão institucional do DNIT, Autarquia que, de forma tão evidente, dada sua área de atuação, referente aos modais da infraestrutura de transportes, desempenha papel central na manutenção do crescimento econômico do país, o que, consequentemente, gera impactos até mesmo no desenvolvimento social da nação.

3.2. Em relação à desoneração da folha de pagamento propiciada pelo art. 7º da Lei nº 12.546/2011 e pelo art. 2º do Decreto nº 7.828/2012:

a) Demonstração das medidas adotadas para revisão dos contratos vigentes firmados com empresas beneficiadas pela referida desoneração, atentando para os efeitos retroativos às datas de início da desoneração, mencionadas na legislação;

Visando o cumprimento da Lei nº 12.546/2011, a Diretoria Executiva do DNIT, através do Memorando-Circular nº 12/2014/DIREX, de 13 de agosto de 2014, que versa sobre os procedimentos recomendados pela Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG para revisão dos contratos em função do Plano Brasil Maior (desoneração da mão de obra), comunicou às demais Diretorias e às Superintendências Regionais do DNIT sobre os procedimentos necessários à revisão dos contratos de obras e serviços firmados pelo DNIT, vigentes ou não, mas que tiveram movimentação financeira a partir de janeiro de 2014.

Outra medida adotada pela Diretoria Executiva do DNIT, foi o encaminhamento, para as demais áreas, do Memorando-Circular nº 01/2015/DIREX, de 16/01/2015, que trata da correção do BDI diferenciado – Desoneração da mão de obra (Plano Brasil Maior). Tal expediente complementou a Portaria DNIT nº 349/2012, que se refere à aplicação de BDI diferenciado e o Memorando-Circular nº 12/2014/DIREX, que se refere à desoneração da mão de obra propriamente dita, e ainda informou a respeito da necessidade de corrigir o BDI diferenciado de 15%, tanto para a revisão dos contratos de obras e serviços firmados pelo DNIT, vigentes ou não, que tiveram movimentação financeira, a partir de janeiro de 2014, quanto para os novos orçamentos a serem elaborados, enquanto persistir a desoneração da mão de obra preconizada na supracitada legislação de desoneração.

Cumpre ressaltar que no tocante a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF/DNIT, foi realizado um levantamento de todos os contratos que se enquadravam nos dispositivos da supracitada Lei, mediante consulta ao CNPJ, para verificar a atividade principal das empresas contratadas, cotejando com as classificações constantes na Lei.

Atinente a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária-DAQ/DNIT, cabe informar que devido à complexidade dessa ação, a área técnica responsável está realizando uma simulação desse ajuste em uma obra específica, no intuito de estabelecer um modelo a ser adotado nos demais empreendimentos, sob responsabilidade da DAQ/DNIT, que se enquadrem nos parâmetros do normativo em vigor. Após a conclusão desse trabalho, será instaurado o "*modus operandi*" que guiará a atuação da DAQ/DNIT quanto à matéria.

No que tange aos procedimentos adotados pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária-DIR/DNIT, foi encaminhado o Memorando-Circular nº 173/2014/DIR/DNIT, de 18 de agosto de 2014, às Coordenações, com devidas orientações para que adotassem as providências necessárias, em relação à desoneração da folha de pagamento, propiciada pelo art. 7º da Lei nº 12.546/2011 e pelo art. 2º do Decreto nº 7.828/2012.

b) Demonstração das iniciativas e dos resultados para obtenção administrativa do ressarcimento dos valores pagos a maior (elisão do dano) em relação aos contratos já encerrados que foram firmados com empresas beneficiadas pela desoneração;

Conforme já mencionado, a Diretoria Executiva do DNIT encaminhou o Memorando-Circular nº 12/2014-DIREX, de 13 de agosto de 2014, apresentando os procedimentos recomendados pela Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, para revisão dos contratos em função do Plano Brasil Maior (Desoneração da Mão

de Obra). Com base nessa diretriz e no conteúdo da Lei nº 12.844/2013 e do Decreto nº 7.8282/2012, a DIF/DNIT solicitou à consultoria contratada a elaboração de parecer sobre cada caso concreto, para que, posteriormente, com base nos resultados da análise, sejam emitidos termo aditivo, ou seja, exigindo a devolução dos recursos pagos a maior, conforme o caso.

Quanto as iniciativas adotadas pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária-DIR/DNIT, cumpre informar que a mesma está realizando o levantamento dos contratos sob sua responsabilidade para a aplicação dos dispositivos da supracitada legislação. O mesmo procedimento está sendo adotado pela DAQ/DNIT.

Considerando a elevada carteira de contratos sob responsabilidade desta Autarquia, cabe informar que até o encerramento do exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado, ainda não foi possível aferir os resultados obtidos quanto ao ressarcimento dos valores pagos a maior (elisão do dano), atinentes aos contratos já encerrados (exercício de 2014) firmados com empresas beneficiadas pelo art. 7º da Lei nº 12.546/2011 e pelo art. 2º do Decreto nº 7.828/2012.

c) Demonstrativo dos contratos (vigentes e encerrados) afetados pela desoneração, contendo, no mínimo, nome da unidade contratante, número identificador do contrato, nome da empresa contratada, CNPJ da empresa contratada, objeto e vigência do contrato, economia obtida (redução do valor contratual) com a revisão de cada contrato.

Tabela 98 - Contratos afetados pela desoneração

Nº	Área	Unidade Contratante	Identificador do Contrato	CNPJ	Objeto	Vigência do Contrato	Revisão do Contrato (Situação)*
1	DIF	Sede	00008/2008	61550497/0001-06	Execução sob o regime de empreitada por preço unitário dos serviços necessários à construção do Contorno Ferroviário de Araraquara e Pátio de Tutóia, EF-364 e EF-465, trechos Presidente Vargas-Campinas.	26/10/2014	-
2		Sede	00317/2010	16629693/0001-16	Execução, por empreitada, a preço unitário, das obras de adequação da linha férrea e do Pátio Anísio Brás no perímetro urbano do Município de Barra Mansa/RJ, ferrovia – EF 105, trecho Rio de Janeiro – São Paulo, extensão – 17,8Km.	23/03/2015	
3		Sede	00064/2011	04176815/0001-23	Construção de Passagem inferior à via férrea, incluindo desvio ferroviário, no Município de Paverama/RS, extensão: 15m; trecho: Fortaleza/CE – Jaguarão/RS, EF-116.	05/04/2014	
4		SR/SP	00030/2014	59598029/0001-60	Execução de obras de passagem e acesso necessário à implantação do contorno ferroviário de Araraquara-SP.	07/06/2014	

Fonte: DIF/DNIT

*Observação: A revisão dos contratos encontra-se em análise.

Nº	Área	Unidade de Lavratura do Contrato	Identificador do Contrato	CNPJ/CPF da Empresa Executora do Contrato	Objeto do Contrato	Vigência do Contrato	Revisão do Contrato (Situação)*
5	DIR	SEDE	00 00356/2010	76.592.542/0001-62	Execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos, na rodovia BR-101/AL - lote 02.	31/12/2014	-
6		SEDE	00 00159/2010	14.310.577/0001-04	Execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos, na rodovia BR-101/AL - subtrecho: div. PE/AL (ponte sobre o Rio Jacuíbe)-entr. AL-220(São Miguel dos Campos) - lote 01.	31/3/2015	
7		SEDE	00 00831/2013	60.332.319/0001-46	Contratação de empresas para execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos na rodovia BR-101/AL.	1/11/2015	
8		S.R.E - BA	05 01017/2012	01.397.753/0001-45	Serviços necessários à realização das obras para correção de Ponto Crítico na Travessaria Urbana da Cidade de Luís Eduardo Magalhães.	15/12/2014	
9		S.R.E - BA	05 00435/2013	00.860.705/0001-89	Execução de obras de pavimentação rodoviária na rodovia BR 242/BA.	5/11/2014	
10		S.R.E - BA	05 00021/2014	14.448.260/0001-39	Execução das Obras de Construção na Rodovia BR-235/BA	20/2/2016	
11		S.R.E - BA	05 00022/2014	01.379.851/0001-50	Execução das Obras de Construção na Rodovia BR-235	11/8/2015	
12		S.R.E - BA	05 00202/2014	01.397.753/0001-45	Execução das obras de construção da BR 235/BA.	20/3/2016	
13		S.R.E - BA	05 00291/2014	17.159.856/0001-07	Execução das obras de construção na rodovia BR-235/BA	12/4/2016	
14		S.R.E - BA	05 00785/2014	01.397.753/0001-45	Contratação de empresa para execução das obras remanescentes de pavimentação na rodovia BR-242/BA.	28/3/2016	
15		S.R.E - BA	05 00750/2014	17.216.052/0001-00	Elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos da rodovia BR 101/BA.	9/4/2017	
16		S.R.E - BA	05 00875/2014	66.418.765/0001-54	Elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de construção, duplicação, implantação de vias laterais, adequação de capacidade, restauração com melhoramentos e obras de arte especiais na rodovia BR 116/BA.	7/2/2017	
17		S.R.E - BA	05 00858/2014	17.159.856/0001-07	Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia e Execução das Obras de Duplicação, Implantação de Vias Laterais, Adequação de Capacidade, Restauração com	9/1/2017	

					Melhoramentos e Obras de Arte Especiais, na Rodovia BR-116/BA - Lote 02.		
18		S.R.E - CE	03 00812/2014	03.354.650/0001-23	Execução das Obras Remanescentes de melhoramentos com Adequação de Capacidade e Segurança da Ponte sobre o Rio Jaguaribe em Aracati-CE na BR-304/CE.	6/3/2015	
19		S.R.E - GO/DF	12 00049/2012	10.441.611/0001-29	Execução de Serviços de Complementação das Obras de Ampliação de Capacidade, Melhoramentos e Implantação de Ruas Laterais (Travessia de Samambaia) na Rodovia BR-060/DF.	20/1/2015	
20		S.R.E - GO/DF	12 00342/2012	00.635.391/0001-10	Serviços de implantação de viaduto em concreto armado e melhoramento com adequação de capacidade e segurança na rodovia BR-020/GO.	14/8/2014	
21		S.R.E - GO/DF	12 00801/2014	00.237.518/0001-43	Execução de serviços remanescentes de implantação de viaduto em concreto armado e melhoramento com adequação de capacidade e segurança na rodovia BR-020/GO.	30/12/2014	
22		S.R.E - ES	17 00231/2010	01.980.404/0001-51	Execução dos serviços necessários à realização da complementação das obras de duplicação do contorno de Vitória.	31/1/2014	
23		S.R.E - ES	17 00477/2010	27.143.007/0001-19	Execução dos serviços necessários à realização das obras de melhoramento e implantação da interseção em dois níveis na rodovia BR-101/ES. Segmento: interseção de acesso ao bairro cidade pomar, km 259.	31/7/2015	
24		S.R.E - ES	17 00866/2012	06.098.460/0001-80	Execução do remanescente das obras de implantação da complementação da travessia urbana de Linhares na rodovia BR-101/ES.	13/1/2014	
25		SEDE	00 00952/2014	17.162.983/0001-65	Elaboração do projeto básico e executivo de engenharia e execução das obras para duplicação de rodovia e restauração da pista existente e obras de arte especiais na rodovia BR-262/ES.	7/2/2019	
26		SEDE	00 00280/2009	01.734.214/0001-54	Execução de serviços necessários à execução das obras de adequação de capacidade de rodovia com duplicação, construção de vias marginais e obras de arte especiais no contorno viário de Anápolis na BR-153/GO.	23/11/2014	
27		S.R.E - GO/DF	12 00727/2010	00.635.771/0001-55	Serviços necessários a execução das Obras de Duplicação, Restauração da Pista Existente, Implantação de Ruas Laterais, Melhoramentos para Adequação de Capacidade e Eliminação de Pontos Críticos e Implantação de Itens de Segurança na Rodovia BR-060/GO.	16/5/2015	

28		S.R.E - GO/DF	12 00731/2010	10.788.628/0001-57	Serviços necessários a execução das Obras de Duplicação, Restauração da Pista Existente, Implantação de Ruas Laterais, Melhoramentos para Adequação de Capacidade e Eliminação de Pontos Críticos e Implantação de Itens de Segurança na Rodovia BR-060/GO.	17/11/2014	
29		S.R.E - GO/DF	12 00739/2010	17.393.547/0001-05	Serviços necessários a execução das obras de duplicação, restauração da pista existentes, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO - lote1.	28/2/2015	
30		S.R.E - GO/DF	12 00729/2010	33.412.792/0001-60	Serviços necessários a execução das obras de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO – lote 5.	20/2/2014	
31		S.R.E - GO/DF	12 00730/2010	10.441.611/0001-29	Serviços necessários a execução das obras de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, melhoramentos para adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos e implantação de itens de segurança na rodovia BR-060/GO – lote 4.	31/1/2015	
32		S.R.E - GO/DF	12 00742/2010	10.441.611/0001-29	Serviços necessários a realização das obras de duplicação e implantação de vias marginais no perímetro urbano de Rio Verde na rodovia federal BR-060/GO.	15/8/2014	
33		SEDE	00 00758/2010	02.156.313/0001-69	Execução dos serviços necessários à realização das obras de adequação de capacidade e duplicação com restauração na rodovia BR-060/GO - lote 01.	19/11/2014	
34		SEDE	00 00759/2010	17.393.547/0001-05	Execução dos serviços necessários à realização das obras de duplicação e restauração na rodovia BR-060/GO.	4/2/2015	
35		S.R.E - GO/DF	12 00018/2011	10.788.628/0001-57	Execução de Serviços de Construção e Pavimentação do Anel Viário de Jataí-GO na Rodovia BR-060/BR-364/GO (Trecho: Entr. BR-060 - Entr. BR-364, Subtrecho: Entr. BR-060/GO-184/BR-158 - Entr. BR-364, Extensão: 23,61 km) e Restauração na Rodovia BR-060/364/GO.	14/12/2015	
36		S.R.E - GO/DF	12 00246/2012	00.237.518/0001-43	Implantação e pavimentação da rodovia BR-080/GO.	1/4/2015	
37		S.R.E - GO/DF	12 00531/2012	03.983.323/0001-30	Execução dos serviços de adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos com a construção de interseção em nível diferente, dotada de viaduto, na rodovia BR-153/GO.	17/12/2014	

38		SEDE	00 00159/2013	00.471.912/0001-41	Execução das obras de adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos com construção de interseção em níveis diferentes da BR-060/153/GO.	9/10/2014	
39		S.R.E - MA	15 00620/2012	48.540.421/0001-31	Obras de adequação de capacidade (duplicação, implantação e pavimentação de vias laterais e/ou contornos, recuperação, alargamento, reforço, construção de OAES, restauração/reabilitação com melhorias) na BR-135/MA.	20/8/2015	
40		S.R.E - MA	15 01073/2013	04.806.301/0001-68	Obras de adequação de capacidade e melhorias físico-operacionais na BR-316/MA, travessia urbana de Bom Jardim.	9/4/2015	
41		S.R.E - MA	15 00441/2014	07.073.042/0001-00	Execução das Obras de Duplicação e Adequação de Capacidade e Segurança na BR-010/MA, na Travessia Urbana de Imperatriz/MA.	14/9/2017	
42		SEDE	00 00149/1998	17.164.435/0001-74	Execução das obras de implantação e pavimentação.	28/8/2014	
43		SEDE	00 00093/2008	18.823.724/0001-09	Serviços: realização das obras e serviços de melhoramento e pavimentação da travessia urbana de Unaí, na rodovia BR-251/MG.	21/3/2014	
44		SEDE	00 00146/2009	05.468.184/0001-32	Execução de obras de adequação com restauração na rodovia BR-135/MG - lote 03.	25/1/2014	
45		SEDE	00 00569/2010	33.453.671/0001-67	Execução dos serviços necessários a realização das obras de restauração, duplicação e melhoramentos na rodovia BR-050/MG.	30/11/2014	
46		SEDE	00 00570/2010	60.829.215/0001-41	Execução dos serviços necessários a realização das obras de restauração, duplicação e melhoramentos, na rodovia BR-050/MG.	17/5/2015	
47		SEDE	00 00829/2010	17.164.435/0001-74	Execução de obras de estabilização de talude, melhoramentos de drenagem e segurança e recuperação de passivo ambiental na rodovia BR-040/MG.	13/3/2014	
48		SEDE	00 00844/2012	19.465.574/0001-63	Execução das obras e duplicação da rodovia BR-365/MG, incluindo melhoramentos para adequação de capacidade e segurança.	20/1/2015	
49		SEDE	00 00036/2013	00.472.805/0001-38	Contratação de empresa para execução das obras de restauração, duplicação e melhoramentos na rodovia BR-262/MG.	30/6/2015	
50		SEDE	00 00816/2013	89.723.977/0001-40	Construção de túneis Antônio Dias e Prainha - extensão 1.280 m - lote 3.3.	1/2/2017	

51		SEDE	00 00817/2013	17.164.435/0001-74	Contratação de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de adequação de capacidade da rodovia BR-381/MG (norte), incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança.	1/2/2017	
52		SEDE	00 00815/2013	17.168.907/0001-67	Construção dos túneis rio Piracicaba (pista da direita e da esquerda) - extensão 825m - lote 3.2.	1/2/2017	
53		SEDE	00 00814/2013	07.356.815/0001-57	Contratação de empresa para Elaboração de Projeto básicos e executivos das obras de adequação de capacidade da Rodovia BR-381/MG (Norte), lote 3.1, incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança de seguimentos.	2/2/2017	
54		SEDE	00 00829/2013	61.069.050/0001-10	Contratação de empresa para a execução das obras de duplicação, incluindo melhoramento para adequação da capacidade e segurança na rodovia BR-365/MG.	29/6/2015	
55		SEDE	00 00825/2013	07.356.815/0001-57	Elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de adequação de capacidade da rodovia BR-381/MG (Norte), incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança de seguimentos do trecho DIV. ES/MG - DIV. MG/SP.	7/2/2016	
56		SEDE	00 00828/2013	07.356.815/0001-57	Elaboração de projetos básico e executivo e execução das obras de adequação de capacidade da rodovia BR-381/MG (Norte), incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança de seguimentos do trecho div. ES/MG - DIV. MG/SP.	7/2/2016	
57		S.R.E - MG	06 01067/2013	17.164.435/0001-74	Execução dos serviços de implantação e pavimentação na rodovia BR-146/MG.	13/10/2015	
58		S.R.E - MG	06 00169/2014	16.629.693/0001-16	Execução dos serviços de implantação e pavimentação da Rodovia BR-154/MG.	20/4/2016	
59		SEDE	00 00609/2014	07.356.815/0001-57	Contratação Integrada de empresas para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras de Adequação de Capacidade da Rodovia BR-381/MG (Norte), incluindo Duplicação, Melhoramentos e Ampliação de Capacidade e Segurança de segmentos do trecho Divisa ES/MG – Divisa MG/SP.	16/2/2017	
60		SEDE	00 00882/2014	19.758.779/0001-37	Execução das Obras Remanescentes de Construção Rodoviária na BR-135/MG, incluindo Obras de Arte Especial	25/2/2016	

61		S.R.E - MS	19 00460/2009	82.595.174/0001-09	Execução dos Serviços de Implantação e Pavimentação em Rodovias Federais na BR-158/MS. contorno rodoviário de Aparecida do Taboado e acesso a ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná.	13/5/2015	
62		S.R.E - MS	19 01007/2010	29.994.423/0001-56	Execução De Serviços Técnicos Especializados Para Recuperação Da Ponte Professor Maurício JOPPERT Na BR-267/MS.	11/3/2014	
63		SEDE	00 00228/2011	08.323.347/0001-87	Execução das obras de construção da ponte sobre o rio paraná, incluindo obra de arte especial e acesso na rodovia BR-262/MS/SP.	26/5/2015	
64		S.R.E - MT	11 00148/2009	03.118.726/0001-11	Execução de obras de Pavimentação.	19/1/2014	
65		SEDE	00 00939/2010	02.470.900/0001-28	Execução sob regime de empreitada por preços unitário, dos serviços necessários à realização das obras de construção na rodovia BR—242/MT.	13/9/2014	
66		S.R.E - MT	11 00974/2010	53.503.652/0001-05	Execução de Obras de Duplicação e Restauração das pistas existentes p/ adequação de capacidade da rodovia.	26/12/2014	
67		SEDE	00 00369/2013	00.818.517/0001-92	Serviços de elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução das obras de restauração da pista existente, adequação de capacidade, melhoria da segurança com eliminação de pontos críticos, construção de contornos rodoviários, duplicação, implantação de sistema de iluminação pública e construção de OAE, da rodovia BR – 163/364/MT.	15/11/2016	
68		SEDE	00 00723/2013	53.503.652/0001-05	Elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução das obras de restauração da pista existente, adequação de capacidade, melhoria da segurança com eliminação de pontos críticos, construção de contornos rodoviários, duplicação, implantação de sistema de iluminação pública e construção de OAE, da rodovia BR – 163/364/MT.	12/8/2017	
69		S.R.E - MT	11 00078/2014	89.104.632/0001-09	Execução dos serviços remanescentes das obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-158/MT.	27/7/2015	
70		SEDE	00 01089/2013	09.191.464/0001-05	Contratação de empresa para a elaboração de projeto básico e executivo de eng. e executivo das obras de restauração da pista existente, de adequação de capacidade, melhoria de segurança, duplicação e construção de obras de arte especiais na BR-163/364/MT.	13/7/2017	

71		SEDE	00 00038/2009	15.046.287/0001-68	Execução dos serviços necessários às obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA – lote 02	5/7/2015	
72		SEDE	00 00544/2010	83.720.060/0001-06	Execução de forma indireta, sob regime de empreitada por preço unitário dos serviços necessários a realização das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA.	20/5/2015	
73		S.R.E - PA/AP	02 00584/2010	17.216.052/0001-00	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA.	30/12/2015	
74		SEDE	00 00528/2010	03.118.726/0001-11	Execução das obras de implantação e pavimentação e restauração de erosões, na rodovia BR-163/PA.	29/5/2015	
75		SEDE	00 00543/2010	23.998.438/0001-06	Execução de forma indireta, sob regime de empreitada por preço unitário dos serviços necessários a realização das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA.	7/8/2015	
76		S.R.E - PA/AP	02 00582/2010	53.503.652/0001-05	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA, Trecho Div.TO/PA (travessia rio Araguaia)-Div.PA/AM (Palmares), Subtrecho: Rio Cajazeiras-Rio Arataú, segmento Km147 (km 283,6-PNV09 - Km252(Km388,6-PNV09), Ext.:105 km.	6/5/2015	
77		S.R.E - PA/AP	02 00589/2010	01.285.683/0001-33	Execução de Obras de Artes Especiais na Rodovia BR-163/PA, Trecho Div. MT/PA - Fronteira Brasil/Suriname, Subtrecho Início Trecho Pavimentado - Entr. BR-230(B)(Rurópolis), Segmento Km 676,90- Km 781,20.	30/6/2015	
78		S.R.E - PA/AP	02 00590/2010	08.323.347/0001-87	Execução de obras de arte especiais na rodovia BR 163/PA.	10/12/2014	
79		S.R.E - PA/AP	02 00592/2010	75.911.438/0001-20	Execução de Obras de Artes Especiais na Rodovia BR-163/PA, Trecho Div. MT/PA - Fronteira Brasil /Suriname, Subtrecho Igarapé do Lauro - Entr. BR-230(A)(Fim Trecho Pavimentado Campo Verde, Segmento Km 518,0 - Km 658,60.	15/10/2014	
80		S.R.E - PA/AP	02 00435/2012	53.503.652/0001-05	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA, Trecho Div.TO/PA (travessia rio Araguaia)-Div.PA/AM (Palmares), Subtrecho: Rio Cajazeiras-Rio Arataú, segmento Km147 (km 283,6 -PNV09 – km 252(Km388,6-PNV09), Ext.:105 km	31/12/2015	
81		SEDE	00 00481/2012	24.946.352/0001-00	Serviços: execução de caminho de serviço as aldeias indígenas, na rodovia BR-163/PA	13/2/2015	
82		SEDE	00 01037/2012	80.083.454/0001-02	Contratação de empresa para execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA - lote 02.	30/1/2016	

83		SEDE	00 01038/2012	80.083.454/0001-02	Contratação de empresa para execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA - lote 03.	30/1/2016	
84		SEDE	00 00261/2013	14.589.125/0001-03	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviços técnicos especializados de engenharia e arquitetura para a elaboração de projeto executivo e "*as built*" e obras de implantação das instalações de fronteira – Aduana, entre o Brasil e a Guiana Francesa, na rodovia BR-156/AP.	21/4/2015	
85		SEDE	00 00035/2013	53.503.652/0001-05	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviço técnico especializado de engenharia para elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de implantação e pavimentação da rodovia na BR-163/PA.	6/12/2017	
86		SEDE	00 00532/2013	17.216.052/0001-00	Execução dos serviços remanescentes das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA, TRECHO TO/PA (início travessia rio Araguaia) - PA/AM (Palmares), subtrecho ENTR. BR-422 (novo repartimento)-Anapú (início trecho pavimentado), segmento km 252,0-km 357,0.	3/8/2015	
87		SEDE	00 00354/2013	18.823.724/0001-09	Execução das obras remanescentes de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA.	30/1/2016	
88		SEDE	00 00353/2013	18.823.724/0001-09	Execução das obras remanescentes de implantação e pavimentação na rodovia BR-230/PA.	8/8/2014	
89		SEDE	00 01128/2013	14.589.125/0001-03	Execução das novas obras de instalação dos postos de fronteira.	4/5/2014	
90		S.R.E - PB	13 00023/2010	04.436.873/0001-00	Obras de implantação e pavimentação da BR-434/PB.	30/5/2015	
91		SEDE	00 00555/2013	17.216.052/0001-00	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviço técnico especializado de engenharia para elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração com melhoramentos e obras-de-arte especiais na rodovia BR-101/PE.	18/5/2016	
92		S.R.E - PE	04 00924/2013	24.557.563/0001-43	Obra de melhoria da travessia urbana da cidade de belo jardim rodovia BR-232/PE.	18/5/2014	
93		S.R.E - PE	04 00810/2014	01.994.990/0001-93	Execução dos serviços de melhoria da travessia urbana (Belo Jardim); e implantação de iluminação pública na rodovia federal BR-232/PE.	13/4/2015	
94		S.R.E - PR	09 00035/2008	53.503.652/0001-05	Implantação e pavimentação no contorno Norte de Maringá.	17/1/2014	

95		S.R.E - PR	09 00098/2010	76.986.496/0001-86	Construção OAE (viaduto) na ferrovia EF-369/PR, trecho: Marques dos Reis a Apucarana, subtrecho: perímetro urbano de Londrina, segmento: km 215+00M, extensão: ponto localizado, código do PNV: TRF 539.	29/1/2014	
96		SEDE	00 00401/2011	75.114.504/0001-31	Execução dos serviços necessários à realização das obras de construção e pavimentação na rodovia BR-487/PR.	29/1/2014	
97		S.R.E - PR	09 00587/2011	53.503.652/0001-05	Execução das obras complementares de duplicação e adequação do contorno norte de Maringá/PR, na BR-376/PR, trecho: div. SP/PR-div.PR/SC, subtrecho: entr. BR-376(I)-ENTR.BR-376(II) (contorno Norte Maringá, segmento: km 0,0 AO 17,3, extensão:17,3 km	31/1/2014	
98		SEDE	00 00913/2013	92.779.503/0001-25	Contratação de empresa para a elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras para adequação da passagem urb. na rodovia BR-163/PR com execução de pavimentação de ruas marginais, interseções em desnível e passarelas no perímetro urb. de Marechal Cândido Rondon/PR.	23/8/2015	
99		SEDE	00 00878/2013	88.074.364/0001-67	Elaboração de projeto básico, executivo e execução das obras de implantação e pavimentação com obras de arte especiais na rodovia BR-487/PR.	26/5/2015	
100		SEDE	00 00879/2013	76.592.542/0001-62	Elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de implantação e pavimentação com obras de arte especiais, na rodovia BR-158/PR.	19/6/2016	
101		S.R.E - PR	09 00259/2014	03.264.493/0001-65	Serviço técnico especializado de engenharia para elaboração do projeto básico, executivo e execução das obras de construção e pavimentação do perímetro urbano do município de Ventania/PR e implantação de vias marginais na Rodovia BR-153/PR.	19/5/2015	
102		S.R.E - PR	09 00836/2014	53.503.652/0001-05	Execução dos Serviços de Elaboração do Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Adequação de Capacidade da Rodovia BR-163/PR.	14/9/2017	
103		S.R.E - PR	09 00837/2014	76.641.448/0001-56	Execução dos Serviços de Elaboração do Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Adequação de Capacidade da Rodovia BR-163/PR, Incluindo Obras de Arte Espaciais, no trecho de Toledo a Marechal Cândido Rondon.	20/9/2017	
104		S.R.E - RJ	07 01050/2012	33.412.792/0001-60	Execução de serviços necessários à realização das obras para duplicação da BR-493/RJ-acesso ao porto de Itaguaí.	16/2/2015	

105		SEDE	00 01111/2013	55.333.769/0001-13	Contratação de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração com melhoramentos e obras de arte especiais, BR-493/RJ.	20/6/2017	
106		S.R.E - RN	14 00708/2010	10.788.628/0001-57	Execução de obras de pavimentação e melhorias do traçado da BR-110/RN.	31/3/2015	
107		S.R.E - RN	14 01014/2010	89.723.977/0001-40	Execução da obra de implantação e pavimentação do contorno da cidade de Caicó.	13/11/2014	
108		S.R.E - RN	14 01066/2013	88.348.024/0001-87	Execução das Obras de Adequação de Capacidade, Duplicação de Pista de Rolamento, Restauração, Segurança de Tráfego, Eliminação de Pontos Críticos, Implantação de Vias Marginais e Construção de Obras de Arte Especiais na BR-304/RN (Reta Tabajara).	18/1/2016	
109		SEDE	00 00036/2009	05.468.184/0001-32	Execução dos serviços necessários às obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-429/RO - trecho: ENTR. BR-364(A)(Ji-Paraná) - entr. RO-478 (fronteira Brasil-Bolívia)(Costa Marques).	10/8/2014	
110		SEDE	00 00274/2010	17.162.983/0001-65	Execução das obras de construção da ponte sobre o rio madeira e acessos na rodovia BR-319/RO.	27/9/2014	
111		SEDE	00 00616/2010	27.183.425/0001-30	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-429/RO.	22/9/2014	
112		SEDE	00 00384/2012	17.162.983/0001-65	Execução, sob o regime de empreitada, por preço unitário, dos serviços necessários à realização das obras de adequação na travessia urbana de Ji-Paraná, na rodovia BR-364/RO.	23/6/2014	
113		SEDE	00 00316/2013	17.162.983/0001-65	Elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras complementares à ponte do rio madeira, incluindo conjunto habitacional popular e *dolphin's* adicionais, na rodovia BR-319/RO.	24/1/2016	
114		SEDE	00 00546/2013	22.544.134/0001-06	Contratação de empresas para execução das obras de construção de pontes rodoviárias e bueiros celulares na rodovia BR-429/RO.	28/8/2015	
115		SEDE	00 01099/2013	75.911.438/0001-20	Contratação de empresa visando o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final da ponte sobre o rio Madeira em Abunã e de seus acessos na BR-364/RO.	27/2/2017	

116		SEDE	00 00702/2014	09.191.464/0001-05	Contratação de serviços técnicos especializados de engenharia para a Elaboração do Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Implantação e Pavimentação de Ruas Laterais com Transposição da Rodovia por Obras de Artes Especiais, com Melhoramentos para Adequação de Capacidade e Segurança na Rodovia BR 364/RO.	6/5/2016	
117		SEDE	00 00310/2011	39.785.563/0001-78	Execução de obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-432/RR.	3/6/2015	
118		S.R.E - AM/RR	01 00923/2014	14.382.683/0001-01	Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-432/RR.	4/5/2016	
119		S.R.E - RS	10 00049/2001	89.723.993/0001-33	Implantação, terraplenagem e pavimentação. Construção na BR-285/RS, trecho: divisa SC/RS-ENTR.BR-472/287, subtrecho: Bom Jesus-divisa SC/RS, EXT: km 24,176.	12/5/2014	
120		S.R.E - RS	10 00056/2001	77.955.532/0001-07	Obras de duplicação da rodovia BR-392/RS. trecho: Porto Novo (Rio Grande) entr. BR-472. sub: Porto Novo/Rio Grande - entr. BR-116(B)/293(B) Pelotas. seg: km 8,787 - km 35,845.	23/4/2014	
121		SEDE	00 00492/2009	33.412.792/0001-60	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-448/RS - segmento: km 14,44 - km 22,34 - extensão: 7,90 km.	25/3/2014	
122		SEDE	00 00484/2009	90.318.338/0001-89	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-448/RS.	28/8/2014	
123		SEDE	00 00491/2009	61.584.223/0001-38	Execução das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-448/RS - lote 02.	30/3/2014	
124		SEDE	00 00106/2010	31.432.685/0001-79	Execução dos serviços dos sistemas operacionais e de segurança dos túneis do Morro Alto, na BR-101/RS.	27/4/2014	
125		SEDE	00 00674/2010	88.074.364/0001-67	Execução dos serviços necessários a realização das obras de melhoria de capacidade, incluindo a duplicação na rodovia BR-386/RS.	31/5/2015	
126		SEDE	00 00460/2012	10.441.611/0001-29	Serviços: execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.	25/7/2015	
127		SEDE	00 00430/2012	38.664.140/0001-37	Obras de duplicação, implantação de ruas laterais e restauração/implantação das OAE's nas rodovias BR-116/392/RS.	24/7/2015	
128		SEDE	00 00459/2012	76.592.542/0001-62	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS - lote 03.	27/7/2015	

129		SEDE	00 00458/2012	61.156.568/0001-90	Serviços necessários a realização das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação na rodovia BR-116/RS lote 2.	19/11/2015	
130		SEDE	00 00457/2012	61.156.568/0001-90	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.	23/5/2015	
131		SEDE	00 00431/2012	88.348.024/0001-87	Execução dos serviços necessários à execução das obras de duplicação, implantação das ruas laterais e restauração / duplicação das obras de arte especiais na rodovia BR-116/392/RS.	25/7/2015	
132		SEDE	00 00464/2012	88.348.024/0001-87	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.	25/5/2015	
133		SEDE	00 00463/2012	90.318.338/0001-89	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.	29/7/2015	
134		SEDE	00 00465/2012	80.083.454/0001-02	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.	25/5/2015	
135		SEDE	00 00461/2012	33.192.873/0001-00	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.	24/1/2016	
136		SEDE	00 00462/2012	92.190.503/0001-95	Execução das obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação, na rodovia BR-116/RS.	21/12/2015	
137		S.R.E - RS	10 00716/2012	76.641.448/0001-56	Serviços de execução das obras de travessia urbana de Coronel Barros, na BR-285/RS, km 474+45 - km 477+355.	12/11/2014	
138		S.R.E - RS	10 00957/2012	92.943.398/0001-18	Realização das Obras de Implantação de Interseção em Dois Níveis na BR-116/RS, Viaduto Sapucaia.	9/2/2015	
139		SEDE	00 00091/2013	90.128.240/0001-69	Execução das obras de melhorias na rodovia BR-158/RS.	17/2/2014	
140		SEDE	00 00494/2013	90.318.338/0001-89	Elaboração de Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais e restauração/construção de Obras de Arte Especiais na BR-158 e BR- 287 (Travessia Urbana de Santa Maria).	19/8/2016	
141		SEDE	00 00493/2013	61.381.943/0001-04	Contratação de empresas para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração da pista existente, implantação de ruas laterais e rest./construção de OAE na BR-158 e BR-287 (trav. urb. de Santa Maria) lote 01.	19/8/2016	

142		SEDE	00 01088/2013	88.074.364/0001-67	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviço técnico especializado de engenharia para elaboração de projeto básico e executivo e execução das obras de construção da nova aldeia indígena no município de Estrela/RS.	28/12/2015	
143		SEDE	00 01070/2013	89.723.977/0001-40	Contratação de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, incluindo a duplicação.	24/7/2017	
144		SEDE	00 00217/2014	10.441.611/0001-29	Contratação de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, INCLUINDO A duplicação.	24/7/2017	
145		SEDE	00 01126/2013	09.191.464/0001-05	Contratação de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, incluindo a duplicação.	24/7/2017	
146		SEDE	00 00139/2014	88.298.138/0001-60	Contratação de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade da BR-290/RS, incluindo a duplicação.	24/7/2017	
147		SEDE	00 00316/2014	33.412.792/0001-60	Contratação integrada de empresa para a prestação de serviços téc. especializados de engenharia para elaboração do projeto básico e executivo de engenharia e execução das obras de construção de uma segunda ponte sobre o rio guaíba e acessos, na BR-116/290/RS.	26/9/2017	
148		SEDE	00 00121/2008	01.283.982/0001-39	Serviços: execução dos serviços necessários à realização das obras de construção de barreiras de tipo new Jersey, na rodovia BR-101/SC. trecho: DIV.PR/SC - Rio Mampituba.	31/3/2014	
149		SEDE	00 00780/2009	87.942.454/0001-60	Execução de serviços de sinalização horizontal, vertical e condução ótica na rodovia BR-101/SC/RS – corredor rodoviário Florianópolis/SC – Osório/RS. – lote: 05.	31/3/2014	
150		SEDE	00 00879/2010	61.584.223/0001-38	Execução das obras de ampliação de capacidade rodoviária do corredor São Paulo – Curitiba – Florianópolis – Osório – rodovia BR-101/SC – obras e serviços remanescentes do lote 29 e do elevado do contorno de Araranguá com acessos.	31/3/2014	
151		S.R.E - SC	16 00897/2010	83.665.141/0001-50	Execução de obras de melhoramentos físicos e operacionais para adequação de capacidade da rodovia BR-282/SC, na travessia urbana de Lages/SC.	30/11/2014	
152		S.R.E - SC	16 01079/2010	60.730.645/0004-54	Execução dos serviços de implantação de interseção em dois níveis para acesso à Schroeder na rodovia BR-280/SC, no segmento do km 59,90 ao km 60,44.	30/4/2015	

153		SEDE	00 00281/2011	61.522.512/0001-02	Execução dos serviços necessários à realização das obras de construção da ponte sobre o Canal de Laranjeiras, duplicação e restauração dos acessos à ponte na rodovia BR-101/SC, lote 02.	15/5/2015	
154		SEDE	00 00030/2013	17.168.907/0001-67	Execução das obras de implantação da transposição (túnel) do Morro do Formigão (ampliação da capacidade e modernização do corredor Florianópolis – Osório) na rodovia BR-101/SC.	8/5/2015	
155		S.R.E - SC	16 01133/2012	76.614.254/0001-61	Execução de Obras de Adequação para Ampliação de Capacidade e Restauração na BR-163/SC.	2/5/2015	
156		SEDE	00 00433/2013	83.665.141/0001-50	Contratação de empresa para execução das obras de duplicação e restauração dos acessos à ponte sobre o Canal das Laranjeiras, na rodovia BR-101/SC.	13/6/2015	
157		S.R.E - SC	16 00703/2013	76.614.254/0001-61	Execução de obras de duplicação e restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, recuperação/reforço/reabilitação e construção de OAE na Rodovia BR-470/SC.	8/7/2017	
158		S.R.E - SC	16 00603/2013	76.614.254/0001-61	Execução das obras de duplicação e restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, recuperação, reforço, reabilitação e construção de OAE'S na rodovia BR-470/SC, segmento: km 57,78 - km 73,18, lote 04.	8/7/2017	
159		S.R.E - SC	16 00614/2013	61.550.497/0001-06	Execução das obras de duplicação da rodovia BR-280/SC, incluindo restauração e melhoramentos para adequação da capacidade e segurança, lote 2.2.	28/2/2017	
160		S.R.E - SC	16 00574/2013	76.614.254/0001-61	Execução das obras de duplicação da rodovia BR-280/SC, incluindo restauração e melhoramentos para adequação da capacidade e segurança, segmento do KM 36,68 ao KM 50,74.	28/2/2017	
161		S.R.E - SC	16 00840/2013	83.665.141/0001-50	Elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de implantação da rodovia BR-285/SC, incluindo o contorno a Timbé do Sul/SC.	16/2/2016	
162		S.R.E - SC	16 01180/2013	95.865.044/0001-90	Execução das obras do viaduto sobre a rodovia BR-282 em Catanduvas/SC, trecho: Front. Brasil/Argentina (Ponte sobre o rio Peperiguaçu) Segmento: KM 406,6 - KM 406,9; Ext. 0,3 KM	9/7/2015	
163		S.R.E - SC	16 01093/2013	85.115.053/0001-00	Execução das obras de duplicação e restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, recuperação, reforço, reabilitação e construção de OAE' Rod. BR-470; Trecho:	23/2/2018	

					Navegantes - Divisa SC/RS; Sub trecho: Navegantes - Gaspar; segmento: KM 00,00 - KM 18,61, LT 01.		
164		S.R.E - SC	16 01176/2013	76.641.448/0001-56	Execução das obras remanescentes e complementares da adequação de capacidade e segurança na travessia urbana de Xanxerê/SC, na Rodovia BR-282/SC.	8/4/2015	
165		S.R.E - SC	16 00354/2014	03.276.962/0001-66	Execução das obras de construção da ponte sobre o rio Tubarão (LE) incluindo demolição da ponte EXISTENTE, na rodovia BR 101/SC no seg. km 337,03 e o km 337,37.	26/7/2015	
166		S.R.E - SC	16 00355/2014	76.592.542/0001-62	Execução de obras de duplicação e restauração da pista existente, implantação de ruas laterais, recuperação/reforço/reabilitação e construção de OAE na Rodovia BR-470/SC, lote 02- km 18,61 ao km 44,87.	22/5/2018	
167		S.R.E - SC	16 00213/2014	83.665.141/0001-50	Execução das obras de melhoria operacional em caráter temporário de travessia do Morro dos Cavalos na rodovia BR-101/SC, trecho: divisa PR/SC, subtrecho: Entr. P. sobre o Rio Cubatão - P. sobre o Rio Massiambú, segmento: KM 231,970 - KM 235,328.	6/3/2015	
168		SEDE	00 00256/2010	33.412.792/0001-60	Execução das obras de duplicação e restauração da rodovia BR-101/SE - lote 02.	13/2/2015	
169		SEDE	00 00257/2010	33.412.792/0001-60	Execução das obras de duplicação e restauração da rodovia BR-101/SE - lote 03.	14/2/2015	
170		SEDE	00 00531/2010	75.911.438/0001-20	Serviços: execução dos serviços necessários à realização das obras de duplicação e restauração da pista existente, na rodovia BR-101/SE - OAE - ext.: pontos localizados.	17/8/2014	
171		S.R.E - SE	21 00376/2013	17.551.250/0001-12	Contratação de empresas para execução das obras de duplicação e recuperação da pista existente na rodovia BR-101/SE, lote único.	28/7/2015	
172		S.R.E - SE	21 00440/2013	75.911.438/0001-20	Contratação de empresa para execução das obras de construção da nova ponte sobre o Rio São Francisco e reabilitação da ponte existente, na BR-101/SE.	21/8/2015	
173		S.R.E - TO	23 00697/2011	10.788.628/0001-57	Obras de Adequação e Duplicação de Rodovia na Travessia Urbana de Fátima/TO. Rodovia: BR-153/TO; Trecho: Div PA/TO - TO/GO; Subtrecho: Entr. TO-255 - Entr. TO-070; Segmento: km 558,47 - 560,83; Ext.: 2,36 km; PNV: 153BTO0230.	2/11/2014	

174		SEDE	00 01090/2013	01.231.948/0001-10	Contratação de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de implantação e pavimentação, incluindo os encabeçamentos das pontes, na rodovia BR-242/TO – lote 05.	14/5/2016	
175		S.R.E - TO	23 00037/2014	01.231.948/0001-10	Execução de serviços necessários a realização das obras de implantação e construção, na rodovia BR-242/TO (lote 02).	13/7/2015	
176		SEDE	00 00101/2014	01.231.948/0001-10	Contratação de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de implantação e pavimentação, incluindo os encabeçamentos das pontes, na rodovia BR-242/TO – lote 04.	24/4/2016	

Fonte: DIR/DNIT
*Observação: A revisão dos contratos encontra-se em análise.

4. CONFORMIDADE E TRATAMENTO DAS DISPOSIÇÕES LEGAIS E NORMATIVAS

4.1. Medidas administrativas para apurar responsabilidade por ocorrência de dano ao erário

4.1. Demonstração de adoção de medidas administrativas para apurar responsabilidade por ocorrência de dano ao erário, especificando os esforços da unidade jurisdicionada para sanar o débito no âmbito interno, e também:

a) Demonstração da estrutura tecnológica e de pessoal para a gestão da fase interna da TCE;

As Tomadas de Contas Especiais – TCE, instauradas no DNIT, são elaboradas por comissões de servidores, lotados na Sede e nas Superintendências Regionais/DNIT, localizadas nos Estados Federativos, indicados pelos Diretores ou pelos Superintendentes Regionais, que realizam os trabalhos, simultaneamente, com as funções do seu cargo, no seu local de trabalho, sob a coordenação e orientação da Coordenação de Contabilidade/CGOF/DAF/DNIT.

b) Quantidade de fatos que foram objeto de medidas administrativas internas no exercício de referência;

Em 2014, 18 (dezoito) fatos foram objetos de medidas administrativas internas, considerando as tomadas de contas dispensadas, instauradas e as solicitadas que estão em fase de abertura de processo de TCE.

c) Quantidade de fatos em apuração que, pela avaliação da unidade, tenham elevado potencial de se converterem em tomada de contas especial a ser remetida ao órgão de controle interno e ao TCU;

No tocante aos fatos em apuração, que pela avaliação desta Autarquia, tenham elevados potencial de se converterem em Tomada de Contas Especial – TCE, cumpre destacar a existência de 2 (dois), quais sejam: um Termo de Compromisso, celebrado com o Governo de Alagoas e outro, com a Prefeitura Municipal de São Leopoldo/RS.

d) Quantidade de fatos cuja instauração de tomada de contas especial foi dispensada nos termos do art.6º da IN TCU 71/2012;

Considerando os termos do art. 6º, da IN TCU nº 71/2012:

> "Art. 6º Salvo determinação em contrário do Tribunal de Contas da União, fica dispensada a instauração da tomada de contas especial, nas seguintes hipóteses:
>
> I – valor do débito atualizado monetariamente for inferior a R$ 75.000,00;
>
> II – houver transcorrido o prazo superior a dez anos entre a data provado de ocorrência do dano e a primeira notificação dos responsáveis pela autoridade administrativa competente."

Salienta-se a existência de um caso, referente a Termo de Compromisso, celebrado com o Governo do Estado de Roraima.

e) Quantidade de tomadas de contas especiais instauradas no exercício, remetidas e não remetidas ao Tribunal de Contas da União.

Com relação ao quantitativo de tomadas de contas especiais, instauradas no exercido de referência deste relatório, destaca-se que foram instauradas 15 (quinze) TCE, incluindo as alterações e revogações de portarias de exercícios anteriores, das quais 2 (duas) foram concluídas e 13 (treze) encontram-se em andamento.

Salienta-se ainda, que em 2014, foram concluídas 24 (vinte e quatro) TCE e remetidas a Controladoria-Geral da União – CGU.

5. RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE

5.1. Cumprimento das normas relativas à acessibilidade

5.1. Medidas adotadas pelos órgãos ou entidades com vistas ao cumprimento das normas relativas à acessibilidade, em especial à Lei nº 10.098/2000 (Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências), o Decreto nº 5.296/2004 (Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências) e as normas técnicas da ABNT aplicáveis.

Quanto às medidas adotadas pelo DNIT, com vistas ao cumprimento das normas relativas à acessibilidade, em especial à Lei nº 10.098/2000, o Decreto nº 5.296/2004 e as normas técnicas da ABNT aplicáveis, cumpre destacar as seguintes:

- ✓ Instalação de sistema/equipamento de controle de acesso às dependências do Edifício Sede do DNIT. Dentre os equipamentos, em todos os acessos do prédio, foram instalados portões automáticos, para portadores de necessidades especiais, cadeirantes e outros.

- ✓ Adaptação de elevadores nas alas norte e sul para cadeirantes, conforme legislação específica. Os elevadores foram adaptados para cadeirantes, portadores de necessidades visuais, com os seguintes dispositivos: botoeiras externas e internas em braile e sistema sonoro com indicativos de sentido e parada do movimento.

- ✓ Nas portarias norte e sul foram instalados novos balcões adaptados, para o atendimento aos cadeirantes, conforme legislação específica.

- ✓ Construção de, pelo menos, 03 (três) rampas, para acesso ao edifício de portadores de necessidades especiais, como cadeirantes e outros com locomoção reduzida.

- ✓ Construção de 02 (dois) banheiros, por pavimento, para portadores de necessidades especiais (cadeirantes e com locomoção reduzida), nos pavimentos, no interior do Edifício Sede do DNIT e adaptação dos banheiros externos, também, para portadores de necessidades especiais (cadeirantes e com locomoção reduzida).

6. Outras Informações – Determinações do Tribunal de Contas da União - TCU

Considerando que o Tribunal de Contas da União – TCU, durante o exercício de referência deste Relatório de Gestão Customizado do DNIT, apresentou em pontuais Acórdãos, a determinação de que fizesse constar desta prestação de contas anual, as medidas administrativas adotadas em atendimentos as demandas propostas, seguem as respectivas medidas:

Acórdão:	**3095/2014 – TCU – Plenário.**
Assunto:	Relatório de levantamento de auditoria. Obras de construção da rodovia BR-319.
Determinação:	9.4. Converter este processo em tomada de contas especial, com fundamento nos arts. 47 da Lei nº 8.443/92 e 252 do RITCU, observado o disposto no art. 41 da Resolução TCU 259/2014; 9.6. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT que, relativamente às obras objeto do Contrato 51/2000-COP, firmado com Governo do Estado do Amazonas, e sub-rogado ao DNIT, por meio do termo de cessão TT-055/2002-00: 9.6.1. apure as causas da inconsistência entre os materiais atestados na medição de rescisão final do contrato e os quantitativos recebidos pelo 6º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército, haja vista que, na medição de rescisão, o DNIT atestou o recebimento de 14.389,32 m3 de seixo para pavimentação e 142 aduelas para corpo de BSCC (2,00 x 2,00 m), ao passo em que, em 15/9/2007, o 6º Batalhão de Engenharia e Construção do Exército Brasileiro - 6º BEC, que deu continuidade aos serviços na BR-319/AM, atestou o recebimento de 14.729,431m3 de seixo e 3.501,930 m3 de piçara, totalizando 18.231,31 m3;
Resposta/Atendimento:	Foi encaminhado ao TCU o ofício nº 99/2015/AUDINT/DNIT, de 04/02/2015, contendo a resposta da Superintendência Regional do Estado do Amazonas, na forma do memorando nº 17/2015-SRDNIT/AM, de 28 de janeiro de 2015, o qual informava sobre a instauração de comissão de servidores com o objetivo de atender ao item 9.6 da respectiva demanda. Além disso, foi encaminhado ainda o ofício nº 130/2015/GM/MT, de 4 de fevereiro de 2015, o qual apresentava o Aviso nº 24/2015, do TCU, informando que em atendimento ao item 9.4, do referido acórdão o processo citado foi convertido em Tomada de Contas Especial – TCE.

Acórdão:	**1951/2014 – TCU – Plenário.**
Assunto:	Possível irregularidade no contrato de locação de imóvel para a Sede da Superintendência Regional do Estado de Minas Gerais/SREMG/DNIT.
Determinação:	1.9.1 – Ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, que informe nas próximas contas seu imóvel locado pela SREMG, atende às exigências do art. 3º, do Decreto º 7689/2012, de 02/03/2012, providenciando a autorização de Ministro de Estado, na forma do § 3º, do referido disposto legal, se for o caso.

Resposta/Atendimento:	Foi encaminhado o ofício nº 1780/2014/AUDINT/DNIT, de 29/12/2014, o qual em resposta apresenta o memorando nº 3439/2014/DAF, afirmando que a metragem da área correspondente a cada servidor no imóvel locado corresponde a 8,64 m², conforme a instrução do processo afirmava, estando, portanto, em conformidade com o art. 3º, do Decreto nº 7689/2012, que determina a metragem de no máximo 9 m² por servidor.

Acórdão:	**2777/2014 – TCU – Plenário.**
Assunto:	Representação autuada pela Secretaria de Fiscalização de Obras Rodoviárias - SecobRodov acerca de possíveis irregularidades no anteprojeto de engenharia que serviu de referência para a licitação promovida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT pelo Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC (Edital nº 128/13-00).
Determinação:	9.2. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei nº 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que informe, em sua próxima prestação de contas anual, o resultado das medidas administrativas adotadas em função dos desdobramentos ocorridos no Processo Administrativo 50600.074028/2013-15, aberto para apuração de responsabilidade do Consórcio Consulplan/Planep na elaboração do anteprojeto que fundamentou o Edital nº 128/2013;
Resposta/Atendimento:	Foi encaminhado o ofício nº 1632/2014/AUDINT, de 24/11/2014, o qual em resposta apresenta o memorando nº 4099/2014/DIR, de 19/11/2014, com a resposta de Instauração de Tomada de Contas Especial – TCE, destaca ainda que no memorando a DIR informa que solicitou informações atualizadas à CGCIT/DNIT e que tão logo as receba encaminhará diretamente à DPP.

Acórdão:	**2511/2014 – TCU – Plenário.**
Assunto:	Análise das seções transversais de projeto em confronto com as seções transversais que subsidiaram as memórias de cálculo das medições, para a verificação da conformidade dos volumes de terraplenagem medidos e pagos no âmbito do Contrato UT-06-0025/02-00, da BR – 265/MG.
Determinação:	9.8. determinar ao DNIT, com fundamento no art. 251 do RITCU, c/c com o art. 4º, inciso II, da Portaria 27/2009-Segecex, que, no prazo de noventa dias a contar da notificação, efetue análise das seções transversais de projeto em confronto com as seções transversais que subsidiaram as memórias de cálculo das medições, para a verificação da conformidade dos volumes de terraplenagem medidos e pagos no âmbito do Contrato UT-06-0025/02-00, em respeito ao disposto nos arts. 62 e 63 da Lei 4.320/1964, fazendo incluir relatório conclusivo na instrução de prestação de contas anual da autarquia
Resposta/Atendimento:	Foi encaminhado o ofício nº 078/2015/AUDINT, contendo o memorando nº 053/2015/GAB/SREMG, de 27/01/2015, o qual informa que o projeto aprovado pela Diretoria Colegiada autorizou o alargamento de alguns trechos do projeto, fazendo com não existam mais divergências entre os volumes e as seções transversais uma vez que ocorreu a modificação do objeto.

EQUIPE DE CONSOLIDAÇÃO DO RELATÓRIO DE GESTÃO CUSTOMIZADO – EXERCÍCIO DE 2014

Coordenação:

ADAILTON CARDOSO DIAS
Diretor de Planejamento e Pesquisa

ANDRÉ DE OLIVEIRA NUNES
Coordenar-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos

SIDNEY BOARETTO DA SILVA
Coordenador de Avaliação de Viabilidade e Desempenho

Análise, Consolidação e Organização:

ALLAN MELO RIBEIRO
Administrador

CAMILA BELLAGUARDA DA COSTA DE CARVALHO
Administradora

ROSICLER VON BORSTEL DA SILVA
Administradora