



DNIT



RELATÓRIO DE GESTÃO 2024

DNIT
DEPARTAMENTO
NACIONAL DE
INFRAESTRUTURA
DE TRANSPORTES

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Presidente da República

Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro dos Transportes

Renan Filho

Diretor-Geral do DNIT: Fabrício de Oliveira Galvão

Diretor-Executivo: Carlos Antônio Rocha de Barros

Diretor de Administração e Finanças: Marcos de Brito Campos Júnior

Diretor de Planejamento e Pesquisa: Luiz Guilherme Rodrigues de Mello

Diretor de Infraestrutura Aquaviária substituto: Edme Tavares de Albuquerque Filho

Diretor de Infraestrutura Rodoviária: Fábio Pessoa da Silva Nunes

Diretor de Infraestrutura Ferroviária substituto: Eloi Angelo Palma Filho

Aprovação e Revisão do Relatório de Gestão de 2024

Coordenador-Geral de Modernização e Gestão Estratégica: Anderson Alvarenga Ferreira

Coordenador de Modernização: Leonardo Villares de Almeida Affonso

Elaboração e Organização do Relatório de Gestão de 2024

Elaine Paulucio Porfirio

Fátima Regina Carneiro Cassanti

Leonardo Villares de Almeida Affonso

Lília Soares Ramos Ferreira

Maria Eduarda Ramos Figueiredo

Milenna Almeida Pessoa Gonçalves

Diagramação e arte final do Relatório de Gestão de 2024

Coordenação de Modernização



Sumário

1. Mensagem do Dirigente	4
2. Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo	11
a) Como a organização determina os temas a serem incluídos no relatório integrado e como esses temas são quantificados ou avaliados?	11
b) Identificação e declaração da sua missão e visão	11
c) Principais normas direcionadoras	12
d) Estrutura Organizacional e de Governança	13
e) Modelo de Negócios	16
f) Políticas e Programas do Governo/Ações Orçamentárias	17
g) Contratos de Gestão	39
h) Ambiente externo	39
3. Riscos, Oportunidades e Perspectivas	42
4. Governança, Estratégia e Desempenho	47
a) Estrutura de Governança	47
b) Planejamento Estratégico	50
c) Mapa Estratégico	51
d) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas	58
e) Resultados das principais áreas de atuação	123
f) Indicadores de Governança e Gestão	157
g) Ações de supervisão, controle e de correção	161
5. Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis	173
a) Demonstrações contábeis e notas explicativas	173
b) Conclusões de auditorias independentes e/ou dos órgãos de controle público e as medidas adotadas em relação a conclusões ou eventuais apontamentos	174
6. Outras Informações Relevantes	174
a) Rol de Responsáveis	174
b) Remuneração e Subsídio	178
c) Tratamento de determinações e recomendações do TCU	178

1. Mensagem do Dirigente

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) apresenta o Relatório de Gestão de 2024, cujo objetivo é destacar as ações executadas ao longo do último exercício, mantendo a abordagem de Relato Integrado, conforme orientação do Tribunal de Contas da União (TCU).

A Lei Orçamentária Anual de 2024 (LOA 2024) destinou à Autarquia um montante inicial de R\$ 13,8 bilhões, que, após o crédito extraordinário referente ao enfrentamento da situação de calamidade pública no Rio Grande do Sul, foi ajustado para R\$ 14,5 bilhões. Foram pagos R\$ 15,6 bilhões (LOA + Restos a Pagar), atingindo 74,6% de execução financeira, superando percentuais alcançados nos últimos anos. O crédito extraordinário foi crucial para mitigar os danos causados, permitindo a recuperação da trafegabilidade nas regiões impactadas, o restabelecimento do fluxo viário em rotas estratégicas e a construção de caminhos assistenciais. Além disso, foram identificados pontos que, embora não tenham sofrido bloqueios totais, necessitaram de intervenções para sua reconstrução.

Em relação à infraestrutura rodoviária, foram investidos mais de R\$ 10,6 bilhões na melhoria da qualidade das estradas, com obras realizadas em todo o país. A Autarquia investiu R\$ 2,82 bilhões na construção e adequação de rodovias e R\$ 238,3 milhões foram destinados às operações rodoviárias. Foram executados 362,99 km de obras rodoviárias, dos quais 124,76 km de implantação e pavimentação, 139,05 km de adequação e 99,18 km de duplicação com restauração da pista existente.

Atualmente, a entidade é responsável por uma malha rodoviária federal de 60,3 mil km, com 96% de sua extensão coberta por contratos ativos de manutenção. O Índice de Condição da Manutenção (ICM) obteve melhora expressiva, uma vez que 74,9% das rodovias foram classificadas como boas e regulares em 2024, diante dos 66,8% alcançados em 2023. Ainda, visando ampliar a cobertura de manutenção e reabilitação nas mais de 6 mil Obras de Arte Especiais (OAE) existentes, 802 OAE de manutenção e 23 de reabilitação estrutural foram cobertas por contratos no âmbito do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE).

No contexto do Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO), cerca de 56 mil km de pistas passaram por melhorias, com investimentos que somam aproximadamente R\$ 8,76 bilhões. Para reforçar a segurança e a sinalização rodoviária, a cobertura do Programa BR-Legal 2 foi expandida para mais de 19,66 mil km da malha rodoviária.

O Planejamento e a Pesquisa desempenham papel essencial na infraestrutura rodoviária. Nesse sentido, foram emitidos 309 Termos de Aceite para disciplinas de projetos de engenharia e firmados 19 novos contratos para o desenvolvimento de projetos rodoviários, incluindo empreendimentos do Novo PAC. Foram aprovados 929,7 km de Estudos de Viabilidade de Rodovias,

permitindo a seleção e a priorização de novos projetos estratégicos. No que se refere ao licenciamento ambiental, foram obtidas, retificadas e renovadas 76 licenças e autorizações ambientais junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais - IBAMA e aos órgãos ambientais estaduais. Foram realizados, ainda, 565 acordos de desapropriação e reassentamento.

Quanto às iniciativas afetas à Segurança Viária no Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR), foram concluídos o projeto BrazilRap e o Plano de Investimentos em Rodovias Mais Seguras (PIRMS). Destacam-se, ainda, o edital para a construção da Ponte Internacional sobre o Rio Uruguai, que liga Porto Xavier (Brasil) a San Javier (Argentina), na BR-392/RS, e o uso da metodologia BIM (*Building Information Modeling*) na reabilitação das pontes sobre o Riacho São Pedro (BR-235/SE) e o Rio do Ouro (BR-101/BA), garantindo maior precisão, otimização de recursos e melhoria da gestão das obras.

O DNIT avançou em vários empreendimentos para solução de conflitos ferroviários previstos no Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER), no âmbito do qual foram aprovados Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), além de projetos básico e executivo. Importantes conquistas no ano foram a finalização do viaduto Roza Cabinda, que faz parte da adequação da linha férrea em Juiz de Fora, e o avanço de 50% na 3ª etapa do empreendimento em Barra Mansa/RJ, com 89% do total físico executado.

No modo aquaviário, foram concluídas as construções da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Envira e Barcelos, no Amazonas, e de Juruti e Oriximiná, no Pará. No âmbito do Programa de Manutenção Aquaviária (PMA), foram realizadas atividades de operação e manutenção nas 79 estruturas portuárias, que incluem 57 instalações portuárias e 22 terminais hidroviários, localizados nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Maranhão e Piauí.

Em 2024, as oito eclusas sob responsabilidade do DNIT atingiram um índice médio de operação de mais de 80%, considerando a calamidade climática ocorrida no Rio Grande do Sul, que impediu a operação das eclusas de Amarópolis, Bom Retiro do Sul, Anel de Dom Marco e Fandango. Atualmente, todas se encontram 100% disponíveis.

O Plano de Monitoramento Hidroviário (PMH) foi implementado em 3,32 mil km de vias navegáveis nas hidrovias dos rios Madeira, Tapajós, Tocantins, São Francisco e Paraguai. Além disso, 1,87 mil km receberam Planos de Sinalização nas hidrovias dos rios Taquari, Paraná e Paraguai, e mais de 2,2 mil km contam com planos anuais de dragagem para a manutenção dos canais de navegação nas hidrovias dos rios Madeira, Paraguai, Taquari, Amazonas e Parnaíba. Essas iniciativas fortalecem a infraestrutura fluvial e garantem um transporte seguro e contínuo de mercadorias essenciais para a economia regional.

Outra iniciativa de destaque foi a realização do 1º Encontro de Licitações e Contratos, com participação de cerca de 800 inscritos nos três dias de evento, cujo foco foram as inovações e os

resultados da nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos (Lei nº 14.133/2021), proporcionando um espaço para aprofundar o conhecimento sobre o novo modelo de gestão nas aquisições públicas.

Por fim, em uma medida que atinge direta e positivamente o cidadão, o DNIT implementou o parcelamento de multas de trânsito no cartão de crédito, medida que visa oferecer maior flexibilidade e facilitar a regularização de pendências, tornando o processo de pagamento mais acessível.

Com um olhar voltado para a continuidade de seus objetivos e para os desafios que virão, a Autarquia segue na construção de uma infraestrutura de transportes voltada ao desenvolvimento econômico e social do Brasil, promovendo impactos positivos e sustentáveis para as próximas gerações.

Figura 1 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

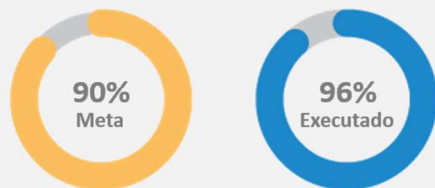


Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

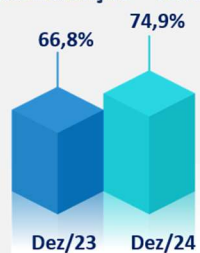
Execução dos contratos de construção e adequação

Região	Implantação	Adequação	Duplicação/Restauração
Centro-Oeste	17,12	-	-
Nordeste	55,50	97,28	44,19
Norte	46,53	9,20	10,40
Sudeste	4,91	1,07	-
Sul	0,7	31,50	44,59
TOTAL	124,76	139,05	99,18

Cobertura da malha rodoviária com contratos de manutenção



Índice de Condição da Manutenção - ICM



Execução de 362,99 km de obras rodoviárias

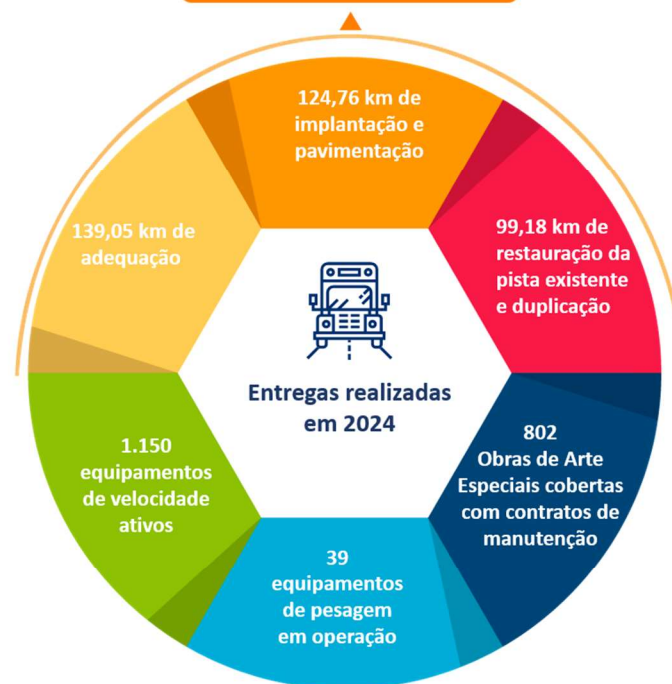
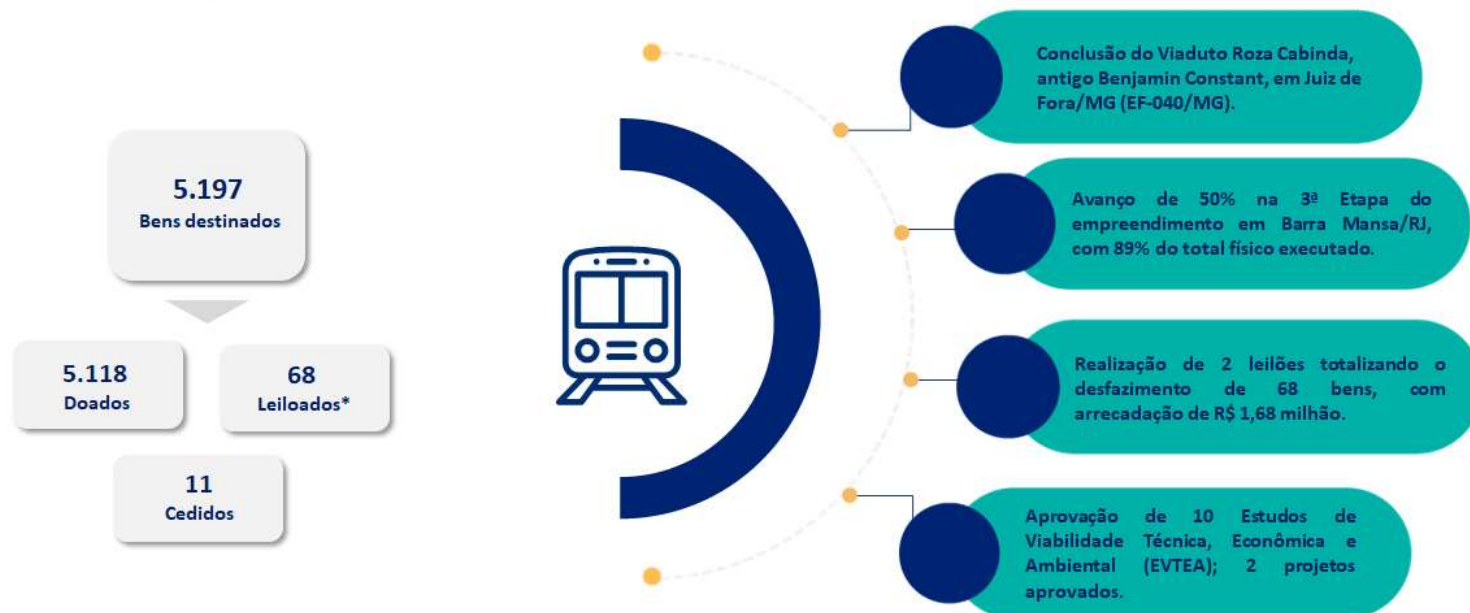


Figura 2 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Ferroviária



Diretoria de Infraestrutura Ferroviária



* 67 itens e 1 lote de 5.400 Kg de trilhos

Figura 3 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária



Diretoria de Infraestrutura Aquaviária

Manutenção Portuária e Hidroviária

- O volume de material dragado de 2024 nas hidroviás (Madeira HN-117, Taquari HN-100, Taquari HN-710, Paraguai HN-950 e Parnaíba HN-400) corresponderam a mais de 3,34 milhões de m³.

Manutenção e Operação de Eclusas

- O índice de disponibilidade das eclusas fechou o ano de 2024 em 100%.

Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União

- Manutenções corretivas e preventivas em 22 atracadouros hidroviários implantados nas regiões hidrográficas do Atlântico Nordeste Ocidental e Parnaíba;
- Cobertura contratual de Operação e Manutenção das 57 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) dos estados do AM, MA, PA, RO e RR.

Construção de terminais fluviais

- Concluídas: As obras de construção das IP4 de Barcelos/AM, Envira/AM, Oriximiná/PA e Juruti/PA.
- Em andamento: As obras de construção das IP4 do município de Santana/AP.

Indicadores de operação e manutenção em 2024

Contratos de O&M



Disponibilidade de Instalações Portuárias



■ Cenário Atual ■ Meta

Estruturas Portuárias



Figura 4 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária



Diretoria de Infraestrutura Aquaviária



Sinalização	3 Hidrovias
Dragagem	5 Intervenções
Eclusa	8 Eclusas em Operação
Derrocagem	2 Intervenções
PMH	5 Hidrovias
Instalações Portuárias	79 Cobertura de O&M

Programa de Manutenção Aquaviária (PMA)

O PMA é composto por cinco outros planos/programas:

-  Plano de Monitoramento Hidroviário (PMH)
-  Plano Anual de Dragagens de Manutenção (PADMA)
-  Programa de Sinalização Aquaviária (PROSINAQUA)
-  Programa de O&M de Eclusas (PROECLUSAS)
-  Programa de O&M, Recuperação e Delegação de Instalações Portuárias (PROIP)

2. Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo

a) Como a organização determina os temas a serem incluídos no relatório integrado e como esses temas são quantificados ou avaliados?

As informações constantes neste Relatório de Gestão foram priorizadas tendo como base o planejamento estratégico adotado pela Autarquia, bem como as ações orçamentárias e investimentos previstos no Plano Plurianual (PPA 2024-2027).

A determinação dos temas incluídos foi realizada por meio de duas abordagens: na primeira, a DIREX elencou iniciativas de caráter estratégico a serem reportadas pelas demais áreas, ou seja, as definidas no planejamento estratégico e as diretamente atreladas à programas, projetos e ações de governo, em especial aquelas cujas metas e objetivos foram definidos na LOA e no PPA. Na segunda, as Coordenações-Gerais analisaram a materialidade e definiram os projetos e os resultados operacionais que mais impactaram a organização, tanto do ponto de vista operacional quanto de gestão. Essas informações foram aprovadas no âmbito de cada Diretoria, consolidadas na DIREX e aprovadas pela Diretoria Colegiada.

b) Identificação e declaração da sua missão e visão

Identificação

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia federal que tem por objetivo implementar a política de infraestrutura de transportes terrestre e aquaviário, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país. A Autarquia foi criada pela Lei nº 10.233/2001 e está vinculada ao Ministério dos Transportes (MT), sendo o órgão gestor e executor da política de infraestrutura de transportes terrestre e aquaviário do país.

O DNIT possui personalidade jurídica de direito público e autonomia técnica, administrativa, financeira e patrimonial para executar suas competências. Integra o Sistema Federal de Viação e executa atividades de operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e construção de novas vias e terminais nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Além disso, a Autarquia é referência nacional na promoção de pesquisas e estudos em engenharia de infraestrutura de transportes e no estabelecimento de padrões, normas e especificações técnicas. Atua, ainda, como órgão rodoviário da União, exercendo as atribuições elencadas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro, como responsável pela fiscalização de trânsito, aplicação de penalidades por excesso de peso e velocidade e por ações de educação para o trânsito nas rodovias federais.

O DNIT possui sede em Brasília, no Distrito Federal, conta com 26 unidades administrativas, as Superintendências Regionais, localizadas em todos os estados da federação. Além disso, conta com 121 Unidades Locais subordinadas aos Superintendentes Regionais.

Missão, Visão e Valores

A missão, a visão e os valores institucionais do DNIT estão definidos em seu planejamento estratégico e apresentados no seu Mapa Estratégico, conforme Portaria nº 5.381/2023, que instituiu o planejamento estratégico do DNIT para o ciclo de 2023 a 2026.

Figura 5 - Missão, Visão e Valores DNIT



Destaca-se que, em 2024, o DNIT realizou a revisão parcial dos seus referenciais estratégicos, resultando na publicação da Portaria nº 6.308/2024, que acrescentou o novo valor institucional: **melhoria contínua e inovação**.

Essa alteração foi impulsionada pela publicação da Portaria nº 737/2024, do Ministério dos Transportes, que aprovou o Planejamento Estratégico no âmbito do Ministério e suas Entidades Vinculadas para o período de 2024 a 2027, e pela necessidade de enfatizar e tornar explícito o compromisso do DNIT na busca constante pelo aprimoramento de seus processos e serviços, com valorização das novas ideias, da criatividade e com a incorporação das inovações e mudanças tecnológicas para alcançar melhores resultados.

c) Principais normas direcionadoras

- [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#): dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre; cria o DNIT e as agências reguladoras (ANTT e ANTAQ) e aborda, dentre outros temas, os princípios e as diretrizes gerais para os transportes aquaviário e terrestre.
- [Regimento Interno do DNIT](#): aprovado pela Resolução CONSAD nº 39/2020, elaborado com base no Decreto nº 10.367/20 (revogado pelo Decreto nº 11.225/2022), foi resultado de um esforço coletivo da Autarquia, que visou estruturar e organizar mais detalhadamente as competências e o funcionamento do DNIT. Dispõe sobre os órgãos, cargos, funções, atribuições e responsabilidades.

- [Decreto nº 11.225, de 7 de outubro de 2022](#): aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do DNIT. O Decreto, que regulamenta a Lei nº 10.233/2001, atualiza e apresenta de forma geral a estrutura organizacional, dispondo dos órgãos, das competências e principais atribuições dos dirigentes da Autarquia.
- Atos normativos que padronizam, disciplinam e regulamentam procedimentos e atividades técnicas desempenhadas pelo DNIT, disponíveis em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos>.

d) **Estrutura Organizacional e de Governança**

O conjunto de órgãos que formam a estrutura organizacional do DNIT encontra-se listado no capítulo II, art. 3º, do Decreto nº 11.225/2022.

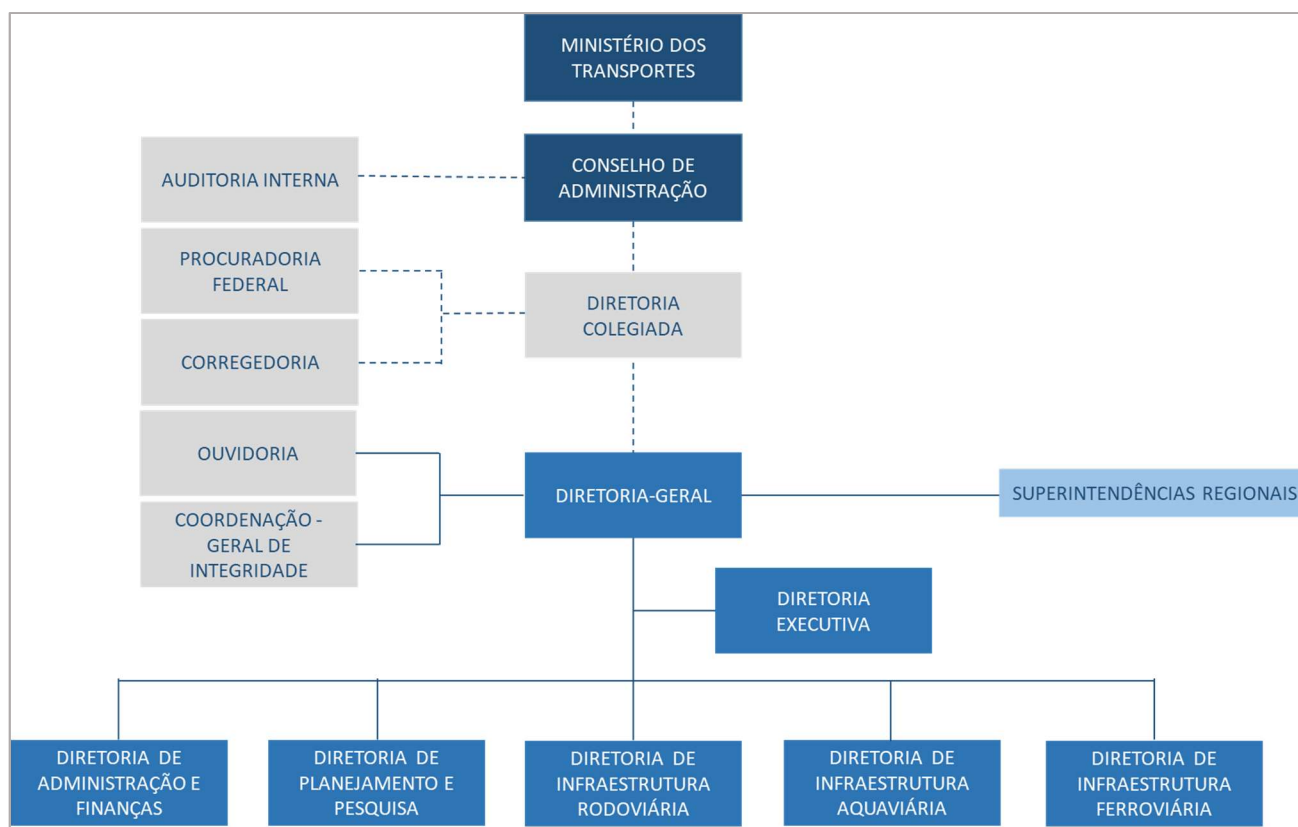
A Alta Administração do DNIT, responsável por avaliar cenários e demandas, direcionar a atuação da instituição e monitorar o seu funcionamento, de modo a garantir a entrega de resultados e serviços e a execução de políticas públicas em sua esfera de atuação, é constituída por dois órgãos: o Conselho de Administração (CONSAD), órgão superior de deliberação, e a Diretoria Colegiada, órgão executivo.

A estrutura organizacional do DNIT é composta, ainda, pelos seguintes órgãos:

- Órgãos de assistência direta e imediata ao Diretor-Geral: Gabinete; Diretoria Executiva; Ouvidoria; Coordenação-Geral de Integridade; Coordenação-Geral de Comunicação Social;
- Órgãos seccionais: Procuradoria Federal Especializada; Corregedoria; Auditoria Interna; Diretoria de Administração e Finanças;
- Órgãos específicos singulares: Diretoria de Infraestrutura Ferroviária; Diretoria de Infraestrutura Rodoviária; Diretoria de Planejamento e Pesquisa; Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; e
- Órgãos descentralizados: Superintendências Regionais nos estados.

A organização hierárquica e funcional do DNIT está representada no organograma apresentado na Figura 6 a seguir.

Figura 6 - Estrutura organizacional



A estrutura de governança do DNIT, representada na Figura 7 a seguir, reflete a maneira como os diversos agentes da Autarquia se organizam, interagem e procedem para influenciar e monitorar a direção estratégica para o cumprimento da missão, a realização da visão e a promoção dos valores institucionais, de modo a possibilitar que a organização alinhe seus objetivos ao interesse público, gerencie seus riscos e entregue o valor esperado de forma íntegra, transparente e responsável.

Figura 7 - Estrutura de Governança



O nível estratégico e decisório da Autarquia é constituído pelo CONSAD e pela Diretoria Colegiada, formada pelo Diretor-Geral e por seis Diretores, todos nomeados pelo Presidente da República. Já o CONSAD é composto por seis membros: o Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes, que preside o Conselho; o Diretor-Geral do DNIT; dois representantes do Ministério dos Transportes; dois representantes do Ministério da Fazenda; além do Auditor do DNIT.

O nível tático é composto pelas Coordenações-Gerais, responsáveis por coordenar a gestão operacional. O nível operacional é constituído pelas Coordenações Setoriais e Superintendências Regionais, na execução de processos produtivos finalísticos e de apoio.

Esses níveis fortalecem a governança institucional ao promover fluxos de informações estratégicas, com todas as partes interessadas. Além disso, garantem a clareza nos processos de trabalho e nas atividades relacionadas à avaliação, ao direcionamento e ao monitoramento da organização, por meio das instâncias internas de governança.

e) Modelo de Negócios

Figura 8 - Modelo de Negócios DNIT



f) Políticas e Programas do Governo/Ações Orçamentárias

**Infraestrutura rodoviária****Ações Orçamentárias**

A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR) recebeu, para o exercício financeiro de 2024, recursos na ordem de R\$ 12,8 bilhões, previstos na Lei Orçamentária Anual – LOA 2024 (Lei nº 14.822/2024). Esses valores foram alocados em 159 ações orçamentárias, abrangendo a construção ou adequação de rodovias, quatro ações para operações rodoviárias e uma ação direcionada à manutenção e conservação das rodovias, detalhados na tabela abaixo.

Ao longo do ano foram investidos (LOA paga + RAP pago) cerca de R\$ 13,7 bilhões, distribuídos da seguinte forma: R\$ 2,82 bilhões para obras de construção e adequação de rodovias; R\$ 10,6 bilhões para manutenção e conservação; e R\$ 238,3 milhões para operações rodoviárias.

Construção ou adequação de rodovias

Tabela 1 - Ações orçamentárias de construção ou adequação

AÇÃO	NOME DA AÇÃO
7S97	Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Brasília - na BR-317/AC
7V83	Construção de Ponte sobre o Rio Juruá com Acesso a Rodrigues Alves - na BR-364/AC
7XX5	Prolongamento da Ponte sobre o Rio Tarauacá - na BR364/AC
13SL	Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PE/AL (Inajá) - Entroncamento BR-423 (Carié) - na BR-316/AL
161M	Adequação de Trecho Rodoviário - Entr. AL-115(A) - Acesso a Pilar - na BR-316/AL
161N	Construção do Arco Metropolitano de Maceió - na BR- 316/424/AL
161O	Adequação de Trecho Rodoviário - Div. PE/AL - Praça Centenário (Maceió) - na BR-104/AL
163V	CONSTRUCAO DO ARCO METROPOLITANO DE MACEIO - NA BR-316/424/AL
7624	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE - na BR-101/AL
7U07	Construção de Trecho Rodoviário - Colônia Leopoldina - Iateguara - na BR-416/AL
7XZ5	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR424/AL-101 - Divisa AL/SE - na BR-349/AL
1248	Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR-319/AM
13YK	Construção de Trecho Rodoviário - Laranjal do Jari - Entroncamento BR-210/AP-030 - na BR-156/AP
1418	Construção de Trecho Rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) - na BR-156/AP
105S	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - na BR-101/BA
13X7	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PE/BA (Ibó) - Feira de Santana - na BR-116/BA
14LV	Adequação de Travessia Urbana em Juazeiro - nas BRs 235/407/BA

AÇÃO	NOME DA AÇÃO
1400	Adequação de Trecho Rodoviário - Entr BA-001 (Santa Cruz de Cabrália) - Entr BA-001(B) (P/Trancoso) - na BR-367/BA
163F	Adequação de Trecho Rodoviário – Barreiras – Luís Eduardo Magalhães - na BR-242/BA
163J	Construção de Trecho Rodoviário - Cocos – Div BA/GO – na BR-030/BA
1C09	Construção de Trecho Rodoviário - São Desidério - Divisa BA/MG - na BR-135/BA
7474	Construção de Trecho Rodoviário - Caravelas -Entroncamento BR-101 - na BR-418/BA
7F51	Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Divisa BA/SE - na BR-235/BA
7V18	Construção de Trecho Rodoviário - Divisa GO/BA - Divisa BA/PI - na BR-020/BA
7V19	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR135/BA-594 (Cocos) - Acesso a Caririnha - na BR-030/BA
7XJ4	Construção de Trecho Rodoviário - Maraú - Entroncamento BR-101 - na BR-030/BA
7XJ7	Construção de Trecho Rodoviário EM FEIRA DE SANTANA - NA BR-116/BA
7XM0	Construção de Contorno Rodoviário em Feira de Santana - na BR-324/BA
7XM9	Adequação de Trecho Rodoviário- Alagoinha - Entroncamento BR-324 - NA BR-101/BA
7XW2	Adequação de Trecho Rodoviário - Km 503 - Km 509 (Itabuna) - na BR-101/BA
7XW3	Construção de Trecho Rodoviário - Km 391 - Km 394 - na BR-242/BA
7Y03	Construção de Trecho Rodoviário - Km 642,5 - Km 693,5 - na BR-330/BA
10L3	Adequação de Trecho Rodoviário - Caucaia - Entroncamento Acesso ao Porto de Pecém - na BR-222/CE
113K	Adequação de Ponte sobre Rio Jaguaribe em Aracati - na BR-304/CE
13X6	Adequação de Trecho Rodoviário - Pacajús - Boqueirão do Cesário - na BR-116/CE
1558	Adequação de Trecho Rodoviário - Fortaleza - Pacajus - na BR-116/CE
7XT1	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento DF001/240 - Entroncamento DF-180 - na BR-080/DF
161X	Construção de Anel Rodoviário em Cachoeiro do Itapemerim - na BR-482/ES
7S51	Construção de Contorno Rodoviário (Contorno de Mestre Álvaro) em Serra - na BR-101/ES
7U06	Construção de Acesso Rodoviário ao Terminal Portuário de Capuaba - na BR-447/ES
7XW5	Construção de Trevo de Acesso a Baixo Guandu - na BR259/ES
15K0	Construção de Contorno Rodoviário em Aragarças - na BR-070/GO
163X	Construção da Ponte sobre o Rio Paranaíba em Itumbiara/GO e seus Acessos - na BR 153/GO/MG - No Estado de Goiás
7E79	Construção de Trecho Rodoviário - Uruaçu - Divisa GO/MT - na BR-080/GO
7I40	Adequação de Trecho Rodoviário - Goiânia - Jataí - na BR- 060/GO
7I71	Construção de Contorno Rodoviário - Jataí - na BR-060/GO
7R82	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa DF/GO - Divisa GO/BA - na BR-020/GO
7XW8	Construção de Viaduto Rodoviário em Valparaíso de Goiás - na BR-040/GO
13X5	Adequação de Travessia Urbana em Imperatriz - na BR-010/MA

AÇÃO	NOME DA AÇÃO
163G	Adequação de Trecho Rodoviário – Divisa PA/MA – Div MA/PI (Timon) – na BR-316/MA
7V00	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-316 (Início do contorno de Timon) - Povoado Montividel - na BR-226/MA
7W84	Adequação de Trecho Rodoviário - Trecho Estiva - Entroncamento BR-222 (Miranda do Norte) - na BR-135/MA
7XJ9	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PI/MA - Divisa MA/TO - na BR-226/MA
10IW	Construção de Trecho Rodoviário - Itacarambi - Divisa MG/BA - na BR-135/MG
10IX	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116/259/451 (Governador Valadares) - Entroncamento MG-020 - na BR-381/MG
113O	Construção de viaduto rodoviário - na divisa dos Municípios de Itabirito e Ouro Preto – na BR-040/MG
1304	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MG/SP - Divisa MG/GO - na BR-050/MG
13XG	Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/MG (Salto da Divisa) - Entroncamento MG-406 (Almenara) - na BR-367/MG
13XJ	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR- 494/MG-423 (Nova Serrana) - Uberaba - na BR-262/MG
1K23	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-050 - Entroncamento BR-153 - na BR-365/MG
7G16	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 - Entroncamento BR-267 - na BR-440/MG
7I68	Construção de Contorno Rodoviário - No Município de Manhuaçu - Na BR-262/MG
7S59	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-364 - Entroncamento BR-365 - na BR-154/MG
7XJ0	Construção de Trecho Rodoviário - Jacuí - Alpinópolis - na BR-265/MG
7XK1	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 (Juiz de Fora) - Entroncamento BR-267 (Juiz de Fora) - Na BR-440/MG
7XX1	Adequação de Trecho Rodoviário - Patos de Minas - Patrocínio - na BR-365/MG
7XZ6	Adequação de Trecho Rodoviário - Uberlândia - Patos de Minas - na BR-365/MG
7Y02	Adequação de Trecho Rodoviário - Patos de Minas - Lagoa Formosa - na BR-354/MG
7S57	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 (Rio Verde de Mato Grosso) - Entroncamento BR-262 (Aquidauana) - na BR-419/MS
7X34	Construção de Anel Rodoviário em Três Lagoas - nas BRs 262/158/MS
7XG6	Adequação de Trecho Rodoviário - Bataguassu - Porto Murtinho - na BR-267/MS
7XZ9	Adequação de Trecho Rodoviário - Campo Grande - Terenos - na BR-262/MS
10KK	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163/MT (Sorriso) - Entroncamento BR-158/MT (Ribeirão Cascalheira) - na BR-242/MT
10L1	Adequação de Trecho Rodoviário - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil - na BR-163/MT
11VA	Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - na BR-158/MT
12KY	Construção de Contorno Rodoviário em Cuiabá - nas BRs 070/163/364/MT
7S80	Construção de Contorno Rodoviário em Barra do Garças - na BR-070/MT
10KR	Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/TO - Altamira - na BR-230/PA
110I	Construção de Trecho Rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230/PA
1490	Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MT/PA - Santarém - na BR-163/PA

AÇÃO	NOME DA AÇÃO
161U	Construção da Ponte sobre o Rio Xingu e Acessos - na BR- 230/PA
161V	Adequação de Trecho Rodoviário - Entr. BR-155 (P/Redenção) - Div. PA/MT - BR-158/PA
7S61	Construção de Trecho Rodoviário - Novo Repartimento - Tucuruí - na BR-422/PA
7S62	Construção de Trecho Rodoviário - Viseu - Bragança - na BR-308/PA
7W07	Adequação de Trecho Rodoviário - Castanhal - Santa Maria do Pará - Trevo de Salinópolis - Divisa PA/MA - na BR316/PA
13YE	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-104/408/PB-095 (Campina Grande) - Entroncamento BR- 110/361 (Patos) - na BR-230/PB
161Q	Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Patos - na BR-230/361/PB
7G66	Adequação de Trecho Rodoviário - Campina Grande - Divisa PB/PE - na BR-104/PB
7T98	Adequação de Trecho Rodoviário - km 0 (Cabedelo) - km 28 (Oitizeiro) - na BR-230/PB
14X0	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-232(São Caetano) - Entroncamento BR-424/PE-218 (Garanhuns)- na BR-423/PE
14X3	Construção de Trecho Rodoviário - Arco Metropolitano de Recife - na BR-101/PE
7435	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101/PE
7M88	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento PE-160 -Entroncamento PE-149 (Km 19,8 ao 71,2) - na BR-104/PE
7V94	Adequação de Trecho Rodoviário - Petrolândia - Ibimirim - na BR-110/PE
7X42	Adequação da Travessia Urbana de Petrolina nas BR's407/428/PE
7XS6	Adequação de Travessia Urbana (Construção de Passarela) em Caruaru - na BR-104/PE
163E	Adequação de Trecho Rodoviário - Estádio Municipal (Demerval Lobão) - Entr. BR-343(B) (Estaca Zero) - na BR- 316/PI
163K	Construção de Trecho Rodoviário – Div MA/PI – Entr. BR- 135(A)/235(A) (Bom Jesus) - na BR-330/PI
7N22	Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/PI - Divisa PI/MA - na BR-235/PI
7W95	Adequação de Trecho Rodoviário - Teresina - Parnaíba - na BR-343/PI
7X75	Adequação de trecho rodoviário - fim das obras de duplicação - estádio municipal (Demerval Lobão) - na BR-316/PI
7XM5	Construção de Ponte sobre o rio Parnaíba na Divisa PI/MA - na BR-330/PI
12JL	Adequação de Trecho Rodoviário - Cascavel - Guaíra - na BR-163/PR
163I	Construção de Contorno Rodoviário em Guaíra - na BR- 163/PR
7K23	Construção de Trecho Rodoviário - Porto Camargo - Campo Mourão - Na BR-487/PR
7M91	Construção de Contorno Rodoviário em Maringá - na BR- 376/PR
7U22	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-277 (acesso Cascavel) - Marmelândia - na BR-163/PR
7V25	Construção de Contorno Rodoviário - Maringá - Paçandú - Sarandi - Marialva - na BR-376/PR
3E50	Adequação de trecho rodoviário - Entroncamento BR-101 (manilha) - Entroncamento BR-116 (Santa Guilhermina) - na BR-493/RJ
113X	Construção de Contorno Rodoviário em Caicó - na BR-427/RN
161R	Adequação de Trecho Rodoviário - Entr. RN-263(B)/RN-023 (João Câmara) - Entr. BR-101(B) (Ponte Presidente Costa e Silva) *TRECHO URBANO** - na BR-406/RN

AÇÃO	NOME DA AÇÃO
161S	Adequação de Trecho Rodoviário - Div. CE/RN - Entr. BR- 226(A) - na BR-304/RN
161W	Adequação de Trecho Rodoviário - Touros (Farol do Calcanhar) - Entr. BR-406(A) (P/Ceará Mirim) Trecho Urbano- na BR-101/RN
7I08	Construção de Trecho Rodoviário - Mossoró-Campo Grande - na BR-110/RN
7S75	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-226 - Entroncamento BR-101 (Reta Tabajara) - na BR-304/RN
7W67	Construção do Viaduto do Gancho nos Municípios de Natal e São Gonçalo do Amarante - na BR-406/RN
7XZ7	Construção de Trecho Rodoviário - Lajes - Cerro Corá - na BR-104/RN
113Y	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-364 - Entroncamento RO-478 (Fronteira Brasil/Bolívia) (Costa Marques) - na BR-429/RO
1D02	Construção de Ponte sobre o Rio Madeira, no Distrito de Abunã, em Porto Velho - na BR-364/RO
7I84	Construção de Ponte sobre o Rio Madeira - no Município de Porto Velho - na BR-319/RO
7P87	Adequação de Travessia Urbana em Ji-Paraná - na BR- 364/RO
7X64	Construção de Pontes na BR-425/RO
7XA3	Adequação de trecho rodoviário - Vilhena - Porto Velho - na BR-364/RO
7XM7	Construção de trecho rodoviário - Porto Velho - Vilhena -na BR-364/RO
7XS4	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa AM/RO - Entroncamento BR-364 (Porto Velho (Trevo do Roque) - na BR-319/RO
7XX3	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MT/RO - Divisa RO/AC - na BR-364/RO
7XZ8	Construção de Ponte sobre o Rio Mamoré - na BR-425/RO
15ZV	Construção de Pontes - Trecho Rococó - São Francisco - na BR-210/RR
7242	Construção de Trecho Rodoviário - Cantá - Novo Paraíso -na BR-432/RR
7V99	Construção de Trecho Rodoviário - Bonfim - Normandia - na BR401/RR - No Estado de Roraima
10L7	Construção de trecho rodoviário - Porto Alegre - Esteio - Sapucaia - na BR-448/RS
112N	Construção de Ponte sobre o Rio Jaguarão (Fronteira Brasil/Uruguai) - na BR-116/RS
1214	Adequação de Trecho Rodoviário - Rio Grande - Pelotas - na BR-392/RS
123U	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116 (p/Guaíba) - Entroncamento BR-471 (Pântano Grande) - na BR-290/RS
12KG	Adequação de Travessia Urbana em Santa Maria - na BR-158/287/RS
14PC	Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba e Acessos - na BR-116/290/RS
1K53	Obras complementares no Trecho Rodoviário - Entroncamento RS-326 (P/Ivoti) - Ponte Rio Guaíba - na BR-116/RS
7L04	Adequação de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Pelotas - na BR-116/RS
7X78	Adequação de Trecho Rodoviário - São José dos Ausentes - Divisa RS/SC - na BR-285/RS
7X96	Construção de Ponte sobre o Rio Uruguai (Fronteira Brasil/Argentina) - na BR-392/RS
7XI6	Adequação de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Novo Hamburgo - na BR-116/RS
7XI8	Adequação de Ponte sobre o rio Ibicuí - na BR-472/RS

AÇÃO	NOME DA AÇÃO
7XM6	Adequação de Travessia Urbana em Ijuí - na BR-285/RS
7XN1	Construção de ponte sobre o Rio Ibicui - na BR-472/RS
10JQ	Adequação de Trecho Rodoviário - São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul - na BR-280/SC
12KF	Adequação de Trecho Rodoviário - São Miguel do Oeste - Divisa SC/PR - na BR-163/SC
7530	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul - na BR-470/SC
7N85	Construção de Trecho Rodoviário - Timbé do Sul - Divisa SC/RS - Na BR-285/SC
7N86	Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento SC- 416(B) (Jaraguá do Sul) - Divisa SC/PR (Porto União/União da Vitória) - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina
7XJ5	Adequação de Trecho Rodoviário - Florianópolis - São Miguel do Oeste - na BR-282/SC
7XW7	Adequação de Contorno Rodoviário em Araranguá - na BR101/SC
110Q	Adequação de Trecho Rodoviário - Pedra Branca - Divisa SE/AL - na BR-101/SE
110R	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa BA/SE - Entroncamento BR-235 - na BR-101/SE
161T	Adequação de Trecho Rodoviário - Entr. BR-101(B) - Entr. SE-175 (P/Ribeirópolis) - na BR-235/SE
13OZ	Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento TO-020 (Aparecida Do Rio Negro) - Divisa TO/MA (Goiatins) - na BR-010/TO
15ZW	Construção de Trecho Rodoviário - Paranã - Príncipe - na BR-010/TO
5E15	Construção de Trecho Rodoviário - Peixe - Paranã - Taguatinga - na BR-242/TO
7L92	Construção de Ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá - na BR-153/TO
7U43	Adequação de Trecho Rodoviário - Wanderlândia - Divisa GO/TO - na BR-153/TO

Manutenção e conservação de rodovias

Tabela 2 - Ações orçamentárias de manutenção e conservação

AÇÃO	NOME DA AÇÃO
163Q	Intervenções para Recuperação e Restauração de Rodovias Federais

Operações Rodoviárias

Tabela 3 - Ações orçamentárias de Operações Rodoviárias

AÇÃO	NOME DA AÇÃO
2325	Operação de Pesagem e Autorizações Especiais de Trânsito de Veículos
108X	Implantação de Postos de Pesagem
2036	Controle de Trânsito na Malha Rodoviária Federal
4482	Julgamento de Recursos Administrativos a Multas de Trânsito

Políticas e Programas de Governo

No Plano Plurianual da União 2024-2027 (PPA), os programas de governo 3106 - Transporte Rodoviário e 3108 - Segurança Viária abarcam as entregas de responsabilidade da DIR.

a) Programa de Transporte Rodoviário - 3106

Objetivo Geral: Ofertar um sistema de transporte rodoviário sustentável, integrado, de qualidade, fluido, eficiente, moderno, seguro e acessível, com vistas ao aperfeiçoamento da mobilidade de pessoas e bens, à redução dos custos logísticos e ao aumento da competitividade.

Objetivos Específicos:

• 0145 - Manter a malha rodoviária federal com condições de trafegabilidade e segurança

O foco é garantir a conservação e a segurança da malha rodoviária federal existente, e assegurar que as estradas se mantenham em boas condições de tráfego, livres de buracos, desnivelamentos e outros problemas que comprometam a segurança dos usuários.

- Indicador: Índice de Condição da Superfície (ICS) - 9033
- Meta do indicador: Ampliar o total da malha federal com a classificação de ICS como bom ou ótimo.

Tabela 4 – Entregas globais do indicador Índice de Condição da Superfície

Entrega	Indicador	Meta
0977 - Equipamentos de pesagem em operação	9964 - Número de equipamentos de pesagem em operação	06UP - Aumentar Pontos de Índi Pesagem de Veículos em operação
0990 - Manutenção rodoviária estruturada	9984 - Quilômetros de rodovias com manutenções estruturadas realizadas	06V1 - Executar manutenções estruturadas nas rodovias federais
0992 - Manutenção rodoviária	9986 - Quilômetros de rodovias com manutenções realizada	06VJ - Executar manutenções nas rodovias federais
0994 - Manutenção de OAE do PROARTE	9988 - Quantidade de OAE com ações de manutenção ou reabilitação realizadas	06VR - Realizar manutenções ou reabilitações em OAE do PROARTE.
0995 - Substituição de pontes de madeira por pontes de concreto/aço	9991 - Quantidade de pontes de madeira substituídas por pontes de concreto/aço	06W3 - Substituir pontes de madeira por pontes de concreto/aço

• 0146 - Adequar e ampliar a malha pavimentada rodoviária federal com recursos públicos

Com a adequação e ampliação da malha pavimentada, espera-se reduzir gargalos logísticos, facilitar o escoamento da produção, estimular o comércio, criar empregos na construção civil e promover o desenvolvimento regional.

- Indicador: 9034 - Quilômetros de rodovias pavimentados e adequados.
- Meta do indicador: Pavimentar e adequar rodovias federais não concedidas.

Tabela 5 - Entregas globais do indicador - Quilômetros de rodovias pavimentados e adequados

Entrega	Indicador	Meta
0996 - Pavimentação de rodovias	9992 - Quilômetros de rodovias pavimentadas	06W4 - Pavimentar rodovias federais
0997 - Adequação de rodovias	9993 - Quilômetros de rodovias adequadas	06W6 - Adequar rodovias federais
1430 - Construção de pontes de grande vulto	10556 - Total de pontes de grande vulto construídas	06W8 - Construir pontes de grande vulto

b) Programa de Segurança Viária - 3108

Tem como objetivo aumentar a segurança nas vias terrestres, por meio de ações de educação para o trânsito, inovações tecnológicas, engenharia de segurança viária, fiscalização, regularização física do ativo e solução de conflitos ferroviários para reduzir o número e a severidade dos sinistros.

Tabela 6 - Programa 3108 - Segurança Viária

Entrega	Indicador	Meta
0068 - Monitoramento de faixas de trânsito com equipamento de controle de velocidade em rodovias não concedidas	8874 - Índice de Controle de Velocidade	06WJ - Monitorar faixa de rodovias com controladores ou redutores de velocidade
0012 - Áreas de escape em rodovias não concedida	8787 - Quantidade de áreas de escape implantadas	06WM - Implantar áreas de escape em rodovias federais não concedidas
0016 - Implantação e manutenção de sinalização e dispositivos de segurança viária	8793 - Quilômetros de rodovias com implantação e manutenção de sinalização realizadas	06WN - Implantar e manter sinalização em rodovias federais não concedidas
0021 - Ações de educação para o trânsito nas escolas públicas de ensino fundamental	8799 - Quantidade de ações de educação para o trânsito realizadas	06WP - Realizar Ações de Educação para o Trânsito
0022 - Elaboração e disponibilização de materiais paradidáticos voltados à educação para o trânsito	8800 - Quantidade de materiais paradidáticos produzidos	06WQ - Disponibilizar Materiais Paradidático

Demais Programas Nacionais:

c) Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV)

Tem por objetivo reduzir o número e a severidade dos sinistros de trânsito. O PNCV contempla a implantação de equipamentos eletrônicos medidores de velocidade, além de detectores de avanço semafórico e parada sobre a faixa de travessia de pedestres, por meio dos quais é feito o monitoramento das faixas de tráfego das rodovias federais sob circunscrição do DNIT. A Instrução Normativa nº 43/DNIT Sede/2021 regula o tema no âmbito da Autarquia.

d) Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária - BR Legal

Concebido com o objetivo de proporcionar o aumento da segurança em toda a malha rodoviária federal, por meio da implantação e manutenção de sinalização horizontal, vertical e de

dispositivos de segurança, promovendo maior fluidez do tráfego e desempenhando um papel fundamental em relação à prevenção de acidentes de trânsito.

e) Plano Nacional de Pesagem (PNP)

Tem por objetivo o desenvolvimento e a evolução da fiscalização do excesso de peso nas rodovias, possuindo, atualmente, dois modelos de fiscalização: Postos Integrados Automatizados de Fiscalização – PIAF e Postos de Pesagem Mistos (PPM).



Infraestrutura ferroviária

Ações Orçamentárias

A Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) recebeu, para o exercício financeiro de 2024, recursos na ordem de R\$ 86,63 milhões, previstos na Lei Orçamentária Anual – LOA 2024 (Lei nº 14.822/2024). O exercício, após cancelamentos realizados, foi encerrado com o montante de R\$ 53,35 milhões de Lei + Crédito. Os recursos foram distribuídos entre 9 ações orçamentárias, listadas a seguir.

Tabela 7- Ações Orçamentárias DIF

Ação	Descrição
10MK	Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - EF-232
11H1	Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - EF-222/RJ
1276	Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul - EF-485/SC
14MM	Implantação do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas na Malha Ferroviária - Nacional
14TL	Adequação de Linha Férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG
15SP	Implantação do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas em São Félix/BA
162S	Adequação de Linha Férrea no Município de Paranaguá/PR - EF-277/PR
1K24	Construção de Contorno Ferroviário em Joinville/SC - EF-485/SC
869V	Manutenção e Gestão dos Ativos Ferroviários

Fonte: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/lei/Anexo/L14822-Volume2.pdf

A tabela a seguir apresenta a relação entre as ações orçamentárias e estratégicas da DIF.

Tabela 8- Relação geral das ações orçamentárias e estratégicas – DIF

Ações Estratégicas	Ações Orçamentárias								
	10MK	11H1	1276	14MM	14TL	15SP	162S	1K24	869V
Adequações Ferroviárias		X			X		X		
Construção de Contorno Ferroviário			X					X	
Desapropriação de áreas para construção da ferrovia Transnordestina	X								
Manutenção e Gestão dos ativos ferroviários									X

Ações Estratégicas	Ações Orçamentárias								
	10MK	11H1	1276	14MM	14TL	15SP	162S	1K24	869V
Plano de Recuperação de Áreas Degradadas				X		X			

Fonte: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/lei/Anexo/L14822-Volume4.pdf

Políticas e Programas de Governo

No Plano Plurianual da União 2024-2027 (PPA), a DIF está vinculada aos seguintes programas e objetivos de governo:

Tabela 9 - Programas e Objetivos DIF - PPA 2024-2027

Programa	Objetivo
Programa 3108 - Segurança Viária	Objetivo 0006 - Melhorar a segurança viária em conflitos ferroviários nas áreas urbanas dos municípios.
Programa 3901 - Transporte Ferroviário	Objetivo 0171 - Realizar a regularização fundiária da malha ferroviária.

Os empreendimentos em execução têm como objetivo contribuir para a melhoria da competitividade da Infraestrutura Logística Nacional e promover a segurança dos usuários e dos bens transportados, impactando o indicador “Índice de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre”, conforme diretrizes do PPA 2024-2027.

A Gestão do Patrimônio Ferroviário, recepcionado pelo DNIT por meio da Lei nº 11.483/2007, contribui para a manutenção do transporte ferroviário ao disponibilizar imóveis (terrenos e edificações) utilizados para operação de cargas, o que favorece a geração de riqueza, pois consolida a logística e garante a multimodalidade de transporte.

Com relação ao patrimônio ofertado para a preservação da memória ferroviária, as ações visam garantir a adequada gestão dos bens transferidos ao DNIT, oriundos da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

a) Programa 3108 - Segurança Viária: Objetivo 0006 - Melhorar a segurança viária em conflitos ferroviários nas áreas urbanas dos municípios

• Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - EF-105/RJ

A iniciativa abrange a realização de obras de terraplenagem, pavimentação, instalação, mobilização, desmobilização e administração de canteiro de obra, drenagem e Obras de Arte Correntes (OAC), paisagismo e serviços ambientais, restauração do viaduto Saint Gobain (obra emergencial concluída), obras complementares e contenções, sinalização, segurança e iluminação e realocação de rede de água, esgoto e gás, com extensão total de 6,24 quilômetros e 89% de avanço no cronograma físico total do empreendimento.

Sobre o Plano de Desapropriação por Indenização, das 21 unidades habitacionais incluídas no processo, sete já foram pagas e concluídas, nove foram homologadas pela Procuradoria Federal Especializada (PFE/DNIT) e estão em trâmite para negociação e acerto, enquanto cinco aguardam homologação.

Desafios futuros e riscos

O desafio para 2025 é a conclusão da 3ª etapa, prevista para o 2º semestre de 2025. No entanto, como a Concessionária FCA não encerrou as atividades de manobras de trens na região central do município, as pavimentações que interferem com as manobras no pátio ferroviário necessitam de solução, tema em tratamento pela Casa Civil e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Além disso, o DNIT continuará monitorando o andamento das desapropriações por indenização na esfera judicial, visando sua conclusão.

- **Adequação da Linha Férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG**

A iniciativa, atualmente com 89% de avanço no cronograma físico total do empreendimento, foi contemplada no Termo de Compromisso nº 646/2011, firmado entre a Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG e o DNIT, para realização de intervenções que permitiram a eliminação de conflitos rodoferroviários no município. A obra do Viaduto Roza Cabinda foi concluída.

Desafios futuros e riscos:

O desafio é a definição, por parte da Prefeitura, quanto à nova intervenção a ser realizada, assim como a execução de estudos e projetos correspondentes, em função do término da vigência e da conclusão do Termo de Compromisso em 30/12/2024, sem aditivos. Caso avancem as tratativas em andamento no âmbito do Ministério dos Transportes, um novo Termo poderá ser celebrado.

- **Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)**

A iniciativa envolve a realização de ações corretivas, compreendendo os serviços de terraplenagem, drenagem, recuperação de taludes e plantio de espécies florestais nativas na faixa de domínio, necessários à recuperação de áreas atingidas pela execução de obras na malha ferroviária. Na LOA 2024 constaram duas ações referentes à recuperação de áreas degradadas:

- i. **Implantação do PRAD na Malha Ferroviária - Nacional**

Ao longo de 2024, não houve avanço financeiro-orçamentário para implantação do PRAD na malha ferroviária nacional. Para 2025, há previsão de publicação de editais relativos a empreendimentos em Santos Dumont/MG e Joinville/SC, ambos no 1º semestre de 2025.

- ii. **Implantação do PRAD em São Félix/BA**

O objetivo foi eliminar os passivos ambientais da paralisação da obra do contorno ferroviário, em cumprimento à demanda do Ministério Público Federal, expressa por meio do Inquérito Civil Público nº 1.14.000.000175/2007-57 – PR/PA-CRQ, advindos dos impactos ambientais das obras do

contorno ferroviário de São Félix/BA. A Superintendência Regional do DNIT na Bahia (SRE/BA), responsável pela gestão e fiscalização, informou que o contrato foi encerrado em 12/04/2024 devido ao término de sua vigência, tendo alcançado 14% de seu cronograma gerencial. Importante esclarecer que houve dificuldades de acesso junto aos proprietários da área atingida, o que levou a negociações com o órgão ambiental competente, que, por sua vez, avaliou que a natureza e o ecossistema local recuperaram naturalmente danos ambientais inicialmente verificados, não restando ações pendentes.

- **Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER)**

O PROSEFER, cuja atualização deve ocorrer em 2025, tem como principal objetivo a realização de estudos e pesquisas voltados à definição das soluções necessárias para eliminar ou minimizar os conflitos existentes entre as operações ferroviárias e o modo de transporte rodoviário nas áreas urbanas e nas passagens em nível (cruzamentos).

Novos estudos e pesquisas devem ser realizados para identificar intervenções, a serem elaboradas pelos municípios de forma a atender às necessidades detectadas. Os dados levantados para cada cruzamento geram informações que possibilitam a proposta de ações e soluções viáveis a serem aplicadas a cada caso, que poderá incluir, por exemplo, a construção de passagens superiores, variantes, contornos ferroviários, entre outras alternativas integradas sugeridas no âmbito do Programa.

b) Programa 3901 - Transporte Ferroviário: Objetivo 0171 - Realizar a regularização fundiária da malha ferroviária

O Objetivo Específico – OE 0171 tem como meta executar o georreferenciamento da malha ferroviária de propriedade do DNIT e transferir imóveis não operacionais (não necessários à operação e expansão da malha ferroviária) à Secretaria do Patrimônio da União - SPU, visando a regularização fundiária dos imóveis oriundos da extinta RFFSA. Os resultados esperados são: fornecer subsídios para a fiscalização dos bens ferroviários de forma eficiente; evitar ocupações irregulares em tempo hábil; permitir a melhoria da operação ferroviária e aumentar a competitividade do transporte ferroviário.

A meta estabelecida para 2024 foi de regularizar 1.116 km. Nesse contexto, realizou-se o georreferenciamento de 86 km de faixa de domínio no município de Ponta Grossa/PR.

Quanto ao alcance da completude da meta pactuada, apesar de haver processos em andamento, não houve a conclusão da regularização fundiária dos trechos ferroviários. As principais restrições enfrentadas foram a necessidade de alinhamento junto às concessionárias quanto à metodologia a ser utilizada no georreferenciamento da malha ferroviária operacional, e a necessidade de modernização do normativo que trata da questão da transferência de imóveis não operacionais (Portaria SPU/ME nº 4.532/2021).

No que diz respeito ao alinhamento da metodologia, tratativas estão em andamento com as concessionárias Rumo Malha Paulista e Rumo Malha Sul, e os prazos estabelecidos anteriormente serão repactuados. Quanto à concessionária MRS, os prazos já foram repactuados e estabelecidos em cronograma de entregas parciais. Com relação à modernização do normativo, o Comitê Gestor do ACT nº 72/2023 revisou o plano de trabalho, com previsão de implementação a partir do 2º semestre de 2026.

Ressalta-se que o DNIT já georreferenciou, como pilotos, alguns imóveis híbridos / pro indiviso (áreas cuja gestão é compartilhada entre DNIT, Concessionárias, SPU e Iphan), já submetidos à manifestação do Ministério dos Transportes e à anuência da SPU, quanto à efetiva transferência à União.

Para cumprir o processo de regularização fundiária, algumas medidas institucionais foram estabelecidas:

- **Atualização do inventário nacional de passivo ambiental oriundo da RFFSA** (Resultado esperado: levantamento do status dos 92 passivos mapeados pela RFFSA para avaliação e proposição de ações mitigadoras)

Em 2024, foi realizada a digitalização dos arquivos da RFFSA, referentes a passivos ambientais diagnosticados em 2010, e realizado o mapeamento geográfico de seus pontos de localização. Os arquivos foram tratados, catalogados por estado da federação e por tipo de passivo. O próximo passo é contratar empresa especializada para realizar o diagnóstico da situação atual desses passivos, cuja inventariança e atualização serão executados nos estados de MG, RJ, SP, PR e RS.

- **Publicação de Acordo de Cooperação Técnica entre o DNIT e a SPU para regularização fundiária dos imóveis ferroviários** (Resultado esperado: promoção da regularização dos imóveis que estão com gestão compartilhada entre DNIT e SPU, em geral bens não operacionais em áreas operacionais)

O ACT nº 72/2023 foi assinado em 24/10/2023, com interveniência da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, do Ministério dos Transportes, e publicado no Diário Oficial da União em 27/10/2023. Seu cronograma foi repactuído pelo GT responsável e a Meta 3 – Proposições de modernização normativa e legislativa e soluções de ações conciliatórias em andamento tornou-se Meta 5, a ser realizada posteriormente à execução de casos piloto. Até o dia 30/06/2024, o ACT estava em execução da Meta 2 – Levantamento e priorização dos assuntos urgentes, inclusive normativos e de proposição legislativa a serem tratados no decorrer da parceria. Ao final de 2024, foi iniciada a Meta 3 – Planejamento e execução de trabalhos técnicos conjuntos, através da instituição de grupos temáticos para atividades em campo.

- **Revisão do Decreto nº 7.929/2013 - faixa de domínio e outros** (Resultado esperado: Aprimoramento do normativo)

A Meta 3 do ACT nº 72/2023, que abrange a modernização normativa e legislativa, além da resolução de ações conciliatórias em andamento, na qual se inclui a revisão do Decreto nº 7.929/2013, foi reprogramada pelo Comitê Gestor do ACT, postergando sua execução, cuja conclusão está prevista para o final dos trabalhos do ACT. A experiência adquirida nos casos piloto proporcionará um entendimento mais profundo, permitindo uma revisão do normativo que aborde os problemas de maneira mais alinhada com a realidade.



Infraestrutura aquaviária

Ações Orçamentárias

A DAQ foi contemplada na LOA 2024 com recursos na ordem de R\$ 325.771.925,00, divididos em 12 ações orçamentárias:

Tabela 10 - Ações Orçamentárias DAQ/2024

Ação	Descrição
127G	Construção de Terminais Fluviais
00TV	Apoio à implantação de melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tietê/SP
123M	Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins
20LN	Operação de Terminais Hidroviários
20LO	Operação de Eclusas
219Z	Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União
13LO	Construção do Porto de Manaus Moderna/AM
14MZ	Adequação do Terminal Fluvial de São Raimundo em Manaus/AM
1C93	Construção de Terminal Fluvial no município de São Raimundo/AM
162D	Execução dos Serviços de Dragagem e Sinalização Náutica da Lagoa Mirim
167O	Construção de Dolphins de Proteção dos Pilares da Ponte Newton Navarro
164Y	Restabelecimento da navegabilidade do Sistema de Hidrovias do Rio Grande do Sul, em decorrência do estado de Calamidade Pública

Fonte: BRASIL. Sistema Integrado de Orçamento e Planejamento (SIOP), 2025.

A execução orçamentária de 2024 alcançou avanços significativos em termos de desempenho: a liquidação de Restos a Pagar (RAP) atingiu aproximadamente 70% dos recursos devidamente pagos e foi mantida a média do índice de execução da LOA dos últimos anos, com cerca de 30% dos recursos devidamente liquidados.

Esses resultados consideram a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, por meio do Decreto nº 11.979/2024, que reorganizou a estrutura do Ministério de Portos e

Aeroportos (MPOR). A nova secretaria agora é responsável por propor, implementar, monitorar e avaliar a política nacional de transportes nos setores de hidrovias, instalações portuárias públicas de pequeno porte, navegação marítima e interior.

Além disso, o Decreto nº 12.053/2024 permitiu a descentralização de créditos entre o MPOR e o DNIT, facilitando a execução das políticas do Programa Portos e Transporte Aquaviário. Tais medidas foram essenciais para superar os obstáculos administrativos e possibilitar a execução habitual do orçamento no setor aquaviário ao longo do exercício.

A tabela a seguir apresenta a relação entre as iniciativas da DAQ e as ações orçamentárias:

Tabela 11 - Relação geral de iniciativas e ações orçamentárias DAQ

Iniciativas	Ações Orçamentárias											
	00TV	123M	127G	20LN	20LO	219Z	13LO	14MZ	1C93	162D	167O	164Y
Construção de Terminais Fluviais			X				X	X	X			
Ampliação da malha hidroviária	X	X				X				X		
Manutenção e Operação de Terminais Hidroviários				X		X						
Manutenção e Operação de Eclusas					X	X						
Manutenção das hidrovias						X					X	X

Fonte: BRASIL. Sistema Integrado de Orçamento e Planejamento (SIOP).

Políticas e Programas de Governo

No PPA 2024-2027, a DAQ está vinculada ao Programa 3105 - Portos e Transporte Aquaviário, cujo objetivo geral é promover o desenvolvimento, a eficiência, a qualidade, a competitividade e a segurança dos portos e do transporte aquaviário, priorizando iniciativas focadas no serviço adequado, na inovação e na sustentabilidade socioambiental.

Os objetivos estratégicos do Programa 3105 - Portos e Transporte Aquaviário relacionados ao DNIT estão indicados a seguir:

Tabela 12 - Detalhamento do Programa 3105 - Portos e Transporte Aquaviário

Objetivo Estratégico	Indicador	Meta
0075 - Aumentar a disponibilidade de instalações portuárias (IP4) nos municípios localizados às margens dos rios navegáveis	8876 - Número de instalações portuárias disponibilizadas	064I - Aumentar de 79 para 86 as instalações portuárias disponibilizadas
0107 - Promover o adequado embarque e desembarque de cargas e passageiros, garantindo a	8969 - Percentual de instalações portuárias em operação	064S - Manter e operar as instalações portuárias

Objetivo Estratégico	Indicador	Meta
disponibilidade, a acessibilidade e a perenidade das instalações portuárias		
0108 - Ofertar vias em condições adequadas para a navegação.	8975 - Extensão (em km) das hidrovias economicamente navegadas	064W - Atingir, até 2027, 22 mil km de vias economicamente navegadas

Fonte: Plano Plurianual 2024-2027

Esses objetivos estão correlacionados às entregas sob responsabilidade do DNIT, e envolvem: instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4) concluídas, mantidas e em operação; obras de modernização nas eclusas; e disponibilidade de operação de eclusas.

Tabela 13 - PPA - Objetivos e Entregas sob responsabilidade da DAQ

Código Objetivo Específico	Código Entrega	Enunciado Entrega
0075	0097	IP4 de Jutai/AM: Construção
0075	0155	IP4 de Barcelos/AM: Construção
0075	0207	IP4 de Lábrea/AM: Construção
0075	0210	IP4 de Santana/AP: Construção
0075	0214	IP4 de Santo Antônio do Içá/AM: Construção
0075	0218	IP4 de São Gabriel Cachoeira/AM: Construção
0075	0219	IP4 de São Paulo de Olivença/AM: Construção
0075	2575	IP4 de Canutama/AM: Recuperação
0075	2577	IP4 de Careiro da Várzea/AM e IP4 de Tefé/AM: Recuperação
0075	2579	IP4 de Humaitá/AM: Recuperação
0075	2580	IP4 de Manicoré/AM: Recuperação
0075	2581	IP4 de Santa Isabel do Rio Negro/AM: Recuperação
0075	2582	IP4 de Borba/AM: Recuperação
0075	2583	IP4 de Eirunepé/AM: Recuperação
0075	2586	IP4 de Itacoatiara/AM: Recuperação
0075	2587	Terminal Hidroviário Manaus Moderna/AM: Ampliação
0075	2588	IP4 de São Raimundo/AM: Ampliação
0075	2589	Terminal Hidroviário São Raimundo/AM: Construção
0075	2590	Modernização, Ampliação e Restauração de Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres
0075	3014	IP4 de Caburé/MA: Recuperação
0075	3015	IP4 de Cai N'Água/RO: Recuperação
0107	0216	Instalações portuárias (IP4) mantidas e em operação
0107	2592	Crema de 55 IP4 do Amazonas, Rondônia e Roraima (49 Novo PAC)
0107	2593	Crema de 7 IP4 do Pará (Novo PAC) e 1 do Amapá
0107	2595	Crema de 22 IP4 do Maranhão e Piauí (19 Novo PAC)
0108	0223	Modernização do sistema de operação de eclusas
0108	0226	Eclusas mantidas e em operação
0108	0229	Execução de serviços/campanhas de manutenção de dragagens nas hidrovias nacionais
0108	0230	Ampliação do canal de navegação

Código Objetivo Específico	Código Entrega	Enunciado Entrega
0108	0617	Execução de serviços/campanhas de manutenção de sinalização das hidrovias nacionais
0108	2516	Rio Madeira/AM/RO: Sinalização
0108	2518	Rio Tocantins/PA: Sinalização
0108	2520	Rio Paraná/SP/PR/GO: Sinalização
0108	2523	Rio Paraguai/MS: Sinalização
0108	2525	Rio Taquari/SP: Sinalização
0108	2527	Rio São Francisco/BA: Sinalização
0108	2528	Rio Amazonas/AM: Sinalização
0108	2529	Rio Solimões/AM: Sinalização
0108	2530	Rio Tapajós/PA/AM: Sinalização
0108	2531	Rio Parnaíba/PI: Sinalização
0108	2532	Rio Mearim/MA: Sinalização
0108	2534	Eclusa de Fandango/RS: Modernização
0108	2542	Eclusa de Anel de Dom Marco/RS: Modernização
0108	2543	Eclusa de Amarópolis/RS: Modernização
0108	2544	Eclusa de Bom Retiro do Sul/RS: Modernização
0108	2547	Rio São Francisco/BA: Crema da Eclusa de Sobradinho
0108	2548	Rio Tocantins/PA: Crema da Eclusa de Tucuruí
0108	2549	Crema das eclusas de Jupia e Três Irmãos
0108	2550	Crema das Eclusas do Sul
0108	2551	Rio Madeira/AM/RO: Dragagem e Travessia no Trecho de Humaitá
0108	2552	Rio Parnaíba/MA/PI: Dragagem
0108	2553	Rio São Francisco/BA: Dragagem
0108	2554	Rio Paraguai/MS: Dragagem Tramo Norte
0108	2555	Execução de serviços/campanhas de manutenção de Dragagens do Rio Taquari
0108	2556	Rio Tocantins/PA: Derrocaram Pedral do Lourenço
0108	2557	Rio Tietê/SP: Derrocamento Nova Avandava
0108	2563	Lagoa Mirim/RS: Dragagem e Sinalização
0108	2630	Rio Pindaré/MA: Sinalização
0108	2631	Rio Paraguai/MS: Plano de Monitoramento Hidroviário - Lotes 1, 2, 3 e 4
0108	2632	Rio Madeira/AM/RO: Plano de Monitoramento Hidroviário - Lotes 1, 2 e 3
0108	2633	Rio São Francisco/BA/MG: Plano de Monitoramento Hidroviário - Lotes 1, 2 e 3
0108	2634	Rio Tapajós/PA: Plano de Monitoramento Hidroviário
0108	2635	Rio Tocantins/PA: Plano de Monitoramento Hidroviário - Lotes 1 e 2
0108	2636	Estudos e Projetos Hidroviários
0108	3016	Rio Parnaíba/PI: Desobstrução/Destocamento
0108	3017	Lagoa Mirim/RS: Plano de Monitoramento Hidroviário
0108	3177	Estudo para Concessões Hidroviárias: Lagoa Mirim
0108	3178	Estudo para Concessões Hidroviárias: Rio Tocantins
0108	3179	Estudo para Concessões Hidroviárias: Rio Paraguai
0108	3180	Estudo para Concessões Hidroviárias: Rio Madeira

Fonte: BRASIL. Sistema Integrado de Orçamento e Planejamento (SIOP), 2025.

Os objetivos e as metas foram alcançados ao longo do ano, com a implementação de diversas ações para fortalecer a infraestrutura hidroviária e portuária, promovendo avanços significativos na disponibilidade e acessibilidade das instalações portuárias nos municípios localizados às margens dos rios navegáveis. As iniciativas abrangeram a operação, manutenção, construção, implantação, adequação e recuperação dessas instalações, contribuindo para a melhoria dos índices de disponibilidade.

Além disso, foram executadas ações para manutenção das vias navegáveis, incluindo operação e modernização de eclusas, realização de serviços de dragagem e sinalização, ampliação e implantação de canais de navegação, além da entrega de relatórios estratégicos sobre o Plano de Monitoramento Hidroviário e Estudos em hidrovias. No contexto do transporte de cargas e passageiros, os esforços concentraram-se na garantia da disponibilidade e perenidade das instalações portuárias, com destaque para as regiões Norte e Nordeste do país, consolidando a infraestrutura necessária para impulsionar a navegação interior e fomentar o desenvolvimento socioeconômico das localidades atendidas.

a) Programa de Manutenção Aquaviária – PMA

O PMA é responsável por gerenciar os contratos de manutenção da infraestrutura de transporte aquaviário, integrando ações aos programas da DAQ. Com o propósito de assegurar navegabilidade, segurança e previsibilidade das vias interiores, o programa visa aprimorar o gerenciamento e o planejamento da manutenção, elevando a disponibilidade e a confiabilidade das vias e infraestruturas aquaviárias, além de buscar fomentar a segurança no tráfego, bem como nas operações de embarque e desembarque de passageiros e cargas.

Os serviços e as atividades do PMA estão alinhados com quatro objetivos estratégicos constantes do Planejamento Estratégico do DNIT (PEI/DNIT):

- Elevar o Nível de Serviço das Vias de Transporte e Planejar a Expansão da Malha Viária: busca otimizar a qualidade e a eficiência das vias navegáveis, bem como conceber a expansão da infraestrutura viária, a fim de atender às necessidades presentes e futuras do setor.
- Contribuir para a Segurança dos Usuários: visa garantir a incolumidade dos cidadãos que utilizam as vias aquáticas, por meio da implementação de medidas que minimizem riscos e ocorrências adversas.
- Assegurar a Manutenção das Vias de Transporte: tem como meta a preservação da funcionalidade e durabilidade das vias navegáveis, mediante a realização de manutenções periódicas e apropriadas.

- Aprimorar o Planejamento Integrado: o PMA promove uma abordagem abrangente e articulada no planejamento da infraestrutura aquaviária, contemplando não apenas o transporte, mas também as dimensões sociais, ambientais e econômicas envolvidas.

Benefícios do Programa

- Informações periódicas e previsões ao usuário sobre a navegabilidade das hidrovias;
- Conhecimento contínuo e consolidado das hidrovias, fornecendo dados para a tomada de decisão;
- Garantia de segurança de tráfego, embarque e desembarque de passageiros e cargas nas regiões ribeirinhas;
- Ampliação da disponibilidade e confiabilidade das infraestruturas aquaviárias;
- Incremento do modo aquaviário na matriz de transporte;
- Melhoria do planejamento em manutenção (gestão, governança e priorização de investimentos).

O PMA é composto por cinco outros planos e programas:

- **Plano de Monitoramento Hidroviário (PMH):**

Levantamento de informações do Sistema Aquaviário para fornecimento de dados aos usuários e previsibilidade para navegação nas hidrovias. Os levantamentos são os dados de entrada aos demais programas de Manutenção e Melhoramento;

- **Plano Anual de Dragagens de Manutenção (PADMA):**

Realização de dragagens de manutenção, além de limpeza e desobstrução, visando garantir a navegabilidade contínua das vias;

- **Programa Nacional de Sinalização Aquaviária (PROSINAQUA):**

Manutenção e implantação de sinais náuticos nas hidrovias, visando possibilitar um tráfego seguro aos usuários;

- **Programa de Operação e Manutenção de Eclusas (PROECLUSAS):**

Realização de atividades voltadas para diagnóstico, recuperação, operação, manutenção e gestão das eclusas e barragens;

- **Programa de Operação, Manutenção, Recuperação e Delegação de Instalações Portuárias (PROIP):**

Recuperação, manutenção e operação das estruturas navais, civis e do acesso aquaviário das Instalações Portuárias, bem como regularização junto aos órgãos competentes.



Planejamento e Pesquisa

Ações Orçamentárias

A Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) recebeu, para o exercício financeiro de 2024, R\$ 307.692.957,72 de recursos, previstos na Lei Orçamentária Anual – LOA 2024 (Lei nº 14.822/2024), com a ação orçamentária 20UC, os quais foram completamente empenhados, atingindo a meta prevista de 100% de execução do orçamento.

Tabela 14 - Ação orçamentária DPP

Ação	Descrição
20UC	Estudos, projetos e planejamento de infraestrutura de transportes

Fonte: SIOP - Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento - Governo Federal - 31/12/2024.

A tabela a seguir apresenta a relação entre as iniciativas estratégicas da DPP e o empenhado na ação orçamentária 20UC em 2024:

Tabela 15 - Relação geral de iniciativas e o empenhado da ação 20UC em 2024

Iniciativas	AÇÃO 20UC
	Empenhado 2024 (R\$)
Estudos, Projetos e Planejamento de Infraestrutura de Transportes – Despesas Diversas	150.618.762,98
Pesquisas e Engenharia Consultivas	-
Estudos e Gestão Ambiental	9.043.339,00
Despesas com o Sistema de Custos Referenciais de Obras - SICRO	21.173.358,00
Estudos para o Planejamento	58.308.984,74
Projetos de Infraestrutura de Transportes	68.548.513,00
Total	307.692.957,72

Fonte: SIOP - Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento - Governo Federal – 31/12/2024.

Políticas e Programas de Governo

No PPA 2024-2027, a DPP está vinculada ao Programa 0032 – Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo.

a) Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT)

O PNCT consiste na coleta de dados de tráfego rodoviário a partir de equipamentos que possibilitam contagem volumétrica, classificatória e pesagem dinâmica, os quais são instalados em pontos estratégicos, de forma a cobrir os trechos mais representativos da malha rodoviária de cada estado, e se diferenciam em Coleta Contínua e Coleta de Cobertura.

Os equipamentos de Coleta Contínua realizam a contagem de tráfego durante todo o período do contrato, salvo possíveis intercorrências. Os postos de Coleta de Cobertura são instalados onde

não há cobertura de postos de Coleta Contínua. Nesses locais, os equipamentos são instalados e adquirem dados durante sete dias, preferencialmente de forma ininterrupta.

A partir dos resultados da contagem, são obtidas informações relevantes sobre o tráfego rodoviário em cada segmento da malha sob responsabilidade do DNIT, fator preponderante para um planejamento mais acurado e eficiente. Dados e informações disponíveis em: <https://servicos.dnit.gov.br/dadospnct#inicio>.

Atualmente, existem cinco contratos ativos no âmbito do PNCT: quatro de execução e um de gerenciamento, todos iniciados em 2021 e com previsão de encerramento para 2026.

Em 2024, a meta definida para o PNCT foi a operação de 75% dos equipamentos de contagem permanente de tráfego, conforme Planejamento Estratégico Institucional do DNIT.

b) Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR)

O PNMR é o instrumento estratégico do DNIT no qual são definidas as diretrizes, metodologias e ações a serem empregadas para a conservação e a manutenção da malha rodoviária federal, conforme Instrução Normativa nº 69/2021 do DNIT. Com base em critérios estritamente técnicos, o PNMR subsidia o planejamento da manutenção rodoviária de cada Superintendência Regional da Autarquia, orientando a tomada de decisão quanto às ações de manutenção necessárias e quanto à alocação dos recursos. Além disso, o Plano visa garantir a cobertura contratual da malha rodoviária federal e sua aprovação fundamenta a elaboração do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), referente às ações de manutenção dos trechos rodoviários para o ano subsequente.

O Programa possui quatro etapas de desenvolvimento:

Etapas I: considera o desenvolvimento do PNMR em nível nacional, obedecendo aspectos estritamente técnicos, e visa identificar a necessidade orçamentária real para a adequada manutenção da malha rodoviária federal. Serve de base para a elaboração do PLOA de manutenção para o ano subsequente;

Etapas II: consiste na análise e racionalização da proposta apresentada na Etapa I, considerando os recursos em nível estadual e a previsão orçamentária estabelecida pelo Poder Executivo, incluindo aspectos gerenciais e estratégicos governamentais;

Etapas III: consiste na reavaliação e adequação das propostas de intervenção, considerando o orçamento disponibilizado na LOA para o próximo exercício;

Etapas IV: considera a análise conjunta do PNMR pelas Setoriais envolvidas e pelas Superintendências Regionais, objetivando possíveis ajustes no Plano.

O PNMR estrutura-se em seis áreas temáticas da manutenção rodoviária: Pavimentos; Obras de Arte Especiais (OAE); Sinalização; Obras Emergenciais; Tratamento de Segmentos Críticos; e Recursos para Gerenciamento e Supervisão dos Contratos.

Em 2024, a meta definida para o PNMR foi a elaboração das etapas I e II do exercício de 2025, conforme Planejamento Estratégico Institucional do DNIT.

c) Programa Federal de Faixas de Domínio (PROFAIXA)

Instituído com o objetivo de regularizar as faixas de domínio das rodovias federais, em atendimento ao Decreto nº 8.376/2014, que transferiu à Autarquia a administração patrimonial dos imóveis da União correspondentes às faixas de domínio dessas rodovias. O Programa prevê as seguintes ações:

- Levantamento de informações técnicas e operacionais sobre as faixas de domínio e padronização;
- Incorporação de geotecnologias para avaliação, processamento e produção de dados georreferenciados;
- Utilização de base de dados de sistemas de registro de informações da Administração Pública Federal, que subsidiarão a análise de lindeiros;
- Disponibilização de base pública de faixa de domínio aos cidadãos; e
- Regularização fundiária das faixas de domínio.

Os serviços para regularização das faixas de domínio da União, em áreas urbanas e rurais, foram contratados por intermédio do Edital nº 362/2021-00 (publicado no Diário Oficial da União - DOU de 21/12/2021), e divididos em 3 lotes para sua execução, totalizando 47.173,78 km, conforme tabela a seguir.

Tabela 16 - Resumo dos Contratos do PROFAIXA

Lote	Regiões	Extensão (km)	Contrato	Consórcio	Ordem de Serviço	Status
1	Centro-Oeste e Norte	15.878,54	797/2021	Engemap/CAVA	Emitida em 11/3/2022	Ativo
2	Nordeste	17.413,70	798/2021	Strata/Metro Cúbico	Emitida em 11/3/2022	Rescindido
3	Sudeste e Sul	13.881,54	799/2021	Strata/Metro Cúbico	Emitida em 11/3/2022	Rescindido

Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa/DPP

Até o momento, o lote 1 executou o levantamento de 7.825,25 km nos estados da região Centro-Oeste. Os lotes 2 e 3 foram rescindidos devido à não execução dos serviços. Para nova contratação de levantamentos nas regiões Nordeste, Sudeste, Sul e no estado de Roraima, foi publicado o Edital nº 485/2024-00 (DOU de 27/12/2024). A sessão pública está prevista para o dia 17 de fevereiro de 2025.

g) Contratos de Gestão

Com base nos objetivos e na previsão disposta no §8º do art. 37 da Constituição Federal (1988), não houve a formalização de contratos de gestão pelo DNIT no exercício de 2024.

h) Ambiente externo

Nacional

O ano de 2024 foi marcado por significativos avanços no setor de infraestrutura de transportes. Os investimentos alcançados no ano repercutiram para o número de obras concluídas, ampliação e recuperação da malha viária e para a melhoria da qualidade das rodovias federais.

Além dos aportes públicos, o setor privado também ampliou os investimentos e, em 2024, o país teve o maior ciclo de concessões rodoviárias da história, apresentando recordes de leilões, que demonstra o cenário de grande atratividade dos projetos brasileiros, de taxas de retorno competitivas, ambiente estável e segurança jurídica para os negócios.

O forte investimento refletiu nos índices de acompanhamento da qualidade da malha rodoviária. O Índice de Condição da Manutenção (ICM), que monitora a condição do pavimento e sinalização, apresentou melhora significativa na classificação da malha como “bom”, chegando a 75,1% no mês de outubro, o maior índice de sua série histórica.

Destaca-se que o Brasil permanece com grande potencial para expansão e desenvolvimento do setor de infraestrutura de transportes. A elevação dos investimentos nesse último ano evidencia o esforço realizado pelo país para suprir o déficit histórico do setor e atender às necessidades crescentes de ampliação, integração e modernização da malha viária.

A retomada do crescimento econômico do país também é um marco importante. Para 2025, há previsão de manutenção do crescimento, continuidade dos investimentos e intensificação dos avanços na infraestrutura de transportes, com foco na diversificação da matriz e na transição para uma infraestrutura sustentável e resiliente às mudanças climáticas.

Nesse sentido, o Brasil passou a priorizar projetos ferroviários, tendo por objetivo equilibrar a matriz viária brasileira e reduzir a dependência do modo rodoviário. A expansão ferroviária é de interesse estratégico, pois, além de reduzir os custos logísticos e aumentar a produtividade e a competitividade do país, também é o meio de transporte mais eficiente e sustentável. Com isso, os investimentos no setor foram fortalecidos por meio do Novo PAC e foi iniciada a estruturação do Plano Nacional de Ferrovias e da Política de Transporte Ferroviário de Passageiros.

No que se refere às contratações públicas, a Lei nº 14.133/2021, nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos, passou a ter aplicação definitiva em 2024, o que trouxe uma série de desafios para os órgãos públicos, tendo em vista a necessidade de elaboração e publicação de

regulamentos complementares, a capacitação dos servidores e a adaptação dos procedimentos e sistemas às novas determinações legais.

No âmbito do DNIT, foi necessária a revisão de diversos normativos e a adaptação dos procedimentos para realização das contratações integrada e semi-integrada, bem como para o emprego do critério de julgamento “técnica e preço”, considerando as inovações trazidas pela lei. Isso gerou impacto nos prazos dos processos licitatórios e para o início e conclusão de contratações.

Outro marco importante de 2024 foi a ocorrência de eventos climáticos extremos no país. O estado do Rio Grande do Sul sofreu com chuvas intensas e inundações históricas, considerada a maior tragédia climática já ocorrida no Brasil. Foram 478 municípios atingidos e 2,4 milhões de pessoas impactadas pelas enchentes, deslizamentos de terra, rompimentos de barragens, quedas de pontes, falta de energia, de água e dificuldade de abastecimento.

A infraestrutura de transportes foi severamente afetada, importantes rodovias federais, como a BR-116/RS e BR-290/RS, ficaram danificadas e bloqueadas em diversos pontos. A situação de crise exigiu dos órgãos locais e federais ações céleres e coordenadas para atendimento emergencial à população e mitigação dos danos. Nesse sentido, a atuação do DNIT teve destaque, apresentou grande capacidade de mobilização e celeridade nas respostas, atuando diuturnamente na desobstrução de estradas, construção de vias alternativas e desvios emergenciais e no restabelecimento de pontes para assegurar o abastecimento e socorro aos atingidos. A tragédia ocorrida no Rio Grande do Sul acelerou a adoção de medidas de identificação e de monitoramento de áreas de risco, visando ações preventivas, e aumentou o fomento em projetos e soluções inovadoras que visem tornar as obras mais resilientes aos eventos extremos.

Dessa maneira, destaca-se a publicação, pelo Ministério dos Transportes, da Portaria nº 622/2024, que estabelece a alocação de, no mínimo, 1% da receita bruta de contratos de concessões rodoviárias federais para o desenvolvimento de infraestrutura sustentável e resiliente às mudanças climáticas. Também foi editada a Portaria nº 689/2024, que trata da emissão de debêntures incentivadas de infraestrutura e que exige dos projetos de investimentos a previsão de mecanismos de redução de gases de efeito estufa, melhoria da infraestrutura para enfrentar as mudanças climáticas e a previsão de sistemas de gestão e mitigação dos impactos em comunidades afetadas.

Internacional

No contexto internacional, o ano de 2024 foi marcado por eventos globais significativos que impactaram diretamente o setor de infraestrutura de transportes. Fatores como instabilidades geopolíticas, oscilações econômicas e maior preocupação com as mudanças climáticas moldaram o ambiente externo.

Na Europa, a guerra entre Rússia e Ucrânia se prolonga por anos, afetando o comércio global de gás natural e petróleo, com impacto na oferta e aumento de preços. No Oriente Médio, a

intensificação dos conflitos na região refletiu diretamente nos mercados de energia e logística. A crise humanitária desencadeada e a instabilidade no Mar Vermelho afetaram as rotas comerciais marítimas e as cadeias globais de suprimentos. No Brasil, os impactos foram sentidos com o aumento dos preços e atrasos das importações de insumos essenciais para obras de infraestrutura, bem como na elevação dos custos logísticos de transporte e frete.

Na economia, o destaque em 2024 foi o crescimento mais lento da economia chinesa. A desaceleração econômica do país asiático, que é o principal parceiro comercial do Brasil, gerou impacto direto no volume das exportações brasileiras, atingindo a movimentação de cargas e os serviços de logística e transporte no país. Além disso, a moeda norte-americana teve valorização histórica em relação ao real, impactando também nos preços de bens importados, o que reflete nos custos dos investimentos em infraestrutura.

Adicionalmente, a crescente preocupação com as mudanças climáticas e a pressão internacional por práticas sustentáveis continua sendo um dos principais fatores externos que exige dos países e dos setores essenciais da economia mudanças significativas nos processos de produção, de consumo e de investimentos. Assim, a adaptação do setor de infraestrutura de transportes do Brasil é urgente, para garantir competitividade e eficiência do setor.

Destaca-se ainda que o país presidiu o G20, fórum de cooperação econômica que reúne as maiores economias do mundo, e sediou a Cúpula de Líderes, com a participação de 19 países membros. A infraestrutura foi destaque entre os temas abordados no evento e o Brasil se posicionou para liderar discussões que possam destravar investimentos e acelerar projetos de infraestrutura de longo prazo.

O Grupo de Trabalho de Infraestrutura (IWG), montado para se discutir as prioridades globais para o setor, elencou quatro fatores principais para o financiamento e o desenvolvimento da infraestrutura global: (a) infraestruturas resilientes às mudanças climáticas; (b) infraestrutura voltada à redução da pobreza e expansão da infraestrutura para áreas menos desenvolvidas; (c) mitigação do risco cambial para mobilização de capital privado e (d) integração transfronteiriça.

Por fim, o governo brasileiro apresentou o projeto Rotas de Integração Sul-Americana, que busca fortalecer a infraestrutura de transporte e a conectividade regional na América do Sul, promovendo o comércio e a redução de custos logísticos, além de facilitar o acesso a mercados internacionais, especialmente na Ásia. Com investimentos do Novo PAC, o plano prevê cinco rotas estratégicas para integrar o Brasil com países vizinhos, envolvendo 190 obras de infraestrutura em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrovias e infovias nos estados fronteiriços do Brasil.

3. Riscos, Oportunidades e Perspectivas

A metodologia do COSO (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*), estruturada no modelo com três linhas de defesa, continuou sendo aplicada no DNIT ao longo de 2024.

O COSO divide o tratamento de riscos em três linhas de defesa distintas:

- a primeira consiste em controles aplicados nos processos em que os riscos efetivamente ocorrem;
- a segunda envolve controles realizados por outros processos, que possam avaliar e conduzir os riscos;
- a terceira refere-se a um processo independente orientado pela auditoria interna.

Esse modelo está diretamente relacionado à prática de controles internos e a redução de danos à Autarquia, com abordagem de gestão de riscos que prevê grupos de responsáveis pela detecção e gerenciamento de riscos, com funções predefinidas, conforme representado no fluxograma abaixo:

Figura 9 - Modelo de tratamento de riscos em três linhas de defesa – DNIT



A segunda linha é exercida por diversas unidades organizacionais, que possuem sob sua gestão uma pluralidade de competências orientadas pela adoção de boas práticas e metodologias.

Têm o papel de monitorar e apoiar a primeira linha de defesa, que é composta pelas operações diárias e pela gestão de riscos no nível operacional.

Dentre as diversas classes de riscos existentes, no DNIT são priorizados o tratamento dos riscos: Orçamentário, Institucional e de Integridade.

No que tange à identificação dos riscos com potencial de afetar a execução das atividades da Autarquia, salienta-se que a manutenção no volume do orçamento traça um caminho de grande volume de empreendimentos, licitações, contratos e processos a serem gerenciados pela entidade, o que requer atenção dos gestores quanto aos recursos, materiais e humanos, necessários para atender à demanda. O ano de 2024 foi oportuno para revisão e atualização de procedimentos e metodologias, buscando incorporar inovações, visando o aumento da eficiência, agilidade e transparência aos procedimentos. Destacam-se projetos que se propõem a realizar levantamento dos impactos e riscos da mudança do clima sobre a infraestrutura federal de transportes terrestres (rodovias e ferrovias) existente e projetada, como o projeto AdaptaVias.

Ainda, afeto ao modo rodoviário, ressaltam-se as inovações trazidas pela Lei nº 14.133/2021, nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos, no que se refere aos mecanismos que visam a mitigação do risco orçamentário nas contratações públicas, como é o caso da exigência da matriz de riscos e a alocação das responsabilidades ao contratado. Além disso, destaca-se que a nova Lei também previu que, nos julgamentos por técnica e preço, a avaliação das propostas técnicas deve ser realizada de forma fundamentada e os critérios para julgamento e pontuação devem estar previamente detalhados e previstos no edital. Essas inovações, trazidas pela nova Lei, provocaram a revisão dos normativos internos do DNIT, dentre os quais o que define a metodologia aplicada ao processo de gerenciamento de riscos em empreendimentos para contratações integradas e semi-integradas, prevista na Instrução Normativa nº 9/2024 do DNIT SEDE (SEI nº 19032765).

Importante enfatizar que a Instrução Normativa nº 9/2024 aprovou o Guia de Gerenciamento de Riscos em Empreendimentos (SEI nº 18586480). Essa metodologia tem o objetivo de quantificar e remunerar os riscos que serão transferidos à empresa contratada, ou seja, o valor calculado da reserva de contingência é acrescido ao orçamento referencial de forma a remunerar os riscos transferidos. O Guia traz um capítulo voltado ao processo de gerenciamento de riscos, detalhando as etapas de: identificação e categorização dos riscos, resposta aos riscos, além da análise quantitativa (parâmetros expressos numericamente), percebendo a probabilidade e o impacto de cada risco. Por fim, o Guia carrega em seus anexos a matriz de risco e exemplos de riscos associados às famílias de serviço por modo de transporte.

Em 2024, foram realizadas análises em 36 empreendimentos, 12 dos quais sob orientação do novo normativo (IN nº 9/2024). Cada análise quantitativa foi registrada em Notas Técnicas orientativas, resultando no valor da reserva de contingência, que integra o processo administrativo do empreendimento.

Empreendimentos analisados em 2024:

1. Serviços Remanescentes das Obras de Duplicação, Melhoramentos e Restauração da rodovia BR-101/AL (Lote 06);
2. Reabilitação de Ponte na BR-226/230/TO;
3. Reabilitação da Ponte sobre o Rio Paratibe na BR-101/PE;
4. Reabilitação da Ponte sobre o Igarapé Piri, na Rodovia BR-155/PA;
5. Serviços Remanescentes das Obras de Duplicação, Melhoramentos e Restauração da rodovia BR-101/AL (Lote 02);
6. Reabilitação da Ponte sobre o rio Dois Irmãos, localizada na BR-304/RN e da Ponte sobre o rio Acauã II, localizada na BR-427/RN;
7. Construção da segunda ponte internacional sobre o Rio Jaguarão, ligando o Brasil e o Uruguai, na BR-116/RS;
8. Contratação do Desenvolvimento do Projeto Executivo e Execução das Obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC;
9. Reabilitação da Ponte sobre o Rio Jequitinhonha na BR-101/BA;
10. Melhoria da Segurança Rodoviária no município de Palmeira dos Índios localizado na BR-316/AL;
11. Duplicação da BR-381/MG - Lote 8A;
12. Serviços Remanescentes das Obras de Duplicação, Melhoramentos e Restauração da rodovia BR-101/AL (Lote 06) – Reanálise;
13. Remanescentes das Obras de Duplicação, Melhoramentos e Restauração da rodovia BR-101/AL (Lote 02) – Reanálise;
14. Reabilitação de 3 Pontes nas BR-324/407/BA;
15. Reabilitação da Ponte sobre o Rio Paraibuna I na BR-267/MG;
16. Projeto de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD do Contorno Ferroviário de Joinville/SC;
17. Reabilitação de 2 Pontes na BR-365/MG;
18. Reabilitação da Ponte sobre o córrego Anta Podre Pequeno na BR-367/MG;
19. Remanescente das obras de Construção da rodovia BR-135/BA, no subtrecho Km 267 - Coribe – BA, Lote 2;
20. Duplicação da BR-381/MG – Lote 8B;
21. Reabilitação da Ponte sobre o Rio Casca localizada na Rodovia BR-262/MG;
22. Construção da Ponte sobre o Rio Paranaíba, em Itumbiara/GO e seus acessos na BR-153/GO E BR-153/MG;
23. Construção da Ponte Internacional Porto Xavier (Brasil) / San Javier (Argentina) e acessos – margem Brasil e margem Argentina, na Rodovia BR-392/RS;

24. Reabilitação da Ponte sobre o Riacho Fundo na BR-222/MA.

Análises sob orientação da IN nº 09/2024

1. Reabilitação de duas Pontes na BR-222/CE;
2. Reabilitação de 3 Pontes na BR-101/BA e BR-498/BA;
3. Reabilitação de 04 (Quatro) Passarelas de Pedestres situadas na BR-101/PE;
4. Adequação de capacidade da Interseção em 2 níveis e serviços complementares nas Pontes sobre o Rio Sergipe - na BR-101/SE;
5. Readequação e Recuperação Naval do porto (IP4) em Fonte Boa/AM;
6. Recuperação Civil e Naval e Ampliação do Cais Flutuante do porto (IP4) em Porto Velho/RO;
7. Variante Ferroviária da Ferrovia Tronco Norte, em Crateús/CE;
8. Construção dos Dolphins de Proteção da Ponte Newton Navarro sobre o Rio Potengi em Natal/RN;
9. Recuperação Civil e Naval do porto (IP4) em Borba/AM;
10. Contorno Ferroviário de Joinville/SC na ferrovia EF-485/SC;
11. Recuperação Ambiental do Pátio Ferroviário de Santos Dumont/MG;
12. Eliminação / Mitigação dos conflitos ferroviários em Paranaguá/PR.

Na permanente caminhada em busca da mitigação do risco Institucional, uma das ações é a análise de riscos à governança junto à alta administração, por meio da avaliação prévia pelo Comitê de Governança, Estratégia e Riscos (CGER), que realizou 52 reuniões ordinárias em 2024, analisando 646 relatos encaminhados pelas diretorias, que foram avaliados quanto ao nível de risco e classificados entre: baixo, alto ou crítico. Essas análises compuseram a pauta de discussão que integra as reuniões da Diretoria Colegiada.

Em relação à estratificação dos relatos, considerando-os por tipo e excluindo os classificados na categoria “outros”, os temas mais recorrentes foram “delegação de competência” e “licitações”:

Figura 10 - Dashboard – Avaliação de Riscos CGER (2024)



Para 2025, o objetivo é aprimorar a classificação por criticidade e desmembrar melhor os assuntos que atualmente estão na categoria "outros". Além disso, pretende-se ajustar os critérios para a análise quantitativa, a fim de avaliar a capacidade de execução das empresas contratadas, com base no histórico de penalidades. Isso deve trazer mais segurança nas contratações e, consequentemente, melhorar a qualidade dos serviços prestados.

Quanto aos riscos à integridade, esses são identificados, avaliados e indicados como possíveis eventos que podem afetar a organização, considerando critérios como impacto e probabilidade. Após passarem por análise de relevância e urgência, são elaboradas Notas Técnicas para oferecer respostas aos riscos identificados. Ressalta-se que nem todos os riscos seguem o mesmo processo, alguns exigem respostas imediatas. Nesse ano, foram elaborados estudos técnicos com recomendações de atuação preventiva para que fossem evitados incidentes capazes de causar danos ao patrimônio e ao alcance dos objetivos institucionais e danos à imagem ou à reputação da instituição, além de propostas para aperfeiçoamento de normativos e metodologias:

- Proposta de normativo de prevenção de risco à integridade em situações de nepotismo;
- Proposta de normativo de Plano de Prevenção e Enfrentamento do Assédio e da Discriminação no DNIT;
- Atualização do Plano de Prevenção e Combate à Corrupção.

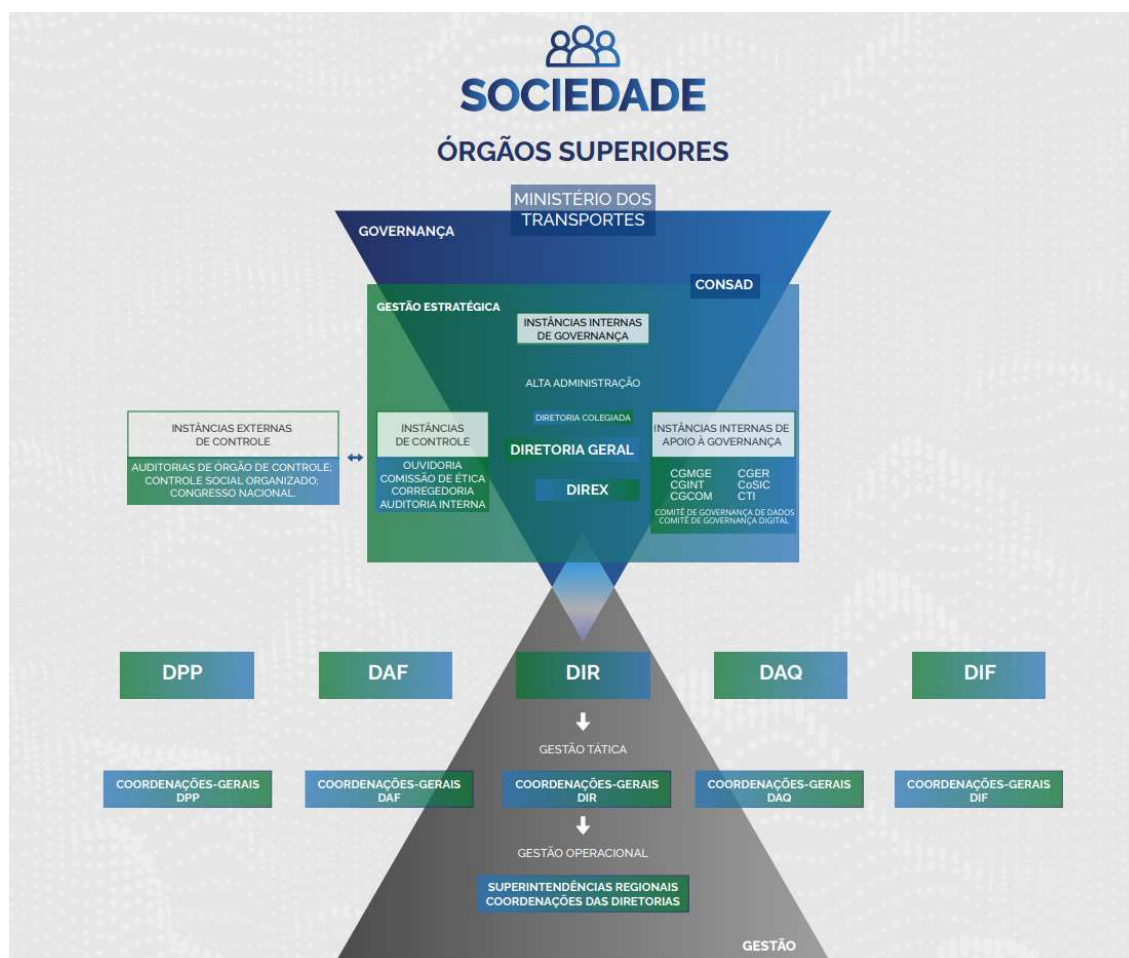
4. Governança, Estratégia e Desempenho

a) Estrutura de Governança

Em consonância com os princípios e as diretrizes estabelecidas no Decreto nº 9.203/2017, que dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, o DNIT tem avançado gradativamente na promoção e implementação de mecanismos, instâncias e práticas de governança. As diretrizes da Autarquia, necessárias ao planejamento organizacional, vêm da função de governança, exercida por instâncias internas e externas. O controle da gestão gera informações para subsidiar o monitoramento praticado pelas instâncias, a fim de saber se as partes interessadas estão sendo atendidas e de decidir quais correções a fazer.

As instâncias que sustentam a estrutura de governança, compostas por um conjunto de agentes, com atribuições e responsabilidades distintas, em diferentes níveis hierárquicos, operam de forma coordenada, formando um sistema de governança representando o conjunto de agentes, órgãos e as relações existentes entre eles. De forma simplificada, e inspirado no modelo do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa - IBGC (2015), o sistema de governança do DNIT está representado na Figura 6, identificando claramente suas diferentes instâncias.

Figura 11 - Sistema de Governança do DNIT



As instâncias externas de governança são autônomas e independentes, têm a responsabilidade de fiscalizar, controlar e regular, desempenhando um papel crucial na promoção da governança das organizações públicas.

As instâncias internas de governança são responsáveis por definir e avaliar a estratégia e as políticas internas, bem como monitorar sua conformidade e seu desempenho, devendo agir nos casos em que desvios forem identificados. São, também, responsáveis por garantir que a estratégia e as políticas formuladas atendam ao interesse público. Ao estabelecer orientações de relacionamento com as partes interessadas, o DNIT pode identificar interesses conflitantes, alinhar expectativas, possibilitar melhor compreensão dos resultados esperados e custos associados, antecipar as ações necessárias à obtenção de apoio e à prevenção de reações negativas.

As instâncias internas de apoio à governança realizam a comunicação entre partes interessadas internas e externas à Autarquia, bem como auditorias internas que avaliam, em suas esferas de atuação, os processos de governança e de gestão de riscos e controles internos, devendo comunicar quaisquer disfunções identificadas à Alta Administração. Cada instância possui atribuições devidamente descritas no Regimento Interno do DNIT (Resolução nº 39/2020 – DNIT):

- Coordenação-Geral de Modernização e Gestão Estratégica – CGMGE: tem na relação de suas competências a responsabilidade em implantar e coordenar rotinas de governança, internas e externas, que melhorem a comunicação e o levantamento das informações das Diretorias e dos órgãos descentralizados.
- Coordenação-Geral de Integridade – CGINT: atua no fortalecimento da integridade na Autarquia, por meio do diagnóstico, da avaliação e do monitoramento de riscos e vulnerabilidades na tomada de decisão, bem como na prevenção de atos de corrupção e de ocorrência de fraudes.
- Coordenação-Geral de Comunicação Social – CGCOM: tem na relação de suas competências a responsabilidade de definir estratégias de comunicação a serem utilizadas para o alcance dos diversos públicos de interesse do DNIT.

As demais unidades que compõem as instâncias internas de apoio à governança são representadas por Comitês:

Comitê de Governança de Dados	Portaria DNIT nº 5543, 11 de novembro de 2024.	Dispõe sobre a criação do Comitê de Governança de Dados do DNIT e seu regimento interno.
Comitê de Governança Digital	Portaria DNIT nº 4572, 19 de setembro de 2024.	Institui o Comitê de Governança Digital do DNIT, com o objetivo de desenvolver e monitorar políticas e diretrizes estratégicas transversais relativas à governança de tecnologia da informação e comunicação e à segurança da informação

Comitê Técnico de Integridade - CTI	Portaria nº 3548, de 18 de julho de 2024.	Institui o Comitê Técnico de Integridade - CTI-DNIT, com o objetivo de promover a cultura da ética, da transparência e do combate à corrupção no âmbito do DNIT.
Comitê de Governança, Estratégia e Riscos – CGER	Portaria nº 3875, de 8 de julho de 2021.	Institui o Comitê de Governança, Estratégia e Riscos, que terá como finalidade assessorar a Diretoria Colegiada na condução da governança do DNIT, dando suporte na tomada de decisões.
Comitê de Segurança da Informação e Comunicação – CoSIC	Portaria nº 982, de 18 de outubro de 2013.	Institui o Comitê de Segurança da Informação e Comunicações - CoSIC do DNIT, vinculado à Diretoria Geral e coordenado pelo Gestor de Segurança da Informação e Comunicações.

As instâncias de controle monitoram a conformidade e o atendimento do interesse público, agindo de forma preventiva e corretiva. São elas:

- Ouvidoria: principal instância de comunicação da sociedade com a Autarquia, possui como competências receber os pedidos de informação, as denúncias e as reclamações; analisar as demandas da sociedade; e utilizar os resultados da análise para subsidiar os gestores no aprimoramento dos serviços prestados.
- Comissão de Ética – Possui caráter consultivo e a função de orientar e aconselhar sobre ética profissional dos servidores no tratamento com as pessoas e com o patrimônio público. Além disso, atua de maneira preventiva e corretiva, ao apurar denúncias e avaliar possíveis desvios éticos dos agentes públicos vinculados ao DNIT.
- Corregedoria – atua na prevenção e apuração de irregularidades praticadas por servidores públicos e entes privados que atuam na Autarquia, mediante instauração e monitoramento de procedimentos corretivos, com o objetivo de preservar o interesse público. Possui caráter preventivo e corretivo, centrada em desencorajar e prevenir a prática de irregularidades administrativas; responsabilizar servidores que cometam ilícitos disciplinares; zelar pela eficiência, eficácia e efetividade das apurações correcionais; e contribuir para o fortalecimento da integridade pública.
- Auditoria Interna – acompanha e avalia as atividades desenvolvidas pelo DNIT, a fim de propor ações preventivas, corretivas e de melhorias nos processos, com vistas a agregar valor à gestão, além de apoiar, permanentemente, os órgãos de controle interno e externo, no exercício de suas missões institucionais. Possui caráter avaliativo, preventivo e corretivo, contribuindo à prática de governança organizacional pública.

b) Planejamento Estratégico

O Planejamento Estratégico Institucional do DNIT (PEI/DNIT) é o principal instrumento de governança no qual estão fixados os alicerces da gestão estratégica da Autarquia. O PEI formaliza e explicita a estratégia de futuro da instituição e tem como objetivo a produção de resultados articulados e crescimento direcionado a longo prazo.

O PEI/DNIT passou por processo de revisão em 2023, resultando na publicação da Portaria nº 5.381/2023, que instituiu o Planejamento para o ciclo de 2023 a 2026. Nele foram definidos os referenciais estratégicos (missão, visão e valores institucionais do DNIT), bem como fixados os objetivos estratégicos e respectivos indicadores para monitoramento e acompanhamento ao longo do ciclo.

O PEI/DNIT 2023-2026 está estruturado em três Eixos, dez Temas e 13 Objetivos Estratégicos, os quais se desdobram em 21 Iniciativas e 49 Indicadores. Cada indicador possui métricas e metas específicas, que permitem o monitoramento sistemático e contínuo.

Figura 12 - Estrutura do PEI/DNIT 2023-2026 (Portaria nº 5.381/2023)



Ainda, visando estimular a cultura do planejamento e do monitoramento contínuo, foi estabelecida nova metodologia para coleta dos dados dos indicadores estratégicos. A periodicidade da coleta passou a ser mensal e foi iniciada a estruturação de uma ferramenta para otimizar as atividades de monitoramento e acompanhamento do planejamento.

Assim, em 2024, a DIREX desenvolveu e implementou o sistema Monitora DNIT – Estratégia, com o objetivo de facilitar a atividades de coleta, análise e publicação dos dados e auxiliar os gestores no monitoramento mensal e acompanhamento do desempenho dos indicadores estratégicos. Além disso, o sistema passou a ser integrado com o Painel BI (*Business Intelligence*) de Indicadores, o qual, ao longo de 2024, foi atualizado e aprimorado, facilitando a consulta aos dados estratégicos coletados, garantindo o monitoramento em tempo real e o acompanhamento dos resultados durante as Reuniões de Alinhamento Estratégico (RAE).

Ainda, visando o aprimoramento contínuo do planejamento estratégico, a DIREX realizou nova rodada de revisão dos indicadores, com foco na análise dos aspectos descritivos e funcionais de suas métricas. Foi aplicada metodologia para categorização dos indicadores entre os três níveis de planejamento: estratégico, tático e operacional, buscando otimizar os trabalhos de acompanhamento por parte da Alta Administração.

Como resultado, após avaliação do monitoramento de 2023 e revisão qualitativa dos 49 indicadores inicialmente previstos na Portaria nº 5.381/2023, quatro foram excluídos e dois substituídos por indicadores com métricas melhoradas. Além disso, novos indicadores foram incorporados ao PEI para monitoramento a partir de 2025.

Por fim, cumpre destacar que foi publicada a Portaria nº 737/2024, do Ministério dos Transportes, que aprovou o Planejamento Estratégico no âmbito do Ministério e suas Entidades Vinculadas para o período de 2024 a 2027. O DNIT, como Autarquia vinculada, foi instado a realizar a revisão parcial de seus referenciais estratégicos, visando alinhamento do PEI/DNIT ao do Ministério.

Assim, a DIREX realizou a 1ª RAE do DNIT de 2024, na qual foram discutidas e analisadas as propostas de revisão dos indicadores estratégicos e modificação do PEI/DNIT, visando a incorporação dos temas prioritários apontados pelo Ministério dos Transportes: Sustentabilidade, Resiliência às Mudanças Climáticas, Dados e Inovação.

Como resultado, ao final do ano, foi aprovada e publicada a nova portaria de instituição do Planejamento Estratégico do DNIT - Portaria nº 6.308, de 31 de dezembro de 2024 -, contendo a revisão dos referenciais estratégicos, o aprimoramento dos dispositivos e a revisão do ciclo, que passa a ser de 2023 a 2027. Apresenta, ainda, o Mapa Estratégico do DNIT revisado e o quadro atualizado do desdobramento dos Objetivos Estratégicos, contendo o rol dos indicadores estratégicos revisados e as respectivas metas para monitoramento a partir de 2025.

c) **Mapa Estratégico**

O Mapa Estratégico apresenta de forma esquemática os referenciais estratégicos do PEI/DNIT e estrutura-se em três Eixos fundamentais, que orientam o planejamento estratégico e organizam os conteúdos e as áreas de atuação: (1) Resultados para a sociedade, (2) Integração e (3) Governança. Cada Eixo se desdobra em Temas, que, por sua vez, se desdobram nos Objetivos Estratégicos.

O Mapa Estratégico vigente em 2024 encontra-se publicado na Portaria nº 5.381/2023.

Figura 13 - Mapa Estratégico DNIT 2023-2026



Objetivos Estratégicos

Os objetivos estratégicos representam os fins a serem perseguidos pela Autarquia, visando o cumprimento de sua missão e o alcance de sua visão de futuro. Traduzem os desafios a serem enfrentados no quadriênio e estão organizados em Eixos e Temas e se desdobram em Iniciativas e Indicadores Estratégicos de desempenho, que permitem, de forma objetiva, a mensuração do resultado planejado.

Em 2024, esteve em vigor a Portaria nº 5.381/2023, que, em seu Anexo II, detalhou o desdobramento do PEI/DNIT para o período, contendo 13 Objetivos Estratégicos, conforme apresentados na Tabela 17 a seguir.

Tabela 17- Objetivos Estratégicos DNIT

Eixo	Tema	Objetivo Estratégico (OE)
Resultados para a sociedade	Satisfação do usuário	Elevar o nível de serviço das vias de transporte e planejar a ampliação da malha viária
	Segurança	Contribuir para a segurança dos usuários
	Qualidade	Assegurar a manutenção das vias de transporte
Integração	Planejamento	Aprimorar o planejamento integrado
		Contribuir com a qualidade nos estudos, projetos, serviços e obras

Eixo	Tema	Objetivo Estratégico (OE)
	Gestão	Implementar a sustentabilidade econômico socioambiental
		Aprimorar a gestão patrimonial
	Informação e Comunicação	Fortalecer o relacionamento institucional
		Assegurar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações, visando à transparência
Governança	Estratégia, Riscos e Controle	Aperfeiçoar a governança, a integridade, a gestão estratégica e de riscos
	Contratações	Assegurar a efetividade das contratações e fiscalizações
	Pessoas	Valorizar as pessoas e desenvolver as competências com foco no desempenho institucional
	Infraestrutura tecnológica	Promover a eficiência e a qualidade da gestão de tecnologia e segurança da informação e comunicação

Conforme Portaria nº 5.381/2023, cada Objetivo Estratégico se desdobra em Iniciativas e Indicadores, os quais traçam as métricas quantitativas e qualitativas que permitem o acompanhamento sistemático e contínuo do desempenho no ano. Abaixo, na Tabela 18, Tabela 19, Tabela 20, apresenta-se o desdobramento dos Objetivos Estratégicos, nos termos da Portaria nº 5.381/2023 que esteve em vigor ao longo da gestão.

Ressalta-se que, ao final de 2024, nova portaria de instituição do Planejamento Estratégico do DNIT foi aprovada. A Portaria nº 6.308/2024 trouxe algumas inovações e alterações nos Objetivos Estratégicos do DNIT e respectivo desdobramento:

- Nova redação dada ao Objetivo Estratégico “Contribuir com a qualidade dos estudos, projetos, serviços e obras”; que passou a ser: “Contribuir com a qualidade técnica dos estudos, projetos, serviços e obras”.
- Substituição do Objetivo Estratégico “Implementar a sustentabilidade econômico socioambiental” por “Desenvolver uma estrutura administrativa e uma infraestrutura de transportes sustentável e resiliente às mudanças climáticas.”
- Ajuste no Objetivo Estratégico “Aperfeiçoar a governança, a integridade, a gestão estratégica e de riscos”, que passou para: “Aperfeiçoar a governança institucional e de dados, a integridade, a gestão estratégica e de riscos. ”
- Exclusão das Iniciativas como desdobramento direto dos objetivos estratégicos.

Observa-se que essas alterações serão válidas para o monitoramento da estratégia dos anos 2025 a 2027. No que se refere ao monitoramento de 2024, a estrutura do Planejamento Estratégico e de seus objetivos deve-se guiar pela Portaria nº 5.381/2023, a qual vigorou no período.

Tabela 18 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Resultados para a Sociedade

Objetivo Estratégico	Iniciativa	Indicador	Tipo
1 - Elevar o nível de serviço das vias de transporte e planejar a ampliação da malha viária	1. Adequação e ampliação da malha viária	Evolução da malha rodoviária em intervenções de pavimentação, adequação e duplicação.	Estratégico
	2. Melhoramento em hidrovias e portos organizados	Percentual da malha hidroviária com cobertura contratual de Dragagem de Manutenção (PADMA).	Estratégico
2 - Contribuir para a segurança dos usuários	3. Solução de Conflitos Ferroviários PROSEFER: Execução de Estudos e Empreendimentos	Índice de Conflitos Ferroviários Solucionados - ICFS/DNIT.	Estratégico
	4. Execução dos programas ligados à sinalização e segurança viária	Percentual da malha rodoviária coberta por contrato de sinalização e segurança viária.	Estratégico
		Percentual da malha hidroviária com cobertura contratual para implantação/manutenção de sinalização de hidrovias (PROSINAQUA).	Estratégico
		Quantidade de áreas de escape implantadas.	Tático
	5. Execução do Plano Nacional de Controle de Velocidade	Índice de Controle de Velocidade.	Estratégico
3 - Assegurar a manutenção das vias de transporte	6. Melhoria dos requisitos técnicos e da qualidade percebida da infraestrutura	Percentual da malha rodoviária coberta por contrato de manutenção.	Estratégico
		Redução do percentual do Índice de Condição da Malha - ICM classificado como Ruim e Péssimo (nacional consolidado).	Tático
		Quantidade de novas OAEs cobertas com contratos do PROARTE (Manutenção e Reabilitação).	Estratégico
	7. Execução do Plano Nacional de Pesagem	Índice de Controle de Peso.	Estratégico
	8. Operação e manutenção hidroviária	Percentual da malha hidroviária com Plano de Monitoramento Hidroviário implantados (PMH).	Estratégico
		Índice de Disponibilidade de Eclusas (PROECLUSAS).	Estratégico
		Índice de Disponibilidade de Instalações Portuárias (PROIP).	Estratégico

Tabela 19 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Integração

Objetivo Estratégico	Iniciativa	Indicador	Tipo
4. Aprimorar o planejamento integrado	9. Desenvolvimento do processo de planejamento integrado	Elaboração da 1ª e da 2ª etapa do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária - PNMR.	Estratégico
		Elaboração da 1ª e da 2ª etapa da Proposta da Lei Orçamentária (DNIT) relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística.	Estratégico
		Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade (ICS).	Estratégico
		Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação.	Tático
		Percentual de acordos em audiências de conciliação de desapropriação/reassentamento.	Tático
	10. Aprimoramento da gestão ambiental e transformação digital dos Processos de Gerenciamento dos Estudos e Gestão Ambientais	Percentual de empreendimentos (com Ordem de Serviço emitida para estudos ambientais) com informações cadastradas no respectivo sistema (Ecosistema).	Operacional
		Percentual de empreendimentos (com Ordem de Serviço emitida para gestão ambiental) com informações cadastradas no respectivo sistema (Ecosistema).	Operacional
5. Contribuir com a qualidade nos estudos, projetos, serviços e obras	11. Elaboração e análise de estudos e projetos	Quantidade de termos de aceitação de EVTEA.	Estratégico
		Índice de Desenvolvimento de Projetos - IDP.	Operacional
		Publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT.	Operacional
6. Implementar a sustentabilidade econômico socioambiental	12. Implantação do Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração do DNIT (IASA/DNIT)	Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração do DNIT - IASA/DNIT.	Estratégico
7. Aprimorar a gestão patrimonial	13. Destinação do passivo ferroviário	Quantidade de destinação de bens ferroviários (termos firmados).	Estratégico
8. Fortalecer o relacionamento institucional	14. Fortalecimento da articulação institucional com o setor público, privado e a sociedade	Quantidade de publicações no site.	Operacional
		Quantidade de publicações nas redes sociais.	Operacional
		Percentual de determinações do TCU respondidas	Tático
		Índice de envio de respostas das Recomendações da CGU.	Operacional
		Índice de Fortalecimento Técnico-Institucional - IFTI.	Estratégico

Objetivo Estratégico	Iniciativa	Indicador	Tipo
9. Assegurar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações, visando à transparência	15. Promoção da transparência com a sociedade	Percentual de atendimento da transparência ativa.	Estratégico
		Satisfação média dos usuários do Fala.BR.	Tático

Tabela 20 - Desdobramento do Eixo Estratégico – Governança

Objetivo Estratégico	Iniciativa	Indicador	Tipo
10. Aperfeiçoar a governança, a integridade, a gestão estratégica e de riscos	16. Avaliação dos resultados organizacionais e implementação de controles	Percentual de implementação de projetos de governança.	Estratégico
		Índice de Cumprimento das Recomendações Internas.	Tático
		Índice de instauração de procedimentos correccionais e celebração de termos de ajustamento de conduta sem a incidência da prescrição.	Operacional
		Tempo médio de investigação.	Operacional
		Implementação das ações "Caminhos da Integridade".	Tático
		Quantidade de Notas Técnicas de análise de riscos e quebras de integridade.	Tático
	17. Aprimoramento da gestão orçamentária e financeira	Índice de execução financeira disponível.	Estratégico
11. Assegurar a efetividade das contratações e fiscalizações	18. Execução do Plano Nacional de Logística	Percentual de execução do PNLog.	Estratégico
	19. Implementação da governança de contratações	Percentual de licitações concluídas com sucesso (Sede).	Estratégico
12. Valorizar as pessoas e desenvolver as competências com foco no desempenho institucional	20. Implementação da governança de pessoas	Percentual de servidores capacitados em competências previstas no PDP.	Operacional
		Percentual do Programa de Desenvolvimento de Lideranças concluído.	Estratégico
13. Promover a eficiência e a qualidade da gestão de tecnologia e segurança da informação e comunicação	21. Implementação da governança de TIC	Taxa de implementação do PDTIC.	Estratégico

Assim, em 2024, foram monitorados 45 indicadores, sendo 26 estratégicos, 9 táticos e 10 operacionais. O rol dos indicadores, respectivas metas e unidades responsáveis podem ser visualizados na Tabela 21.

Tabela 21 - Indicadores Estratégicos 2024.

Diretoria	Responsável	Indicadores Estratégicos (Portaria nº 5.381/2023)	Meta 2024
DG	OUVIDORIA	Percentual de atendimento da transparência ativa.	100%
DIREX	CGMGE	Percentual de implementação de projetos de governança.	100%
DIREX	CGCL	Percentual de licitações concluídas com sucesso (Sede).	60%
DIR	CGCONT	Evolução da malha rodoviária em intervenções de pavimentação, adequação e duplicação.	200 Km
DIR	CGPERT	Percentual da malha rodoviária coberta por contrato de sinalização e segurança viária.	60%
DIR	CGPERT	Índice de Controle de Velocidade.	85%
DIR	CGMRR	Percentual da malha rodoviária coberta por contrato de manutenção.	90%
DIR	CGMRR	Quantidade de novas OAEs cobertas com contratos do PROARTE (Manutenção e Reabilitação).	400 und
DIR	CGPERT	Índice de Controle de Peso.	70%
DPP	CGPLAN	Elaboração da 1ª e da 2ª etapa do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária - PNMR.	2 etapas
DPP	CGPLAN	Elaboração da 1ª e da 2ª etapa da Proposta da Lei Orçamentária (DNIT) relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística.	2 etapas
DPP	CGPLAN	Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade (ICS).	75%
DPP	CGPLAN	Quantidade de termos de aceitação de EVTEA.	10 und.
DPP	CGIPT-IPR	Índice de Fortalecimento Técnico-Institucional - IFTI.	100%
DAQ	CGOB	Percentual da malha hidroviária com cobertura contratual de Dragagem de Manutenção (PADMA).	10,00%
DAQ	CGOP	Percentual da malha hidroviária com cobertura contratual para implantação/manutenção de sinalização de hidrovias (PROSINAQUA).	10%
DAQ	CGOB	Percentual da malha hidroviária com Plano de Monitoramento Hidroviário implantados (PMH).	20%
DAQ	CGOP	Índice de Disponibilidade de Eclusas (PROECLUSAS).	85%
DAQ	CGOP	Índice de Disponibilidade de Instalações Portuárias (PROIP).	80%
DIF	CGOFER	Índice de Conflitos Ferroviários Solucionados - ICFS/DNIT.	45%
DIF	CGPF	Quantidade de destinação de bens ferroviários (termos firmados).	15 und.
DAF	SetSUST	Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração do DNIT - IASA/DNIT.	45%
DAF	CGOF	Índice de execução financeira disponível.	55%
DAF	CGLOG	Percentual de execução do PNLog.	70%
DAF	CGGP	Percentual de Líderes Capacitados pelo Programa de Desenvolvimento de Lideranças.	35%
DAF	CGTI	Taxa de implementação do PDTIC.	60%

d) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas

Tabela 22 - Quadro de iniciativas por Diretoria

Área responsável	Iniciativa
DIR	Melhoria dos requisitos técnicos e da qualidade percebida da infraestrutura
	Adequação e ampliação da malha viária
	Execução dos programas ligados à sinalização e segurança viária
	Execução do Plano Nacional de Controle de Velocidade
	Execução do Plano Nacional de Pesagem
DIF	Solução de Conflitos Ferroviários PROSEFER: Execução de Estudos e Empreendimentos
	Destinação de Patrimônio Ferroviário
DAQ	Melhoramento em hidrovias e portos organizados
	Operação e manutenção hidroviária
	Execução dos programas ligados à sinalização e segurança viária
DPP	Desenvolvimento do processo de planejamento integrado
	Aprimoramento da gestão ambiental e transformação digital dos Processos de Gerenciamento dos Estudos e Gestão Ambientais
	Elaboração e análise de estudos e projetos
	Fortalecimento da articulação institucional com o setor público, privado e a sociedade

I) Melhoria dos requisitos técnicos e da qualidade percebida da infraestrutura

Ao longo de 2024, o DNIT investiu mais de R\$ 10,5 bilhões para aprimorar a qualidade da malha rodoviária, realizando obras por todo o país. Com um aumento significativo no Índice de Condição da Manutenção (ICM), de 66,8% em 2023 para 74,9% em 2024, a autarquia encerrou o ano com resultados extremamente positivos.

Atualmente, a instituição responde por uma malha federal rodoviária de 60,3 mil quilômetros, cuja manutenção é uma de suas atividades estratégicas, consumindo grande parte de seu orçamento. Em manutenção e restauração, 96% da malha estava coberta por 533 contratos ativos de manutenção, superando a meta estipulada de 90%.

Após uma série de estudos abarcados pelo Programa de Melhoramento de Rodovias Não Pavimentadas (PMNP), passou a vigorar a Resolução nº 8/2023, que estabeleceu a rotina de procedimentos relativos à elaboração do Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO) e à execução, medição, fiscalização, prorrogação e adequação desse tipo de contrato. Essa resolução ultrapassou o conceito de mera atualização, aprimorando e oferecendo novos serviços, tais como o PMNP.

Resultados

Em 2024, foram estabelecidos 34 lotes do PMNP, totalizando 3.314 quilômetros, a serem licitados nos anos subsequentes à medida que os estudos e planos de trabalho forem desenvolvidos. No âmbito do PATO, aproximadamente 56 mil quilômetros de pistas receberam melhorias, totalizando cerca de R\$ 8,76 bilhões em investimentos.

Uma importante iniciativa foi a publicação da Resolução nº 10/2023, que estabelece procedimentos na elaboração de soluções e com a contratação para execução das obras e serviços de manutenção rodoviária do DNIT, decorrente do Programa Revitaliza - BR, implantação de faixas

adicionais e acostamentos, assim como regulamenta intervenções que fazem parte do escopo de serviços de manutenção rodoviária e eliminação de ponto crítico.

Esse programa foi idealizado diante da necessidade de avaliação e busca de uma gama maior de soluções amparadas por estudos técnicos e normativos. Tem como finalidade aumentar a qualidade e durabilidade dos serviços de manutenção da malha rodoviária, integrando os serviços de manutenção do pavimento e conservação da faixa de domínio e contemplando a execução de vários outros serviços.

Desafios futuros e riscos

Em 2024, foram estabelecidos 139 lotes do programa Revitaliza-BR, totalizando 14.014,07 quilômetros de malha rodoviária. O principal desafio reside na licitação desses lotes, à medida que os estudos e planos de trabalho forem desenvolvidos.

II) Adequação e ampliação da malha viária

A iniciativa engloba projetos que representam avanços significativos para a infraestrutura rodoviária nacional, gerando impactos positivos na mobilidade e no desenvolvimento econômico. Engloba ações de construção rodoviária: implantação, pavimentação, adequação, duplicação e restauração de rodovias, além da construção de OAE.

Resultados

Em 2024, foram executados 362,99 quilômetros de obras rodoviárias, subdivididos em 124,76 quilômetros de implantação, 139,05 quilômetros de adequação de capacidade e 99,18 quilômetros de duplicação com restauração. Os resultados contextualizados por região do Brasil estão apresentados a seguir:

Tabela 23 - Resultados Físicos por Região

Região	Implantação	Adequação	Duplicação/ Restauração
Centro-Oeste	17,12	-	-
Nordeste	55,50	97,28	44,19
Norte	46,53	9,20	10,40
Sudeste	4,91	1,07	-
Sul	0,7	31,50	44,59
Total	124,76	139,05	99,18

Entre as obras de grande vulto entregues em 2024, destacam-se o Complexo Viário Sinos-Scharlau, na BR-280/RS, realizado em meio à emergência climática no Rio Grande do Sul, e a entrega de 72,7 quilômetros de adequação da BR-116/BA. Esses projetos representam avanços significativos para a infraestrutura rodoviária nacional, gerando impactos positivos na mobilidade e no desenvolvimento econômico.

Figura 14 - Complexo Viário Sinos-Scharlau, na BR-280/RS – Fonte: SRE/RS



No que se refere à construção de pontes de grande vulto, foram concluídas a construção da ponte sobre o Rio Araguaia na BR-153/TO, em Xambioá, e a construção da Ponte de Luís Alves, sobre o Rio Araguaia, na BR-080/GO.

Figura 15 - Ponte sobre o Rio Araguaia



Desafios futuros e riscos

O tempo necessário para execução das obras pode sofrer intercorrências que influenciam diretamente no cronograma, tais como: condições climáticas, disponibilidade de insumos e materiais, processos de desapropriação e reassentamento, questões ambientais, jurídicas, administrativas e relacionadas à mão de obra.

Os impactos das mudanças climáticas evidenciaram a necessidade de grandes esforços e recursos para a reconstrução de áreas atingidas. Assim, por meio do aprimoramento contínuo do seu sistema de gestão, o DNIT busca, de forma permanente, antecipar as interferências e solucioná-las, antes que impactem diretamente o ritmo dos contratos.

III) **Execução dos programas ligados à sinalização e segurança viária**

A modelagem da 2ª Etapa do Programa BR-LEGAL 2 tem como escopo a contratação de empresa para adequação/atualização do projeto executivo de engenharia e execução dos serviços técnicos de aplicação e manutenção de dispositivos de segurança e de sinalização rodoviária.

A segurança das intervenções é uma inovação dessa nova etapa do Programa, de forma que toda sinalização de obras, verticais e horizontais, estarão de acordo com o Manual do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Os dispositivos de segurança seguem o conceito da “Rodovia que Perdoa”, Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e dos controles de qualidade.

Resultados:

Em 2024 foram licitados 47 lotes em 12 estados, que no total adicionam 19,03 mil quilômetros de malha rodoviária coberta pelo programa. Além disso, foi publicado o Pregão Eletrônico nº 90486/2024, ainda em andamento, com mais 2,3 mil quilômetros distribuídos nos estados do Acre, Bahia, Minas Gerais e Roraima. A tabela a seguir resume a atual cobertura do programa:

Tabela 24 - Panorama de contratação do BR-LEGAL 2

Situação	UF	Lotes	Extensão (Km)	Total (Km)
CONTRATADO	AM	2	791	14.822
	BA	1	400	
	CE	5	2.143	
	DF/GO	1	441	
	GO/DF	3	1.119	
	MS	4	1.981	
	MT	7	2.964	
	PI	3	964	
	RJ	1	294	
	RN	3	1.444	
	RO	4	1.960	
	SE	1	321	
Pregão 475/2023 (homologado)	AL	2	825	11.046
	BA	9	3.542	
	MA	7	3.372	
	PB	3	1.279	
	PE	5	2.028	
	AP	1	467	7.988

Situação	UF	Lotes	Extensão (Km)	Total (Km)
Pregão 614/2023 (homologado)	BA	1	257	
	GO/DF	1	188	
	MG	7	3.006	
	PI	3	996	
	PR	4	1.399	
	RR	1	588	
	SC	3	612	
	TO	1	475	
Pregão 90486/2024 (publicado)	AC	2	1.178	2.297
	BA	1	167	
	MG	1	375	
	RR	1	577	

Além das ações do programa BR-Legal, foram iniciadas licitações para contratações que não estavam previstas inicialmente para o exercício de 2024, a exemplo da sinalização para reestruturação das rodovias do Rio Grande do Sul que foram atingidas pelas enchentes, e a manutenção da malha que estava concedida e retornou à administração do DNIT no estado da Bahia. As contratações serão realizadas por meio de PATO exclusivo para sinalização:

Tabela 25 - Panorama de contratação de PATO

Situação	UF	Lotes	Extensão (Km)	Total (Km)
PATO - em elaboração	RS	6	3.733	4.409
PATO - em elaboração	BA	3	676	

IV) Execução do Plano Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV)

Tem por objetivo reduzir o número e a severidade dos sinistros de trânsito. O PNCV contempla a implantação de equipamentos eletrônicos medidores de velocidade, além de detectores de avanço semaforizado e parada sobre a faixa de travessia de pedestres, por meio dos quais é feito o monitoramento das faixas de tráfego das rodovias federais sob circunscrição do DNIT. É regulado pela Instrução Normativa nº 43/2021, que dispõe sobre requisitos técnicos que dão suporte ao controle de velocidade na malha rodoviária.

Resultados:

Em dezembro de 2024, havia 2.375 faixas operacionais, representando 1.150 equipamentos em operação.

Além disso, havia 24 faixas relacionadas ao Edital nº 168/16, que se encontra em fase de estudo técnico para instalação, e 280 faixas relacionadas ao Edital nº 519/23, também em fase de estudo técnico para instalação.

Tabela 26 - PNCV – Faixas Operacionais Edital 168/16

UF	Total Faixas operacionais (operando + paralisadas)	Total Faixas operacionais + em instalação
AC	2	2
AL	-	-
AM	-	-
AP	-	-
BA	-	-
CE	118	118
DF	55	65
ES	-	-
GO	173	212
MA	77	77
MG	155	161
MS	-	-
MT	-	-
PA	-	-
PB	-	-
PE	211	211
PI	106	106
PR	-	-
RJ	-	-
RN	-	-
RO	98	98
RR	-	-
RS	-	-
SC	271	271
SE	-	-
SP	-	-
TO	-	-
Total Geral	1.266	1.321

Tabela 27 - PNCV – Faixas Operacionais Edital 519/23

UF	Total Faixas operacionais (operando + paralisadas)	Total Faixas operacionais + em instalação
AC	-	-
AL	89	109
AM	12	12
AP	12	12
BA	262	320
CE	-	-
DF	-	-
ES	65	85
GO	-	-
MA	-	-

UF	Total Faixas operacionais (operando + paralisadas)	Total Faixas operacionais + em instalação
MG	12	175
MS	66	66
MT	20	83
PA	8	109
PB	44	90
PE	-	-
PI	-	-
PR	230	300
RJ	6	14
RN	105	133
RO	-	-
RR	12	12
RS	108	137
SC	-	-
SE	54	54
SP	0	40
TO	4	52
Total Geral	1.109	1.803

Nos demais pontos em instalação, o DNIT atua nos estudos de criticidade, conforme IN nº 43/2021.

Desafios Futuros e Riscos

Destaca-se o gerenciamento junto às Superintendências Regionais e operadoras para o cumprimento do cronograma físico-financeiro do Edital nº 519/2023, em função do encerramento das prorrogações de contratos atuais, entre maio e novembro de 2024. Os contratos dos estados do Acre, Rondônia, Goiás, Pernambuco, Santa Catarina, Minas Gerais e no Distrito Federal foram prorrogados, enquanto no Ceará, no Maranhão e no Piauí houve dispensa de licitação. Assim, o principal desafio será a transição do encerramento desses contratos e a assinatura dos novos instrumentos, uma vez que se encontra em paralelo o processo licitatório para sua substituição.

V) Execução do Plano Nacional de Pesagem (PNP)

No âmbito do PNP, a concepção da meta compõe-se, atualmente, pela fiscalização do excesso de peso por meio de dois modelos: os Postos Integrados Automatizados de Fiscalização – PIAF e os Postos de Pesagem Mistos – PPM.

O modelo do PIAF corresponde a um posto de pesagem fixo, com recurso de pré-seleção automática, por meio da Estação de Controle em Pista - ECP e amplo pátio de estacionamento. A ECP realiza a pré-seleção automática em alta velocidade por meio de sensores instalados nas faixas de rolamento da rodovia (*High Speed Weight in Motion - HS-WIM*), capaz de aferir o peso de 100%

do fluxo e pré-selecionar os veículos com indicativo de sobrepeso, os quais serão destinados a adentrar no posto.

O pátio de estacionamento é utilizado para pesagem de fiscalização, por meio da balança de precisão em baixa velocidade, e realização das medidas administrativas, tais como as voltadas à regularização do excesso de carga, ou seja, além de viabilizar a autuação do sobrepeso, também oferece condições adequadas para a sua correção.

Entre os dois modelos, o PIAF é o de maior investimento e com requisitos de viabilidade mais rigorosos. Por possuir um pátio de estacionamento amplo, demanda processos de desapropriação e maior complexidade de regularização ambiental para o início das obras, fatores que impactam consideravelmente no tempo de implantação do modelo.

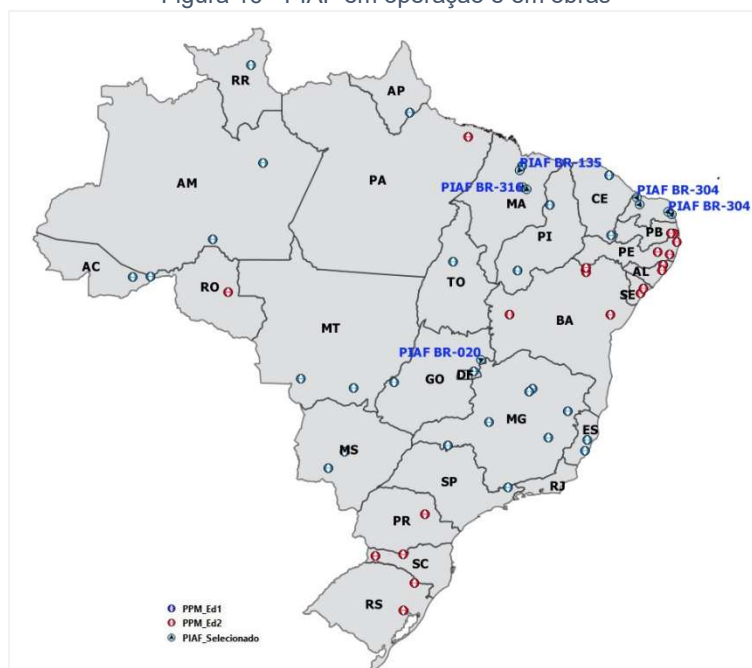
Já os PPM foram concebidos como um modelo híbrido (ECP + UMO), uma combinação da ECP do PIAF com a Unidade Móvel Operacional (UMO), dotada de sistema de pesagem portátil estático ou dinâmico, nos locais prioritários de fiscalização, os quais também contam com um pátio reduzido, implantado nos limites da faixa de domínio, o que reduz os custos e prazos de implementação. Também foram incluídas UMO adicionais no PPM com o objetivo de atuar nos fluxos secundários, a fim de complementar a fiscalização dos locais prioritários.

Resultados

Atualmente, há 5 PIAF em operação, 3 dos quais no estado do Maranhão (1 na BR-135 e 2 na BR-316), e 2 no estado do Rio Grande do Norte (1 na BR-101 e 1 na BR-304).

Além disso, há 3 PIAF em fase de obras: 2 na BR-304/RN e 1 na BR-020/GO. Ainda, há a previsão de início de obras de 1 PIAF na BR-476/PR, totalizando 9 PIAF implantados em operação.

Figura 16 - PIAF em operação e em obras



Fonte: Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR

Em relação aos PPM, destaca-se que os contratos foram assinados para implantação de 43 PPM (ECP + Pátio + UMO), além de 31 UMO adicionais, que, somados aos PIAF em operação, totalizam 79 pontos de fiscalização, contemplados em dois Editais: nº 175/2024 e nº 196/2024.

Tabela 28 - PNP – Situação dos PPM

Postos de Pesagem Misto (PPM)				
Edital	Lote	UF	Total de ECP	Total de UMO
1º EDITAL 2024	1	ES	2	2
		RJ	0	1
		SP	1	1
	2	MG	6	8
	3	GO	2	3
	4	MS	2	3
	5	MT	2	3
	6	AC	2	4
		AM	2	2
		AP	1	1
		RR	1	2
	7	TO	1	3
		MA	1	2
	8	CE	2	3
	9	PI	2	4
2º EDITAL 2024	1	BA	3	4
		SE	1	2
		AL	1	1
	2	PB	1	3
		PE	3	6
		RN	0	2
	3	PA	1	3
	4	RO	1	3
	5	PR	1	2
		SC	2	3
	6	RS	2	3
Total			43	74

O Edital nº 359/2024, referente à contratação dos Centros de Controle Operacionais (CCO) tornou possível a operação dos pontos de fiscalização de excesso de peso e dimensões. São locais dotados de todos os recursos necessários para viabilizar a atuação remota do Agente de Trânsito (AT), conforme preconiza a Resolução CONTRAN nº 909/2022, normativo que consolida as normas de fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento, nos termos do § 2º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A atuação do AT é indispensável para a fiscalização de peso e, por meio da atuação de forma remota, é possível o acompanhamento de operações diferentes concomitantemente. Toda a solução tecnológica da operação remota foi concebida para que qualquer estação de trabalho de qualquer CCO possa se conectar com qualquer ponto de operação na malha, seja relacionado a uma fiscalização de peso, seja ao acionamento de uma Área de Escape. Dessa forma, espera-se reduzir as interrupções nas operações, além de aumentar a presença da

fiscalização do DNIT na malha sob sua jurisdição, já que eventuais ausências de AT poderão ser cobertas com o acionamento de CCO e servidores públicos de outras Regionais.

Serão implementados 24 CCO, em duas etapas de mobilização, contemplando quase todas as unidades da federação:

Figura 17 - Localização dos CCO



Fonte: Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR

Foram desenvolvidos 3 modelos de CCO: o modelo local, com estrutura mínima para atuação dos agentes e da equipe de colaboradores contratada para apoio à operação do CCO; o modelo regional, em que essa equipe de colaboradores é ampliada; e o modelo Sede, com estrutura mais completa e adequada para o monitoramento simultâneo de várias operações, uma equipe de apoio ainda maior, área de supervisão e sala de crise.

Figura 18 - Detalhamento CCO

Local do CCO	Região	Modelo CCO	Etapas
SR ES	SE	Regional	1
SR SP	SE	Local	
UL/Caratinga/MG	SE	Local	
UL/Patos de Minas/MG	SE	Local	
Sede (Brasília)	CO	Sede	
SR GO	CO	Local	
SR MS	CO	Local	
SR MT	CO	Local	
SR AM	N	Local	
SR MA	NE	Local	
SR CE	NE	Local	
SR PI	NE	Local	
UL/Feira de Santana/BA – BR324	NE	Regional	2
SR SE	NE	Local	
SR PB	NE	Local	
UL/Campina Grande/PB	NE	Local	
SR PE	NE	Local	
SR RN	NE	Local	
SR PA	N	Regional	
SR RO	N	Local	
UL/Pimenta Bueno/RO	N	Local	
UL/Ponta Grossa/PR	S	Local	
SR SC	S	Local	
UL/ São Leopoldo/RS	S	Local	

Desafios Futuros e Riscos

Um dos principais desafios envolve a conclusão das obras e o início da operação dos PIAF em etapa de obras. Além disso, a gestão das obras das ECP e das áreas de apoio às medidas administrativas dos PPM também é fundamental. Outro ponto importante é a administração dos prazos estabelecidos nos editais para evitar atrasos na implementação dessas infraestruturas, o que, por sua vez, permitirá uma maior abrangência na fiscalização. Ainda, é essencial o gerenciamento das atividades do contrato do CCO juntamente com as empresas dos PIAF e do PPM, de modo que o monitoramento das operações de fiscalização ocorra sem quaisquer intercorrências.

• **Execução das Áreas de Escape**

Foram avaliados mais de 200 pontos sugeridos pelas Superintendências Regionais do DNIT nos estados, com base na teoria do fenômeno de *fade*, que se propõe a prever em que ponto de um trecho um veículo irá experimentar um superaquecimento do seu sistema de frenagem com consequente perda da capacidade de frear, tornando inexecutável a realização de curvas horizontais.

Resultados

Desses mais de 200 pontos, 81 apresentaram a possibilidade de *fade* e então passaram para análise de viabilidade de implantação, considerando características geométricas, geológicas e das áreas lindeiras. Dos 81 pontos, 6 foram eleitos como prioridade:

Tabela 29 – Tabela pontos prioritários possibilidade de fade

ESTADO	BR	KM
Goiás	020	62,55
Bahia	242	682,65
Minas Gerais	267	199,50
Minas Gerais	367	446,0
Santa Catarina	282	67,20
Alagoas	104	8,00

Como a execução e operação de uma área de escape é um projeto inovador para a Autarquia, decidiu-se por se executar uma única área de escape na forma de projeto-piloto, a do estado de Goiás, pela proximidade com a sede, em Brasília-DF. A licitação dessa área de escape piloto já se encontra em fase avançada de trâmites processuais. Paralelamente, a equipe técnica elabora o projeto da área de escape localizada em Alagoas.

Desafios Futuros e Riscos

A operação da área de escape necessita de cuidadosa avaliação quanto ao modelo de gestão correto para viabilizar atendimento aos usuários. Dessa forma, buscaram-se parcerias com outros órgãos, como a PRF, ao mesmo tempo em que é avaliada a possibilidade de inserção desses serviços nos contratos de supervisão ou de manutenção.

- **Contratação do Programa de Manutenção e Reabilitação de Obras de Arte Especiais (OAE)**

O PROARTE contempla as obras de reabilitação estrutural e funcional, bem como os serviços de manutenção preventiva e corretiva, de estruturas constantes na malha rodoviária federal. A manutenção consiste no conjunto de atividades necessárias para o cumprimento da vida útil da estrutura (recuperação, limpeza, substituição de elementos, dentre outras), não havendo, portanto, alterações estruturais ou funcionais na OAE. A reabilitação consiste no conjunto de atividades necessárias para a adequação da estrutura às necessidades atuais, sejam elas funcionais (largura, número de faixas, gabarito etc) ou estruturais (necessidade de reforço, inclusão de novos elementos etc).

Resultados

Em 2024, foram elaborados 49 planos de trabalho de manutenção de OAE que, de posse das Superintendências Regionais, totalizam 1.844 OAE:

Tabela 30 - Resultado do PROARTE Manutenção em 2024

Resultado Manutenção 2024			
Situação	UF	Unidade Local	nº de OAE
Encaminhados à Superintendência	AP	UL - Macapá	48
	BA	UL - Barreiras	52
	BA	UL - Euclides da Cunha	68
	BA	UL - Feira de Santana 2	40
	MA	UL - Barão de Grajaú	19
	MA	UL - Pedrinhas	77
	MG	UL - Contagem (Passarelas)	7
	MG	UL - Oliveira	40
	MT	UL - Cáceres	41
	MT	UL - Campo Novo dos Parecis	8
	MT	UL - Cuiabá	32
	MT	UL - Sorriso	8
	PA	UL - Itaituba 2	6
	PB	CONT - João Pessoa	10
	PI	UL - Piri-piri 2	27
	RJ	UL - Campo dos Goytacazes	30
	RS	UL - Santa Maria	70
	SE	CONT - Sergipe	20
	Total		603
	GO/DF	UL - Brasília	8
Em Licitação	AL	UL - Maceió 2	119
	AL	UL - Santana do Ipanema 2	56
	MA	UL - Caxias	39
	MG	UL - Contagem (Viaduto 454,55 sobre ferrovia)	1
	MG	UL - Prata 2	1
	RS	UL - Cruz Alta	53
	RS	UL - Passo Fundo	43
	RS	UL - Pelotas	28
	RS	UL - Uruguaiana	67
	RS	UL - Vacaria	24
	Total		439
	BA	UL - Vitória da Conquista	44
	ES	UL - Vitória	63
Contratados	MG	UL - Caratinga	27
	MG	UL - Caxambu/Pouso Alegre	22
	MG	UL - Governador Valadares	38
	MG	UL - Montes Claros	24
	MG	UL - Patos de Minas	28
	MG	UL - Prata	6
	MG	UL - Teófilo Otoni	51
	MG	UL - Uberlândia	29
	PA	UL - Altamira	36

Resultado Manutenção 2024			
Situação	UF	Unidade Local	nº de OAE
	PA	UL - Itaituba	10
	PE	UL - Arcoverde	68
	RN	UL - Currais Novos	52
	RN	UL - Macaíba	88
	RN	UL - Mossoró	55
	SE	UL - Aracaju	87
	GO/DF	UL - Aragarças	22
	GO/DF	UL - Jataí	18
	SP	CONT - São Paulo	34
	Total		
TOTAL DE OAE			1.844

Para a reabilitação, foram elaborados e encaminhados às Superintendências Regionais 74 anteprojetos de Reabilitação de OAE, juntamente com os respectivos Orçamentos Referenciais, Termos de Referências e Atos Preparatórios para auxiliar em suas contratações. A situação desses anteprojetos encontra-se na tabela a seguir.

Tabela 31 - Resultado do PROARTE Reabilitação em 2024

RESULTADO REABILITAÇÃO 2024				
Situação	OAE	UF	BR	KM
Encaminhados à Superintendência para licitação	Ponte km 8,38	BA	BR-498	8,38
	Viaduto km 217,24 sobre Ferrovia	BA	BR-101	217,24
	Ponte sobre o Rio Bocó / Ponte sobre o Rio Mocó	CE	BR-222	50,93
	Ponte sobre o Rio São Gonçalo	CE	BR-222	49,35
	Ponte sobre o Rio Casca	MG	BR-262	119,56
	Ponte sobre o Córrego Doce	MG	BR-365	174,60
	Ponte sobre o Rio São Francisco	MG	BR-365	164,81
	Ponte sobre o Córrego Anta Podre Pequeno	MG	BR-367	207,13
	Ponte sobre o Ribeirão Mandembo	MG	BR-494	90,44
	Ponte sobre o Ribeirão São João	MG	BR-354	555,84
	Ponte sobre o Rio Paraibuna I	MG	BR-267	92,27
	Ponte sobre o Rio Paratibe (LD)	PE	BR-101	54,44
	Ponte sobre a Sanga Sinassina	RS	BR-290	608,55
	Ponte sobre o Canal Caiubá	RS	BR-471	497,95
	Ponte km 84,42 / Ponte sobre o Rio Campeiro	BA	BR-407	84,42
	Ponte sobre o Rio Recreio	BA	BR-407	22,49
	Ponte sobre o Rio Toco / Ponte sobre o Rio Malhador	BA	BR-324	453,48
	Ponte de Madeira / Ponte Igarapé Cachaço	AP	BR-210	211,40

RESULTADO REABILITAÇÃO 2024				
Situação	OAE	UF	BR	KM
	Ponte de Madeira / Ponte Rio Cachorrinho	AP	BR-210	166,30
	Ponte de Madeira / Ponte Rio Cachorrinho	AP	BR-210	182,60
	Ponte de Madeira / Ponte Rio Riozinho	AP	BR-210	224,00
	Ponte de Madeira / Ponte Rio Sete Ilhas	AP	BR-210	233,40
	Ponte de Madeira / Ponte sobre o Igarapé Munguba	AP	BR-210	158,50
	Ponte de Madeira sobre Igarapé Onça	AP	BR-210	275,77
	Ponte de Madeira sobre o Rio Cupixi	AP	BR-210	151,20
	Ponte Rio Felício	AP	BR-210	286,91
	Total OAE - Encaminhadas à Superintendência			26
Em Licitação	Ponte sobre o Riacho Calandro	BA	BR-324	481,12
	Ponte sobre o Rio Capivari	BA	BR-242	188,46
	Ponte sobre o Ribeirão Caladão (LD)	MG	BR-381	6,93
	Ponte sobre o Rio Tocantins	TO	BR-226	0,00
	Ponte sobre o Rio Caeté	AC	BR-364	282,12
	Ponte sobre o Rio Catolé	BA	BR-101	449,02
	Ponte sobre o Rio Camisãozinho	BA	BR-324	415,07
	Ponte sobre o Rio do Peixe	BA	BR-324	467,67
	Ponte sobre o Rio Preto	BA	BR-101	348,30
	Ponte sobre o Riacho Fundo	MA	BR-222	98,07
	Ponte sobre o Igarapé Piri	PA	BR-155	320,52
	Ponte km 35,25	PB	BR-405	35,25
	Ponte km 388,80	PB	BR-230	388,80
	Ponte sobre o Riacho da Caiçara	PB	BR-230	423,56
	Ponte sobre o Riacho Peleiro	PB	BR-104	43,20
	Ponte sobre o Rio Quipauá	PB	BR-230	290,62
	Ponte sobre o Rio Taperoá	PB	BR-412	56,50
	Ponte sobre o Riacho Santo Antônio	PI	BR-343	195,66
	Ponte sobre o Rio Camurupim	PI	BR-402	77,42
	Ponte sobre o Rio da Várzea	PI	BR-402	65,92
	Ponte sobre o Rio Piracuruca	PI	BR-343	141,97
	Ponte sobre o Rio Ubatuba	PI	BR-402	99,59
	Ponte sobre o Rio Acauã II	RN	BR-427	28,03
	Ponte sobre o Rio Dois Irmãos	RN	BR-304	197,08
	Ponte sobre o Rio Novo	RO	BR-364	668,79
	Total OAE - Em Licitação			25
Contratados	Ponte sobre o Rio do Ouro	BA	BR-101	801,62
	Ponte km 17,91 / Ponte sobre o Riacho São Pedro	SE	BR-235	17,91

RESULTADO REABILITAÇÃO 2024				
Situação	OAE	UF	BR	KM
	Ponte sobre o Arroio Ibicuí da Faxina II	RS	BR-158	534,11
	Ponte sobre o Lago do Louco	RS	BR-293	291,78
	Ponte sobre o Rio Ibicuí	RS	BR-293	289,45
	Ponte sobre o Rio Ibirapuitã	RS	BR-293	351,21
	Ponte sobre o Rio Paraná	MS	BR-267	0,00
	Ponte sobre o Rio Jequitinhonha	BA	BR-101	661,72
	Ponte sobre o Rio Claro (LE)	GO/DF	BR-364	199,00
	Ponte sobre o Riacho Fundo	GO/DF	BR-414	246,10
	Ponte sobre o Rio Água Amarela II / Ponte sobre o Córrego Forquilha II	GO/DF	BR-080	15,14
	Ponte sobre o Rio dos Bois	GO/DF	BR-080	20,46
	Ponte sobre o Rio Forquilha I	GO/DF	BR-080	14,40
	Ponte sobre o Rio Leilão	GO/DF	BR-080	30,20
	Ponte sobre o Rio Taboquinha	GO/DF	BR-080	23,30
	Ponte sobre o Rio Verde	GO/DF	BR-080	81,40
	Ponte sobre Rio Amigo / Ponte sobre o Rio Angico	GO/DF	BR-080	49,80
	Ponte sobre o Rio das Velhas	MG	BR-365	141,30
	Ponte Inservível km 82,09	PB	BR-104	82,09
	Ponte sobre o Rio Cajá	PB	BR-230	83,24
	Ponte sobre o Rio Patu	PB	BR-230	81,43
	Ponte sobre o Rio Piancó	PB	BR-361	85,18
	Ponte sobre o Rio Poti (LE)	PI	BR-343	4,81
	Total OAE - Contratadas			23
	TOTAL DE OAE			74

- Aprimorar a gestão e fiscalização da infraestrutura de transportes**

O Índice de Condição da Manutenção (ICM) tem por finalidade parametrizar a avaliação da condição de manutenção das rodovias pavimentadas sob jurisdição do DNIT, e servir de referência para o acompanhamento das ações de manutenção da malha rodoviária federal. Na avaliação da condição de manutenção das rodovias pavimentadas, os levantamentos em campo são realizados mensalmente pelas empresas supervisoras, e possuem por base os seguintes itens:

Tabela 32 - Classificação de segmento da malha

Superfície do pavimento	Conservação da rodovia
Número de painéis	Altura da vegetação marginal
Número de remendos	Presença e condição dos dispositivos de drenagem
Percentual de área trincada	Presença de dispositivos de sinalização horizontal e vertical

A fim de indicar a evolução ou a involução das condições de manutenção da malha, o cálculo do ICM ou do Índice de Condição da Manutenção de Rodovias Não Pavimentadas (ICMNP) indica a

nota de determinado segmento em uma das quatro categorias: I - Péssimo; II- Ruim; III - Regular; e IV - Bom.

As categorias são obtidas a partir do lançamento dos dados de levantamentos em uma equação específica. A definição do estado da condição da manutenção dependerá exclusivamente do resultado encontrado após a aplicação da fórmula do ICM, indicando a classificação do segmento conforme apresentado a seguir:

Tabela 33 - Categoria ICM

Faixa	Condição
$ICM < 30$	Bom
$30 \leq ICM < 50$	Regular
$50 \leq ICM < 70$	Ruim
$ICM \geq 70$	Péssimo

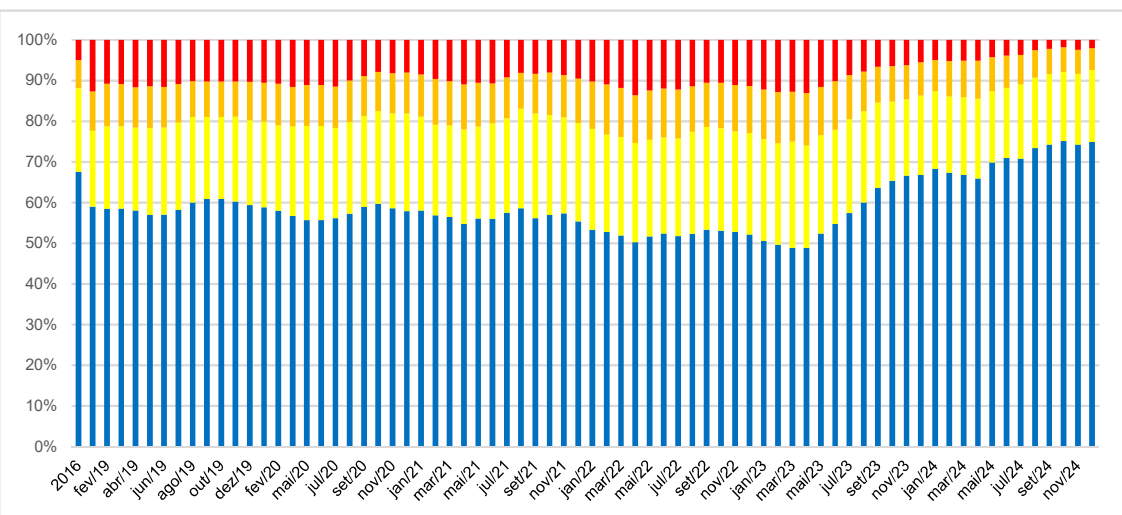
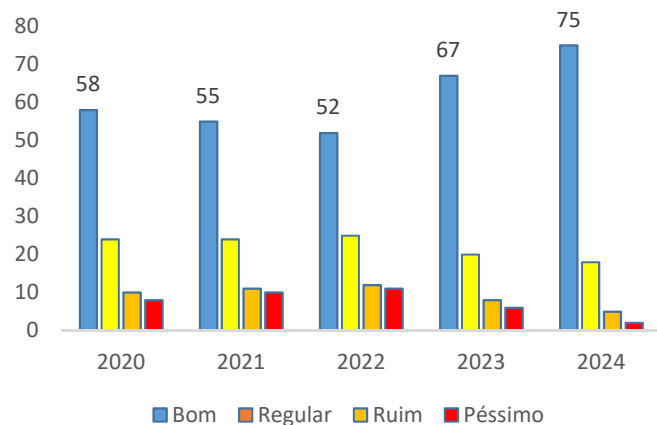
Resultados

No que tange ao ICM Nacional, é nítida a melhoria das rodovias ao longo dos últimos anos, em especial em 2024.

Tabela 34 - Classificação das rodovias 2020 – 2024

Ano Condição	2020		2021		2022		2023		2024	
	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km
 Bom	58%	32.361,52	55%	34.639,21	52%	32.175,41	67%	40.733,22	75%	45.815,28
 Regular	24%	13.426,30	24%	15.152,30	25%	15.430,50	20%	11.890,83	18%	10.829,21
 Ruim	10%	5.645,80	11%	6.862,80	12%	7.115,00	8%	4.971,00	5%	3.311,60
 Péssimo	8%	4.492,20	10%	5.952,30	11%	7.025,70	6%	3.382,90	2%	1.245,20
Total	100%	55.925,82	100%	62.606,61	100%	61.746,61	100%	60.977,95	100%	61.201,29

Evolução anual - ICM



VI) Solução de Conflitos Ferroviários PROSEFER: Execução de Estudos, Projetos e Empreendimentos

A DIF prosseguiu em 2024 com 17 entregas, das quais 14 fazem parte do PROSEFER, sendo 10 Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), 1 Projeto Básico, 1 Projeto Executivo e 1 obra concluída.

Resultados

A seguir, detalha-se a carteira e o status das entregas:

- **10 EVTEA aprovados:**

1. Solução de conflitos ferroviários em Bambuí/MG;
2. Solução de conflitos ferroviários em Santa Luzia/MG;
3. Solução de conflitos ferroviários em Santos Dumont/MG;
4. Solução de conflitos ferroviários em Cornélio Procopio/PR;
5. Solução de conflitos ferroviários em Piraquara/PR;
6. Solução de conflitos ferroviários em Ponta Grossa/PR;
7. Solução de conflitos ferroviários em Rolândia/PR;
8. Solução de conflitos ferroviários em Cruz Alta/RS;
9. Solução de conflitos ferroviários em Pelotas/RS e
10. Solução de conflitos ferroviários em Rio Grande/RS.

- **2 Projetos aprovados:**

1. Projeto Básico no município de Paranaguá/PR;
2. Projeto Executivo e respectiva Licença Ambiental - contorno ferroviário de

Joinville/SC - EF-485/SC.

- **1 Obra concluída:**

1. Viaduto Roza Cabinda (antigo Benjamin Constant), referente à adequação de linha férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG, com empreendimento executado e convênio finalizado.

- **1 Obra em andamento:**

1. Avanço de 50% na 3ª Etapa do empreendimento em Barra Mansa/RJ, com 89% do total físico executado.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio para 2025 é realizar o total de 31 entregas relativas à Gestão de Obras Ferroviárias:

- **12 ações no estado do Paraná:**

- publicação de seis editais para os municípios de Arapongas, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Rolândia e Sarandi;

- contratação de quatro projetos básicos nos municípios de Curitiba, Morretes, Piraquara e Ponta Grossa;
- publicação de editais de obra e supervisão para o empreendimento referente à adequação de linha férrea em Paranaguá - EF-277/PR e construção de trecho ferroviário;
- **3 ações no estado do Rio Grande do Sul:**
 - contratação de projeto básico para os municípios de Cruz Alta, Pelotas e para o próprio estado.
 - 2 ações referentes a Termos de Referência de atualização do PROSEFER e a Passivos Ambientais da Ex-RFFSA;
- **2 ações no estado do Ceará:**
 - contratação de obra e supervisão do empreendimento da Barragem de Fronteiras na Ferrovia Tronco Norte - EF-225 (Crateús/CE);
- **3 ações no estado de Minas Gerais:**
 - projetos de PRAD e Investigação Detalhada no município de Santos Dumont e dois termos de referência concluídos dos municípios de Bambuí e Santa Luzia;
- **1 ação no estado do Rio de Janeiro:**
 - continuidade na execução da 3ª etapa da Adequação do Perímetro Urbano em Barra Mansa/RJ, com entrega prevista para o 2º semestre de 2025;
- **8 ações no estado de Santa Catarina:**
 - publicação de quatro editais referentes a obras e supervisões dos empreendimentos de Joinville e São Francisco do Sul; contratação do PRAD na Malha Ferroviária de Joinville; e três estudos básicos referentes à Jaraguá do Sul, Mafra e a São Bento.

VII) Destinação de Patrimônio Ferroviário

Visando a continuidade da melhoria dos instrumentos regulatórios e o alcance do objetivo estratégico de “Aprimorar a Gestão Patrimonial”, encontram-se em andamento atividades que têm como foco 3 temas principais:

- **Normatização de rotinas e procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário**

A iniciativa tem o objetivo de regulamentar rotinas e procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário. Para isso, foi definida, por exemplo, a validação de Instruções Normativas inicialmente elaboradas.

Resultados:

Após discussões acerca do cálculo indenizatório para devolução de trechos ferroviários pelas concessionárias, em 2024 houve o aprofundamento no estudo sobre a metodologia de valoração de infra e superestrutura de via permanente ferroviária.

O assunto foi tratado em processo que tramitou perante o Tribunal de Contas da União - TCU, com a realização de reuniões de procedimento de solução consensual, que teve por objeto tratar dos aspectos controversos da metodologia de cálculo, nos termos do Acórdão-Plenário/TCU n. 2514/2023.

Diante disso, entendeu-se pela necessidade de revisão da Instrução Normativa DNIT nº 31/2020, para a valoração da indenização de via permanente, considerando as tratativas realizadas entre o DNIT, a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, a ANTT, o TCU e as Concessionárias Ferroviárias. Assim, foi elaborada minuta de nova Instrução Normativa, em substituição à IN nº 31/2020, a qual foi disponibilizada em consulta pública ainda no fim de 2023. Após o recebimento de contribuições, promoveu-se ao longo do ano de 2024 o detalhamento dos procedimentos e das metodologias a serem revisadas, com o estabelecimento de premissas claras e objetivas e o aprimoramento das fichas de inspeção e de valoração.

Além disso, em 2024 iniciaram-se estudos e procedimentos para elaboração de normativo referente à demolição de imóveis ferroviários de propriedade do DNIT, resultando numa proposta a ser submetida à consulta pública em 2025. Esse normativo objetiva trazer segurança jurídica ao processo de decisão quanto à demolição de edificações situadas em faixa de domínio ferroviária.

Paralelamente, iniciou-se o processo de reestruturação do sistema ExFerr, com apoio da Diretoria de Administração e Finanças, para melhor se adequar às necessidades da gestão do patrimônio ferroviário e melhorar o controle e o tratamento das informações.

Desafios Futuros e Riscos:

O desafio será publicar os normativos referentes à metodologia de valoração de infra e supraestrutura de via permanente ferroviária e à demolição de imóveis ferroviários de propriedade do DNIT, e realizar estudos e aprovação dos bens a serem demolidos ao longo de toda malha ferroviária. Com relação à reestruturação do sistema ExFerr, busca-se homologá-lo e colocá-lo em operação. Quanto aos riscos, o atraso na publicação dos normativos poderá impactar o processo de renovação dos contratos de concessão ferroviária em trâmite no Ministério dos Transportes, e no cumprimento do caderno de obrigações das concessionárias, cujo contrato de concessão já foi renovado.

• **Elaboração de proposta de alteração legal dos imóveis DNIT/SPU**

A iniciativa envolve elaboração de proposta de alteração do Decreto nº 7.929/2013, que regulamenta o inciso IV do art. 8º, da Lei nº 11.483/2007, objetivando regularizar a gestão de bens

imóveis não operacionais da reserva técnica, pelo Grupo de Trabalho da Reserva Técnica, criado pela Portaria nº 183/2020, prorrogada pela Portaria nº 68/2021.

Resultados:

Para aprimorar a gestão de bens imóveis, foi celebrado em dezembro de 2023 o Acordo de Cooperação Técnica - ACT nº 72/2023 entre o DNIT e a Secretaria do Patrimônio da União – SPU/MGI, com a interveniência do Ministério dos Transportes.

Durante 2024 foram concluídas a meta 1 (Designação do Grupo de Coordenação e realização da primeira reunião) e a meta 2 (Levantamento e priorização dos assuntos urgentes, inclusive normativos e de proposição legislativa a serem tratados no decorrer da parceria), e foi iniciada a meta 3 (Planejamento e execução de trabalhos técnicos conjuntos, conforme lista de prioridades definida na Meta 2). A iniciativa do DNIT visou aproximar os atores envolvidos nas demandas de bens imóveis ferroviários para busca de soluções conjuntas que otimizem pessoal e recursos, pois cada instituição traz sua expertise e equipe para mitigar os danos ao patrimônio. Cabe ressaltar que a SPU/MGI, o DNIT e o MT pretendem discutir a alteração do Decreto nº 7.929/2013, e demais legislações pertinentes, no âmbito do referido ACT.

Desafios Futuros e Riscos:

O desafio reside na concretização da alteração do Decreto nº 7.929/2013 para regularizar e aprimorar a destinação e a gestão dos mais de 50 mil bens imóveis recepcionados da extinta RFFSA., para administração de parte pelo DNIT e parte pela SPU. O risco é a manutenção do teor atual do Decreto, o qual inviabiliza a gestão do patrimônio ferroviário, pois gera conflito interinstitucional entre DNIT e SPU.

- **Regulamentação da Lei nº 13.448/2017, objetivando solucionar questões operacionais e logísticas por meio de alterações de contratos de concessão**

A iniciativa envolve a proposição de novo ACT entre DNIT e ANTT, e a elaboração e gestão dos termos de cessão de bens imóveis, anteriormente arrendados, cujos contratos de arrendamento estão sendo extintos em atendimento à Lei nº 13.448/2017. Também, com a publicação do Decreto nº 10.161/2019, coube ao DNIT estabelecer parâmetros e procedimentos para alienação ou disposição dos bens móveis ferroviários não operacionais inservíveis, o qual foi atendido pela publicação da IN nº 15/2020, também conhecida como IN de Desfazimento.

Apesar do esforço empreendido, não houve adesão das concessionárias ao normativo. Dessa forma, a DIF estruturou o processo de desfazimento de bens ferroviários e propôs atualização da IN nº 68/2021, a qual dispõe sobre os procedimentos a serem adotados com vistas à alienação, à cessão, ao desfazimento e à baixa de veículos oficiais e de outros bens móveis que compõem o patrimônio do DNIT, para adequação à nova lei de licitações e institucionalização dos procedimentos.

Resultados:

Foi dada continuidade ao processo de retirada dos bens móveis alienados (doados e leiloados) dos pátios e da faixa de domínio, no estado de São Paulo. Além disso, foram realizados dois leilões de bens móveis inservíveis: um no estado de Minas Gerais, envolvendo 67 itens, que arrecadou R\$ 1,65 milhão; e outro no estado do Espírito Santo, com um lote de 5.400 kg de trilhos, resultando em R\$ 28 mil de arrecadação. No total, foram leiloados 68 bens, totalizando aproximadamente R\$ 1,68 milhão.

Desafios futuros e riscos:

- Dar continuidade ao processo de limpeza dos pátios e da faixa de domínio ferroviária (desfazimento de bens ferroviários inservíveis) por meio de destinações (doações.gov, consulta públicas, doações e leilões);
- Dar continuidade à formação e atuação das comissões de avaliação e de alienação, nas Superintendências Regionais;
- Concluir os processos de extinção dos contratos de arrendamento das Concessionárias Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA) e Ferrovia Tereza Cristina (FTC);
- Tratar com a ANTT sobre a possível extinção do contrato de arrendamento estabelecido com a Ferrovia Transnordestina Logística S.A (FTL) e estabelecer o novo ACT entre DNIT e ANTT.

Para 2025, está prevista a realização de três ações com seus respectivos resultados: a formalização de seis Termos de Cessão, somando seis bens imóveis; 24 Termos de Doação, totalizando 51.368 bens móveis destinados; quatro Leilões de bens móveis inservíveis, resultando no desfazimento de 37 bens, com arrecadação de R\$ 1,91 milhão.

VIII) Melhoramento em hidrovias e portos organizados

• Melhoramento em Hidrovias, Portos Organizados, Operação e Manutenção de IP4

A iniciativa visa garantir a manutenção da infraestrutura, incluindo edificações de apoio à operação de portos e terminais. As ações buscam proporcionar maior segurança e eficiência aos usuários, melhorar a gestão e operação dos equipamentos e otimizar a carga e descarga das embarcações e terminais de passageiros. Também envolve a gestão ambiental do empreendimento, com ações mitigadoras e compensatórias nas áreas de influência e atendimento às licenças ambientais.

As IP4 devem atender a requisitos rigorosos de eficiência, segurança, interesse público, conforto, cortesia e preservação ambiental, assim possuem cobertura contratual de Operação e Manutenção (O&M) no modelo por Nível de Serviço, implementado desde 2020. Atualmente, 57 IP4 estão incluídas nesse modelo, abrangendo tanto as instalações já implantadas quanto as em fase de

implantação. Além disso, os 22 atracadouros hidroviários localizados nos estados do Maranhão e Piauí são contemplados por contratos de manutenção simplificado.

A formalização do contrato de O&M por Nível de Serviço resulta de uma metodologia inovadora nas instalações portuárias. Inclui serviços de manutenção e conservação das estruturas prediais, como retroporto, estruturas navais de atracação, destocamento, remoção de toras e galhadas e desassoreamento. Dentre suas cláusulas, destaca-se a significativa responsabilidade conferida à parte contratada, incumbida da preservação das condições operacionais das instalações portuárias. As empresas signatárias não apenas assumem o compromisso, mas também a responsabilidade integral pela contínua operação dessas instalações. Além disso, é imperativo que garantam que a estrutura esteja em condições seguras para a utilização por passageiros e visitantes.

O não cumprimento dessas obrigações acarreta consequências financeiras, na medida em que a empresa contratada se sujeita a descontos nos pagamentos relativos aos serviços executados. Essa cláusula punitiva visa assegurar a qualidade e continuidade dos serviços prestados e a segurança e adequação das instalações portuárias para todos os usuários.

Resultados

Durante 2024, foram alcançados índices de disponibilidade de terminais hidroviários superiores a 87% por quase todo o exercício, com um índice de operação de 86% ao fim do ano, ou seja, das 79 instalações, 68 estavam em operação. As IP4 estão nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Piauí e Maranhão, e apenas a IP4 de São Raimundo está sob delegação ao município de Manaus/AM. Destaca-se, ainda, a cobertura de contratos de supervisão, manutenção e operação em todas as instalações, além da execução de manutenções corretivas e preventivas em 57 IP4 nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, e em 22 atracadouros hidroviários nos estados do Maranhão e Piauí.

Desafios Futuros e Riscos

Entre os desafios, destaca-se a necessidade de assegurar manutenções adequadas para que as IP4 operem com segurança e confiabilidade. Isso é essencial para a preservação do patrimônio público e o fomento do transporte aquaviário interior. Os riscos inerentes estão ligados à regularização, obtenção de licenças e ocorrência de fenômenos hidrológicos extremos, como cheias e falhas geológicas. Além disso, a disponibilidade de recursos para recuperar as instalações é um componente crítico, influenciando diretamente a capacidade de enfrentar adversidades e manter a operacionalidade das infraestruturas.

- **Ampliação da Malha Hidroviária**

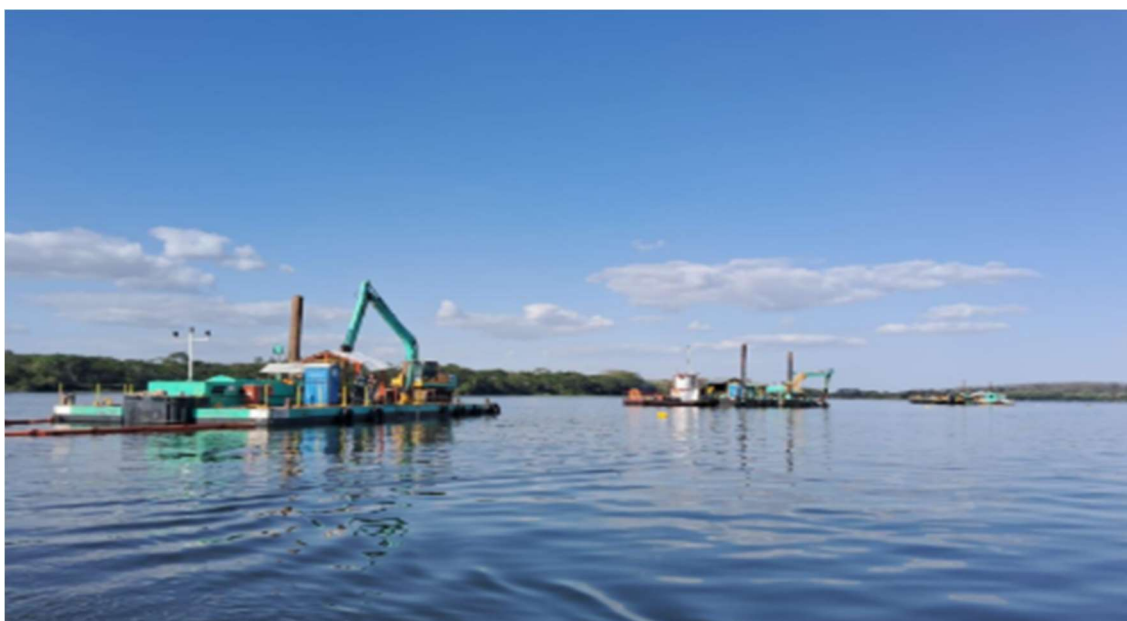
Visa atender às demandas relacionadas à execução das obras de implementação do Canal de Nova Avanhandava, situado na hidrovia do rio Tietê/SP, sob a designação de ação orçamentária 00TV. O escopo da obra compreende a realização de serviços de derrocamento em uma extensão

de aproximadamente 10.000 metros, de maneira a rebaixar em 2,0 metros a cota de arrasamento (base) do canal de acesso de jusante da eclusa de Nova Avanhandava.

A execução dos serviços contribuirá para o incremento da confiabilidade da navegação na hidrovia, viabilizando o tráfego de embarcações com até 2,5 metros de calado. Dentre os benefícios esperados está o impulso à economia nas regiões adjacentes ao trecho da hidrovia, promovendo redução nos custos logísticos associados ao transporte de cargas e garantindo condições operacionais aprimoradas para o Sistema Elétrico nos reservatórios da Bacia do Paraná.

Ao término dos serviços, antevê-se não apenas o restabelecimento da movimentação de cargas transportadas, mas também a garantia de uma navegação segura para comboios, mesmo em cenários que envolvam níveis mais reduzidos nos reservatórios.

Figura 19 - Ampliação do Canal de Nova Avanhandava



Fonte: Diretoria de Administração Aquaviária – DAQ (2025).

Resultados

As obras tiveram início em agosto/2023, compreendendo a 1ª fase de escavação e derrocagem, concluída ao fim de outubro/2023 devido ao período de resguardo à reprodução natural dos peixes, ocorrido entre novembro e fevereiro. Em março/2024 foram retomadas as obras, dando início à 2ª fase da derrocagem e escavação, sendo concluídas em outubro/2024, quando novamente teve suas atividades suspensas devido ao período de reprodução de peixes, com reinício previsto para março/2025. No momento, encontra-se em curso o transporte do material proveniente da derrocagem, consolidando, assim, uma abordagem coordenada e estrategicamente planejada para assegurar a eficácia das operações.

Em relação à situação ambiental, o empreendimento possui Licenciamento Ambiental regularizado pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB). Isso atesta a

conformidade do projeto com as normas, garantindo a gestão adequada e a mitigação dos impactos ambientais associados. O empreendimento conta, ainda, com projetos executivos e orçamentários previamente aprovados, o que reforça a robustez do planejamento, garantindo a viabilidade técnica e o alinhamento às diretrizes e exigências ambientais estabelecidas pelos órgãos competentes.

Segundo o cronograma, a conclusão dos serviços de derrocagem do Canal de Nova Avanhandava está prevista para junho/2026. Esse marco indica o término das atividades de escavação e remoção de rochas no canal.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio é executar a obra conforme o cronograma, garantindo a conclusão dos serviços no prazo estipulado.

IX) Operação e Manutenção Hidroviária

- **Construção e Recuperação de Instalações Portuárias**

A iniciativa tem como objetivo fornecer às populações de municípios ribeirinhos acesso seguro e eficiente às hidrovias, garantindo operações seguras de embarque e desembarque de cargas e passageiros na navegação fluvial interior. Além disso, o projeto inclui a gestão ambiental, com ações específicas para mitigar e compensar impactos, atendendo às exigências das licenças ambientais.

Resultados

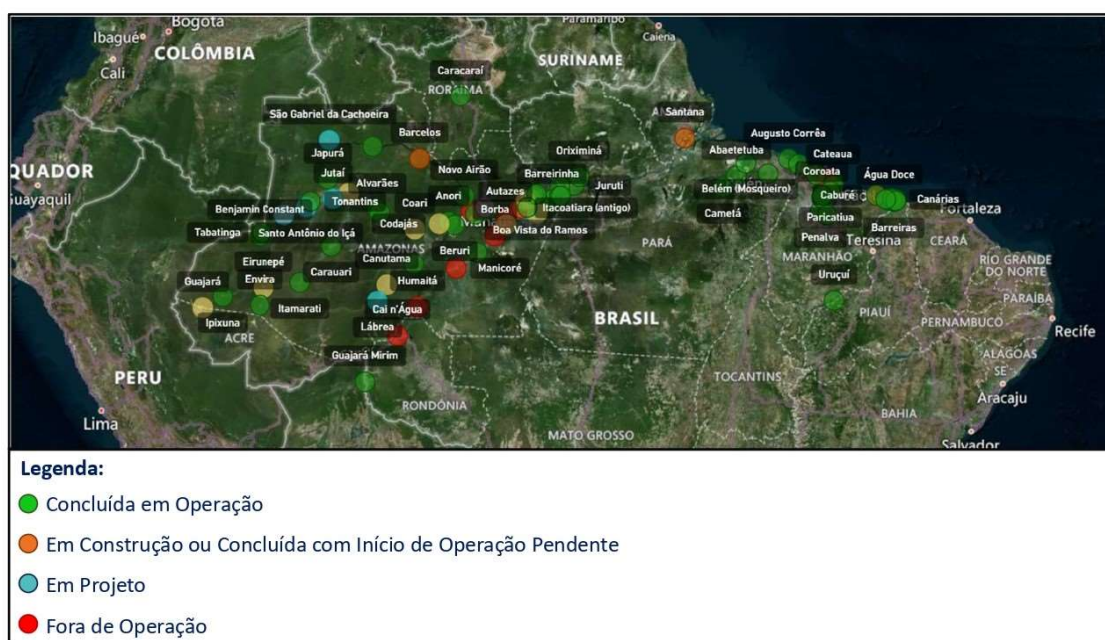
Foram concluídas as obras de construção das IP4 de Envira e Barcelos, no estado do Amazonas, e as Instalações Portuárias de Juruti e Oriximiná, no Pará. Está em andamento a obra de construção da IP4 no município de Santana/AP, cuja entrega está prevista para o 1º semestre de 2025. As IP4 de Jutai/AM, Lábrea/AM, Manaus Moderna/AM e São Paulo de Olivença/AM estão em fase de elaboração de estudos e projetos executivos, com previsão de conclusão no 1º trimestre de 2025.

Figura 20 - Instalação Portuária de Barcelos/AM



Fonte: Diretoria de Administração Aquaviária – DAQ (2025)

Figura 21 - Status das Instalações Portuárias em 2024



Fonte: Diretoria de Administração Aquaviária – DAQ (2025)

Desafios Futuros e Riscos

Os principais desafios e obstáculos para a execução dos serviços incluem questões orçamentárias, trâmites para emissão de autorizações e licenças, possibilidade de paralisações e adiamentos das inaugurações das infraestruturas devido às exigências de aprovações da Marinha do Brasil, ANTAQ, Corpo de Bombeiros, Prefeituras, Órgãos Ambientais e Secretaria do Patrimônio da União - SPU. Além disso, atrasos nas obras podem ocorrer devido a dificuldades logísticas e condições hidrológicas adversas, que comprometem a janela disponível para as intervenções.

- **Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da união - Ação 219Z**

A iniciativa inclui procedimentos para preservar e otimizar as hidrovias, como a conservação da sinalização das margens, do balizamento flutuante e das barragens de navegação. Também abrange intervenções civis para restaurar a navegabilidade e segurança da hidrovia, como dragagens de manutenção, desobstrução de canais, limpeza e remoção de obstáculos, além da reabilitação e modernização de eclusas, terminais hidroviários e IP4.

Esse conjunto de ações inclui uma gestão ambiental abrangente, com medidas mitigadoras e compensatórias para as áreas de influência direta e indireta. Também garante o cumprimento rigoroso das licenças ambientais, promovendo a sustentabilidade e a conformidade com as normas.

A ação orçamentária é responsável por atuações em 8 regiões hidrográficas: 6032 - Bacia Amazônica; 6033 - Bacia do Tocantins-Araguaia; 6034 - Bacia do Atlântico Nordeste Ocidental; 6035 - Bacia do Parnaíba; 6037 - Bacia do São Francisco; 6040 - Bacia do Paraná; 6041 - Bacia do Paraguai; 6043 - Bacia do Atlântico Sul.

Resultados

Destacam-se as dragagens de manutenção nas hidrovias Paraguai (HN-950), Madeira (HN-117), Amazonas (HN-100) e Taquari (HN-710) e o andamento das atividades dos Planos de Monitoramento Hidroviários das Hidrovias do Madeira, Tapajós (HN-106), Tocantins (HN-200), São Francisco (HN-500) e Paraguai (HN-950).

Ressalta-se que, em 2024, a região Norte do Brasil enfrentou uma das piores secas de sua história, intensificada pelo fenômeno *El Niño* e pelo aquecimento do Atlântico Norte, afetando drasticamente os estados do Amazonas, Acre, Roraima, Amapá, Rondônia e Pará. O Rio Madeira, em particular, registrou níveis de água historicamente baixos, ficando abaixo de 2 metros, o menor índice em 57 anos. Essa situação crítica impactou profundamente o transporte de mercadorias e pessoas e as comunidades ribeirinhas, que dependem dos rios para abastecimento de água e transporte. A estiagem prolongada não só comprometeu a logística e o abastecimento, mas também trouxe prejuízos econômicos e sociais, exacerbando a vulnerabilidade das populações locais.

Em resposta à situação, foram realizadas operações de dragagem de manutenção em diversos trechos cruciais para a navegação na região amazônica, conduzidas nos seguintes rios: Solimões (HN-132), abrangendo o trecho entre Tabatinga - Benjamin Constant, São Paulo de Olivença - Benjamin Constant e Coari - Codajás; e Amazonas, nos segmentos entre Manaus e Itacoatiara. O propósito fundamental dessas intervenções foi garantir a plena operacionalidade e mobilidade das embarcações, visando o restabelecimento de uma profundidade mínima para a segurança da navegação na região.

Dentre os empreendimentos listados, ressaltam-se as dragagens dos rios Madeira, Taquari e Paraguai, bem como os serviços de monitoramento dos rios Madeira, Paraguai, São Francisco, Tocantins e Tapajós.

- Dragagem do rio Madeira

Os serviços foram realizados entre junho e novembro de 2024, contemplando os passos críticos de Santa Helena, Costa Salomão, Costa São Paulo, Miriti, Bom Jardim, Salomão e Tamanduá, localizados entre os municípios de Porto Velho/RO e Manicoré/AM. Nesse período foram dragados cerca de 1,7 milhões de metros cúbicos de sedimentos, com um investimento de R\$ 26,05 milhões, totalizando R\$ 136,69 milhões desde o início dos serviços em 2021. O objetivo foi evitar a interrupção do transporte de cargas pelo rio durante o período da seca e garantir a utilização do transporte hidroviário da região, rota fundamental para o escoamento da produção de grãos (soja e milho) dos estados de Mato Grosso e Rondônia, composto por um fluxo de comboios de balsas e empurradores de grande porte, e para barcos mistos de passageiros e pequenas cargas. A dragagem é realizada por meio do Plano Anual de Dragagens de Manutenção (PADMA), o que simplifica o planejamento e projeto dos serviços de dragagem, tornando a execução, medição e fiscalização dos contratos mais simples e eficientes.

- Dragagem do rio Paraguai

Os serviços foram realizados entre julho e dezembro de 2024, no âmbito do Tramo Norte, entre os municípios de Cáceres/MT e Corumbá/MS, contemplando cerca de 661 quilômetros de via navegável. Nesse período, foram dragados mais de 911 mil metros cúbicos de sedimentos, com um investimento de R\$ 8,76 milhões, totalizando R\$ 16,8 milhões desde o início dos serviços em 2023. O objetivo foi garantir nível de serviço e segurança adequados às atuais demandas de transporte do rio Paraguai, proporcionando melhores condições de navegabilidade coerentes com a elevada importância social e econômica da via para a região, principalmente quanto ao tráfego de embarcações turísticas. O tráfego habitual na hidrovia é composto por embarcações de dimensões reduzidas, que exigem calado e largura de canal sucintos, se comparados às embarcações de transporte de cargas. O transporte voltado para pesca e recreação é intenso, e tem influência direta e determinante em aspectos econômicos e sociais da região pantaneira.

- Dragagem do rio Taquari

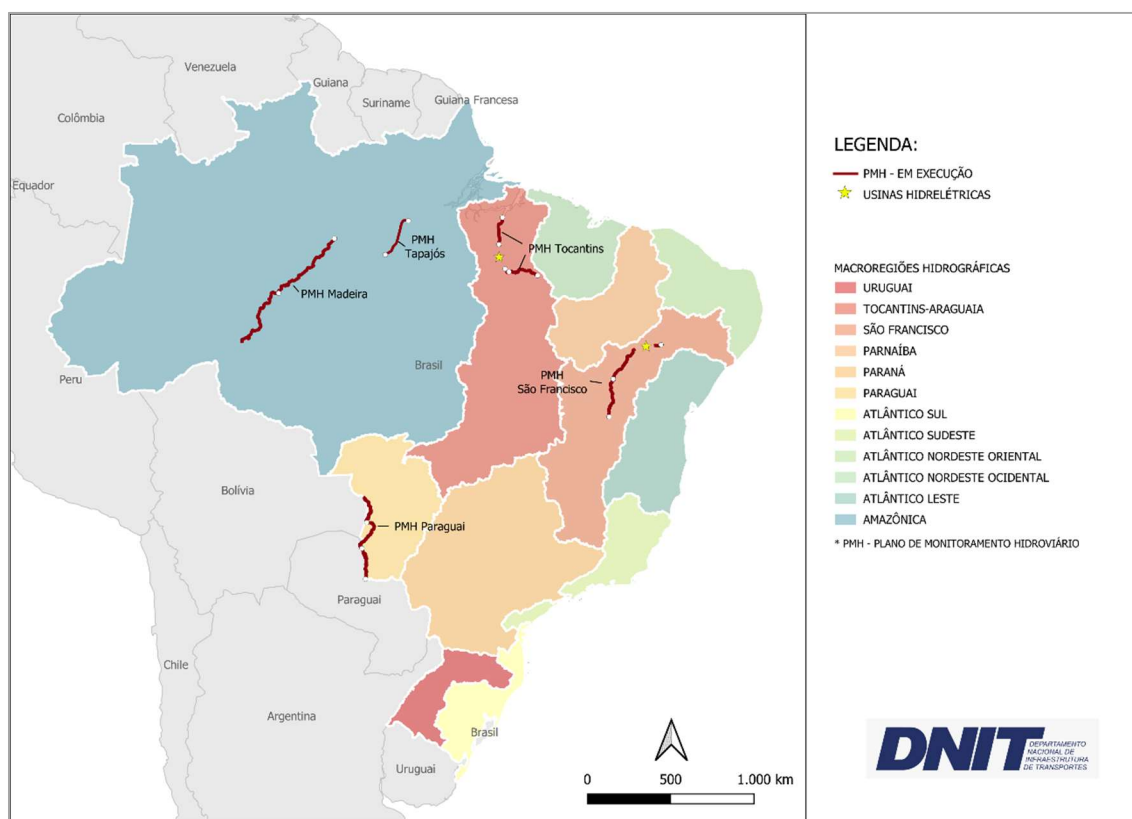
Os serviços de manutenção no rio Taquari foram realizados ao longo de 2024, de forma a assegurar a navegação entre o município de Triunfo/RS e o Porto de Estrela/RS, contemplando cerca de 25 quilômetros de via navegável. Nesse período, foram dragados mais de 118 mil metros cúbicos de sedimentos, com um investimento de R\$ 7,71 milhões, totalizando R\$ 14,26 milhões desde o início dos serviços em 2021. O objetivo é remover seixos e pedras grandes que dificultam a navegação. A metodologia utiliza escavadeiras sobre uma balsa, adaptadas para essa tarefa,

garantindo uma remoção eficaz. A dragagem é essencial para o desenvolvimento econômico da região, pois facilita o transporte de cargas e impulsiona atividades comerciais. Com a continuidade dos trabalhos, espera-se uma melhoria significativa na navegabilidade do rio, beneficiando a comunidade local e fortalecendo a logística regional.

- **Serviços de Monitoramento**

Em 2024, foi dada sequência aos serviços de monitoramento das hidrovias do Madeira, Paraguai, São Francisco, Tocantins e Tapajós, totalizando 3,32 mil quilômetros de vias navegáveis monitoradas.

Figura 22 - Plano de Monitoramento Hidroviário



Fonte: Diretoria de Administração Aquaviária – DAQ (2025)

Desafios Futuros e Riscos

Para 2025, os principais desafios e riscos estão ligados à necessidade de manter níveis adequados de navegação nas hidrovias. Com base em 2024, a DAQ continuará com intervenções intensivas para mitigar os impactos de uma possível crise hídrica. A intenção é antecipar desafios e garantir a continuidade eficiente das atividades fluviais, preservando a integridade e segurança do transporte hidroviário na região.

- **Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins – Ação 123M**

A iniciativa contempla demandas relacionadas à elaboração de projetos básico e executivo atinentes às ações ambientais, bem como execução das obras de derrocamento para implantação de canal de navegação, na extensão aproximada de 43 quilômetros, na região do Pedral do Lourenço, na hidrovia do Tocantins, estado do Pará. A finalidade da obra é assegurar a confiabilidade do transporte fluvial ao longo da hidrovia, proporcionando segurança às embarcações que a utilizam, em especial aos comboios de considerável capacidade de carga, além de buscar otimizar todos os indicadores de eficiência, resultando na redução de custos associados ao transporte de cargas pela via fluvial. Ao aprimorar as condições de navegabilidade no rio Tocantins, propicia-se o escoamento mais eficiente de toda a produção mineral, agrícola e pecuária abrangida por sua área de influência, contribuindo para o aumento da competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional, consolidando-se como um elemento integrador dos modos ferroviário e rodoviário. Destina-se, principalmente, aos portos e terminais localizados em Vila do Conde/PA e no baixo Amazonas.

Figura 23 - Pedral do Lourenço



Fonte: Diretoria de Administração Aquaviária – DAQ (2025)

Resultados

Em 2024, no âmbito das atividades voltadas às ações ambientais para obtenção da Licença Ambiental (LI), foram alcançados os seguintes resultados:

- Envio, ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, de projetos de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico;
- Realização de entrevistas com líderes locais e pescadores;
- Envio, ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, de Planos de Gerenciamento de Risco (PGR), Ação de Emergência (PAE) e Ação de Emergência Individual Simplificado (PEI);

- Realização de reunião com comunidade de pescadores da Vila Tauiry, em Itupiranga/PA, para apresentar os resultados do Diagnóstico Socioambiental Participativo;
- Realização de Vistoria Técnica, pelo DNIT, MPOR e IBAMA, na área de obras da hidrovía Tietê, na região de Buritama/SP, para subsidiar a análise da solicitação de LI do derrocamento no Rio Tocantins. Estima-se que a Licença de Instalação (LI) seja emitida pelo IBAMA até março de 2025, o que permitirá o início das obras, com previsão de início entre os meses de abril e julho de 2025.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio para iniciar as obras da derrocagem do Pedral do Lourenço e a implantação da hidrovía Tocantins-Araguaia é a obtenção da Licença de Instalação, devido às complexas questões ambientais envolvidas. A remoção das rochas ao longo de 43 quilômetros do rio Tocantins é necessária para viabilizar a hidrovía, que visa melhorar o transporte de cargas no Brasil. Adicionalmente, existem riscos orçamentários durante a execução, uma vez que o projeto está estimado em R\$ 1 bi.

• **Operação e Manutenção de eclusas - Ação 20LO**

A iniciativa tem por objetivo atender ações operacionais pertinentes às eclusas, visando assegurar a eficácia na operação e manutenção das estruturas, além de proporcionar maior segurança para usuários e operadores. Inclui a implementação da gestão ambiental dos empreendimentos, com ações mitigadoras e compensatórias nas áreas de influência direta e indireta das eclusas, além de garantir o cumprimento das licenças ambientais aplicáveis.

As eclusas operadas e mantidas pela ação são as seguintes: Eclusa de Tucuruí - Pará; Eclusa de Sobradinho - Bahia; Eclusas de Jupiá e de Três Irmãos - São Paulo; Eclusas de Amarópolis, de Fandango, de Anel de Dom Marco e de Bom Retiro do Sul - Rio Grande do Sul.

Resultados

O PROECLUSAS assegurou a cobertura contratual para Operação e Manutenção das oito eclusas sob sua responsabilidade. Um fato relevante foi a emissão da Licença de Operação da Eclusa de Tucuruí/PA, em dezembro de 2024, garantindo assim o status de operação plena. Quanto às obras de modernização das eclusas do Sul, foi assinada a ordem de início dos serviços da Eclusa de Amarópolis/RS, em agosto de 2024, iniciando os estudos, serviços de batimetria e topografia que subsidiarão a elaboração dos projetos executivos de modernização. Continuam em andamento as análises dos projetos básicos de recuperação das eclusas de Anel de Dom Marco/RS, Bom Retiro do Sul/RS e Fandango/RS, visando à contratação dos serviços. Como resultado de todas as intervenções realizadas ao longo do ano, o indicador da iniciativa que monitora a disponibilidade de eclusas finalizou 2024 em 100%.

Figura 24 - Status das Eclusas em 2024



Fonte: Diretoria de Administração Aquaviária – DAQ (2025)

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio para a contínua operação e manutenção das eclusas está nas intervenções de manutenção e recuperação das eclusas de Tucuruí/PA, Sobradinho/BA, Três Irmãos/SP e Jupia/SP, assim como na conclusão dos projetos e na subsequente execução das obras de recuperação e modernização das eclusas da região sul.

X) Execução dos programas ligados à sinalização e segurança viária

A iniciativa aborda as necessidades de implementação e manutenção da sinalização náutica, visando garantir segurança e previsibilidade para os usuários durante a navegação nas vias brasileiras. As ações promovem uma compreensão clara da situação atual das sinalizações existentes e auxiliam no planejamento estratégico de novos trechos a serem sinalizados. A iniciativa facilita a navegação fluvial, promove o desenvolvimento econômico, atende ao tráfego de embarcações comerciais e turísticas e garante a melhoria contínua na sinalização náutica das hidrovias sob responsabilidade do DNIT.

Resultados

No que tange ao Programa de Sinalização e Segurança Viária, estão compreendidas as atividades de manutenção da sinalização dos rios Paraná, Paraguai e Taquari:

- Sinalização do rio Paraná

A manutenção da sinalização do rio Paraná foi realizada ao longo de todo o ano de 2024, em campanhas quadrimestrais, abrangendo a hidrovia do rio Paraná (nos estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Goiás), com um investimento de R\$ 17,15 milhões. Manutenção e conservação constantes da sinalização na hidrovia são necessárias devido às frequentes alterações nos sinais e nas condições da via, provocadas tanto por ações naturais quanto por ações humanas (vandalismo, imperícia etc.). Essa iniciativa faz parte do compromisso entre o Ministério dos Transportes, o MPOR, o DNIT e a Marinha do Brasil.

- Sinalização do rio Paraguai

No rio Paraguai, os serviços de adequação e manutenção da sinalização foram realizados ao longo de toda a extensão do Tramo Norte, totalizando aproximadamente 661 quilômetros entre os municípios de Cáceres/MT e Corumbá/MS. Os investimentos para essa ação estão incluídos nas atividades de dragagem, pois são executadas em um contrato único. Em 2024, os serviços de sinalização começaram logo após a conclusão da Campanha de Dragagem, em dezembro, e estão previstos para serem finalizados no 1º trimestre de 2025.

- Sinalização do rio Taquari

Os serviços de manutenção no rio Taquari são frequentemente realizados ao longo dos 12 meses do ano. Abrangem um trecho de 86,5 quilômetros, estendendo-se desde o Porto de Estrela até o município de Triunfo/RS, totalizando um investimento de R\$ 1,28 milhões. O rio permite a ligação entre o porto rodo-hidro-ferroviário de Estrela e os portos de Porto Alegre e Rio Grande, passando por diversos terminais de uso privado localizados nas margens das hidrovias do estado. Em 2024, devido às grandes enchentes e à alta dos rios que afetaram a Região Sul no 1º semestre do ano, os serviços de manutenção foram temporariamente suspensos entre os meses de abril e julho, sendo retomados em agosto e executados sem interferências, concluindo a Campanha 2024 em dezembro.

Desafios Futuros e Riscos

Para 2025, os principais desafios e riscos estão diretamente ligados à necessidade de manutenção dos equipamentos de sinalização das hidrovias, bem como à implantação de novos trechos sinalizados. As ações têm como objetivo alcançar níveis adequados de segurança para os usuários, equipando os trechos com sinalização de suporte e assistência à navegação.

XI) Desenvolvimento do processo de planejamento integrado

Essa iniciativa é avaliada com base em 5 indicadores estratégicos: i) Elaboração da 1ª e da 2ª etapa do PNMR; ii) Elaboração da 1ª e da 2ª etapa da PLOA (DNIT) relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística; iii) Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob

administração do DNIT, com Medição de Qualidade (ICS); iv) Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação e; v) Percentual de acordos em audiências de conciliação de desapropriação/reassentamento.

- **Elaboração da 1ª e da 2ª etapa do PNMR**

O indicador de elaboração da 1ª e 2ª etapas do PNMR permite à instituição aferir se foram identificadas as necessidades de manutenção da malha e se foram propostas as ações para manutenção do ativo rodoviário no exercício de interesse. No âmbito do PNMR, as etapas para sua elaboração e consolidação seguem o procedimento estipulado na IN nº 69/DNIT/2021.

A Etapa I - Fase Técnica tem por premissa o atendimento aos requisitos técnicos e estratégicos do DNIT, com vistas a assegurar a trafegabilidade na malha rodoviária com padrão adequado de manutenção, assinalando o investimento necessário.

Na Etapa II – Análise e Racionalização dos Recursos, ocorre a adequação da proposta inicial, tomando por premissa os limites orçamentários definidos no decorrer do processo do PLOA.

Para elaboração de cada temática do PNMR, são consideradas informações técnicas provenientes de diversas fontes, tais como: PNCT, Sistema de Gerência de Pavimentos (SGP), Sistema de Gerência de Estruturas (SGE), etc., com a finalidade de indicar os serviços e o montante de recursos necessários à manutenção rodoviária para o ano de interesse.

Resultados

Em 2024, foram concluídas as Etapas I e II do PNMR 2025, conforme processo SEI nº 50600.016899/2024-77. A elaboração do Plano culminou nos seguintes níveis de investimento para a manutenção rodoviária de 2025:

Tabela 35 -Resultados do planejamento orçamentário da 1ª e da 2ª Etapa do PNMR 2025

Ano	Etapa I – Fase Técnica	Etapa II – Análise e Racionalização dos Recursos
2025	R\$ 17,00 bi	R\$ 8,85 bi

Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

No contexto da elaboração do PNMR, cita-se como resultado, ainda, a homologação do certame para execução do contrato de prestação de serviços técnicos especializados para (i) levantamento integrado, contínuo e processamento dos dados da condição da rede rodoviária pavimentada, e (ii) assessoramento para o planejamento e avaliação da manutenção em toda malha rodoviária federal sob administração do DNIT, constante do processo SEI nº 50600.038828/2023-44.

Quanto às iniciativas relacionadas à Segurança Viária, destacam-se as conclusões do projeto *BrazilRap* e do Plano de Investimentos em Rodovias Mais Seguras (PIRMS), proporcionando um avanço no planejamento em infraestrutura.

Por fim, sobre a Gerência de Estruturas, no âmbito do PNMR, o DNIT formalizou, em 2024, a implantação do SGE, em que estão cadastradas 6.833 OAE (pontes, viadutos, passarelas,

pontilhões, passagens, bueiros, contenções e túneis), com suas respectivas avaliações e particularidades. As estruturas que obtiveram notas 1 ou 2 classificam-se como “críticas” e “ruins”, respectivamente. Em atendimento à determinação contida no item 9.2.1 do Acórdão nº 1185/2020 – TCU – Plenário, apresenta-se a tabela a seguir, que contém a quantidade de OAE classificadas como “críticas” ou “ruins”.

Tabela 36 - Total de obras consideradas críticas ou ruins

Classificação	OAE cadastradas no SGE		OAE sob Jurisdição do DNIT	
Obra Críticas	178	2,6 %	154	2,3 %
Obras Ruins	758	11,1 %	701	10,4 %

Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Importante registrar que a metodologia de classificação das OAE tem como finalidade indicar as estruturas que demandam atuação prioritária por parte do DNIT. Dessa forma, uma estrutura classificada como “crítica” ou “ruim” não necessariamente está comprometida em sua capacidade de resistir ao tráfego.

Desafios futuros e riscos

O PNMR tem como desafio o seu próprio refinamento, posto que o Plano sofre melhorias gradativas e constantes ao longo de sua execução, incorporando inovações em dados, tecnologias, procedimentos e lições aprendidas. Destaca-se, ainda, o desafio de manutenção e aprimoramento do novo SGP, do SGE e das ações de Segurança Viária no contexto da gestão de ativos da infraestrutura do DNIT. Por fim, registra-se o desafio da plena execução do novo contrato de prestação de serviços técnicos especializados, tendo em vista se tratar de uma experiência inovadora na Autarquia. Como risco, cita-se a descontinuidade total ou parcial de levantamentos, ferramentas, sistemas ou serviços afins, que podem causar impacto na elaboração do PNMR e nas demais ações de planejamento.

• **Elaboração da 1ª e da 2ª etapa da Proposta da Lei Orçamentária relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística**

O indicador de elaboração da 1ª e 2ª etapa da PLOA Finalística do DNIT permite à instituição aferir se foram identificadas as necessidades orçamentárias das áreas finalísticas para determinado exercício e se foram propostas alocações de recursos em ações orçamentárias. A PLOA consiste em projeto de lei que estima as receitas e fixa as despesas para o exercício financeiro seguinte. Nesse contexto, no DNIT, são elaboradas as etapas qualitativa e quantitativa da PLOA (1ª e 2ª etapas, respectivamente).

Na fase qualitativa, deve-se concluir as diretrizes para elaboração da proposta (desconsiderando quaisquer limites orçamentários), bem como revisar todo o portfólio finalístico da Autarquia. Faz-se necessário, ainda, atualizar o cadastro de ações orçamentárias, incluindo,

mantendo ou excluindo as ações e seus atributos. Na fase quantitativa, deve-se adequar o material ao limite de recursos disponibilizado ao DNIT por parte do Ministério dos Transportes - MT.

Resultados

A PLOA finalística para o exercício de 2025 teve suas duas etapas integralmente cumpridas, resultando as ações orçamentárias dos seguintes Programas Finalísticos, na parcela que compete ao DNIT:

- 3106 – Transporte Rodoviário;
- 3108 – Segurança Viária;
- 3109 – Transporte Ferroviário;
- Ação “20UC” de Estudos e Projetos.

Na etapa qualitativa (1ª etapa), foi analisado e revisado o cadastro de 203 ações orçamentárias, envolvendo 60 atributos para cada ação. Além disso, foram levantadas informações para 194 projetos de investimentos, como a de histórico da execução física e financeira ao longo dos anos, projeções financeiras, informações sobre Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), Licenças e Projetos, totalizando assim mais de 48 atributos preenchidos para cada Projeto de Investimento. Na etapa quantitativa (2ª etapa), a proposta preliminar foi adequada ao limite de recursos determinado pelo Ministério dos Transportes.

Tal procedimento resultou nas Propostas Qualitativa e Quantitativa do DNIT. A tabela a seguir expõe, por etapa, os valores totais propostos por tipo de intervenção.

Tabela 37 - Proposta Orçamentária 2025 do DNIT por etapa (R\$ em milhões)

PLOA 2025		1ª Etapa	2ª Etapa	PLN nº 26/2024 - CN (Ministério do Planejamento e Orçamento)
Finalístico	Rodoviário	29.418,67	11.846,72	12.571,19
	Manutenção	17.087,71	8.850,12	8.850,12
	Construção/Adequação	11.505,95	2.778,99	3.423,46
	Operações	825,01	217,61	297,61
	Ferroviário	1.003,56	59,98	158,99
	Estudos e Projetos	645,42	327,16	327,16
Não finalístico	Demais	1.347,41	792,00	792,00
Total		32.415,06	13.025,86	13.849,34

Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

A elaboração e os resultados da 1ª etapa estão disponíveis no processo SEI nº 50600.016256/2024-23, que apresenta a proposta preliminar do DNIT consolidada e encaminhada em 17 de maio de 2024. A 2ª etapa, executada após a publicação do limite de recursos disponibilizado ao DNIT por parte do MT, encontra-se no processo SEI nº 50600.030754/2024-89.

Desafios futuros e riscos

A 2ª Etapa da elaboração do PLOA Finalística do DNIT é a mais desafiadora, por exigir diversas tratativas, análises e priorização de investimentos. O limite disponibilizado para a Autarquia em 2025 corresponde a, aproximadamente, 40% do valor apurado na 1ª etapa, montante necessário para o pleno atendimento das necessidades apontadas pelo DNIT. Quanto aos riscos que podem afetar o sucesso da iniciativa, destaca-se a indisponibilidade de informações tempestivas para a adequada elaboração da PLOA.

- **Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade (ICS)**

O indicador “Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade” tem como objetivo avaliar a realização de levantamentos técnicos para a gestão de pavimentos, fornecendo subsídios ao planejamento e à tomada de decisões. Para 2024, a meta foi definida em 75%.

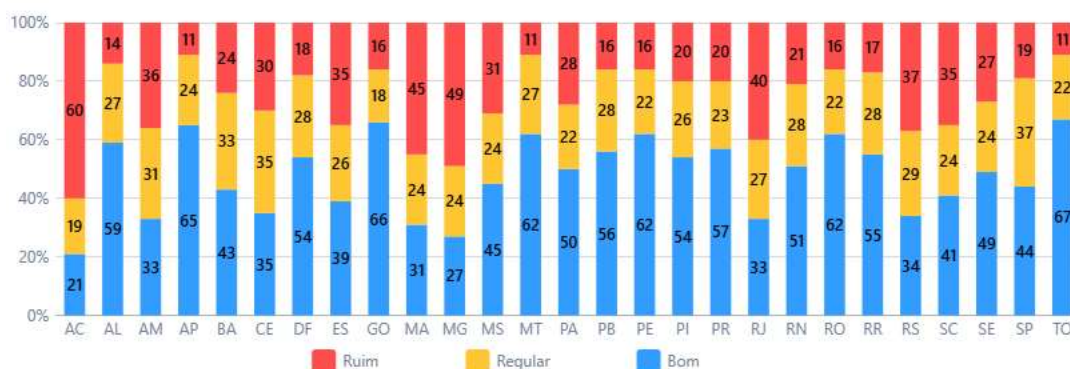
O Índice de Condição de Superfície - ICS reflete a situação funcional dos pavimentos e é representado por notas de 1 a 5, em que 5 é o melhor resultado. O indicador é estimado a partir dos índices *International Roughness Index* – IRI (que representa o nível de conforto ao rolamento) e Índice de Gravidade Global – IGG (que quantifica e pondera os defeitos encontrados nos pavimentos). Após a realização dos levantamentos, os dados são carregados no SGP e o ICS é consolidado por unidade da federação.

Resultados

Em 2024, foram obtidos 54.783,70 quilômetros de rodovias com levantamentos aprovados. Desse total, 48.491,69 quilômetros possuem ICS calculado, totalizando 89% da malha rodoviária federal pavimentada e superando, portanto, a meta estipulada.

Para tanto, foram executados serviços de obtenção do Índice de Irregularidade Longitudinal (IRI) e do registro por imagens para a caracterização do Levantamento Visual Contínuo de Defeitos (LVC), de modo a possibilitar o cálculo do Índice de Gravidade Global (IGG). A imagem a seguir indica os resultados do ICS por estado ao fim de 2024.

Figura 25 - Índice de Condição de Superfície ao final de 2024



Fonte: Sistema de Gerência de Pavimentos - SGP

Desafios futuros e riscos

Os desafios para obtenção do ICS em 75% da malha estão atrelados à execução dos levantamentos, à tempestividade e à adequação dos dados obtidos ao longo do ano. Como risco, cita-se a possibilidade de atraso nos serviços de campo devido ao início do novo contrato de prestação de serviços técnicos especializados, tendo em vista se tratar de uma experiência inovadora na Autarquia.

• **Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação**

O indicador “Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação” tem como objetivo avaliar a disponibilidade operacional dos equipamentos contratados, permitindo o acompanhamento do PNCT, no que se refere aos postos de Coleta Contínua. Os equipamentos permanentes de contagem realizam o levantamento volumétrico e classificatório da malha e fornecem informações relevantes sobre o tráfego rodoviário, essenciais para as ações de planejamento, desde a manutenção até a ampliação. Para 2024, a meta foi definida em 75% de equipamentos em operação.

Resultados

O PNCT prevê 358 postos de contagem contínua em operação. Ao fim de 2024, estavam em funcionamento 338, correspondendo ao percentual de 94% de equipamentos de contagem permanente de tráfego em operação, configurando pleno atendimento à meta. Nesse período, 1 posto aguardava autorização para instalação, 18 encontravam-se paralisados por intervenção na via e 1 restava paralisado por vandalismo. Na tabela a seguir estão apresentados os postos fixos do PNCT, indicados de acordo com a situação de operação ao fim do exercício.

Figura 26 - PNCT - Postos em operação até dezembro de 2024 - Postos de Coleta Contínua



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Já os postos de Coleta de Cobertura são gerenciados em ciclos, compreendendo o período de abril a março do ano subsequente. O ciclo de abril de 2024 a março de 2025 tem a previsão de mobilização de 65 postos de coleta de cobertura, dos quais 49 foram efetivados em 2024. A tabela a seguir apresenta as instalações dos postos de Coleta de Cobertura já realizados.

Figura 27 - Postos em operação até dezembro de 2024 - Postos de Coleta de Cobertura



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Ademais, em 2024 foi desenvolvida a modelagem do fluxo de veículos para os dados do ano anterior, proporcionando, entre outras informações, a estimativa do Volume Médio Diário anual (VMDa), do Nível de Serviço e do Número N (indicador que estima a quantidade de solicitações de uma carga padrão — denominada eixo padrão — aplicadas ao pavimento).

Desafios futuros e riscos

O principal desafio consiste em garantir a manutenção e a operação dos postos de contagem de tráfego. O quantitativo em operação é variável e sofre interferência de fatores diversos, como intervenções de manutenção rodoviária, vandalismo, recalibragem dos sensores, entre outras causalidades. Nos próximos anos, serão buscadas parcerias de cooperação com órgãos de diferentes esferas da administração pública e entidades privadas, com o objetivo de compartilhar dados de contagem provenientes de rodovias sob jurisdição estadual, municipal, distrital e de concessão. A incorporação desses dados complementares contribuirá para o aprimoramento contínuo do processo de modelagem e estimativa do volume de tráfego nas rodovias. Com a proximidade do encerramento dos contratos vinculados ao PNCT, um dos principais desafios será conduzir os trâmites de finalização da operação atual e estruturar um novo termo de referência, essencial para viabilizar o processo licitatório subsequente. Como risco, destacam-se as incertezas

sobre as etapas externas do futuro certame, que podem causar atraso na nova contratação, descontinuando a coleta de dados.

- **Percentual de acordos em audiências de conciliação de desapropriação/reassentamento**

Indicador cujo objetivo é acompanhar o desempenho dos processos de desapropriação e reassentamento nas audiências judiciais, de forma a maximizar a obtenção de acordos e agilizar a liberação das frentes de obra e evitar que os processos judiciais se arrastem por longos anos. Para 2024, foi definida meta de 80% para realização de acordos de conciliação nos processos de desapropriação e reassentamento.

Resultados

Em 2024, foram realizadas 668 audiências de conciliação de desapropriação e reassentamento, sendo obtidos 565 acordos, representando um percentual de sucesso de 85%.

Desafios futuros e riscos

Dentre os desafios para cumprimento integral das metas pactuadas estão a disponibilização orçamentária para o pagamento das indenizações e uma eficiente articulação entre o DNIT, o Judiciário e as Procuradorias Regionais Federais dos estados, para ajuizamento das ações e agendamento das audiências.

XII) Aprimoramento da gestão ambiental e transformação digital dos Processos de Gerenciamento dos Estudos e Gestão Ambientais

A melhoria do sistema de gestão ambiental é uma iniciativa estratégica para o DNIT, buscando harmonizar a administração de sua infraestrutura de transportes com a observância da legislação ambiental, importante para o desenvolvimento sustentável do país. A estrutura dessa iniciativa considera as seguintes frentes de aprimoramento: atualização dos procedimentos de compensação ambiental dos empreendimentos; aprimoramento da estratégia indígena; aprimoramento do plantio compensatório e elaboração do Plano de Gerenciamento de Riscos no Licenciamento Ambiental.

- **Atualização dos procedimentos de compensação ambiental dos empreendimentos**

A compensação ambiental é um instrumento de política pública destinado a reparar ou minimizar os impactos causados por empreendimentos que utilizam recursos naturais e geram significativo impacto ambiental, como ocorre na maioria dos projetos de infraestrutura do DNIT. Esse mecanismo impõe a obrigação de apoiar a criação, manutenção ou o fortalecimento de unidades de conservação de Proteção Integral ou de Uso Sustentável, quando afetadas pelo empreendimento ou por interesse público. A compensação ocorre por meio de aporte financeiro, diretamente vinculada à Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) conduzida no âmbito de cada empreendimento submetido a

esse processo. A iniciativa visa regularizar as pendências relacionadas ao cumprimento das Compensações Ambientais referentes aos empreendimentos licenciados na esfera federal, nos quais o DNIT atua como empreendedor. O processo inicia-se com a identificação dos valores devidos, a determinação da modalidade de execução e a definição do escopo dos Termos de Compromisso para Compensação Ambiental (TCCA). Isso engloba análise jurídica, formalização dos instrumentos e, por fim, a diligente execução, conforme acordado no termo assinado.

Resultados

Em 2024, foram pagos pelo DNIT TCCA com valor de R\$ 17.918.500,07, para compensação ambiental referente aos empreendimentos descritos na tabela a seguir.

Tabela 38 - TCCA pagos pelo DNIT em 2024

BR	Descrição	Termo de Compromisso de Compensação Ambiental	Valor Inicial do Recurso do TCCA
BR-010/TO	Implantação e Pavimentação da BR-010, Trecho Aparecida de Rio Negro-Goiatins, Estado do Tocantins	37/2023GABIN/ICMBio	R\$ 8.190.616,00
BR-392/RS	TRECHO: ENTRONCAMENTO BR 116 PELOTAS – RIO GRANDE	24/2023GABIN/ICMBio	R\$ 2.570.637,86
BR-158/MT	Subtrecho Entroncamento da MT - 242(B)/322(A) - Ribeirão Cascalheira	25/2023GABIN/ICMBio	R\$ 2.139.054,71
BR-116/RS	Eldorado do Sul a Pântano Grande	26/2023GABIN/ICMBio	R\$ 3.970.049,78
BR-267/MS	Anel Rodoviário no Contorno Rodoviário Trecho: Entr. BR-267-Futura Ponte Sobre o Rio Paraguai, localizada no Município de Porto Murtinho/MS	TCCA nº 14/2024/Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul - IMASUL	R\$ 359.013,33
			R\$ 2.999,10
			R\$ 438,88
BR-116/392/RS	BR-116/392/RS, Trecho Pelotas/RS - Rio Grande/RS, desenvolvidas nos lotes 1, 2 e 3, Subtrecho BR-116/RS (km 511,76 ao km 527,68) e BR-392/RS (km 8,787 ao km 68,4), objeto da Licença de Instalação nº 1034/2014	TCCA nº 01/2024/Secretaria de Município do Meio Ambiente – Rio Grande/RS	R\$ 250.563,34
BR-470/SC	TCCA nº 03/2024	TCCA nº 03/2024/Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Prefeitura de Ilhota/SC	R\$ 435.127,07
Valor Total			R\$ 17.918.500,07

Desafios futuros e riscos

O maior desafio é garantir recursos orçamentários suficientes para o cumprimento dos TCCA firmados com os órgãos gestores de unidades de conservação que podem ser beneficiados pelos recursos de compensação ambiental, nas esferas estaduais e municipais.

- **Aprimoramento da estratégia indígena**

Considerando a legislação referente ao Licenciamento Ambiental e, mais especificamente, a Portaria Interministerial (Meio Ambiente, Justiça, Cultura e Saúde) nº 60/2015, é responsabilidade do DNIT elaborar estudos de impacto ambiental sobre comunidades indígenas e os respectivos

programas para evitar, mitigar ou compensar os impactos ambientais negativos, bem como intensificar os efeitos dos impactos ambientais positivos. O DNIT mantém tratativas com a Fundação Nacional dos Povos Indígenas - FUNAI visando conferir maior fluidez no cumprimento dos compromissos assumidos com as comunidades indígenas no âmbito dos processos de licenciamento ambiental, além de atualizar e/ou repactuar o escopo dos planos básicos ambientais indígenas.

Resultados

Em 2024, visando atualizar o escopo dos Planos Básicos Ambientais de Componentes Indígenas (PBA-CI), o DNIT intensificou o apoio técnico ao Ministério dos Transportes, em esforço conjunto com o IBAMA e a FUNAI, para subsidiar a elaboração dos PBA-CI, por meio da padronização dos subprogramas ambientais indígenas atinentes aos empreendimentos rodoviários, relativos aos seguintes temas: Patrimônio Cultural Material e Imaterial; Alternativas Econômicas Sustentáveis; Comunicação Social; Gestão e Supervisão do Componente Indígena; Gestão Integrada de Resíduos Sólidos; Gestão Territorial Indígena; e Infraestrutura.

No que concerne aos esforços para facilitar o cumprimento dos compromissos estabelecidos com as comunidades indígenas, foi estabelecido importante precedente de substituição da obrigação de realizar determinada ação pela obrigação de indenizar, atendendo à antiga demanda do DNIT. Esse precedente abrange situações específicas em que a Autarquia enfrenta dificuldades no cumprimento de obrigações pendentes junto às comunidades indígenas impactadas pela realização de suas obras. Para tanto, foram publicados editais de contratação pública, Termos de Execução Descentralizada, Termos de Colaboração, Acordo de Cooperação Técnica, Acordo Judicial e Termo de Acordo e Compromisso para o provimento do atendimento às condicionantes dos PBA-CI, conforme tabela a seguir.

Tabela 39 - Situação do cumprimento de condicionantes ambientais de PBA-CI

PBA-CI Execução Contratada						
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Edital	Valor	Contrato
101/AL	Wassu Cocal, Kariri Xocó, Karapotó terra Nova e Karapotó Plaki -O	50620.000739/2023-97	Aquisição de veículos - TAC	Pregão Eletrônico nº 125/2024	R\$ 3.084.745,00	-
101/AL	Wassu Cocal, Kariri Xocó, Karapotó terra Nova e Karapotó Plaki -O	50600.015072/2022-84	Contratação da Implementação - TAC	EDITAL nº0351/23-00	R\$ 12.488.000,00	Contrato nº 679/2023-00 (SEI nº16222760)
230/422/PA	Parakanã, Trocará, Sororó e Nova Jacundá	50600.010361/2023-78	Contratação de Empresa(s) Especializada(s) para a execução dos Planos Básicos Ambientais Indígenas - PBAI	Edital nº 631/2023-00 (SEI nº16594264)	1-R\$ 18.307.884,10 2-R\$ 16.607.763,12 3- R\$ 19.877.506,75 4- R\$ 10.725.154,78	1-Contrato nº290/2024 Lote 04 (SEI nº17782958) 2- Contrato nº289/2024 Lote 03(SEI nº18069719) 3- Contrato nº. 288/2024 Lote 02 (SEI nº18069324) 4- Contrato nº 287/2024 Lote 01 (18067557)
PBA-CI Editais Publicados						
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Edital	Valor	Contrato
290/RS	Mbyá-Guarani	50600.010609/2024-81	Contratação de Empresa Especializada em Serviço de Consultoria para a implementação do Plano Básico Ambiental - Componente Indígena - PBA - CI	Edital nº 0348/2024-00 (SEI nº18969979)	R\$ 20.330.968,00	-
158/MT	Urubu Branco	50600.000409/2024-11	Aquisição de itens necessários para atendimento do Programa de Apoio à Terra Indígena Urubu Branco – PAINDIO	Edital nº378/2024 (SEI nº19759515)	R\$ 689.472,00	-
Termos de Execução Descentralizada						
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Valor	TED	

222/CE	Anacé	50600.041544/2023-35	Implantação (construção e equipagem) de uma Unidade Básica de Saúde Indígena Tipo III na Aldeia Japuaara (povo Anacé) e aquisição de 01 (um) veículo zero quilômetro, tipo VAN, adaptado para Pessoas com Deficiência (PCD)	R\$ 2.197.061,28	Termo de execução Descentralizada Nº 262/2024-00 (SEI nº17628273)
101/AL	Wassu Cocal, Karapotó terra Nova e Karapotó Plaki -O	50600.018226/2023-71	Implantação (construção e equipagem) de uma Unidade Básica de Saúde Indígena (TI Wassu-Cocal) e aquisição de dois veículos	-	Minuta de Termo de Execução Descentralizada - TED (SEI nº14594606)
Termos de Colaboração - Em execução					
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Valor	TC
101/AL	Kariri Xocó	50600.010280/2023-78	Repasse de recursos à Associação	R\$ 1.653.417,01	Termo de Colaboração nº151/2024 (SEI nº18404252)
101/AL	Wassu Cocal	50600.010270/2023-32	Repasse de recursos à Associação	R\$ 1.974.543,46	Termo de Colaboração nº152/2024 (SEI nº18623432)
101/AL	Karapotó Plaki-ô	50600.010248/2023-92	Repasse de recursos à Associação	R\$ 3.299.566,03	Termo de Colaboração nº150/2024 (SEI nº18402372)
101/AL	Karapotó Terra Nova	50600.010238/2023-57	Repasse de recursos à Associação	R\$ 780.870,64	Termo de Colaboração nº153/2024 (SEI nº18379166)
Acordo de Cooperação Técnica					
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	AC	
BR-230/422/PA	Parakanã	50600.043725/2023-04	Projetos Executivos para Implantação de Infraestruturas para Abastecimento de Água em 29 (vinte e nove) Aldeias da Terra Indígena Parakanã, localizadas nos municípios de Novo Repartimento/PA e Itupiranga/PA	Minuta Acordo de Cooperação Técnica (SEI nº19186223)	
Acordo Judicial					
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Valor	AJ
364/MT	Estação Parecis	00473.022778/2021-46	Substituir a obrigação do DNIT de Fazer (execução integral dos compromissos e obrigações previstos no Componente Indígena do PBA - versão outubro /2010 - processo administrativo DNIT 50600.002018/2006-59), pela obrigação do DNIT de pagar/indenizar o povo Parecis da TI Estação Pareci.	R\$ 5.860.553,59	Termo de Acordo e Compromisso (SEI nº13401938)

Termo de Acordo e Compromisso					
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Valor	TAC
230/422/ PA	Parakanã	50600.039567/2023-80	Aquisição de insumos e contratação de serviços para viabilizar a entrega de veículos	R\$ 689.594,17	Termo de Acordo e Compromisso nº 263/2024-00 (SEI nº18194418)

- **Aprimoramento na execução do plantio compensatório**

A remoção da vegetação necessária para a realização das obras do DNIT implica na obrigação de realizar a recomposição florestal nas áreas afetadas por essa atividade, conforme as diretrizes dos órgãos responsáveis, as quais são registradas nas Autorizações para Supressão de Vegetação (ASV). A iniciativa de aprimoramento na execução do plantio compensatório busca desenvolver e implementar soluções viáveis que permitem ao DNIT cumprir as responsabilidades de recomposição florestal registradas em suas respectivas ASV.

Para cumprir as obrigações relacionadas à recomposição florestal, é necessário superar as seguintes etapas:

- Viabilizar a elaboração dos projetos de recomposição florestal;
- Obter a aprovação dos projetos pelos órgãos licenciadores e, quando coincidentes com unidades de conservação, aprovação também pelos órgãos gestores dessas unidades; e
- Contratar (ou realizar convênio) do plantio, da manutenção e do monitoramento das mudas de árvores nativas contempladas nos projetos aprovados.

Resultados

O Edital nº 244/2022-00 (SEI nº11832688), que versa sobre a elaboração, implantação, manutenção e monitoramento do Projeto de Plantio Compensatório em área equivalente à 605,49 hectares, em atendimento às obrigações ambientais do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação e implantação das obras de artes correntes e especiais da rodovia BR-230/PA (trecho entre a divisa TO/PA e Rurópolis/PA), teve seu resultado homologado em 27 de setembro de 2022, pelo valor de R\$ 10.345.878,93, e gerou o Contrato nº 590/22 (SEI nº12934917). Após a Ordem de Início de Serviços (SEI nº13518996), em 24 de janeiro de 2023, e após a aprovação do Projeto Executivo Plantio Compen REV05 (SEI nº 15264405), foram iniciados os serviços de plantio em maio de 2024, com execução de, aproximadamente, 35 hectares de plantio no exercício.

Para a recomposição florestal com espécies vegetais nativas, em atendimento às obrigações do processo de licenciamento ambiental das obras de duplicação dos lotes 6, 7 e 8 da BR-101/PE e dos lotes 1 e 2 da BR-101/RN, nas áreas do Campo de Instrução Militar Marechal Newton Cavalcante (CIMNC) e do Parque Histórico Nacional dos Guararapes, ambas localizadas em Pernambuco (lote 1), assim como na Estação Experimental Rommel Mesquita, no Rio Grande do Norte (lote 2), com implantação, manutenção e monitoramento de plantios compensatórios, informa-se que em 2024 foi dado início ao desenvolvimento dos projetos executivos de acordo com o edital de contratação.

Desafios futuros e riscos

Como desafio, destaca-se a necessidade de identificar alternativas viáveis além de contratações e delegações, visando garantir o cumprimento das obrigações de recomposição

florestal, estabelecidas em suas ASV. A título de exemplo, considera-se, junto ao IBAMA, a possibilidade do uso de Créditos de Reposição Florestal para reduzir o passivo existente.

Os Créditos representam certificados de volume de matéria-prima proveniente de plantio florestal, gerados após a comprovação, perante os órgãos competentes, do efetivo plantio de espécies florestais adequadas, preferencialmente nativas, conforme Decreto nº 5.975/2006. Podem ser utilizados pelo detentor ou transferidos uma única vez para outras entidades sujeitas à obrigação de reposição florestal, como é o caso do DNIT. A possibilidade é que o DNIT adquira Créditos aceitos pelo IBAMA como alternativa para reduzir seu passivo de recomposição florestal.

Os principais riscos para o progresso efetivo dessa ação estão relacionados às crises (políticas, econômicas, sanitárias etc), que podem impactar a disponibilidade de recursos financeiros para o DNIT e, por conseguinte, afetar a execução adequada dos projetos de recomposição florestal.

- **Elaboração do Plano de gerenciamento de riscos no licenciamento ambiental**

Essa ação visa implementar medidas para melhorar os processos de planejamento, contratação e elaboração de estudos, planos e projetos ambientais, de modo a prevenir danos ao meio ambiente e prejuízos ao erário, decorrentes de eventuais descompassos entre o andamento das obras prioritárias para o DNIT e a obtenção e manutenção das autorizações e licenças ambientais previstas na legislação.

Resultados

Continuidade dos Contratos nº 93/2022, 94/2022 e 95/2022, cujos objetos são a consultoria ambiental especializada na elaboração de estudos ambientais necessários para a obtenção de Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e ASV de empreendimentos prioritários para o DNIT.

No âmbito do Contrato nº 93/2022, foram emitidas as Ordens de Serviço Específicas (OSE) para os seguintes empreendimentos:

Tabela 40 - OSE do Contrato nº 93/2022

LOTE A/93 – PROSUL			
BR	UF	Empreendimento	OSE
156	AP	Obras de Implantação e Pavimentação do Lote 01 (km 27,0 a km 87,10), do Lote 02 (km 87,10 a 149,12) e do Lote 3 (km 149,12 a 210,18) da Rodovia BR-156/AP, incluindo Adequação de Capacidade e Melhoramentos na Travessia Urbana do Laranjal do Jari	SUSPENSÃO - Ofício nº 249366/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/D NIT SEDE (SEI 19841637)
317	AM	Obras de pavimentação da BR-317/AM	OSE nº 04.1-093/22 - BR-317/AM - 1ª Retificação (SEI 19814745)
242	MT	Obras de implantação e pavimentação da BR 242/MT	OSE nº 05.093/22 - BR-242/MT - 1ª Retificação (SEI 16954472)
262	MS	Obras de restauração do pavimento e recuperação e implantação de acostamento na BR/262	OSE nº 06.093/22 - BR-262/MS - 1ª Retificação (SEI 16667127) OSE nº 06.093/22 - BR-262/MS - 2ª Retificação (SEI 18785698)
230/155/222	PA	Obras de implantação, duplicação, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos na BR-230/155/222/PA - Contorno de Marabá/PA	OSE nº 07.1-093/22 - BR-230/155/222/PA (SEI 19027268)



LOTE A/93 – PROSUL			
BR	UF	Empreendimento	OSE
010	GO/TO	Obras de Implantação, Pavimentação, Absorção, Adequação de Capacidade e Melhoria da Segurança, além de Reabilitação de 08 pontes e Implantação de 09 pontes na Rodovia BR-010/GO/TO	OSE nº 08.1-093/22 - BR-010/GO/TO (SEI 19026958)
163	PA	Obras de pavimentação da BR-163/PA. Apresentação dos estudos etnoecológicos e elaboração do PBAi nas terras indígenas na área de abrangência da BR 163/PA, são elas: 1) Km 43, (2) Pimental, (3) Praia do Índio, (4) Praia do Mangue e (5) São Luiz do Tapajós, (6) Borari Alter do Chão, (7) Bragança, (8) Marituba, (9) Maratuba do Pará e (10) Taquara	OSE nº 09.1-093/22 - BR-163/PA (SEI 19874366)

No âmbito do Contrato nº 94/2022, foram emitidas as Ordens de Serviço Específicas (OSE) para os seguintes empreendimentos:

Tabela 41 - OSE do Contrato nº 94/2022

LOTE B/94 – JGP			
BR	UF	Empreendimento	OSE
316	PI	Obras de Duplicação, de Vias Laterais e Obras de Artes Especiais, incluindo Restauração da Pista Existente, da Rodovia BR-316/PI	OSE nº 07.1-094/22 - BR-316/PI/2024 (SEI 16825274)
030	BA	Obras de implantação e pavimentação da Rodovia BR-030/BA - Div. GO/BA – Entroncamento BR-135B / BA-594 (A) (Cocos/BA) - km 0 ao km 191,5	OSE nº 08.1-094/22 - BR-030/BA/2024 (SEI 17060978)
110/316	PE	Obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-110/316/PE	OSE nº 09.1-094/22 - BR-110/316/PE/2024 (SEI 17138933)
349	SE/AL	Construção de uma Ponte rodoviária sobre o Rio São Francisco entre o Município de Penedo/AL e Neópolis/SE. A superestrutura da ponte estaiada de Penedo-Neópolis prevê seção transversal com 21,10 m de largura e extensão total de 1.080 m. O Acesso se refere à ligação da AL-225 (Penedo/AL) com 5.267 m de extensão	OSE nº 10.1-094/22 - BR-349/SE-AL/2024 (SEI 17250365) OSE nº 10.1-094/22 - BR-349/SE-AL/2024 - 1ª Retificação (SEI 19438125)
304	RN	Obras de Duplicação e Adequação de Capacidade da BR-304/RN, nos lotes 1, 2, 3 e 4.	OSE nº 11.1-094/22 - BR-304/RN/2024 (SEI 17979481)
104	RN	Obras de Implantação, Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Pontos Críticos na Rodovia BR-104/RN, incluindo Adequação de Plataforma e de Capacidade, Implantação de Rodovia Pavimentada, Implantação de Faixas Adicionais, Faixas de Ultrapassagem e Vias Marginais	OSE nº 12.1-094/22 - BR-104/RN (SEI 19025965)
135	BA	Obras de Pavimentação no segmento entre o km 207 e o km 226 e alternativa de Catolândia, na rodovia BR-135/BA	OSE nº 13.1-094/22 - BR-135/BA (SEI 19688541)
324	BA	Obras de Implantação/Duplicação, Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos na Rodovia BR-324 - Travessia Urbana de Feira de Santana/BA, incluindo Obras de Artes Especiais.	OSE nº 14.1-094/22 - BR-324/BA (SEI 19331975)

No âmbito do Contrato nº 95/2022, foram emitidas as Ordens de Serviço Específicas (OSE) para os seguintes empreendimentos:

Tabela 42 - OSE do Contrato nº 95/2022

LOTE C/95 – PROSUL			
BR	UF	Empreendimento	OSE
116	RS	Obras de adequação de capacidade e duplicação da BR-116/RS, no subtrecho entre o entroncamento com a BR-290/RS (km 291,20) e o acesso ao município de Pelotas/RS (km 510,62)	OSE nº 04.1-095/22 - BR116/RS - PBAQ (SEI 17360986)

LOTE C/95 – PROSUL			
BR	UF	Empreendimento	OSE
116	SP	Obras de implantação de ligação rodoviária da cidade de Potim/SP à BR-116/SP (Via Presidente Dutra)	OSE nº 05.1-095/22 - BR116/SP (SEI 17771707)
153	RS	Obras de Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos da Rodovia BR-153/RS, km 53,6 ao km 122	OSE nº 06.1-095/22 - BR153/RS (SEI 18971350)
163	RS/SC	Obras de Implantação de Variante com 5,4 km no Estado do Rio Grande do Sul, Implantação de Ponte de 1,2 km sobre o Rio Uruguai, implantação do Contorno de Itapiranga com 8,6 km e Adequação de Capacidade com 26,6 km em Rodovia Estadual	OSE nº 07.1-095/22 - BR-163/RS/SC (SEI 18995937) SUSPENSÃO - Ofício nº 232069/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI 19625525)
365	MG	Obras de Duplicação, adequação de capacidade, melhoria da segurança e eliminação dos segmentos críticos - BR 365/MG - Lote 03 – km 407,8 - km 476,6	OSE nº 08.1-095/22 - BR 365/MG (SEI 18956742)
174	MT	Obras de Implantação, Pavimentação e Obras de Arte Especiais do km 0,0 ao km 71,0 da Rodovia BR-174/MT, interligação entre Porto Santo Antônio das Lendas e Cáceres	OSE nº 09.1-095/22 - BR 174/MT (SEI 19044384)
259	ES	Obras de adequação de capacidade com duplicação e restauração da pista existente do km 0 (João Neiva/ES) ao km 106,3 (Div. ES/MG)	OSE nº 10.1-095/22 - BR 259/ES (SEI 19716901)
364	MG	Obras de implantação e pavimentação de segmento remanescentes da BR-364/MG, trecho Div. SP/MG – Entr. BR-365(B) (Início Ponte S/Rio Paranaíba) (Div. MG/GO)	OSE nº 11.1-095/22 - BR 364/MG - EAS (SEI 19723975)

• Resultados operacionais da gestão ambiental

Em 2024, foram obtidas, retificadas e renovadas 76 licenças/autorizações ambientais junto ao IBAMA e órgãos ambientais estaduais licenciadores, mediante operação dos sistemas SISGLAF (“Atender Demandas Gerais do Licenciamento Ambiental Federal”) e SINAFLO (Sistema Nacional de Controle da Origem dos Produtos Florestais), com destaque para as seguintes:

- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20717744/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Mato Grosso;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20752611/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Minas Gerais;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20835088/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Goiás;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20835268/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado da Paraíba;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20835654/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Rio de Janeiro;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20834857/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de Roraima;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 21265629/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Pará;

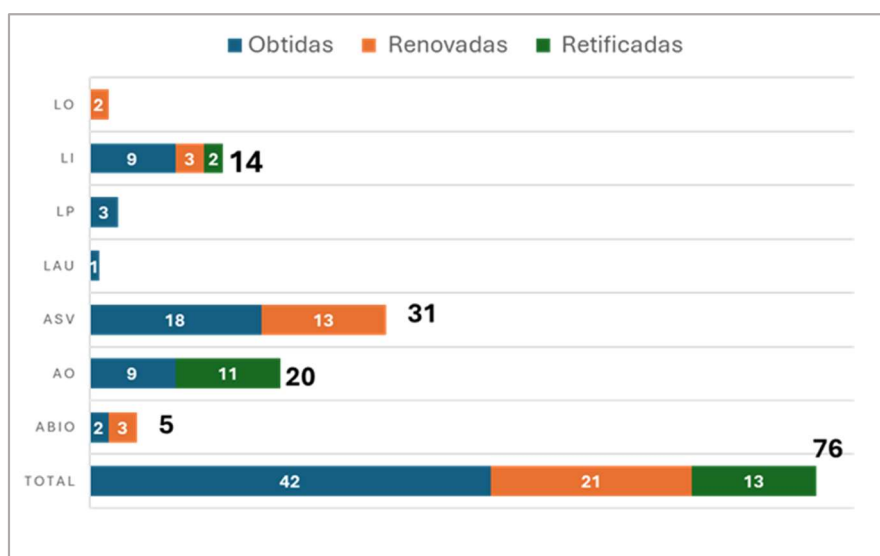


- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 21161207/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Pernambuco;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 21265020/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Tocantins;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835824/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do Distrito Federal;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835963/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de São Paulo;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835457/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de Sergipe;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 21265314/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Amazonas;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835824/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de Alagoas;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835963/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Amapá;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20934361/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado da Bahia;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 21201975/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Ceará;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 21201662/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Rio Grande do Norte;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20934838/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Rio Grande do Sul;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 21202350/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de Santa Catarina;
- Obtenção da Licença Ambiental Única (LAU) 143/2024, referente à dragagem emergencial na hidrovia do Amazonas;
- Obtenção da Licença de Instalação 1019566/2024, referente à Duplicação do segmento da rodovia BR-135/MA, compreendido entre o km 51,30 e o km 95,60;
- Obtenção da Licença de Instalação 042/2024, referente a Adequação com duplicação da Rodovia BR-364/RO (travessia urbana do município de Ji-Paraná/RO – Lote único) subdividido em dois segmentos. Segmento 01: do km 337,1 ao km 338,5. Segmento 02: do km 347,0 ao km 351,67;



- Obtenção da Licença de Instalação 1098541/2024, referente à Duplicação do segmento da rodovia BR-135/MA, compreendido entre o km 95,60 e o km 127,75;
- Obtenção da Licença de Instalação 01.24.08.006500-8/2024, referente à implantação de novas faixas, pavimentação e adequação da Rodovia: BR423/PE. Subtrecho: Entroncamento BR-232 (B) (São Caetano) - Entroncamento PE-149/170/180 (Lajedo). Segmento: Km 38,20 ao Km 60,00;
- Obtenção da Licença de Instalação 08.24.08.006607-3/2024, referente à requalificação da rodovia BR-316/PE, numa extensão de 23,7 Km, Subtrecho - Entr. BR-110/PE (B) / PE-355 (Hotel do Peba) - Entr. PE-345 (Inajá), segmento Km 420,3 ao Km 440,0;
- Obtenção da Licença de Instalação 08.24.09.006911-8/2024, referente à requalificação de via existente - Rodovia - BR 110/PE, km 149,1 ao km 220,7, numa extensão de 71,6 km;
- Obtenção da Licença de Instalação 111/2024, referente à duplicação de segmento da rodovia BR-116, com extensão de 60,9 km, trecho entre Pacajús e Boqueirão do Cesário, do km 52,90 ao km 113,20;
- Obtenção da Licença de Instalação 1501/2024, referente às obras de manutenção e implantação da BR-135/MG, subtrecho Manga/MG - São João das Missões/MG - Itacarambi/MG, com extensão total de 20,5 km;
- Obtenção da Licença de Instalação 08/2024, referente ao Anel Rodoviário de Porto Murtinho/MS e Ponte sobre o rio Paraguai na BR-267/MS;
- Retificação da Licença de Instalação 24/2024, referente à Adequação da capacidade, duplicação, restauração, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos da BR-080/DF;
- Obtenção da Licença Prévia 692/2024, referente à Implantação da Rodovia BR-392/RS, ENTR. RS - 149 (PARA FORMIGUEIRO) - ENTR. RS-344 (PARA SANTA ROSA) - km 307,5 - km 617,0;
- Obtenção da Licença Prévia 691/2024, referente à Ampliação da Rodovia BR-116/MG - Governador Valadares a Divisa Alegre;
- Obtenção da Licença Prévia 43788/2024, referente à Estrada da Boiadeira, Restauração, Implantação e Pavimentação na BR-487/PR.

Gráfico 1- Licenças/Autorizações Ambientais



LO – Licenças de Operação; LI – Licenças de Instalação; LP – Licenças Prévias; LAU – Licença Ambiental Única; ASV – Autorizações de Supressão de Vegetação; AO – Autorização de Operação; Abio – Autorizações de captura, coleta e transporte de material biológico.

XIII) Elaboração e análise de estudos e projetos

Essa iniciativa é acompanhada por meio dos seguintes indicadores:

- Quantidade de termos de aceitação de EVTEA;
- Índice de Desenvolvimento de Projetos (IDP);
- Publicação trimestral das referências do Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO) e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT.

• **Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)**

O Planejamento Estratégico Institucional (PEI) apresenta a iniciativa “Elaboração e análise de estudos e projetos”, desdobrada do objetivo estratégico de “Contribuir com a qualidade técnica dos estudos, projetos, serviços e obras”. Tal iniciativa visa identificar e localizar as necessidades de ampliação, adequação e melhorias na infraestrutura rodoviária federal. Para aferição, foi definido o indicador “Quantidade de termos de aceitação de EVTEA”, que tem por meta a formalização do aceite de 10 unidades de EVTEA em 2024.

Os EVTEA consistem no conjunto de estudos desenvolvidos para avaliação dos benefícios sociais e econômicos decorrentes dos investimentos em implantação de novas infraestruturas de transporte ou melhoramento de ativos já existentes. A avaliação apura se os benefícios estimados superam os custos com os projetos e a execução das obras previstas. Quando aprovados os estudos,

são emitidos os Termos de Aceitação de Estudos de Viabilidade – TAEV, que formalizam o aceite dos EVTEA.

Os estudos de viabilidade são ferramentas relevantes para tomada de decisão no DNIT. Contribuem para o planejamento mais robusto das intervenções de ampliação e adequação da infraestrutura de transporte, com base em indicadores técnicos e econômicos, facilitando a implementação das políticas públicas advindas do Ministério dos Transportes. Atualmente, a carteira de estudos de viabilidade voltados ao modo rodoviário é constituída por:

- 40 EVTEA previstos no Contrato nº 119/2022;
- 74 EVTEA finalizados no Contrato nº 940/2014;
- 54 EVTEA de contratos de lotes únicos (finalizados e em andamento).

Resultados

O DNIT emitiu, em 2024, quatro TAEV, referentes às seguintes rodovias:

- BR-101/PB e 230/PB: km 73,5 ao km 80,8 e km 88,4 ao 99,4 (BR-101/PB); e km 28,2 ao km 48,6 (BR-230/PB) (processo administrativo nº 50600.041168/2022-06);
- BR-423/AL, BR-423/PE e BR-424/PE: km 0 ao km 101,4 (BR-423/AL); km 98,4 ao km 196,2 (BR-423/PE); km 0 ao km 2,1 (BR-242/PE); e km 0 km 87,3 (BR-424/PE) (processo administrativo nº 50600.035408/2022-25);
- BR-110/PB e BR-110/RN: km 0 ao km 76,6 e km 95,5 ao km 132,7 (BR-110/PB); e km 128,6 ao km 187,9 (BR-110/RN) (processo administrativo nº 50600.041172/2022-66);
- BR-222/MA: km 251,1 ao km 680,4 (processo administrativo nº 50600.048969/2022-94).

Outros quatro EVTEA foram aprovados em 2024, com TAEV emitidos apenas em 2025. Os oito EVTEA foram realizados no âmbito do contrato nº 119/2022, disposto no processo administrativo nº 50600.014274/2022-17.

A meta de emissão de 10 (dez) TAEV não foi atendida em razão de fatores como: revisão da metodologia de elaboração e análise dos estudos e represamento na análise técnica de alguns dos lotes em virtude da carência de servidores aptos. Todavia, a expectativa é de que essa situação se ajuste em 2025.

Desafios futuros e riscos

O desafio para cumprimento da meta é a regularização do ritmo de elaboração dos estudos, que passaram a cumprir novo rito a partir da revisão da metodologia. As análises de EVTEA são impactadas pela priorização dos serviços e pela disponibilidade de servidores para realizá-las. Como risco, cita-se as incertezas sobre a alocação de recursos orçamentários para a plena execução do contrato.

• **Índice de Desenvolvimento de Projetos – IDP**

A formalização e o acompanhamento de processos relativos a desenvolvimento de projetos de infraestrutura de transportes, desde a contratação até as entregas finais, decorrem de um trabalho que demonstra o compromisso com a qualidade e a precisão em todas as fases. É fundamental garantir que os produtos entregues sejam consistentes e forneçam informações precisas para definir e dimensionar a obra de maneira eficaz, visando minimizar a ocorrência de eventuais revisões em fase de obra.

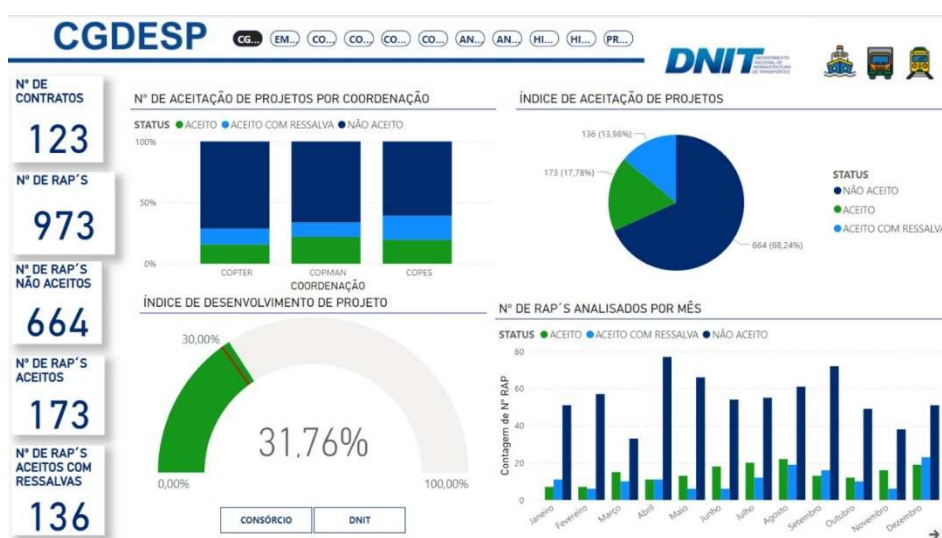
O indicador estratégico “Índice de Desenvolvimento de Projetos – IDP” tem por finalidade o monitoramento das análises de projetos no âmbito da unidade responsável no DNIT. Por meio da relação entre o número de análises com condição de aceitação frente ao número de análises emitidas em determinado período, é possível verificar o índice de aprovação sob diversos aspectos, como disciplina, empresa e contrato.

Busca-se, ainda, mapear os gargalos no processo de elaboração e análise de projetos. A expectativa é de que cada disciplina de projeto passe por um máximo de três revisões até sua aprovação integral. No entanto, devido a questões alheias à administração pública, o número de revisões tem excedido essa expectativa, resultando muitas vezes em atrasos na entrega dos projetos consolidados, considerando os cronogramas previamente estabelecidos nos contratos. No intuito de incrementar a celeridade do processo de elaboração e análise de estudos e projetos e a qualidade dos produtos apresentados, foi estabelecida, no Planejamento Estratégico, a meta de 30% para 2024. Ou seja, a cada dez disciplinas de projetos analisadas, espera-se que três detenham condições de aceitação.

Resultados

Conforme apresentado na imagem a seguir, observa-se que a meta indicada foi alcançada.

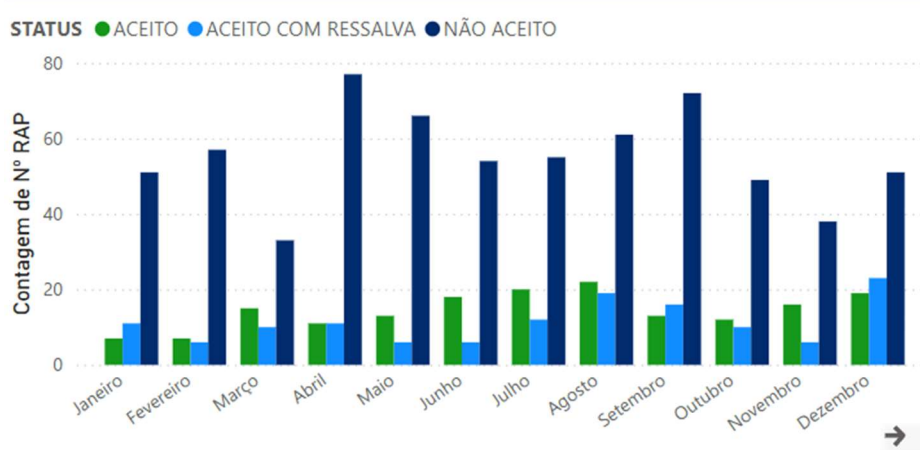
Figura 28 - Índice de Desenvolvimento de Projetos CGDESP - 2024



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

O atingimento da meta se deve a diversos fatores, mas deve-se destacar a implementação do Sistema de Gestão de Projetos (SGPRO), o maior empenho em dirimir dúvidas das empresas projetistas e o ganho de experiência dos analistas contratados. O SGPRO padronizou a distribuição das demandas entre os analistas, organizou as informações em um único lugar e permitiu a visualização da fila de projetos. Para abordar as dúvidas das projetistas em relação às análises, foram implementados novos recursos, incluindo reuniões periódicas e comunicações por e-mail e aplicativos de mensagens. Essas iniciativas visam fortalecer a comunicação entre projetistas e analistas, resultando na apresentação de projetos mais assertivos. Deve-se considerar, ainda, a curva de aprendizagem dos analistas contratados, que conforme a experiência adquirida, melhoram os prazos de resposta às projetistas.

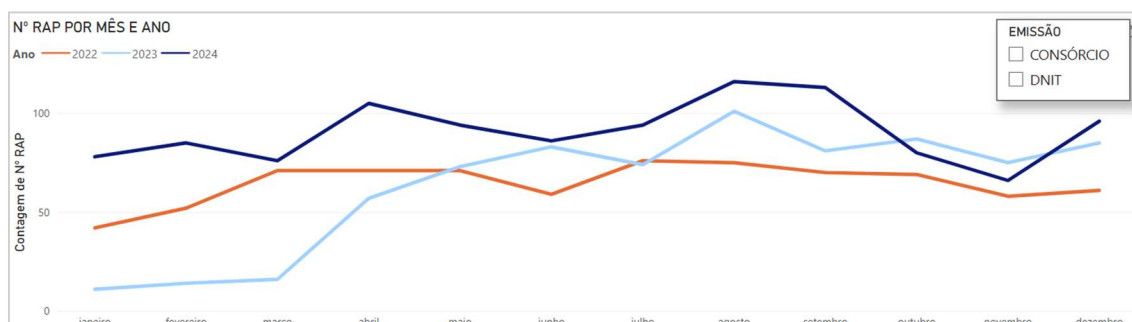
Gráfico 2 - Relatório de Análise de Projetos (RAP) analisados mensalmente



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

No comparativo entre 2022, 2023 e 2024, observa-se em 2024 o aumento de disciplinas analisadas, à exceção de outubro e novembro, meses nos quais é usual uma queda no número de relatórios, conforme gráfico abaixo.

Gráfico 3 - Emissão de RAP Mensais – 2022/2023/2024



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

O maior número de relatórios de análises emitidos em 2024 refere-se a estudos, anteprojetos e projetos da infraestrutura rodoviária, do grupo da construção, que abrange diversas disciplinas

relacionadas à infraestrutura linear, como pavimentação, geometria, terraplenagem, drenagem e sinalização.

No que se refere à manutenção, são elaborados *checklists* detalhados para cada projeto, essenciais para garantir a qualidade e viabilidade das soluções propostas. Esses *checklists* incluem análises criteriosas de levantamentos preliminares, sondagens e dados iniciais, servindo como base para a concepção das soluções de projeto. Essa abordagem assegura a qualidade em todas as etapas, contribuindo para a entrega de projetos robustos e alinhados às necessidades de cada empreendimento. Embora o trabalho de conferência dos *checklists* ainda não seja contabilizado por um índice próprio, ele favorece um alto índice de aprovação.

Em relação aos projetos de restauração, observou-se um aumento na emissão de relatórios de análises, impulsionado pela contratação denominada “TR Nacional”, que visa a execução de serviços técnicos especializados para o desenvolvimento de projetos de restauração rodoviária e do Programa de Conservação, Recuperação e Manutenção (CREMA), dividido em três lotes distribuídos pelo país. O mapa a seguir demonstra os projetos em planejamento e em execução no bojo do contrato “TR Nacional”.

Figura 29 - Projetos Desenvolvidos no âmbito do TR Nacional



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Destaca-se ainda a existência de trechos com levantamento de campo já realizados, que ainda aguardam a emissão de ordens de serviço para a elaboração de seus respectivos projetos, gerando uma grande carteira para 2025, conforme visualizado a seguir.

Figura 30 - Trechos com levantamentos de campo realizados no âmbito do TR Nacional



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Para melhoria do fluxo de análise dos Relatórios de Análise de Projetos - RAP destaca-se, ainda, a implantação do SGPRO, cuja etapa de desenvolvimento de sua primeira versão foi superada em 2023, tendo ocorrida, em 2024, a implementação e operação do sistema.

Um desafio estabelecido por ocasião do Relatório de Gestão de 2023 trata da elaboração de um modelo de Termo de Referência padrão, em consonância com a nova lei de licitações e contratos (Lei nº 14.133/2021). Para tanto, foi proposto um novo modelo, buscando aderência ao modelo anteriormente utilizado e à nova lei de licitações. O principal ponto ainda a ser aprimorado são as regras para o critério de julgamento na modalidade técnica e preço, buscando a melhor forma de padronizar e despersonalificar as avaliações técnicas de propostas.

A publicação do Manual de Custos de Estudos e Projetos de Obras Rodoviárias ainda resta pendente, mas com avançado estágio de desenvolvimento, haja vista a consulta pública efetuada da

primeira versão do manual, realizada em dezembro de 2024, cujos resultados estão sendo analisados.

Em relação à meta de aprovação de nove projetos, especificamente para as obras rodoviárias, informa-se o atendimento conforme previsto. No entanto, quando da aprovação dos projetos das disciplinas de CREMA e restauração, embora se tenha alcançado a meta de aprovação geral, observou-se que foram aprovados treze projetos, o que ficou aquém da meta estabelecida de quinze projetos.

Desafios futuros e riscos

- Aprimorar o SGPRO, de forma a permitir o melhor gerenciamento dos empreendimentos;
 - Consolidar as regras para o critério de julgamento na modalidade técnica e preço, buscando padronizar e despersonalizar as avaliações técnicas de propostas, em consonância com a nova lei de licitações e contratos;
 - Contratar projetos de engenharia utilizando a metodologia proposta pelo Manual de Custos de Estudos e Projetos de Obras Rodoviárias, em conjunto com a Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura (CGCIT);
 - Aprovar, no mínimo, 10 lotes de Projetos Executivos de obras rodoviárias (implantação, duplicação etc) e 15 lotes de projetos CREMA em diversas regiões do Brasil;
 - Fortalecer a equipe de apoio à fiscalização e gestão de contratos sob responsabilidade da CGDESP; e
 - Valorizar os profissionais existentes e reforçar a equipe de análises técnicas das coordenações setoriais da CGDESP.
- **Publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT**

O indicador “Publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT” visa acompanhar a publicação das referências de custos, em intervalos regulares, propiciando a elaboração de orçamentos de estudos e projetos de engenharia voltados à infraestrutura de transportes, bem como à contratação de consultoria com valores atuais e alinhados às metodologias do DNIT.

Resultados

Os resultados referentes ao indicador em questão contemplam a publicação de cinco referências do SICRO e da Tabela de Consultoria do DNIT:

- Referência SICRO outubro/2023, publicação ocorrida em janeiro de 2024;
- Referência SICRO janeiro/2024, publicação ocorrida em abril de 2024;
- Referência SICRO abril/2024, publicação ocorrida em julho de 2024;
- Referência SICRO julho/2024, publicação ocorrida em outubro de 2024;

- Referência SICRO outubro/2024, publicação ocorrida em dezembro de 2024.

Dessa maneira, em decorrência da divulgação das cinco publicações durante o exercício de 2024, cumpriu-se a meta estipulada.

Desafios futuros e riscos

A publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Consultoria do DNIT envolve diretamente ações do corpo técnico nos processos de análise e verificação dos dados apresentados, com prioridade para que seja realizada a divulgação aos usuários. Assim, o incremento do exíguo corpo de servidores torna-se imperativo, considerando, ainda, as demais atribuições da unidade responsável pela publicação. O risco associado é o de não cumprimento da ação, além do comprometimento da qualidade das informações de referência, afetas à área de custos, produzidas e divulgadas pelo DNIT.

XIV) Fortalecimento da articulação institucional com o setor público, privado e a sociedade

- **Revista Escola Nacional de Infraestrutura de Transportes (ENINFRA) e Curso de Especialização - MBA em Gestão e Engenharia de Infraestrutura de Transportes**

A Revista ENINFRA é a publicação oficial do DNIT para veicular matérias, artigos técnicos e científicos relacionados à pesquisa na área de infraestrutura de transportes, reunindo diferentes perspectivas de forma multidisciplinar. São aceitos trabalhos em português e inglês, enviados por servidores e colaboradores do DNIT e pesquisadores e profissionais da comunidade científica. Com a Revista, o DNIT busca promover a troca de ideias e experiências, contribuindo para o desenvolvimento e a inovação no setor de transportes, além de apoiar ações e projetos que fortalecem a infraestrutura no país.

Além disso, destaca-se a criação do Curso de Especialização – MBA em Gestão e Engenharia de Infraestrutura de Transportes, objeto do Acordo de Cooperação Técnica com a Fundação Getúlio Vargas (FGV). O curso, com carga horária de 432 horas-aula, é oferecido na modalidade *blended*, que combina aulas presenciais e virtuais. Essa iniciativa foi desenvolvida com o objetivo de qualificar agentes públicos e profissionais do mercado que atuam na gestão, supervisão e fiscalização de projetos de engenharia de infraestrutura rodoviária.

Resultados

Em 2024, a publicação da 3ª edição da Revista ENINFRA trouxe um avanço importante a se destacar: a inclusão do Identificador de Objeto Digital (DOI), código único e permanente que possibilita acompanhar métricas de impacto, como número de citações, *downloads* e compartilhamentos de cada artigo. Isso ajuda a medir a relevância da publicação no meio acadêmico. Pesquisadores podem usar o DOI para localizar o artigo com rapidez, aumentando a visibilidade e o impacto do trabalho. Os temas abordados nessa edição incluíram planejamento, transporte aquaviário, pavimentação, estruturas, meio ambiente e administração pública. No que diz respeito

ao Curso de Especialização iniciado em 1º de outubro de 2024, com previsão de continuidade e conclusão em 2025, destaca-se a participação de 15 servidores do DNIT. A iniciativa está sendo acompanhada de perto pela Coordenação-Geral do Instituto de Pesquisas em Transportes - CGIPT, garantindo o alinhamento com as diretrizes institucionais e qualidade na formação.

Desafios futuros e riscos

Os desafios estão relacionados à manutenção e ao cumprimento da periodicidade das publicações da Revista ENINFRA. No contexto do Curso de Especialização, será fundamental assegurar a qualidade pedagógica ao longo de 2025, além de garantir que o conteúdo abordado esteja alinhado às tendências e demandas atuais do setor de infraestrutura de transportes.

- **Parcerias com Centros de Excelência**

Para o desenvolvimento de pesquisas, parcerias estratégicas são mantidas com centros de excelência, como universidades federais e associações sem fins lucrativos que representam segmentos importantes da indústria de base. Essas instituições colaboram com a revisão de documentos técnicos elaborados pelo DNIT e com a capacitação de seus servidores, fortalecendo o conhecimento técnico e a inovação no setor. Para dar continuidade a essas iniciativas, está prevista a formalização de um novo Termo de Execução Descentralizada (TED) com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), visando atualizar os parâmetros de carregamento da frota de veículos nacionais e aprimorar o dimensionamento, bem como realizar a avaliação estrutural e funcional de pavimentos. Adicionalmente, encontra-se em tratativa a colaboração com a Fundação de Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE), vinculada à Universidade de São Paulo (USP). Essa parceria tem como meta atualizar o método de dimensionamento de pavimentos rígidos, contribuindo para avanços significativos na área.

Resultados

Em 2024, houve continuidade das pesquisas realizadas no âmbito dos sete TED firmados com as Universidades de Brasília (UnB), Federal do Ceará (UFC), Federal de Santa Catarina (UFSC), Federal de Viçosa (UFV), Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Federal de Santa Maria (UFSM) e Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB). Paralelamente, manteve-se a colaboração com diversas entidades no contexto dos Acordos de Cooperação Técnica, entre as quais a Associação Brasileira de Segurança Viária (ABSeV), a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Asfaltos (ABEDA), a Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP), a Fundação Getúlio Vargas (FGV), a Associação Brasileira dos Fabricantes de Tubos de Concreto (ABTC) e a Associação Brasileira de Engenharia e Consultoria Estrutural (ABECE). Tais parcerias fortalecem a sinergia entre os setores acadêmico, técnico e industrial, promovendo avanços significativos na pesquisa e inovação em infraestrutura de transportes.

Desafios futuros e riscos

Os TED firmados com a UnB, UFC, UFSC e a UFV possuem prazo final programado para o ano de 2025. Nesse contexto, um dos principais desafios enfrentados será recepcionar e analisar os produtos entregues, assegurando que atendam aos padrões de qualidade estabelecidos. Adicionalmente, é fundamental garantir que as novas pesquisas a serem formalizadas contem com os recursos previstos em seus respectivos planos de trabalho.

- **Criação, Revisão e Atualização de Documentos Técnicos**

É crucial a atualização contínua dos documentos técnicos que orientam e definem os padrões para o desenvolvimento das atividades do DNIT. A equipe responsável atua em diversas frentes: planejamento, criação, revisão e, quando necessário, cancelamento desses documentos. O trabalho é realizado com o suporte das parcerias firmadas com centros de excelência e por meio da colaboração dos Comitês Técnicos. Esses comitês são compostos por especialistas convidados, selecionados com base em suas competências e experiências. Além da publicação de normas e manuais técnicos, Relatórios de Pesquisa também são disponibilizados, com estudos recentes desenvolvidos no âmbito das parcerias em vigor.

Resultados

Em 2024, foram publicados 22 documentos técnicos, incluindo 14 normas, quatro manuais e quatro relatórios de pesquisa. Destaca-se a Norma DNIT 031/2024 - ES - Concreto Asfáltico, cuja nova versão aprimora o controle de insumos, equipamentos e processos executivos, elevando o rigor na qualidade das obras rodoviárias. Além disso, inclui a incorporação de novos equipamentos e ensaios, que proporcionam uma precisão ainda maior no monitoramento. Outra inovação relevante foi a inclusão de tecnologias alinhadas ao Método Nacional de Dimensionamento de Pavimentos (MeDiNa), que permitem avaliar o desempenho e a durabilidade das misturas asfálticas, e garantir que os projetos atendam aos mais altos padrões de qualidade e durabilidade.

Desafios futuros e riscos

O principal desafio relacionado à atualização da coletânea de Documentos Técnicos é o dimensionamento do quadro de pessoal, especialmente considerando a recomendação de revisar cada documento em um intervalo de cinco anos. Esse prazo, aliado ao extenso volume de elementos que compõem a coletânea, demanda equipe robusta, atualmente composta por apenas quatro profissionais, incluindo seus dois coordenadores.

- **Capacitação e Desenvolvimento dos Servidores do DNIT**

As capacitações e os treinamentos técnicos ligados à área de infraestrutura em transportes terrestres, sobretudo nas áreas de projeto, execução, manutenção e operação podem ocorrer a partir de cursos de aperfeiçoamento, treinamentos, seminários, workshops e palestras com especialistas, e são oferecidas nas formas presencial, remota ou híbrida. Destacam-se os cursos autoinstrucionais

oferecidos pela plataforma Escola Virtual de Governo (EV.G), que têm desempenhado um papel importante na disseminação de conhecimento de forma acessível e autônoma. Outra novidade é o lançamento do projeto IPR+, uma série de webinários mensais idealizada para demonstrar o esforço na expansão dos estudos e buscar novas soluções e tecnologias para o setor, em colaboração com universidades federais.

Resultados

Em 2024, foram emitidos 818 certificados de participação em eventos de capacitação, ofertados em vários formatos (minicursos, cursos e palestras, presenciais, *on-line* e híbridos), visando adequar o conteúdo a seu público-alvo. A oferta de cursos autoinstrucionais, em parceria com a EV.G alcançaram 17.563 inscritos, dos quais 7.345 concluíram o(s) curso(s) com emissão de certificado (2.765 são servidores públicos). Entre as capacitações realizadas, destaca-se o curso "Contratação e Fiscalização de Contratos de Programas Afetos à Manutenção Rodoviária", fundamental para garantir a qualidade e eficiência da manutenção da malha rodoviária brasileira. Com a participação de diversos instrutores e servidores do DNIT, o curso foi ministrado em quatro polos presenciais: Brasília/DF, Lages/SC, Recife/PE e Belo Horizonte/MG, oferecendo 420 vagas. Quanto ao IPR+, já foram realizados 3 webinários em 2024, o primeiro em 3/10/2024, marcando o início de uma iniciativa que terá continuidade nos próximos anos, consolidando-se como uma importante ferramenta de integração, atualização e disseminação de conhecimento técnico no setor de transportes.

Desafios futuros e riscos

O principal desafio para os cursos autoinstrucionais é ampliar sua oferta. Uma vez desenvolvidos, esses cursos podem permanecer disponíveis ao público por longos períodos, demandando apenas atualizações pontuais no conteúdo. Quanto ao projeto IPR+, o grande desafio é garantir a periodicidade mensal dos webinários, mantendo a relevância dos temas discutidos. Além disso, é essencial intensificar sua divulgação para alcançar um público mais amplo e diversificado, bem como ampliar sua abrangência, fomentando a interação entre especialistas, servidores públicos e comunidade acadêmica.

• **PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B**

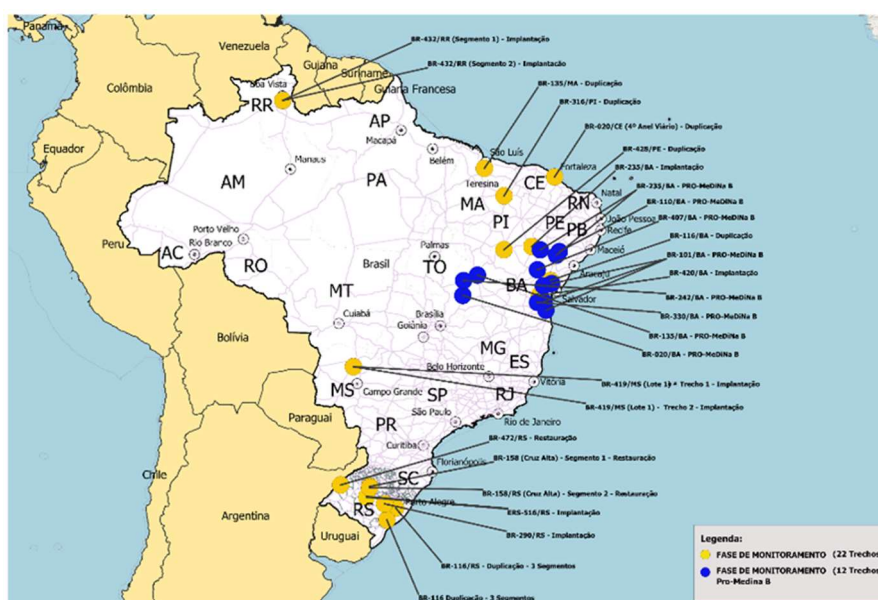
O PRO-MeDiNa é um programa de monitoramento de segmentos experimentais, com o objetivo de avaliar o desempenho dos pavimentos em campo e as propriedades dos materiais que os compõem. Por meio de ensaios laboratoriais, o programa possibilita ajustar a calibração do *software* MeDiNa, assegurando maior precisão e eficiência no dimensionamento de pavimentos. O novo programa, denominado PRO-MeDiNa B, segue princípios semelhantes à proposta original, em que são implementados segmentos experimentais em rodovias já em operação e com baixos índices de defeitos. Nesse contexto, os materiais que compõem esses segmentos são coletados e

submetidos a avaliações laboratoriais detalhadas. Além disso, são realizados levantamentos estruturais e funcionais dos pavimentos.

Resultados

Até o momento, o PRO-MeDiNa conta com um total de 22 segmentos experimentais, dos quais 3 foram implementados em 2024. Enquanto o PRO-MeDiNa B registra 12 segmentos experimentais, sendo 4 implantados nesse mesmo ano. Esses números refletem o progresso contínuo dos programas no monitoramento e na análise de pavimentos, reforçando seu papel essencial no ajuste da calibração do *software* MeDiNa e no aprimoramento das práticas de dimensionamento e manutenção de pavimentos no Brasil. A figura a seguir aponta o panorama desses segmentos, agrupados em: PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B.

Figura 31 - PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP (2024)

Desafios futuros e riscos

O principal desafio é garantir o monitoramento contínuo dos trechos implementados, formando um banco de dados robusto para aprimorar a calibração do método MeDiNa. É também essencial viabilizar a aquisição dos kits PRO-MeDiNa, assegurando que os equipamentos atendam adequadamente às demandas em todo o território nacional. Além disso, é necessário intensificar os treinamentos para os profissionais envolvidos, com foco nas equipes das Superintendências Regionais, garantindo alinhamento técnico e correta aplicação dos procedimentos em todas as fases do programa.

e) Resultados das principais áreas de atuação

I. Gestão Orçamentária e Financeira

O orçamento inicialmente previsto para o DNIT na LOA 2024 foi de R\$ 13,8 bilhões, que, após o crédito extraordinário para atender a calamidade pública no Rio Grande do Sul, foi aumentado para R\$14,5 bilhões.

Em relação à execução financeira, foram pagos R\$ 15,6 bilhões, dentro do limite financeiro estabelecido para a Autarquia. Em termos percentuais, o pagamento total entre recursos da LOA e Restos a Pagar foi de 74,6%, acima do percentual executado nos últimos anos, mesmo se comparado a 2021, quando o orçamento foi significativamente menor que em 2024, reforçando a capacidade de execução do DNIT.

Os valores apresentados incluem despesas obrigatórias no valor de R\$ 862,4 milhões de LOA + Créditos.

Figura 32 - Orçamento Total do DNIT

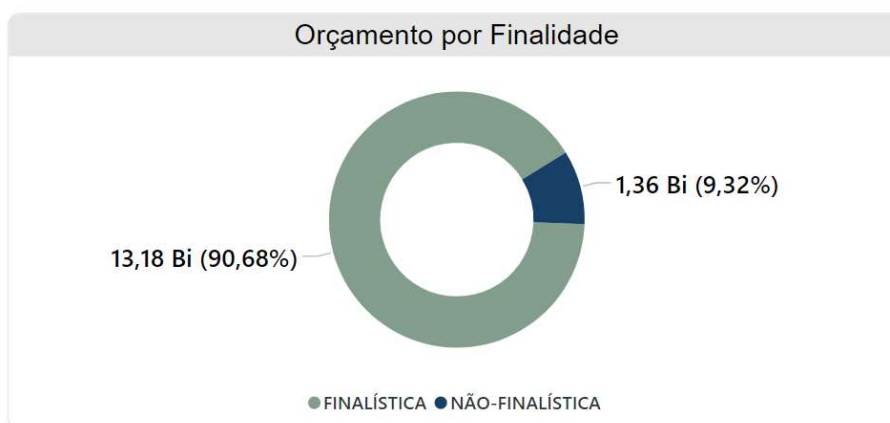


Fonte: PLOWEB

a. Despesas Obrigatórias X Discricionárias

Dos R\$ 13,8 bilhões destinados na LOA, R\$ 852,2 milhões (6,2%) cobriram despesas obrigatórias e R\$ 13 bilhões (93,8%) cobriram despesas discricionárias, dentre as quais R\$ 1,36 bilhão (9,3%) representa despesas não finalísticas, voltadas a gastos administrativos de funcionamento da Sede do DNIT, em Brasília-DF, das 26 Superintendências Regionais e das 121 Unidades Locais, além de despesas com gestão e assessoramento e investimentos com tecnologia da informação.

Gráfico 4 - Orçamento por finalidade



b. Execução por Grupo de Despesa

Dos R\$ 14,5 bilhões do orçamento aprovado ao fim do exercício de 2024 (LOA + Créditos), R\$ 13,07 bilhões foram destinados a investimentos, R\$ 653,13 milhões a recursos de custeio e 805,13 milhões a pessoal e encargos sociais. Os grupos de despesa presentes no orçamento do DNIT são: Pessoal e Encargos Sociais; Outras Despesas Correntes (Custeio); Investimento e Reserva de Contingência.

c. Distribuição do Orçamento no ano

Apresenta-se a seguir a divisão do orçamento por Diretoria e por tipo de intervenção:

Figura 33 - Distribuição do Orçamento por Diretoria e Intervenção



Fonte: SIAFI

d. Total de empenhos gerados no ano

Dos R\$ 14,5 bilhões empenhados, foram atendidas 7.335 solicitações de empenhos, distribuídas em 2.540 quadros, englobando empenhos novos, reforços e anulações.

e. Indicadores financeiros

O quadro a seguir detalha os pagamentos mensais gerais do DNIT (Sede e Superintendências), por Diretoria.

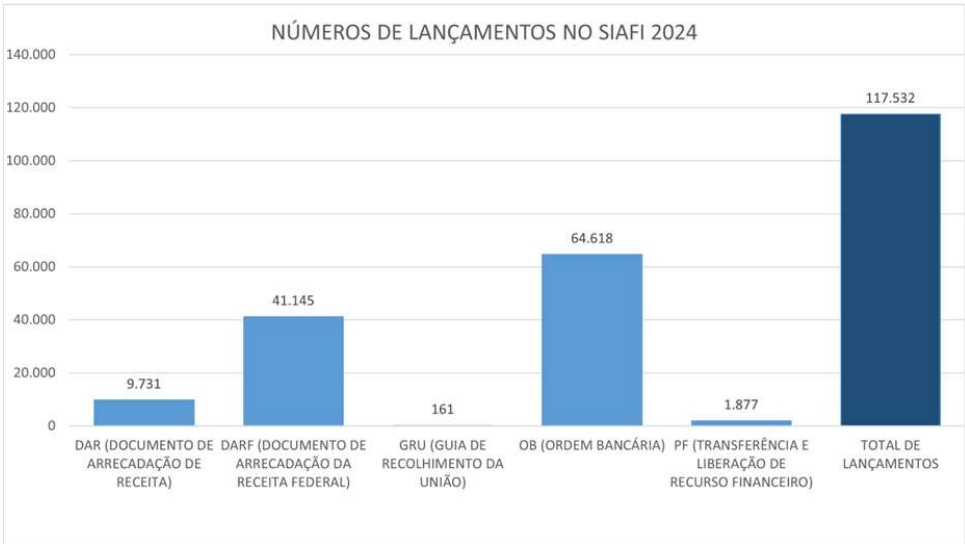


Diretoria de Administração e Finanças - DAF
Coordenação Geral de Orçamento e Finanças - CGOF

Em 2024, foram realizados 117.532 lançamentos no Sistema Integrado de Administração Financeira - SIAFI. A imagem a seguir ilustra os lançamentos da operação realizada, por tipo de documento.

Figura 35 – Quantitativo de operações realizadas no SIAFI

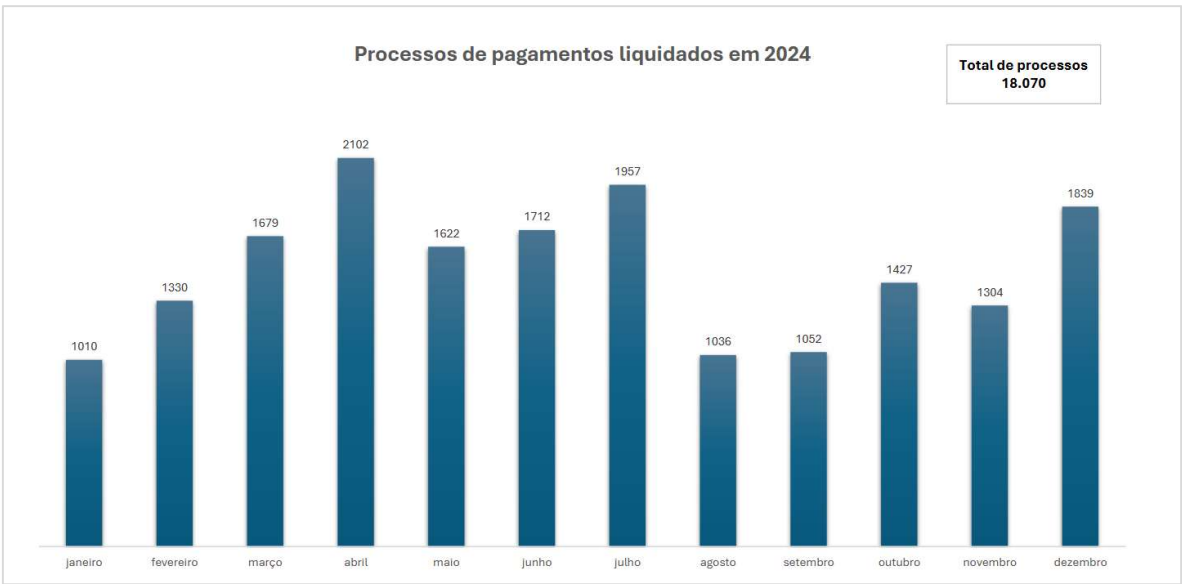
TIPO DE COMPROMISSO	QTD
DAR (DOCUMENTO DE ARRECADAÇÃO DE RECEITA)	9.731
DARF (DOCUMENTO DE ARRECADAÇÃO DA RECEITA FEDERAL)	41.145
GRU (GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO)	161
OB (ORDEM BANCÁRIA)	64.618
PF (TRANSFERÊNCIA E LIBERAÇÃO DE RECURSO FINANCEIRO)	1.877
TOTAL DE LANÇAMENTOS	117.532



Fonte: SIAFI

Em 2024, a DAF obteve um total de 18.070 processos de pagamentos liquidados:

Gráfico 5 - Processos de pagamentos liquidados em 2024



Fonte: SIAFI

g. Despesas Administrativas

Execução das despesas da Sede (Brasília-DF)

De um total aproximado de R\$ 1,4 bilhão de orçamento gerido pela DAF em 2024, R\$ 824,83 milhões foram direcionados a despesas obrigatórias (folha de servidores), e R\$ 791,6 milhões a despesas de manutenção da administração (Sede e Regionais), dos quais foram descentralizados R\$ 175,2 milhões para atender ao custeio administrativo das unidades.

O gráfico a seguir ilustra o provisionamento recebido por cada Superintendência, dividido entre custeio e investimento:

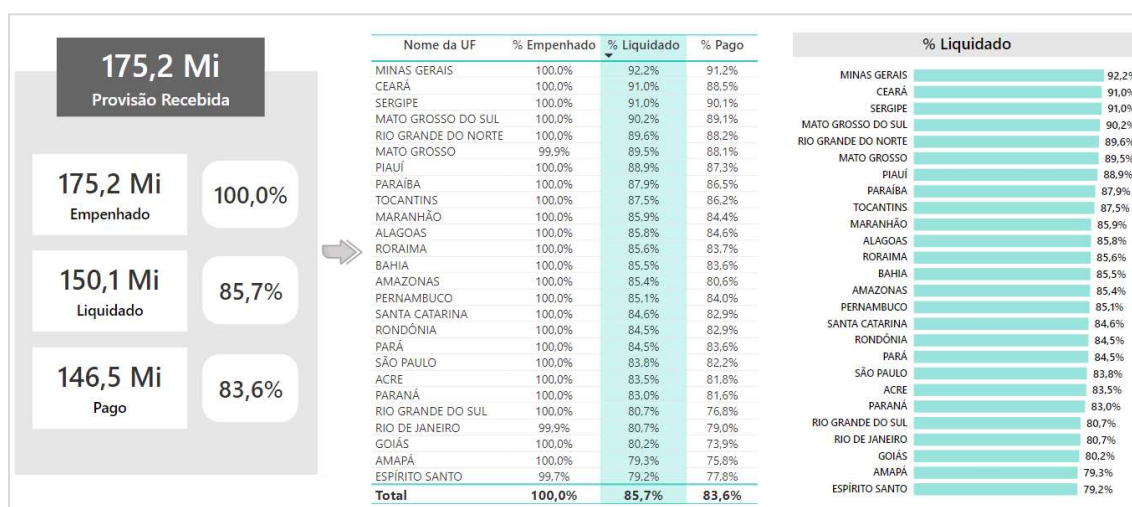
Gráfico 6 - Provisão recebida por Superintendência



Fonte: SIAFI

Dos recursos administrativos recebidos pelas 26 Superintendências, R\$ 175,2 milhões foram empenhados, R\$ 150,1 milhões (85,7%) liquidados e R\$ 146,5 milhões (83,6%) pagos, conforme figura a seguir, por Regional:

Figura 36 - Execução das despesas das Superintendências



Fonte: SIAFI

Distribuição de Recursos Administrativos em 2024

Anualmente, após a publicação da LOA, o DNIT realiza o Fórum de Planejamento junto às Superintendências Regionais, institucionalizado por meio da Portaria nº 1.858/2022, com a finalidade de traçar metas e diretrizes para execução do orçamento corrente. Após sua realização, de um total solicitado pelas Superintendências, na ordem de R\$ 257,1 milhões, foi pactuado o montante de R\$ 148,9 milhões para o conjunto das unidades descentralizadas. Essa redução ocorreu após a análise comparativa dos valores executados em 2023 com os valores solicitados para 2024.

A diretriz adotada foi a de manter a continuidade dos contratos ativos permitindo os respectivos reajustamentos. Tal prática objetiva evitar que os gastos nas Regionais sejam destinados para finalidades diversas daquelas inicialmente planejadas, inibindo o gasto desqualificado com a falsa impressão de “sobra” na unidade. O orçamento previsto, mas não executado, por razões diversas, é remanejado para onde há necessidade e capacidade efetiva de execução na última janela de alterações orçamentárias, usualmente em outubro de cada ano. Com isso, foram efetivamente descentralizados R\$ 175,25 milhões para orçamento administrativo das Superintendências, refletindo uma economia de 31,8% em relação ao valor solicitado, orçamento que foi integralmente remanejado para a área fim, ou seja, para obras de infraestrutura, refletindo em melhoria na qualidade do gasto.

Figura 37 - Detalhamento distribuição de Recursos Administrativos em 2024



Fonte: SIAFI

II. Gestão de Custos

Em relação à Gestão de Custos, o DNIT não adota, ainda, o detalhamento de custos (DetaCusto) no Sistema de Informações de Custos do Governo Federal (SIC), cujo objetivo é extrair dados dos sistemas estruturantes da Administração Pública Federal, tais como Sistema Integrado de Administração de Pessoal (SIAPE) e SIAFI, para a geração de informações que sirvam de subsídio a decisões governamentais e organizacionais que conduzam à alocação mais eficiente do gasto público. Caso optasse pelo detalhamento, o DNIT conseguiria apurar a informação de custos por objetos que não estejam ligados a fatores orçamentários, e sim detalhando os custos por processos/atividades, serviços prestados, produtos ou unidades organizacionais, permitindo o detalhamento da informação orçamentária e a identificação do setor que consumiu o recurso. Sua

implementação depende de gestão junto à Secretaria do Tesouro Nacional (STN), órgão competente para tratar de assuntos relacionados à área de custos da Administração Pública Federal, além da constituição de um comitê ou grupo de trabalho para definição prévia dos objetos de custos, sistema de acumulação, método de custeio, etc, elaboração de um plano de implantação do modelo escolhido e, especialmente, criação formal de uma estrutura de Setorial de Custos com pessoal, espaço físico e equipamentos para a realização contínua dos trabalhos. Ações para sua utilização estão em curso, sendo adotada atualmente a apuração de custos mediante preenchimento da aba Centro de Custos apenas com a informação orçamentária, considerado o padrão inicial do SIAFI para entidades que ainda não detalham os custos. O quadro a seguir apresenta panorama dos principais custos de 2024.

Figura 38 - Detalhamento Gestão de Custos



Fonte: <https://www.tesourotransparente.gov.br/temas/contabilidade-e-custos/sistema-de-custos>

III. Gestão de Pessoas

a. Conformidade Legal

Visando assegurar a conformidade com a legislação aplicável à gestão de pessoas, bem como às legislações específicas relativas às carreiras e ao Plano Especial de Cargos do DNIT, a Autarquia observa diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal e pelos Órgãos de Controle, em consonância com os normativos expedidos pelo Órgão Central do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal (Sippec), atual Secretaria de Gestão de Pessoas do Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos. Nessa linha, o DNIT elabora normativos a fim de orientar as unidades vinculadas quanto aos regulamentos aplicáveis à gestão de pessoas, tais como:

- Instrução Normativa DNIT nº 3, de 11 de fevereiro de 2020: dispõe sobre os critérios e procedimentos específicos para a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento de Pessoas – PNPD na Autarquia;
- Instrução Normativa DNIT nº 13, de 25 de março de 2020: estabelece critérios e procedimentos específicos à jornada de trabalho dos seus servidores; e
- Instrução Normativa nº 5, de 12 de julho de 2024: disciplina, no âmbito do DNIT, o pagamento da Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso – GECC.

Em 2024, entrou em vigor a nova sistemática de avaliação de desempenho individual e institucional para as concessões das gratificações de desempenho no âmbito do DNIT. Os novos critérios e procedimentos, disciplinados por meio da Portaria nº 1.085/2023, tornaram o processo da avaliação de desempenho mais funcional, consolidando-a como uma ferramenta moderna para gestão de equipes e para o aprimoramento das atividades individuais alinhadas às atribuições regimentais.

b. Avaliação da força de trabalho

A força de trabalho do DNIT é composta por cargos efetivos de área meio e de área finalística. Os primeiros têm atribuições voltadas para o exercício de atividades administrativas e logísticas de nível superior e intermediário, enquanto os cargos de área finalística têm atribuições voltadas às atividades de planejamento, gerenciamento, pesquisas e estudos, elaboração de projetos, acompanhamento de obras, fiscalização de contratos e convênios e operação e engenharia de tráfego, com vistas à construção, à restauração, à manutenção e à operação da infraestrutura de transportes rodoviária, ferroviária, portuária e hidroviária federal, de acordo com a Lei nº 11.171/2005.

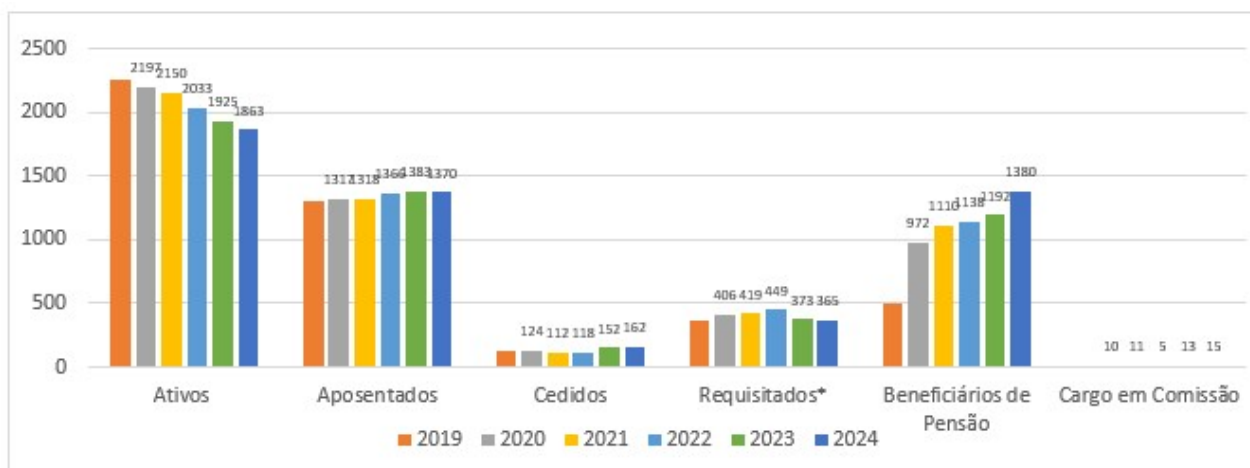
A Autarquia possuía, em dezembro de 2024, o quantitativo de **1.863** servidores ativos, que, em decorrência de desligamentos e do elevado número de concessões de aposentadoria, vem sofrendo com a diminuição gradual do quadro de pessoal capacitado e do seu capital intelectual. Tais fatores se tornam grandes desafios a serem superados para o alcance da missão institucional do DNIT. No quadro a seguir, observa-se que a força de trabalho da Autarquia se divide entre as unidades da Sede, em Brasília-DF, e Superintendências Regionais, conforme os níveis de escolaridade:

Tabela 43 - Força de trabalho do DNIT - 2024

	Nível Auxiliar	Nível Intermediário	Nível Superior	Total
Sede	0	168	210	378
Superintendências	0	784	701	1.485
Total	0	952	911	1.863

Fonte: DW/SIAPE

Gráfico 7 - Situação de Quadro de Pessoal do DNIT



Situação de Quadro de Pessoal do DNIT
Fonte: SIAPE

*Considerados requisitados, exercícios descentralizados de carreira, exercícios provisórios e exercícios §7º art. 93 da 8.112/90
 Fonte: SIAPE (GRCOSITCAR)

Tabela 44 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT

Situação Atual de Cessões e Requisições		
Servidores do DNIT cedidos a outros órgãos	66	174
Servidores do DNIT requisitados (atos irrecusáveis)	108	

Para mitigar temporariamente a falta de pessoal, o DNIT tem realizado movimentações de empregados públicos de outros órgãos e entidades da Administração Direta e Indireta, como a Infraero, com a vinda de oito agentes públicos em 2024. Além disso, foram realizados 32 chamamentos para diversas unidades da Autarquia, incluindo alterações de lotação, remoções e funções comissionadas de nível inferior a FCE 1.10 (FCE 1.06, 1.05, 1.02 e 1.01), inclusive para servidores externos (cessão). Também foram realizados os chamamentos considerando os instrumentos do Órgão Central do Sipec. Contudo, ainda há necessidade de reforço no quadro, o que justifica as constantes solicitações de concurso público.

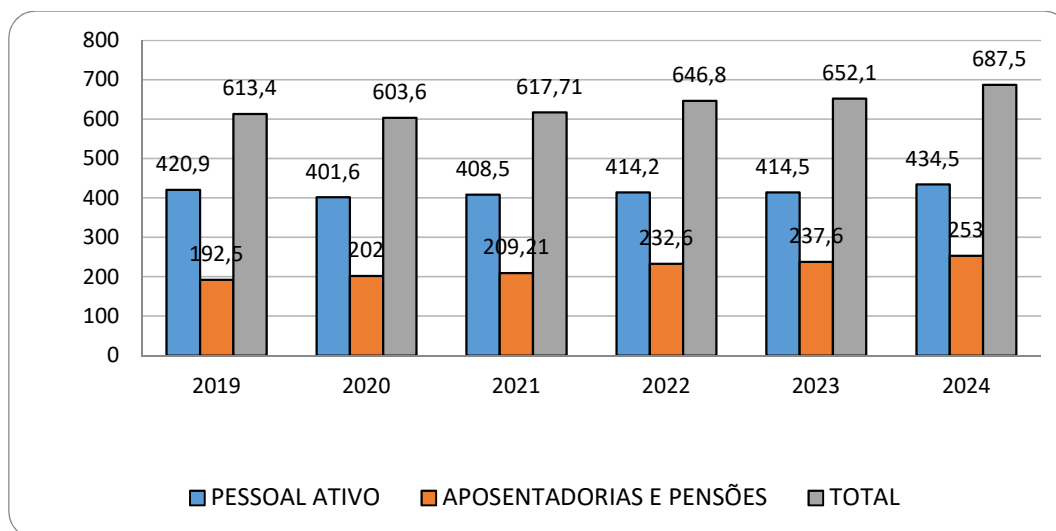
c. Estratégia de Recrutamento e Alocação de Pessoas

Por intermédio da Portaria MGI nº 2.760/2023, foi autorizada a realização de concurso público destinado à contratação de pessoal visando ao provimento de uma pequena parcela dos cargos atualmente vagos no quadro de pessoal da Sede e das Superintendências Regionais. Assim, foi publicado o Edital nº 1/DNIT, de 22 de novembro de 2023, com autorização para provimento de 100 cargos: 50 vagas para o cargo de Analista em Infraestrutura de Transportes e 50 vagas para o cargo de Analista Administrativo, para ocupação em todo território nacional. Esse edital decorre do pedido de concurso realizado em 2022, para provisão de 1.728 vagas que, à época, encontravam-se ociosas na Autarquia. Em 2023, foi feito um novo pedido, já com o quantitativo atualizado de 1.758 vagas, o

qual não foi acatado. Em 2024 foi realizado um novo pedido de concurso, também negado em função de já haver um certame em andamento, mesmo que com um total de vagas aquém do necessário. Ao final do exercício houve a convocação inicial de cem candidatos aprovados, os quais já tomaram posse e iniciaram suas atividades. Em 2025, será realizado novo pedido para autorização de outro certame.

d. Detalhamento da despesa do pessoal (R\$)

Gráfico 8 - Demonstrativo de Despesas de Pessoal (em milhões)



Fonte: Diretoria de Administração e Finanças - DAF e SIOP

De maneira semelhante ao exercício passado, é possível notar um aumento gradativo na despesa relativa a aposentadorias e pensões. Esse dado confirma a tendência de diminuição do quadro de pessoal da Autarquia, reforçando a necessidade de se buscarem alternativas com o intuito de recompor a força de trabalho da instituição.

e. Avaliação de desempenho

A performance dos servidores do DNIT é mensurada anualmente por meio de uma avaliação de desempenho individual, cujo formato foi regulamentado pelo Decreto nº 7.133, de 19 de março de 2010. Por meio dessa avaliação, os servidores realizam uma autoanálise, são avaliados pelos pares e, também, por sua chefia imediata. Tal metodologia é uma das formas modernas de se proceder objetivamente à avaliação de pessoas, realizada por meio de instrumento que permite a contratação de metas, a definição de indicadores e, ainda, o acompanhamento trimestral pelo líder da equipe em que o servidor está inserido.

Destaca-se que a remuneração dos servidores varia conforme a classe e o padrão em que se encontram na carreira. O primeiro elemento refere-se à promoção funcional, enquanto o segundo é relativo à progressão funcional. Ambos foram regulamentados por meio do Decreto nº 7.629/2011,

com procedimentos internos estabelecidos na Portaria/DNIT nº 240/2012, posteriormente alterada pela Portaria/DNIT nº 248/2012, bem como pela Portaria/MT nº 290/2014. A progressão funcional ocorre anualmente, de forma imediata, desde que o percentual da nota da supracitada avaliação de desempenho tenha sido maior ou igual a setenta por cento do seu valor máximo. Quanto à promoção funcional, além do critério relativo à avaliação de desempenho, o servidor deverá ter, nos anos anteriores, horas mínimas de capacitação e ainda ter tempo de serviço em atividades relacionadas ao seu cargo por anos exigidos de acordo com a Classe que irá alcançar. Com a publicação da Medida Provisória nº 1.286/2024, eliminou-se a chamada cláusula de barreira, que limitava a possibilidade de servidores ascenderem em suas carreiras. Os quadros a seguir demonstram os números relativos à concessão de progressão e promoção em 2024:

Tabela 45 - Promoção e Progressão 2024

PROGRESSÃO FUNCIONAL 2024	
Analista Administrativo	26
Analista em Infraestrutura de Transportes	227
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	312
Técnico Administrativo	25
Total	590

PROMOÇÃO 2024	
Analista Administrativo	0
Analista em Infraestrutura de Transportes	60
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	304
Técnico Administrativo	11
Total	375

Fonte: Diretoria de Administração e Finanças - DAF

Ressalta-se que uma parcela de servidores faz jus à Gratificação por Qualificação - GQ, constituída de um acréscimo remuneratório quando da obtenção de títulos acadêmicos voltados à área de atuação da Autarquia. Essa gratificação é concedida aos que detêm conhecimentos específicos e sua avaliação é realizada por meio de regramentos específicos constantes da Portaria/DNIT nº 3.313/2018. Em 2024, foram contemplados 444 servidores no 21º ciclo e 441 servidores no 22º ciclo.

Por fim, destaca-se a publicação da Portaria MT nº 628/2023, que institui, no âmbito da Autarquia, o processo seletivo para ocupação de cargos e funções. Por meio desse instrumento, criou-se ambiente transparente para a escolha de postulantes aptos a ocupar as funções de confiança do DNIT, ofertando oportunidades isonômicas a todos os servidores.

f. Capacitação: Estratégia e Números

Execução do Plano de Desenvolvimento de Pessoas – PDP de 2024

Assim como nos anos anteriores, o PDP teve por base o Dicionário de Competências do DNIT, documento que agrupou as competências da Autarquia em 22 (vinte e duas) macrocompetências. Todas as setoriais foram envolvidas na busca pela identificação das necessidades prioritárias de desenvolvimento de pessoas, treinamentos e capacitações, o que resultou em documento que serviu de base para o Plano do exercício de 2024, partindo-se das competências pré-indicadas e das necessidades levantadas de desenvolvimento.

Execução do Orçamento de Capacitação

Em 2024, foram realizadas 4.010 inscrições em ações de desenvolvimento, resultando em um total de 16.752 horas de capacitação.

Tabela 46 - Resumo dos Resultados da Capacitação

ITEM	SEDE	Superintendências Regionais	Total
Quantidade de Inscrições de Capacitação Realizadas	2.183	1.827	4.010
Horas de Capacitação	2.047	14.705	16.752

Para tal, foram executados R\$ 2.846.705,09, R\$ 1.930.000,00 dos quais destinados ao DNIT Sede. O investimento das Superintendências foi distribuído conforme o gráfico apresentado abaixo:

Gráfico 9 - Investimento total com desenvolvimento de pessoas em 2024 das Superintendências Regionais



Fonte: Diretoria de Administração e Finanças - DAF

Os quantitativos referentes às capacitações promovidas pelo Instituto de Pesquisa de Transportes, subordinado à Diretoria de Planejamento e Pesquisa, estão consolidados juntamente com os números da Sede.

Uma das ferramentas utilizadas para a execução do PDP no exercício de 2024 foi a descentralização de recursos para as Superintendências Regionais, de modo que as contratações fossem realizadas localmente, atendendo de forma mais personalizada às singularidades regionais, diminuindo as despesas com deslocamento e potencializando a utilização dos limitados recursos públicos.

Plano de Desenvolvimento de Liderança

Em 2024, por meio da Portaria nº 1.029/2024, foi implementado o Plano de Desenvolvimento de Liderança do DNIT. Como parte dessa iniciativa, foram oferecidos cursos voltados ao fortalecimento das competências de liderança, tais como Mentoria para Liderança Feminina e Oratória. As capacitações contaram com 198 inscrições, demonstrando o engajamento e o interesse dos líderes em aprimorar suas habilidades profissionais.

Parcerias

O PDP de 2024 contou com a parceria de instituições estratégicas para atingir os objetivos da política interna de desenvolvimento de pessoas. Entre elas, destaca-se a formalização de um Acordo de Cooperação Técnica com o Instituto Legislativo Brasileiro - ILB, cujo propósito é promover o intercâmbio de conhecimentos, informações e experiências. Essa parceria busca a formação, o aperfeiçoamento e a especialização técnica dos recursos humanos, além de fomentar o desenvolvimento institucional das entidades envolvidas. A cooperação foi concretizada por meio da implementação de ações, programas, projetos e atividades complementares de interesse comum ao DNIT e ao Senado Federal. Além disso, foi renovada a parceria com a Universidade de Brasília - UnB, garantindo a continuidade do Programa de Desenvolvimento em Idioma Estrangeiro. Nesse contexto, foram disponibilizadas aproximadamente 210 vagas para o desenvolvimento dos servidores nos idiomas inglês e espanhol, distribuídas em 15 turmas que abrangeram níveis do básico ao avançado.

Elaboração do PDP 2025

Tendo por base o estabelecido no Decreto nº 9.991/2019, e seguindo orientações constantes na Instrução Normativa ENAP/SGP nº 21/2021, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento de Pessoas do ano de 2025 – PDP/2025. O Levantamento de Necessidade de Capacitação - LNC consolidou 547 respostas, distribuídas em 22 necessidades de capacitação.

g. Qualidade de vida no trabalho no DNIT

No que tange à Qualidade de Vida no Trabalho (QVT), foram realizadas, na Sede, 37 ações alcançando público de 8.476 pessoas, entre servidores, estagiários e colaboradores que atuam na Autarquia.

A Portaria/DNIT nº 4.731/2019 institucionalizou a Política Nacional de Qualidade de Vida no Trabalho do DNIT - PNQVT e estabeleceu o Programa de Qualidade de Vida do DNIT - PQVT. Essa iniciativa está alinhada às diretrizes da Portaria Normativa/ME nº 3/2013, que orienta a promoção da saúde dos servidores públicos federais.

Em 2024, o DNIT teve um avanço importante no PQVT, alocando orçamento exclusivo para promover o bem-estar dos colaboradores. Nas Superintendências Regionais, o foco foi adaptar as ações de QVT às realidades locais, alinhando-as com as iniciativas da Sede. Várias iniciativas foram implementadas para engajar os servidores em atividades que promovem a saúde, a qualidade de vida e o fortalecimento do espírito de equipe. Na Sede, destacaram-se palestras motivacionais, campanhas de conscientização sobre saúde mental, sessões de ginástica laboral e dinâmicas de integração entre as equipes. Essas ações visam criar um ambiente mais saudável e colaborativo para todos, além de gerar melhorias no bem-estar, aumento da satisfação no trabalho e maior produtividade.

Programa Saúde Integral

O DNIT implementou o Programa Saúde Integral (Corpo & Mente) por meio da contratação das empresas *Wellhub* e *Wellz*. Essa iniciativa tem como objetivo a prevenção, o cuidado e o monitoramento da saúde dos servidores, disponibilizando serviços em formato digital. Entre os recursos oferecidos estão acompanhamento psicológico e terapia online por chat e vídeo. O programa também inclui o fornecimento de uma plataforma digital com site e aplicativos para celular, abrangendo os pilares de bem-estar e gestão corporativa das atividades dos servidores ativos. Além disso, são elaborados relatórios de usabilidade e evolução clínica dos usuários, devidamente anonimizados, em conformidade com o Art. 3º da PNQVT do DNIT.

Principais Desafios e Ações Futuras

Para 2025, a intenção é expandir as convocações dos aprovados no cadastro de reserva do certame realizado em 2024, ação que decorre de discussões e do envio de proposta ao Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, e com base nas disposições do art. 29 do Decreto nº 9.739/2019.

Ainda em 2025, pretende-se concluir a primeira rodada do Programa de Desenvolvimento de Líderes do DNIT – PDL/DNIT. Posteriormente, serão avaliados os resultados efetivos do programa ao longo dos seus três módulos, a fim de que se dê início a uma nova rodada de desenvolvimento. Está planejada, também, a oferta de ao menos dois cursos mensais voltados às necessidades de desenvolvimento identificadas na Autarquia. Com o intuito de possibilitar aos profissionais o contato

com novidades do mundo dos negócios e as melhores práticas de inovação, pretende-se ampliar a participação da força de trabalho nos melhores congressos, seminários e eventos nacionais e internacionais dos setores dos quais a Autarquia participa.

Para acelerar a modernização dos processos internos e promover um salto qualitativo nas entregas, iniciativas implementadas em 2024 continuarão a ser estudadas, inclusive quanto a formas de captação e retenção de talentos. Em prosseguimento ao trabalho iniciado em 2022 e que vem apresentando resultados satisfatórios, será realizado o aprimoramento do planejamento e do dimensionamento da força de trabalho, a fim de se obter um quadro ainda mais detalhado da necessidade de pessoal do DNIT.

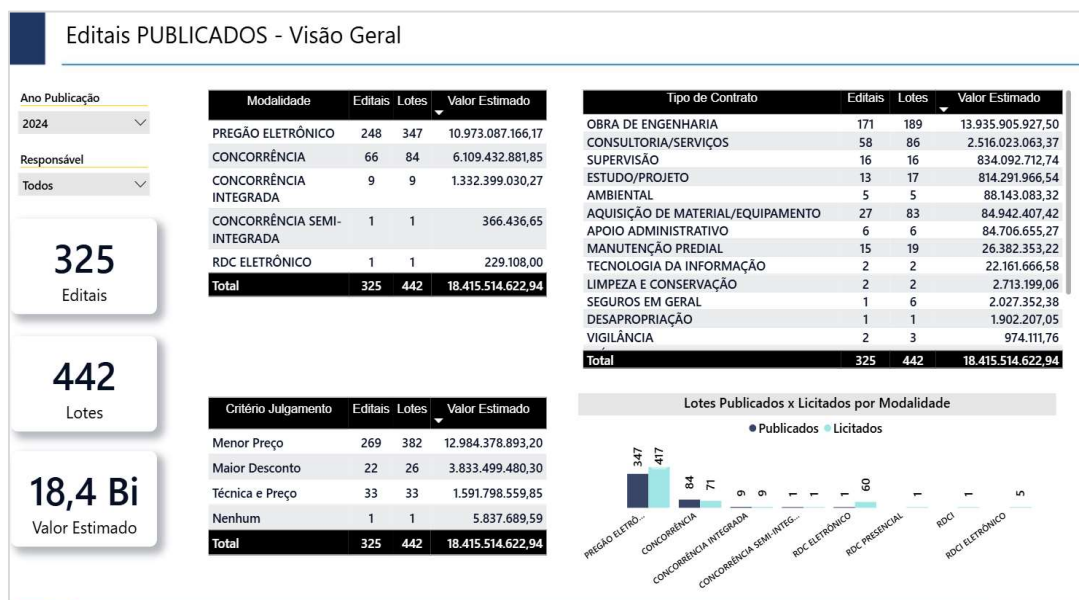
IV. Gestão de Licitações e Contratos

A Diretoria Executiva analisa as licitações homologadas pelas unidades descentralizadas e produz relatórios de desempenho semestrais, com a finalidade de divulgar periodicamente os resultados do monitoramento feito pela unidade.

Resumo dos editais publicados

Em 2024, foram publicados 442 lotes, dos quais 189 (39%) foram destinados a contratos de obras de engenharia. Em termos financeiros, essas obras representaram um investimento de R\$ 13,93 bilhões, correspondendo a 64% do valor total estimado, de R\$ 18,41 bilhões.

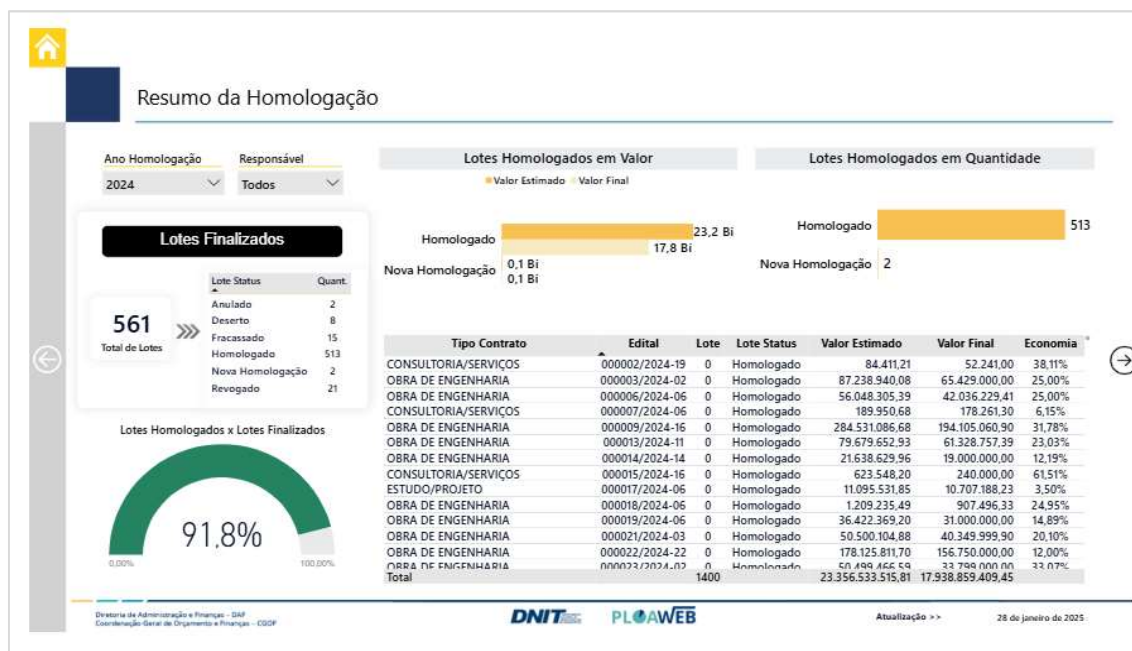
Figura 39 - Painel de Lotes e editais publicados pela Sede e pelas Superintendências Regionais



Resumo da homologação das contratações (exceto dispensas, inexigibilidades e contratações emergenciais)

Foram finalizados 561 lotes: 204 na Sede e 357 nas Superintendências Regionais. O valor total foi estimado em R\$ 23,20 bilhões, e os lotes homologados tiveram o valor final de R\$ 17,80 bilhões. No que se refere à quantidade, dos 561 lotes, 513 foram homologados, representando um percentual de 91,80% de sucesso das licitações.

Figura 40 - Painel resumo da homologação



Com relação às principais entregas de 2024, foram realizadas 64 licitações:

Tabela 47 - Licitações 2024

Tipo	Licitações Homologadas	Valor Total Homologadas	Desconto do Valor Orçado
Obras e Serviços de Engenharia	43	R\$ 8.643.121.333,37	R\$ 2.845.815.321,93
Aquisições e Serviços Administrativos	21	R\$ 326.889.538,01	R\$105.184.554,61

Ressalta-se que os valores informados se referem apenas ao valor total homologado das licitações, o qual não reflete, necessariamente, o valor total das contratações.

Contratações relevantes

- Pregão nº 519/2023-00 - Objeto: Contratação, por meio de Pregão Eletrônico, de empresa especializada ou consórcio de empresas para execução dos serviços de disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos de controle de tráfego nas rodovias federais sob circunscrição do DNIT.



- Concorrência Nº 041/2024-00 - Objeto: Contratação Integrada de Empresa para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia e Execução dos serviços Remanescentes das Obras de Duplicação, Melhoramentos e Restauração da rodovia BR-101/AL, lote 2 - subtrecho do início da Área Indígena (Fim da duplicação) ao Fim da Área Indígena.
- Concorrência Nº 144/2024-00 - Objeto: Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de duplicação, restauração e melhoramentos na rodovia BR-381/MG, lote 8A.
- Concorrência Nº 029/2024-00 - Objeto: Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução dos serviços remanescentes das obras de duplicação, melhoramentos e restauração da rodovia BR-101/AL, lote 6 - Entr. AL-105 – Entr. AL-225(A).
- Concorrência Nº 216/2024-00 - Objeto: Obras de implantação, duplicação, pavimentação, adequação de capacidade, melhoria da segurança e eliminação de segmentos críticos da rodovia BR-424/AL.
- Pregão nº 614/2023-00 e Pregão nº 475/2023-00 Objetos:
- Pregão nº 614/2023-00: Contratação de empresa ou consórcio de empresas para execução dos serviços de Implantação e Manutenção de Dispositivos de Segurança e de Sinalização Rodoviária, no âmbito do Programa BR-LEGAL 2, subdividido em 21 lotes, nos estados do Amapá, Bahia, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Piauí, Roraima e Tocantins, totalizando 8.618,00 km de extensão.
- Pregão nº 475/2023-00: Contratação de empresa ou consórcio de empresas para execução dos serviços de Implantação e Manutenção de Dispositivos de Segurança e de Sinalização Rodoviária, no âmbito do Programa BR-LEGAL 2, subdividido em 27 lotes, nos estados de Alagoas, Bahia, Maranhão, Minas Gerais, Paraíba e Pernambuco, totalizando 11.033,50 km de extensão.
- Pregão nº 534/2023-00 - Objeto: Contratação de Empresa Especializada no Fornecimento de Licenças, Atualizações, Equipamentos e Suporte Técnico para Manutenção e Modernização da Solução de Telefonia do DNIT.
- Pregão nº 606/2023-00 - Objeto: Aquisição de equipamentos topográficos de alta tecnologia, microcomputadores e softwares para atender às necessidades de levantamentos planialtimétricos da faixa de domínio de rodovias sob circunscrição do DNIT e para fiscalização.
- Pregão nº 426/2023-00 - Objeto: Contratação de empresa ou consórcio de empresas para prestação de serviços de apoio administrativo à cobrança e recuperação de créditos para atender as necessidades da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT.



- Pregão nº 045/2024-00 - Objeto: Aquisição e aplicação de vacinas quadrivalentes (temporada 2024) contra o vírus Influenza.
- Pregão nº 595/2023-00 - Objeto: Prestação de serviços de disponibilização de Painéis de Mensagem Variável e Câmeras de Videomonitoramento no Distrito Federal e nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.
- Pregão nº 107/2024-00 - Objeto: Contratação de serviços continuados de apoio técnico administrativo especializado, com dedicação exclusiva de mão de obra.
- Pregão nº 643/2024-00 - Objeto: Contratação de serviços de agenciamento de viagens para voos regulares, domésticos e internacionais.
- Pregão nº 198/2024-00 - Objeto: Aquisição de cinco grupos de equipamentos destinados ao levantamento de campo, para caracterização funcional e estrutural de segmentos experimentais que integram o programa PRO-MeDiNa. Cada grupo é composto de 6 (seis) itens que caracterizam 1 (um) kit PRO-MeDiNa.
- Pregão nº 355/2024-00 - Objeto: Contratação de empresa para prestação dos serviços de Técnicos Especializados de níveis médio e superior, em apoio à CGPERT e setoriais subordinadas, na sede do DNIT, em Brasília/DF, a serem executados sem regime de dedicação exclusiva de mão de obra.
- Pregão nº 359/2024-00 - Objeto: Contratação de empresa ou consórcio de empresas para Apoio à Fiscalização Remota por meio da Disponibilização, Manutenção e Operação dos Centros de Controle Operacionais - CCO no Distrito Federal e nos estados do Espírito Santo, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Amazonas, Maranhão, Ceará, Piauí, Bahia, Sergipe, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Pará, Rondônia, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Para mais informações sobre licitações e contratos acesse o endereço:
<https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/licitacoes>.

Relatório Gerencial – Unidade Gerenciadora do PAAR

Foi realizado um levantamento das informações dos PAAR, verificando a aderência dos atos realizados com a legislação vigente e aos normativos da Autarquia. O resultado é apresentado a seguir.

Figura 41 -Resultado levantamento das informações dos PAAR



No período de 2010 a 2024, a quantidade total de PAAR instaurados foi de 1.353, dos quais 1.097 foram concluídos e 256 encontram-se em andamento. Dos concluídos, 192 foram arquivados e 905 resultaram em aplicação de penalidades.

A tabela a seguir apresenta o detalhamento do quantitativo acumulado de PAAR por unidade.

Tabela 48 - Quantidade de PAAR Instaurados Por Unidade - Quantitativo Acumulado (2010-2024)

Área	Quantidade	Percentual
DAQ - CGGOP	1	0,07%
DIF - CGOFER	1	0,07%
AHSFRA	2	0,14%
DPP – IPR	2	0,14%
SR/PA	2	0,14%
DAF	3	0,22%
DAF - CGTI	3	0,22%
DPP - CGDR	3	0,22%
DPP - CGMAB	4	0,29%
DPP - CGPLAN	5	0,36%
SR/MA	7	0,51%
DAQ - COVIAS	7	0,51%
SR/SC	7	0,51%
DAF - CGLOG	11	0,81%
SR/MS	13	0,96%
SR/AM	14	1,03%
SR/RR	14	1,03%
SR/RO	17	1,25%
SR/AL	18	1,33%
SR/AC	19	1,40%
SR/PR	19	1,40%
SR/PB	29	2,14%

Área	Quantidade	Percentual
SR/SP	30	2,21%
SR/TO	32	2,36%
SR/CE	32	2,36%
SR/ES	34	2,51%
SR/SE	34	2,51%
SR/PE	41	3,03%
SR/PI	48	3,54%
SR/MT	53	3,91%
DIR - CGCONT	55	4,06%
SR/BA	58	4,28%
SR/RS	66	4,87%
DPP - CGDESP	67	4,95%
DIR - CGMRR	71	5,24%
DIREX - CGCL	78	5,76%
SR/RN	85	6,28%
SR/MG	98	7,24%
SR/GO-DF	128	9,46%
DIR - CGPERT	142	10,49%
Total	1.353	100%

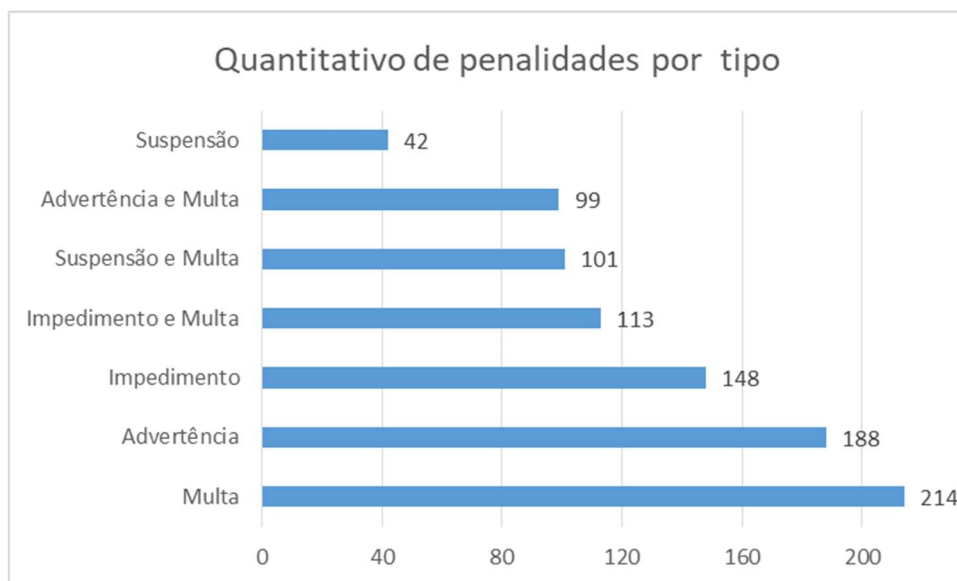
Em relação à fase licitatória ou contratual em que ocorreu a irregularidade, constatou-se que 1.014 processos (74,94%) se referem a irregularidades contratuais, enquanto 339 processos (25,06%) são referentes ao processo licitatório.

Quanto às causas motivadoras para instauração dos PAAR, constatou-se que 666 processos foram abertos para apurar descumprimento contratual, o maior ensejador de apuração. A tabela a seguir apresenta a classificação correspondente às motivações de instauração de PAAR.

Considerando os PAAR que possuem os seguintes status: “Encerramento do PAAR”, “Em Cumprimento” e “Finalizado”, informa-se que 192 processos resultaram em Arquivamento, e 905 processos resultaram em Aplicação de Penalidade.

Em relação à penalidade imposta, verificou-se que o DNIT aplica todas as sanções previstas nas Leis pertinentes: Lei nº 8.666/1993, Lei nº 10.520/2002 e Lei nº 12.462/2011, conforme demonstrado no gráfico a seguir.

Gráfico 10 - Quantitativo de Penalidades impostas nos PAAR



Em atendimento à exigência do artigo 43, III, “a” da IN nº 6/2019, informa-se que, em 9/1/2025, constam 1.097 PAAR concluídos; nenhum processo com prazo vencido; 256 em curso, dos quais 99 em fase de análise da Defesa Prévia; e 33 em fase de análise de Recurso.

Em atendimento ao disposto no artigo 43, III, “b” da referida IN, considerando todos os processos concluídos, o DNIT disponibiliza no site a relação de empresas penalizadas, atualizada semanalmente, com informações acerca das penalidades aplicadas em 1ª e 2ª instâncias: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/licitacoes/empresas-penalizadas>.

Para verificação de empresas com penalidades vigentes, deve-se considerar as informações apresentadas na planilha disponível no site do DNIT ou o Cadastro de Empresas Inidôneas e Suspensas – CEIS.

Em caso de aplicação das penalidades de Impedimento de Licitar e Contratar com a União ou Suspensão Temporária de Participar de Licitação e Impedimento de Contratar com o DNIT, deve-se consultar o site do DNIT: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/licitacoes/empresas-penalizadas> ou o Cadastro de Empresas Inidôneas e Suspensas – CEIS, para verificação quanto à vigência da sanção.

Principais Desafios e Ações Futuras

- Avaliar a conformidade dos processos licitatórios no DNIT segundo a Lei nº 14.133/2021;
- Avaliar a conformidade dos PAAR no DNIT;

- Publicar Instrução Normativa de PAAR segundo a Lei nº 14.133/2021;
- Garantir o cumprimento das etapas de elaboração do Plano de Contratação Anual (PCA).

V. Gestão Patrimonial e Infraestrutura

A tabela a seguir informa as licitações realizadas em 2024 e a carteira de contratos geridos, atualmente, pela DAF.

Tabela 49 - Licitações realizadas em 2024

Nº CONTRATO/ ATA	OBJETO RESUMIDO	EMPRESA	CNPJ	ASSINAT. CONTRATO	VALOR GLOBAL (R\$)
036/2024	Calendários de mesa (2024)	Teixeira Impressão digital e soluções gráficas Ltda/EPP	17.615.848/0001-28	26/01/2024	13.986,00
125/2024	Serviços técnicos especializados de supervisão da operação do sistema de ar-condicionado	Trane Technologies	01.610.517/0018-03	18/03/2024	582.376,57
229/2024	Vacinas quadrivalentes (2024) contra o vírus Influenza	C R Moreira Santos Ltda	10.629.755/0001-03	12/04/2024	97.580,48
245/2024	Apoio administrativo (Recepção)	Diretiva Patrimonial LTDA	03.363.962/0001-01	06/05/2024	1.007.668,00
363/2024	Aquisição de veículos para fiscalização/inspeção de trechos em rodovias	Artha Empreendimentos Comércio e Locação LTDA	28.515.824/0001-13	12/06/2024	362.849,04
431/2024	Serviços continuados de apoio técnico administrativo especializado (nível superior)	G4F Soluções Corporativas	07.094.346/0001-45	19/08/2024	79.417.590,58
492/2024	Contratação de serviços de Coffee-break	Daniela Alchaar e Cia Buffet	49.344.668/0001-45	12/08/2024	85.500,00
495/2024	Serviço de agenciamento de viagens	Voetur Turismo e Representações LTDA	01.017.250/0001-05	29/08/2024	5.480.124,50



Nº CONTRATO/ ATA	OBJETO RESUMIDO	EMPRESA	CNPJ	ASSINAT. CONTRATO	VALOR GLOBAL (R\$)
523/2024	Aquisição nacional de uniformes e EPI (Grupo 1)	Malu Confecções de Roupas LTDA	46.731.024/0001-11	19/08/2024	620.876,00
524/2024	Aquisição nacional de uniformes e EPI (Grupo 2)	Minas Botas Indústria e Comércio LTDA	07.212.083/0001-21	19/08/2024	454.671,00
615/2024	Serviços de transporte nacional rodoviário de cargas	Transportadora Ney Mudanças Ltda	08.290.111/0001-91	17/09/2024	2.266.516,00
742/2023	Serviço de motoristas executivos	Esplanada Serviços Terceirizados LTDA	01.099.686/0001-82	04/01/2024	970.620,40
742/2024	Aquisição de veículo automotor novo (zero quilômetro), do tipo micro-ônibus, para realização de transporte de servidores e colaboradores	F5 Comércio e Serviço LTDA	54.410.640/0001-07	12/11/2024	391.500,00
907/2024	Serviços gráficos (Grupo 1)	Tavares & Tavares Empreendimentos Comerciais LTDA	16.561.461/0001-73	em andamento	937.164,69
908/2024	Serviços gráficos (Grupo 2)	WI Serviços e Comunicação Visual LTDA	06.254.659/0001-50	em andamento	46.148,00
Ata de Registro de Preços nº 026/2024	Aquisição de veículos automotores novos (zero quilômetro), do tipo caminhonete pick-up, tração 4x4, visando renovação da frota de veículos de fiscalização do DNIT em âmbito nacional	Ford Motor Company Brasil LTDA	03.470.727/0041-18	10/09/2024	54.288.850,00
Ata de Registro de Preços Pregão 330/2024	Seguro veicular para a frota nacional	Porto Seguro Companhia de Seguros Gerais	61.198.164/0001-60	20/12/2024	895.959,84

VI. Sustentabilidade Multidimensional

Em seu quarto ano de atuação, a DAF canalizou esforços em 2024 para ampliar a abrangência do Plano Diretor de Logística Sustentável (PLS) como instrumento de governança no DNIT, implantar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS no DNIT Sede e elaborar o Boletim de Desempenho DAF 2024.

O Planejamento Estratégico Institucional - PEI 2023/2026 dedicou, entre seus objetivos estratégicos, um dedicado à sustentabilidade: “Implementar a sustentabilidade econômico socioambiental”, conforme Mapa Estratégico apresentado na Figura 13.

Plano Diretor de Logística Sustentável no DNIT

Com o advento do Caderno de Logística do PLS, publicado pela Portaria SEGES/MGI nº 5.376/2023, a construção do plano seguiu novo rito. As etapas de preparação e diagnóstico passaram a ser realizadas de forma mais centralizadas e padronizadas. Após três anos da elaboração do primeiro PLS padronizado, o qual abrangia 23 temas para a Sede e 17 para as Superintendências, o DNIT possui mais dados, informações, evidências e maturidade para elaborar e implantar o plano nos novos moldes. O DNIT construiu de forma colaborativa e de acordo com a metodologia do Caderno de Logística da SEGES/MGI, a Matriz de Diretrizes Orientativas, publicada no Boletim Administrativo de 21/12/2023, pela Portaria nº 7.114/2023.

O documento define as situações-problema existentes de cada um dos 23 Temas do PLS relativas aos seis Eixos preestabelecidos pelo Caderno de Logística, e define as diretrizes para a elaboração do PLS para o biênio 2024-2025 e para o biênio 2025-2026. A partir dessas situações-problema, são definidos objetivos, linhas de ação e indicadores, para os quais o PLS da Sede e das Superintendências Regionais definirão metas e plano de ação, promovendo a convergência de esforços e uso dos recursos disponíveis.

Figura 42 - Matriz de Diretrizes Orientativas do PLS DNIT 2024-2025 e 2025-2026

Matriz de Diretrizes Orientativas do Plano Diretor de Logística Sustentável DNIT 2024 - 2025																								
EIXOS	OBJETIVOS	LINHAS DE AÇÃO	CONSUMO								TERCEIRIZADOS					DESLOCAMENTOS			PESSOAS					
			Papel	Copos Descartáveis	Água e Esgoto	Água em galão	Energia Elétrica	Impressão	Resíduos Sólidos	Telefone	Limpeza	Copieragem	Manutenção Predial	Vigilância	Apoio Administrativo	Motorista	Estagiários	Veículos	Combustível	Diárias	Passagens	Qualidade de Vida	Capacitação	Sustentabilidade
EIXO 1. RACIONALIZAÇÃO E CONSUMO CONSCIENTE	4	18							*							*			*	*				
EIXO 2. RACIONALIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO DE ESPAÇOS FÍSICOS	2	2							*															
EIXO 3. IDENTIFICAÇÃO DOS OBJETOS DE MENOR IMPACTO AMBIENTAL	2	2																						
EIXO 4. FOMENTO À INOVAÇÃO NO MERCADO	2	2																						
EIXO 5. NEGÓCIOS DE IMPACTO NAS CONTRATAÇÕES	2	5														*							*	
EIXO 6. DIVULGAÇÃO, CONSCIENTIZAÇÃO E CAPACITAÇÃO	4	5																						
TOTAL	16	34	* Temas apenas para PLS Sede																					



DNIT
SUSTENTÁVEL

* Temas apenas para PLS Sede



Ainda em 2024, a DAF elaborou o Caderno de Iniciativas Sustentáveis-Administração (CISA), que consiste em um catálogo de ações idealizado com o objetivo de fortalecer a cultura de sustentabilidade no DNIT, além de consolidar iniciativas sugeridas de forma colaborativa pelos servidores da Autarquia, todas elas relacionadas às temáticas do PLS. Atualmente, o PLS abrange a Sede, em Brasília-DF, e 25 das 26 unidades descentralizadas que compõem a estrutura da Autarquia.

Coleta Seletiva

Em 2024, a Comissão de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - CGRS, dando continuidade à implantação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS DNIT SEDE 2023, publicou o Manual de Gerenciamento de Resíduos Sólidos. O documento auxilia na conscientização de todos os colaboradores sobre a importância e os benefícios da gestão adequada de resíduos, e busca esclarecer o que a gestão de resíduos sólidos envolve, por que é essencial para o desenvolvimento sustentável e como as práticas são aplicadas no contexto da Autarquia.

Boletim De Desempenho DAF 2024

Em sua 4ª Edição, o Boletim de Desempenho DAF é instrumento de *compliance* e tem por objetivo aferir o grau de aderência das Unidades às diretrizes da DAF, com base no atendimento às leis, normativas externas, políticas do DNIT e às orientações gerais da Sede, de forma transparente e escalonada. As diretrizes constantes no Boletim refletem as prioridades de governança, primordialmente as que merecem mais atenção pelas Regionais e pela Sede. Além disso, o Boletim pode servir de ferramenta de gestão, pois reflete objetivamente os itens das diretrizes com

possibilidade de aprimoramento pelas Unidades, buscando atender às expectativas da Sede, que estão alinhadas às diretrizes estratégicas da Autarquia.

O Boletim foi aprovado pela Portaria nº 3.773/2024, publicada no Boletim Administrativo de 6 de agosto de 2024, e inova ao adotar a diretriz Recursos Naturais, que contempla os temas Água e Esgoto e Eficiência Energética, esse último já existente na versão anterior. Além disso, foi incorporada a Diretriz Gestão Transparente, cujos quesitos tratam da promoção da transparência através de Painéis BI e seu abastecimento com informações das Unidades da Autarquia. A tabela a seguir expõe a evolução da abrangência do Boletim desde 2021.

Tabela 50 - Boletim de Desempenho DAF: Evolução do escopo de diretrizes 2021-2024

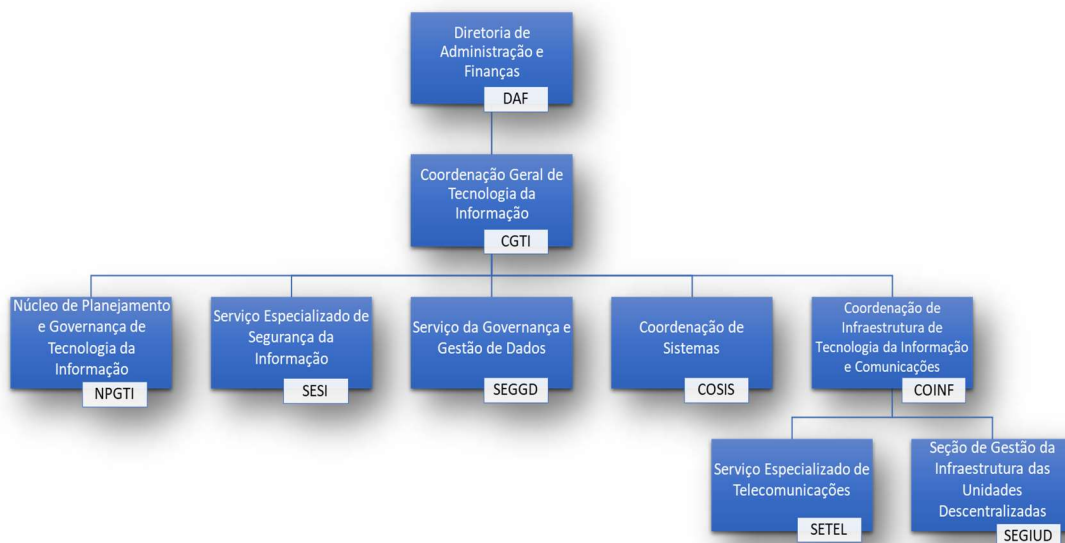
BOLETIM DE DESEMPENHO DAF				
TEMAS DAS DIRETRIZES	2021 SEI: 11896468	2022 SEI: 13361044	2023 SEI: 15010600	2024 SEI: 18588505
Aderência ao Planejamento	✓	✓	✓	✓
Execução Orçamentária	✓	✓	✓	✓
RAP	✓	✓	✓	✓
Licitações Sustentáveis	✓	✓	✓	✓
Gestão de Resíduos: Coleta Seletiva	✓	✓	✓	✓
Acessibilidade	✓	✓	✓	✓
Imóveis: Regularização	✓	✓	✓	✓
Modernização da Frota	✓	✓	✓	✓
PLS		✓	✓	✓
Gestão de Resíduos: IN 65/2021		✓	✓	✓
Cumprimento do PDP (Capacitação)		✓	✓	✓
Execução do PNQVT		✓	✓	✓
PPCI – Plano de Prevenção Contra Incêndio			✓	✓
Recursos Naturais: Eficiência Energética			✓	✓
Recursos Naturais: Consumo Racional de Água				✓
Gestão Transparente				✓
Diretriz Individual das Superintendências Regionais			✓	

VII. Gestão da Tecnologia da Informação

a. Conformidade Legal

Seguindo as disposições da Resolução nº 39, de 17 de novembro de 2020, e para assegurar a conformidade legal da gestão de TI, o DNIT mantém a seguinte estrutura para a Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação – CGTI.

Figura 43 - Organograma CGTI



Em consonância com as necessidades de gestão de TI do DNIT, mantem-se concomitantemente o Comitê de Governança Digital, responsável pelo direcionamento estratégico, compreendendo as funções de supervisão e orientação político-administrativa, cabendo-lhe a tomada de decisão acerca de diretrizes, objetivos e políticas de administração, dentro de sua esfera de competência.

b. Modelo de Governança de TI

Figura 44 - Modelo de Governança TI



O Modelo de Governança de TI do DNIT tem como principal instância o Comitê de Governança Digital, criado em cumprimento ao Decreto 10.332/2020, sendo responsável por desenvolver e monitorar políticas e diretrizes estratégicas transversais relativas à governança de tecnologia da informação e comunicação e à segurança da informação, no âmbito do DNIT. Alinhado

a isso, o referido Comitê aprovou a criação do Comitê de Governança de Dados do DNIT, instituído pela Portaria nº 5.543/2024, que visa estabelecer as diretrizes, a estratégia e assegurar a conformidade legal acerca da gestão e integridade dos dados da instituição.

A gestão dos contratos vinculados à CGTI está alinhada aos referenciais e aos objetivos estratégicos do DNIT. Dessa forma, as necessidades da Autarquia em TI são organizadas segundo as perspectivas e os eixos estratégicos, a seguir:

Tabela 51 - Perspectivas e Eixos Estratégicos da TI

PERSPECTIVAS	EIXOS		
	1- SUSTENTAÇÃO DA TI	2 - TRANSFORMAÇÃO DIGITAL	3- GOVERNANÇA E TRANSFORMAÇÃO ÁGIL
CONTRIBUIÇÃO AO NEGÓCIO		OE01 – Modernização dos sistemas de monitoramento e controle	
ORIENTAÇÃO AOS USUÁRIOS		OE09 – Desenvolvimento de soluções móveis	OE02 – Plataforma de serviços - governança de TIC
EXCELÊNCIA OPERACIONAL E EFICIÊNCIA	OE04 – Fortalecimento da segurança da informação OE03 – Análise avançada de dados e inteligência artificial OE07 – Melhoria da infraestrutura de TIC OE11 – Manutenção e atualização de sistemas e softwares legados	OE05 – Plataformas de serviços e atendimento ao usuário OE06 – Implementação de sistemas de gestão integrada	
ORIENTAÇÃO PARA O FUTURO		OE08 – Parcerias estratégicas e inovação	OE09 – Digitalização e integração de processos OE10 – Capacitação e cultura digital OE12 – Aumento do capital humano de TIC OE13 – Reestruturação da área de TIC

- OE01 – Modernização dos sistemas de monitoramento e controle**

Implementar sistemas de monitoramento em tempo real, que utilizem tecnologias como a Internet das Coisas, para acompanhar as condições das estruturas sob sua jurisdição, permitindo respostas rápidas a situações de riscos e a necessidade de manutenção.

- OE02 – Plataforma de serviços e governança de TIC**

Aperfeiçoar a plataforma digital integrada GovTiPoint, que centraliza todos os processos e projetos da CGTI, automatizando frameworks COBIT, ITIL, CIS-Controls, Inventário de Ativos de

Informação, Escritório de Projetos, com transformação ágil, digital e melhorando a eficiência operacional e a transparência.

- **OE03 – Análise avançada de dados e inteligência**

Investir em ferramentas analíticas avançadas e inteligência artificial para processar grandes volumes de dados, visando melhorar a tomada de decisão e otimizar a alocação de recursos. Isso inclui prever a degradação da infraestrutura e priorizar intervenções.

- **OE04 – Fortalecimento da segurança da informação**

Estabelecer uma estratégia forte de segurança da informação para se proteger contra ataques cibernéticos, garantir a integridade, disponibilidade e confidencialidade dos dados, e assegurar a continuidade dos serviços essenciais.

- **OE05 – Plataformas de serviços e atendimento ao usuário**

Criar plataformas digitais de atendimento ao usuário, que permitam não só a consulta de informações sobre tráfego e obras em tempo real, mas que também ofereçam serviços como a emissão de documentos necessários, recebimento de denúncias e sugestões, promovendo maior interação com a população.

- **OE06 – Implementação de sistema de gestão integrada**

Desenvolver e implantar novos sistemas estruturantes de gestão governamental que integrem todas as funções críticas da organização, como finanças, recursos humanos, aquisições e logística, para otimizar os processos internos e promover eficiência administrativa. (Arquitetura de microsserviços).

- **OE07 – Melhoria da infraestrutura de TIC**

Investir na atualização e expansão da infraestrutura de TIC, para suportar o crescente volume de dados e a complexidade dos serviços digitais oferecidos, garantindo alta disponibilidade e desempenho.

- **OE08 – Capacitação e cultura digital**

Promover programas de treinamento contínuo para servidores e colaboradores, visando não apenas melhorar suas habilidades técnicas no uso de novas ferramentas digitais, mas também fomentar uma cultura organizacional adaptativa à transformação digital.

- **OE09 – Desenvolvimento de soluções móveis**

Criar aplicativos móveis que permitam tanto ao corpo funcional do DNIT quanto ao público em geral acessar serviços e informações em qualquer lugar e a qualquer momento, facilitando, por exemplo, a comunicação de problemas na infraestrutura de transportes e a obtenção de feedback instantâneo.

- **OE10 – Parcerias estratégicas e inovação**

Estabelecer parcerias com instituições de pesquisa, universidades e empresas privadas para fomentar a inovação e incorporar as últimas tecnologias em projetos de infraestrutura, com materiais avançados, construção inteligente e sistemas autônomos de manutenção.

- **OE11 – Manutenção e atualização de sistemas e softwares legados**

Consolidar a continuidade de negócio, mantendo a segurança, escalabilidade, estabilidade, confiabilidade, integridade dos dados e a manutenção corretiva, preventiva e evolutiva das plataformas e sistemas de software da CGTI e do DNIT.

- **OE12 – Aumento do capital humano de TIC**

Servidores e colaboradores especializados para a área de TIC, de forma a atender todas as necessidades legais e operacionais.

- **OE13 – Reestruturação da área de TIC**

Tornar a TIC uma estrutura mais flexível, gerar receita e aumentar as margens por meio da inovação e de investimentos necessários para possibilitar as mudanças.

c. Contratos vigentes em andamento

Para realizar a operação da TI no DNIT, vigoram os contratos elencados a seguir:

Tabela 52 - Contratações TI

Processo SEI	Contrato	Objeto	Empresa	Vigência
50600.034079/2019-08	789/2019	Prestação dos serviços de atendimento remoto e presencial ao usuário e suporte ao ambiente computacional de infraestrutura (1º e 2º níveis)	RESOURCE AMERICANA LTDA	22/11/2019 a 22/11/2025
50600.034070/2019-99	788/2019	Prestação de serviços de atendimento remoto e presencial (3º nível) ao usuário e suporte ao ambiente computacional de infraestrutura	CIMCORP COMERCIO E SERVIÇOS DE TECNOLOGIA DE INFORMÁTICA LTDA	22/11/2019 a 22/11/2025
50600.033935/2021-14	645/2021	Serviço em nuvem	EMPRESA DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES DA PREVIDÊNCIA - DATAPREV	19/11/2023 a 19/11/2025

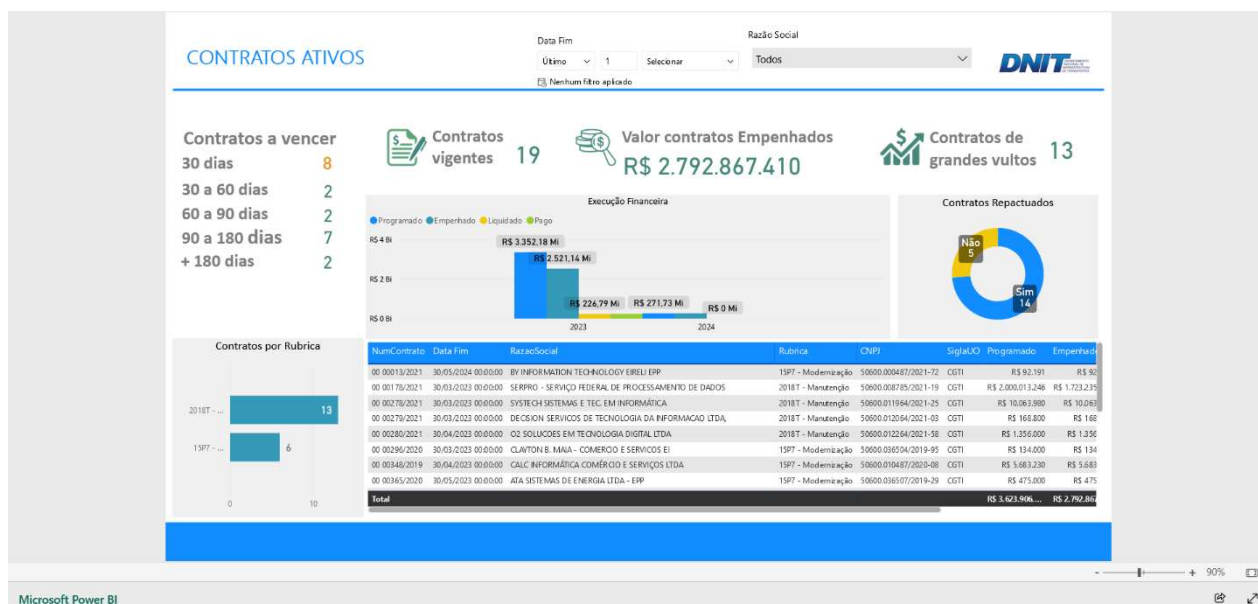
Processo SEI	Contrato	Objeto	Empresa	Vigência
50600.020331/2021-16	178/2021	Soluções de Tecnologia da Informação e Comunicação - TIC	SERVIÇO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS - SERPRO	15/06/2021 a 15/06/2025
50600.000766/2022-17	02/2022	Telefonia Fixa	CLARO S/A	10/01/2022 a 10/07/2026
50600.000774/2022-63	01/2022	Telefonia Móvel	TIM S/A	11/07/2024 a 10/01/2027
50600.023757/2022-02	175/2022	Antivirus (BitDefender)	ISTI INFORMÁTICA & SERVIÇOS LTDA	17/05/2022 a 16/05/2025
50600.023761/2022-62	176/2022	Mail Espectro (AntiSpam)	HSC DESENVOLVIMENTO E SERVIÇOS EM TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	17/05/2022 a 16/05/2025
50600.033010/2020-92	887/202	Licenças de uso de software Microsoft	Brasoftware	22/12/2023 a 22/12/2024
50600.013281/2021-11	162/2023	Solução de backup	INFOSEC TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO LTDA	20/03/2023 a 20/03/2025
50600.042054/2023-56	712/2023	Serviços Técnicos Especializados de Pesquisa e Aconselhamento Imparcial em Tecnologia da Informação	GARTNER DO BRASIL SERVIÇOS DE PESQUISA LTDA.	30/11/2023 a 30/11/2025
50600.001282/2024-57	604/2023	Serviço de comunicação de dados com fornecimento de links de Internet dedicada + SD-WAN (<i>Software Defined - Wide Area Network</i>) incluindo o Gerenciamento da Solução e Gerência de Nível de Serviço (GNS), enquadrado como	TELECOMUNICAÇÕES BRASILEIRAS S.A - TELEBRÁS	07/11/2023 a 07/11/2028

Processo SEI	Contrato	Objeto	Empresa	Vigência
		uma Solução de TIC		
50600.001630/2024-96	029/2024	Aquisição de Notebooks de alta mobilidade	DATEN TECNOLOGIA LTDA	Entrega única
50600.001630/2024-96	030/2024	Aquisição de Notebooks de alta mobilidade.	MICROTÉCNICA INFORMÁTICA LTDA	Entrega única
50600.001636/2024-63	027/2024	Aquisição de materiais de TIC: microcomputador	FATOR X TECNOLOGIA DIGITAL LTDA.	Entrega única
50600.031545/2022-91	047/2024	Contratação de Empresa Especializada no Fornecimento de licenças, Atualizações, Equipamentos e Suporte Técnico para Manutenção e Modernização da Solução de Telefonia do DNIT	LETTEL	08/02/2024 a 26/07/2026

Os dados sobre contratos e pagamentos realizados estão disponibilizados no endereço:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiZjdkYTI1YjctNzE0Yy00MTZkLTk1OTQtMjBkOTJmZDkwYzQ0liwidCI6IjEwNTk1NzEyLWE3YTEtNDQ0YS1iM2E4LWU1MzFjYTMxN2M4MCJ9>

Figura 45 - Carteira de contratos ativos e pagamentos realizados



d. Principais iniciativas ou projetos na área de TI

No escopo de serviços ativos atualmente está o Contrato nº 175/2022 (Processo nº 50600.023757/2022-02), com valor total de R\$ 530.000,00, que representa um passo essencial para o fortalecimento da segurança cibernética no DNIT. A contratação da suíte de segurança e a realização de treinamento são ações estratégicas para garantir a segurança digital do DNIT, protegendo dados, sistemas e operações críticas contra ameaças cibernéticas. A iniciativa fortalece a capacidade institucional da Autarquia, assegurando a continuidade dos serviços essenciais e o aprimoramento das práticas de segurança da informação. O objeto da contratação compreende o fornecimento de uma suíte completa de soluções de segurança, incluindo:

- Solução Antispam com transferência de conhecimento para a operação da ferramenta (Grupo 2);
- Solução de Antivírus com EDR (*Endpoint Detection and Response*) para desktops e servidores, com gerenciamento centralizado (Grupo 1);
- Treinamento e capacitação para operação das ferramentas contratadas;
- Licenciamento, instalação, implantação, suporte técnico/garantia e atualizações pelo período de 36 meses.

A empresa responsável pelo fornecimento das soluções é a ISTI Informática & Serviços LTDA, por meio de um contrato firmado com a União, garantindo que o DNIT conte com tecnologia de ponta para a proteção de seus sistemas e dados críticos.



Impacto e Benefícios da Contratação

A segurança digital é um dos pilares fundamentais para a proteção das infraestruturas de TI, conforme preceitua o Decreto nº 9.637, de 26 de dezembro de 2018. Diante do crescente número de ameaças cibernéticas, como *malwares*, *ransomwares* e ataques direcionados, a adoção de soluções de segurança robustas e integradas garante:

- Proteção contínua contra ameaças digitais, minimizando riscos de ataques que possam comprometer sistemas e dados institucionais;
- Gerenciamento centralizado das soluções de segurança, permitindo maior controle e eficiência na administração dos recursos tecnológicos;
- Atualizações regulares e suporte técnico especializado, garantindo que a instituição esteja sempre protegida com as versões mais recentes das ferramentas;
- Melhoria na detecção e resposta a incidentes, com o uso de tecnologias avançadas.

O progresso das diversas iniciativas tomadas pode ser estruturada em dois grupos temáticos, cada um dos quais reflete aspectos fundamentais da estratégia de TIC, oferecendo uma visão abrangente sobre como a tecnologia está sendo implementada, gerenciada e continuamente aprimorada na organização.

O Grupo Temático 1 – “Informação e Sistemas” concentra seus esforços na modernização e evolução dos sistemas de informação, pilares essenciais para a transformação digital. Atualmente, esse grupo conduz três ações em andamento, que apresentam uma média de 53,33% de conclusão. Esse desempenho reflete uma abordagem proativa e flexível na gestão dos sistemas, permitindo uma rápida adaptação às mudanças tecnológicas e operacionais. A capacidade de evoluir continuamente em resposta às novas demandas do ambiente digital reforça a importância estratégica desse grupo para garantir a eficiência operacional e a inovação.

O Grupo Temático 2 – “Governança de TIC” destaca-se por seu expressivo índice de execução. Com 94% das ações já realizadas, ele simboliza o sucesso na implementação de políticas e práticas que fortalecem a governança tecnológica. Além desse resultado, suas duas ações ainda em andamento apresentam uma média de 78% de conclusão, evidenciando um sólido compromisso com a melhoria contínua. Isso reflete a evolução das práticas de governança, assegurando que a gestão de TIC esteja sempre alinhada às necessidades estratégicas da organização.

e. Principais desafios e ações futuras

Os principais desafios para o exercício de 2025 estão estabelecidos nas diretrizes e metas que contemplam as ações constantes no PDTIC 2024-2025, as quais devem ser concretizadas objetivando a melhoria do parque tecnológico e da informação do DNIT, alinhados com o plano de metas estratégicas e táticas da DAF.

f) Indicadores de Governança e Gestão

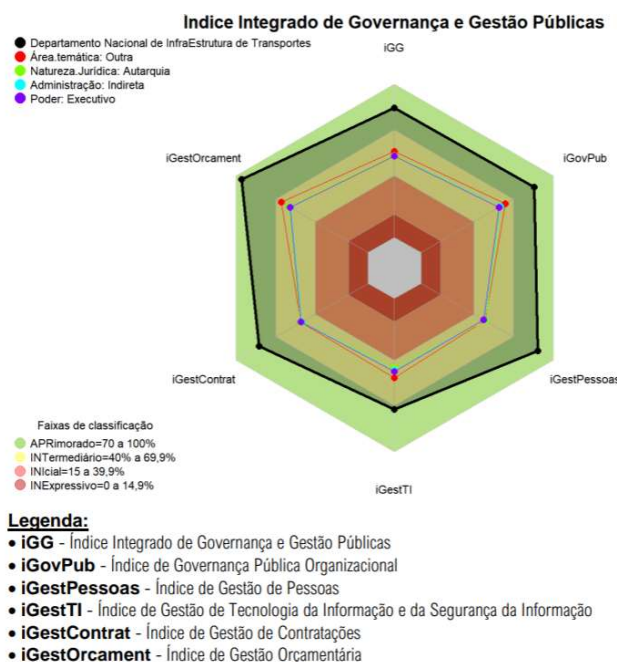
Em março de 2024, o Tribunal de Contas da União (TCU) apresentou o novo índice de avaliação de governança organizacional, **iESGo** (Índice ESG - *Environmental, Social and Governance*), que engloba o **iGG** (Índice Integrado de Governança e Gestão), visando avaliar o nível de adesão das organizações públicas federais e de outros entes jurisdicionados ao TCU em relação às práticas ESG.

A partir da reformulação do questionário do iGG, um novo instrumento de pesquisa foi gerado, passando a integrar a avaliação dos processos de governança e gestão com os de sustentabilidade ambiental e social. Essa transição acompanha os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU).

O **iGG** agrega os indicadores: - **iGovPub** - Índice de Governança Pública Organizacional; - **iGestPessoas** - Índice de Gestão de Pessoas; - **iGestTI** - Índice de Gestão de Tecnologia da Informação e da Segurança da Informação; - **iGestContrat** - Índice de Gestão de Contratações; e - **iGestOrcament** - Índice de Gestão Orçamentária.

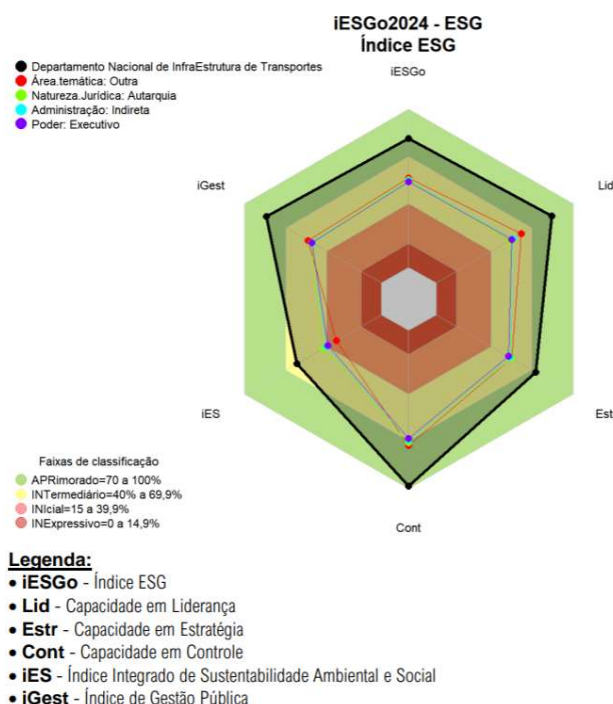
Em relação ao último questionário aplicado em 2021, o DNIT apresentou melhora no **índice do iGG**, passando de 69,3% para 84,5%, apontando a evolução da Autarquia em todas as dimensões que envolvem os mecanismos de Governança (Liderança, Estratégia e Controle) e Gestão Pública (Pessoas; Tecnologia da Informação e da Segurança da Informação; Contratações e Orçamentária), refletindo, assim, um aumento na capacidade de gestão e maturidade da governança na Autarquia, conforme indica gráfico radial a seguir.

Gráfico 11- Indicador IGG – 2024 em relação ao seu contexto



A governança responsável tem sido firmemente associada às dimensões ambiental e social. Dessa forma, ao adotar práticas ESG, organizações públicas tendem a se tornar mais eficientes, uma vez que a sustentabilidade pode gerar redução de custos. Ao medir suas próprias práticas com base no questionário iESGo, os gestores têm mais condições de investir nas áreas vulneráveis apontadas no levantamento, e enfrentar eventuais deficiências.

Gráfico 12 - iESGo 2024



A coleta de dados para o levantamento foi realizada por meio de questionário eletrônico de autoavaliação, com 101 questões, abordando temas fundamentados em relação às boas práticas de governança, gestão e sustentabilidade, além de normas vigentes e recomendações do TCU. O questionário aborda os seguintes temas:

1. governança organizacional pública;
2. gestão de pessoas;
3. gestão de tecnologia da informação e da segurança da informação;
4. gestão de contratações;
5. gestão orçamentária e financeira;
6. gestão da sustentabilidade ambiental; e
7. gestão da sustentabilidade social.

Com base em informações providas pelas instâncias internas de governança, o encaminhamento do questionário final respondido pelo DNIT (SEI nº 17535447) é de



responsabilidade do Diretor-Geral. O documento contém evidências que respaldaram as informações fornecidas no questionário de autoavaliação e que são mantidas à disposição, para verificação de consistência e fidedignidade.

O TCU divulgou o resumo do resultado nas perspectivas de Governança, Gestão e Sustentabilidade, em relatório individualizado com os resultados do levantamento, oferecendo informações valiosas para a definição de objetivos e a estruturação de ações de melhoria em governança, gestão e sustentabilidade. Todas as notas são apresentadas em gráficos do tipo radar, variando de 0 (0%) a 1 (100%), com as faixas de classificação em: Inexpressivo (0 a 14,9%); Inicial (15,0% a 39,9%); Intermediário (40,0 a 69,9%); e Aprimorado (70% a 100%).

O resultado da autoavaliação indica que, dos 14 indicadores avaliados, 12 apresentaram performance em nível “aprimorado”, conforme exposto no quadro a seguir.

Tabela 53 - Resumo do resultado da autoavaliação do DNIT

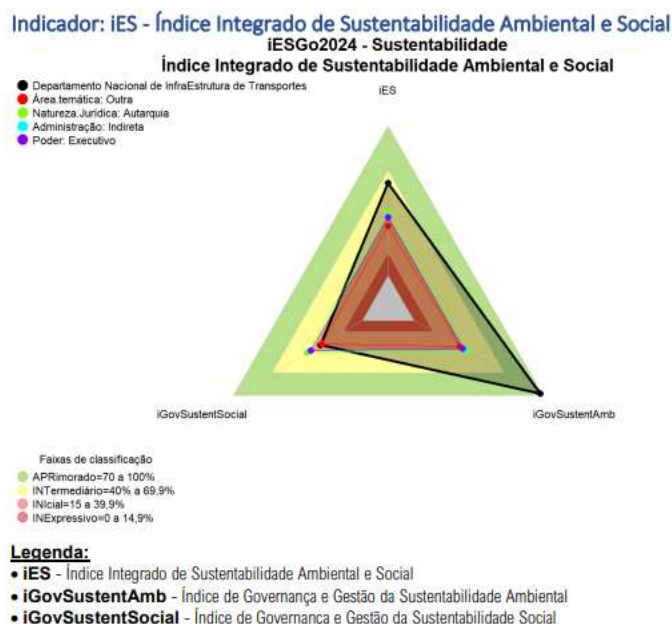
Perspectiva	Tema	Indicador	Valor
Governança	Liderança	iESGo (índice ESG)	81,3%
	Estratégia	iES (índice integrado de sustentabilidade ambiental e social)	61,7%
	Controle	iGG (índice integrado de governança e gestão públicas)	84,5%
		iGovPub (índice de governança pública organizacional)	85,5%
Gestão	Gestão de Pessoas	iGovPessoas (índice de governança e gestão de pessoas)	87,4 %
		iGestPessoas (índice de gestão de pessoas)	88,0%
	Gestão de Tecnologia da Informação e da Segurança da Informação	iGovTI (índice de governança e gestão de tecnologia da informação e de segurança da informação)	72,4%
		iGestTI (índice de gestão de tecnologia da informação e da segurança da informação)	72,3 %
	Gestão de Contratações	iGovContratações (índice de governança e gestão de contratações)	90,2 %
		iGestContrat (índice de gestão de contratações)	82,2 %
	Gestão Orçamentária	iGovOrcament (índice de governança e gestão orçamentárias)	97,6 %
		iGestOrcament (índice de gestão orçamentária)	95,5 %
Sustentabilidade	Sustentabilidade Ambiental	iGovSustentAmb (índice de governança e gestão da sustentabilidade ambiental)	97,5%
	Sustentabilidade Social	iGovSustentSocial (índice de governança e gestão da sustentabilidade social)	32,5%

Presente no questionário pela primeira vez, o Índice Integrado de Sustentabilidade Ambiental e Social (iES) é constituído pela agregação do Índice de Governança e Gestão da Sustentabilidade Ambiental e o Índice de Governança e Gestão da Sustentabilidade Social.

Esse último revelou que o DNIT se encontra em estágio inicial de adoção de práticas sustentáveis, indicando a necessidade de maior amadurecimento por meio da definição do modelo de gestão de sustentabilidade social, com o estabelecimento de responsabilidades, objetivos, indicadores e metas para guiar a gestão, além da avaliação do desempenho da gestão de sustentabilidade social.

O aprimoramento das práticas de sustentabilidade socioambiental caminha junto com a consolidação de uma governança pública eficiente e alinhada a princípios caros à sociedade, o que impulsiona o DNIT na busca pelo aperfeiçoamento contínuo.

Gráfico 13- Índice Integrado de Sustentabilidade Ambiental e Social



A criação do iES, que abrange todas as dimensões de sustentabilidade juntamente com as demais práticas de governança e gestão avaliadas, compõem o iESGo, e a adoção de tais práticas confere legitimidade à gestão das organizações.

O relatório detalhado da autoavaliação pode ser visualizado em: https://iesgo.tcu.gov.br/wp-content/uploads/sites/12/iesgo2024_devolutivas/iESGo2024-471-DNIT.pdf

A abrangência e profundidade dessa avaliação revela tanto avanços significativos quanto desafios persistentes enfrentados pelas organizações, oferecendo um panorama amplo sobre o estado atual da governança e da sustentabilidade pública, além de foco nas áreas que merecem atenção.

g) Ações de supervisão, controle e de correção

Auditoria Interna

A Auditoria Interna (AUDINT), vinculada administrativamente ao Conselho de Administração do DNIT, é uma das instâncias de integridade a quem compete fiscalizar o desempenho da gestão orçamentária, financeira, administrativa, contábil, de pessoal e patrimonial e demais sistemas administrativos e operacionais da Autarquia, de forma independente e objetiva. Além de orientar os gestores quanto à governança, gestão de riscos e controles internos, acompanha as recomendações e as determinações dos órgãos e das unidades do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal, como a Controladoria-Geral da União (CGU) e o Tribunal de Contas da União (TCU).

Para o exercício de 2024, foi estabelecido o Plano de Atividade de Auditoria Interna (PAINT/2024), com as seguintes auditorias programadas:

Tabela 54 - PAINT 2024

Objeto Auditado	Escopo
Avaliar os contratos de manutenção rodoviária em revestimento primário (solução de projeto: adição de cimento ao solo)	Avaliar a aderência dos termos contratuais e das Instruções de Serviço na execução dos Contratos de Manutenção Rodoviária em Revestimento Primário
Avaliar os contratos da empresa GCT GER. CONTROLE DE TRANS. S/A	Avaliar a aderência à legislação, aos termos contratuais e aos normativos internos dos contratos firmados com a empresa
Auditoria de Gestão na Superintendência Regional no estado do Rio Grande do Norte	Avaliar a gestão administrativa e operacional na citada Superintendência
Avaliar os Contratos de Supervisão, Gerenciamento e Apoio Técnico	Avaliar a conformidade das obrigações trabalhistas, previdenciárias, fiscais, sociais, sindicais e relativas à Entidade e/ou Conselho profissional competente nos contratos de apoio à Fiscalização e à Gestão do DNIT, em âmbito nacional, quais sejam, os instrumentos de supervisão, gerenciamento e consultoria, bem como avaliar os controles internos, a governança e a gestão de riscos atinentes ao tema. Correlação com a OS 09/2023, convertida para OS 11/2023
Folha de pagamento do DNIT	Avaliar os controles atinentes à folha de pagamento no DNIT, além de realizar o monitoramento da gestão de riscos e dos controles internos
Programa P23 - Obras emergenciais	Avaliar a aderência aos normativos, prazos, motivação e demais fatos
Programa P22 – Obra de Arte Especial	Avaliar a Execução do Programa e sua aderência aos normativos vigentes

Nesse enfoque, torna-se importante realçar que os trabalhos desenvolvidos pela AUDINT são concebidos de modo coordenado e sistemático, tendo por base as normas técnicas aplicadas à atividade de auditoria governamental emanadas por órgãos e entidades de referência no assunto. Desses trabalhos, resultam os achados de auditoria, por meio dos quais podem ser emitidas recomendações, as quais indicam providências a serem adotadas pelas Unidades Auditadas,

acompanhadas e controladas pela Auditoria até a implementação. Além disso, as recomendações têm característica transversal, de modo a aumentar e proteger o valor organizacional do DNIT.

Nesse sentido, em decorrência de achados de auditoria anteriores, foi solicitado apoio da AUDINT para estabelecer uma normatização específica sobre o melhoramento do solo em rodovias não pavimentadas. A demanda por essa normatização específica é fundamentada na complexidade e na variedade de condições encontradas nesses ambientes. As características geotécnicas do solo, os padrões de tráfego e as condições climáticas podem variar consideravelmente de uma região para outra, o que exige uma abordagem adaptável e criteriosa para o desenvolvimento de técnicas de melhoramento de solo. O trabalho foi desenvolvido em parceria com o Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR, da Diretoria de Planejamento e Pesquisa, o que fornecerá diretrizes claras e padronizadas para o planejamento, execução e monitoramento de projetos de melhoramento de solo em rodovias não pavimentadas. Isso incluiria critérios técnicos para a seleção de materiais, métodos de aplicação e avaliação de desempenho, garantindo a qualidade e a eficácia das intervenções realizadas.

Essa abordagem normativa promoverá a interoperabilidade entre os diversos órgãos responsáveis pela gestão e manutenção de rodovias não pavimentadas, facilitando a troca de conhecimentos e experiências, bem como a adoção das melhores práticas em todo o país. Além disso, em conjunto com o IPR, foi realizada avaliação técnica que resultou na necessidade de atualização de Especificações de Serviço (ES) do DNIT, alusivas à resistência de concreto, publicadas entre os anos de 2004 e 2006.

No tocante à atuação interna, foi realizado processo de avaliação da gestão das competências técnicas, interpessoais e finalísticas do quadro de profissionais que atuam na atividade de auditoria interna, em consonância com a Portaria CGU nº 2.821/2024. Ressalta-se, também, que não foram realizadas auditorias especiais em 2024, devido à redução significativa do quadro de servidores da Auditoria Interna. Ainda assim, o resultado das ações da Auditoria foi bastante importante, refletido nas visitas *in loco* realizadas por seus servidores.

Visando aperfeiçoar as ações de supervisão, controle e correção, em 2024 a AUDINT oportunizou a capacitação de dois de seus servidores, por meio do curso “17º MBA em Auditoria Interna” organizado pela Coimbra *Business School* (ISCAC), com apoio do Instituto dos Auditores Internos do Brasil (IIA Brasil) e Instituto dos Auditores Internos de Portugal. O curso oferece uma formação avançada e especializada em auditoria interna, abordando as mais recentes práticas e tendências do setor, incluindo CiberSegurança e Inteligência Artificial. A experiência adquirida é fundamental para a implementação de melhorias nos processos internos e para a promoção de uma cultura de auditoria mais robusta e eficaz. Por fim, a equipe da Auditoria Interna colaborou ministrando o treinamento: “P.A.T.O. em rodovias não pavimentadas, achados de auditoria e

procedimentos de fiscalização" na Semana da Manutenção Rodoviária e contribuiu no curso de formação dos novos servidores com o módulo "Noções de Processos de Auditoria".

Corregedoria

A Corregedoria é a unidade responsável por prevenir e apurar ilícitos administrativos praticados por servidores públicos e entes privados no âmbito do DNIT, contribuindo para a promoção da integridade institucional. Sua atuação abrange a responsabilização disciplinar de servidores públicos em razão da violação de deveres e das proibições estabelecidas na Lei nº 8.112/1990, sem prejuízo da atuação em função da violação de outras normas administrativas.

Quanto aos entes privados, a atuação da Corregedoria se restringe aos atos lesivos praticados por pessoa jurídica contra o DNIT, tipificados na Lei nº 12.846/2013, regulamentada pelo Decreto nº 11.129/2022.

A Corregedoria é aderente à política de gestão correcional estabelecida no Título II da Portaria Normativa nº 27/2022, da Controladoria Geral da União (CGU), que dispõe sobre o Sistema de Correição do Poder Executivo Federal (SISCOR) e sobre a atividade correcional nos órgãos e entidades integrantes. A política de gestão correcional pressupõe a utilização de determinados instrumentos prioritários para a melhoria contínua da área correcional e apoio à Alta Administração no aperfeiçoamento da governança e da integridade. Dentre os instrumentos prioritários, foram estabelecidos o relatório de gestão correcional, cujos requisitos encontram-se no art. 34 da Portaria normativa; e o modelo de maturidade correcional (CRG-MM), regulado pelo art. 25 do mesmo normativo. Cumpre registrar que o resultado da avaliação do CRG-MM deve integrar o relatório de gestão correcional.

Partindo desses parâmetros, em relação ao CRG-MM (3ª edição), destaca-se que na avaliação ocorrida em 2024 a Corregedoria do DNIT realizou as adequações necessárias para a nova edição do modelo e se manteve no Nível dois de maturidade correcional (Padronizado), conforme avaliação realizada pela CGU. Para tanto, foram adotadas medidas de gerenciamento e controle de informações, as quais resultaram no atendimento dos macroprocessos-chave (ou *Key Process Areas – KPA*) relacionados no quadro a seguir:

Tabela 55 - Macroprocessos chave

Macroprocesso-chave	Atividade
KPA 2.1 - Gestão das Admissibilidades e dos Procedimentos Correcionais Investigativos	1. Estabelecer a competência exclusiva da USC para realizar manifestação final quanto ao juízo de admissibilidade correcional, podendo se valer da instauração e condução de procedimentos correcionais investigativos.
	2. Adotar critérios para a priorização da análise dos processos de admissibilidade correcional.
	3. Estabelecer que o juízo de admissibilidade e os procedimentos correcionais investigativos sejam executados resguardando-se os dados dos envolvidos e

Macroprocesso-chave	Atividade
	as informações de acesso restrito ou sigiloso, de acordo com os atos normativos vigentes.
	4. Registrar a forma de obtenção e a guarda de evidências nas admissibilidades e nos procedimentos correccionais investigativos.
	5. Utilizar matriz de responsabilização como elemento norteador do procedimento correccional investigativo e do juízo de admissibilidade.
	6. Supervisionar a execução dos procedimentos correccionais investigativos necessários à realização do juízo de admissibilidade.
	7. Elaborar a conclusão dos procedimentos correccionais investigativos e do juízo de admissibilidade.
	8. Estabelecer controles e prazos para apreciação da conclusão dos procedimentos correccionais investigativos e do juízo de admissibilidade, bem como para a adoção dos encaminhamentos propostos.
KPA 2.2 - Gestão dos processos correccionais acusatórios	1. Estruturar apoio administrativo para as comissões.
	2. Adotar critérios de priorização para a gestão e o controle da instauração dos processos correccionais acusatórios.
	3. Estabelecer medidas para que os processos correccionais acusatórios sejam executados resguardando-se os dados dos envolvidos e as informações de acesso restrito ou sigiloso, de acordo com atos normativos vigentes.
	4. Registrar a obtenção e a guarda de evidências nos processos correccionais acusatórios.
	5. Utilizar matriz de responsabilização como elemento norteador do processo correccional acusatório.
	6. Adotar plano de trabalho como instrumento de planejamento necessário ao desenvolvimento das atividades das comissões.
	7. Supervisionar a execução dos processos correccionais acusatórios.
	8. Estabelecer os requisitos necessários e as orientações para nortear as análises da regularidade dos processos correccionais acusatórios.
KPA 2.3 - Desenvolvimento Profissional	1. Identificar os conhecimentos técnicos e administrativos necessários para o cumprimento das atividades essenciais.
	2. Disseminar internamente conhecimentos.
KPA 2.4 - Planejamento	1. Realizar levantamento dos processos de trabalho, das atividades e da adequação dos recursos existentes na USC.
	2. Implementar o plano operacional anual.
KPA 2.5 - Gerenciamento e apresentação de informações	1. Realizar sistemática e tempestivamente os registros obrigatórios nos Sistemas Correccionais estabelecidos pelo Órgão Central do SISCOR.
	2. Elaborar relatórios periódicos de atividades da USC.
KPA 2.6 - Interlocução e Cooperação	1. Realizar atividades de orientação acerca de matéria correccional.
	2. Cooperar com o aprimoramento contínuo do SISCOR.
KPA 2.7 - Institucionalização e estruturação da USC	1. Atribuição de competência correccional a uma unidade organizacional específica.
	2. Atribuição de cargo comissionado ou função de confiança destinado especificamente ao titular da USC.

*USC: Unidade Setorial Correccional

Diante do resultado da avaliação, a expectativa é que a Corregedoria tenha como alvo o Nível três de maturidade correccional (Integrado) para o próximo ciclo avaliativo.

Com relação à estrutura administrativa, a Corregedoria encerrou o exercício de 2024 com uma estrutura composta por cinco unidades, cujas principais atribuições estão a seguir discriminadas:

- Corregedoria (CORREG): responsável por recepcionar os processos, assessorar diretamente o Corregedor, distribuir demandas aos setores subordinados, atender demandas externas, realizar o gerenciamento administrativo e elaborar documentos de gestão;
- Serviço Especializado de Admissibilidade e Prevenção (SEAP): responsável por realizar a análise de admissibilidade de notícias de irregularidade, gerenciar os Termos de Ajustamento de Conduta e elaborar recomendações preventivas;
- Núcleo de Instauração de Procedimentos Correcionais (NUIPC): responsável por gerenciar a instauração de procedimentos correcionais, substituir membros de comissões e administrar as medidas de capacitação para agentes atuantes em procedimentos correcionais;
- Setor de Monitoramento de Comissões Processantes (SETMCP): responsável por monitorar o andamento das comissões de procedimento correcional e oferecer apoio técnico e administrativo para a consecução dos trabalhos correcionais;
- Núcleo de Conformidade de Relatórios Finais (NUCRF): responsável por analisar os relatórios produzidos pelas comissões de procedimento correcional, a fim de garantir a observância da legislação, bem como realizar as providências relacionadas ao julgamento e pós-julgamento.

No que tange à força de trabalho, considerando as recentes alterações na composição da equipe e excluindo servidores em licença de longa duração, apresenta-se a seguir o quadro profissional que encerrou o exercício de 2024:

Tabela 56 - Força de Trabalho Corregedoria 2024

PERFIL DO QUADRO PROFISSIONAL					
TIPO	SEAP	NUIPC	SETMCP	NUCRF	CORREG
Servidor Público	6	1	4	2	2
Servidor Público PGD Cruzado	4	0	0	0	0
Colaborador - Assistente Técnico Junior	0	1	1	0	0
Colaborador - Assistente Técnico Pleno	3	0	0	0	0
Colaborador - Assistente Técnico Sênior	0	0	1	0	1
Colaborador - Auxiliar Administrativo	1	0	1	0	1
Colaborador - Secretária Executiva	0	0	0	0	1
Colaborador - Técnico em Secretariado	0	0	0	0	1
Total	14	2	7	2	6

Tendo como base a estrutura administrativa estabelecida e a força de trabalho disponível no exercício de 2024, a Corregedoria, por intermédio do SEAP, analisou 150 casos, 46 dos quais foram arquivados sumariamente após análise preliminar, e 104 foram submetidos à procedimento

investigativo, sob a forma de Investigação Preliminar Sumária (IPS). As referidas IPS resultaram em recomendações de propositura e/ou abertura de três Termos de Ajustamento de Conduta (TAC); 13 Processos Administrativos Disciplinares (PAD); dois TAC em conjunto com PAD, devido à multiplicidade de agentes envolvidos em condutas com níveis de gravidade diferentes; três Sindicâncias Acusatórias (SINAC); uma Sindicância Patrimonial (SINPA); e nove Processos Administrativos de Responsabilização de pessoas jurídicas (PAR); além de recomendação de 73 arquivamentos após aprofundamento da investigação. O resumo desses resultados pode ser visualizado no quadro a seguir:

Tabela 57 - Investigações Preliminares Sumárias - IPS

Investigações Preliminares Sumárias - IPS	
Resultado	Quantidade
Arquivamento	73
TAC	3
PAD e TAC	2
PAD	13
SINAC	3
SINPA	1
PAR	9
Total	104

Em relação aos casos com sugestão de abertura de procedimento correcional ou celebração de TAC (31 casos), seguem os motivos das apurações quanto a servidores públicos:

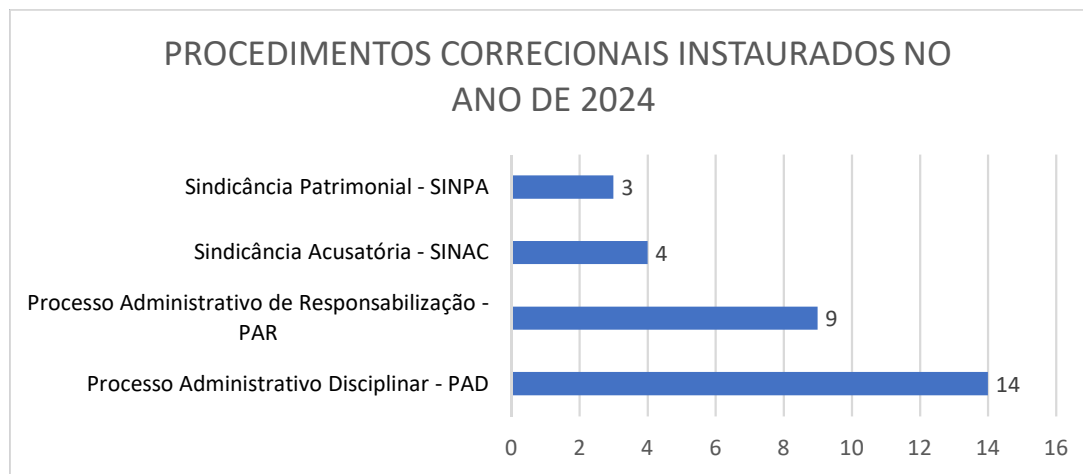
- Inobservância de normas legais e regulamentares (sete ocorrências);
- Ter dado causa à mora em cobrança administrativa (uma ocorrência);
- Ter dado causa à prescrição de processo administrativo (duas ocorrências);
- Assédio moral e desvio de função (uma ocorrência);
- Assédio moral (quatro ocorrências);
- Assédio moral e sexual (duas ocorrências);
- Falta de urbanidade (uma ocorrência);
- Promoção pessoal (duas ocorrências);
- Ingerência na contratação de profissionais terceirizados (uma ocorrência); e
- Ingerência em contratos (uma ocorrência).

Já em relação aos motivos das apurações relacionadas às pessoas jurídicas, por possíveis atos lesivos previstos na Lei nº 12.846/2013, verificou-se o seguinte:

- Fraude em licitação (cinco ocorrências); e
- Irregularidade em projeto/execução de obra (quatro ocorrências).

Passando-se aos procedimentos correccionais instaurados, o exercício de 2024 teve um resultado expressivo, refletindo na instauração de 30 procedimentos correccionais, o dobro das instaurações do exercício anterior.

Gráfico 14 - Procedimentos Correccionais instaurados em 2024



Entretanto, após encerramento do exercício, restaram ainda pendentes de instauração, por falta de servidores para composição de comissões: 11 Processos Administrativos de Responsabilização de Entes Privados e nove Processos Administrativos Disciplinares.

Com relação ao monitoramento e à supervisão das atividades correccionais, a Corregedoria vem gradativamente aprimorando o apoio técnico e administrativo às Comissões Processantes, por meio da criação de guias, *checklists* e relatórios, visando facilitar a execução de seus trabalhos e, em paralelo, otimizar as atividades de supervisão, inclusive mediante o controle dos prazos, conferindo prioridade aos processos que se encontram próximos da prescrição. Ainda com relação ao trabalho de monitoramento das Comissões Processantes, foram monitorados 82 processos durante 2024, dos quais 23 foram encaminhados para a unidade da Corregedoria responsável pela análise de conformidade de relatórios finais.

Foram julgados, em 2024, 18 processos referentes a casos concluídos e entregues pelas comissões disciplinares. A seguir detalha-se o resultado desses julgamentos, destacando-se que 88,9% resultaram em arquivamento e 11,1% resultaram na aplicação de penalidade.

Tabela 58 - Resultado Processos Julgados 2024

Detalhamento de Processos Julgados em 2024		
Resultado	Descrição	Quantidade
Arquivados	Extinção de Punibilidade	4
	Declarar Nulidade	0
	Insuficiência de Provas	4
	Ausência de Autoria	1
	Ausência de Materialidade	3
	Ausência de Infração	0

Detalhamento de Processos Julgados em 2024		
Resultado	Descrição	Quantidade
Aplicação de Penalidade	Inocência	4
	TOTAL	16
	Suspensão	1
	Destituição de Cargo em Comissão	0
	Cassação de Aposentadoria	1
	Demissão	0
	TOTAL	2
Total	18	

Registra-se ainda que, tanto das análises técnicas realizadas pelo juízo de admissibilidade e instrução prévia, quanto dos Relatórios Finais apresentados pelas Comissões Processantes, podem ser extraídas recomendações aos gestores das áreas técnicas do DNIT, ainda que o resultado da análise da denúncia seja pelo arquivamento. Dessa forma, em atendimento aos critérios de transparência ativa estabelecidos na Portaria Normativa nº 27/2022 da CGU, as orientações são devidamente publicadas na aba Repositório Correcional disponível no site oficial da Corregedoria em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/composicao/orgaos-vinculados/corregedoria/repositorio-correcional>. A publicação das orientações possibilita aos gestores da Autarquia a identificação de possíveis vulnerabilidades, além de fomentar a readequação das atividades visando garantir a legalidade, legitimidade, economicidade e transparência na aplicação dos recursos públicos.

Em relação às ações consideradas exitosas, bem como dificuldades e problemas enfrentados ao longo de 2024, com suas respectivas propostas de solução, é necessário remeter ao Plano Operacional Anual (POA) e ao Relatório de Avaliação do Plano Operacional Anual (RAPOA) da Corregedoria do DNIT. O primeiro apresenta a lista de tarefas necessárias para solucionar os problemas mapeados no início do exercício, e o segundo avalia a execução dessas tarefas, apontando a situação de cada uma delas. Segundo o RAPOA 2024, em síntese, observa-se o seguinte: 54,56% das ações foram implementadas; 31,81% das ações foram repactuadas e 13,63% foram consideradas em implementação. Acerca das ações implementadas ou em implementação, consideradas exitosas, apresenta-se o quadro a seguir:

Tabela 59 - Ações Exitosas POA 2024Tabela 60

ID	AÇÕES EXITOSAS POA 2024
3	Mapeamento e regularização de todos os cadastros e informações identificados como pendentes no Sistema Epad.
4	Realização do acompanhamento do processo de chamamento de servidores para atuar na Corregedoria do DNIT e avaliar a necessidade de outras ações similares.
5	Realização do acompanhamento do processo de recrutamento de servidores para compor Comissões Disciplinares e avaliar a necessidade de ações similares.



ID	AÇÕES EXITOSAS POA 2024
6	Revisão e atualização das informações contidas no sítio eletrônico da Corregedoria do DNIT.
7	Criação do Relatório Gerencial Mensal Unificado da Corregedoria.
8	Elaboração do cronograma de ações preventivas conjuntamente com as demais instâncias de integridade para o exercício de 2024.
9	Reestruturação do repositório de referências técnicas no sítio eletrônico do DNIT.
11	Elaboração do estudo técnico e da rotina específica para instrução e tratamento de irregularidades relacionadas à prescrição de penalidades administrativas.
12	Elaboração do estudo e orientação interna para aprimorar a compatibilização entre atividades das unidades da Corregedoria e as atividades de Comissões Processantes.
14	Utilização da matriz de responsabilização do ePAD no modelo padrão de Nota Técnica de admissibilidade.
16	Promoção da contínua capacitação em PAD e PAR de membros de comissões processantes.
17	Promoção da instauração do acervo pendente de PAR conforme meta estabelecida.

Em relação às repactuações de tarefas, cumpre registrar que o motivo, em regra, decorreu da alteração nas chefias da maioria das unidades que compõem a Corregedoria. Ademais, as tarefas repactuadas, após ratificação quanto à pertinência diante do atual cenário e consolidação, serão replicadas no POA 2025 para permitir o devido cumprimento. Apresentam-se a seguir as tarefas que se manterão como desafios a serem superados no exercício de 2025:

Tabela 61 - Tarefas Corregedoria 2025

ID	AÇÃO	RESPONSÁVEL
1	Revisar proposta de alteração do Regimento Interno, em relação aos dispositivos relacionados à Corregedoria do DNIT, para realizar as adequações necessárias às novas diretrizes do DNIT e da CGU para o exercício de 2025	CORREG, SEAP, NUIPC, SETMCP e NUCRF
2	Atualizar a Instrução Normativa DNIT nº 13/2022, em conformidade com o Regimento Interno do DNIT, Decreto nº 11.225/2022 e Portaria CGU nº 27/2022	CORREG, SEAP, NUIPC, SETMCP e NUCRF
3	Avançar no desenvolvimento de ferramenta de banco de dados específica para controle da gestão correcional	CORREG, SEAP, NUIPC, SETMCP e NUCRF
4	Criar rotina padronizada para mapeamento de ilícitos identificados em fase de juízo de admissibilidade e em fase de julgamento de procedimento correcional para fins de elaboração de ações preventivas	SEAP e NUCRF
5	Atualizar o Plano de Desenvolvimento de Pessoas (PDP) 2024	NUIPC



ID	AÇÃO	RESPONSÁVEL
6	Promover a instauração do acervo pendente de PAR	NUIPC
7	Finalizar comissões processantes em curso há mais de 2 (dois) anos	SETMCP e NUCRF
8	Criar Relatório Geral de Monitoramento	SETMCP
9	Estabelecer rotina ou orientação para padronização dos encaminhamentos pós-julgamento do procedimento correcional	NUCRF
10	Realizar estudo para padronização de julgamentos, com vistas a subsidiar a Diretoria-Geral	NUCRF

Com relação à atuação da Corregedoria frente aos riscos de irregularidades, ao longo de 2024 foram realizadas sete ações preventivas, por meio de Workshops ou do programa “Na Íntegra”, destinado a realizar visitas em Diretorias, Superintendências Regionais e Unidades Locais para promover orientações, através de palestras e dinâmicas, sobre temas sensíveis e de maior recorrência no âmbito disciplinar. Dentre os assuntos abordados, destacam-se:

1. Assédio moral, assédio sexual e discriminação;
2. Uso irregular de veículo oficial;
3. Uso do aparato do DNIT para promoção pessoal;
4. Conflito de Interesse;
5. Nepotismo; e
6. Visão geral sobre deveres e proibições previstos na Lei nº 8.112/90.

É relevante registrar que os eventos ocorrem em parceria com as demais instâncias de integridade do DNIT: Coordenação-Geral de Integridade, Ouvidoria, Auditoria Interna e Comissão de Ética.

Coordenação-Geral de Integridade - CGINT

O compromisso com a Cultura de Integridade é um dos pilares fundamentais do DNIT e compõe o rol dos valores institucionais da Autarquia, servindo de princípio orientador para ações, atividades, comportamentos e tomadas de decisão. O comprometimento da Alta Administração com a essa cultura reforça a promoção da transparência, a credibilidade e a confiança e impacta diretamente na efetividade e eficiência das políticas públicas executadas pela Autarquia. Para o planejamento das ações de 2024, a CGINT elaborou o Plano Anual de Integridade, aprovado pela Diretoria Colegiada e que estabelece macro-objetivos, indicadores e diretrizes de atuação:

i) evitar que os interesses particulares prevaleçam sobre o interesse público ou gerem danos à sociedade e danos reputacionais ao DNIT:

- Garantir que as decisões sejam pautadas no interesse público, eliminando influências indevidas de interesses particulares;
- Prevenir situações que possam resultar em danos à sociedade, pela alocação inadequada de recursos, pelo favorecimento indevido de terceiros ou por qualquer forma de corrupção ou fraude;
- Salvar a reputação do DNIT, assegurando que sua imagem seja associada à integridade, ética e responsabilidade na gestão dos recursos públicos.

ii) coibir o cometimento de ações que possam configurar fraude, corrupção e outras irregularidades, gerando danos internos e externos à reputação do DNIT:

- Estabelecer medidas para identificar e combater a fraude, a corrupção e outras formas de irregularidades;
- Estabelecer canais de denúncia seguros e confidenciais, para que servidores e colaboradores não tenham receio de represálias;
- Assegurar que investigações internas sejam conduzidas com eficiência e rigor, visando à punição de infratores e à recuperação de recursos desviados.

iii) melhorar a reputação do DNIT no âmbito nacional, colocando-o entre as entidades que mais prezam pela integridade e pelo cuidado com a coisa pública:

- Desenvolver e promover uma cultura organizacional que valorize a integridade, a ética e a responsabilidade em todas as suas ações;
- Comunicar de forma transparente as medidas e iniciativas adotadas para garantir a integridade, reforçando a imagem do DNIT como uma instituição comprometida com a excelência na gestão pública;
- Estabelecer parcerias com outras entidades e órgãos públicos, visando o compartilhamento das melhores práticas e a disseminação de conhecimentos sobre integridade.

iv) atender a requerimentos da plataforma e-Prevenção, no âmbito do Programa Nacional de Prevenção à Corrupção/TCU, e às demandas do Sistema de Integridade, Transparência e Acesso à Informação da Administração Pública Federal (SITAI), cujo órgão central é a CGU:

- Adotar as práticas e políticas recomendadas pelo Programa Nacional de Prevenção à Corrupção, por meio da plataforma e-Prevenção;
- Cumprir com rigor as demandas do SITAI, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela CGU;

- Manter relação de colaboração estreita e constante com os órgãos de controle, contribuindo para a melhoria contínua dos processos de prevenção e combate à corrupção no âmbito do DNIT.

O Plano de Integridade de 2024 foi organizado em dez eixos principais, nos quais foram subdivididas as iniciativas pactuadas para o exercício, segundo a temática. São elas:

Tabela 62 - Iniciativas do Plano Anual de Integridade

Iniciativas do Plano Anual de Integridade
Eixo 1: Avaliação e Auditoria 1.1. Cumprir o Plano Anual de Auditoria Interna 2024 1.2. Elaborar o Relatório de Auditoria Interna de 2023
Eixo 2: Canais de Denúncia e proteção ao denunciante 2.1. Tratar as Denúncias de Assédio 2.2. Promover campanha de fortalecimento do canal de denúncia Fala.Br e da Política de Proteção ao Denunciante
Eixo 3: Correição 3.1. Promover workshop com os integrantes das comissões de processos disciplinares 3.2. Cumprir o Plano Operacional Anual da Corregedoria 2024
Eixo 4: Diversidade e inclusão 4.1. Participar das reuniões do Comitê de Raça, Gênero e Diversidade do DNIT 4.2. Promover evento do Dia das Crianças no DNIT
Eixo 5: Gerenciamento de riscos/quebras de integridade 5.1. Participar das reuniões da Diretoria Colegiada 5.2. Tratar quebras e riscos à integridade 5.3. Participar das reuniões do Comitê de Gestão, Estratégia e Riscos - CGER 5.4. Atualizar o Plano de Combate à Fraude e à Corrupção 5.5. Estabelecer fluxo de prevenção ao nepotismo
Eixo 6: Inteligência 6.1. Efetuar avaliações de integridade de pessoas físicas e jurídicas (<i>background check</i>) 6.2. Participar de ações do Sistema Brasileiro de Inteligência - SISBIN
Eixo 7: Melhoria contínua 7.1. Capacitar os agentes de integridade das Superintendências 7.2. Revisar os indicadores de maturidade de integridade das Superintendências 7.3. Promover workshop com os Agentes de Integridade 7.4. Participar das reuniões do SITA 7.5. Participar dos encontros da Rede de Governança, Integridade, Riscos e <i>Compliance</i> - GIRC 7.6. Participar da Rede de Integridade do Ministério dos Transportes 7.7. Elaborar o Plano de Capacitação da CGINT 7.8. Promover workshop com os responsáveis pela Ouvidoria nos estados



Iniciativas do Plano Anual de Integridade
Eixo 8: Promoção da Integridade 8.1. Verificar a quantidade de servidores/colaboradores capacitados em assuntos de integridade 8.2. Prestar assessoria em temas de integridade a servidores e gestores 8.3. Divulgar o curso de integridade da EVG 8.4. Executar o programa “Na Íntegra” 8.5. Divulgar o Código de Ética do DNIT e o Código de Conduta do Servidor 8.6. Promover a cultura dos valores éticos no DNIT 8.7. Promover treinamentos de integridade para a Alta Administração
Eixo 9: Segurança Institucional 9.1. Prestar assessoramento referente à segurança institucional 9.2. Elaborar estudo da metodologia de segurança institucional
Eixo 10: Transparência e Compliance 10.1. Elaborar Relatório Anual de Integridade 2023 10.2. Desenvolver o Plano de Integridade para o exercício de 2025 10.3. Atualizar a página eletrônica da CGINT 10.4. Monitorar e gerenciar o sistema e-agendas no âmbito do DNIT 10.5. Consolidar o Relatório Mensal de Integridade 10.6. Monitorar o Plano de Integridade 2024

Entre as iniciativas do Plano de Integridade, destacam-se treinamentos promovidos para a Alta Administração, a realização dos eventos do Programa “Na Íntegra” e o 1º Workshop de Integridade. Além dessas ações, a CGINT também participou de importantes eventos, como o 1º Encontro de Licitações e Contratos do DNIT, o V Encontro Nacional de Gestão de Pessoas do DNIT e o Workshop 'Integridade em Foco', organizado pelo Ministério dos Transportes em colaboração com a CGU, que contou com a participação do Diretor-Geral no painel 'Pacto Brasil pela Integridade Empresarial'. o Pacto Brasil é uma iniciativa que visa unir empresas e órgãos para promover a ética nos negócios e o combate à corrupção. Nesse contexto, a adesão do DNIT como apoiador institucional reforça o compromisso com a ética, a integridade e a transparência. Além disso, a iniciativa está vinculada ao Acordo de Cooperação Técnica celebrado com a CGU, cujo objetivo é aprimorar a transparência nos contratos administrativos.

5. Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis

a) Demonstrações contábeis e notas explicativas

As Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas do exercício de 2024 foram elaboradas conforme legislação aplicável e publicadas na página: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/demonstrativos-contabeis>

b) Conclusões de auditorias independentes e/ou dos órgãos de controle público e as medidas adotadas em relação a conclusões ou eventuais apontamentos

Conforme consta no processo SEI DNIT nº 50600.040122/2024-23, a Controladoria-Geral da União (CGU) iniciou em novembro de 2024 a Auditoria Anual de Contas (e-CGU nº 1685712) do Ministério dos Transportes (AAC MT), que apresenta os seguintes escopos de competência do DNIT:

- Registro de Ativos Rodoviários e Ferroviários;
- Provisões para Perdas Judiciais e Administrativas do DNIT.

Segundo a CGU (SEI nº 19662094), está prevista para 17/03/2025 a emissão do Relatório Final de Auditoria e do Certificado de Auditoria.

6. Outras Informações Relevantes

a) Rol de Responsáveis

Tabela 63 - Rol de Responsáveis DNIT 2024

Nome do Ocupante	CPF	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início do Período de Gestão no exercício	Base Legal	Fim do Período de Gestão no exercício	Correio Eletrônico
FABRICIO DE OLIVEIRA GALVAO	xxx.545.864-xx	Diretor-Geral	Dirigente máximo	Titular	Decreto s/n de 10/7/2023 (DOU de 11/7/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	fabricao.galvao@dnit.gov.br
CARLOS ANTONIO ROCHA DE BARROS	xxx.941.994- xx	Diretor-Geral	Dirigente máximo	Substituto	Decreto s/n de 10/7/2023 (DOU de 11/7/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	carlos.barros@dnit.gov.br
CARLOS ANTONIO ROCHA DE BARROS	xxx.941.994- xx	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 10/7/2023 (DOU de 11/7/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	carlos.barros@dnit.gov.br
FABRICIO DE OLIVEIRA GALVAO	xxx.545.864- xx	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 3.863 de 12/7/2023 (DOU de 13/07/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	fabricao.galvao@dnit.gov.br
MARCOS DE BRITO CAMPOS JUNIOR	xxx.008.824- xx	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n, de 25/10/2023 (DOU de 26/10/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	marcos.campos@dnit.gov.br
FERNANDA GIMENEZ MACHADO FAÉ	xxx.295.018- xx	Diretora de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituta	Portaria nº 2.300 de 20/04/2020 (DOU de 22/04/2020)	01/01/2024	-	31/12/2024	fernanda.machado@dnit.gov.br
LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO	xxx.579.601- xx	Diretor de Planejamento e Pesquisa	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019 (DOU de 17/01/2019)	01/01/2024	-	31/12/2024	luiz.mello@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	CPF	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início do Período de Gestão no exercício	Base Legal	Fim do Período de Gestão no exercício	Correio Eletrônico
THIAGO DAVI ROSA	xxx.314.326- xx	Diretor de Planejamento e Pesquisa	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 4.005 de 19/7/2023 (DOU de 20/7/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	thiagorosa@dnit.gov.br
FABIO PESSOA DA SILVA NUNES	xxx.591.402- xx	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 10/7/2023 (DOU de 11/7/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	fabio.nunes@dnit.gov.br
BRAULIO FERNANDO LUCENA BORBA JUNIOR	xxx.084.444- xx	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 7.291 de 28/12/2023 (DOU de 29/12/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	braulio.junior@dnit.gov.br
JOSE EDUARDO GUIDI	xxx.154.259- xx	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 10/7/2023 (DOU de 11/7/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	jose.guidi@dnit.gov.br
ELOI ANGELO PALMA FILHO	xxx.369.540- xx	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 1.280 de 14/03/2022 (DOU de 16/03/2022)	01/01/2024	-	31/12/2024	eloi.palma@dnit.gov.br
ERICK MOURA DE MEDEIROS	xxx.896.757- xx	Diretor de Infraestrutura Aquaviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 26/5/2023 (DOU de 29/05/2023)	01/01/2024	Decreto s/n de 19/12/2024 (DOU de 20/12/2024)	19/12/2024	erick.moura@dnit.gov.br
CARLOS ANTONIO ROCHA DE BARROS	xxx.941.994- xx	Diretor de Infraestrutura Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 3.863 de 12/7/2023 (DOU de 13/07/2023)	01/01/2024	Portaria nº 5.197 de 21/10/2024 (DOU de 23/10/2024)	22/10/2024	carlos.barros@dnit.gov.br

Nome do Ocupante	CPF	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início do Período de Gestão no exercício	Base Legal	Fim do Período de Gestão no exercício	Correio Eletrônico
ANDRÉ MARTINS DE ARAUJO	xxx.456.224- xx	Diretor de Infraestrutura Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 5.197 de 21/10/2024 (DOU de 23/10/2024)	23/10/2024	Portaria nº 6.176 de 20/12/2024 (DOU de 23/12/2024)	22/12/2024	andre.martins@dnit.gov.br
EDME TAVARES DE ALBUQUERQUE FILHO	xxx.001.874- xx	Diretor de Infraestrutura Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 6.176 de 20/12/2024 (DOU de 23/12/2024)	23/12/2024	-	31/12/2024	edme.tavares@dnit.gov.br
LEONARDO ROBERTO PERIM	xxx.910.331- xx	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Titular	Portaria nº 4.788 de 24/08/2023 (DOU de 25/08/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	leonardo.perim@dnit.gov.br
MARCOS LEARTH SOARES	xxx.717.881-xx	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Substituto	Portaria nº 5.543 de 03/10/2023 (DOU de 6/10/2023)	01/01/2024	-	31/12/2024	marcos.learth@dnit.gov.br

b) Remuneração e Subsídio

A remuneração dos servidores está estruturada pela Lei nº 11.171/2005, que criou as Carreiras e o Plano Especial de Cargos (PEC) do DNIT. As tabelas remuneratórias são as constantes dos anexos dessa Lei, de acordo com a carreira, com o PEC e com seus respectivos cargos, estando devidamente divulgadas no Portal da Transparência.

Ao final de 2024, foi publicada a Medida Provisória nº 1.286, de 31 de dezembro de 2024, a qual, dentre outras medidas, alterou a estrutura remuneratória dos servidores das carreiras do DNIT, que passarão a ser remunerados por meio de parcela única de subsídio. Os efeitos financeiros dessa alteração estão atrelados à aprovação da Lei Orçamentária Anual de 2025, conforme predispõe o § 1º do art. 215 da referida medida provisória.

c) Tratamento de determinações e recomendações do TCU

Em sua relação com os órgãos de controle, é responsabilidade da AUDINT estabelecer a articulação e interlocução com CGU e TCU. As demandas, determinações e recomendações originárias dessas instituições são encaminhadas à AUDINT, que possui Setor responsável por distribuí-las entre as respectivas unidades destinatárias.

Os expedientes do TCU são normalmente endereçados ao Diretor-Geral do DNIT, responsável por coordenar a adoção das providências necessárias ao cumprimento das determinações e recomendações. À Auditoria Interna compete assisti-lo no tratamento das demandas, em consonância com o Regimento Interno do DNIT, o Estatuto da Auditoria Interna e, mais recentemente, a Portaria Conjunta PGF/SE-CGU nº 3/23, que estabeleceu o procedimento a ser adotado pelas Unidades de Auditoria Interna em processos que tramitam no TCU.

No exercício de 2024, foram recebidos pelo DNIT aproximadamente 365 expedientes provenientes do TCU, registrados e acompanhados no SEI e no Sistema de Acompanhamento de Demandas de Controle Externo (SISACE/DNIT), onde são gerenciadas as demandas de controle externo. Por meio do SISACE realiza-se acompanhamento do cumprimento de prazos e atendimentos; geração de relatórios analíticos ou estatísticos; consulta à base de Acórdãos do TCU com determinações ao DNIT e controle de jurisprudência, tudo compartilhado na página da Auditoria Interna. Após recebidos via plataforma digital Conecta-TCU, mensagem eletrônica e, ocasionalmente, pelo Protocolo da sede do DNIT, em Brasília, os expedientes da Corte de Contas são analisados para identificação de criticidade, relevância e prazo, com posterior envio às áreas técnicas responsáveis e controle de prazo.

A CGU, em suas ações de auditoria, encaminhou ao DNIT 193 solicitações de informações e documentos acerca de diversos assuntos, majoritariamente relacionados a contratos e licitações,

matérias relacionadas à gestão e outros temas, que foram acompanhadas e respondidas pelas áreas responsáveis, resultando em 59 recomendações.

Frequentemente, são realizadas reuniões entre as áreas técnicas e o TCU, sempre buscando uma melhor compreensão dos objetos de auditoria, verificação das questões mais relevantes para o contexto analisado, e a busca da melhor solução, incluindo eventuais contestações e até elaboração de recursos para interposição perante a Corte de Contas. Após o devido trâmite interno, as respostas são devidamente protocoladas no TCU. Em 2024 foi disponibilizada a [Cartilha de Interação entre DNIT e TCU](#), que estabelece orientações práticas quanto aos procedimentos a serem adotados, prazos e tipos de documentos emitidos pelo Tribunal, buscando atuação mais assertiva, olhar ampliado dos processos e clareza na atuação das unidades.

A seguir, uma visão geral sobre as deliberações do TCU no exercício de 2024. Foram prolatados 243 Acórdãos em que o DNIT consta como parte interessada. Desse total, 36 Acórdãos ensejaram 64 deliberações, das quais: 19 determinações, 8 recomendações e 37 ciências:

Figura 46 - Deliberações do TCU



Do total das 64 deliberações, somente três determinações encontram-se ainda em atendimento, estando as demais atendidas. Nas tabelas seguintes, encontra-se a relação dos Acórdãos expedidos pelo TCU com a determinação de acompanhamento no Processo de Prestação de Contas Anual do DNIT.

Tabela 64 - Auditoria no Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal)

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 006.374/2014-0	Acórdão nº 413/2020-TCU-Plenário	b.3	OFÍCIO 8144/2020-TCU/Seproc	10/03/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
b.1) prossiga com a análise dos 36 processos administrativos de apuração de responsabilidade por atraso nas entregas dos projetos básico e/ou executivo (item 9.1.1 do Acórdão 2.011/2015-TCU-Plenário) relativamente aos contratos 929/2013, 931/2013, 933/2013, 935/2013, 937/2013, 938/2013, 1.043/2013, 1.046/2013, 1.047/2013, 1.049/2013, 1.082/2013, 1.083/2013, 1.084/2013, 1.086/2013, 3/2014, 9/2014, 32/2014, 33/2014, 34/2014, 35/2014, 36/2014,				

132/2014, 134/2014, 300/2014, 302/2014, 492/2014, 493/2014, 494/2014, 496/2014, 499/2014, 500/2014, 501/2014, 502/2014, 503/2014, 504/2014 e 275/2015;

b.2) prossiga com a análise dos oito processos administrativos para correções, estornos ou cancelamentos das medições de serviços em duplicidade entre o BR-Legal e os demais ajustes vigentes nos trechos (item 9.1.2 do Acórdão 2.011/2015-TCU-Plenário) relativamente aos contratos 702/2012, 759/2012, 85/2013, 101/2013, 103/2013, 302/2013, 77/2014 e 1.145/2014;

b.3) faça incluir nos próximos relatórios anuais de gestão informação destacada sobre o deslinde dos supracitados processos.

A determinação foi atendida conforme Acórdão 1454/2024-TCU-Plenário, prolatado no âmbito do TC 022.073/2023-0, de monitoramento do cumprimento do Acórdão 1.080/2023-TCU-Plenário, TC 039.922/2020-0, que tratou de monitoramento das determinações do Acórdão 413/2020-TCU-Plenário.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão de Plenário, por unanimidade, em:

a) considerar cumprida a determinação constante no item 1.6.1 do Acórdão nº 1.080/2023-TCU-Plenário; e

b) informar ao Departamento Nacional de Transportes Terrestres deste Acórdão.

Tabela 65 - Processo de Contas Anuais do DNIT, referente ao exercício de 2012

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 031.665/2013-6	Acórdão 8967/2020-TCU-Segunda Câmara	9.3.3	OFÍCIO 49823/2020-TCU/Seproc	15/9/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
9.3.1. prossiga com as ações tendentes ao deslinde dos contratos 565 e 566/2015;				
9.3.2. prossiga com as ações tendentes ao encerramento da conta bancária número 2837015;				
9.3.3. preste informação destacada no relatório de gestão das próximas contas anuais sobre as medidas adotadas em relação aos itens 9.3.1 e 9.3.2;				
A determinação foi atendida conforme Acórdão 698/2024-TCU-Segunda Câmara, prolatado no âmbito do TC 037.067/2020-6 de monitoramento do Acórdão nº 8967/2020-TCU-Segunda Câmara, por meio do qual o Tribunal de Contas da União apreciou o Processo de Contas Anuais deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, relativo ao exercício de 2012 (Processo originador 50600.021708/2013-36).				
ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão da 2ª Câmara, com fundamento no art. 143, III, do RI/TCU, em:				
a) considerar cumpridas as determinações constantes do item 9.3 (subitens 9.3.1 a 9.3.3) do Acórdão 8.967/2020-TCU-Segunda Câmara (relator: Ministro Raimundo Carreiro); e				
b) comunicar a prolação deste Acórdão ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; e				
c) apensar definitivamente o presente processo ao TC 031.665/2013-6, com fundamento nos arts. 36 e 37 da Resolução-TCU 259/2014.				

Tabela 66 - Auditoria operacional e monitoramento sobre as ações desenvolvidas pelo DNIT para a manutenção, conservação e reparo das OAE (pontes, viadutos e outros) das rodovias federais

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 001.166/2014-0	Acórdão 1185/2020-TCU-Plenário	9.2.1	Ofício nº 23369/2020-TCU/Plenário	19/05/2020

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Descrição da determinação/recomendação
9.2. determinar ao DNIT que, em seus relatórios de gestão: 9.2.1 continue prestando informações gerais sobre a manutenção das obras de artes especiais, incluindo necessariamente o total de obras de arte especiais (OAE) existentes sob jurisdição do DNIT, o total de OAE cadastradas no SGO, o total classificado como problemáticas ou críticas e o número de projetos contratados, além do total de inspeções de rotina realizadas; 9.2.2. passe a prestar informações específicas sobre os desdobramentos da implantação da Estratégia BIM-BR no âmbito do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte);
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas: Sobre o tema, o Núcleo BIM da Diretoria de Planejamento e Pesquisa informa que (19886007): A Setorial, primeiramente, comunica que o Decreto nº 10.306, de 2 de abril de 2020 trouxe consigo ações a serem cumpridas por determinados órgãos e entidades federais, a exemplo da classificação de projetos a serem contratados com especificações BIM a partir de janeiro de 2021, com suas subseqüentes fases de implementação e casos de uso. Ademais, no âmbito deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, coube a obrigação de iniciar a implementação da referida metodologia para os casos de reforço e reabilitação estrutural de OAE, cujas intervenções estão internamente disciplinadas na autarquia pelo Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE. Dando continuidade ao estabelecido no ano de 2021, o DNIT manteve em 2024 as ações de priorização BIM dos empreendimentos contemplados no PROARTE, por meio da Instrução Normativa 27 DG (8255520), de 24 de maio de 2021. Destarte, visando o Acompanhamento das OAE prioritárias BIM, tem-se um total de 53 (cinquenta e três) OAE prioritárias em BIM, entre 2021 e 2024, onde deste total, já foram aplicados os requisitos BIM em 38 (trinta e oito) OAE. Para tais é realizado o acompanhamento desde o levantamento e estudos iniciais até a efetivação da contratação, conforme a tabela abaixo, podendo ser consultado ainda o status destas junto ao painel gerencial apresentado na página web do BIM do DNIT pelo link: Contratações BIM em Andamento (2021-2024)
Tabela - Priorização de OAE em BIM (2021-2024)

ANO	BR	UF	OAE - PRORIZAÇÃO BIM DNIT	RELEVÂNCIA	NOTA SGO	EXTENSÃO (m)
2021	BR-101	BA	Ponte sobre o Rio do Ouro	Alta	2	20,25
2021	BR-242	BA	Ponte sobre o Rio Capivari	Média	2	51,75
2021	BR-324	BA	Ponte sobre o Rio Calandro	Média	2	20,35
2021	BR-235	SE	Ponte sobre o Riacho São Pedro - Ponte km 17,91	Baixa	1	8,30

2021	BR-367	BA	Ponte sobre o Rio da Vila	Alta	2	20,00
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Salto I	Alta	2	40,00
2021	BR-402	CE	Ponte km 94,09	Baixa	1	26,50
2021	BR-122	CE	Ponte sobre o Rio Pirangi	Baixa	1	43,00
2021	BR-116	CE	Ponte sobre o Riacho Juazeiro	Baixa	3	21,70
2021	BR-402	CE	Ponte sobre o Rio Cruxati	Baixa	1	33,00
2021	BR-116	CE	Ponte sobre o Braço do Rio Jaguaribe	Baixa	2	8,60
2021	BR-242	BA	Ponte sobre o Rio Santo Antônio	Baixa	1	71,20
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Palmital (Ponte sobre o Rio da Lapa)	Baixa	1	33,00
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Salto II	Baixa	1	33,00
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Córrego Carrapato (Ponte sobre o Córrego das Conchas II)	Baixa	4	9,90
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Córrego dos Três Pinheiros (Ponte sobre o Córrego das Conchas I)	Baixa	4	24,35
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Estreito (Ponte sobre o córrego sem nome)	Baixa	4	13,00
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Água Branca	Baixa	3	6,40
2021	BR-290	RS	Ponte sobre o Arroio Bossoroca	Extra PROARTE	3	110,00
2022	BR-222	MA	Ponte sobre o Riacho Fundo	Alta	1	172,00
2022	BR-020	GO	Ponte sobre o Córrego Tabocas	Média	1	39,70
2023	BR-101	PE	Ponte sobre o Rio Barro Branco (Meio)	Baixa	1	11,10
2023	BR-104	PE	Ponte sobre o Rio Capibaribe (LE)	Baixa	2	92,60
2023	BR-101	BA	Ponte sobre o Rio Itapicuru (LE)	Média	2	126,00
2023	BR-101	BA	Viaduto km 217,24 sobre Ferrovia	Média	1	19,20
2023	BR-259	MG	Ponte sobre o Córrego Santa Helena	média	1	64,00
2023	BR-367	MG	Ponte sobre o Rio Fanado	Média	1	70,00
2023	BR-116	MG	Ponte sobre o Córrego Mutum	Baixa	1	7,36
2023	BR-242	BA	Ponte sobre o Rio Paramirim	Média	1	152,40
2023	BR-498	BA	Ponte km 8,38	Baixa	1	24,94
2023	BR-232	PE	Ponte sobre o Riacho Três Riachos	Alta	1	56,00
2023	BR-316	PA	Ponte sobre o Rio Piriá	Média	1	83,00

2023	BR-354	MG	Ponte Auxiliar sobre o Rio São Francisco	Alta	2	120,00
2023	BR-010	PA	Ponte sobre o Rio Itaqui-Açu	Extra PNMR	2	13,10
2023	BR-010	PA	Ponte sobre o Rio Guamá	Extra PNMR	2	184,00
2023	BR-153	RS	Ponte sobre o Rio Capanezinho	Extra PNMR	2	50,00
2023	BR-232	PE	Ponte sobre o Riacho Barreiro	Extra PNMR	2	48,00
2023	BR-367	MG	Ponte sobre Ribeirão da Barra Nova	Extra PNMR	2	50,30
2023	BR-367	MG	Ponte sobre o Ribeirão Santo Antônio	Extra PNMR	2	41,00
2023	BR-367	MG	Ponte sobre o Rio São Miguel	Extra PNMR	2	40,30
2023	BR-259	MG	Ponte sobre o Córrego São Geraldo	Extra PNMR	1	32,00
2023	BR-354	MG	Ponte sobre o Rio Pouso Alegre	Extra PNMR	1	49,20
2024	BR-354	MG	Ponte sobre o Córrego Aranha	Extra PNMR	2	25,00
2024	BR-354	MG	Ponte sobre Rio São Miguel	Extra PNMR	2	31,60
2024	BR-153	PR	Ponte sobre o Rio Ribeira	Extra PNMR	1	31,60
2024	BR-354	MG	Ponte sobre o Ribeirão dos Monteiro	Extra PNMR	1	28,50
2024	BR-415	BA	Pontilhão km 21,03	Extra PNMR	3	5,40
2024	BR-415	BA	Ponte sobre o Ribeirão Grande	Extra PNMR	3	15,20
2024	BR-415	BA	Ponte km 27,78	Extra PNMR	3	6,29
2024	BR-415	BA	Pontilhão km 29,95	Extra PNMR	4	5,40
2024	BR-415	BA	Ponte km 31,79	Extra PNMR	3	16,10
2024	BR-459	SP	Ponte sobre o Rio Paraíba	Extra PNMR	3	126,00
2024	BR-459	SP	Viaduto Km 26,58	Extra PNMR	2	34,00

Do total de 53 OAE prioritárias em BIM, 2 contratações foram efetivadas no presente exercício o qual este Núcleo BIM tem acompanhado a execução das atividades e apoiado na análise dos requisitos BIM sendo elas:

BR-101/BA - Ponte sobre o Rio do Ouro

BR-235/SE - Ponte sobre o Riacho São Pedro

Ademais, observando a finalidade de implementação da metodologia BIM, vale ressaltar novamente que, para os anos de 2020 e 2021, o DNIT definiu Diretrizes para os referidos exercícios, aprovadas pela Diretoria Colegiada, onde foi criado tópico específico com as metas para a implementação do BIM, tendo em vista o seu caráter estratégico. Todavia, desde 2022, independente das Diretrizes institucionais não apontarem o BIM como meta em exercício, o Núcleo BIM do DNIT vem trabalhando com metas internas a fim de seguir de forma consistente com a implementação da metodologia, principalmente na realização de Capacitação BIM com atualização profissional dos técnicos do DNIT e a criação de uma Biblioteca BIM com templates e famílias BIM para subsidiar o público interno e externo da Autarquia na elaboração de anteprojetos e projetos básicos e executivos de engenharia.

No tocante da Capacitação BIM, por meio da equipe de assessoria técnica especializada ao Núcleo BIM, o DNIT deu continuidade no programa de palestras online intitulado Enfoque BIM DNIT, onde mensalmente foram realizadas palestras com convidados internos e externos com representatividade no cenário nacional quanto à temática BIM (vide Youtube DNIT Oficial), bem como elaborou vídeos curtos conceituais sobre a temática BIM, intitulado "Momento

BIM" e realizou em conjunto com os Acordos de Cooperação Técnica a edição do Workshop BIM DNIT 2024, com palestras e oficinas técnicas.

Quanto à criação da Biblioteca BIM, para o exercício de 2022 foi elaborada modelagem do Template do Álbum de Passarelas de Pedestres (IPR-748) do DNIT (vide Biblioteca BIM DNIT), fruto de parceria com as empresas de software BIM Autodesk do Brasil e Trimble Brasil Soluções Ltda estabelecida por meio dos Acordos de Cooperação Técnica com o DNIT. Junto ao Template é disponibilizado um Manual de Uso, visando guiar os seus usuários (sociedade civil, academia e público interno), conforme cada uma das soluções de software disponíveis.

Foi desenvolvido ainda o Template de atuação interna do DNIT para a elaboração dos anteprojetos de OAE, com objetivo principal a padronização e a produtividade na elaboração destes, de forma que a estrutura a ser trabalhada no modelo contemple a utilização de nomenclaturas uniformizadas, tabelas formatadas para extração de quantitativos, elementos modelados com informações relevantes inseridas, elementos parametrizados, dentre outros. Nesse sentido, em 2023 este disponibilizado para utilização nas setoriais o Template de OAE, com treinamento por meio de Workshop aos servidores e colaboradores (vide WorkShop BIM DNIT). Já para 2024 foi elaborada nova versão Template de OAE e, adicionalmente, vem elaborando biblioteca de elementos BIM para disponibilização às áreas fim e para a sociedade no site BIM quando concluído.

Além do já informado nos exercícios anteriores, o DNIT tem realizado tratativas junto às empresas desenvolvedoras de software e outros órgãos da Administração Pública, tendo como resultado a celebração de Acordos de Cooperação Técnica e Termos de Execução Descentralizada, os quais tem, a partir de testes de softwares, subsidiado informações para implementação do BIM na Autarquia, com o objetivo de maiores entendimentos quanto às necessidades para possíveis aquisições de softwares e, além disso, executar atividades de modelagem BIM que subsidiem a Biblioteca BIM.

Ainda como uma das frentes de iniciativas, em 2023 esta Autarquia deu andamento a um Chamamento Público, conforme desenvolvido no processo SEI 50600.049676/2022-24, por meio do qual foram estabelecidos Acordos de Cooperação Técnica entre este Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e empresas de engenharia, com o objetivo de promover ações conjuntas de fomento e implantação da tecnologia BIM, visando melhorias na gestão de projetos e obras públicas.

Em se tratando desta finalidade, para o exercício de 2024 o Núcleo BIM tem atuado junto aos seguintes parceiros:

INSTITUIÇÃO/EMPRESA	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA
AUTODESK DO BRASIL LTDA	Finalizado	Set/2022
Trimble Brasil Soluções LTDA	Finalizado	Dez/2022
Secretaria de Infraestrutura e Logística e Departamento de Estradas de Rodagem/PR	Finalizado	Nov/2023
Universidade Federal de Viçosa - MG	Em andamento	Nov/2025
BIM Works consultoria e serviços LTDA	Em andamento	Mar/2026
Viavoz LTDA	Em andamento	Mar/2026
Houer Engenharia LTDA	Em andamento	Mar/2026

Outrossim, cabe informar que o Núcleo BIM do DNIT, em atenção ao disposto no Decreto nº 10.306/2020, em continuidade aos exercícios anteriores, realizou no presente exercício diversas ações com o objetivo de disseminar a implementação da metodologia BIM na autarquia, com destaque para as seguintes realizações:

- Realização de Diagnóstico de Maturidade BIM 2024

O referido Diagnóstico de Maturidade BIM 2024 foi elaborado entre os dias 31 de outubro e 29 de novembro 2024, contemplada nas ações para implementação BIM na autarquia, conforme explicitado no Plano de Implementação BIM - PIB (50600.015221/2021-24), que por sua vez, determina a avaliação da maturidade BIM na autarquia como necessária às fases de planejamento, implementação e avaliação dos resultados subsequentes à sua realização.

Tal pesquisa foi aplicada em três questionários online, usando a ferramenta Google Forms, e foi enviada a todas as Superintendências Regionais e à sede do órgão, sendo aplicada tanto a servidores como colaboradores. As pesquisas quantificaram o conhecimento dos respondentes em conceitos BIM e conhecimento de tecnologias, processos e políticas para auxiliar na disseminação do conhecimento e na implementação BIM no órgão e quantificar o crescimento dessa consciência ao longo dos anos, possibilitando o planejamento de ações e melhorias.

A Tabela a seguir lista os Índices de Maturidade BIM para os quatro anos de aplicação da pesquisa.

Tabela - Índices de maturidade para todos os anos da pesquisa.

ANO	MATURIDADE GERAL	MATURIDADE ESPECÍFICA	MATURIDADE BIM
2021	38,85	16,67	21,11*
2022	36,88	18,33	22,04
2023	37,71	17,50	21,54
2024	33,53	18,33	21,37

*os resultados apresentados para 2021 não incluíram a maturidade BIM, posto que sua metodologia de cálculo só foi desenvolvida a partir de 2022. Aqui, ela foi calculada seguindo a metodologia do índice para todos os anos.

A partir dos parâmetros de maturidade obtidos para a autarquia, seguindo a metodologia adaptada de Succar (2010), obteve-se Parâmetro de Maturidade BIM, composto pelos valores %PMG e %PME, que qualifica a maturidade à nível Definido (média-baixa maturidade) com percentual de 21,37% obtido a partir da pesquisa de maturidade e matriz de maturidade BIM. Uma das formas de melhoria é apontada pela própria pesquisa: a aplicação de capacitações. A diferença entre os valores de maturidade de todos os respondentes e os valores daqueles que fizeram capacitação mostra que a maturidade dos últimos é significativamente maior, inclusive com passagem de classes: a maturidade geral passou de “definido” para “integrado”, e a específica passou de “inicial” para “definido”. Esses valores foram novamente apresentados na Figura a seguir.



Figura - Relação da Maturidade Geral e Específica de 2024 x Realizaram Capacitação BIM DNIT 2023.



O Plano de Implementação BIM – PIB é um documento cujo objetivo geral é nortear a implementação da metodologia BIM no DNIT, no âmbito do projeto piloto do PROARTE, descrito por cinco etapas, quais sejam: diagnóstico, planejamento, comunicação, implementação e avaliação de resultados. Sendo que, por meio destas etapas é descrita a metodologia a ser aplicada nos projetos PROARTE do DNIT, indicada a formação de perfis BIM, a definição de indicadores de maturidade e o estímulo e engajamento dos setores envolvidos no processo de execução de empreendimentos da Autarquia, trazendo a Autarquia para o contexto atual no que tange à adoção da metodologia BIM e à consequente promoção significativa de avanço tecnológico para a infraestrutura de transportes do país.

Para 2024 foram executadas as atividades planejadas no PIB e acompanhadas no decorrer do processo de execução, a fim de atingir os objetivos propostos dentro do planejamento.

Revisão de Documentação Técnica BIM - Consulta Pública BIM

O Núcleo BIM revisou as documentações técnicas BIM que apoiam o processo de contratação BIM, tais como o Caderno de Requisitos Técnicos BIM (CRTBIM) e o Plano de Execução BIM (BEP) de projetos de Obras de Arte Especiais e de Infraestrutura Rodoviária, em consonância com o apresentado na ISO NBR nº 19650.

Tal processo passou por consulta pública entre os dias 15 de abril à 17 de maio de 2024, o que trouxe contribuições técnicas de envolvidos do setor público, privado e academia, tornando os documentos finais adequados à realidade e normativos nacionais. Os documentos podem ser acessados no site do BIM no DNIT Site BIM - Documentos Técnicos. Manutenção e atualização do Portal Web BIM (link: Site BIM DNIT)

A comunicação BIM se dá principalmente a partir dos canais de comunicação oficiais do DNIT com atividades operacionais de elaboração e estruturação dos instrumentos de comunicação como a posteriormente a parte de divulgação. Dentro desse contexto, o Plano de Capacitação BIM do DNIT (7564970) tem como um dos seus objetivos o de “Promover ampla divulgação das ações do Núcleo BIM realizadas no âmbito da Autarquia”, tendo como forma de execução as seguintes ações:

Produzir conteúdo informativo sobre a implementação da metodologia BIM no DNIT;

Realizar eventos, tais como Webinar, seminários, workshop;

Produzir publicações internas: informativos virtuais periódicos, além de posts para o site BIM do DNIT e demais meios de comunicação da Autarquia; e

Implantar e atualizar o website BIM do DNIT.

No que se refere ao website do BIM desta Autarquia, existe uma página no site do DNIT (Site BIM DNIT) destinada aos assuntos do BIM. Todas as informações relacionadas em categorias a partir das ações e conhecimento adquiridos pela implementação da metodologia BIM estão publicadas e direcionadas ao site, podendo ser consultada tanto pelos servidores do DNIT quanto ao público externo que tenha interesse em acompanhar e se qualificar quanto à temática realizada pela Autarquia.

Cabe ressaltar que tanto a produção de conteúdo como o compartilhamento do conhecimento são elementos chave para a disseminação do conhecimento adquirido na implementação da metodologia. Dessa forma, toda produção de conteúdo tanto proveniente da Capacitação BIM, Programa de Palestras Online Enfoque BIM, Biblioteca BIM e demais assuntos estão disponíveis para fácil acesso e consulta, promovendo com isso transparência às informações produzidas.

Convite para Palestra no 7º Seminário Internacional ERA BIM

O Núcleo BIM do DNIT foi convidado a participar do 7º Seminário Internacional "A Era BIM", promovido pelo Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva (SINAENCO), ocorrido de 26 a 28 de novembro, com participação no painel “BIM nas Rodovias” no dia 27 de novembro no Centro de Convenções Rebouças, em São Paulo/SP.

No tocante às entregas para 2025 é prevista a continuidade do processo de implementação da metodologia BIM neste Departamento, dando-se destaque às atividades dos acordos de cooperação técnica advindos do chamamento público, voltados especificamente para projetos de infraestrutura rodoviária, dimensionamento estrutural, de orçamentação e

planejamento de obras e de ambiente comum de dados em BIM, bem como a disponibilização dos templates e bibliotecas BIM no site do BIM do DNIT.

Complementando as informações requeridas, a Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projetos alerta que (20054622) "durante o ano de 2024, no âmbito do PROARTE Reabilitação, foram aprovados os anteprojetos de reabilitação de 19 OAE, localizadas nos estados de Minas Gerais, Bahia, São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro".

Por derradeiro, a Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos informa o que segue (19903501):

Isso posto, informamos ciência da referida determinação, e no que compete a esta Coordenação-Geral, a determinação constante do item 9.2.1 do referido acórdão fora atendida, conforme pode ser constatado no Relatório de Gestão 2023 - CGPLAN (16752219), encaminhado pelo Ofício nº 10502/2024/SEATEC - CGPLAN/DPP/DNIT SEDE (16752259), datado de 19 de janeiro de 2023, no âmbito do processo SEI nº 50600.043965/2023-09.

Ainda, com relação ao Relatório de Gestão referente ao exercício de 2024, destacamos que a recomendação constante do item 9.2.1 do referido acórdão será devidamente atendida, conforme tratativas em curso, no âmbito do processo SEI nº 50600.041740/2024-91. Dessa forma, a Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos informa que a ação encontra-se em monitoramento e constará na próxima versão do Relatório de Gestão da setorial.

Por sua vez, a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, por meio do Ofício nº 18171/2025/DIR/DNIT SEDE (20132310) apresentou esclarecimentos de sua Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária, que por meio do Ofício nº 8384/2025/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI nº 20019515), sem prejuízo da leitura integral, apresentou as seguintes informações:

5. Sobre a solicitação **"9.2.1 continue prestando informações gerais sobre a manutenção das obras de artes especiais, incluindo necessariamente o total de obras de arte especiais (OAE's) existentes sob jurisdição do DNIT, o total de OAE's cadastradas no SGO, o total classificado como problemáticas ou críticas e o número de projetos contratados, além do total de inspeções de rotina realizadas;"**

6. Em atendimento a solicitação, informamos ciência da referida determinação, e, no que compete a esta Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária, a determinação constante do item 9.2.1 do referido acórdão fora atendida, conforme pode ser constatado no Relatório de Gestão 2024 - CGMRR (SEI nº 20083543), encaminhado pelo Ofício nº 13970/2024 - CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI nº 20083548), datado de 22 de janeiro de 2025, no âmbito do processo SEI nº 50600.041743/2024-24.

7. Ainda, com relação ao Relatório de Gestão referente ao exercício de 2024, destacamos que a recomendação constante do item 9.2.1 do referido acórdão **(incluindo necessariamente o total de obras de arte especiais (OAE's) existentes sob jurisdição do DNIT, o total de OAE's cadastradas no SGO, o total classificado como problemáticas ou críticas e o número de projetos contratados, além do total de inspeções de rotina realizadas)** será devidamente atendida, conforme tratativas em curso, no âmbito do processo SEI nº 50600.041743/2024-24. Dessa forma, a ação encontra-se em monitoramento por esta setorial e constará de nossa proposição à próxima versão do Relatório de Gestão, conforme os procedimentos estabelecidos, dentro do prazo consignado no Ofício nº 245819/2024 - DIREX/DNIT SEDE, datado de 16 de dezembro de 2024, a saber:

(...)

6. A fim de subsidiar o envio das informações, foi elaborada minuta de documento orientador (SEI nº 19764320) para exposição dos resultados das ações empreendidas durante o exercício de 2024.

7. Destacamos que as informações deverão ser encaminhadas em arquivo **único**, em formato **editável**, com texto consolidado pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, para disposição no sítio eletrônico do DNIT.

Nesse sentido, nos termos do Despacho (DNIT) (SEI nº 19764821), encaminhamos o presente processo e solicitamos que as informações sejam verificadas, atualizadas e encaminhadas até o dia **31/1/2025**.

(...)

8. Sobre a solicitação **"9.2.2 passe a prestar informações específicas sobre os desdobramentos da implantação da Estratégia BIM-BR no âmbito do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte);**

Tabela 67 - Contrato 559/2018, firmado entre a Fundação Getúlio Vargas e a Coordenação de Custos Referenciais

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 012.235/2009-3	Acórdão nº 2730/2019-TCU- Plenário	1.6	Ofício n.º 0790/2019- TCU/SeinfraRodoviaAviação	05/12/2019
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
1.6.1. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que preste informação destacada nas próximas prestações de contas anuais sobre o deslinde e as ações adotadas no bojo do contrato 559/2018 firmado com a Fundação Getúlio Vargas, cujo objeto e a implementação da nova metodologia de engenharia consultiva no âmbito da autarquia;"				
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas:				
Em breve contextualização, cabe mencionar que foram produzidos os seguintes expedientes com a finalidade de apresentar informações atualizadas sobre os avanços da implementação da nova metodologia de Engenharia Consultiva no âmbito da Autarquia, quais sejam, conforme informações da Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura: Ofício nº 114860/2020/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 6518406), de 18 de setembro de 2020; Ofício nº 3133/2022/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 10210053), de 7 de janeiro de 2022, referente ao exercício de 2021; Ofício nº 226427/2022/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 13280830), de 22 de dezembro de 2022, referente ao exercício de 2022; Ofício nº 8756/2024/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 16727197), de 22 de janeiro de 2024, referente ao exercício de 2023. Adiante, indica-se que durante o exercício de 2024, essa setorial tomou providências quanto à publicação dos seguintes manuais de custos e seus respectivos cadernos de aplicação: Manual de Custos de Supervisão de Obras; Manual de Custos de Gerenciamento de Obras; Manual de Custos de Gestão Ambiental; Manual de Custos de Reassentamento; Manual de Custos de Desapropriação. Além disso, foram disponibilizados para Consulta Pública os seguintes manuais de custos e seus respectivos cadernos de aplicação: Manual de Estudos e Projetos de Obras; Manual de Estudos e Projetos Ambientais.				

A respeito do Manual de Estudos e Projetos de Obras e do Manual de Estudos e Projetos Ambientais indica-se que a disponibilização dos referidos manuais de custos para a Consulta Pública foi divulgada no sítio eletrônico do órgão (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas>), conforme demonstrado no extrato abaixo:

Considerando que a supracitada Consulta Pública ocorreu durante a transição do Contrato nº 490/2024, encerrado em setembro de 2024, e o início do Contrato nº 647/2024, iniciado em outubro de 2024, firmado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e a Fundação Getúlio Vargas, informa-se que constam recepcionadas a carta FGV IBRE SIMG/055/2025 (SEI nº 20052291) e a carta FGV IBRE SIMG/056/2025 (SEI nº 20052727), ambas de 17 de janeiro de 2025, contendo a 2ª versão do Relatório Técnico de Consolidação da Consulta Pública referente aos referidos manuais de custos.

Tais relatórios estão em análise por parte da setorial e, assim que concluída esta etapa, realizar-se-á a divulgação do relatório de resultados na página da Consulta Pública, bem como incorporação de melhorias resultantes da participação popular no Manual de Estudos e Projetos de Obras e no Manual de Estudos e Projetos Ambientais, para posterior publicação. A publicação de tais manuais de custos, no sítio eletrônico do DNIT, está prevista para ocorrer dentro do ano corrente. Salienta-se que a partir de tal evento, a Coordenação de Custos Referenciais entende que restará atendida integralmente a solicitação inicial do TCU, visto que todas as metodologias atreladas à engenharia consultiva constarão publicadas, concluindo, assim, a implementação da nova metodologia no âmbito do DNIT, conforme determinado no Acórdão nº 2730/2019-TCU/Plenário.

Indica-se que além de esforços para a publicação do Manual de Estudos e Projetos de Obras e no Manual de Estudos e Projetos Ambientais, a Coordenação de Custos Referenciais está atuando na revisitação dos conteúdos afetos aos Ensaios Não Convencionais, para fins de republicação do caderno técnico e demais dispositivos pertinentes ao tema.

Adiante, para o exercício de 2024, a Coordenação de Custos Referenciais informa que foram realizadas outras publicações, cujas repercussões impactaram as áreas temáticas afetas à Engenharia Consultiva, disponibilizadas aos usuários da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT, por meio da divulgação no sítio eletrônico do órgão (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/engenharia-consultiva-2/informativos/informativos>), dos seguintes conteúdos técnicos:

Informativo nº 01/2024 - Engenharia Consultiva: Divulgação do Relatório de Ocorrências decorrentes das atualizações realizadas no âmbito da Tabela de Preços de Consultoria, de 24 de janeiro de 2024;

Informativo nº 02/2024 - Engenharia Consultiva: Divulgação dos Manuais de Custos e dos Cadernos de Aplicação de Desapropriação e de Reassentamento, de 12 de março de 2024;

Informativo nº 03/2024 - Engenharia Consultiva: Divulgação dos Manuais de Custos e dos Cadernos de Aplicação de Supervisão de Obras, de Gerenciamento de Obras e de Gestão Ambiental, de 24 de junho de 2024;

Informativo nº 04/2024 - Engenharia Consultiva: Divulgação das composições de custos e Caderno Técnico de Ensaios não Convencionais, de 24 de julho de 2024;

Informativo nº 05/2024 - Engenharia Consultiva: Remoção das composições de custos e Caderno Técnico de Ensaios não Convencionais, de 7 de outubro de 2024;

Informativo nº 06/2024 - Engenharia Consultiva: Divulgação de atualização do Relatório de Cestas de mobiliário, de instalações e de custos diversos, e do Relatório de Mão de Obra, de 13 de dezembro de 2024.

Sendo assim, essas são as ações adotadas pela Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes, por intermédio da Coordenação de Custos Referenciais, relativas ao avanço da implementação da nova metodologia de Engenharia Consultiva na Autarquia.

Lista de Figuras

Figura 1 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Rodoviária.....	7
Figura 2 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Ferroviária.....	8
Figura 3 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária.....	9
Figura 4 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária.....	10
Figura 5 - Missão, Visão e Valores DNIT.....	12
Figura 6 - Estrutura organizacional.....	14
Figura 7 - Estrutura de Governança	15
Figura 8 - Modelo de Negócios DNIT	16
Figura 9 - Modelo de tratamento de riscos em três linhas de defesa – DNIT.....	42
Figura 10 - Dashboard – Avaliação de Riscos CGER (2024).....	46
Figura 11 - Sistema de Governança do DNIT	47
Figura 12 - Estrutura do PEI/DNIT 2023-2026 (Portaria nº 5.381/2023)	50
Figura 13 - Mapa Estratégico DNIT 2023-2026	52
Figura 14 - Complexo Viário Sinos-Scharlau, na BR-280/RS – Fonte: SRE/RS.....	60
Figura 15 - Ponte sobre o Rio Araguaia.....	60
Figura 16 - PIAF em operação e em obras	65
Figura 17 - Localização dos CCO	67
Figura 18 - Detalhamento CCO.....	68
Figura 19 - Ampliação do Canal de Nova Avanhandava.....	82
Figura 20 - Instalação Portuária de Barcelos/AM.....	84
Figura 21 - Status das Instalações Portuárias em 2024.....	84
Figura 22 - Plano de Monitoramento Hidroviário	87
Figura 23 - Pedral do Lourenço.....	88
Figura 24 - Status das Eclusas em 2024	90
Figura 25 - Índice de Condição de Superfície ao final de 2024	96
Figura 26 - PNCT - Postos em operação até dezembro de 2024 - Postos de Coleta Contínua	97
Figura 27 - Postos em operação até dezembro de 2024 - Postos de Coleta de Cobertura.....	98
Figura 28 - Índice de Desenvolvimento de Projetos CGDESP - 2024	113
Figura 29 - Projetos Desenvolvidos no âmbito do TR Nacional.....	115
Figura 30 - Trechos com levantamentos de campo realizados no âmbito do TR Nacional	116
Figura 31 - PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B.....	122
Figura 32 - Orçamento Total do DNIT	123
Figura 33 - Distribuição do Orçamento por Diretoria e Intervenção	124
Figura 34 - Pagamento total por Diretoria.....	125
Figura 35 – Quantitativo de operações realizadas no SIAFI	126
Figura 36 - Execução das despesas das Superintendências.....	127
Figura 37 - Detalhamento distribuição de Recursos Administrativos em 2024	128
Figura 38 - Detalhamento Gestão de Custos.....	129
Figura 39 - Painel de Lotes e editais publicados pela Sede e pelas Superintendências Regionais.....	137
Figura 40 - Painel resumo da homologação.....	138
Figura 41 -Resultado levantamento das informações dos PAAR	141
Figura 42 - Matriz de Diretrizes Orientativas do PLS DNIT 2024-2025 e 2025-2026.....	147
Figura 43 - Organograma CGTI	149
Figura 44 - Modelo de Governança TI.....	149
Figura 45 - Carteira de contratos ativos e pagamentos realizados	155
Figura 46 - Deliberações do TCU.....	179

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Ações orçamentárias de construção ou adequação	17
Tabela 2 - Ações orçamentárias de manutenção e conservação	22
Tabela 3 - Ações orçamentárias de Operações Rodoviárias	22
Tabela 4 – Entregas globais do indicador Índice de Condição da Superfície	23
Tabela 5 - Entregas globais do indicador - Quilômetros de rodovias pavimentados e adequados... 24	
Tabela 6 - Programa 3108 - Segurança Viária	24
Tabela 7- Ações Orçamentárias DIF	25
Tabela 8- Relação geral das ações orçamentárias e estratégicas – DIF	25
Tabela 9 - Programas e Objetivos DIF - PPA 2024-2027	26
Tabela 10 - Ações Orçamentárias DAQ/2024	30
Tabela 11 - Relação geral de iniciativas e ações orçamentárias DAQ	31
Tabela 12 - Detalhamento do Programa 3105 - Portos e Transporte Aquaviário	31
Tabela 13 - PPA - Objetivos e Entregas sob responsabilidade da DAQ	32
Tabela 14 - Ação orçamentária DPP	36
Tabela 15 - Relação geral de iniciativas e o empenhado da ação 20UC em 2024	36
Tabela 16 - Resumo dos Contratos do PROFAIXA	38
Tabela 17- Objetivos Estratégicos DNIT	52
Tabela 18 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Resultados para a Sociedade	54
Tabela 19 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Integração	55
Tabela 20 - Desdobramento do Eixo Estratégico – Governança	56
Tabela 21 - Indicadores Estratégicos 2024	57
Tabela 22 - Quadro de iniciativas por Diretoria	58
Tabela 23 - Resultados Físicos por Região	59
Tabela 24 - Panorama de contratação do BR-LEGAL 2	61
Tabela 25 - Panorama de contratação de PATO	62
Tabela 26 - PNCV – Faixas Operacionais Edital 168/16	63
Tabela 27 - PNCV – Faixas Operacionais Edital 519/23	63
Tabela 28 - PNP – Situação dos PPM	66
Tabela 29 – Tabela pontos prioritários possibilidade de fade	69
Tabela 30 - Resultado do PROARTE Manutenção em 2024	69
Tabela 31 - Resultado do PROARTE Reabilitação em 2024	71
Tabela 32 - Classificação de segmento da malha	73
Tabela 33 - Categoria ICM	74
Tabela 34 - Classificação das rodovias 2020 – 2024	75
Tabela 35 - Resultados do planejamento orçamentário da 1ª e da 2ª Etapa do PNMR 2025	92
Tabela 36 - Total de obras consideradas críticas ou ruins	93
Tabela 37 - Proposta Orçamentária 2025 do DNIT por etapa (R\$ em milhões)	94
Tabela 38 - TCCA pagos pelo DNIT em 2024	100
Tabela 39 - Situação do cumprimento de condicionantes ambientais de PBA-CI	102
Tabela 40 - OSE do Contrato nº 93/2022	106
Tabela 41 - OSE do Contrato nº 94/2022	107
Tabela 42 - OSE do Contrato nº 95/2022	107
Tabela 43 - Força de trabalho do DNIT - 2024	130

Tabela 44 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT	131
Tabela 45 - Promoção e Progressão 2024.....	133
Tabela 46 - Resumo dos Resultados da Capacitação	134
Tabela 47 - Licitações 2024	138
Tabela 48 - Quantidade de PAAR Instaurados Por Unidade - Quantitativo Acumulado (2010-2024)	141
Tabela 49 - Licitações realizadas em 2024	144
Tabela 50 - Boletim de Desempenho DAF: Evolução do escopo de diretrizes 2021-2024	148
Tabela 51 - Perspectivas e Eixos Estratégicos da TI.....	150
Tabela 52 - Contratações TI	152
Tabela 53 - Resumo do resultado da autoavaliação do DNIT.....	159
Tabela 54 - PAINT 2024	161
Tabela 55 - Macroprocessos chave.....	163
Tabela 56 - Força de Trabalho Corregedoria 2024.....	165
Tabela 57 - Investigações Preliminares Sumárias - IPS	166
Tabela 58 - Resultado Processos Julgados 2024	167
Tabela 59 - Ações Exitosas POA 2024Tabela 60	168
Tabela 61 - Tarefas Corregedoria 2025.....	169
Tabela 62 - Iniciativas do Plano Anual de Integridade	172
Tabela 63 - Rol de Responsáveis DNIT 2024.....	175
Tabela 64 - Auditoria no Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal)	179
Tabela 65 - Processo de Contas Anuais do DNIT, referente ao exercício de 2012	180
Tabela 66 - Auditoria operacional e monitoramento sobre as ações desenvolvidas pelo DNIT para a manutenção, conservação e reparo das OAE (pontes, viadutos e outros) das rodovias federais..	181
Tabela 67 - Contrato 559/2018, firmado entre a Fundação Getúlio Vargas e a Coordenação de Custos Referenciais	188

Lista de Gráficos

Gráfico 1- Licenças/Autorizações Ambientais	111
Gráfico 2 - Relatório de Análise de Projetos (RAP) analisados mensalmente	114
Gráfico 3 - Emissão de RAP Mensais – 2022/2023/2024	114
Gráfico 4 - Orçamento por finalidade	124
Gráfico 5 - Processos de pagamentos liquidados em 2024	126
Gráfico 6 - Provisão recebida por Superintendência	127
Gráfico 7 - Situação de Quadro de Pessoal do DNIT	131
Gráfico 8 - Demonstrativo de Despesas de Pessoal (em milhões)	132
Gráfico 9 - Investimento total com desenvolvimento de pessoas em 2024 das Superintendências Regionais	134
Gráfico 10 - Quantitativo de Penalidades impostas nos PAAR	143
Gráfico 11- Indicador IGG – 2024 em relação ao seu contexto	157
Gráfico 12 - iESGo 2024	158
Gráfico 13- Índice Integrado de Sustentabilidade Ambiental e Social	160
Gráfico 14 - Procedimentos Correccionais instaurados em 2024	167