

RELATÓRIO DE GESTÃO TEMÁTICO



International
Business
Management
© 2010 Pearson Education, Inc.

Business



RELATÓRIO DE GESTÃO TEMÁTICO EXECUTADO 2017

©2017. DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Diretoria Executiva do DNIT

Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP.

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

SAN - Setor de Autarquias Norte

Quadra 3, Lote A

Edifício Núcleo dos Transportes

70.040-902



Presidente da República
Michel Temer, Presidente em Exercício

**Ministro de Estado dos Transportes,
Portos e Aviação Civil**
Valter Casemiro Silveira

Diretor-Geral do DNIT (Substituto)
Halpher Luigi Mônico Rosa

Diretor Executivo
Halpher Luigi Mônico Rosa

Diretor de Planejamento e Pesquisa
André Martins de Araújo

Diretor de Infraestrutura Rodoviária
Luiz Antônio Ehret Garcia

Diretor de Infraestrutura Aquaviária
Erick Moura de Medeiros

Diretor de Infraestrutura Ferroviária
Charles Magno Nogueira Beniz

Diretor de Administração e Finanças
Mauro de Moura Magalhães

Realização:
Departamento Nacional de Infraestrutura
de Transportes - DNIT

Assessoria:
Consórcio Accenture/Dynatest

Assessoria e Suporte
Allan Melo Ribeiro

Criação e Diagramação
Diego Gadia Melazzo

Crédito das Imagens:
As imagens utilizadas neste relatório foram produzidas pelo DNIT e pelo Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

SUMÁRIO

DNIT

10

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

- 12 O DNIT
- 13 QUADRO PESSOAL
- 14 PLANEJAMENTO INSTITUCIONAL DO DNIT | GESTÃO INTEGRADA
- 16 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
- 17 INICIATIVAS ESTRATÉGICAS
- 18 INDICADORES ESTRATÉGICOS
- 20 INSTRUMENTOS DE MONITORAMENTO DE RESULTADOS
- 22 GESTÃO DE RISCOS COORPORATIVOS
- 24 DESEMPENHO ORÇAMENTÁRIO E FINANCEIRO 2017
- 28 CARTEIRA DE CONTRATOS DNIT
- 30 RESULTADO DE LICITAÇÕES EM 2017
- 32 COMUNICAÇÃO DNIT

DPP

34

DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA

- 36 PLANO NACIONAL DE CONTAGEM DE TRÁFEGO (PNCT)
- 38 SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS
- 40 PLANO NACIONAL DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (PNMR)
- 42 ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL (EVTEA)
- 49 PROJETO DE ENGENHARIA
- 61 OBRA DE ARTE ESPECIAIS (OAE)
- 64 MEIO AMBIENTE
- 66 DESAPROPRIAÇÃO E REASSENTAMENTO
- 67 PROFAIXA
- 68 1ª SEMANA DE PLANEJAMENTO DO DNIT

70

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

- 72 CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA EM NÚMEROS | 2017
- 76 PRINCIPAIS OBRAS REALIZADAS | EM 2017
- 78 MANUTENÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL
- 82 OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

92

INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA

- 96 MANUTENÇÃO E ADEQUAÇÃO DAS HIDROVIAS

100

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

- 104 PROSEFER – OBJETIVOS
- 106 RESUMO EVTEA FERROVIÁRIO
- 107 RESUMO PROJETOS FERROVIÁRIOS

MENSAGEM DO DIRETOR-GERAL

Com o objetivo de desempenhar sua missão de “implementar a política de infraestrutura de transportes, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país”, o DNIT busca, constantemente, aprimorar a gestão das obras sob sua responsabilidade, cumprindo todas as fases indispensáveis, desde a contratação até a execução do empreendimento, passando ainda pela supervisão dos serviços. A Autarquia também tem como meta assegurar mais transparência em suas ações junto aos órgãos de controle e à sociedade brasileira, o que inclui a apresentação deste Relatório de Gestão Temático.

No exercício de 2017, o Governo Federal adotou ações com a finalidade de assegurar melhores condições de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários das rodovias federais. As obras de construção e adequação de capacidade rodoviária tem como principais benefícios aumentar a capacidade de tráfego, promover o desenvolvimento econômico e reduzir o número de acidentes na malha rodoviária federal em todas as regiões do Brasil.

Diante deste contexto, durante o exercício de 2017 foram executados 507,20 km de obras rodoviárias, sendo 48,65% de construção rodoviária e 33,02% de adequação/duplicação de capacidade. Além disso, foram executados 18,33% de restauração pertinentes as obras de adequação/duplicação.

]

Ainda, em 2017, foram contratados serviços de manutenção da malha rodoviária federal, pavimentada e não pavimentada. Do total previsto, estão sendo executados serviços em quase todas as vias pavimentadas, com contratos variando de um ano - Conservação Tradicional, a contratos de até cinco anos – CREMA (Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas), contemplando ações de recuperação funcional e

estrutural do pavimento.

Durante o ano de 2017, a extensão da malha rodoviária pavimentada federal, sob responsabilidade do DNIT, alcançou a marca total de 54.257,40 km. Destes, 91% estão cobertos com contratos de manutenção rodoviária. Quanto a malha rodoviária não pavimentada 75,7%, do total de 10,3 mil km, está coberta com contrato de manutenção. O total de cobertura contratual, em 2017, em rodovias pavimentadas e não pavimentadas, representa 88,6% da malha rodoviária total.

Em 2017, os Programas de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas (CREMA), aliados às obras de restauração convencional e serviços de conservação, contemplaram 49.375 km da malha rodoviária federal pavimentada, correspondendo a cerca de 91% da malha total. O Programa BR-LEGAL, que abrangia 59 mil km em seu escopo inicial, foi readequado para 53 mil km em virtude das concessões federais, estaduais e municipais já previstas ou efetuadas. Por meio de contratos por desempenho de cinco anos, o programa busca implantar e manter a sinalização horizontal, vertical e suspensa; dispositivos auxiliares de segurança viária; e serviços relacionados à área de engenharia de trânsito.

Também em 2017, por meio do referido programa, foram iniciados serviços de sinalização horizontal em aproximadamente 7.534 km e de sinalização vertical em cerca de 11.760 km. Além disso, houve a implantação de dispositivos de segurança em 5.094 km, aproximadamente, alcançando um percentual de 69% da malha rodoviária federal pavimentada. Um dos grandes objetivos do Programa é a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito.

No escopo do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV), houve a necessidade de contemplar novos pontos críticos, os quais apresentam maior incidência de acidentes rodoviários, ultrapassando a meta inicial de 2.500 equipamentos. Entre novembro e dezembro de 2016, foi realizada uma

contratação, em caráter emergencial, por até 180 dias, englobando o total de 3.160 equipamentos de controle de velocidade.

Durante o ano de 2017, foram mantidos em operação 2.916 equipamentos de controle de velocidade nos pontos críticos. A redução do número de pontos de controle de velocidade desse ano em relação a 2016 ocorreu devido à retirada de equipamentos em vias concedidas à iniciativa privada ou estadualizadas.

O novo conceito de pesagem de veículos, deu início ao então denominado Novo Plano Nacional de Pesagem, com a modelagem do processo de fiscalização a partir de procedimento automatizado, o PIAF – Posto Integrado Automatizado de Fiscalização. Este modelo possibilita a operação do posto sem a presença física do agente de trânsito, pois este ator passaria a desenvolver esta e outras atividades no Centro de Controle Operacional – CCO.

Dentre as ações para fiscalização do excesso de peso, no corrente ano foi licitado o edital nº 237/2017 que tem por objeto: “Contratação de Serviços de Apoio Técnico à Coleta de Dados e Informações de Veículos Pesados que Trafegam nas Rodovias Federais Administradas pelo DNIT, através da Disponibilização e Manutenção de Unidades Móveis Operacionais dotadas de Sistema de Pesagem com Balança Portátil Estática e Balança Móvel Dinâmica e demais Equipamentos e Sistemas Associados, conforme condições, quantidades e exigências. Atualmente esta licitação já habilitou as empresas melhores classificadas e encontra-se em fase de recurso.

Quanto ao modal ferroviário, a expansão da malha federal prevê a construção de novas ferrovias, conexões e acessos, para torná-lo mais atrativo à movimentação de grandes volumes de cargas, a longas distâncias. Com foco em conexões com vias fluviais e rodoviárias, busca-se contribuir para o aumento da capilaridade dos modos de transporte em importantes zonas de processamento, consumo, importação e exportação.

Entre as ações de infraestrutura ferroviária

destacam-se que, em 2017, foram iniciadas as obras da construção de passagem inferior sob a linha férrea em Avaré/SP e a construção de viaduto sobre a linha férrea em Botucatu/SP. Destaca-se também a aprovação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para Construção do Contorno Ferroviário de Curitiba/PR, além de cinco EVTEA para Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário nos municípios de Américo Brasiliense/SP, Embu Guaçu/SP, Itirapina/SP, Laranjal Paulista/SP e Mogi das Cruzes/SP.

Com vistas ao atendimento das diretrizes da política de transportes do Governo Federal, permaneceram, em 2017, as ações que visavam a manutenção das condições de navegabilidade em aproximadamente 6.000 km de hidrovias federais. As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) são preponderantes no que diz respeito as melhorias desenvolvidas pelo DNIT, haja vista que os municípios são beneficiados pela segurança, praticidade e celeridade no embarque e desembarque de passageiros.

Até o final de 2017 foram concluídas 42 IP4. Destas, o Terminal Pesqueiro, foi doado à Prefeitura de Manaus, restando 41 sob gestão do DNIT. Vale destacar também que foi concluída em 2017 a IP4 de Santarém e, com 98% de execução, encontra-se a IP4 de Itacoatiara (Novo). Além disso, foram concluídas as obras complementares de Ipixuna, Itamarati e Guajará.

HALPHER LUIGGI MÔNICO ROSA
Diretor-Geral do DNIT (Substituto)

APRESENTAÇÃO

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.

Durante o exercício de 2017, o DNIT realizou diversas ações que beneficiaram aos usuários da infraestrutura de transportes, no âmbito federal, garantindo maior conforto e segurança. Além disso, tais ações contribuíram para o crescimento da economia nacional



INSTITUCIONAL

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela lei 10.233, de 5 de junho de 2001. A legislação reestruturou o sistema de transportes rodoviário, aquaviário e ferroviário do Brasil, extinguindo o antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). A sede do DNIT é em Brasília, no Distrito Federal. Atualmente, possui 25 unidades administrativas regionais – as superintendências e 8 administrações hidroviárias.

A Autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União. Ou seja, a entidade é gestora e executora, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres.

Além disso, o DNIT, é a Autarquia federal competente para exercer as atribuições elencadas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro: nas rodovias federais, é responsável pela aplicação de multas por excesso de peso e ou de velocidade, por meio dos postos de pesagem e das lombadas eletrônicas.

O DNIT é administrado pelo Diretor-Geral e por mais seis diretores setoriais nomeados pelo Presidente da República, que integram a Diretoria Colegiada. As deliberações ocorrem por meio desta Diretoria e do Conselho Administrativo, que é composto por seis membros: secretário executivo do MTPA, diretor geral do DNIT, dois representantes do MTPA, um representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) e um representante do Ministério da Fazenda.



The image features a large, light blue circle in the center, containing the text "DNIT" in a bold, dark blue, sans-serif font. The background is a photograph of a modern building with a facade of vertical concrete slats, set against a clear blue sky. The building's design is characterized by its rhythmic, vertical elements and the play of light and shadow.

DNIT

O DNIT

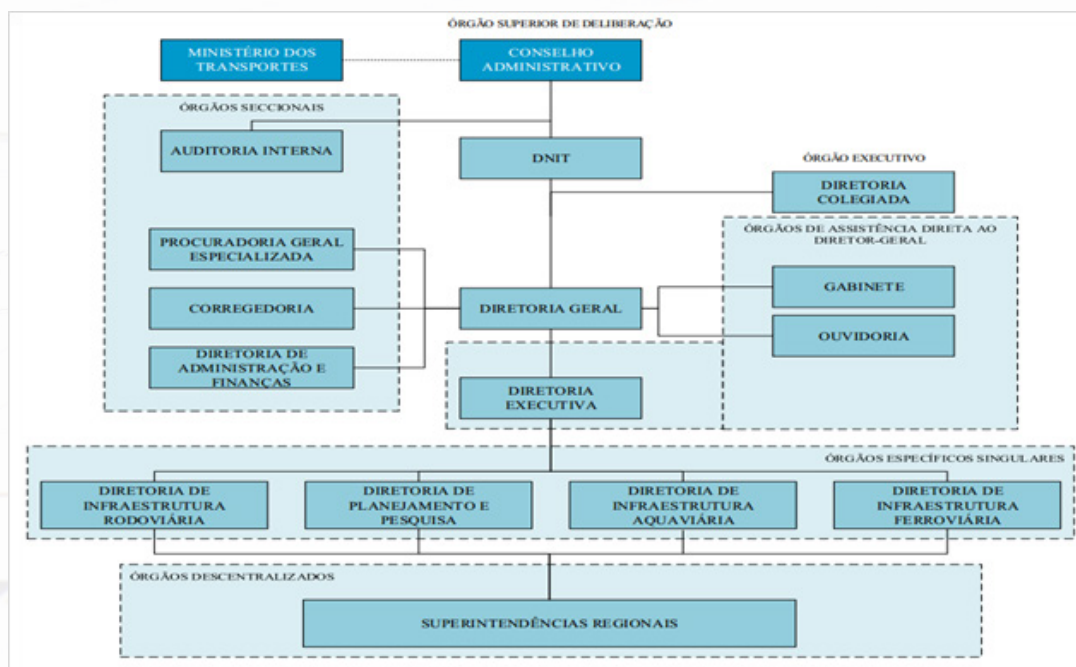


Figura 1 - Organograma Funcional do DNIT

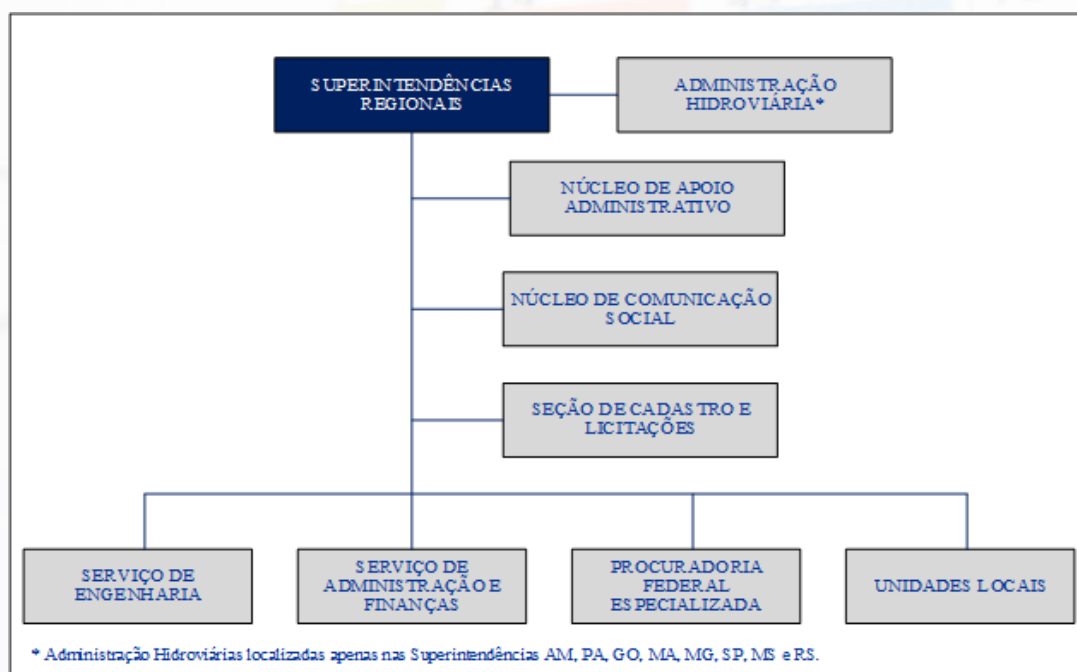
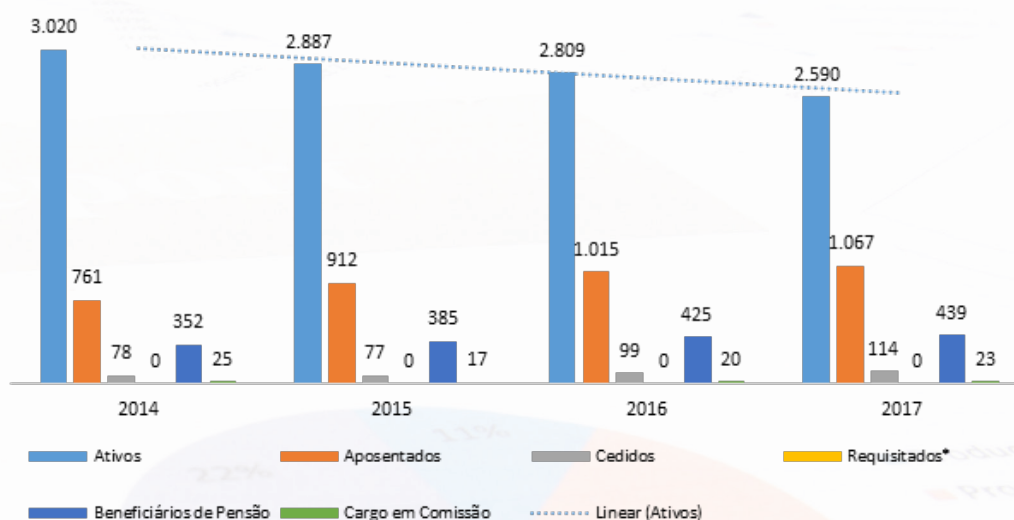


Figura 2 - Organograma das Superintendências Regionais do DNIT

QUADRO PESSOAL

Em 2017, o efetivo de servidores foi contabilizado em 2.590, o que representa 58% da força de trabalho, o que se mostra insuficiente para cumprimento de sua missão. Existem, portanto, mais de 1.800 cargos vagos.

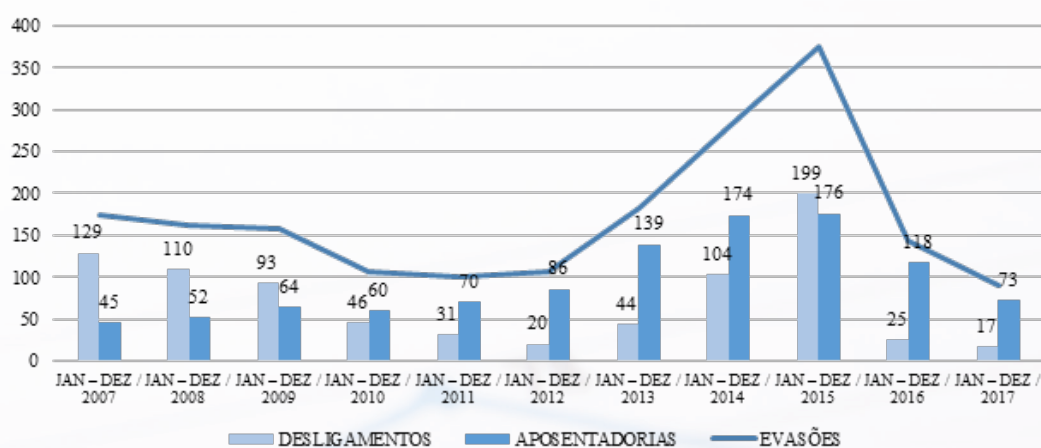
Gráfico 1 – Histórico da Situação Funcional do DNIT | 2014 a 2017



Fonte: CGRAH/DAF/DNIT

*Considerados requisitados, exercícios descentralizados de carreira, exercícios provisórios e exercícios §7º art. 93 da 8.112/90.

Gráfico 2 - Histórico de evasão de servidores do DNIT (2007 a 2017)



Fonte: Sistemas de Recursos Humanos do DNIT

PLANEJAMENTO INSTITUCIONAL DO DNIT

GESTÃO INTEGRADA

Em 2017, com a publicação das novas Portarias que instituíram os mecanismos de Governança por meio dos Comitês Estratégico (Portaria nº 2.113, de 16/11/2017), Comitê de Governança (Portaria nº 1.969, de 24/10/2017) e Comitê de Riscos (Portaria nº 1.970, de 24/10/2017), o DNIT deu continuidade aos instrumentos de governança, planejamento e gestão organizacional.



Figura 1 – Gestão Integrada

A gestão estratégica do DNIT começou a ser desenvolvida em 2003 e o objetivo foi dotar o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e esta Autarquia de metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica. Desde então, a Diretoria Executiva (DIREX) do DNIT realizou diversas ações que culminaram na estruturação do ciclo de planejamento, na formulação e tradução da estratégia em que resultou na criação do mapa estratégico da Autarquia e na elaboração do processo de monitoramento e controle da estratégia.

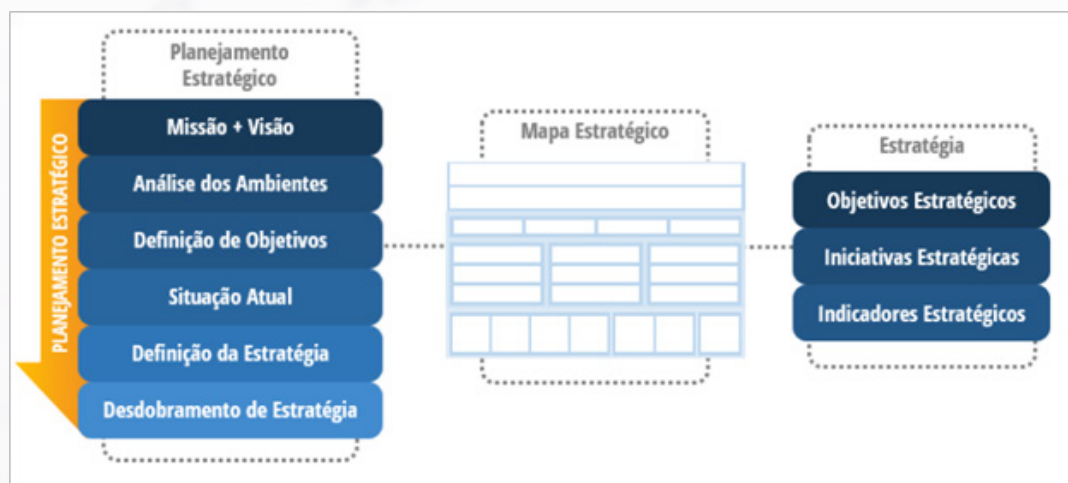
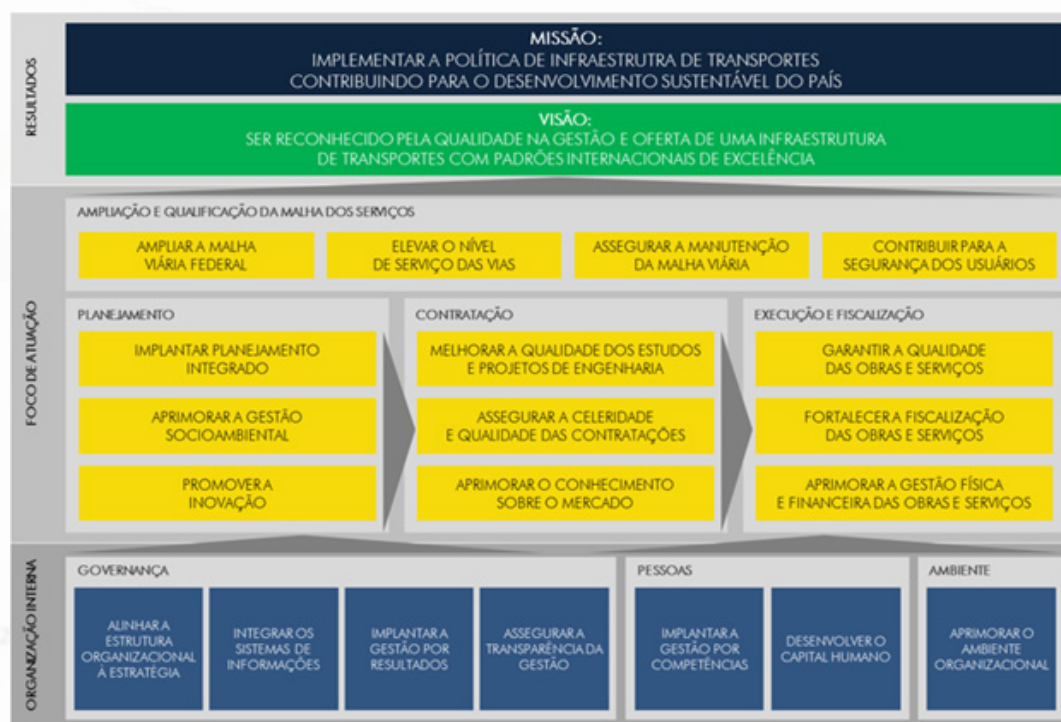


Figura 4 - Planejamento estratégico

O Planejamento Estratégico pode ser definido como um processo de construção do futuro de uma organização a partir do uso de suas competências fundamentais.

A visão, missão e valores da Autarquia configuram uma ferramenta essencial para a determinação de sua direção estratégica, atingindo, assim, seus objetivos principais.

A partir do mapa estratégico vigente são derivadas as ações relativas ao planejamento da Autarquia.



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Dentre os objetivos definidos no Mapa Estratégico estão: “Ampliar a malha viária federal”, “Elevar o nível de serviço das vias”, “Assegurar a manutenção da malha viária” e “Contribuir para a segurança dos usuários”. Estes são objetivos ligados à atividade fim do DNIT e que estão relacionados à ampliação e qualificação da malha e dos serviços.

Aperfeiçoar e dar celeridade ao processo licitatório/contratação visando reduzir o ciclo e melhorar a qualidade e normatização dos Termos de Referência e Editais.	Adquirir novos conhecimentos especializados nos diversos segmentos do mercado de engenharia necessários para fortalecer a qualidade das licitações, melhorar a avaliação das propostas de engenharia, e possibilitar maior segurança na seleção de projetos com a avaliação do porte da empresa vis-à-vis a capacidade operacional de execução dos serviços demandados.	O DNIT pretende viabilizar a estrutura necessária para que a qualidade das obras e serviços prestados estejam de acordo com os padrões internacionais, realizando o redesenho do processo de análise de projetos, padronização de ferramentas e normas técnicas, bem como o estabelecimento e o constante aperfeiçoamento de indicadores para aferição da qualidade das obras.	Aperfeiçoar a fiscalização das obras e serviços investindo nas superintendências para refletir todo o escopo de atuação do DNIT (ampliação, manutenção e operação) e assegurar melhor aferição dos resultados contratuais.
Aprimorar a gestão física e financeira das obras e serviços	Alinhar a estrutura organizacional à estratégia	Integrar os sistemas de informações	Implantar a gestão por resultados
Normatizar e padronizar os fundamentos de gestão físico-financeira da obra e implantar sistema integrado de acompanhamento do avanço dos empreendimentos, tanto do ponto de vista físico, quanto financeiro.	Adequar à estrutura organizacional às responsabilidades, atividades, procedimentos e fluxo de informações no sentido de assegurar que a instituição esteja capacitada para executar as estratégias.	Implantar sistemas e ferramentas que agilizem e possibilitem uma gestão célere e eficaz, na Sede e nas superintendências, tendo sempre como base as prioridades estratégicas da autarquia, o acesso adequado às informações pelas áreas interessadas, e a intercomunicabilidade dos sistemas de informação.	Implantar a gestão por resultados adotando modelo que defina os resultados a serem alcançados, promova o alinhamento organizacional em torno de objetivos e metas institucionais, possibilite os redirecionamentos e consolide, em tempo hábil, o aprendizado contínuo, focando no alinhamento da estratégia com a operação a partir da gestão de iniciativas e processos
Assegurar a transparência da gestão	Implantar a gestão por competências	Desenvolver o capital humano	Aprimorar o ambiente organizacional
Assegurar a transparência ao divulgar desempenho da gestão no alcance das metas estratégicas e dos fatos relevantes, estabelecendo canal de comunicação direta entre servidores e diretorias, bem como garantir o cumprimento do preconizado pela Lei de acesso à informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011).	Desenvolver competências estratégicas da força de trabalho considerando o conjunto de conhecimentos, habilidades e atitudes necessárias para que ocorra, no menor tempo possível, um salto de desempenho para o alcance dos objetivos estratégicos.	Conceber, implantar e avaliar planos de formação visando o desenvolvimento de habilidades e competências e desenvolvimento sistemático de novos conhecimentos.	Adequar o ambiente organizacional às mudanças necessárias para o alcance dos objetivos estratégicos, identificando os fatores que afetam a motivação, o comprometimento dos servidores, a transversalidade das ações entre as unidades e o aprimoramento da comunicação interna.

Figura 4 - Objetivos estratégicos do DNIT

INICIATIVAS ESTRATÉGICAS

COORDENAÇÃO	OBJETIVO ESTRATÉGICO	INICIATIVA ESTRATÉGICA
DIRETORIA GERAL		
ASCOM	Assegurar a transparência da gestão	Elaboração e implantação do plano de comunicação
DIRETORIA EXECUTIVA		
CGCL	Assegurar a celeridade e qualidade das contratações	Melhoria dos Processos de Contratação
CGCIT	Aprimorar o conhecimento sobre o mercado	Consolidação do Novo Sistema de Custos Referenciais de Obras
EGP	Aprimorar a gestão física e financeira das obras e serviços	Consolidação do Escritório de Empreendimentos
DIREX	Alinhar a estrutura organizacional à estratégia	Consolidação dos Novos Negócios
EGE	Implantar a gestão por resultados	Consolidação do Novo Modelo de Governança
CGCL	Aprimorar o ambiente organizacional	Estruturar Plano de Descentralização
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA		
DPP	Implantar o planejamento integrado	Desenvolvimento do processo de planejamento integrado
CGDESP	Melhorar a qualidade dos estudos e projetos de engenharia	Melhoria no processo de elaboração e análise de estudos e projetos
CGMAB	Aprimorar a gestão socioambiental	Aprimoramento do processo de gestão ambiental
CGPLAN	Implantar o planejamento integrado	Ampliação da utilização da Gerência de Pavimentos
CGDR	Aprimorar a gestão socioambiental	Aprimoramento do processo de gestão de reassentamentos e desapropriações
IPR	Promover a inovação	Remodelagem do IPR
DPP	Implantar o planejamento integrado	Implementação da Modelagem da Informação da Construção (BIM) Aplicada a Projetos de Infraestrutura
DPP	Fortalecer a fiscalização das obras e serviços	Programa de Eliminação de Pontos Críticos
DPP	Fortalecer a fiscalização das obras e serviços	Programa de Parcerias para Manutenção Rodoviária (desempenho)
DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA		
CGPERT	Fortalecer a fiscalização das obras e serviços	Utilização de VANTs para Fiscalização e Acompanhamento dos Serviços e Gestão da Malha
CGPERT	Garantir a qualidade das obras e serviços	Modelagem da 2ª Etapa das Obras e Serviços de Sinalização e Segurança Viária (BR Legal)
CGPERT	Garantir a qualidade das obras e serviços	Implantação do Pesagem em Movimento
CGPERT	Garantir a qualidade das obras e serviços	Implantação do Plano Nacional de Controle de Velocidade – PNCV
CGCONT	Garantir a qualidade das obras e serviços	Integração SUPRA
CGPERT	Garantir a qualidade das obras e serviços	Implantação do Centro Integrado de Controle e Operação
CGMRR	Fortalecer a fiscalização das obras e serviços	Implantação do Novo Modelo de Supervisão para área de Manutenção Rodoviária
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS		
CGTI	Integrar os sistemas de informações	Remodelagem da TI para Alavancar as Áreas Fim e Para Capturar Valor de Novas Tecnologias
CGTI	Integrar os sistemas de informações	Aprimoramento da Infraestrutura de Informação e Comunicação das Unidades, Colaboradores e Dispositivos Conectados
CGLOG	Implantar a gestão por resultados	Aprimoramento da Infraestrutura e do Ambiente de Trabalho nas Instalações do DNIT
CGGP	Implantar a gestão por competências	Definir, Avaliar e Desenvolver as Competências Estratégicas
CGGP	Implantar a gestão por competências	Redesenho do Modelo de Avaliação e Reconhecimento do Desempenho
DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA		
DIF	Implantar o planejamento integrado	Atualizar o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas – PROSEFER
DIF	Integrar os sistemas de informação	Gestão do patrimônio Ferroviário
DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA		
DAQ	Aprimorar a gestão física e financeira das obras	Implantação da Sala de Situação da DAQ
DAQ	Fortalecer a fiscalização das obras e serviços	Implementar Modelo de Operação e Manutenção dos Terminais Hidroviários

O que são iniciativas estratégicas?

As iniciativas estratégicas são projetos desenvolvidos com a finalidade de atingir os objetivos definidos no Mapa Estratégico do DNIT. Elas devem ter início, meio e fim.

O acompanhamento das iniciativas estratégicas é realizado

periodicamente pelas Diretorias, por intermédio do preenchimento do Relatório Individual das Iniciativas Estratégicas, que mantém atualizado o status de cada atividade, em conformidade com o previsto no respectivo cronograma. Posteriormente, esses documentos são enviados ao Escritório de Gestão Estratégica (EGE) na DIREX, que é o responsável

pelo acompanhamento dessas atividades, a fim de garantir a continuidade e monitoramento do modelo.

Com a revisão das iniciativas estratégicas houve a revogação da Portaria nº 248 de 09/02/2017 que foi substituída pela Portaria nº 2.112 de 16/11/2017.

INDICADORES ESTRATÉGICOS

Os indicadores estratégicos são formas de representação quantitativa utilizadas para acompanhar e melhorar os resultados da instituição. Eles mostram a eficiência da organização na utilização dos recursos públicos, verificam o cumprimento dos objetivos institucionais, verificam o atendimento das metas estabelecidas pela administração e instrumentam os processos de tomada de decisão.

Figura 6 – Evolução dos Indicadores de desempenho do DNIT - Medidos em 2017

INDICADORES PPA 2016-2019		
MALHA RODOVIÁRIA NÃO-CONCEDIDA CLASSIFICADA ENTRE BOM E ÓTIMO ESTADO DE CONSERVAÇÃO AFERIDO EM 12/2017	MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL PAVIMENTADA AFERIDO EM 12/2017	DENSIDADE DA MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL AFERIDO EM 12/2017
53% ✓ 60% REFERÊNCIA 12/2014	51.993 KM ✓ 64.395,6 KM REFERÊNCIA 03/2015	7,33 KM / KM² ✓ 8,9 KM / KM² REFERÊNCIA 03/2015
ACIDENTES RODOVIÁRIOS EM ESTRADAS FEDERAIS POR ANO AFERIDO EM 12/2017	NÚMERO DE VÍTIMAS EM ACIDENTES RODOVIÁRIOS EM ESTRADAS FEDERAIS AFERIDO EM 12/2017	NÚMERO DE VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES RODOVIÁRIOS EM ESTRADAS FEDERAIS AFERIDO EM 12/2017
89.318 ACIDENTES ✓ 181.272 ACIDENTES REFERÊNCIA 12/2014	90.222 VÍTIMAS ✓ 100.396 VÍTIMAS REFERÊNCIA 12/2014	6.244 FATAIS ✓ 8.227 FATAIS REFERÊNCIA 12/2014



INDICADORES PPA 2016-2019

MALHA FERROVIÁRIA EM OPERAÇÃO

AFERIDO EM 12/2017

29.075KM ✓29.013 KM
REFERÊNCIA 12/2014VELOCIDADE MÉDIA DOS PERCURSOS
DOS TRENS

AFERIDO EM 12/2017

21,55KM/H ✓22,6 KM/H
REFERÊNCIA 12/2013TOTAL DE CARGA
TRANSPORTADA NO MODAL
FERROVIÁRIO

AFERIDO EM 12/2017

375.239TKU ✓298.616 MILHÃO TKU - TONELADA
POR QUILOMETRO ÚTIL
REFERÊNCIA 12/2013

ÍNDICE DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS

AFERIDO EM 12/2017

10,66 ACIDENTES ✓12 ACIDENTES
REFERÊNCIA 12/2013PRODUÇÃO DE TRANSPORTE NO MODAL
FERROVIÁRIO DE CARGAS

AFERIDO EM 12/2017

538.780 MILHÕES DE TONELADAS ✓503.804 MILHÕES DE TONELADAS
REFERÊNCIA 12/2016DENSIDADE DA MALHA
FERROVIÁRIA EM OPERAÇÃO

AFERIDO EM 12/2017

3,41 KM / KM2 ✓3,23 KM / KM2
REFERÊNCIA 12/2014

INDICADORES ESTRATÉGICOS

PERCENTUAL DE MALHA VIÁRIA SOB JURISDIÇÃO DO DNIT PAVIMENTADA

DPP | CGPLAN | MENSAL | MAIOR MELHOR | META 81%



INSTRUMENTOS DE MONITORAMENTO DE RESULTADOS

Os principais instrumentos para o monitoramento da execução e dos resultados dos planos são as reuniões de “Sala de Situação” realizadas nos diversos níveis da organização, conforme apresentado abaixo:

Figura 7 – Fórum de monitoramento e Controle

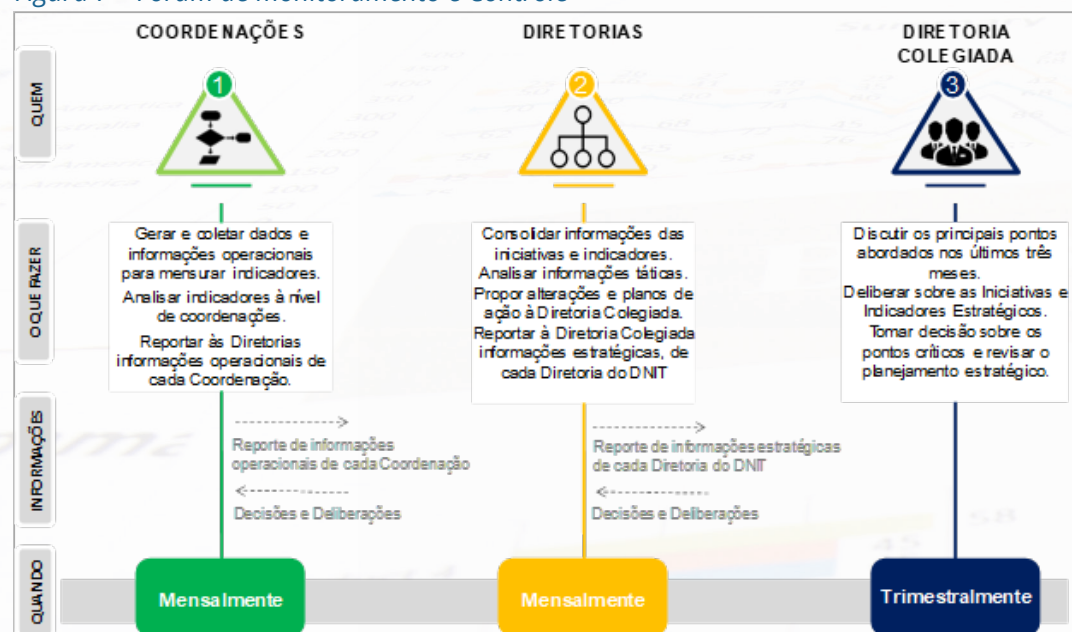
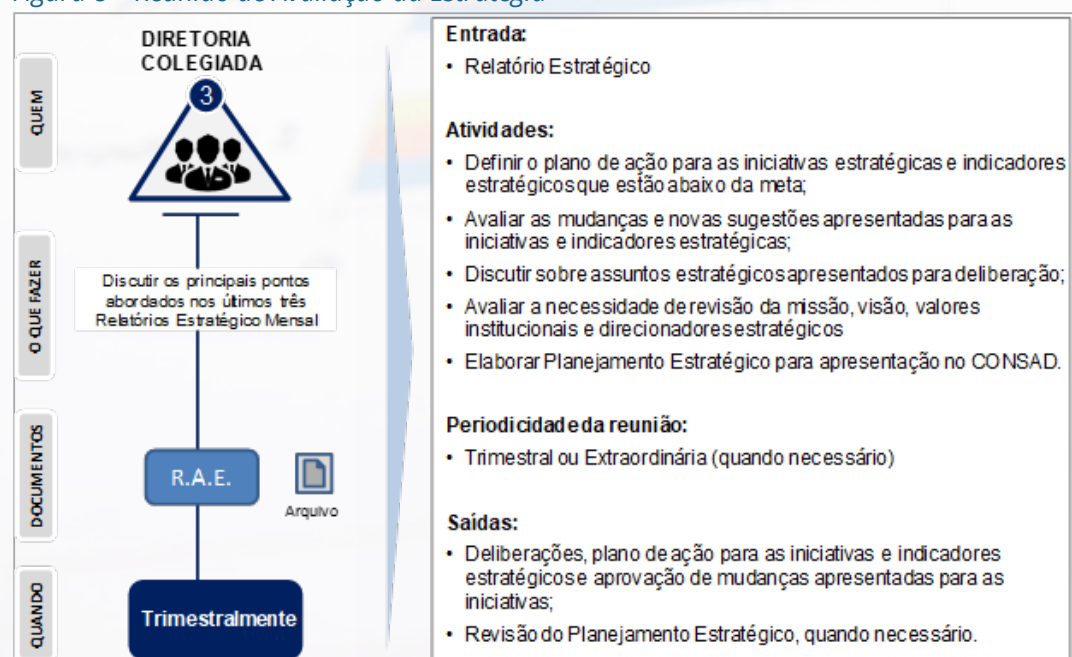
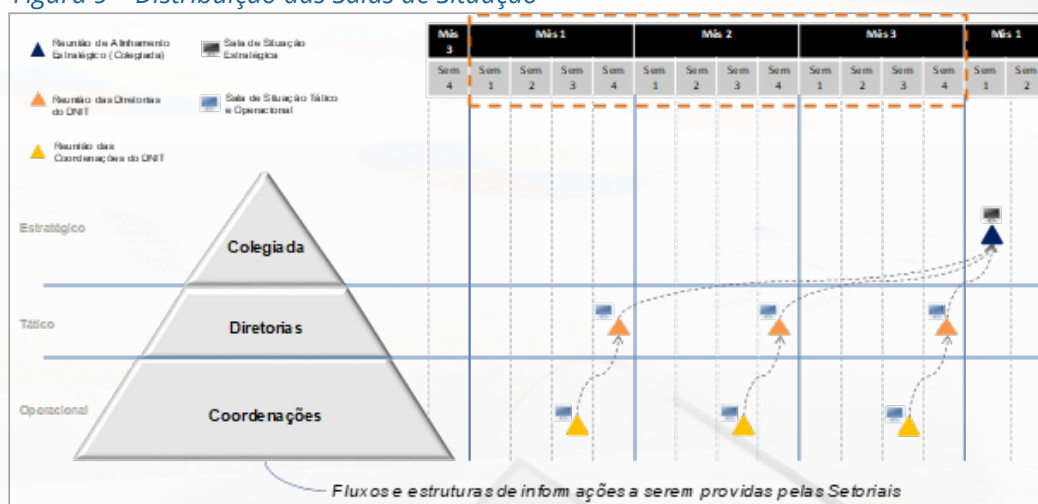


Figura 8 – Reunião de Avaliação da Estratégia



Os fóruns de monitoramento e controle são realizados utilizando como base os indicadores estratégicos, táticos e operacionais definidos em cada setorial, e seguem uma lógica de baixo para acima de agregação de informações, resultados e decisões:

Figura 9 – Distribuição das Salas de Situação



GESTÃO DE RISCOS COORPORATIVOS

O DNIT trabalhou na concepção de um modelo customizado de governança, utilizando-se como base o Referencial do Tribunal de Contas da União (TCU) e as melhores práticas de mercado, incluindo a construção de ativos para a implantação dos novos mecanismos de governança.

Atendendo recomendações do TCU foi proposto o Modelo de Governança do DNIT estruturado em 7 Comitês, dos quais 5 já foram implantados e 2 estão em fase de implantação.



COMITÊ ESTRATÉGICO



COMITÊ DE RISCOS



COMITÊ DE GOVERNANÇA



COMITÊ DE ÉTICA



COMITÊ DE TI



COMITÊ DE GESTÃO DE PESSOAS



COMITÊ DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

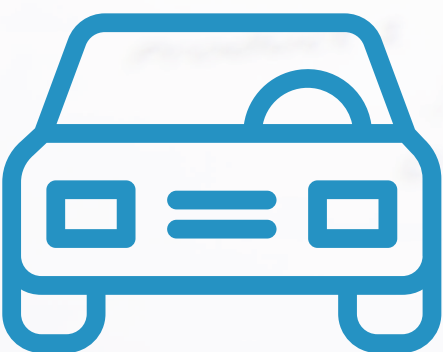
DESEMPENHO ORÇAMENTÁRIO E FINANCEIRO 2017

Em 2017, o orçamento autorizado para o DNIT foi da ordem de R\$ 10,3 bilhões. Deste montante foram empenhados 93,9%. Considerando a execução total (LOA+RAP) do DNIT, em 2017, foram pagos cerca de R\$ 9,7 bilhões. Conforme quadro abaixo.

EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DO DNIT | EM 2017 (R\$)

DIRETORIA	ORÇ. ATUAL.	EMPENHADO	PAGO (LOA+RAP)
DAF	999.311.626	982.519.553	920.611.972
DAQ	222.829.428	200.720.974	171.723.908
DIF	27.307.476	17.971.731	29.436.404
DIR	8.821.122.011	8.250.405.670	8.359.295.291
DPP	222.148.562	216.665.897	218.281.758
TOTAIS	10.292.719.103	9.668.283.825	9.699.349.333

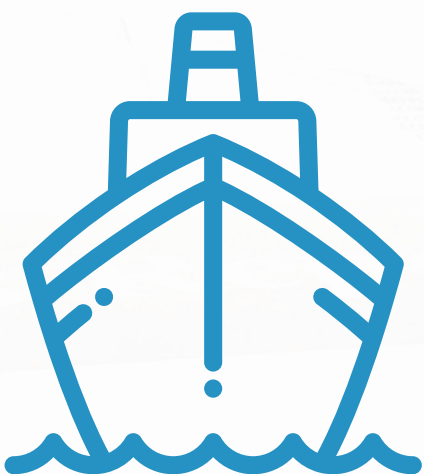
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA | EM 2017 (R\$)



Adequação
Construção
Manutenção
Operações Rodoviária
Outros

1,80 bilhão
1,14 bilhão
4,88 bilhões
211 milhões
334 milhões

TOTAL R\$ 8,36 BILHÕES



INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA | EM 2017 (R\$)

Adequação
Construção
Manutenção

47,77 milhões
63,04 milhões
60,92 milhões

TOTAL R\$ 171,72 MILHÕES



INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA | EM 2017 (R\$)

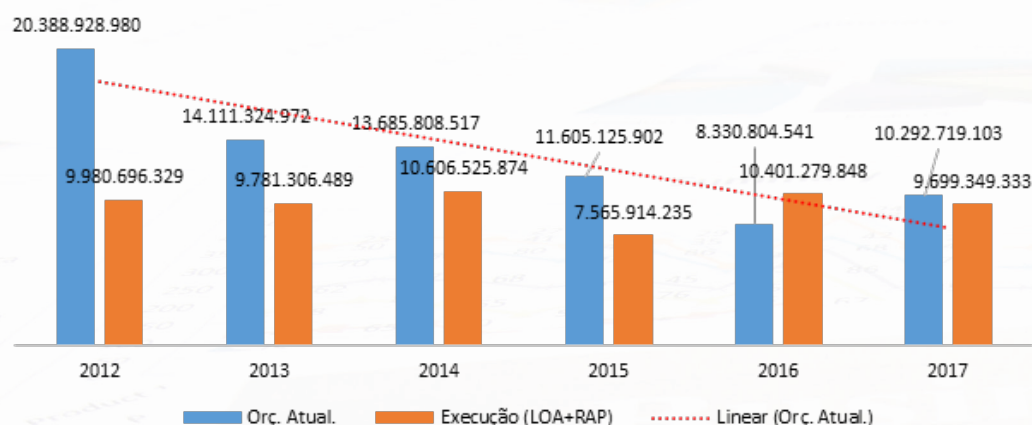
Adequação
Construção
Manutenção
Outros

8,46 milhões
18,00 milhões
2,96 milhões
21 mil

TOTAL R\$ 29,44 MILHÕES

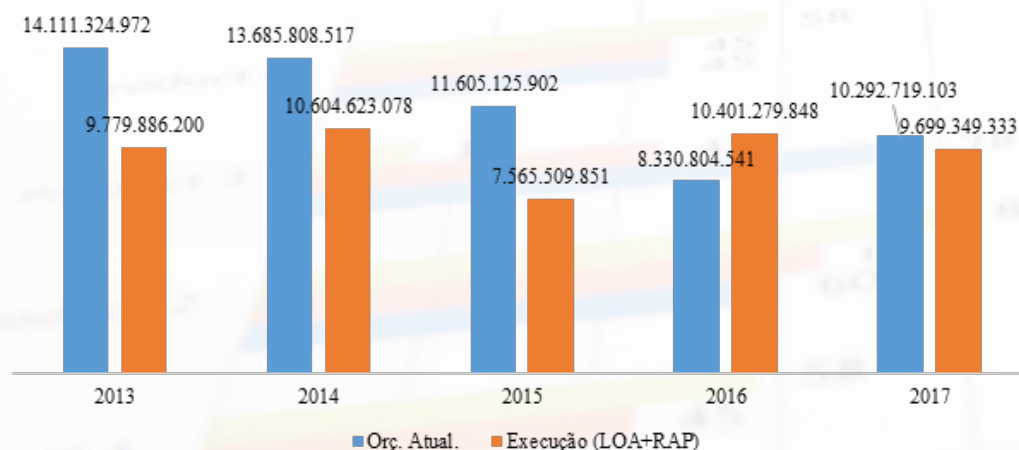
SÉRIE HISTÓRICA ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DO DNIT

Gráfico 3 - Série histórica LOA DNIT (2012 - 2017)* (R\$)



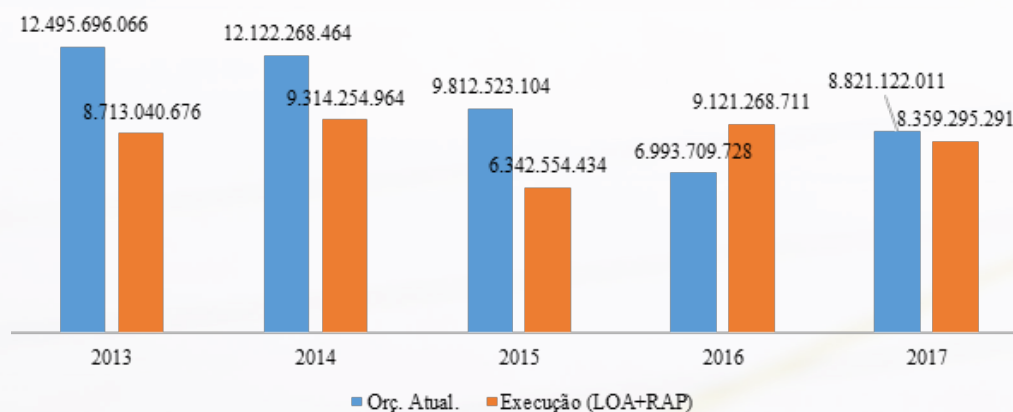
Fonte: Tesouro Gerencial | PLOAWEB (31/12/2017) *Orçamento Atualizado

Gráfico 4 - Orçamento x Execução (2013 - 2017) (R\$)



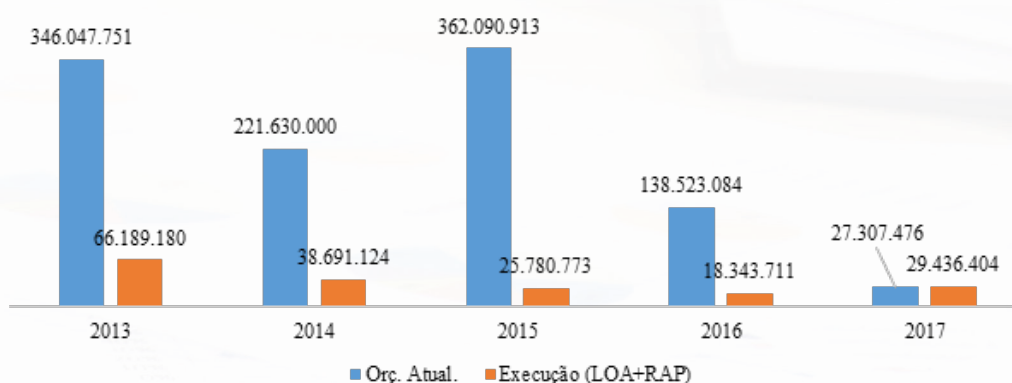
Fonte: Tesouro Gerencial | PLOAWEB (31/12/2017)

Gráfico 5 - Investimento em Infraestrutura Rodoviária (2013 - 2017) (R\$)



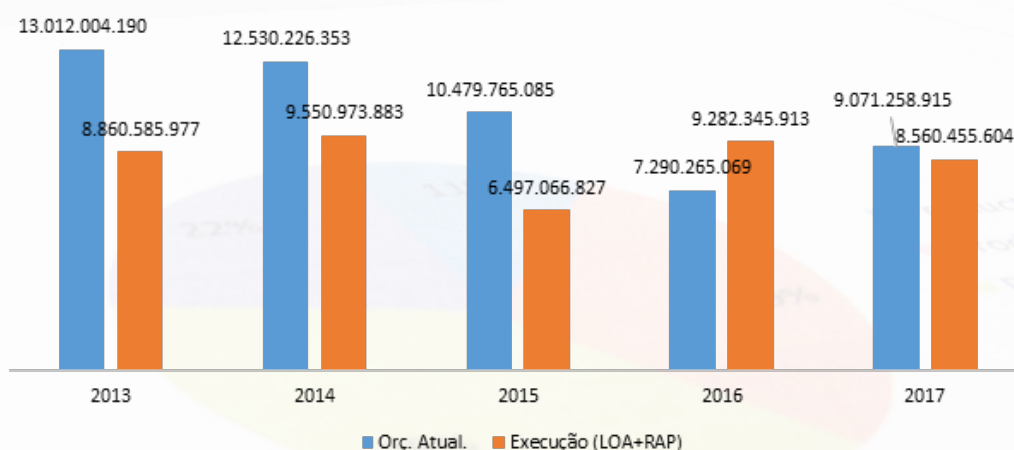
Fonte: Tesouro Gerencial | PLOAWEB (31/12/2017)

Gráfico 6 - Investimento em Infraestrutura Ferroviária (2013 - 2017) (R\$)



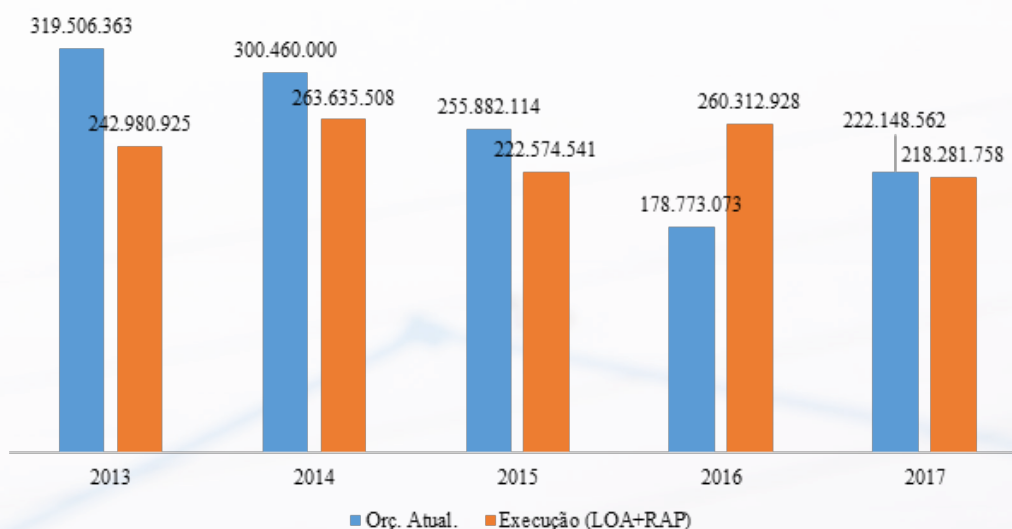
Fonte: Tesouro Gerencial | PLOAWEB (31/12/2017)

Gráfico 7 - Investimento em Infraestrutura Rodoviária, Ferroviária e Aquaviária | 2013 - 2017 (R\$)



Fonte: Tesouro Gerencial | PLOAWEB (31/12/2017)

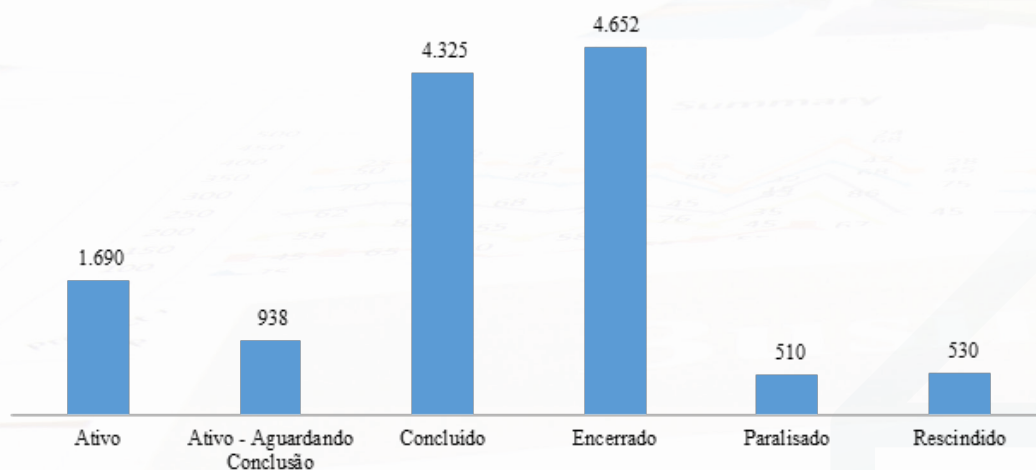
Gráfico 8 - Investimento em Estudos e Projetos de Engenharia (2013 - 2017) (R\$)



Fonte: Tesouro Gerencial | PLOAWEB (31/12/2017)

CARTEIRA DE CONTRATOS DO DNIT

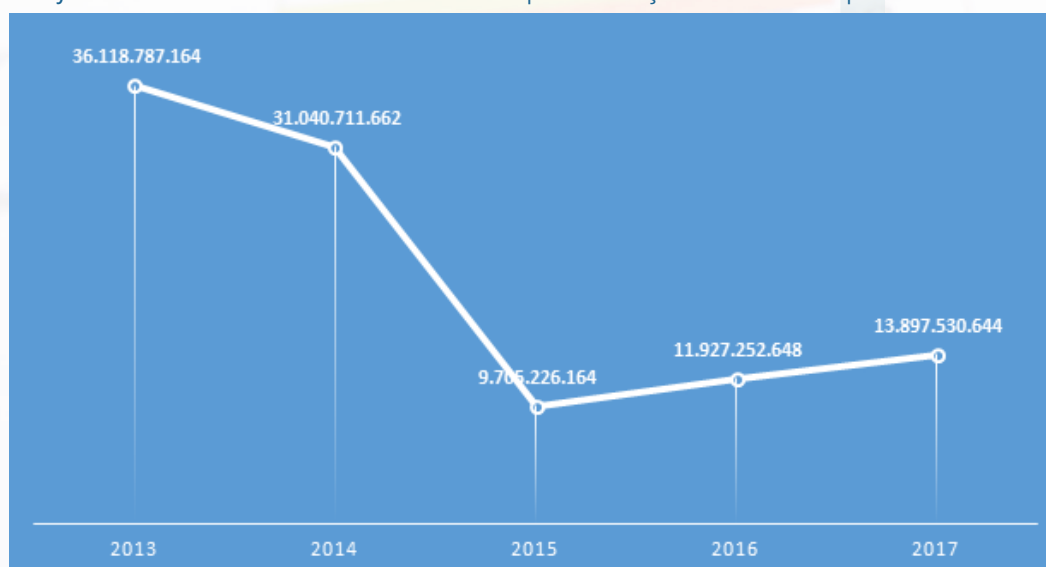
Gráfico 9 - Histórico da Carteira de Contratos do DNIT | 2014 a 2017*



Fonte: SIMDNIT |

*Considera-se os contratos: Ativos | Ativos – Aguardando Conclusão | Concluído | Rescindido | Paralisado | Encerrado

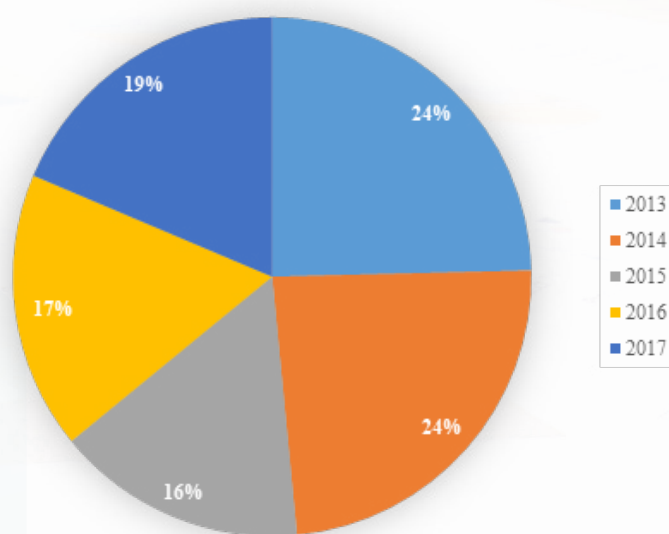
Gráfico 10 - Carteira de Contratos do DNIT | Por situação do contrato | 2013 a 2017



Fonte: SIMDNIT (31/12/2017)

* Considerados os contratos com status: Ativo | Ativo – aguardando conclusão | Concluído | Encerrado | Paralisado | Rescindido

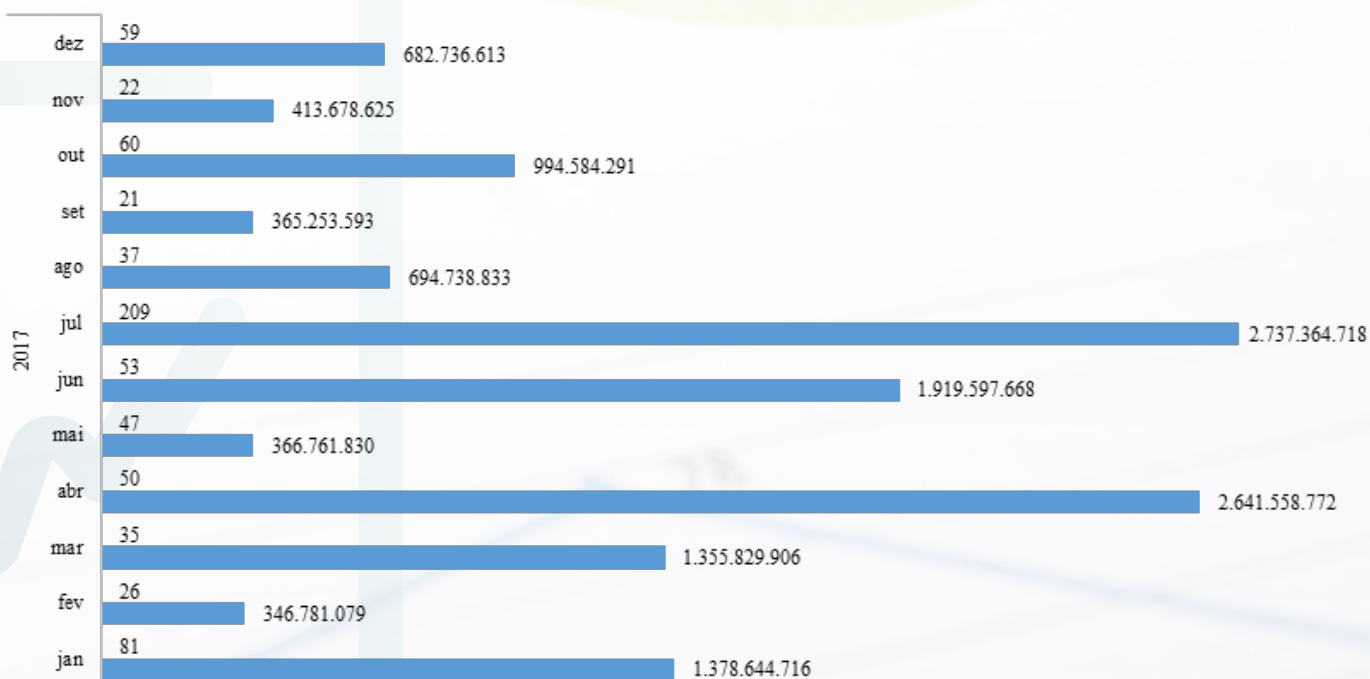
Gráfico 11 – Histórico da carteira de contratos iniciados | 2013 a 2017 | Percentual por ano



Fonte: SIMDNIT (31/12/2017)

* Considerados os contratos com status: Ativo | Ativo – aguardando conclusão | Concluído | Encerrado | Paralisado | Rescindido

Carteira de Contrato em 2017 | Por Unidade Fiscal (R\$)



Fonte: SIMDNIT (31/12/2017)

* Considerados os contratos com status: Ativo | Ativo – aguardando conclusão | Concluído | Encerrado | Paralisado | Rescindido

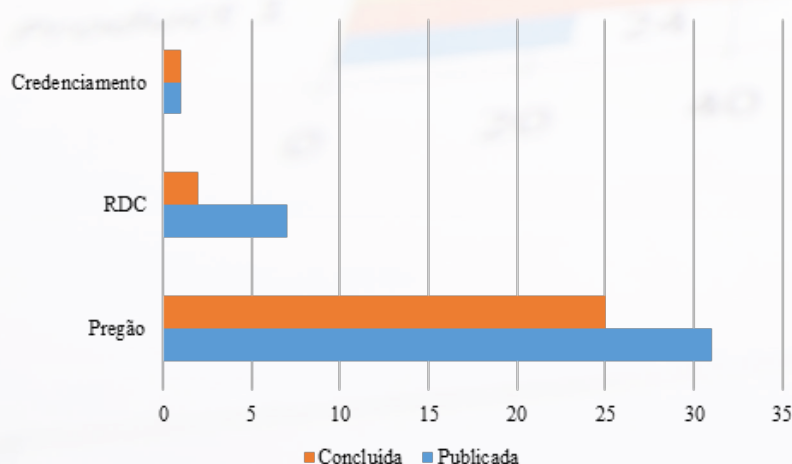
RESULTADO DE LICITAÇÕES EM 2017

“EM 2017, DENTRE OS CERTAMES LICITATÓRIOS PUBLICADOS NO ÂMBITO DO DNIT SEDE, FORAM ECONOMIZADOS CERCA DE R\$ 967,2 MILHÕES.”

A Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações (CGCL/DIREX) visando maior eficiência e eficácia atuou na implantação de melhorias no âmbito dos certames licitatórios do DNIT.

- ✓ Elaboração de Manual de Balanço Patrimonial;
- ✓ Criação de modelos de atos preparatórios em RDC (artefatos): Aguardando publicação da Instrução Normativa;
- ✓ Elaboração de edital licitatório padronizado;
- ✓ Desenvolvimento do Sistema PAAR;
- ✓ Desenvolvimento o Sistema de Inexequibilidade, cujo objetivo é dar agilidade ao processo, visando criar, de forma automática, a conferência ponto a ponto dos itens de planilha de preço da licitante vencedora.

Gráfico 13 – Certame licitatório realizado na Sede | Em 2017



39

Certames
publicados

72%

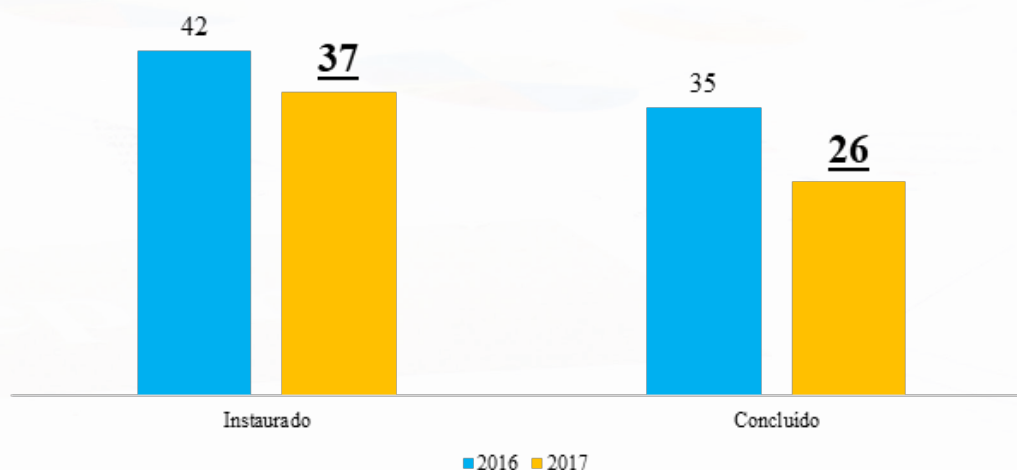
Concluídos

Fonte: CGCL/DIREX/DNIT

PENALIDADES APLICADAS

Em atenção a Instrução de Normativa – IN/DG nº 01/2013, o DNIT adotou o rito do Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade (PAAR) para as infrações praticadas pelos fornecedores/prestadores de serviços do DNIT. Deste modo, em 2017, foram instaurados 37 processos, sendo que desse montante foram concluídos 70%.

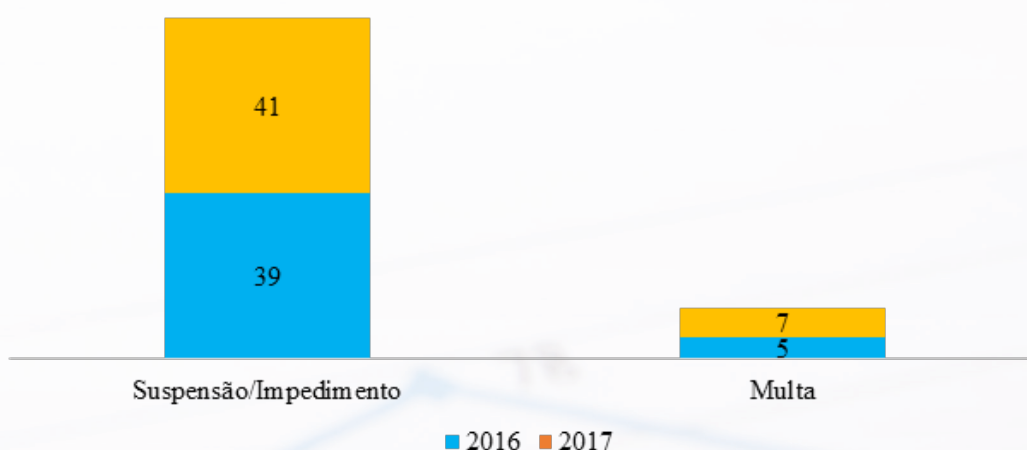
Gráfico 14 – Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade (PAAR) | Em 2017



Fonte: CGCL/DIREX/DNIT

O Gráfico, acima, apresenta uma redução de 12% no número de PAAR instaurados em relação ao exercício de 2016. Isso demonstra que as melhorias implantadas pelo DNIT aprimoraram o procedimento licitatório da autarquia, de modo que os fornecedores estão entregando os produtos/serviços de acordo com a previsão contratual. Consequentemente houve uma redução de 8,3% no número de penalidades aplicadas aos fornecedores do DNIT, em relação à 2016.

Gráfico 14 – Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade (PAAR) | Em 2017



Fonte: CGCL/DIREX/DNIT

COMUNICAÇÃO DNIT

Com o intuito de compartilhar conteúdos relevantes e obter um relacionamento mais estreito com a sociedade, o DNIT) iniciou, por meio da Coordenação de Comunicação Social, uma nova forma de dialogar com o cidadão brasileiro através das mídias sociais.

Visando trazer mais transparência e melhorar a comunicação com o cidadão,

o DNIT lançou sua página oficial no Facebook, em agosto de 2017. Com plataforma arrojada e moderna, a página traz informações sobre o que há de novo no DNIT. São abordados assuntos sobre inovação, tecnologia, meio ambiente, sustentabilidade, entretenimento e serviços gerais à sociedade.

Figura 12 - Resultado quantitativo através do Facebook (Ago/2017 a Jan/2018)

VISUALIZAÇÕES DA PÁGINA	SEGUIDORES DA PÁGINA	ALCANCE DA PÁGINA	TEMPO MÉDIO DE RESPOSTAS
O número de vezes que o perfil de uma Página foi visualizado por pessoas conectadas e desconectadas	O número de pessoas novas que seguem sua Página	O número de pessoas que viram qualquer uma das publicações da sua Página	O tempo médio de resposta
4.471 ↑	2.099 ↑	118.159 ↑	1 HORA ↑
VISUALIZAÇÕES DE VÍDEOS	ENVOLVIMENTOS COM PUBLICAÇÕES	AÇÕES NA PÁGINA	
Número total de vezes que os vídeos da Página foram visualizados por mais de 3 segundos	O número de vezes que as pessoas interagiram com suas publicações por meio de curtidas, comentários, compartilhamentos e muito mais	O número de cliques nas informações de contato e no botão de chamada para ação da sua Página	
35.218 ↑	19.450 ↑	99 ↑	

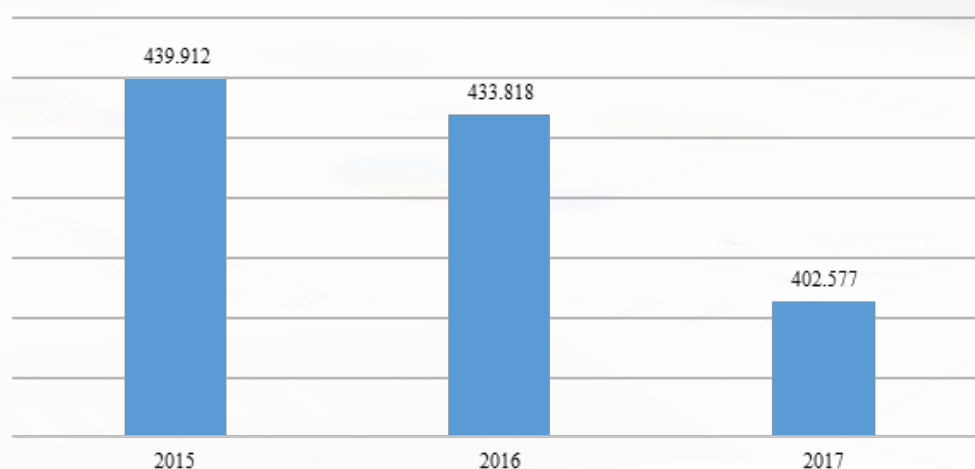
Outra importante ferramenta de comunicação utilizada pelo DNIT é a página do Twitter, para interagir com a sociedade, conforme demonstram os números abaixo:

Figura 13 - Resultado quantitativo através do Twitter (Ago/2017 a Jan/2018)

TWEETS	IMPRESSÕES DO TWEET	VISITAS AO PERFIL	MENÇÕES
Número de tweets	Número de vezes que as pessoas viram o tweet	Quantas vezes viram o perfil	Quantas vezes o DNIT foi mencionado
502 ↑	330,4 mil ↑	118.159 ↑	1.959 ↑
TOTAL DE SEGUIDORES			
Seguidores do perfil do DNIT no Twitter			
6.328 ↑			

ACESSO AO CIDADÃO

Gráfico 13 - Número de Atendimentos pela Ouvidoria DNIT | 2015 a 2017



Fonte: Ouvidoria DNIT

No exercício de 2017 foi observada redução no quantitativo de atendimentos promovidos pela Central de Atendimento e Serviços (CAS), o que é creditado ao aperfeiçoamento do canal de comunicação via web para multas. Em relação ao Reclame Aqui, credita-se sutil queda na relação de atendimentos à adesão promovida ao E-OUV, no âmbito do qual são atendidas parte das demandas oriundas daquele canal, que permanece a enviar solicitações remanescentes diretamente à Unidade de Ouvidoria. No âmbito das Autorizações Especiais de Transito (AET), análise do conjunto de atendimentos denota sucesso, com maior celeridade e simplificação obtidos a partir de mudanças normativas editadas no ano de 2016.

FALE COM O DNIT

Canais de Comunicação do DNIT

Central de Atendimento e Serviços | CAS

DNIT Cidadão (específico para multas)

Serviço de Informação ao Cidadão | SIC

Sistema de Autorização Especial de Trânsito | SIATE

Sistema de Ouvidoria do DNIT

E-mail: **ouvidoria@dnit.gov.br**

The background of the image shows a blurred view of a desk with architectural blueprints, a red compass, and drafting pens. A large, light blue circle is centered over the image, containing the text.

DPP

**DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
E PESQUISA**



PLANO NACIONAL DE CONTAGEM DE TRÁFEGO (PNCT)



Em 2012, estudos desenvolvidos pelo DNIT, através do Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), resultaram no novo plano de contagem de tráfego. Assim, em 2014, o DNIT retomou o Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT). A identificação do comportamento do tráfego nas rodovias federais é fundamental para as atividades fim da Autarquia.

As contagens volumétricas e classificatórias de tráfego visam determinar a quantidade, o sentido e a composição do fluxo de veículos que passam por um ou vários pontos selecionados do sistema viário, numa determinada unidade de tempo. A metodologia para consolidação dos dados e a aplicação de um modelo matemático, que permitirá o cálculo do tráfego para toda a malha rodoviária, são de responsabilidade da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

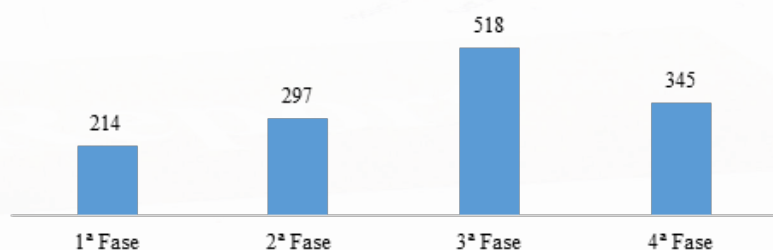
Nas quatro fases, foram contados e classificados cerca de 17,6 milhões de veículos e entrevistados, aproximadamente, 1,3 milhões de condutores. Cabe destacar a terceira etapa, considerada a maior, que entrevistou mais de 526 mil motoristas e foram contados/classificados, 7,1 milhões de veículos de passeio e de carga em 24 estados do Brasil.

- 1ª Fase: A primeira fase da Pesquisa de Origem e Destino foi realizada em junho de 2016. Foram efetuadas 214 mil entrevistas; 3,5 milhões de veículos contados em 60 postos da região Sul.
- 2ª Fase: A segunda fase da Pesquisa aconteceu em novembro de 2016. Foram efetuadas 297 mil entrevistas; 2,3 milhões de veículos contados em 60 postos das seguintes regiões: Sudeste, Nordeste, Sul (Santa Catarina), Norte (Rondônia), Centro-Oeste (Goiás e Mato Grosso do Sul).
- 3ª Fase: A terceira fase da Pesquisa foi realizada em julho de 2017. Na terceira fase foram entrevistados 526.661 condutores de 24 estados do Brasil, batendo assim, a expectativa considerada pelo DNIT que era de ouvir 500 mil motoristas durante o período de apuração. No mesmo período foram contados e classificados 7,1 milhões de veículos de passeio e de carga.

- 4ª Fase: Foi realizada em novembro de 2017. A quarta fase da Pesquisa Origem e Destino ouviu cerca de 348 mil condutores e foram contados e classificados 4,7 milhões de veículos de passeio e de carga durante a pesquisa.

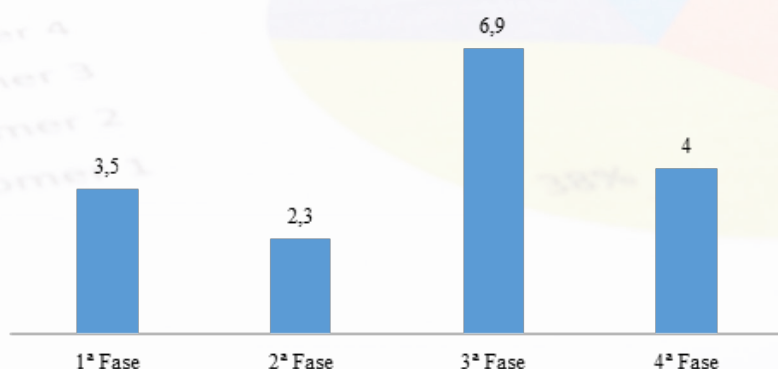
Os dados referentes ao Plano Nacional de Contagem de Tráfego podem ser consultados no site: <http://www.dnit.gov.br/pnct>

Pesquisa de Origem e Destino | Entrevistas Realizadas (mil)



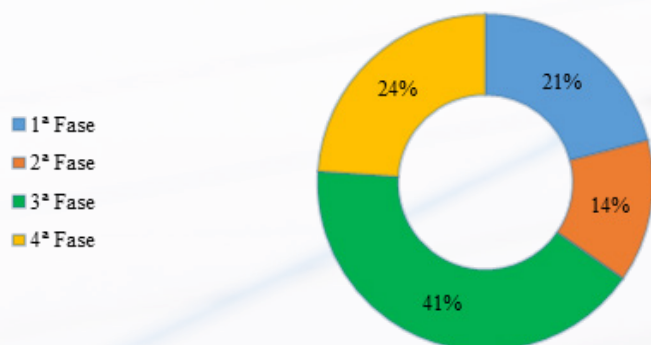
1,3 MILHÃO
ENTREVISTA REALIZADA

Pesquisa de Origem e Destino | Contagem | Classificação (milhão)



16,7 MILHÕES
CONTAGENS/CLASSIFICAÇÕES

Pesquisa de Origem e Destino | Contagem | Classificação (%)



SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS



O Sistema de Gerência de Pavimentos (SGP) é uma ferramenta de administração, que tem como objetivo definir a melhor aplicação possível para os recursos públicos disponíveis para manutenção das rodovias e oferecer um transporte rodoviário seguro, compatível e econômico. De igual forma, avaliar as condições da superfície dos pavimentos, identificar os investimentos anteriores e responder às necessidades dos usuários dentro de um plano estratégico com a melhor relação custo benefício.

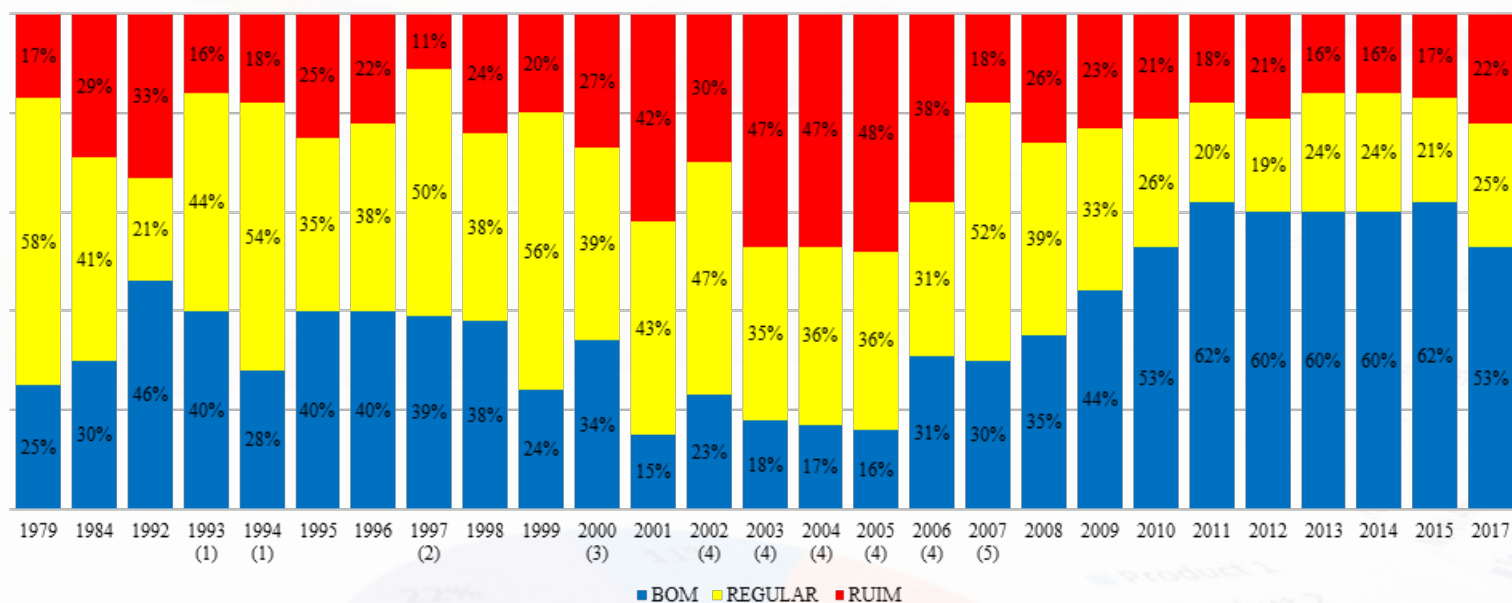
Dentro da estrutura do SGP encontra-se o Banco de Dados, que armazena dados das características estruturais, funcionais e operacionais das Rodovias Federais, sendo realimentadas periodicamente pelos ciclos de levantamentos de tráfego, estrutura, deflexão, irregularidade e defeitos do pavimento, por segmentos homogêneos, respeitando-se os limites da divisão em trechos do atual Sistema Nacional de Viação (SNV).

Em 2017, foram registrados em vídeos, 55.675,75 quilômetros de rodovias pavimentadas, sendo executados, concomitantemente, o levantamento do International Roughnes Index, pela atividade AC-2, que teve por objetivo o levantamento de campo para determinação do Índice de Irregularidade Longitudinal (IRI) e do valor do Afundamento da Trilha de Roda (ATR).

Principais realizações em 2017:

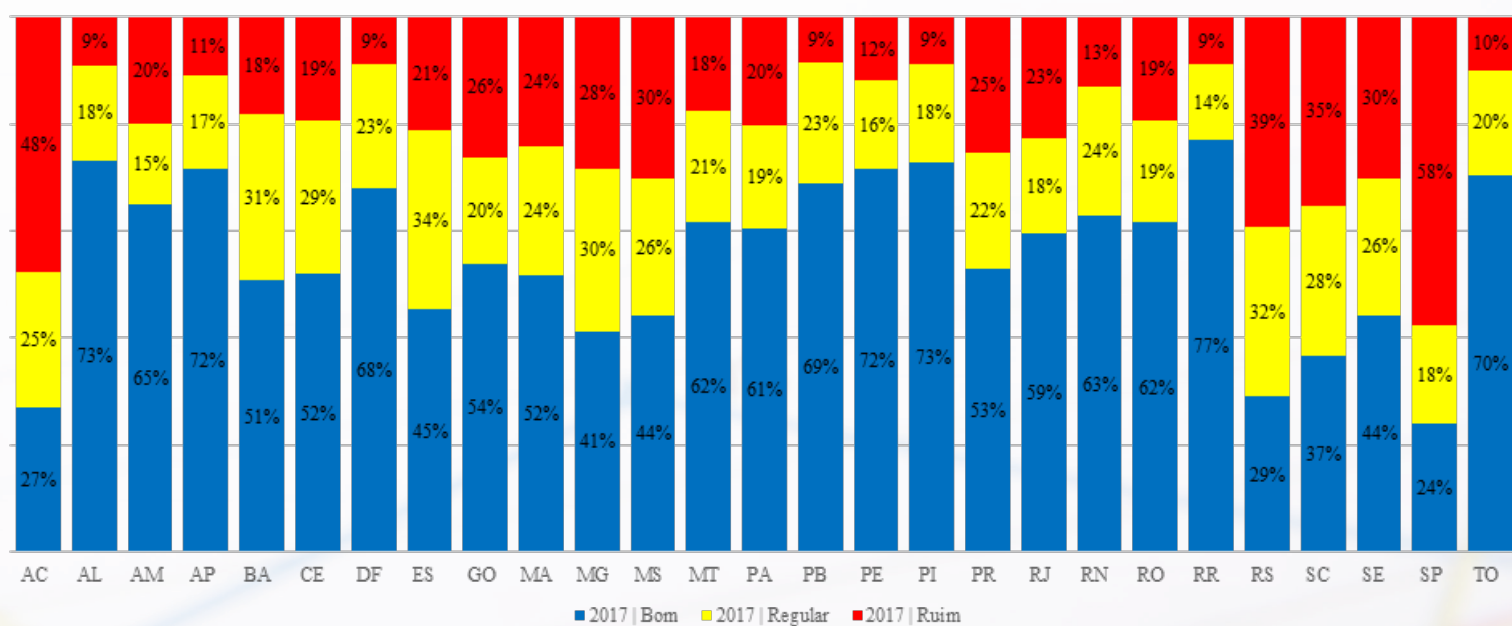
- Restruturação integrada com a ferramenta HDM-4 dentro do SGP, cuja calibração final resultante para fase II, nível 3, foi finalizada em janeiro de 2018, e visa atender as diversidades e ambientes da malha rodoviária federal, além de melhorar a confiança da Gerência Rodoviária adotada no DNIT, auxiliando no processo de planejamento e otimizando o uso do recurso público;
- Conclusão dos novos ciclos de levantamentos de dados funcionais (LVC e IRI);
- Conclusão dos estudos de características estruturais (Deflexão);
- Conclusão dos estudos de características operacionais (VMD), os quais foram incorporados no banco de dados do SGP;
- Homologação da versão do SGP, de acordo com a iniciativa estratégica do DNIT;
- Elaboração de estudo de caso envolvendo o uso das funcionalidades do SGP nas rodovias pavimentadas BR-163/MT/PA, integrado com a ferramenta HMD-4. Com o objetivo de analisar as várias alternativas de investimentos para manutenção desta rodovia, considerando um período de 10 anos.

Evolução do Perfil da Malha Rodoviária Federal Pavimentada | Nacional



Fonte: DPP | DNIT

Perfil da Malha Rodoviária Federal Pavimentada 2017 | Por UF



Fonte: DPP | DNIT

PLANO NACIONAL DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (PNMR)

A manutenção da malha rodoviária federal é uma ação prioritária e constante nos programas de investimento do Governo Federal. As intervenções quando executadas adequadamente repercutem no aumento da vida útil de sua estrutura e estão geralmente ligados à execução de programas de recuperação nos períodos previstos em projeto.

A Portaria nº 1.050/2015 definiu os procedimentos para elaboração do PNMR com centralização das ações por meio da Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) e da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR), cabendo às Superintendências Regionais a responsabilidade por fornecer subsídios a implementação, apoio ao planejamento, além da execução das ações.

O PNMR, subsidia as diretrizes do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) para as rubricas de manutenção, considerando aspectos técnicos, os quais após a definição da LOA, são adequados conforme o orçamento definido para cada estado para o ano subsequente.

Das ações propostas no PNMR previstas para execução em 2017, 86% tiveram concordância com o planejamento proposto pelas Superintendências Regionais (SRs).



Figura 12 - Evolução do PNMR

Além disso em 2017, algumas evoluções foram implementadas no âmbito do PNMR, como o refinamento da metodologia que define os Polos Concentradores de Tráfego, que tem como objetivo principal identificar regiões em que as condições locais causam impacto no fluxo de veículos, e a utilização dos resultados da primeira versão da modelagem de tráfego, objeto do TED 964/2014, que consiste na estimativa de Volume Médio Diário Anual, VMDA, para todos os trechos federais pavimentados do Sistema Nacional de Viação, SNV, do ano de 2016.



BR-135/MG

ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL (EVTEA)

O EVTEA é o conjunto de estudos desenvolvidos para avaliação dos benefícios diretos e indiretos decorrentes dos investimentos em implantação de novas infraestruturas de transportes ou melhoramentos das já existentes. A avaliação apura os índices de viabilidade verificando se os benefícios estimados justificam os custos com os projetos e execução das obras previstas.

Fases de elaboração de EVTEA:

I. Estudos preliminares onde serão coletados, tratados e armazenados dados disponíveis no DNIT e em fontes externas especializadas, complementados por informações coletadas na região dos segmentos a serem estudados, quando indisponíveis no DNIT e nas fontes externas.

II. 2ª Fase – De posse dos dados, estudar os mesmos, diagnosticar os problemas e propor as alternativas de solução, descrevendo os possíveis impactos sociais, ambientais e de tráfego para cada uma delas.

III. 3ª Fase – Nesta fase é feita a coleta “in loco” dos dados que não foram obtidos na Primeira Fase e foram considerados imprescindíveis para o prosseguimento dos estudos. Entre esses dados podem estar dados de tráfego, do pavimento, do leito estradal, ambientais ou socioeconômicos.

IV. 4ª Fase – De posse de todos os dados, são realizados os estudos necessários para que possam determinar as obras de adequação e/ou construção necessárias e estimar os possíveis custos do empreendimento, incluindo custos dos estudos de viabilidade e ambientais, do projeto de engenharia, das obras, das desapropriações, das manutenções, da supervisão da obra e dos programas de atendimento às condicionantes ambientais. Os mesmos poderão no que couber, ser estimados com base nos custos médios gerenciais do DNIT ou em valores parametrizados, gerando um Relatório Preliminar de Custos.

V. 5ª Fase – Consolidação de todos os dados e resultados dos estudos realizados nas etapas anteriores e elaboração da análise econômica, quantificando os benefícios de cada alternativa e demonstrar os respectivos indicadores econômicos (TIR, VPL e B/C) para as alternativas propostas pelos estudos.

Carteira de estudo de viabilidade disponível em 2017:

Em 2017 a carteira de estudo de viabilidade foi de 25.046 km, sendo que destes foram concluídos 6.625 km e 8.421 km estão em fase de elaboração.

Gráfico 17 - Carteira de EVTEA | Nacional (km)

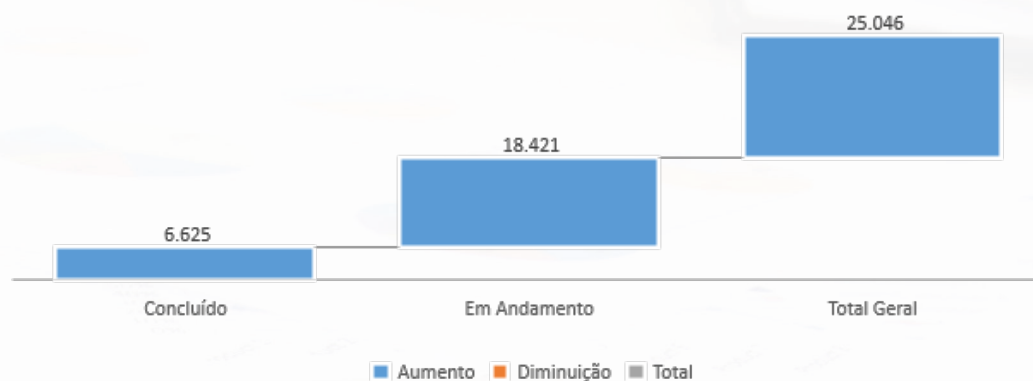
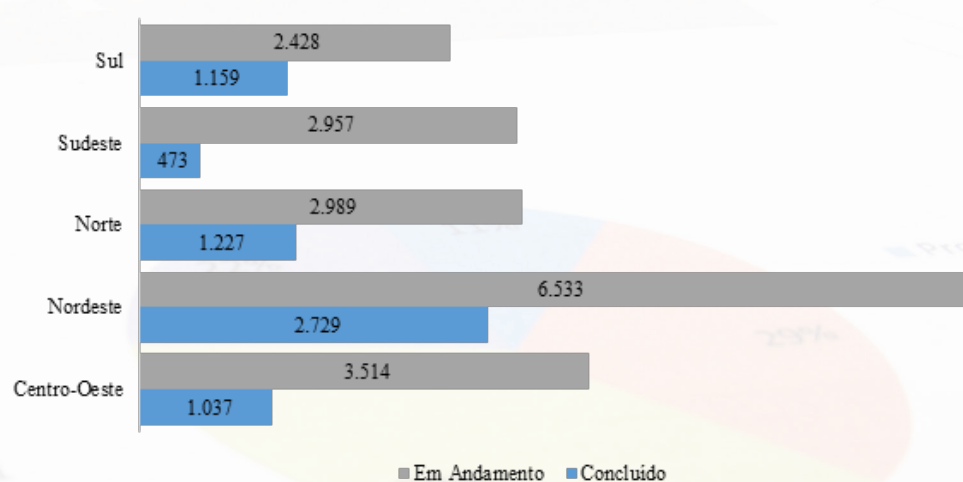
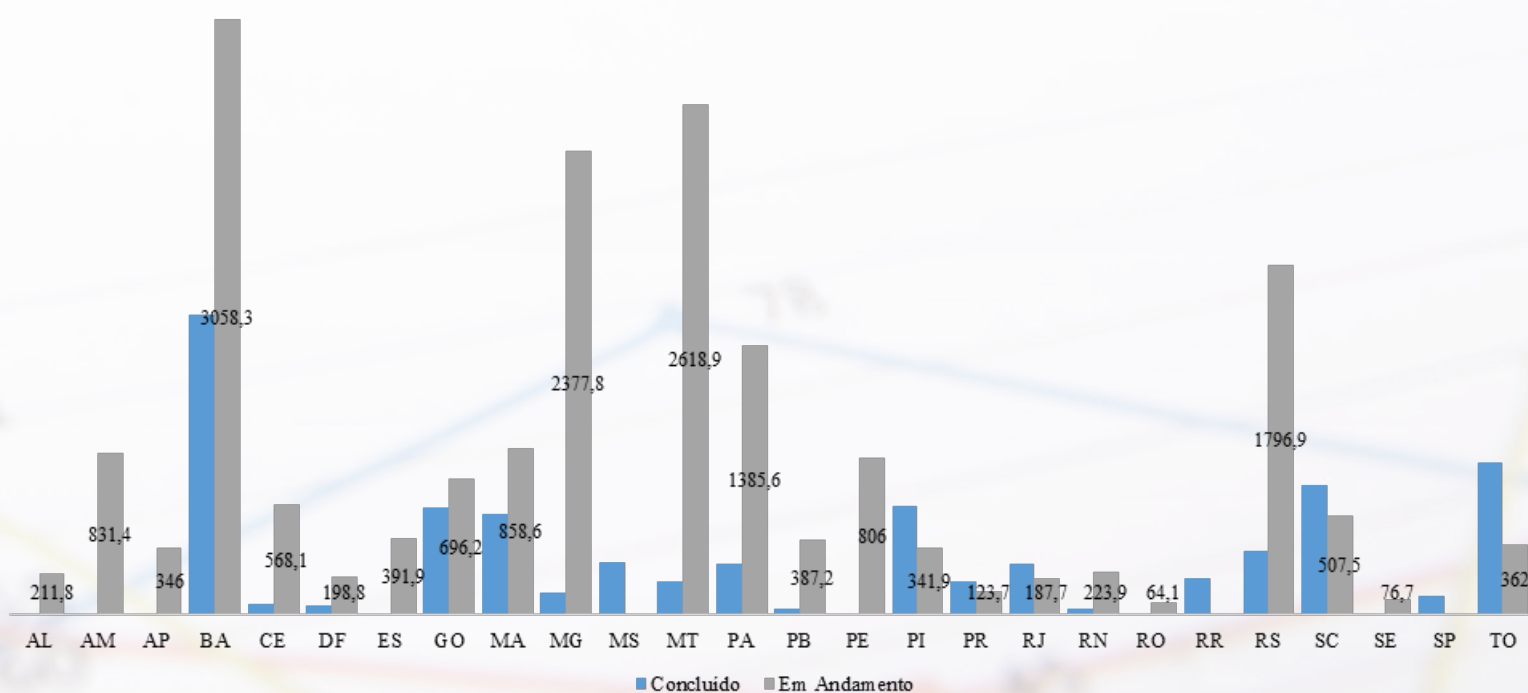


Gráfico 18 - Carteira de Estudo de Viabilidade Disponível | 2017 (km)



Fonte: COVIDE | SGPLAN

Gráfico 19 - Carteira de Estudo de Viabilidade Disponível Concluído | Andamento - 2017 (km)



Fonte: COVIDE | SGPLAN (Dez/2017)

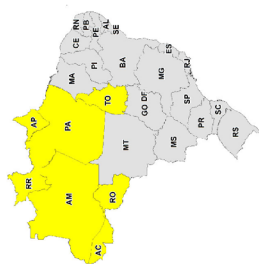
REGIÃO NORTE

DNIT

 INSTITUTO NACIONAL DE
 TRANSPOSIÇÃO
 DE RECURSOS HÍDRICOS
 E DE TRANSPOSIÇÃO

EVTEA

REGIÃO NORTE



Capitais

Cidades

Massa D'água

EVTEA

Concluído

Em Andamento

Trecho EVTEA em Área Especial

Rodovias Federais

Terra Indígena

Unidade de Conservação

Unidade Federativa

Países Vizinhos

Sistema de Coordenadas:

Unidades: Graus

Fonte: DNIT, IBGE

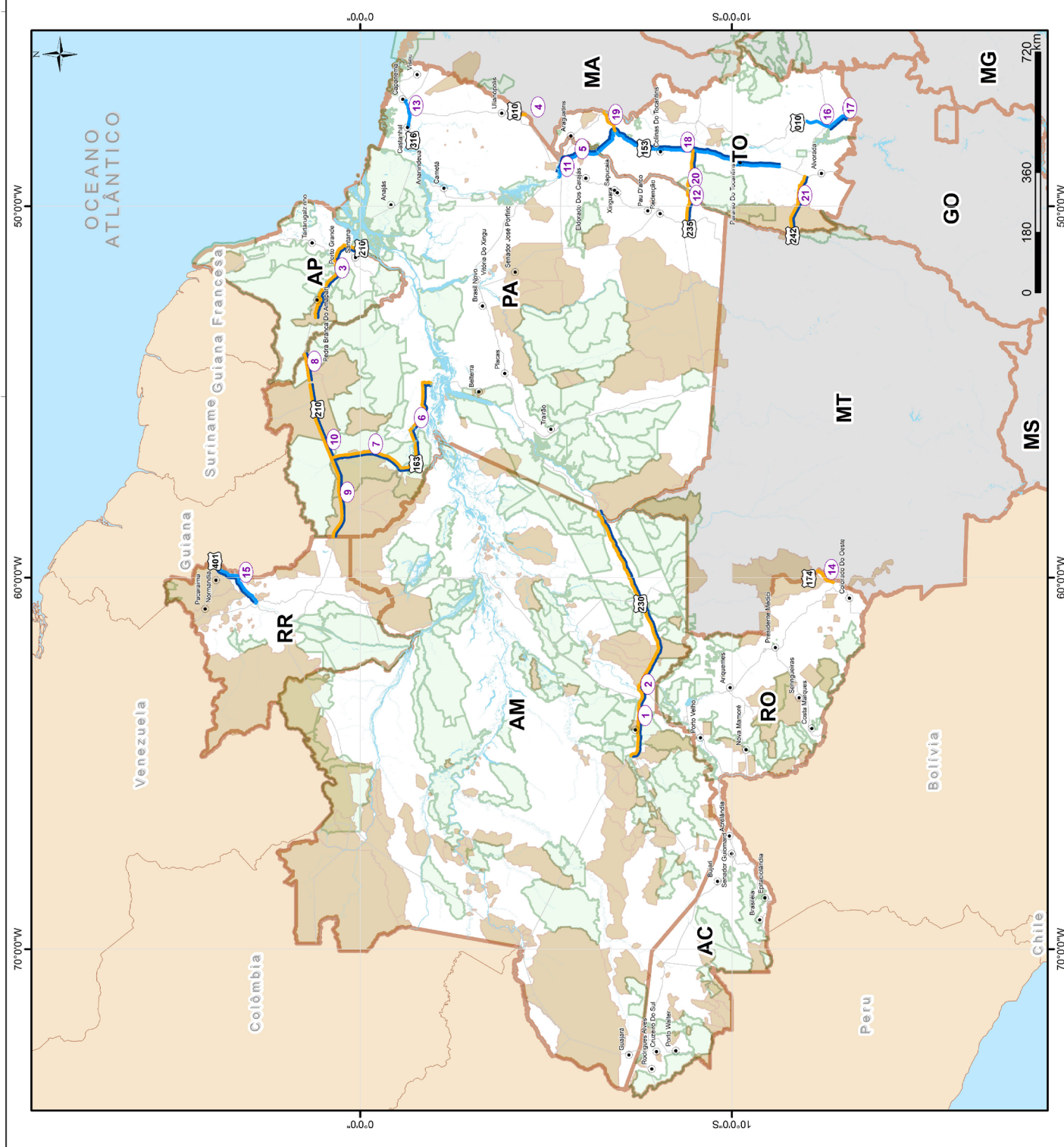
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT

Data: 26.06.2018

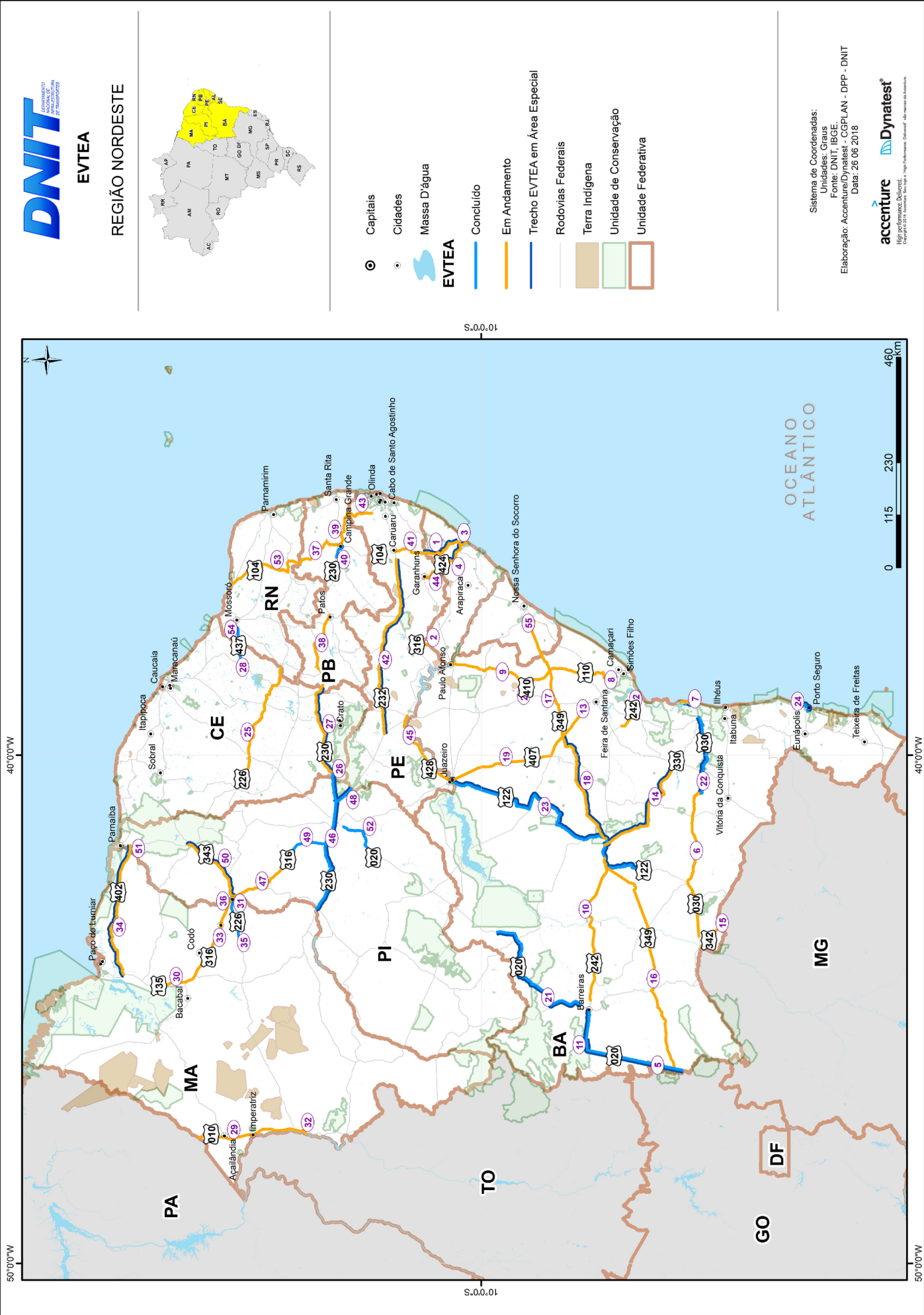
accenture

Dynatest®

 High performance. Delivered.
 Copyright © 2017 Accenture. Todos os direitos reservados.



REGIÃO NORDESTE

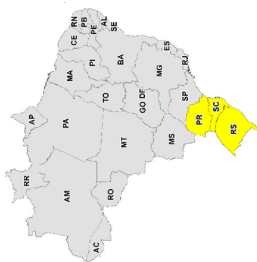


REGIÃO SUL

DNIT
DEPARTAMENTO
NACIONAL DE
TRANSPORTES

EVTEA

REGIÃO SUL



Capitais

Cidades

Massa D'água

EVTEA

Concluído

Em Andamento

Trecho EVTEA em Área Especial

Rodovias Federais

Terra Indígena

Unidade de Conservação

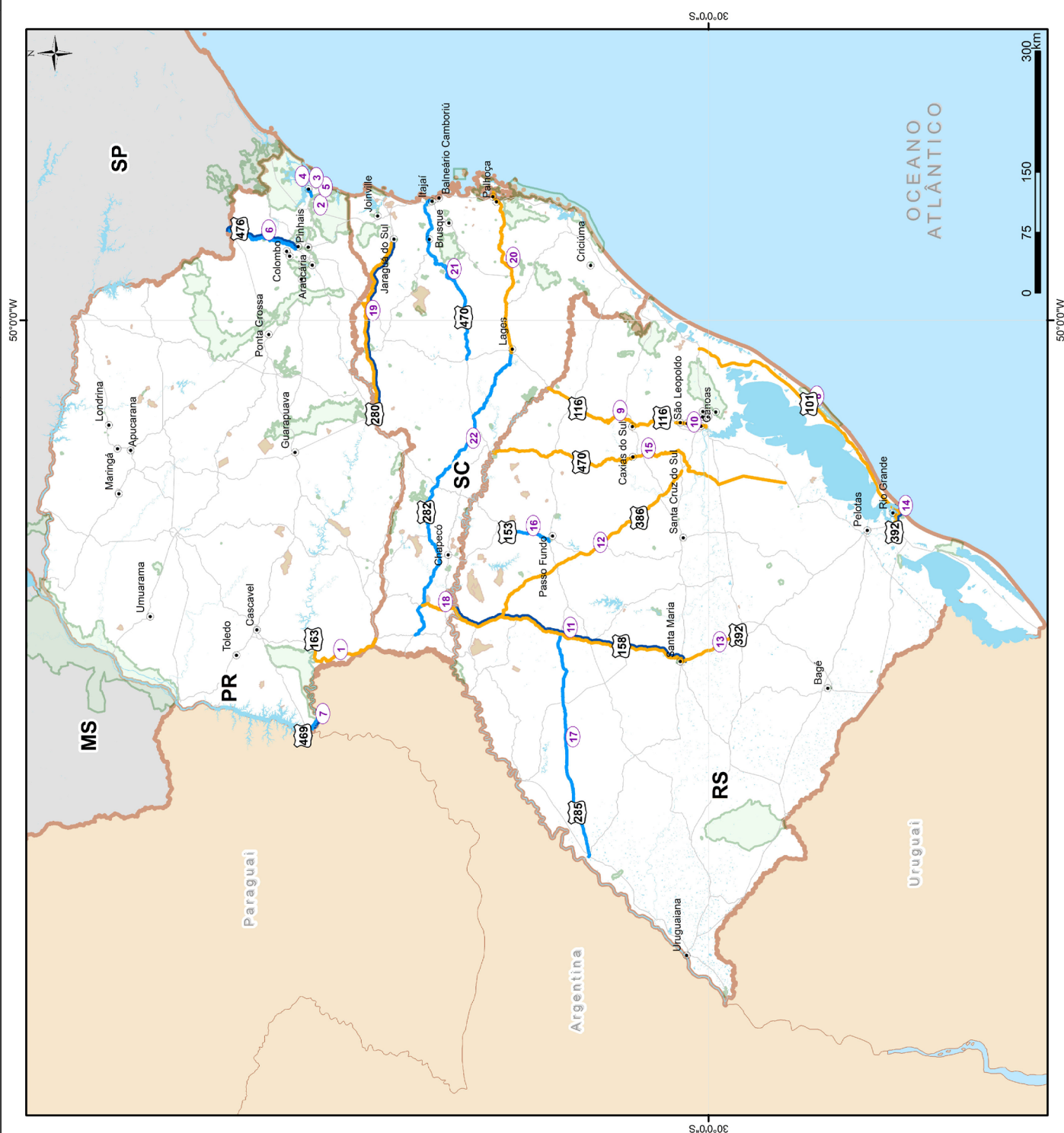
Unidade Federativa

Sistema de Coordenadas:

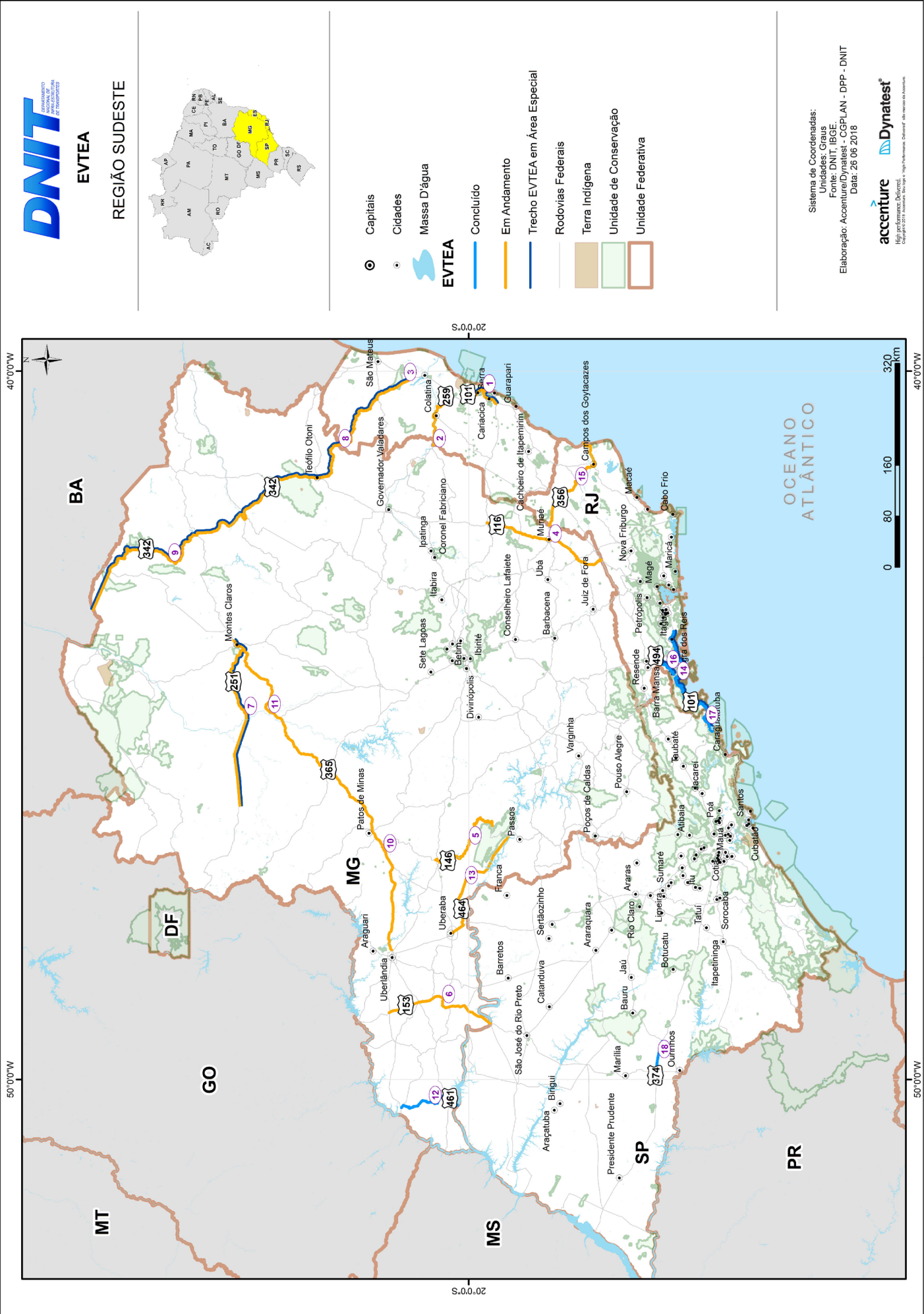
 Unidades: Graus
 Fonte: DNIT, IBGE.
 Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
 Data: 26.06.2018

accenture

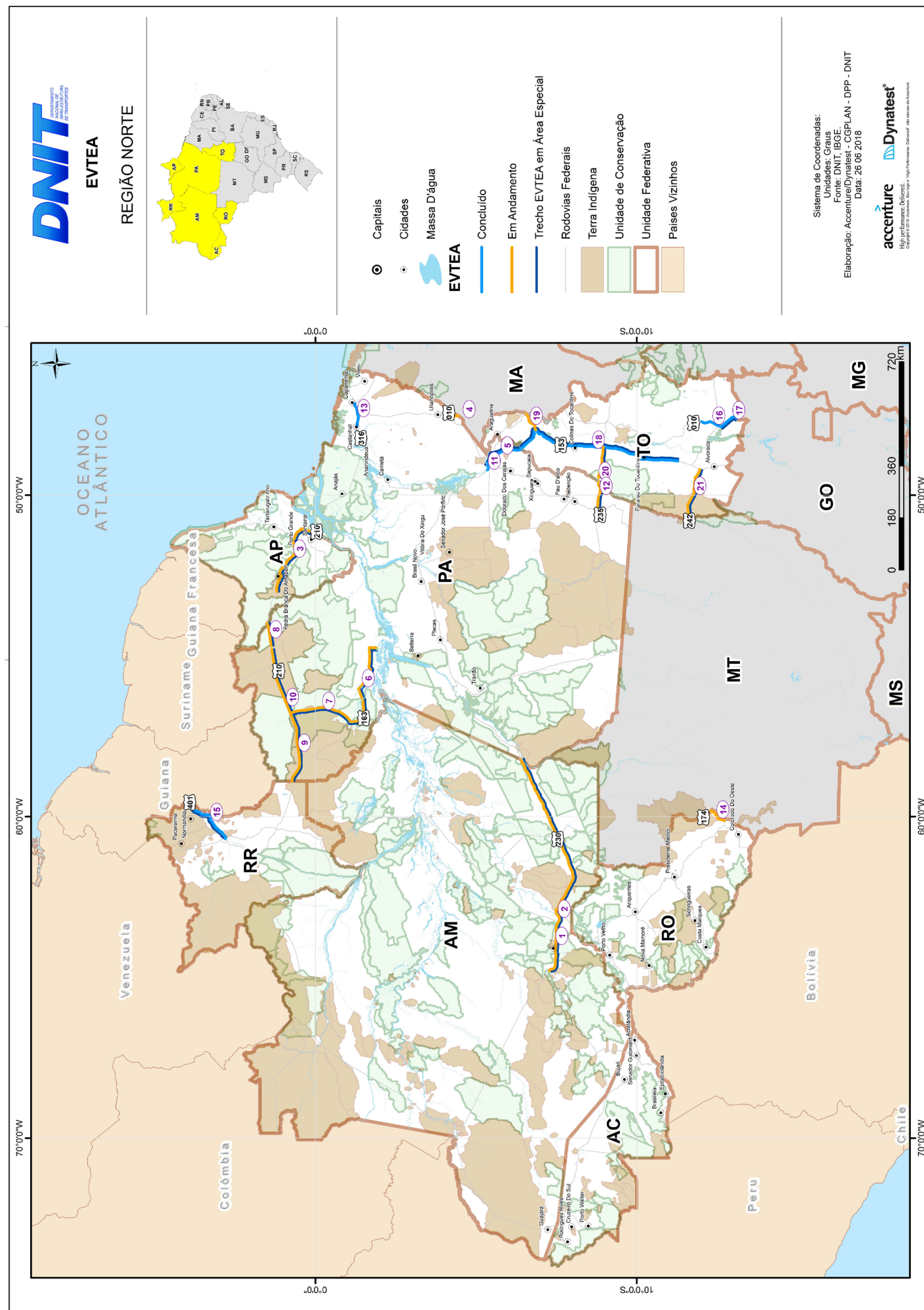
Dynatest

Mapa por Ferramenta Dynatest
Copyright © 2018 Accenture. Todos os direitos reservados. Dynatest é uma marca da Accenture.


REGIÃO SUDESTE



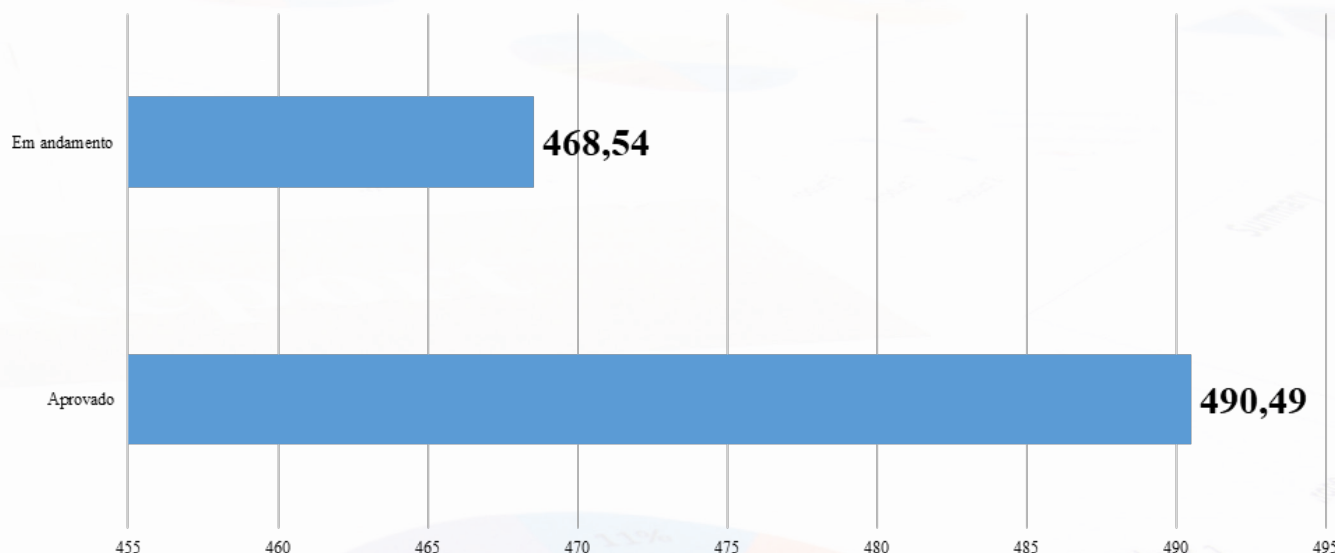
REGIÃO CENTRO-OESTE



PROJETO DE ENGENHARIA

Em 2017, a carteira de projetos de engenharia (Anteprojeto, Básico e Executivo) de obras rodoviárias abrangia um total de 956,63 km. Destes foram aprovados 488,9 km.

Gráfico 20 – Carteira de projetos de Engenharia | Em 2017



Fonte: CGDESP/DPP (Dez/2017) (Sede)



ANTEPROJETO/PROJETO APROVADO:

- Executivo | Aprovado | BR - 156/AP - Ferreira Gomes - Oiapoque | Extensão: 0,38 km
- Tipo de Intervenção: Construção da Ponte sobre o Rio Oiapoque e acessos.
- Executivo | Aprovado | BR - 101/BA - Div. SE/BA - Div. BA/ES | Extensão: 41,6 km
- Tipo de Intervenção: Duplicação, Restauração com Melhoramentos, incluindo OAE.
- Executivo | Aprovado | BR - 101/BA - Div. SE/BA - Div. BA/ES | Extensão: 41,98 km
- Tipo de Intervenção: Duplicação, Restauração com Melhoramentos, incluindo OAE.
- Executivo | Aprovado | BR - 101/BA - Div. SE/BA - Div. BA/ES | Extensão: 41,02 km
- Tipo de Intervenção: Duplicação, Restauração com Melhoramentos, incluindo OAE.
- Executivo | Aprovado | BR - 101/BA - Div. SE/BA - Div. BA/ES | Extensão: 40,8 km
o Tipo de Intervenção: Duplicação, Restauração com Melhoramentos, incluindo OAE.
- Executivo | Aprovado | BR - 116/BA - Div. PE/BA (Ibó) - Div. BA/MG | Extensão: 53,18 km
- Tipo de Intervenção: Duplicação, Implantação de vias laterais, Adequação de Capacidade, Restauração com Melhoramentos e OAE.
- Executivo | Aprovado | BR - 116/BA - Div. PE/BA (Ibó) - Div. BA/MG | Extensão: 40,34 km
- Tipo de Intervenção: Duplicação, Implantação de vias laterais, Adequação de Capacidade, Restauração com Melhoramentos e OAE.
- Anteprojeto | Aprovado | BR - 259/ES - Entr. BR-101 (João Neiva) Div. ES/MG | Extensão: 2,4 km
- Tipo de Intervenção: Melhoramento.
- Executivo | Aprovado | BR - 262/ES - Vitória/ES - Div. ES/MG (Segmento 2) | Extensão: 7 km
- Tipo de Intervenção: Duplicação, Restauração da pista existente e OAE.
- Executivo | Aprovado | BR - 381/MG - Div. ES/MG - Div. MG/SP | Extensão: 37,5 km
- Tipo de Intervenção: Adequação de Capacidade, incluindo Duplicação, Melhoramentos e Ampliação de Capacidade e Segurança.
- Executivo | Aprovado | BR - 163/PA - Div. MT/PA - Fronteira Brasil/Suriname
- Extensão: 112,67 km | Tipo de Intervenção: Implantação e Pavimentação.
- Executivo | Aprovado | BR - 153/PA/TO - Entr. BR-222/230 (A) / PA-150 (Marabá) – Divisa TO/GO (Acesso e Ponte de Xambioá) | Extensão: 2,01 km
- Tipo de Intervenção: Acessos para a Ponte Rodoviária sobre o Rio Araguaia.
- Executivo | Aprovado | BR - 364/RO - Div. MT/RO - Div. Ro/AC (Ponte e Acesso de Abunã) | Extensão: 41,16 km
- Tipo de Intervenção: Construção da Ponte sobre o Rio Madeira em Abunã e acessos
- Executivo | Aprovado | BR - 364/RO - Entr. BR-174 (A) (Div. MT/RO) – Div. RO/AC | Extensão: 13,15 km

- Tipo de Intervenção: Alteamento.
- Executivo | Aprovado | BR - 116/290/RS - SC/RS (Rio Pelotas) - Jaguarão (Fronteira BR/UR) (Ponte do Guaíba e Acessos) | Extensão: 15,3 km
 - Tipo de Intervenção: Construção de uma Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba e Acessos.

ANTEPROJETO/PROJETO EM ANDAMENTO:

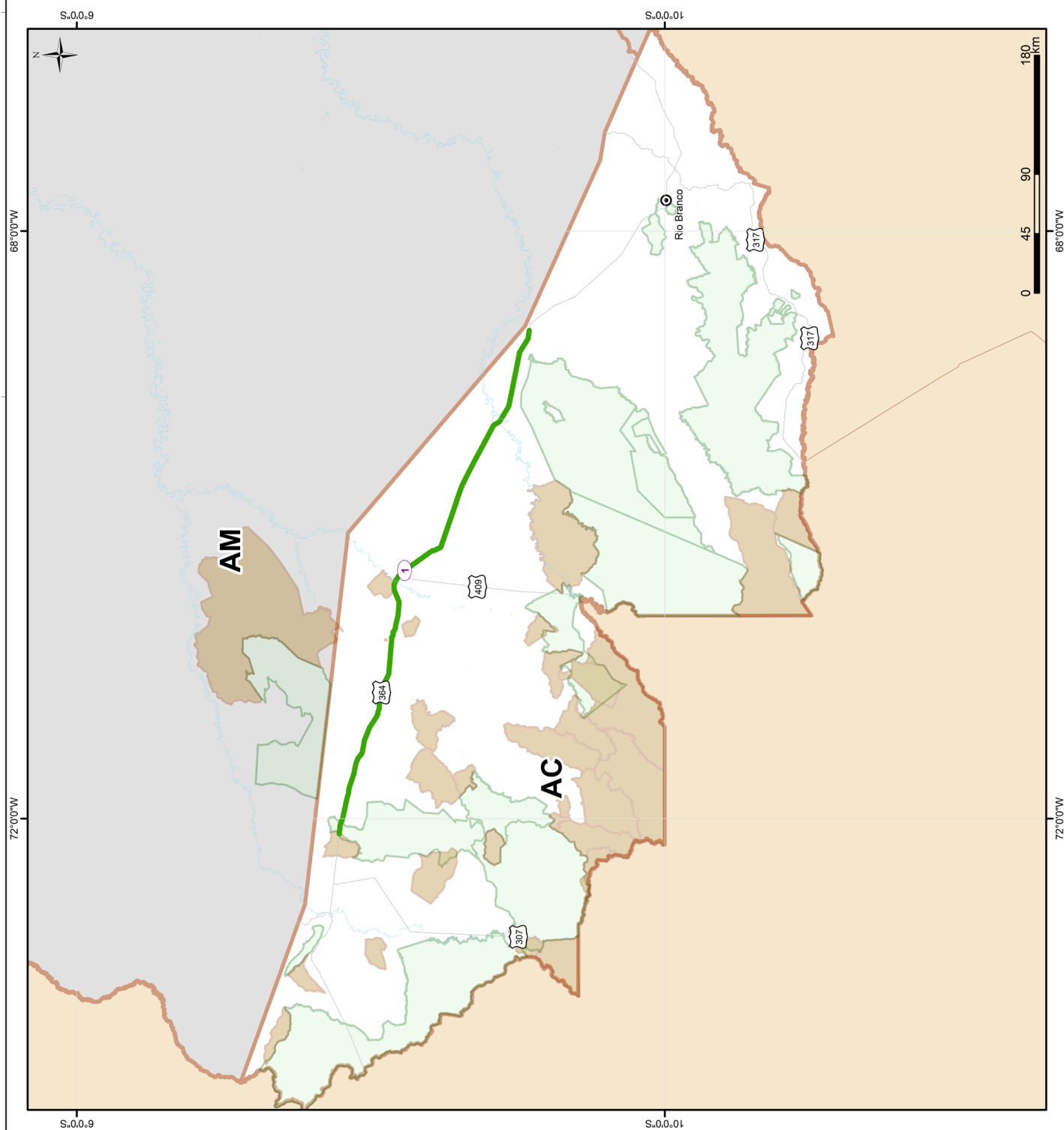
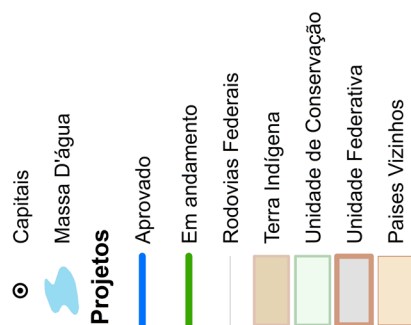
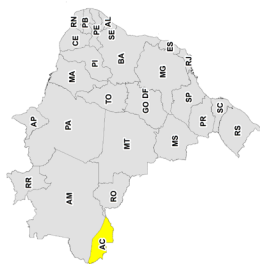
- Anteprojeto | Em andamento | BR - 364/AC - Div. RO/AC – Entr. AC-090 (Front Brasil/Peru) (Boqueirão da Esperança) | Extensão: 418 km
 - Tipo de Intervenção: Melhoramento na Rodovia BR 364/AC, incluindo Obra de Arte Especial.
- Básico/Executivo | Em andamento | BR - 262/ES - Vitória/ES - Div. ES/MG (Segmento 1) | Extensão: 30,28 km
 - Tipo de Intervenção: Duplicação, Restauração da pista existente e OAE.
- Básico | Em andamento | BR - 262/ES - Vitória/ES - Div. ES/MG (Segmento 3) | Extensão: 15,06 km
 - Tipo de Intervenção: Duplicação, Restauração da pista existente e OAE.
- Executivo | Em andamento | BR - 482/ES - Contorno de Cachoeira de Itapemirim. | Extensão: 5 km
 - Tipo de Intervenção: Obras de Implantação Pavimentação da Complementação do Contorno de Cachoeira de Itapemirim, incluindo a ponte sobre o Rio Itapemirim.
- Executivo | Em andamento | BR - 459/MG - Entr. BR-146(A)/267(A) (Poços de Caldas) – Divisa MG/SP Extensão: 0,2 km
 - Tipo de Intervenção: Remodelação do trevo de Interseção; Construção da 2ª Ponte sobre o Rio Piranguçu; Recuperação, Reforço e Reabilitação da Ponte existente sobre o Rio Piranguçu; Ligação do novo Trevo remodelado à Nova Ponte e desta à Pista Duplicada de Acesso a Itajubá, Restauração e Readequação do Segmento Pavimentado entre o novo Trevo Remodelado e a Ponte a ser restaurada.

ACRE



PROJETOS

Acre - AC



Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29.06.2018

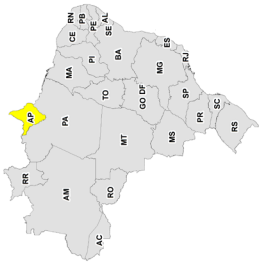


AMAPÁ



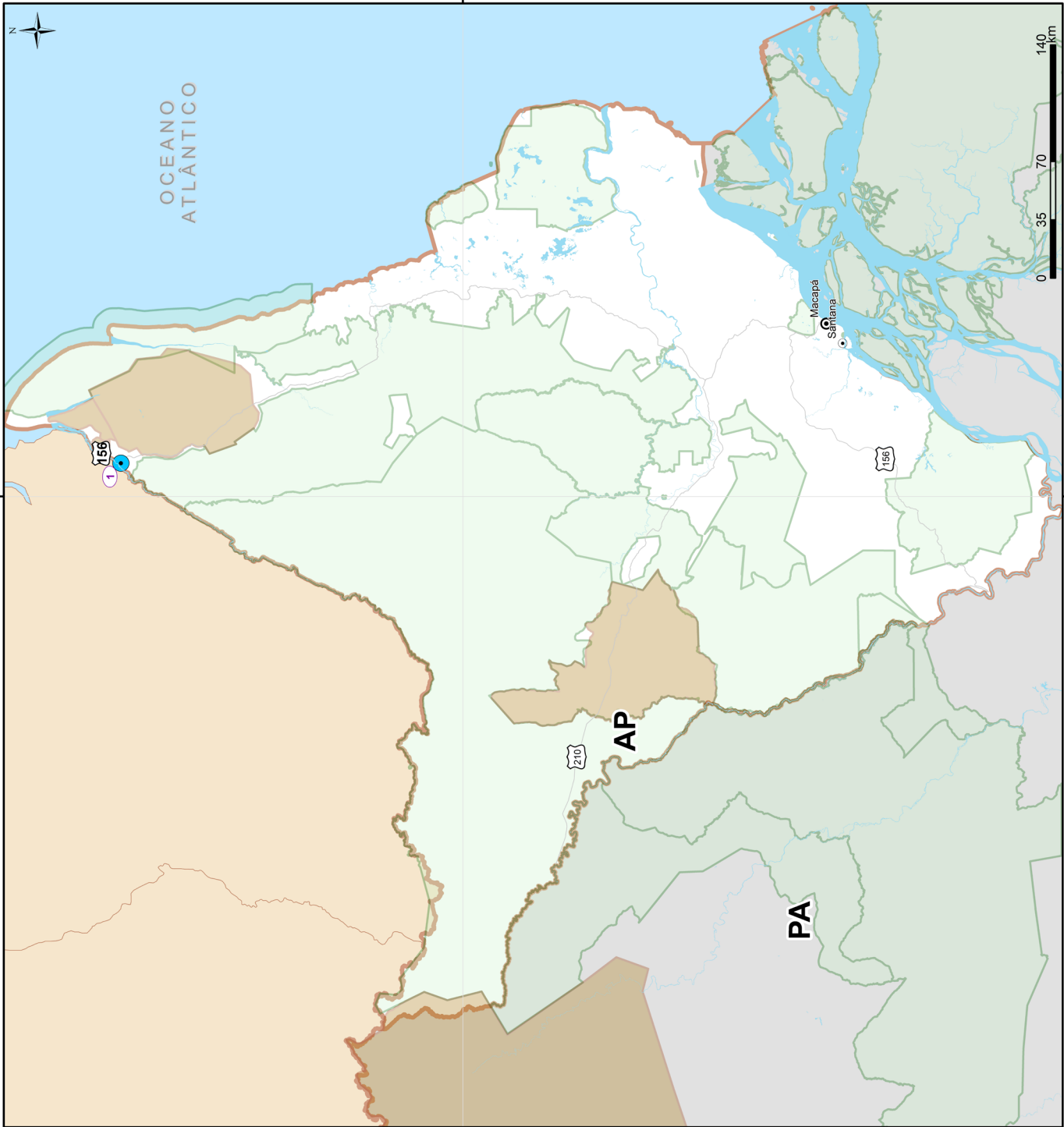
PROJETOS

Amapá - AP



- Capitais
- Cidades
- Massa D'água
- Projetos extensão < 1 km
- Aprovado
- Rodovias Federais
- Terra Indígena
- Unidade de Conservação
- Unidade Federativa
- Países Vizinhos

Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29 06 2018

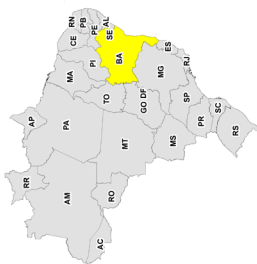


BAHIA



PROJETOS

Bahia - BA



Capitais

Cidades

Massa D'água

Projetos

Aprovado

Em andamento

Rodovias Federais

Terra Indígena

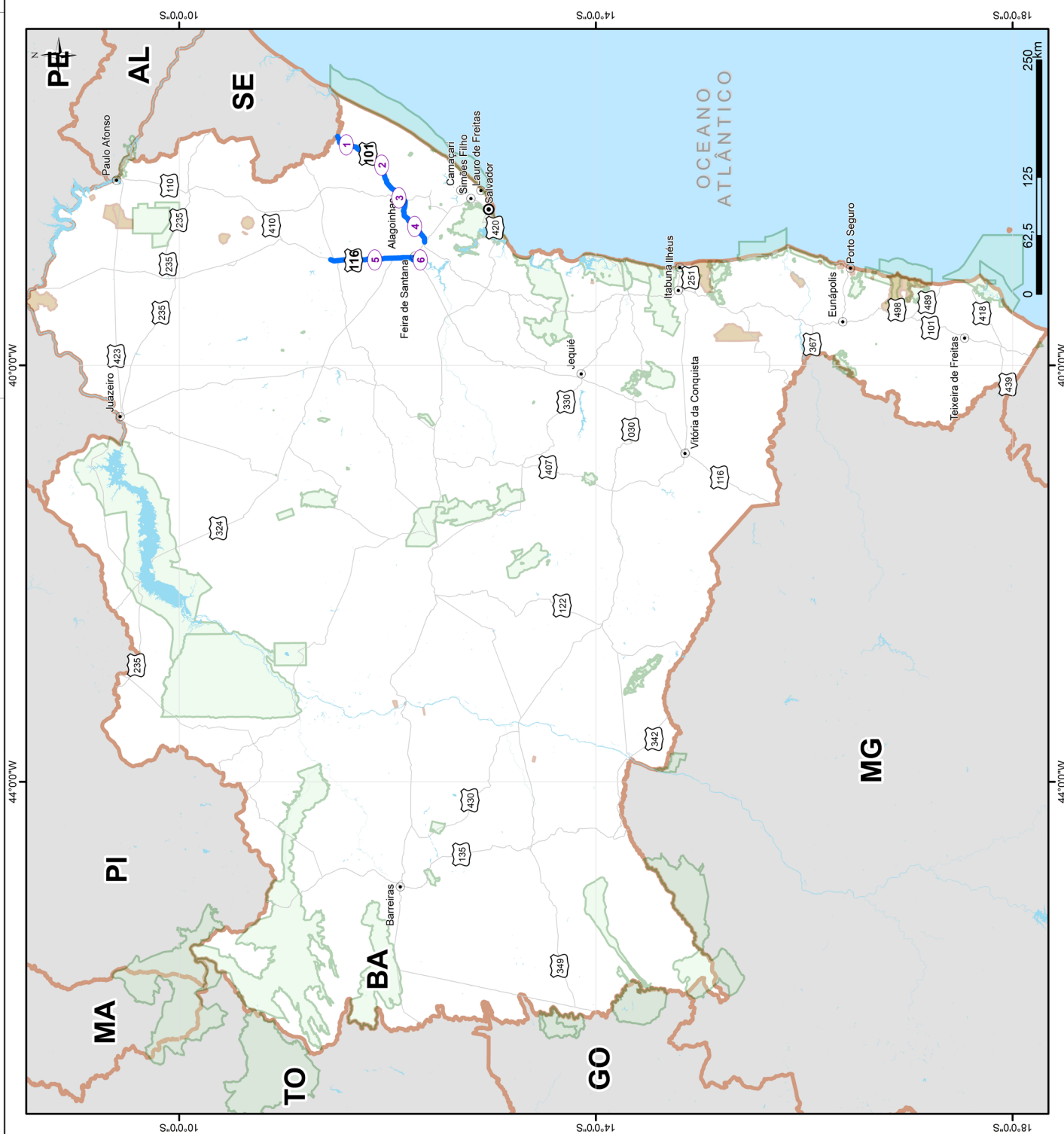
Unidade de Conservação

Unidade Federativa

Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29.06.2018

accenture
High performance. Delivered.
Copyright © 2018. Accenture, IBM e Dynatest são marcas registradas de suas respectivas empresas.

Dynatest®

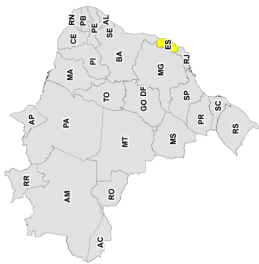


ESPÍRITO SANTO



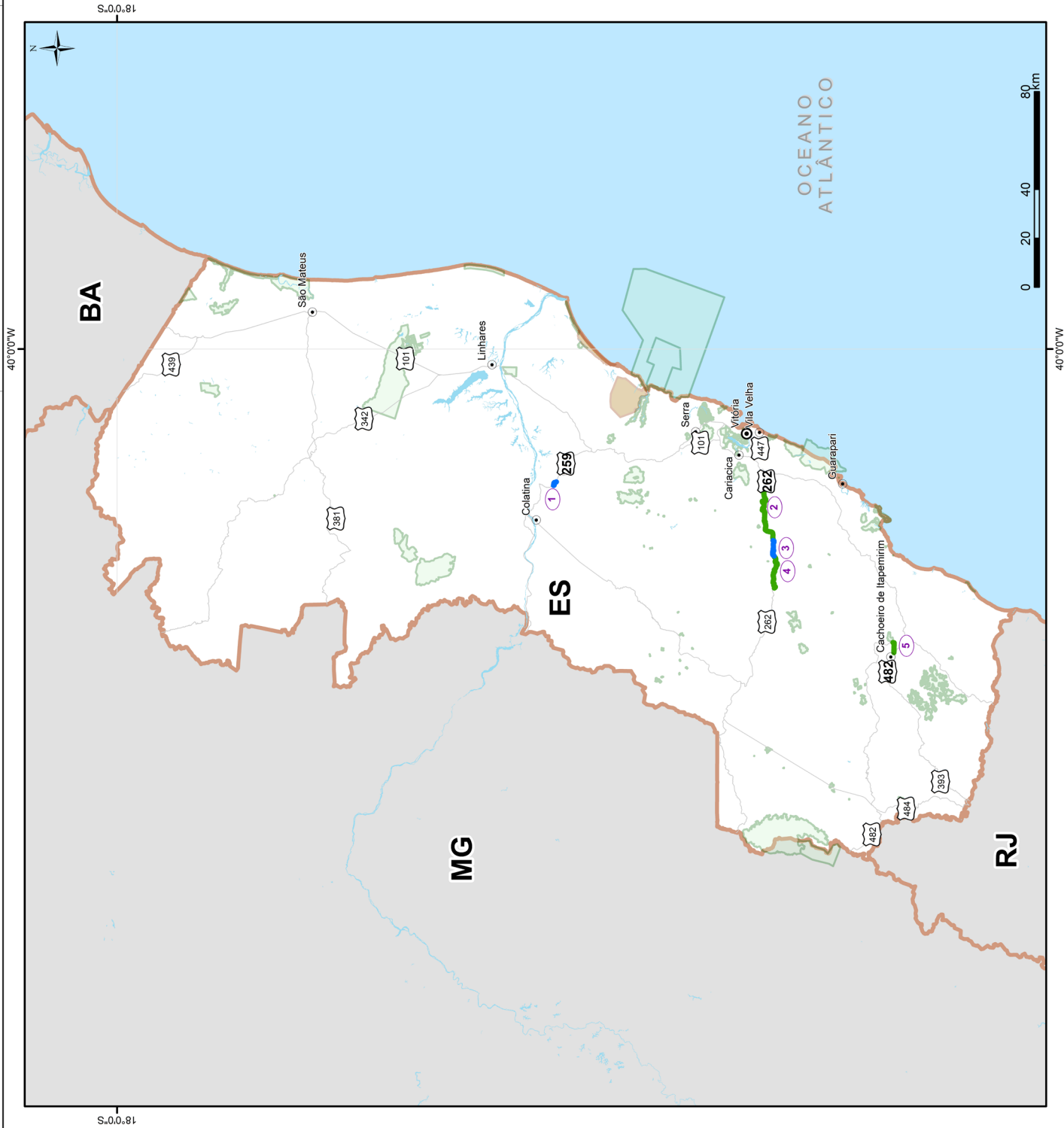
PROJETOS

Espírito Santo - ES



- Capitais
- Cidades
- Massa D'água
- Projetos
- Aprovado
- Em andamento
- Rodovias Federais
- Terra Indígena
- Unidade de Conservação
- Unidade Federativa

Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29.06.2018

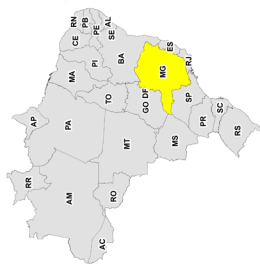


MINAS GERAIS



PROJETOS

Minas Gerais - MG



Capitais

Cidades

Massa D'água

Projetos extensão < 1 km

Em andamento

Projetos

Aprovado

Em andamento

Rodovias Federais

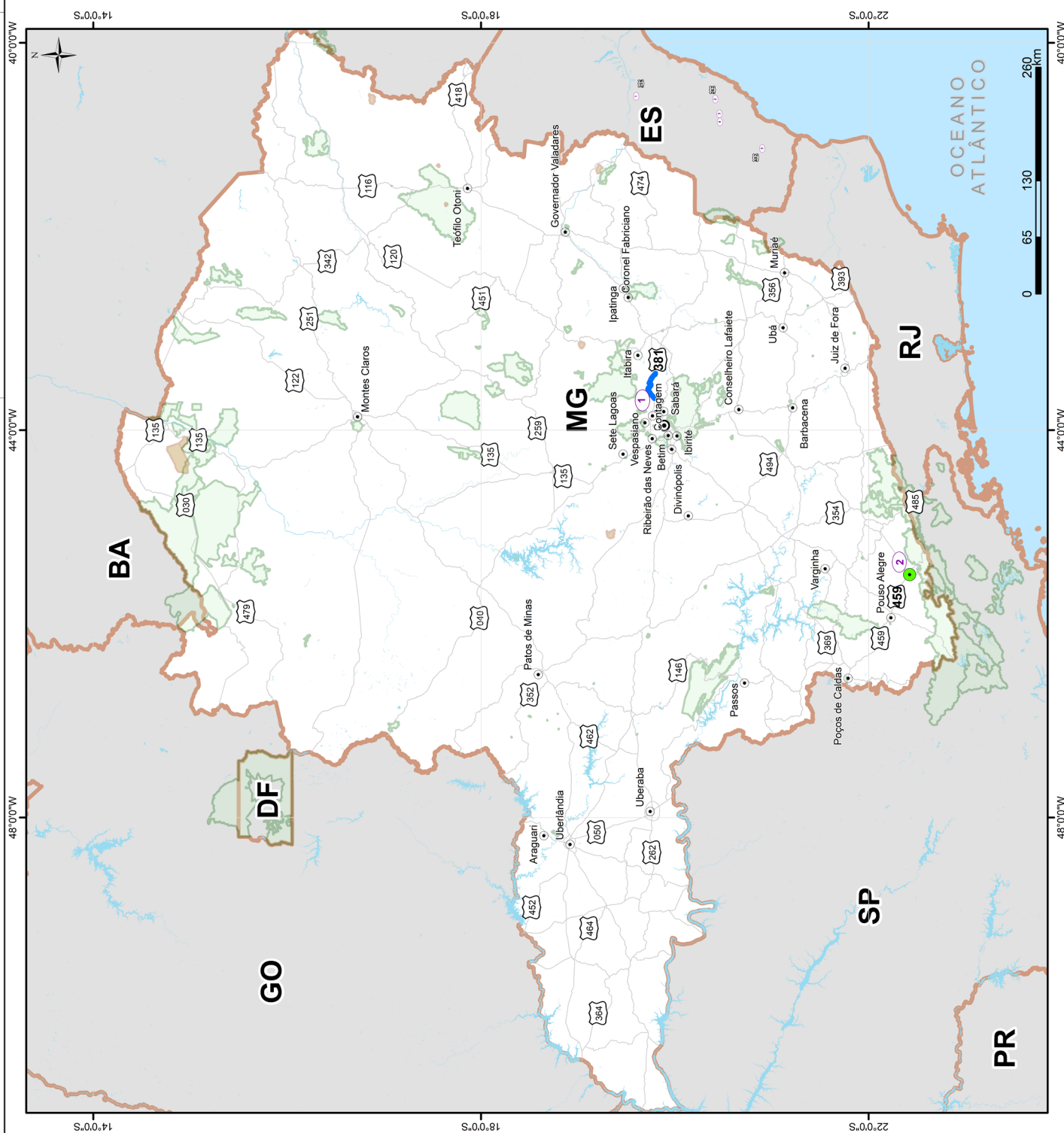
Terra Indígena

Unidade de Conservação

Unidade Federativa

Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29.06.2018

accenture Dynatest[®]
High performance. Delivered.
Copyright 2018 Accenture. All rights reserved. Dinatest[®] - Dinatest[®] é uma marca registrada.

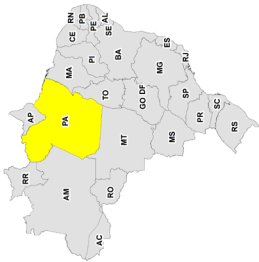


PARÁ



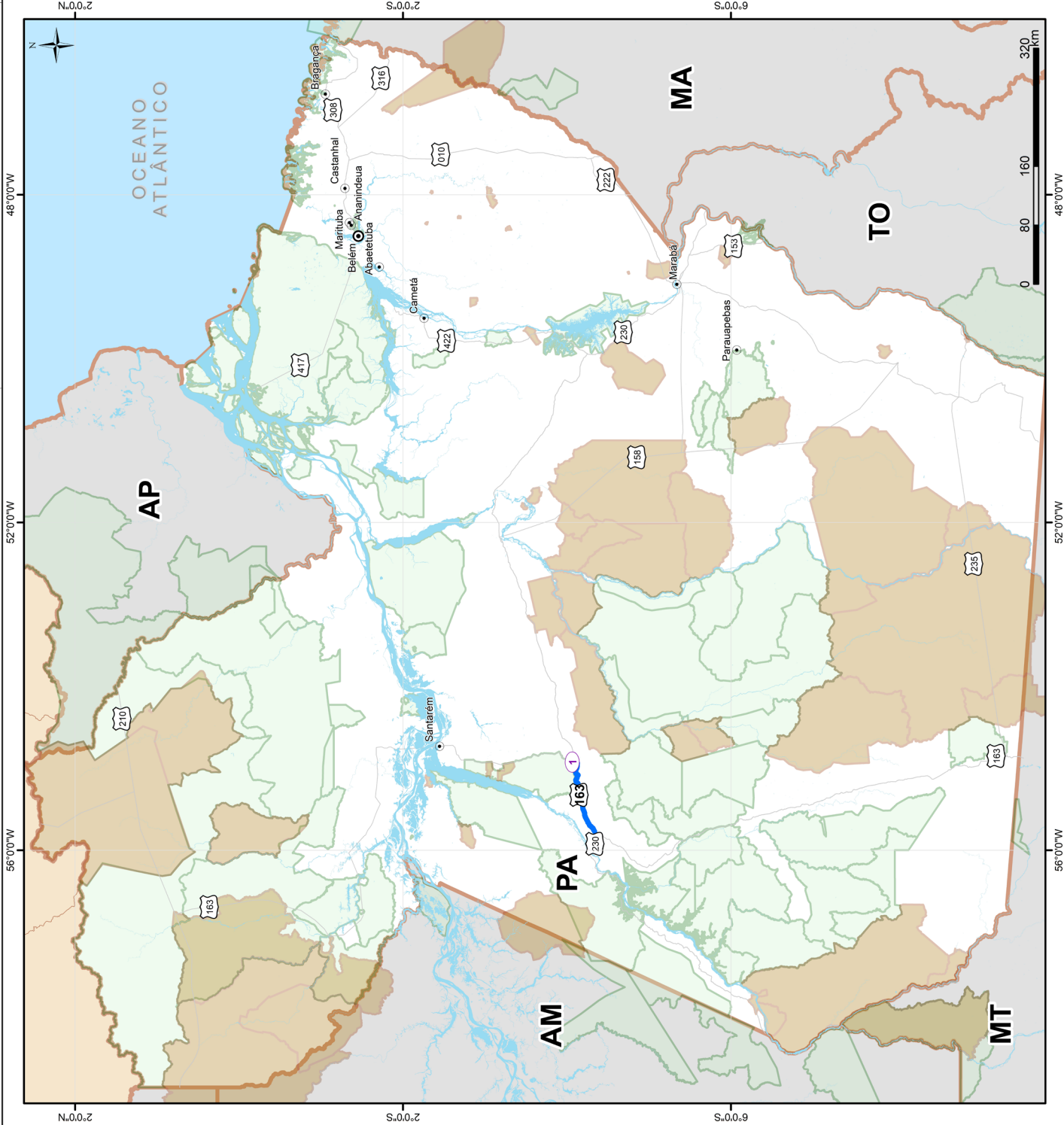
PROJETOS

Pará - PA



- Capitais
- Cidades
- Massa D'água
- Projetos
- Aprovado
- Em andamento
- Rodovias Federais
- Terra Indígena
- Unidade de Conservação
- Unidade Federativa
- Países Vizinhos

Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29.06.2018

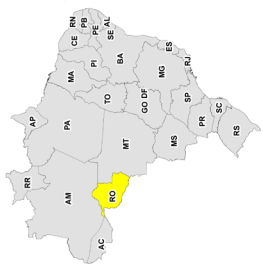


RONDÔNIA



PROJETOS

Rondônia - RO



Capitais

Cidades

Massa D'água

Projetos

Aprovado

Em andamento

Rodovias Federais

Terra Indígena

Unidade de Conservação

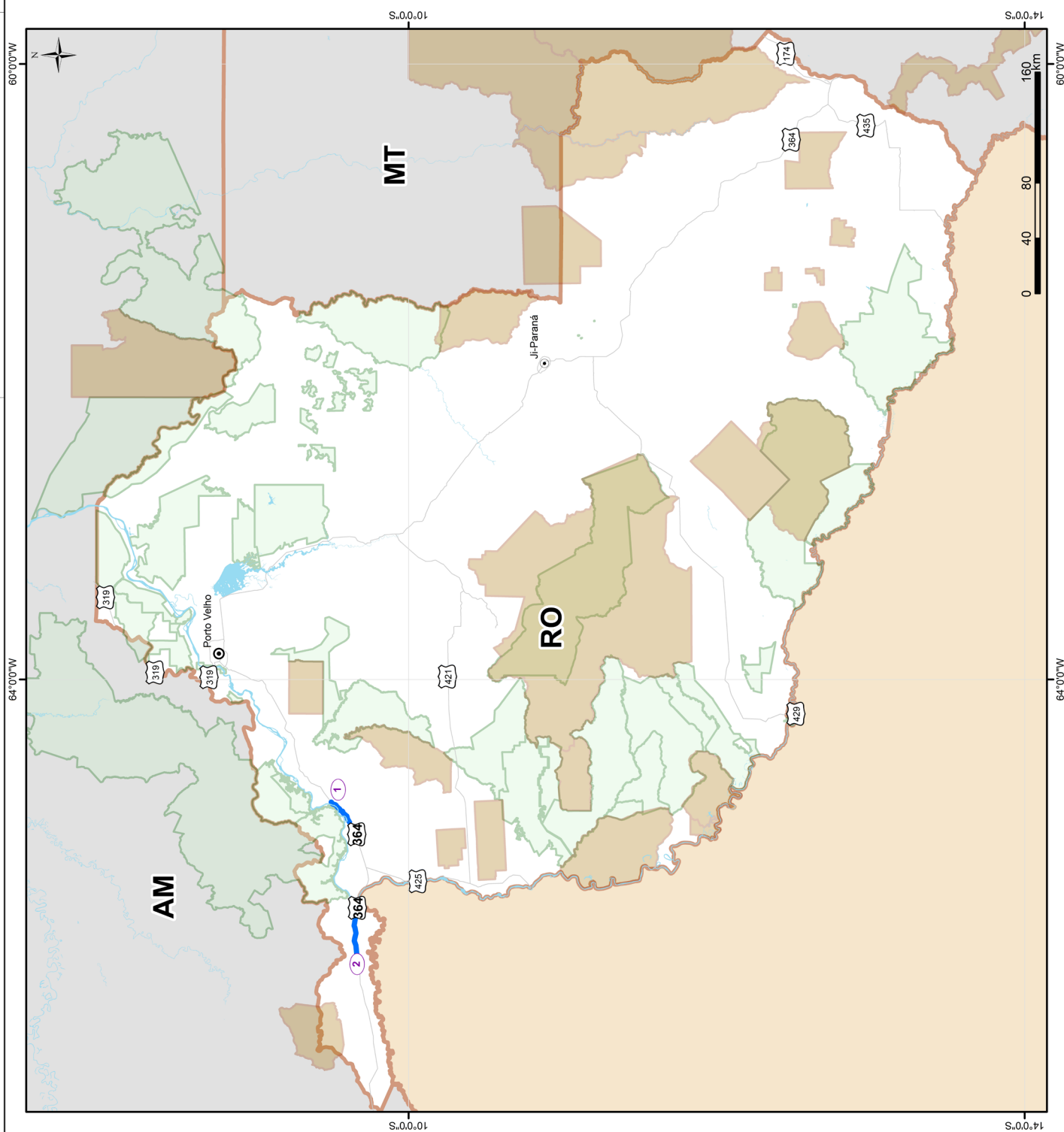
Unidade Federativa

Países Vizinhos

Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29 06 2018

accenture
High performance. Delivered.
Copyright © 2018. Accenture, seu logo e "High Performance. Delivered" são marcas da Accenture.

Dynatest

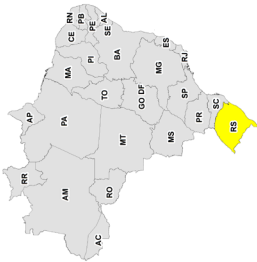


RIO GRANDE DO SUL



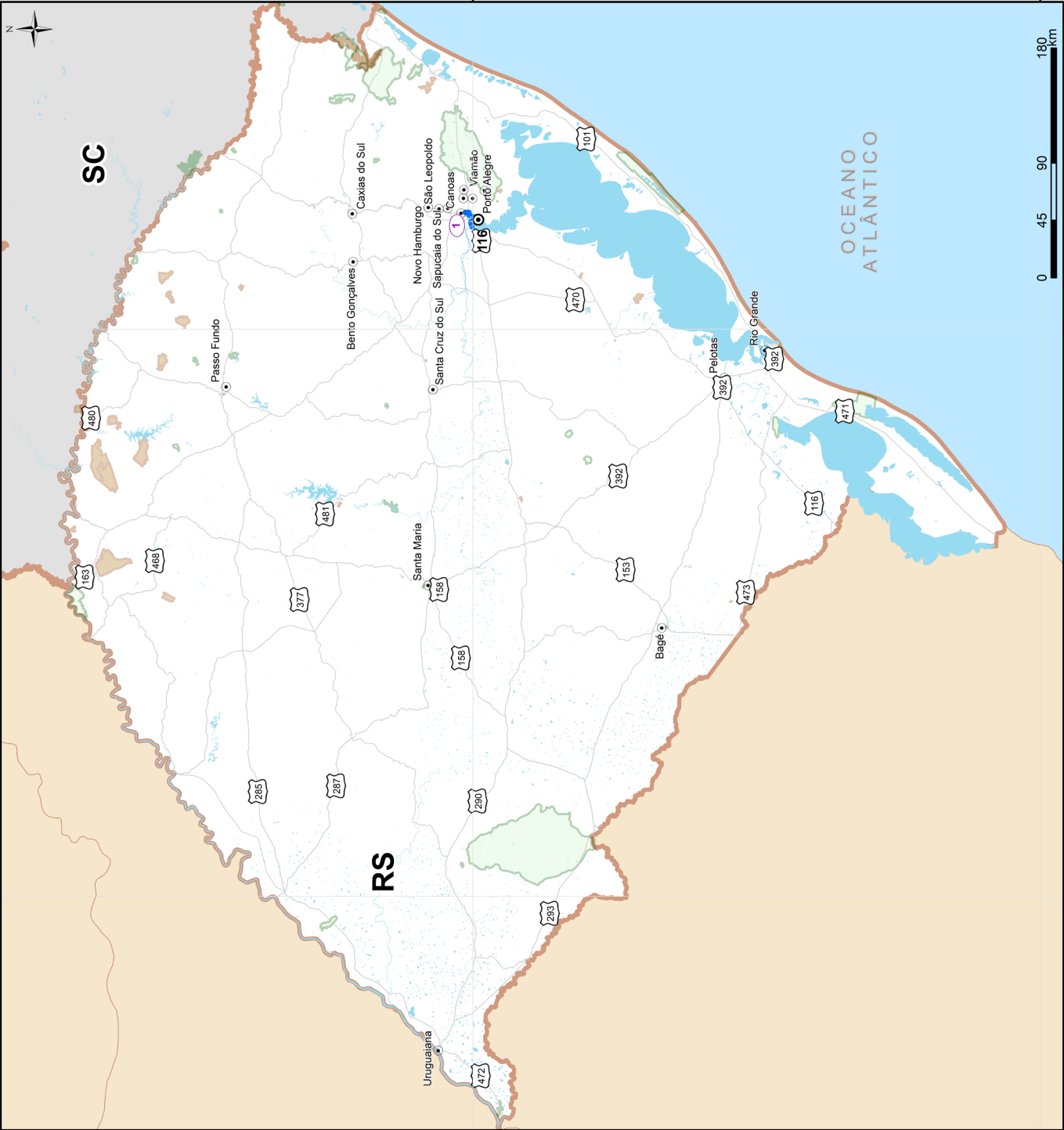
PROJETOS

Rio Grande do Sul - RS



- Capitais
- Cidades
- Massa D'água
- Projetos
- Aprovado
- Em andamento
- Rodovias Federais
- Terra Indígena
- Unidade de Conservação
- Unidade Federativa
- Países Vizinhos

Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29 06 2018

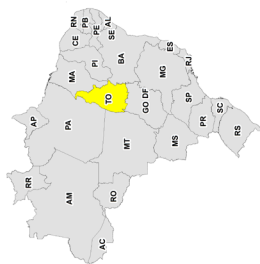


TOCANTINS



PROJETOS

Tocantins - TO



○ Capitais

● Cidades

Projetos extensão < 1 km

● Aprovado

Rodovias Federais

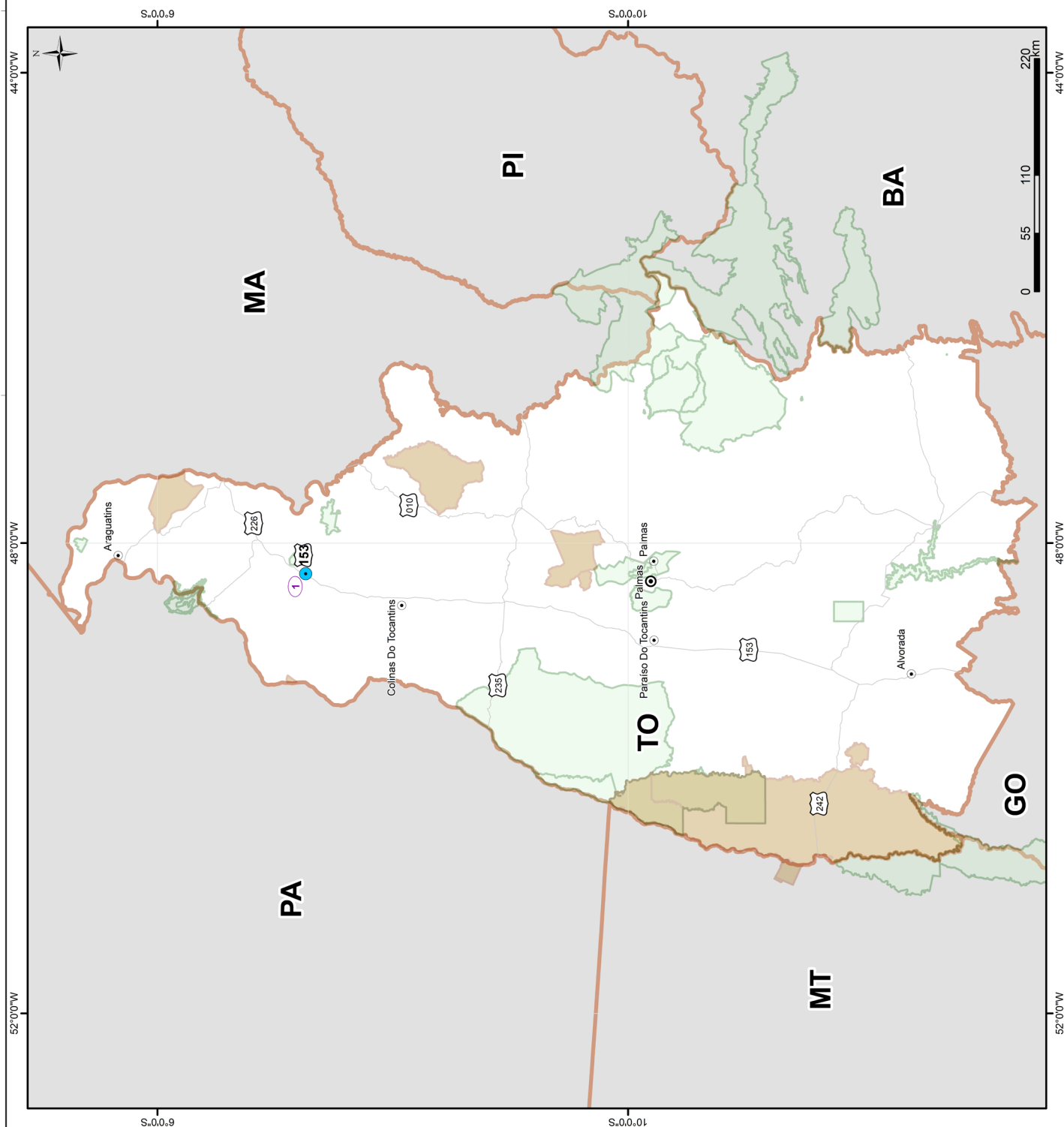
Terra Indígena

Unidade de Conservação

Unidade Federativa

Sistema de Coordenadas:
Unidades: Graus
Fonte: DNIT, IBGE, MMA.
Elaboração: Accenture/Dynatest - CGPLAN - DPP - DNIT
Data: 29/06/2018

accenture Dynatest[®]
High performance. Delivered.
Copyright 2018 Accenture. Todos os direitos reservados. Dinamix - Todos os direitos reservados.



OBRAS DE ARTE ESPECIAIS (OAE)

Obra de Arte Especiais Estrutura, inclusive apoios, construída sobre uma depressão ou uma obstrução, tais como água, rodovia ou ferrovia, que sustenta uma pista para passagem de veículos e outras cargas móveis, e que tem um vão livre, medido ao longo do eixo da rodovia, de mais de seis metros. Ficam incluídos nesta definição viadutos, passagens superiores e passagens inferiores.

PRINCIPAIS PROJETOS DE OAE | DNIT SEDE | EM 2017:

- BR-230/PA - Div. TO/PA (Início travessia Rio Araguaia) - Div PA/AM-(Igarapé Palmares) - LOTE 2 - Projeto executivo de 11 pontes | em andamento;
- BR-230/PA - Div. TO/PA (Início Travessia Rio Araguaia - Div. PA/AM - Igarapé - Palmares) - LOTE 4 - Projeto executivo de 12 pontes | em andamento;
- BR-116/BA - Div. PE/BA (Ibó) - Div. BA/MG - LOTE 5 - Projeto executivo: 8 pontes aprovadas | 6 pontes em andamento;
- BR-230/PA - Div. TO/PA (Início Travessia Rio Araguaia - Div. PA/AM - Palmares) - Lote Único - Projeto executivo: 5 pontes aprovadas | 7 pontes em andamento;
- BR-116/290/RS - Ponte do Guaíba - Lote Único - Projeto executivo em andamento, com 6 ramos aprovados.

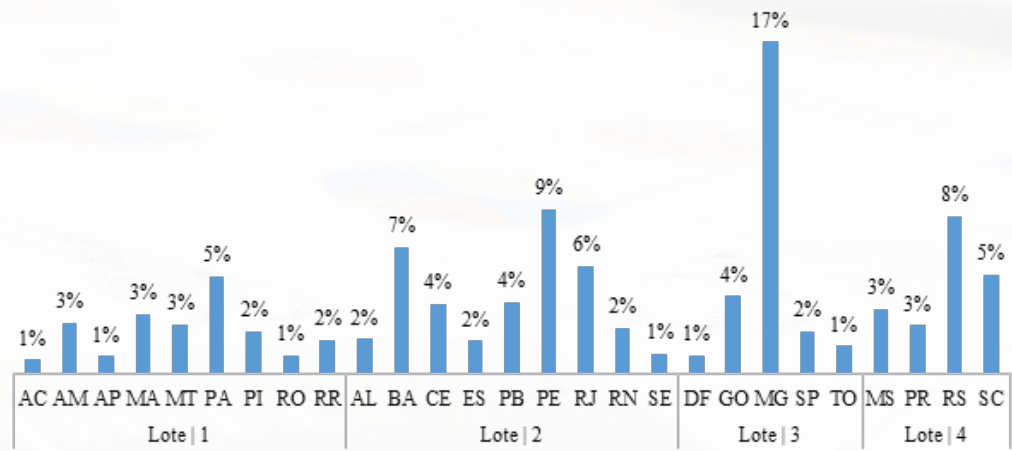


BR-381/MG



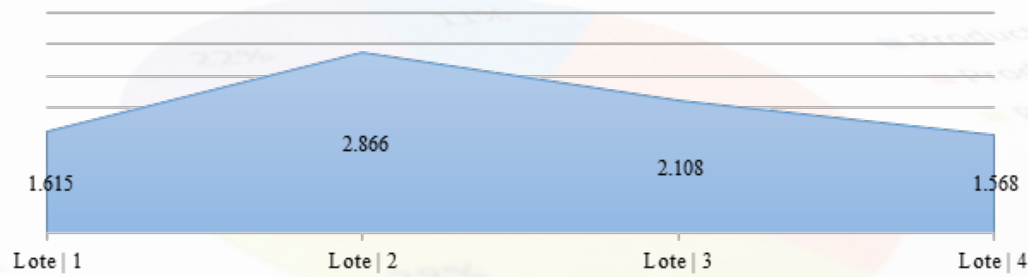
PONTE ENTRE PAULICÉIA/SP - BRASILÂNDIA/MS NA BR-158

Gráfico 22 - Número de Obra de Arte Especiais OAEs | Por UF (%)



Fonte: Base de dados de OAE CGPLAN/DPP

Gráfico 24 - Número de OAE | Por Lote



Fonte: CGDESP/DPP/DNIT

MEIO AMBIENTE

A Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) do DNIT, executa através da Coordenação-Geral de Meio Ambiente (CGMAB), as seguintes ações:

- Gestão ambiental dos empreendimentos de infraestrutura;
- Operação de transporte.

Finalidade:

- Garantir a aplicação da legislação ambiental
- Adotar as práticas sustentáveis de controle e mitigação de impactos ambientais
- Garantir à preservação do meio ambiente, nos aspectos físicos, bióticos e socioeconômicos;
- Realizar levantamentos da situação ambiental da malha rodoviária federal pavimentada.

Etapas da Gestão Ambiental:

Supervisão Ambiental

- Efetivo controle ambiental

Gerenciamento Ambiental

- Avaliação e revisão de documentos técnicos

Programas Ambientais

- Execução e implantação dos programas ambientais

PRINCIPAIS RESULTADOS

INSTRUMENTOS | ANÁLISES | LICENÇAS

49**instrumentos vigentes****04****análises de componente ambiental e paisagismo | Anteprojeto****26****análises de componente ambiental e paisagismo | Projeto****32****análises de componente ambiental e paisagismo | PIAFI**

LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES

08

processos de licenciamento ambiental abertos

03

Licenças Prévias | 02 Renovações de LP

10

Licenças de Instalação | 02 Renovações de LI

03

Licenças de Operação | 02 Renovações de LO

02

Autorizações (ACCT) | 02 Renovações de ACCT

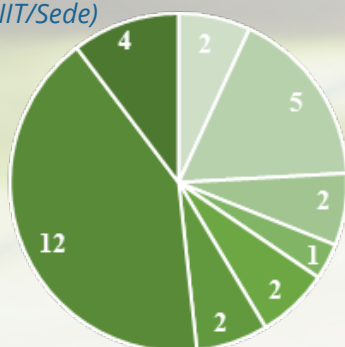
12

Autorizações de Supressão Vegetal

12

Renovações de ASV

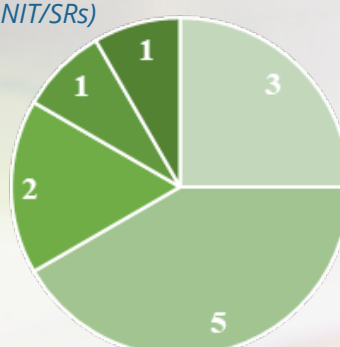
Gráfico 25 - Licenças/Autorizações Ambientais recebidas em 2017 (DNIT/Sede)



■ RLP ■ LI ■ LO ■ RLO ■ Atio ■ RAtio ■ ASV ■ RASV

Fonte: CGMAB/DPP/DNIT

Gráfico 26 - Licenças/Autorizações Ambientais recebidas em 2017 (DNIT/SRs)



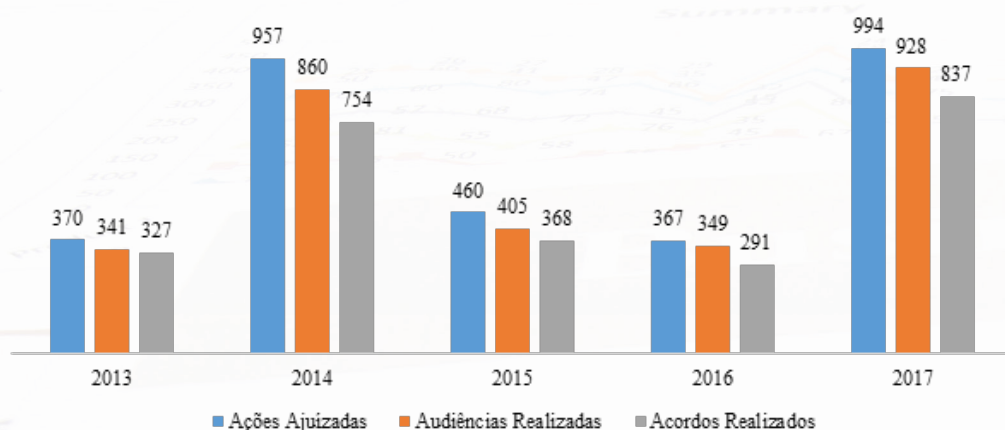
■ LP ■ RLI ■ LO ■ RLO

Fonte: CGMAB/DPP/DNIT

DESAPROPRIAÇÃO E REASSENTAMENTO

Em 2017, por meio dos mutirões de conciliação foram realizadas 928 audiências, dos quais foram obtidos 837 acordos, representando um percentual de êxito de 90,19%.

Gráfico 27 - Histórico de Mutirões Realizados | 2013 a 2017



Fonte: CGDR/DPP/DNIT



3.148

Ações ajuizadas



2.883

Audiências realizadas



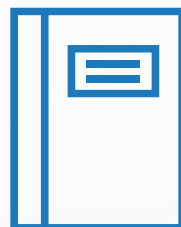
2.577

Acordos realizados



R\$ 364,1 milhões

Indenização estimadas



3.291

Processos prontos e não ajuizados

PROFAIXA

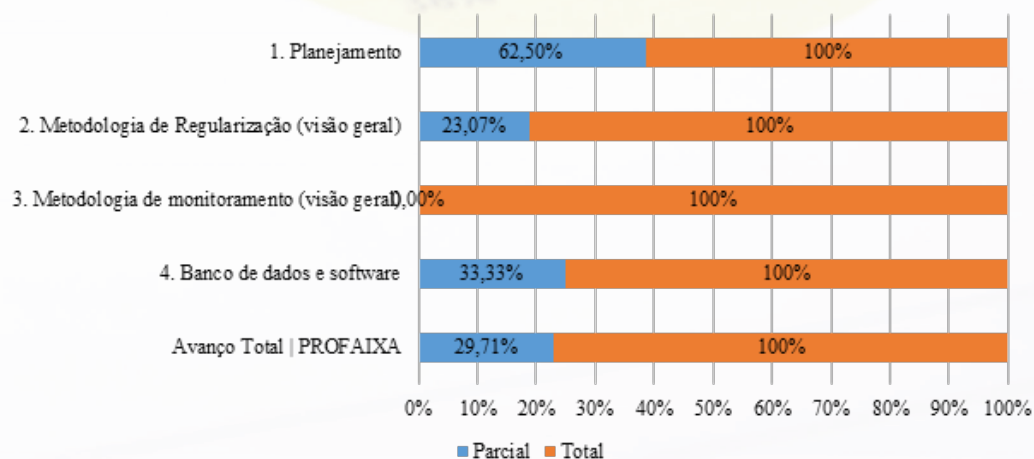
A meta do programa é a consolidação da metodologia de regularização patrimonial de faixas de domínio e sua validação, viabilizando com isso a elaboração de Termo de Referência em âmbito nacional.

Projetos Piloto:

- BR-070/GO a maioria das informações técnicas foram processadas, sendo necessário realizar um estudo jurídico de toda a documentação encontrada.
- BR-425/RO foram concluídos os cadastramentos das propriedades e formalizados as aberturas e instruções de cinco processos para solicitação do desmembramento da matrícula da faixa de domínio e da rodovia, objetivando posterior registro em nome da União e atendendo requisito obrigatório presente no Decreto nº 8.376/2014.
- BR-235/SE foi realizada a coleta documental da rodovia e de lindeiros e a realização de levantamento topográfico na área.
- BR's 101/RS e 316/AL, foi realizada coleta documental dos lindeiros e da rodovia.

Em 2017, o Programa Federal de Faixas de Domínio (PROFAIXA) atingiu 29,71% da execução de suas atividades.

Gráfico 28 - Avanço das Atividades | PROFAIXA 2017



Fonte: CGDR/DPP



BR-135/MA

Outras ações realizadas:

- Manual de Reassentamento, Manual de Procedimentos Jurídicos, Normativos de Projetos:
 - Diretrizes de Remoção e Reassentamento;
 - Manual de Diretrizes Básicas para o Reassentamento e do Manual de Diretrizes Jurídicas para Desapropriação;
 - Manual de Diretrizes Jurídicas para Desapropriação;
- Celebrar Acordo Técnico com o Conselho da Justiça Federal – CJF para ampliação do modelo de mutirões de conciliação:
 - A CGDR recebeu do CJF e analisou minuta de proposta de Acordo de Cooperação Técnica;
- Promover o mapeamento dos processos de desapropriação e reassentamento:
 - Mapeamento do fluxo das atividades dos processos de desapropriação;
 - Iniciado o diagnóstico do mapeamento realizado;

1ª SEMANA DE PLANEJAMENTO DO DNIT 2017



CERCA DE 600 PESSOAS PARTICIPARAM DA 1ª SEMANA DE PLANEJAMENTO DO DNIT

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) realizou, a 1ª Semana de Planejamento, nos dias 19 a 23 de junho de 2017. Durante o evento foram realizadas diversas palestras e debates sobre planejamento. Cerca de 600 inscritos participaram dos painéis. “Para fazer com que as engrenagens girem em harmonia, as diretrizes são organizadas e pensadas com antecedência. É por meio de um bom planejamento que o DNIT se aperfeiçoa e compreende melhor as estratégias que podem funcionar ou não, evitando erros”, destacou o diretor de Planejamento e Pesquisa, André Martins de Araújo, na solenidade de abertura.

Na primeira edição do evento, servidores e colaboradores do DNIT apresentaram o trabalho desenvolvido pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP), bem como as ferramentas utilizadas na definição das obras de infraestrutura do país. Entre palestras e workshops, profissionais das mais diversas áreas e de empresas discorreram sobre os resultados do Plano Nacional de Controle de Tráfego (PNCT), as projeções para os anos de 2018 e 2019 do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR) e as principais ferramentas empregadas na formulação do planejamento: Highway Development and Management Model, HDM, Geotecnologias e metodologia Building Information Model (BIM).

Além disso, foi realizado um workshop sobre a metodologia BIM para os servidores do DNIT. Representando a Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná, a arquiteta Melissa Yamada, trouxe sua experiência com a plataforma, assim como a implementação do BIM em sua instituição. Durante os dois dias de seminário, a exposição sobre o tema continuou com os coronéis Luke, Francis e Dutra do Exército Brasileiro e, por fim, com o chefe de Departamento de Estudos e Planejamento Econômico da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), Maicon Satiro. Para os servidores das Superintendências Regionais do DNIT, foi oferecido um curso de HDM: prática e operação do software, instrumento primordial na elaboração e desenvolvimento dos estudos de viabilidade, que precedem a formulação dos projetos.

No decorrer do evento, stands de empresas parceiras do DNIT, ligadas ao planejamento de infraestrutura de transportes, apresentaram equipamentos, produtos e serviços utilizados pela Autarquia e inovações que, futuramente, serão apresentadas pelo mercado do ramo da engenharia consultiva.

A 1ª Semana do Planejamento contou ainda com a participação de universidades conceituadas de Brasília, que expuseram trabalhos acadêmicos em torno do tema planejamento.

Ao final do evento, o Coordenador-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos (CGPLAN/DPP), André Nunes, premiou com uma placa de reconhecimento os destaques da semana. A servidora Carmen Resende levou o prêmio de melhor palestrante, o Centro Universitário do Distrito Federal (UDF), por meio do aluno Cláudio Henrique, foi reconhecido pelo excelente trabalho acadêmico exposto e a empresa VETEC/Systra ganhou o prêmio de melhor stand. Responsável pela organização do evento, André Nunes afirmou que “os objetivos previstos foram alcançados e que novas edições da Semana do Planejamento serão realizadas”.





INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Em 2017 foram executados 507,2 km de obras na malha rodoviária federal

No Brasil o modal rodoviário é o principal meio para deslocamento de cargas, caracteriza-se por sua simplicidade de funcionamento, principalmente se comparando aos outros meios de transporte. Indicado para curtas e médias distâncias e para transporte de cargas de maior valor agregado, tendo como grandes vantagens a baixa necessidade de manuseio de carga – o carregamento pode ser realizado de um ponto a outro. Neste contexto, as rodovias são a principal forma de escoamento de produtos e, mesmo com o crescimento de outras opções logísticas de transportes, continuarão a desempenhar um papel extremamente relevante. Portanto, adequar a capacidade das estradas brasileiras e expandir a malha rodoviária é garantia de redução de custos e facilidade de circulação da produção interna.

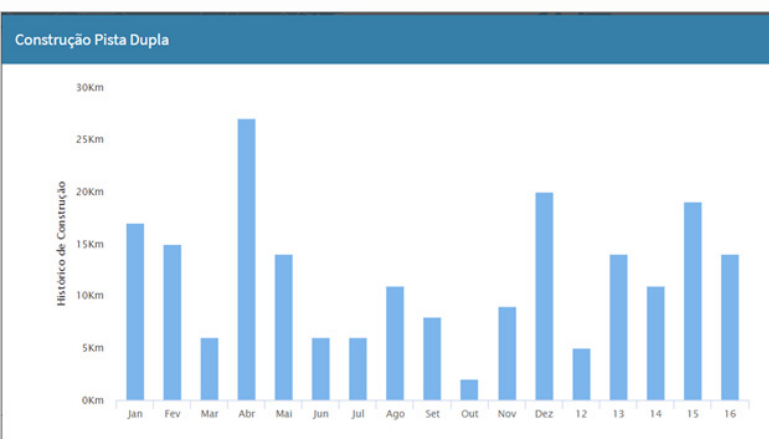
CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA EM NÚMEROS | 2017



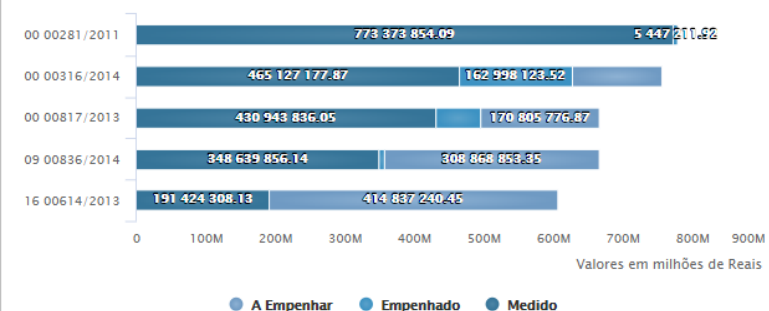
Quanto as ações de adequação/construção rodoviária vale destacar que o monitoramento das obras é feito através sistema SUPRA, o qual permite identificar os principais entraves das obras e assim buscar soluções com maior brevidade possível. Cabe destacar ainda, em 2017 foram realizadas melhorias no que se refere à navegabilidade e à apresentação dos dados do sistema, no sentido de consolidar a estrutura desenvolvida às necessidades do DNIT, dos órgãos públicos e da sociedade brasileira.



OBRAS RODOVIÁRIAS EM NÚMEROS



Ranking dos 5 maiores contratos



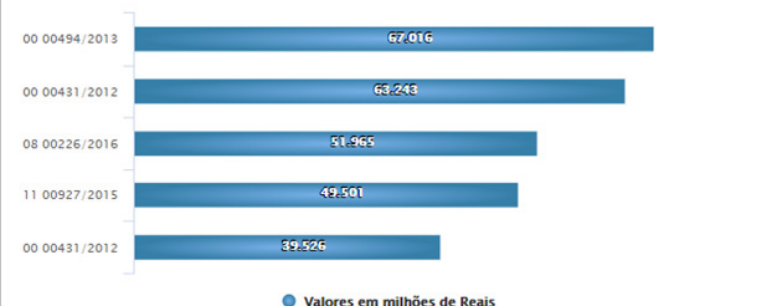
R\$ 75.959.867,23

Valor médio da carteira

R\$ 167.618.142,04

Valor médio geral

Ranking de R\$ por KM contratado

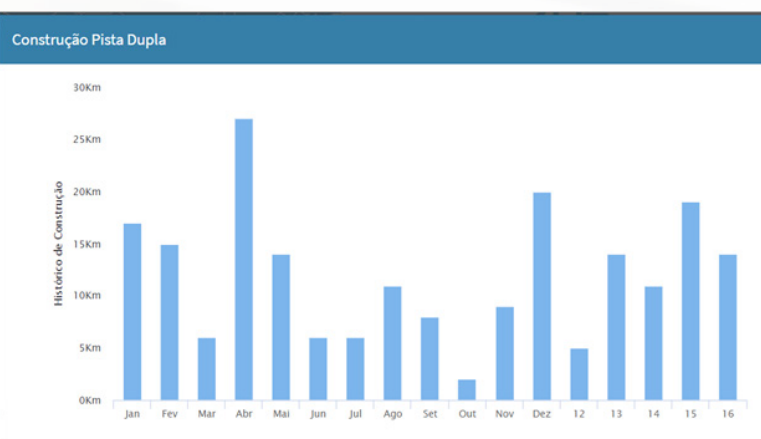


R\$ 13.792.796,79

Valor médio da carteira

R\$ 175.433.148,78

Valor médio geral



Brasil Rodovias

82%

53341 KM
Pavimentadas

18%

11566 KM
Não Pavimentadas

242



Número de Contratos/Convênios

R\$31.34



Total contratado (em bilhões)

10968



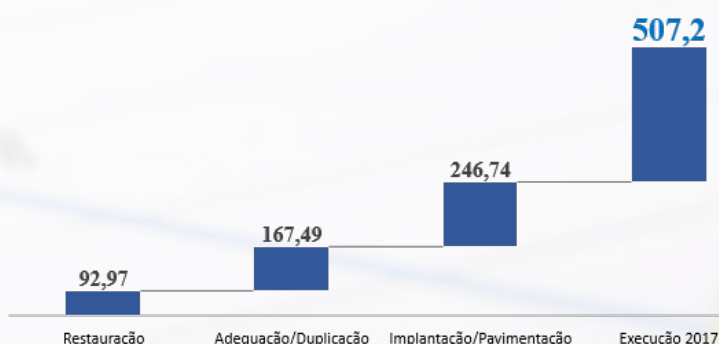
Pessoas Mobilizadas

R\$3.77



Custo por KM (em milhões)

Gráfico 29 - Execução Física de Adequação/Construção | Nacional 2017 (km)

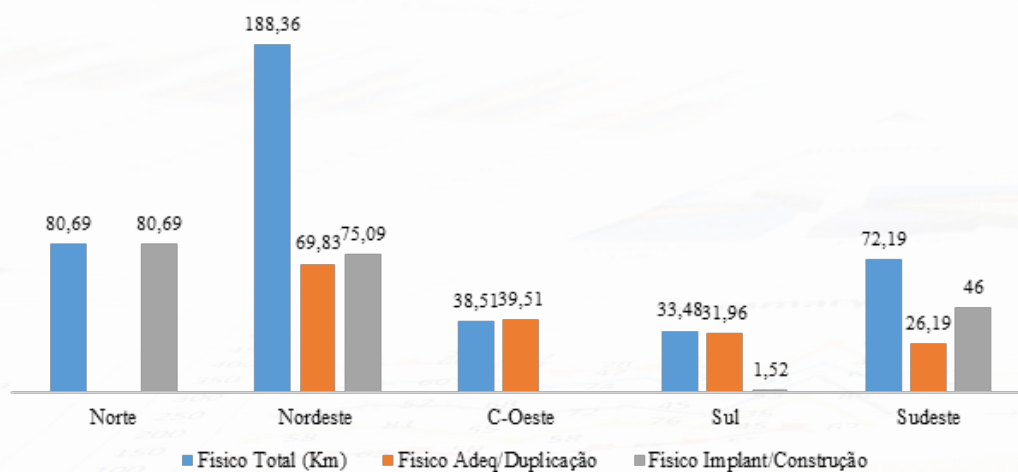


Fonte: CGCONT/DIR/DNIT

Fonte: SUPRA DIR/DNIT (dez/2017)

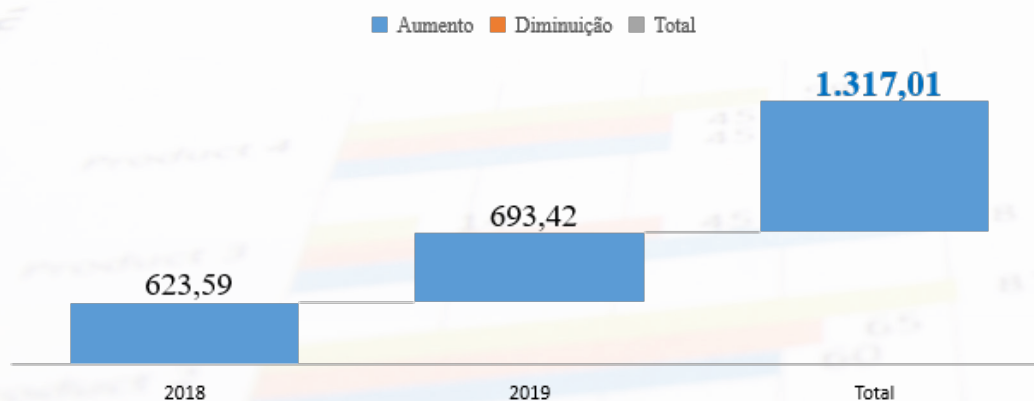
SUPRA
Supervisão Rodoviária Avançada

Gráfico 30 – Execução física de obras rodoviárias | Por região em 2017 (km)



Fonte: CGCONT/DIR/DNIT

Gráfico 31 - Avanço físico planejado 2018/2019 | Infraestrutura rodoviária (km)



Fonte: CGCONT/DIR/DNIT



PRINCIPAIS OBRAS REALIZADAS | EM 2017

REGIÃO CENTRO-OESTE

- BR-163-364/MT Duplicação Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil | foram executados 39,51 km de Duplicação
- BR-163-364/MT Duplicação Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil | foram executados 65,28 km de Duplicação
- BR-163-364/MT Duplicação Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil | foram executados 15,3 km de Duplicação

REGIÃO NORTE

- BR-163/PA - TRECHO 2 - Pavimentação Divisa MT/PA - Rurópolis e Acesso a Miritituba | foram executados 62 km de Pavimentação
- BR-163/PA - TRECHO 2 - Pavimentação Divisa MT/PA - Rurópolis e Acesso a Miritituba | foram executados 17,11 km de Pavimentação
- BR-163/PA - TRECHO 2 - Pavimentação Divisa MT/PA - Rurópolis e Acesso a Miritituba | foram executados 110 km de Pavimentação
- BR-163/PA/MT - TRECHO 1 - Pavimentação Rurópolis - Santarém | foram executados 80,3 km de Pavimentação
- BR-230/PA Construção e pavimentação Div PA/TO - Rurópolis | foram executados 56,72 km de Construção
- BR-364/RO - Travessia de Porto Velho -Vias Marginais | foram executados 7,22 km de Construção
- BR-242/TO - Construção Taguatinga - Peixe | foram executados 52,61 km de Construção

REGIÃO NORDESTE

- BR-101/AL - Duplicação Divisa PE/AL - Divisa AL/SE | foram executados 40,32 km de Duplicação
- BR-316/AL - Pavimentação Divisa PE/AL - Entr. Barro Duro | foram executados 43,44 km de Pavimentação
- BR-235/BA - Construção Div SE/BA - Div BA/PI | foram executados 54,2 km de Construção
- BR-235/BA - Construção Div SE/BA - Div BA/PI | foram executados 64,28 km de Construção
- BR-242/BA - Construção Entr BA-460 - Div BA/TO | foram executados 48,8 km de Construção
- BR-020/CE - Construção de Ligação entre ponte Sabiaguaba e Anel Viário de

Fortaleza | foram executados 12,18 km de Construção

- BR-135/MA - Duplicação Estiva - Bacabeira | foram executados 22,5 km de Duplicação
- BR-101/PE - Duplicação - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL | foram executados 24,4 km de Duplicação
- BR-101/RN - Duplicação e Adequação Natal/RN - Divisa RN/PB | foram executados 6,55 km de Duplicação
- BR-101/SE - Duplicação Divisa AL/SE - Divisa SE/BA | foram executados 0,24 km de Duplicação

REGIÃO SUL

- BR-163/PR - Adequação/Duplicação Toledo - Marechal Cândido Rondon - Guaíra | foram executados 6,91 km de Adequação
- BR-163/PR - Adequação Entr. BR-277 (Cascavel) - Marmelândia | foram executados 30,98 km de Adequação
- BR-487/PR - Implantação Tuneiras do Oeste - Nova Brasília | foram executados 20,1 km de Construção
- BR-158/RS - Travessia de Santa Maria | foram executados 3,11 km de Adequação
- BR-158/RS - Travessia de Santa Maria | foram executados 1,09 km de Adequação
- BR-386/RS - Duplicação Tabaí - Estrela | foram executados 30,24 km de Duplicação
- BR-392/RS - Duplicação Pelotas - Rio Grande | foram executados 0,95 km de Duplicação
- BR-101/SC - Duplicação Palhoça - Divisa SC/RS | foram executados 5,79 km de Duplicação
- BR-163/SC - Adequação São Miguel do Oeste - Divisa SC/PR | foram executados 8,6 km de Adequação
- BR-470/SC - Duplicação Navegantes - Blumenau | foram executados 0,36 km de Duplicação

REGIÃO SUDESTE

- BR-135/PI/BA/MG - Trecho MG Pavimentação - Divisa BA/MG - Itacarambi | foram executados 18,4 km de Pavimentação
- BR-146/MG - Pavimentação Passos - Bom Jesus da Penha | foram executados 34 km de Pavimentação
- BR-381/MG - Duplicação Governador Valadares - Belo Horizonte | foram executados 23,08 km de Duplicação
- BR-493/RJ Duplicação Manilha - Santa Guilhermina | foram executados 4,35 km de Duplicação

MANUTENÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL

No ano de 2017, o Governo Federal adotou ações com vistas a assegurar melhores condições de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários das rodovias federais. Para tanto, foram contratados serviços de manutenção da malha rodoviária federal, pavimentada e não pavimentada. Do total previsto, estão sendo executados serviços em quase a totalidade das vias pavimentadas. Os contratos têm duração de um ano (Conservação Tradicional) até cinco anos (CREMA).

A malha rodoviária federal pavimentada sob responsabilidade do DNIT possui extensão total de 54.257,40 km (dados de 2017). Desses, 91,0% estão cobertos com contratos de manutenção rodoviária. Quanto à malha rodoviária não-pavimentada, 75,7%, do total de 10,3 mil km, estão cobertos com contrato de manutenção. O total de cobertura contratual, em 2017, em rodovias pavimentadas e não pavimentadas, representa 88,6% da malha rodoviária total.

MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL | PAVIMENTADA 2017

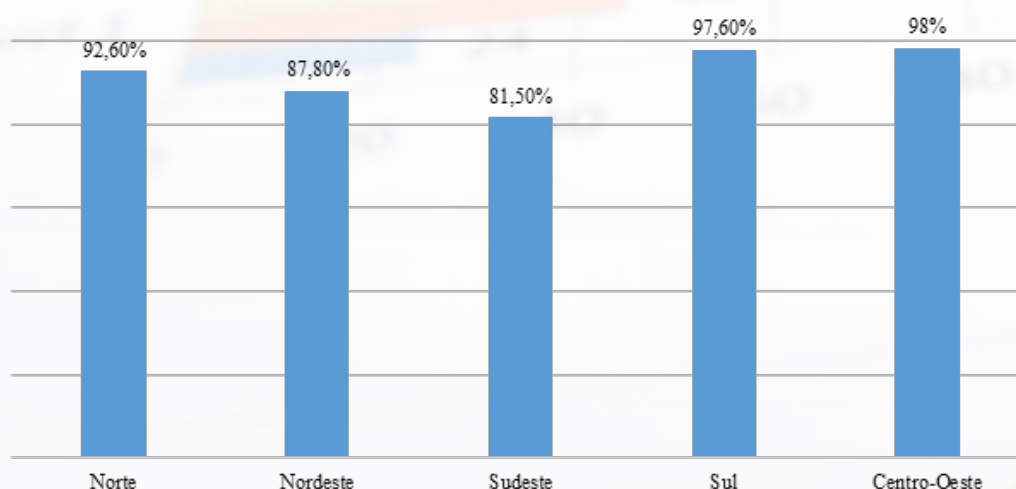
54.257,40 KM

de malha rodoviária federal

91%

cobertos com serviços de manutenção rodoviária

Gráfico 32 - Cobertura da malha rodoviária federal pavimentada | Sob responsabilidade do DNIT



Fonte: ATLAS CGMRR (dez/2017)

MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL | NÃO PAVIMENTADA 2017

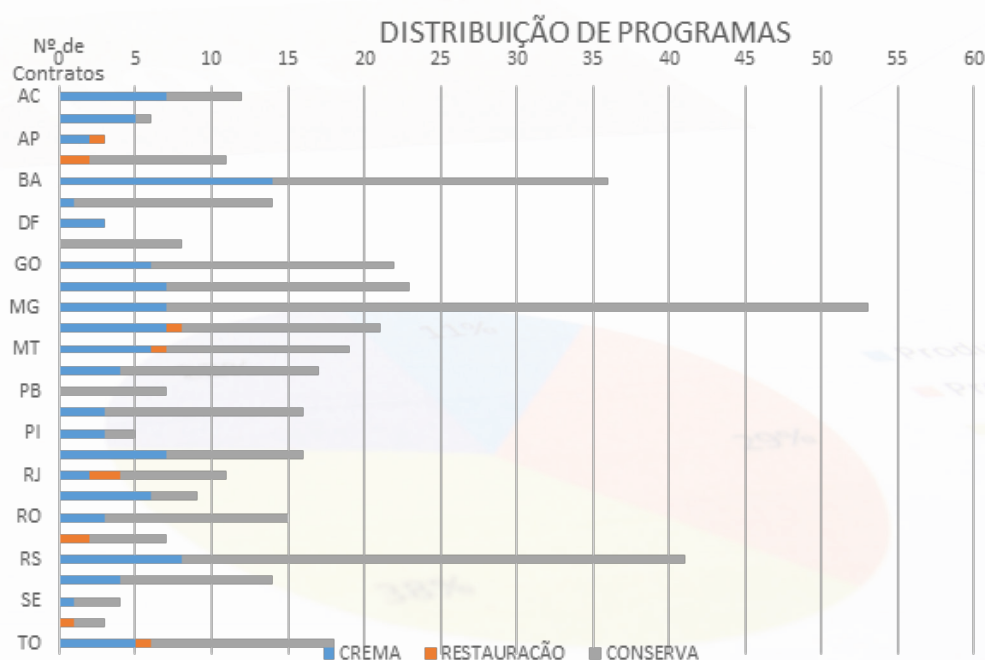
10,3 KM

de malha rodoviária federal

75%

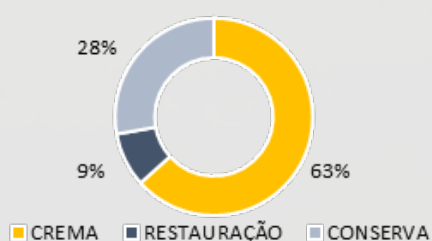
cobertos com serviços de manutenção

Gráfico 33 - Gerenciamento dos programas de manutenção rodoviária

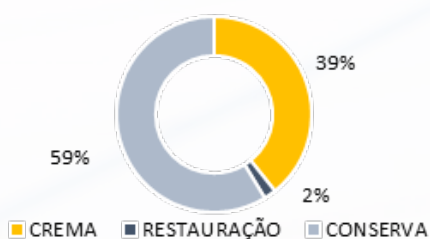


Fonte: ATLAS CGMRR (dez/2017)

DISTRIBUIÇÃO FINANCEIRA

**TOTAL INVESTIDO: R\$ 16.4 MILHÕES**

EXTENSÃO CONTRATUAL*

**TOTAL DE CONTRATADOS (KM): 46.798,97 KM**

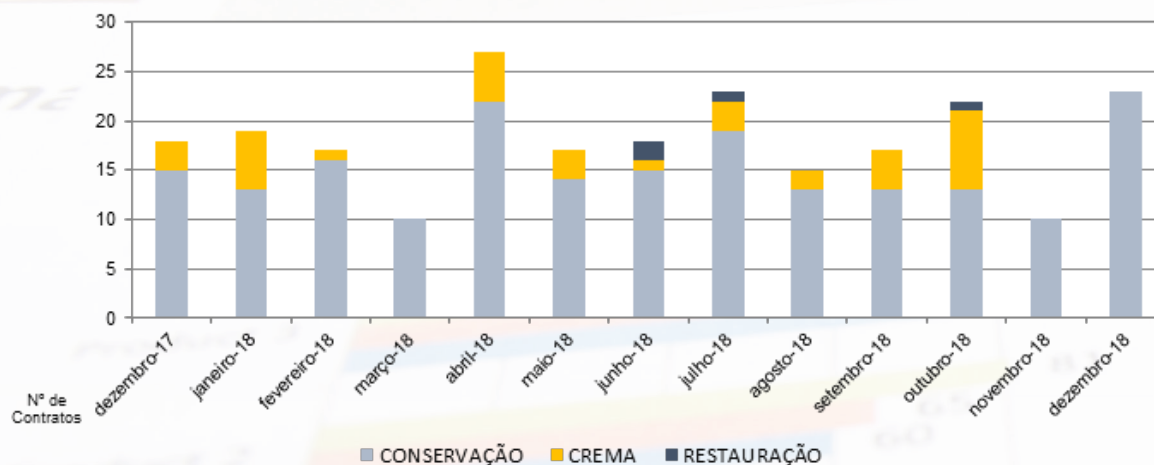
Fonte: ATLAS CGMRR (dez/2017)

CUSTO DO PROGRAMA DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA | POR KM

CREMA	R\$ 566.002,04 /KM
RESTAURAÇÃO	R\$ 1.547.523,58 /KM
CONSERVA	R\$ 166.336,56 /KM



Gráfico 34 - Término dos contratos de manutenção rodoviária | Por Mês



Fonte: ATLAS CGMRR (dez/2017)



BR-116/RS

OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

PROGRAMA BR — LEGAL | ABRANGE 50.811 KM DE MALHA VIGENTE

O Programa BR-LEGAL, que abrangia 59 mil km em seu escopo inicial, foi readequado para 53 mil km em virtude das concessões federais, estaduais e municipais já previstas ou efetuadas. Por meio de contratos por desempenho de cinco anos, o programa busca implantar e manter a sinalização horizontal, vertical e suspensa; dispositivos auxiliares de segurança viária; e serviços relacionados à área de engenharia de trânsito.

O BR-LEGAL tem como objetivo a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito. Assim sendo, sabendo-se que além dos traumas causados às vítimas e familiares, os acidentes de trânsito representam altos custos monetários à sociedade, assim, observa-se uma relação direta entre os investimentos realizados na área de sinalização e segurança viária e à economia gerada aos cofres públicos devido à redução dos gastos com acidentes.

Em 2017, foram assinados mais dois contratos em, aproximadamente, 928,6 km de rodovias, totalizando 106 contratos, que correspondem a, aproximadamente, 50.811 km de malha vigente.



106
CONTRATOS ASSINADOS



50.811 KM
DE MALHA COBERTA

Em 2017, foram aprovados projetos básicos de sinalização em 2.419,70 km, projetos executivos em 3.608 km, e iniciado as intervenções em aproximadamente 7.534 km de sinalização horizontal, 11.760 km de sinalização vertical e 5.094 km de dispositivos de segurança



2.419,70 KM
PROJETO BÁSICO
APROVADOS



3.608 KM
PROJETO EXECUTIVO
APROVADOS



7.534 KM
SINALIZAÇÃO
HORIZONTAL INICIADAS



11.760 KM
SINALIZAÇÃO VERTICAL
INICIADAS



5.094 KM
KM DE DISPOSITIVOS
DE SEGURANÇA

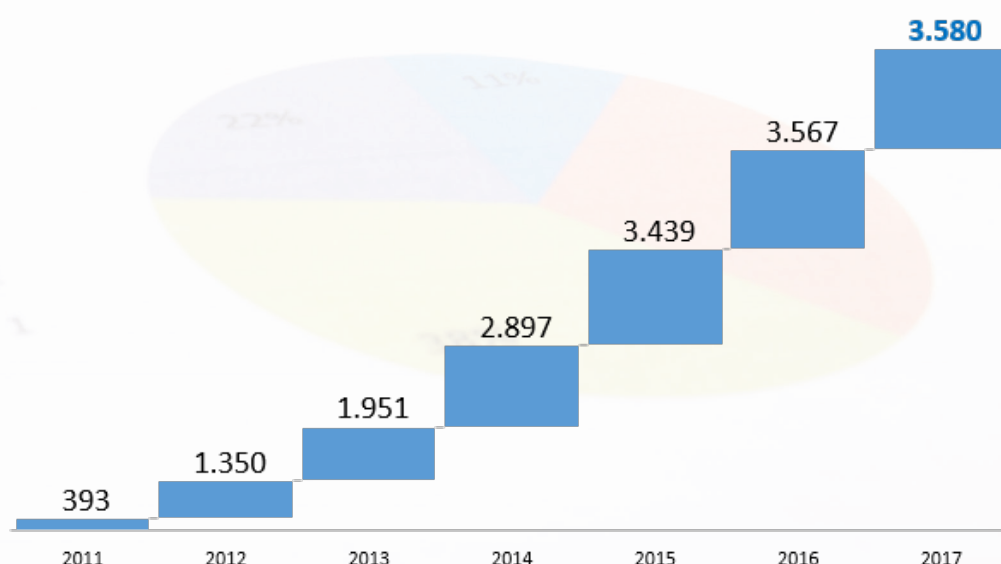
CONTROLE DE VELOCIDADE

O PNCV passou a contemplar, em 2017, o total de 4.600 equipamentos de controle de velocidade.

O DNIT implantou o Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV) que tem como objetivo aumentar a segurança viária por meio da instalação de equipamentos eletrônicos de fiscalização do trânsito para benefício dos núcleos urbanos adjacentes às rodovias federais. A partir de novas necessidades detectadas, a meta de instalação e operação desses equipamentos tem sido periodicamente revisada e passou em 2017 a contemplar o total de 4.600 equipamentos.

O DNIT, em 2017, através do PNCV, atingiu a marca de 3.580 equipamentos de controle de velocidade instalados na malha rodoviária federal, sob responsabilidade desta Autarquia. Isso demonstra que o PNCV está cumprindo com seu objetivo principal de reduzir a quantidade e severidade dos acidentes nas rodovias federais, com consequente aumento na segurança viária.

Gráfico 35 – Quantidade de Equipamentos de Controle de Velocidade | Instalados - 2011 a 2017



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT (Dez/2017)

Índice de Severidade (S)

Para avaliar a eficácia do PNCV, o DNIT utiliza o cálculo do Índice de Severidade (S), proposto pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, por meio da fórmula:

$$S = 1 \times D + 4 \times V + 6 \times P + 13 \times F$$

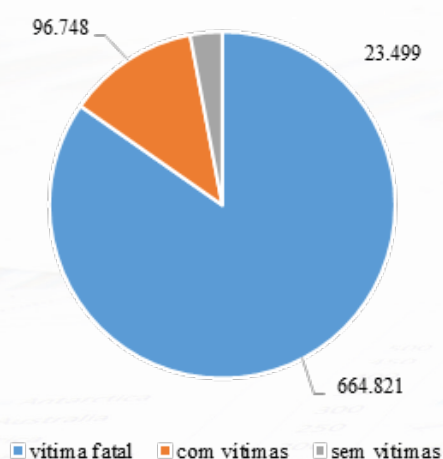
D = N° de acidentes sem vítimas

V = N° de acidentes com vítimas não fatais

P = N° de acidentes com vítimas não fatais envolvendo pedestres

F = N° de acidentes com vítimas fatais

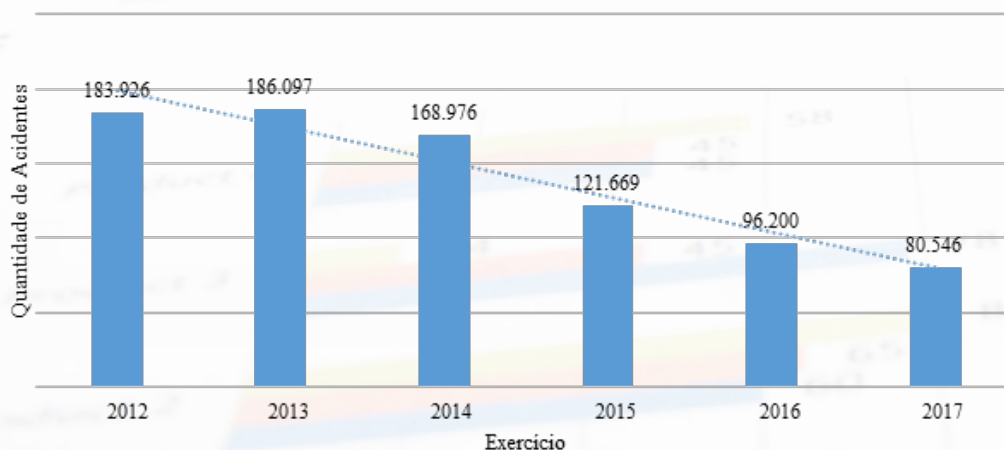
Gráfico 36 – Custo de Acidente | Por tipo (R\$ milhão)



**CUSTO TOTAL DE ACIDENTES
PARA O ANO DE 2014 FOI DE
R\$12,8 BILHÕES.**

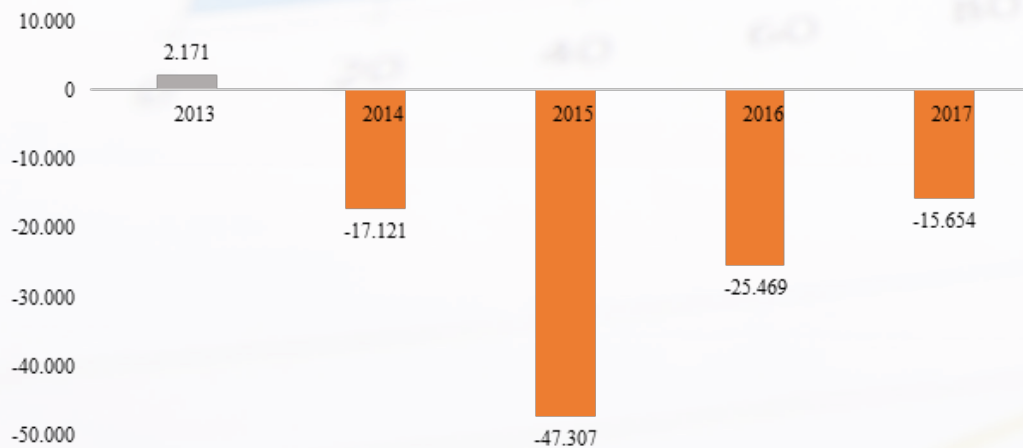
Fonte: Relatório de Pesquisas do IPEA 2015

Gráfico 37 – Quantidade de Acidentes na Malha Rodoviária Federal | Histórico de 2012 a 2017



Fonte: DPRF | 2017

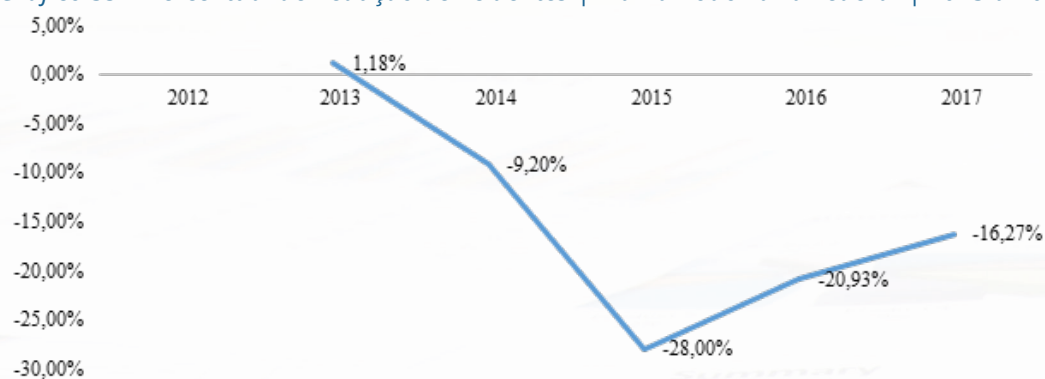
Gráfico 38 – Redução do Número de Acidentes na Malha Rodoviária Federal | 2013 a 2017



Fonte: DPRF | 2017

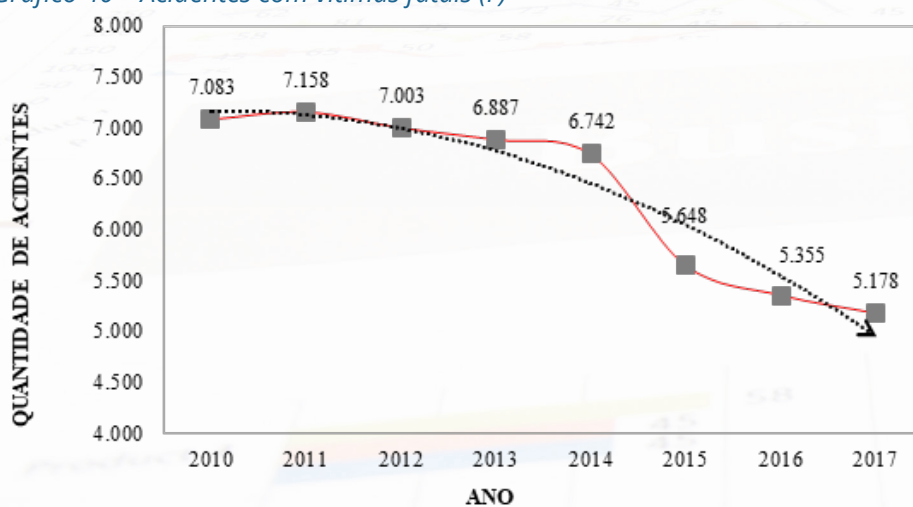


Gráfico 39 – Percentual de Redução de Acidentes | Malha Rodoviária Federal | 2013 a 2017



Fonte: DPRF | 2017

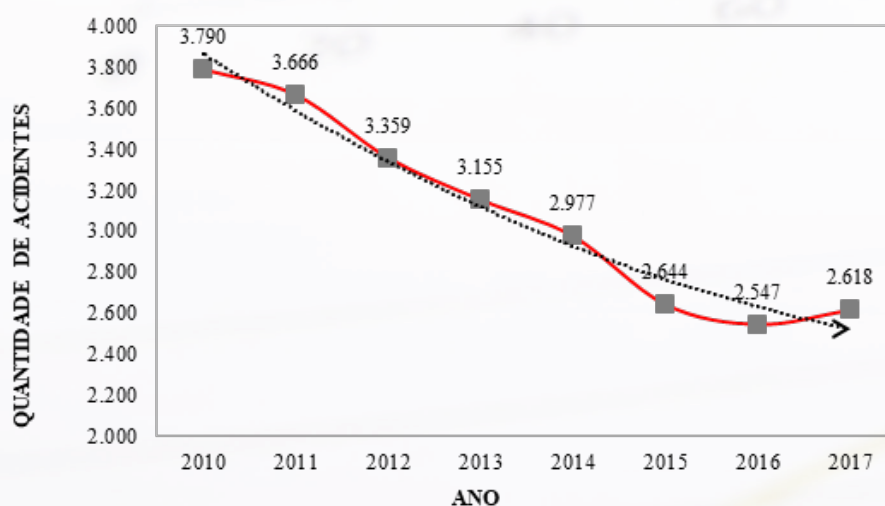
Gráfico 40 – Acidentes com vítimas fatais (F)



Fonte: DPRF (dez/2017)

O Gráfico 40 – Acidentes com vítimas fatais apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas fatais registrados pelo DPRF entre os anos de 2010 e 2017. Pela análise dos dados apresentados no gráfico e na Erro! Fonte de referência não encontrada. abaixo, é possível verificar que o número de acidentes com vítimas fatais nas rodovias federais reduziu em 3,3% em 2017, totalizando -26,9% nos últimos sete anos.

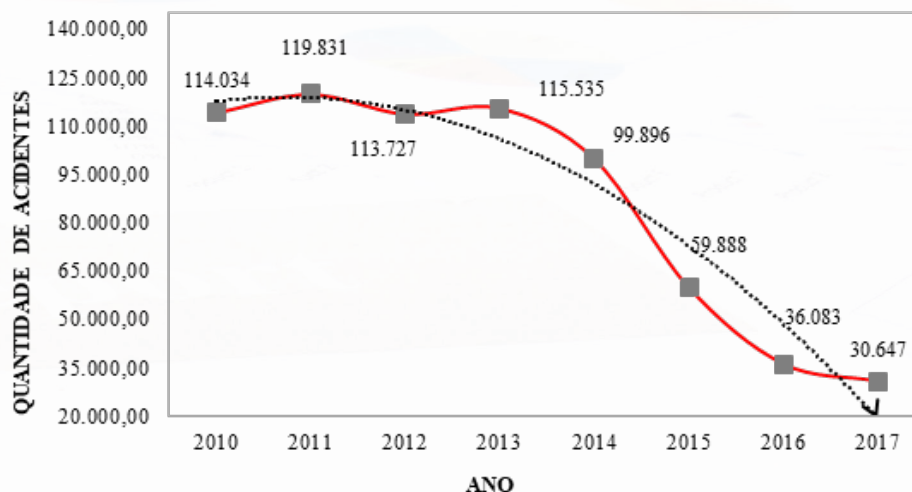
Gráfico 41 – Acidentes com vítimas não fatais (atropelamentos de pedestres) (P)



Fonte: DPRF (dez/2017)

O Gráfico 41 – Acidentes com vítimas não fatais (atropelamentos de pedestres) apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas não fatais (atropelamentos de pedestres) registrados pelo DPRF nos anos de 2010 a 2017. Pela análise dos dados apresentados no gráfico e Erro! Fonte de referência não encontrada. abaixo, infere-se que, ao contrário dos seis primeiros anos de vigência do PNCV, em 2017 o número de atropelamentos com vítimas não fatais registrados nas rodovias federais aumentou 2,8% em relação ao ano de 2016, mantendo, ainda assim, uma redução de 30,9% nos últimos sete anos.

Gráfico 42 – Acidentes sem vítimas (D)

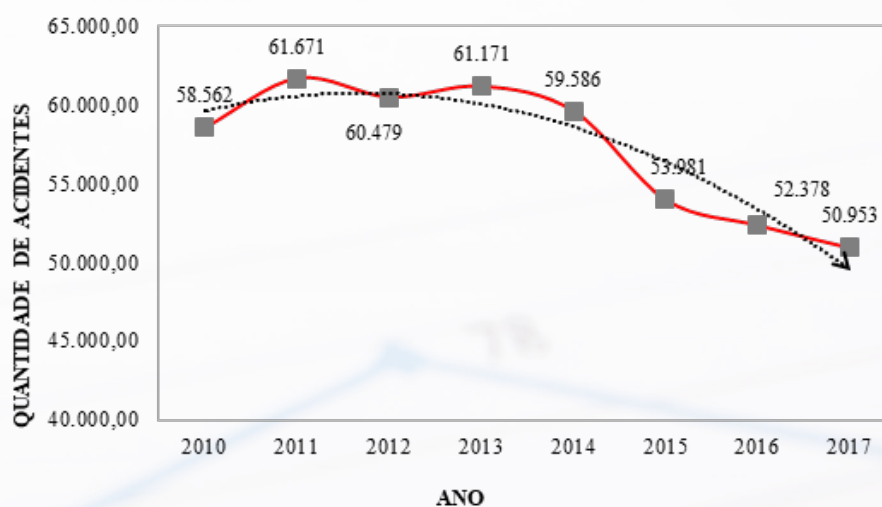


Fonte: DPRF (dez/2017)

O Gráfico 42 – Acidentes sem vítimas apresenta, em números absolutos, os acidentes sem vítimas registrados pelo DPRF nos anos de 2010 a 2017. Considerando o gráfico e a Erro! Fonte de referência não encontrada. abaixo, é possível concluir que o número de acidentes sem vítimas nas rodovias federais reduziu em 15,1% no último ano, com um acumulado de -73,1% nos últimos sete anos.

Importante ressaltar que, entre os anos de 2014 e 2015, houve uma mudança na forma de captação dos dados por parte da Polícia Rodoviária Federal, quando essa deixou de registrar automaticamente os acidentes que não fizeram vítimas. Nesses casos, o registro passou a depender exclusivamente dos cidadãos envolvidos, por livre iniciativa.

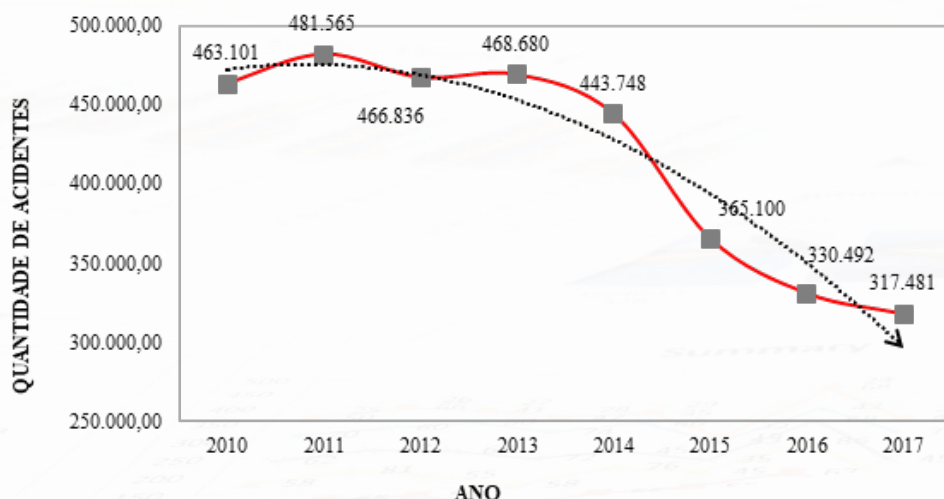
Gráfico 43 – Acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamentos) (V)



Fonte: DPRF (dez/2017)

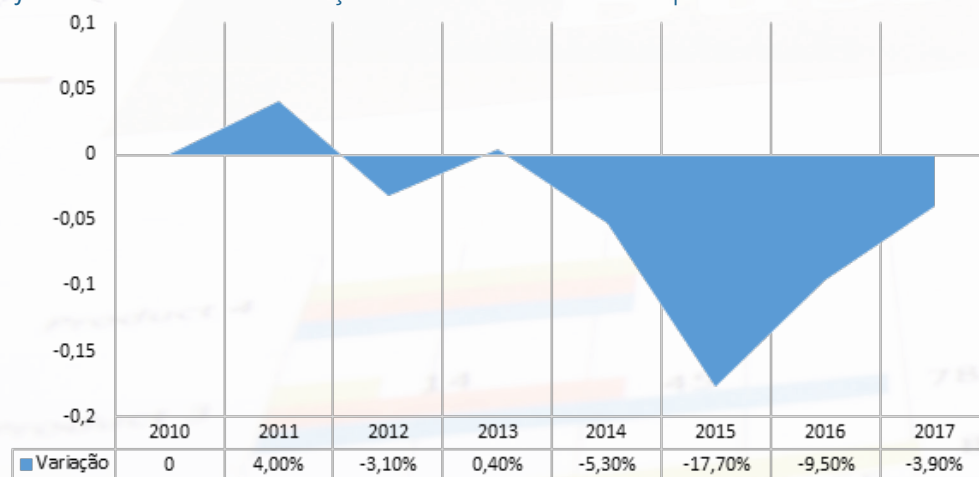
O Gráfico 43 – Acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamentos) Gráfico 43 apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamentos de pedestres) registrados pelo DPRF entre os anos de 2010 e 2017. Pela análise dos dados apresentados na Erro! Fonte de referência não encontrada. abaixo, é possível inferir que o número de acidentes com vítimas não fatais nas rodovias federais, desconsiderando os atropelamentos de pedestres, reduziu em 2,7% no ano de 2017, acumulando 13% de redução nos últimos sete anos.

Gráfico 44 – Índice de Severidade (S)



Fonte: DPRF (dez/2017)

Gráfico 45 – Histórico da Variação do Índice de Severidade | 2010 a 2017

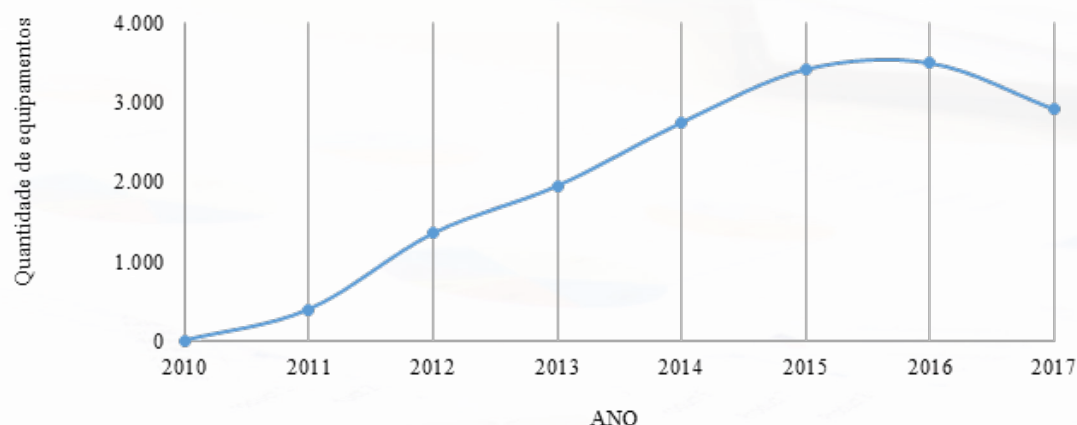


Fonte: DPRF (dez/2017)

É importante observar que a redução da quantidade e da severidade dos acidentes, a partir dos dados publicados pelo DENATRAN, e considerando os anos de 2010 a 2016, além do período de janeiro a novembro de 2017, mesmo diante do aumento da frota de veículos no país. Através da análise do referido gráfico e da Tabela 9 abaixo, é possível verificar que a frota de veículos no Brasil aumentou 49,3% entre 2010 e o 2017.

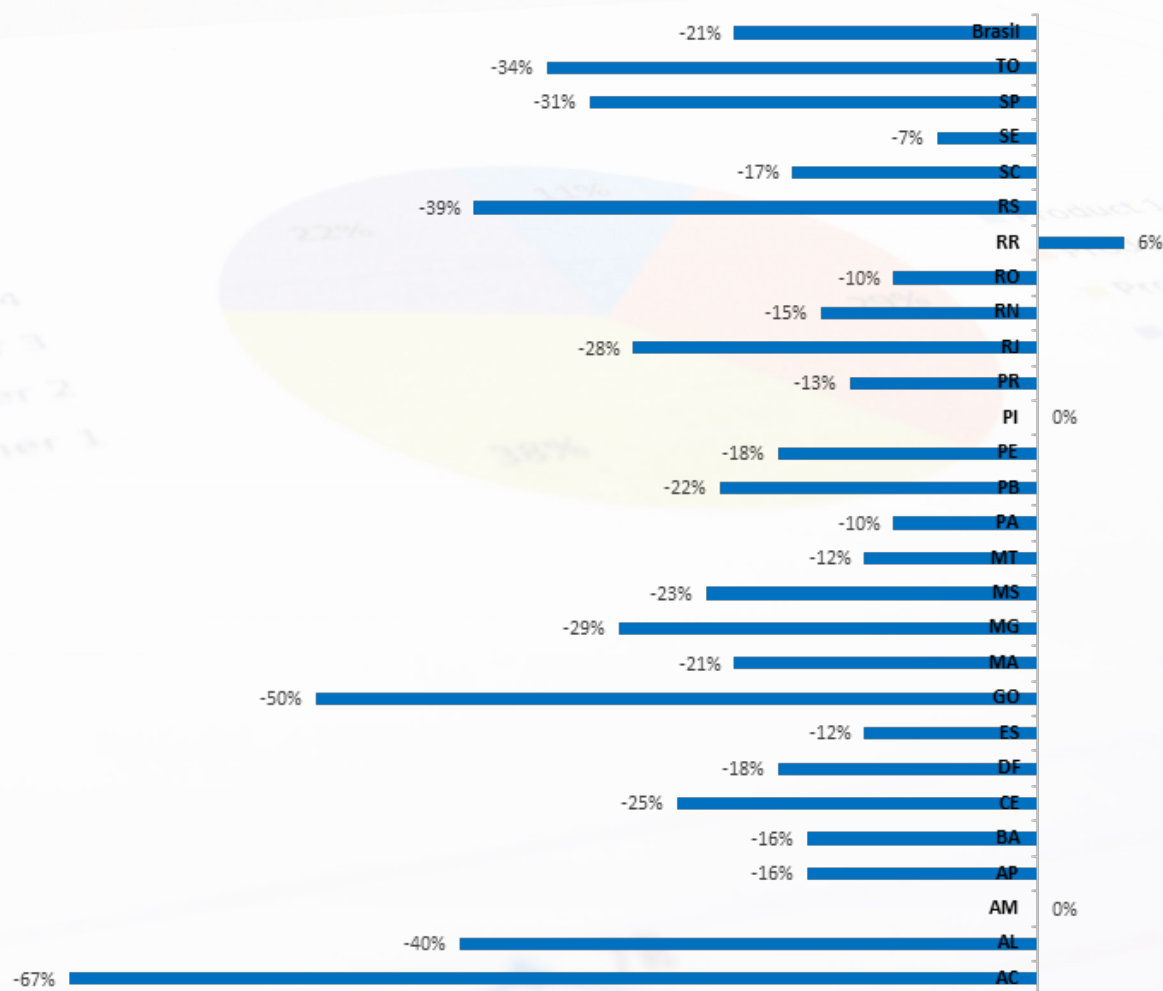
ANO	QTD. DE VEÍCULOS	VARIAÇÃO
2010	64.817.974	
2011	70.543.535	8,8%
2012	76.137.191	7,9%
2013	81.089.666	6,5%
2014	86.700.490	6,9%
2015	90.686.936	4,6%
2016	93.867.016	3,5%
Nov./2017	96.790.495	3,1%
TOTAL:		49,3%

Gráfico 46 – Equipamentos em operação através do PNCV | Entre 2010 e 2017



Fonte: DPRF (dez/2017)

Gráfico 47 - Redução ou aumento do Índice de Severidade (S)



Fonte: DPRF (dez/2017)

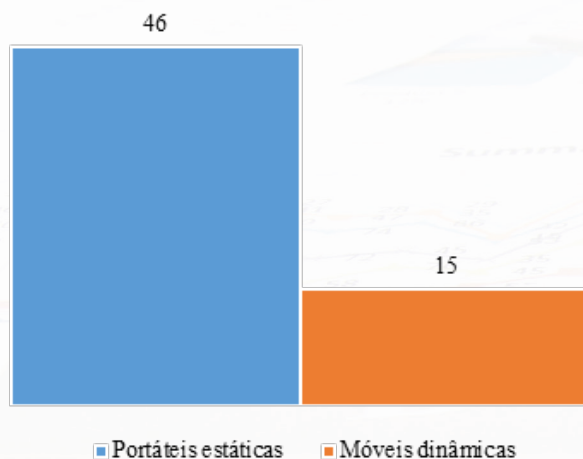
O percentual do Índice de Severidade, considerando o consolidado nacional nas áreas de abrangência dos equipamentos, apresentou uma **redução de 21%**, mesmo com o crescente aumento na frota de veículos no país, com consequente aumento no volume de tráfego das rodovias.

Destaca-se ainda que a **redução do número de acidentes com mortes** evidenciada nas referidas áreas foi de **41%**, enquanto a **redução do número de atropelamentos** foi de **32%**.

CONTROLE DE PESO

Em 2017, foi realizado certame licitatório para contratação de 61 Balanças Móveis Portáteis, importante atuação do DNIT para promover a fiscalização do excesso de peso.

Gráfico 48 - Número de Balanças Móveis em Fase de Contratação | 2017



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

- 8 Postos de Pesagem em Operação | 5 PPVs reativados | 3 Balanças móveis

RELAÇÃO DE PPV'S REATIVADOS

QTD.	BR/UF	KM	MUNICÍPIO	SENTIDO
1	BR-116/BA	408	Feira de Santana	Feira de Santana - Div. BA/PE
2	BR-020/GO	12	Formosa	Brasília - Barreiras
3	BR-070/MT	742	Cáceres	Vilhena - Cáceres
4	BR-101/SC	418	Araranguá	Araranguá - Osório
5	BR-230/PB	184,8	Pocinhos	Campina Grande - Pocinhos

POSTOS DE PESAGEM MÓVEL

BR/UF	KM	SENTIDO
BR-262/ES	37,5	Sentido BR-101/ES (Oeste/Leste)
BR-259/ES	37,00	Sentido BR-101/ES (Oeste/Leste)
BR-381/ES	59,90	Sentido BR-101/ES (Oeste/Leste)



The background of the entire page is a photograph of a harbor scene. In the upper right, a blue and white container ship with the name 'MAERSK' is visible. In the lower left, a bridge with a red railing spans the water. The sky is blue with scattered white clouds. A large, light blue circular graphic with a white border is centered on the page, containing the title and a text block.

INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA

O Programa de Transporte Aquaviário foi estruturado para dar uma visão integrada das políticas públicas voltadas a ampliação dos serviços de transportes no Brasil e, assim, elenca ações que, no período de 2016-2019, possam fazer frente aos principais desafios do setor



ANTES DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS PÚBLICAS DE PEQUENO PORTE (IP4):

Uma embarcação que demorava em média dois dias para operar sua carga, após a implantação da IP4 realiza o mesmo serviço em apenas duas horas.

À Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) compete: administrar, gerenciar e aprovar a execução de programas de construção, operação, manutenção, adequação de capacidade, ampliação e restauração da infraestrutura aquaviária e, quando necessário, gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras.

O Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes (DNIT) é o responsável pelo programa de investimento destinado a Região Norte do país, voltado para a construção de Terminais Fluviais, com o objetivo de prover municípios localizados às margens dos rios, que dependem, exclusivamente, do transporte hidroviário, de instalações que forneçam segurança nas operações de embarque e desembarque de seus principais insumos (medicamentos, gêneros alimentícios, vestuários, entre outros). Através do programa, vem sendo construídas as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) em diversos municípios da região.

Figura 15 - Detalhe do barranco no qual a população se desloca para chegar ou sair da embarcação



APÓS:

Figura 16 - IP4 de Urucurituba



Os principais resultados obtidos após a construção de uma IP4:



Qualidade na prestação de serviços à sociedade;



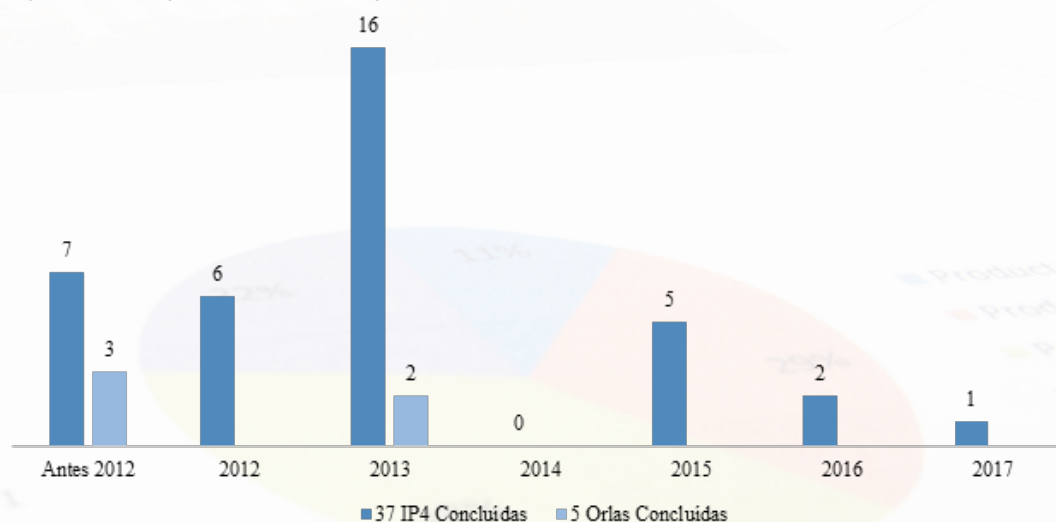
Transporte gratuito e seguro;



Praticidade e celeridade no embarque e desembarque de passageiros e cargas.

Até 2017 foram concluídas 42 IP4. Dessas, vale destacar que foi concluída, em 2017, a IP4 de Santarém e com 98% de execução a IP4 de Itacoatiara (Novo). Foram concluídas, também, as obras complementares de Ipixuna, Itamarati e Guajará.

Gráfico 49 - Empreendimentos aquaviários concluídos até 2017



Fonte: DAQ/DNIT

Figura 17 - IP4 de Itacoatiara (Novo)/AM



Em 2017, foram realizados serviços de manutenção e operação dos Terminais hidroviários. Dentre eles destacam-se serviços de manutenção do sistema de amarração e fundeio e, também, os serviços de limpeza da estrutura naval com a retirada de troncos presos no fundo do rio, acumulados durante o período da cheia e que podem causar avarias na IP4.

MANUTENÇÃO E ADEQUAÇÃO DAS HIDROVIAS

Figura 20 – Hidrovia Paraguai



Com vistas ao atendimento das diretrizes da política de transportes do Governo Federal, permaneceram, em 2017, as ações que visavam a manutenção das condições de navegabilidade em aproximadamente 6.000 km de hidrovias federais.

Além disso, em 2017 permaneceram em execução seis Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA): Amazonas; Tapajós-Teles Pires-Juruena; Paraguai; São Francisco e Tocantins-Araguaia.

6.000 KM DE HIDROVIAS MANTIDAS

6 EVTEA EM ANDAMENTO

- **Hidrovia do Tietê-Paraná**

O investimento previsto para a Hidrovia do Tietê é de R\$ 923 milhões, sendo que até 2017 foram repassados ao Governo do Estado de São Paulo, um montante acumulado de R\$ 144 milhões.

Em 2017, foram iniciadas as obras de derrocamento dos pedrais a jusante da eclusa de Nova Avanhandava, com previsão de investimento na ordem de R\$ 181 milhões até 2019.

Quanto as intervenções de operação e manutenção das eclusas, vale destacar que a hidrovia do Tietê-Paraná está contemplada com contrato de operação das eclusas de Três Irmãos/SP, no rio Tietê, e Jupia, divisa entre os estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo, no rio Paraná. Além disso, os contratos para sinalização de toda a Hidrovia do Paraná continuam vigentes.

- **Hidrovia do Paraguai**

Dentre as ações realizadas na hidrovia do Paraguai, vale ressaltar a continuidade da execução dos serviços de desobstrução de passos críticos por meio de dragagem no Tramo Norte da Hidrovia. Outra ação relevante é a sinalização da hidrovia que é realizada pela Marinha do Brasil, através do Termo de Execução Descentralizada (TED).

- **Hidrovia do São Francisco**

Considerando a rigorosa estiagem na região não foi possível realizar os serviços de dragagem e sinalização na Hidrovia do São Francisco. Entretanto, o DNIT está elaborando o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica e Ambiental (EVTEA) que tem como objeto a elaboração de projetos executivos das intervenções que serão necessárias para viabilizar as condições operacionais da hidrovia e aumentar a utilização da eclusa de Sobradinho.

Dragagem da travessia entre as cidades de Penedo/AL e Neópolis/SE





- **Hidrovia do Tocantins**

O projeto de derrocamento do Pedral do Lourenço/PA, no rio Tocantins, constitui-se em obra de grande relevância para integração logística entre os corredores Norte e Centro-Sul, pois permitirá o transporte fluvial, durante todo o ano, entre Marabá e a foz do Tocantins. A licitação foi concluída em 2016 e com isso tiveram início as atividades de levantamentos de campo para

desenvolvimento do projeto e estudos ambientais, que deverão prosseguir até 2019 quando efetivamente terão início os trabalhos de derrocamento dos pedrais.

No tocante ao sistema de eclusas de Tucuruí/PA, no rio Tocantins, é importante frisar que foi celebrando novo contrato para a operação e manutenção.

- **Hidrovia do Madeira**

Os estudos e as intervenções para implantação e manutenção de sinalização e de balizamento são realizados pela Marinha do Brasil desde 2015, por meio do Termo de Execução Descentralizada (TED).

Em 2017, foi iniciada a primeira fase da dragagem de passos críticos que tem como objetivo eliminar os gargalos criados pelo acúmulo de sedimentos no canal de navegação, o que promoverá melhoria operacional significativa para os comboios tanto em relação ao tempo da viagem quanto à quantidade de carga transportada. Neste primeiro ano, foram dragados os dois pontos mais críticos (364 mil m³) no período entre agosto e outubro/2017 com reflexos observados no tráfego dos comboios na região. O contrato tem duração de 05 anos, estando já programado o início da segunda campanha em maio/2018.



- **Hidrovia Brasil-Uruguai (Mercosul)**

Considerando os objetivos do Decreto nº 8.548 de 23/10/2015, que promulga o acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, firmado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010, o DNIT está envidando esforços licenciamento ambiental e licitação da dragagem da Lagoa Mirim, cujo projeto encontra-se concluído e em fase de orçamentação, com previsão de contratação em 2018.

Em relação as ações de operação e de manutenção de eclusas vale destacar a continuidade destes contratos para as eclusas de Fandango, Anel de Dom Marco, Amarópolis e Bom Retiro nos Rios Taquari e Jacuí/RS.







INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

As adequações realizadas pelo Governo Federal na malha ferroviária visam dirimir pontos de comprometimento do fluxo de trens em áreas urbanas e reduzir o risco de acidentes, aumentando o nível de serviço da ferrovia, sua capacidade de transporte e sua velocidade média comercial.

São atribuições do DNIT na área ferroviária: “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 4, inciso II, a seguinte competência da DIF: “promover pesquisas e estudos experimentais nas áreas de engenharia de infraestrutura, transportes, considerando, inclusive, os aspectos referentes ao meio ambiente”.

Ferronorte



Embora a DIF tenha atribuições que lhe permitam a expansão da malha ferroviária, na prática isso não ocorre, pois, 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, os da economicidade, eficiência, eficácia e efetividade. Adicionalmente, definiu-se como diretriz para a DIF, elevar o nível de serviço das vias solucionando gargalos logísticos, tais como a desocupação de faixa de domínio, adequação da ferrovia em perímetros urbanos e eliminação de passagens em níveis críticos.

Dessa forma, para que as ações desta entidade estejam em conformidade com esses princípios, foi desenvolvido o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER).

Figura 25 – Estados abrangidos pelo PROSEFER

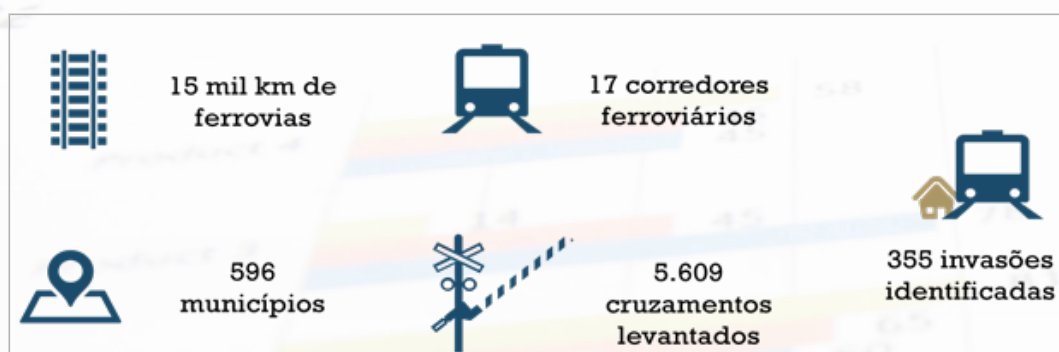


TRECHO DA FERROVIA FERRONORTE NA ALTURA DA CIDADE DE ALTO ARAQUAIA, NO MATO GROSSO

PROSEFER – OBJETIVOS

- Minimizar os conflitos decorrentes das operações ferroviárias com as passagens em nível rodoviárias, com as interferências com o tráfego urbano em cidades atravessadas pelas ferrovias e com a ocupação na faixa de domínio ferroviária;
- Identificar as obras prioritárias para inclusão nos Planos Plurianuais – PPAs;
- Organizar os resultados para ser um Instrumento de Gestão para os Governos;
- Suprir os órgãos de Governo das informações para o planejamento de ações e intervenções nos locais identificados.

A implementação do PROSEFER possibilita à DIF/DNIT a imediata atuação sobre as áreas críticas dos corredores de transportes ferroviários, abrangendo parte importante do Brasil. A figura abaixo demonstra a extensão dos levantamentos realizados pelo PROGRAMA.



Andamento de obras ferroviárias

- Construção de Terminal Intermodal de Cargas de Campo Grande/MT: não apresentou evolução no percentual de execução em 2017, devido ao encerramento das atividades da empresa. Previsão de nova licitação em 2018 para conclusão da obra.
- Construção de intervenções para eliminação dos conflitos rodoferroviários no Município de Juiz de Fora/MG: execução de aproximadamente 25%;
- Construção de transposição da linha férrea no Município de Avaré/SP: execução de aproximadamente 7%;
- Construção de transposição da linha férrea no Município de Botucatu/SP: execução de aproximadamente 3%.

Em 2017, destacam-se os seguintes Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA em infraestrutura ferroviária:

Licitados:

- Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário Américo Brasiliense/SP;
- Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário Embu Guaçu/SP;
- Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário Itirapina/SP;
- Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário Laranjal Paulista/SP.

A licitar:

- Variante Ferroviária Jaraguá do Sul-Guaramirim/SC;
- Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário São Manuel/SP;
- Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário Avanhandava/SP;
- Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário Valparaíso/SP;
- Construção da Variante Aparecida – Canas/SP;
- Transposição da Via Férrea/Conflito urbano-ferroviário Itaquaquecetuba/SP.

Construção de transposição da linha férrea no Município de Botucatu/SP



RESUMO EVTEA FERROVIÁRIO

- 4 EVTEA licitados
- 6 EVTEA a licitar

Em 2017, destacam-se os seguintes projetos:
Revisão de projeto em andamento:

- Contorno e Pátio Ferroviário de Barretos/SP;
- Contorno Ferroviário em Ourinhos/SP;
- Contorno Ferroviário em Joinville/SC;
- Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul/SC.

Projetos em andamento:

- Variante ferroviária em São José do Rio Preto – Mirassol – Cedral/SP;
- Contorno ferroviário em Catanduva/SP;
- Ferrovia Litorânea Sul/ Imbituba - Araquari/SC.

Projetos a licitar:

- Transposições da linha férrea em Mogi das Cruzes³;
- Instalações industriais, oficinas ferroviárias, no município de Rio Claro/SP;
- Contorno Ferroviário de Curitiba/PR.

Projetos a contratar:

- Solução de conflito ferroviário em Campinas/SP;
- Transposições da linha férrea em Limeira/SP;
- Transposições da linha férrea em Valinhos/SP;
- Contorno Ferroviário, no Município de Itapetininga/SP.

TOTAL DE BENS



56.143 RODANTE



63.414 MÓVEL



10.561 TERRENOS

RESUMO PROJETOS FERROVIÁRIOS

- 4 Revisão de projetos em andamento
- 3 Projetos em andamento
- 3 Projetos a licitar
- 4 Projetos a contratar

GESTÃO DO PATRIMÔNIO

**30****CESSÕES REALIZADAS****21****CONCESSÕES REALIZADAS****2****TOMBAMENTOS****13****INCORPORAÇÕES REALIZADAS****40****INTERESSADOS ATENDIDOS****25.739 ESTRUTURA FIXA****1.119 INSTALAÇÃO FIXA,
SINALIZAÇÃO
E TELECOMUNICAÇÃO****16.099 IMÓVEL**

BANCO DE IMAGENS DO DNIT



[WWW.FLICKR.COM/
PHOTOSDNIT/](http://WWW.FLICKR.COM/PHOTOSDNIT/)



PRINCIPAIS PARCEIROS DO DNIT



Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
www.transportes.gov.br



Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
www.planejamento.gov.br



Instituto de Pesquisas Rodoviárias
ipr.dnit.gov.br



Exército Brasileiro
www.eb.mil.br



SERPRO
www.serpro.gov.br



UFRJ
www.ufrj.br



Petrobras
www.petrobras.com.br



Escola Nacional de Administração Pública
www.enap.gov.br



UFSC
www.ufsc.br



Fundação Trompowsky
www.trompowsky.org.br



Fundação Getúlio Vargas
portal.fgv.br



UFPR
<http://www.ufpr.br/portalufpr/>

