



RELATÓRIO DE GESTÃO

2022



DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro dos Transportes José Renan Vasconcelos Calheiros Filho

Diretor Geral Substituto: Fabrício de Oliveira Galvão

Diretor Executivo Substituto: Fabrício de Oliveira Galvão

Diretora de Administração e Finanças Substituta: Fernanda Gimenez Machado Faé

Diretor de Planejamento e Pesquisa: Luiz Guilherme Rodrigues de Mello

Diretora de Infraestrutura Aquaviária: Karoline Brasileiro Quirino Lemos

Diretor de Infraestrutura Rodoviária: Euclides Bandeira de Souza Neto

Diretor de Infraestrutura Ferroviária Substituto: Eloi Angelo Palma Filho

Aprovação e Revisão do Relatório de Gestão de 2022

Coordenador-Geral de Modernização e Gestão Estratégica Substituto: Allan Magalhães Machado

Coordenadora de Modernização: Érica Mayumi Yamada Tajima

Elaboração e Organização do Relatório de Gestão de 2022

Camila Costa Nunes

Elaine Paulucio Porfirio

Fátima Regina Carneiro Cassanti

Leonardo Villares de Almeida Affonso

Milenna Almeida Pessoa Gonçalves

Diagramação e arte final do Relatório de Gestão de 2022

Gabriela Guedes Queiroz



Sumário

1. Mensagem do Dirigente	4
2. Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo	12
a) Como a organização determina os temas a serem incluídos no relatório integrado e como esses temas são quantificados ou avaliados?	12
b) Identificação e declaração da sua missão e visão	12
c) Principais normas direcionadoras	13
d) Estrutura Organizacional e de Governança.....	14
e) Modelo de Negócios	16
f) Políticas e Programas do Governo/Ações Orçamentárias	17
g) Contratos de Gestão.....	40
h) Ambiente externo	40
3. Riscos, Oportunidades e Perspectivas.....	41
4. Governança, Estratégia e Desempenho	43
a) Estrutura de Governança	43
b) Planejamento Estratégico	46
c) Mapa Estratégico	46
d) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas.....	51
e) Resultados das principais áreas de atuação.....	113
f) Indicadores de Governança e Gestão	165
g) Ações de supervisão, controle e de correção	166
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.....	178
a) Rol de Responsáveis	178
b) Remuneração e Subsídio.....	188
c) Tratamento de determinações e recomendações do TCU	188
7. ANEXOS	220



1. Mensagem do Dirigente

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) apresenta o Relatório de Gestão de 2022, tendo como objetivo destacar as ações executadas ao longo do último exercício, mantendo a abordagem de Relato Integrado, conforme orientação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Em 2022, o DNIT permaneceu atuante no cumprimento de seu objetivo essencial de implementar a política relativa à administração da infraestrutura de rodovias, ferrovias e vias navegáveis, por meio da operação, manutenção, restauração, adequação de capacidade e construção de novas vias e terminais, provendo segurança e bem-estar aos usuários de toda malha sob responsabilidade da autarquia.

Atualmente, o DNIT responde por uma malha federal rodoviária pavimentada de 61,3 mil km, cuja manutenção é uma das atividades mais estratégicas da Autarquia, consumindo grande parte de seu orçamento.

Foram executados 343,20 km de obras rodoviárias, dos quais 100,29 km de implantação e pavimentação, 156,99 km de adequação e duplicação e 85,92 km de restauração da pista existente, nos contratos de duplicação. Na área de manutenção, 94,40% da malha rodoviária federal estava coberta por contratos ativos de manutenção, superando a meta estipulada de 90%.

Com a finalidade de preservar os investimentos realizados nas rodovias, garantir a segurança do tráfego e o conforto do usuário, o Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO) prevê a execução de serviços como conservação da faixa de domínio, limpeza de dispositivos de drenagem, controle da vegetação, tapa-buraco e selagem de trincas, entre outros. Ao longo do ano, aproximadamente 60 mil km de pistas receberam melhorias, totalizando cerca de R\$ 4,7 bilhões em investimentos.

Por intermédio do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE), foram contratadas 719 Obras de Arte Especiais (OAE) em contratos de manutenção e 29 em contratos de reabilitação estrutural.

Outro importante programa do DNIT, o BR-Legal 2, busca ampliar a segurança dos usuários e prevê a elaboração e atualização de projetos básico e executivo de engenharia e execução dos serviços técnicos de aplicação e manutenção de dispositivos de segurança e de sinalização rodoviária. Por meio dele, foram realizados 5.863,9 km de contratações.



No modo aquaviário, foram concluídas e disponibilizadas para uso da população as obras de construção das Instalações Portuárias de Anori/AM, Guajará-Mirim/RO, Abaetetuba, São Miguel do Guamá, Viseu e Cametá, todas no estado do Pará. No âmbito do Programa de Manutenção Aquaviária, foi dado andamento às atividades de operação e/ou manutenção de 74 Instalações Portuárias nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Maranhão e Piauí. Foram executados os serviços de dragagem no Porto Organizado de Recife/PE, com investimentos na ordem de R\$ 27,9 milhões, e realizadas dragagens de manutenção nas hidrovias Paraguai (HN-950), Madeira (HN-117) e Taquari/Jacuí (HN-710/706), além do diagnóstico do balizamento e da sinalização do Rio São Francisco (HN-500), do Rio Taquari (HN-710) e do Rio Paraná (HN-900). Destaca-se ainda que, das oito eclusas sob responsabilidade do DNIT, sete encontram-se em plenas condições técnicas de operação. Totalizaram-se, por fim, 2.436 km de vias navegáveis com Planos de Monitoramento Hidroviário implantados, nas hidrovias dos rios Madeira, Tapajós (HN-106), Tocantins (HN-200), São Francisco e Paraguai.

Quanto à infraestrutura ferroviária, foi realizada a adequação de linha férrea e a construção do Pátio Ferroviário de Anísio Brás, em Barra Mansa – RJ, e aprovado o projeto executivo do viaduto Benjamim Constant para linha férrea EF-040 em Juiz de Fora – MG, além da conclusão de obras em pontes, viadutos e alças. Foi iniciado o processo de limpeza dos pátios e da faixa de domínio, nos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Piauí, com a realização de 4 leilões, totalizando 3.309 bens leiloados, com receita apurada de 3,7 milhões de reais. Foram concluídos, ainda, os processos de extinção dos contratos de arrendamento das Concessionárias MRS Logística S/A e da RUMO Malha Sul.

Com relação aos Postos de Parada e Descanso (PPD), serviço disponível a motoristas profissionais, conclui-se o ano de 2022 com o credenciamento de 94 PPDs na malha rodoviária sob administração do DNIT. No que tange à área de trânsito, houve avanços nos serviços digitais disponibilizados ao cidadão, com destaque para o aplicativo DNIT na Estrada (DnE). Por meio dele, os condutores têm acesso a informações atualizadas sobre as condições das estradas e dados referentes a socorro mecânico, postos de polícia, postos de combustíveis, PPD, Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) e outros serviços ao longo dos segmentos.



O ano de 2022 foi marcado por severa restrição orçamentária e financeira para o DNIT. No fim desse exercício, a autarquia recebeu um aporte orçamentário de R\$ 2,7 bilhões, que incrementou o orçamento discricionário em 40%.

O desempenho orçamentário foi otimizado, sendo possível empenhar 99,7% do orçamento total. O desempenho financeiro, que indica o montante liquidado do orçamento disponibilizado na Lei Orçamentária Anual (LOA), porém, que estava na ordem de 70%, foi reduzido para 53% em virtude da intempestividade na liquidação do crédito suplementar de R\$ 2,7 bilhões, recebido em 30/12/2022, tendo sido integralmente inscrito em restos a pagar.

Merecem destaque, ainda, os esforços envidados pelo Setor de Sustentabilidade da Autarquia para implementação de ações com base na estrutura de governança do DNIT, tendo alcançado vários benefícios e, ainda, economia na ordem de R\$ 27 milhões.

No que concerne à Governança institucional, a Diretoria Executiva (DIREX) atuou para atingir os objetivos organizacionais propostos para a área, promovendo boas práticas de governança, estratégia e gestão de riscos.

A DIREX implementou ações de monitoramento para mais de 100 empreendimentos sob responsabilidade da Autarquia em todo o país, tais como realização de reuniões entre a equipe da Coordenação-Geral de Modernização e Gestão Estratégica (CGMGE) e os responsáveis pela gestão e pelo acompanhamento das obras nas Superintendências Regionais.

Também em 2022, foi elaborado pela DIREX o Manual de Convênios e Congêneres, que estabelece procedimentos gerais para celebração e acompanhamento dos acordos firmados no âmbito do DNIT, possibilitando a transferência de recursos constitucionais, legais e voluntárias do Governo Federal para outras esferas de governo ou para as entidades privadas.

A fim de facilitar o acesso às informações produzidas no âmbito da Diretoria, foi criado o Atlas DIREX, um portal que possibilita fácil acesso a todo o conteúdo para usuários cadastrados. Por meio dele, é possível acessar as principais informações gerenciadas pela DIREX, tais como: Painel do Planejamento Estratégico da Autarquia, a ferramenta denominada de Estudos de Remanejamento, Investimentos e Custeios Aplicados (ERICA), Painel de Monitoramento de Medições, Painéis Orçamentários e Painel de Monitoramento dos Empreendimentos, cujas informações são atualizadas periodicamente. Estão disponibilizados ainda relatórios consolidados que facilitam e otimizam a consulta.



Por fim, a DIREX implementou o sistema do Programa de Gestão de Desempenho (PGD), ferramenta que agrega as atividades pactuadas entre participantes e chefias. Além disso, o normativo que institui o Programa foi revisto, buscando se adequar às modificações oriundas do então Ministério da Economia (ME).

A respeito do Planejamento Estratégico Institucional (PEI), e considerando seu próximo ciclo de monitoramento, que ocorrerá no período de 2023-2026, a DIREX iniciou em 2022 o processo de atualização do Planejamento Estratégico da Autarquia, com adequação dos Eixos, Temas e Objetivos Estratégicos e propostas de novos indicadores, visando incluir no planejamento as atividades estratégicas e prioritárias de todas as Coordenações-Gerais. Ainda, foi reformulada a metodologia de monitoramento das metas estabelecidas, aprimorou-se a rotina de acompanhamento para períodos de curto e médio prazo e delimitaram-se as instâncias e os responsáveis pelo acompanhamento e pela avaliação.

Para os assuntos relacionados à Integridade, o DNIT participou da ação de fomento relacionada ao Selo “Infra + Integridade” - 2022, uma iniciativa do então Ministério da Infraestrutura (MInfra) para reconhecer publicamente empresas que adotam boas práticas de governança e integridade institucional, compreendendo iniciativas ligadas à ética, responsabilidade social, sustentabilidade, transparência, prevenção à fraude e à corrupção. Além disso, inaugurou também a ação intitulada “Caminhos da Integridade”, com o objetivo de disseminar conhecimentos sobre a origem e atribuições da unidade de gestão de integridade do DNIT e sobre temas relacionados à integridade pública, ação que faz parte do Programa “Na Íntegra”, em parceria com a Corregedoria e Auditoria Interna.

Com base nos princípios fundamentais da Administração Pública, o DNIT segue atuando em todo o país para cumprir a missão de implementar a política de infraestrutura de transportes e contribuir para o desenvolvimento sustentável do Brasil.

O Diretor-Geral do DNIT aponta nos infográficos a seguir os principais resultados alcançados pela Autarquia em 2022.



Figura 1 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Rodoviária



Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

Execução dos contratos de construção e adequação

Região	Implantação	Pavimentação	Adequação	Duplicação	Restauração
Norte	21,06	0,00	7,86	0,00	0,00
Nordeste	13,92	0,00	1,18	0,38	0,84
Centro Oeste	33,30	0,00	32,91	30,69	22,96
Sudeste	11,41	0,00	0,00	0,00	0,00
Sul	6,28	14,32	42,93	41,04	62,12
TOTAL	85,97	14,32	84,88	72,11	85,92

Cobertura da malha rodoviária com contratos de manutenção



PNCV - Faixas Operacionais



Execução de 343,20 km de obras rodoviárias, o que representa 98,06% da meta do PPA





Figura 2 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Ferroviária



Diretoria de Infraestrutura Ferroviária

3.309
Bens
leiloados



Adequação de linha férrea e construção do Pátio Ferroviário de Anísio Brás em Barra Mansa - RJ

Aprovação de projeto executivo do viaduto Benjamim Constant para linha férrea EF-040 em Juiz de Fora - MG

Realização de 4 leilões resultando na receita apurada de 3,7 milhões em bens móveis leiloados

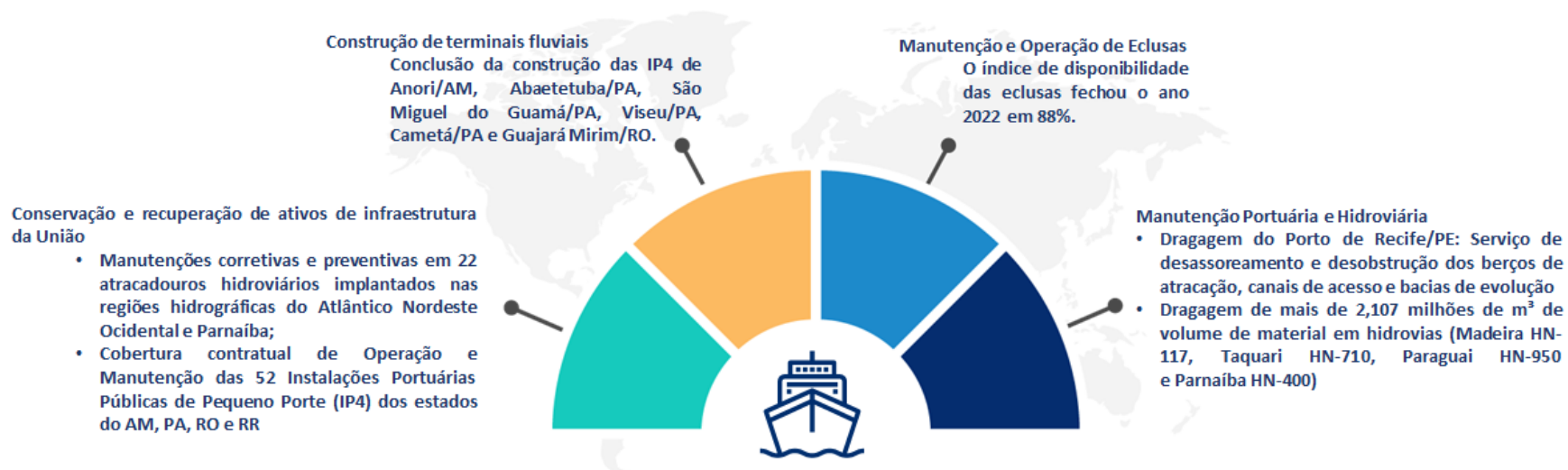
16 Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e 4 projetos em andamento



Figura 3 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária



Diretoria de Infraestrutura Aquaviária



Indicadores de operação e manutenção em 2022



Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4





Figura 4 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária



Diretoria de Infraestrutura Aquaviária

Infográfico do Plano de Monitoramento Aquaviário

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)



BENEFÍCIOS

Previsibilidade ao usuário sobre a navegabilidade das hidroviárias



Segurança de tráfego, embarque e desembarque de passageiros e cargas



Amplia a disponibilidade e confiabilidade das vias e infraestruturas aquaviárias



Melhoria do planejamento em Manutenção e Novas Intervenções

Infográfico dos Empreendimentos em 2022



Sinalização



Dragagem



Eclusa



Democagem



PMH



Portos



Instalações Portuárias

5 Hidroviárias

4 Intervenções

8 Eclusas

2 Intervenções

5 Hidroviárias

1 Intervenção

74 Cobertura de O&M

6 em Construção



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 aqui constantes foram priorizadas tendo como base o planejamento estratégico adotado pela Autarquia, bem como a quantidade de ações orçamentárias e investimentos destinados pelo Plano Plurianual (PPA) 2020-2023.

A determinação dos temas incluídos neste Relatório de Gestão foi realizada por meio de duas abordagens: na primeira, a Diretoria Executiva (DIREX) elencou iniciativas de caráter estratégico a serem reportadas pelas demais áreas. Entende-se por caráter estratégico as iniciativas definidas no planejamento estratégico da Autarquia e as diretamente atreladas a programas, projetos e ações de governo, em especial aquelas cujas metas e objetivos foram definidos na Lei Orçamentária Anual (LOA) e no PPA. Na segunda abordagem, as Coordenações-Gerais analisaram a materialidade e definiram as iniciativas (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 e, posteriormente, consolidadas na DIREX e aprovadas pela Diretoria Colegiada.

b) Identificação e declaração da sua missão e visão

O DNIT é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, então Ministério da Infraestrutura, instituído pela Lei nº 10.223/2001, e tem como principal objetivo: implementar, em sua esfera de atuação, a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração, reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, nos modos rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Além disso, o DNIT é a entidade da União competente para exercer as atribuições elencadas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro, sendo responsável pela aplicação de multas, por excesso de peso e/ou de velocidade, nas rodovias federais.

A Autarquia possui sede em Brasília, no Distrito Federal, e conta com 26 unidades administrativas, as Superintendências Regionais (SR), localizadas em todos os estados.

A entidade é administrada por um Diretor-Geral e seis Diretores nomeados pelo Presidente da República, os quais integram a Diretoria Colegiada, órgão executivo. As deliberações ocorrem por meio desse Colegiado e pelo órgão superior de deliberação, o Conselho de Administração (CONSAD), composto por seis membros: o Secretário-Executivo (Presidente do Conselho) e dois representantes do Ministério dos Transportes, o Diretor-Geral do DNIT, e dois representantes do então Ministério da Economia.

A missão e a visão do DNIT estão definidas em seu planejamento estratégico. A missão, por um lado, indica o objetivo fundamental da organização e seus fins estratégicos; por sua vez, a visão aponta o estado futuro desejado, considerando as principais diretrizes estratégicas da entidade. Ainda, estão definidos os valores que traduzem o comportamento, a postura e os princípios por meio dos quais o DNIT e todo o seu corpo funcional se inspiram para executar suas atividades e entregar serviços à sociedade.

Figura 5- Missão, Visão e Valores

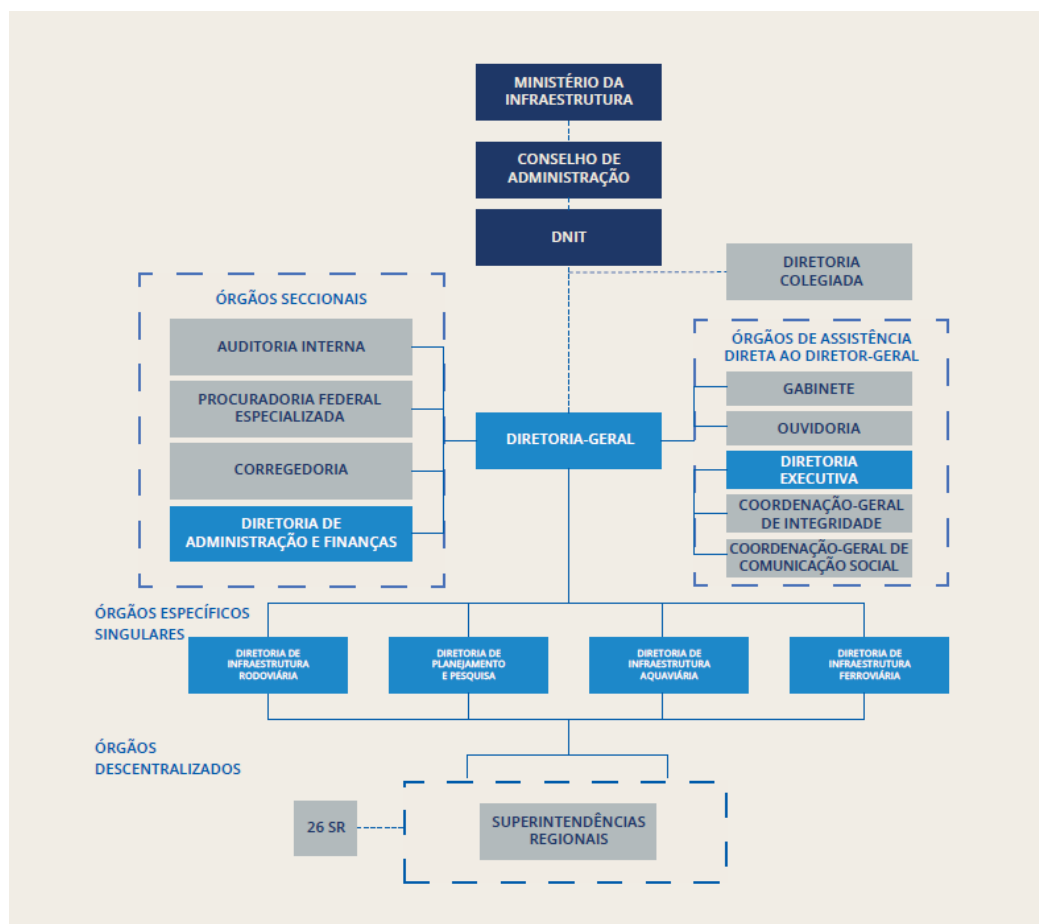


c) Principais normas direcionadoras

O Regimento Interno do DNIT, aprovado pela Resolução CONSAD nº 39/2020, tendo como base o Decreto nº 10.367/2020, é resultado de um esforço coletivo para listar, de maneira formal, as atribuições e funções de cada área. O documento pode ser acessado em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/regimento-interno>.

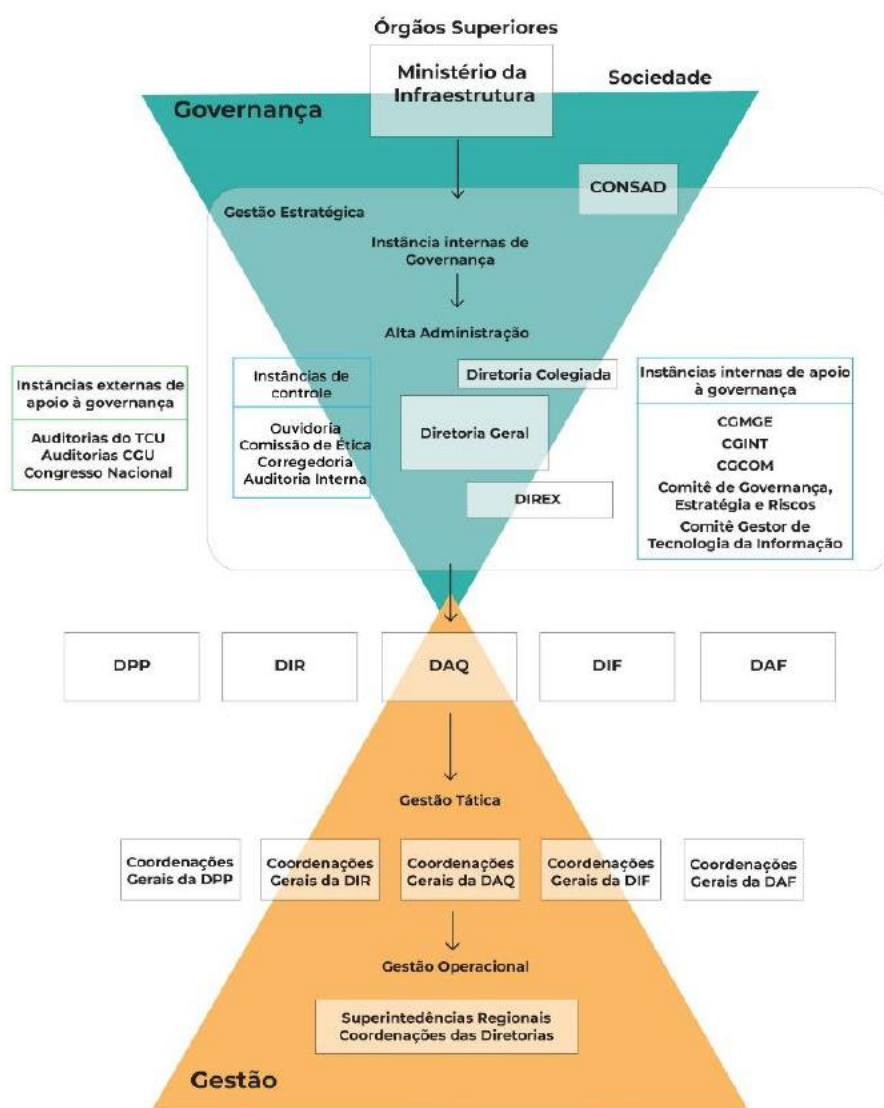
d) Estrutura Organizacional e de Governança

Figura 6 - Organograma DNIT



A atual estrutura de governança do DNIT, definida em seu Modelo de Governança, reflete a maneira como os diversos agentes se organizam, interagem e atuam na direção estratégica da organização, buscando o cumprimento da missão, a realização da visão e a promoção dos valores institucionais.

Figura 7 - Estrutura da Governança do DNIT, conforme metodologia preconizada pelo TCU



Fonte: TCU e Adaptado ao modelo de Governança do DNIT



e) Modelo de Negócios

Figura 8 - Modelo de Negócios





f) Políticas e Programas do Governo/Ações Orçamentárias

Infraestrutura Rodoviária

A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR) recebeu na LOA 2022 recursos na ordem de R\$ 8.886.127.929,00 em 96 ações orçamentárias, direcionadas à construção ou adequação de rodovias e operações rodoviárias, e 1 ação direcionada à manutenção e conservação rodoviárias, conforme listado abaixo:

Construção ou adequação de rodovias

7S97	Construção de Contorno Rodoviário - Município de Brasileia – BR-317/AC
7V83	Construção de ponte sobre o Rio Juruá com Acesso a Rodrigues Alves - BR-364/AC
219Z	Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União
7624	Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE - BR-101/AL
7U07	Construção de trecho rodoviário - Colônia Leopoldina - Ibateguara - BR-416/AL
1248	Construção de trecho rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - BR-319/AM
13YK	Construção de trecho rodoviário - Laranjal do Jari - Entroncamento BR-210/AP-030 - BR-156/AP
1418	Construção de Trecho Rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) -BR-156/AP
105S	Adequação de trecho rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - BR-101/BA
12IW	Adequação de trecho rodoviário - Ilhéus - Itabuna - BR-415/BA
13X7	Adequação de trecho rodoviário - Divisa PE/BA (IBO) - Feira de Santana - BR-116/ba
14LV	Adequação de travessia urbana em juazeiro - nas BRS 235/407/BA
1C09	Construção de trecho rodoviário - São Desiderio - Divisa BA/MG - BR-135/BA
7F51	Construção de trecho rodoviário - Divisa PI/BA - Divisa BA/SE - BR-235/BA
7V19	Construção de trecho rodoviário - Entroncamento BR-135/BA-594 (Cocos) - Acesso a Caririnha - BR-030/BA
7XJ4	Construção de trecho rodoviário - Marau - Entroncamento BR-101 - BR-030/BA
7XJ7	Construção de contorno rodoviário em Feira de Santana - BR-116/BA
7XM9	Adequação de trecho rodoviário - alagoinha - Entroncamento BR-324 - BR-101/BA
15SP	Implantação do plano de recuperação de áreas degradadas em São Felix/BA
10L3	Adequação de trecho rodoviário - Caucaia - Entroncamento Acesso ao Porto de Pecem - BR-222/CE
7L03	Adequação de anel rodoviário em Fortaleza - BR-020/CE



7XT1	Adequação de trecho rodoviário - Entroncamento DF-001/240 - Entroncamento DF-180 - BR-080/DF
7S51	Construção de contorno rodoviário (contorno de Mestre Álvaro) em Serra - BR-101/ES
7U06	Construção de Acesso rodoviário ao Terminal Portuário de Capuaba - BR-447/ES
15K0	Construção de contorno rodoviário em Aragarças - BR-070/GO
7E79	Construção de trecho rodoviário - Uruaçu - Divisa GO/MT - BR-080/GO
7I71	Construção de contorno rodoviário em Jataí - BR-060/GO
7R82	Adequação de trecho rodoviário - Divisa DF/GO - Divisa GO/BA - BR-020/GO
7XM3	Adequação de trecho rodoviário - Km 65 - Km 187 - BR-070/GO
13X5	Adequação de Travessia Urbana em Imperatriz - BR-010/MA
7V00	Construção de trecho rodoviário - Entroncamento BR-316 (início do contorno de Timon) - povoado Montividel - BR-226/MA
7W84	Adequação de trecho rodoviário - trecho Estiva - Entroncamento BR-222 (Miranda do Norte) BR-135/MA
7XJ9	Adequação de trecho rodoviário - Divisa PI/MA - Divisa MA/TO - BR-226/MA
10IW	Construção de trecho rodoviário - Itacarambi - Divisa MG/BA - BR-135/MG
10IX	Adequação de trecho rodoviário - Entroncamento BR-116/259/451 (Governador Valadares) - Entroncamento MG-020 - BR-381/MG
13XG	Construção de trecho rodoviário - Divisa BA/MG (Salto da Divisa) - Entroncamento MG-406 (Almenara) - BR-367/MG
1K23	Adequação de trecho rodoviário - Entroncamento BR-050 - Entroncamento BR-153 - BR-365/MG
7XF8	Duplicação da ponte São Raimundo sobre o Rio Doce em Governador Valadares - BR-116/MG
7XJ0	Construção de trecho rodoviário - Jacuí - Alpinópolis - BR-265/MG
7S57	Construção de trecho rodoviário - Entroncamento BR-163 (Rio Verde de Mato Grosso) - Entroncamento BR-262 (Aquidauana) - BR-419/MS
7X34	Construção de anel rodoviário em Três Lagoas - BRS 262/158/MS
7XG6	Adequação de trecho rodoviário - Bataguassu - Porto Murtinho - BR-267/MS
10KK	Construção de trecho rodoviário - Entroncamento BR-163/MT (Sorriso) - Entroncamento BR-158/MT (Ribeirão Cascalheira) - BR-242/MT
10L1	Adequação de trecho rodoviário - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil - BR-163/MT
11VA	Construção de trecho rodoviário - Divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - BR-158/MT
12KY	Construção de contorno rodoviário em Cuiabá - BRs 070/163/364/MT
7S80	Construção de contorno rodoviário em Barra do Garças - BR-070/MT
1490	Construção de trecho rodoviário - Divisa MT/PA - Santarém - BR-163/PA
10KR	Construção de trecho rodoviário - Divisa PA/TO - Altamira - BR-230/PA
110I	Construção de trecho rodoviário - Altamira - Rurópolis - BR-230/PA



7S61	Construção de trecho rodoviário - Novo Repartimento - Tucuruí - BR-422/PA
7S62	Construção de trecho rodoviário - Viseu - Bragança - BR-308/PA
7W07	Adequação de trecho rodoviário - Castanhal - Santa Maria do Para - Trevo de Salinópolis - Divisa PA/MA - BR-316/PA
13YE	Adequação de trecho rodoviário - Entroncamento BR-104/408/PB-095 (Campina Grande) - Entroncamento BR-110/361 (Patos) - BR-230/PB
7T98	Adequação de trecho rodoviário - Km 0 (Cabedelo) - Km 28 (Oitizeiro) - BR-230/PB
14X0	Adequação de trecho rodoviário - Entroncamento BR-232 (São Caetano) - Entroncamento BR-424/PE-218 (Garanhuns) - BR-423/PE
7X42	Adequação da travessia urbana de Petrolina nas BRs-407/428/PE
7XS6	Adequação de travessia urbana (Construção de passarela) em Caruaru - BR-104/PE
7N22	Construção de trecho rodoviário - Divisa BA/PI - Divisa PI/MA - BR-235/PI
7W95	Adequação de trecho rodoviário - Teresina - Parnaíba - BR-343/PI
7X75	Adequação de trecho rodoviário - fim das obras de duplicação - Estádio Municipal (Demerval Lobão) - BR-316/PI
7XM5	Construção de ponte sobre o Rio Parnaíba na Divisa PI/MA - BR-330/PI
12JL	Adequação de trecho rodoviário - Cascavel - Guara - BR-163/PR
7K23	Construção de trecho rodoviário - Porto Camargo - Campo Mourão - BR-487/PR
7M91	Construção de contorno rodoviário em Maringá - BR-376/PR
7V25	Construção de contorno rodoviário - Maringá - Paçandu - Sarandi - Marialva - BR-376/PR
7S75	Adequação de trecho rodoviário - Entroncamento BR-226 - Entroncamento BR-101 (Reta Tabajara) - BR-304/RN
7W67	Construção do viaduto do gancho nos municípios de Natal e São Gonçalo do Amarante - BR-406/RN
7P87	Adequação de travessia urbana em Ji-Parana - BR-364/ RO
7X64	Construção de pontes BR-425/ RO
7XA3	Adequação de trecho rodoviário - Vilhena - Porto Velho - BR-364/ RO
7XM7	Construção de trecho rodoviário - Porto Velho - Vilhena - BR-364/ RO
7XS4	Adequação de trecho rodoviário - Divisa AM/RO - Entroncamento BR-364 (Porto Velho (trevo do roque)) - BR-319/RO
7242	Construção de trecho rodoviário - Canta - Novo Paraíso - BR-432/RR
1214	Adequação de trecho rodoviário - Rio Grande - Pelotas - BR-392/RS
123U	Adequação de trecho rodoviário - Entroncamento BR-116 (P/GUAIBA) - Entroncamento BR-471 (Pântano Grande) - BR-290/RS
12KG	Adequação de travessia urbana em Santa Maria - BR-158/287/RS
14PC	Construção da segunda ponte sobre o Rio Guaíba e Acessos - BR-116/290/RS
7L04	Adequação de trecho rodoviário - Porto Alegre - Pelotas - BR-116/RS
7X78	Adequação de trecho rodoviário - São José dos Ausentes - Divisa RS/SC - BR-285/RS



7X96	Construção de ponte sobre o Rio Uruguai (fronteira Brasil/Argentina) - BR-392/RS
7XI6	Adequação de trecho rodoviário - Porto Alegre - Novo Hamburgo - BR-116/RS
7XI7	Adequação de trecho rodoviário - Erechim - Passo Fundo - BR-153/RS
7XI8	Adequação de ponte sobre o Rio Ibicuí - BR-472/RS
10JQ	Adequação de trecho rodoviário - São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul - BR-280/SC
12KF	Adequação de trecho rodoviário - São Miguel Do Oeste - Divisa SC/PR - BR-163/SC
7530	Adequação de trecho rodoviário - Navegantes - Rio Do Sul - BR-470/SC
7N85	Construção de trecho rodoviário - Timbe Do Sul - Divisa SC/RS - BR-285/SC
7XJ5	Adequação de trecho rodoviário - Florianópolis - São Miguel do Oeste - BR-282/SC
110Q	Adequação de trecho rodoviário - Pedra Branca - Divisa SE/AL - BR-101/SE
7S73	Adequação de trecho rodoviário - Acesso a Onda Verde - Entroncamento SP-355 - BR-153/SP
5E15	Construção de trecho rodoviário - Peixe - Paraná - Taguatinga - BR-242/TO
7L92	Construção de ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá - BR-153/TO

Operações Rodoviárias

2036	Controle de Trânsito na Malha Rodoviária Federal
2325	Operação de Pesagem e Autorizações Especiais de Trânsito de Veículos
4482	Julgamento de Recursos Administrativos a Multas de Trânsito

Manutenção e conservação de rodovias

219Z	Conservação e Recuperação de ativos de Infraestrutura da União
------	--

No Plano Plurianual (PPA 2020-2023), a DIR está vinculada ao Programa 3006 - Transporte Terrestre e Trânsito, ao objetivo 1235 - Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito e aos seguintes investimentos plurianuais:

0282	BR-280/SC - Adequação - S. Francisco do Sul - Jaraguá do Sul
0284	BR-470/SC - Adequação - Navegantes - Rio do Sul
0285	BR-101/BA - Adequação - Divisa SE/BA - Entr. BR-324
0286	BR-381/MG - Duplicação - Gov. Valadares - Belo Horizonte
0391	BR-163/PA - Construção - Divisa MT/PA - Santarém
0396	Porto de Pecém - Acesso Rodoviário - BR-222/CE



0397 - BR-163/MT - Adequação - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil
0399 - BR-101/AL - Adequação - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE
0408 - BR-116/RS - Adequação - Eldorado do Sul - Pelotas
0429 - BR-163/PR - Adequação - Cascavel - Guaíra
0454 - BR-163/PR - Adequação Entr. BR-277 - Cascavel - Marcelândia
0460 - Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba - nas BRS 116/290/RS
0616 - BR-376/PR - Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Curitiba
0617 - BR-419/MS - Construção - Rio Verde de Mato Grosso - Aquidauana
0618 - BR-010/TO - Construção - Entr. TO-020 (Aparecida do Rio Negro) - Divisa TO/MA (Goiatins)
0619 - BR-401/RR - Construção - Bonfim - Normandia
0620 - Construção de Ponte sobre o Rio Araguaia (Xámbioá/TO - São Geraldo do Araguaia/PA) - BR- 153/NO
0621 - BR-230/PA - Construção - Altamira - Rurópolis
0622 - BR-308/PA - Construção - Viseu - Bragança
0623 - BR 349/SE - Construção - Entr. BR-101(B) - Divisa SE/BA
0624 - BR-235/TO - Construção - Divisa MA/TO - Entr. TO-010 (Pedro Afonso)
0625 - BR-222/PI - Construção - Piripiri - Matias Olímpio
0626 - BR-343/PI - Construção - Jerumenha - Eliseu Martins
0627 - BR-319/NO - Adequação - Manaus/AM - Porto Velho/RO
0628 - BR-484/ES - Construção - Itarana - Afonso Claudio
0629 - BR-437/RN - Construção - Entr. BR-405 - Entr. BR-116
0630 - BR-430/SC - Construção - São Joaquim - Divisa SC/RS
0631 - BR-210/AP - Construção - Fim do Trecho Pavimentado - Divisa AP/PA
0632 - BR-116/277/PR - Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Curitiba (Contorno Sul)
0634 - BR-285/RS - Adequação de Travessia Urbana - no Município de Ijuí
0635 - BR-432/RR - Construção - Cantá - Novo Paraíso
0636 - Duplicação da Ponte São Raimundo em Governador Valadares - BR-116/MG



0637 - BR 262/MG - Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Manhuaçu
0639 - BR-267/MS - Adequação - Bataguassu - Porto Murtinho (Rota Bioceânica)
0640 - Estrada Caminho do Meio/RS - Adequação - Porto Alegre - Viamão
0641 - BR-282/SC - Adequação - Palhoça - São Miguel do Oeste
0642 - BR-376/PR - Construção de Contorno Rodoviário - Maringá - Paiçandu – Sarandi - Marialva
0643 - BR-452/NA - Adequação - Entr. BR-060 (Rio Verde/GO) - Entr. BR-365 (Xapetuba/MG)
0644 - BR-222/MA - Adequação - Miranda do Norte - Buriticupu
0645 - BR-343/PI - Adequação - Km 301,1 - Km 349,1
0647 - BR-156/AP - Construção - Laranjal do Jari - Entr. BR-210/AP-030
0648 - BR-440/MG - Construção - Entr. BR-040 - Entr. BR-267
0650 - BR-101/SE - Adequação - Divisa AL/SE - Pedra Branca
0651 - BR-316/PI - Adequação - Km 13,8 - Km 35,7
0652 - Construção de Ponte sobre o Rio Juruá com Acesso a Rodrigues Alves - BR364/AC
0654 - BR-235/SE - Adequação - Entr. BR-101 - Carira
0655 - BR-262/158/MS - Construção de Anel Rodoviário - no Município de Três Lagoas
0656 - BR-316/PA - Adequação - Castanhal - Santa Maria - Trevo de Salinópolis – Divisa PA/MA
0657 - BR-277/369/467/PR - Construção de Contorno Rodoviário (Contorno Norte) – no Município de Cascavel
0658 - BR-407/PE - Adequação de Travessia Urbana - no Município de Petrolina
0659 - BR-010/MA - Adequação - Estreito - Açailândia
0661 - BR-426/PE - Adequação - Entr. BR-232 - Entr. BR-423 (Garanhuns)
0663 - BR-364/AC - Construção - Rodrigues Alves - Fronteira Brasil/Peru (Boqueirão da Esperança)
0664 - BR-156/AP - Construção - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa)



0665 - BR-416/AL - Construção - Colônia Leopoldina - Ibateguara

0666 - BR-222/MA - Adequação - Entr. BR-135 - Chapadinha

0667 - BR-316/MA - Adequação - Caxias - Timon

0668 - Construção de Ponte Internacional sobre o Rio Uruguai (Fronteira Brasil/Argentina) em Porto Xavier/RS

0669 - BR-285/RS - Adequação - Vacaria - São Borja

0670 - BR-308/PA - Construção - Viseu - Bragança

0671 - BR-242/TO - Construção - Formoso do Araguaia - Divisa TO/MT (São Félix do Araguaia)

0674 - BR-304/RN - Adequação - Divisa CE/RN - Entr. BR-226(B) (Macaíba)

0675 - BR-235/PI - Construção Divisa BA/PI - Divisa PI/MA

0676 - BR-365/MG - Adequação de Travessia Urbana - no Município de Uberlândia

0677 - BR-406/RN - Adequação - Macau - Acesso Norte Aeroporto

0678 - BR-163/SC - Adequação - São Miguel do Oeste - Dionísio Cerqueira

0679 - BR-210/RR - Construção - Caroebe - Divisa RR/PA

0680 - BR-230/PB - Adequação - Entr. BR-412 - Entr. PB-393 (Cajazeiras)

Políticas e Programas de Governo

- PNCV - Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade

Tem por objetivo reduzir o número e a severidade dos acidentes de trânsito. O PNCV contempla a implantação de equipamentos eletrônicos controladores e redutores 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.

- BR Legal - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária

O BR-Legal é um programa concebido com o objetivo de proporcionar o aumento da segurança em toda a malha rodoviária federal, por meio da implantação e manutenção da sinalização horizontal, vertical e dispositivos de segurança, promovendo uma maior fluidez do



tráfego e desempenhando um papel fundamental em relação à prevenção de acidentes de trânsito.

- PNP – Plano Nacional de Pesagem

No âmbito desse Plano, são compostas as dotações 2325 (operação de pesagem) e 108X (implantação de postos de pesagem). Nas ações de operação de pesagem, utilizam-se equipamentos de pesagem móveis, tanto nos postos quanto em qualquer lugar da rodovia, atingindo assim o mesmo propósito dos postos fixos.

Infraestrutura Ferroviária

A Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) recebeu, na LOA 2022, recursos na ordem de R\$ 40.437.100,00 para as seguintes ações orçamentárias:

10MK	Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - EF-232
11H1	Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - NA EF-222/RJ
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
869V	Manutenção e Gestão dos Ativos Ferroviários

Fonte: https://in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.303-de-21-de-janeiro-de-2022-*-375541502

A tabela abaixo apresenta a relação entre as iniciativas estratégicas da DIF e as ações orçamentárias:

Tabela 1 - Relação geral de iniciativas e ações orçamentárias - DIF

Iniciativas	Ações Orçamentárias					
	10MK	11H1	14MM	14TL	15SP	869V
Adequações Ferroviárias		X		X		
Desapropriação de áreas para construção da ferrovia Transnordestina	X					
Manutenção e Gestão dos ativos ferroviários						X
Plano de Recuperação de Áreas Degradadas			X		X	



É importante destacar que a DIF, a partir de suas ações orçamentárias, participa de dois programas do Governo: Programa Terrestre, que compõe o Plano Plurianual (PPA 2020-2023), e Programa Pró-Brasil.

No PPA 2020-2023, a Diretoria está vinculada ao Programa 3006 - Transporte Terrestre e Trânsito e ao objetivo 1235 - Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito. O PPA estabelece o conjunto de políticas públicas do governo para um período de 4 anos, expresso nas leis orçamentárias anuais e de diretrizes orçamentárias. Nesse sentido, é importante citar que os empreendimentos que se encontram em execução pela DIF, constantes na LOA 2022, são traduzidos pelas ações orçamentárias que compõem um dos programas desse Plano Plurianual, o Programa Transporte Terrestre. Dessa forma, a participação da DIF no referido programa tem como objetivo contribuir para a melhoria da competitividade da Infraestrutura Logística Nacional e promover a segurança dos usuários e bens transportados, impactando o indicador “Índice de eficiência do sistema de transporte terrestre”, por meio da execução de empreendimentos em andamento, sem qualquer ação orçamentária específica, conforme consta nas diretrizes do projeto de Lei do PPA 2020-2023.

Programa Pró-Brasil

Em abril de 2020, a DIF indicou as condições para a construção de um cenário de retomada da economia até 2023 quanto à execução de empreendimentos, visto que o referido programa trata dos investimentos públicos a serem realizados em obras de infraestrutura, visando a retomada da economia após o fim da pandemia de Covid-19, permitindo a geração de novos empregos. Assim, a DIF indicou empreendimentos para comporem o Pró-Brasil, cujas premissas para definição também estão em consonância com as que auxiliaram a definição dos empreendimentos que compõem o PPA 2020-2023 e a LOA 2022. Dessa forma, compõem o programa Pró-Brasil os seguintes empreendimentos:

- Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - na EF-222- RJ
- Adequação da linha férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG

- Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - na EF-222- RJ

A iniciativa compreendeu a adequação de linha férrea (5,80 Km) e construção do Pátio Ferroviário de Anísio Brás (7,00 ha), em Barra Mansa – RJ. Estão em andamento os trâmites para conclusão da desapropriação de 21 unidades habitacionais por indenização das famílias



não optantes pelo reassentamento, com evolução de 79,3%. Ainda em 2022, as obras remanescentes avançaram (etapa 2 do empreendimento em questão), com previsão de conclusão para o 1º semestre/2023. Adicionalmente, houve a aprovação do projeto executivo em junho/2022, e o processo para a contratação da etapa 3 do empreendimento (obras complementares) está em fase de ajuste e elaboração de novo termo de referência, com previsão de contratação para o 2º semestre/2023. No que se refere à contratação da supervisão das obras previstas na etapa 3, as atividades iniciaram em 2/1/2023. Nesse exercício, obteve-se um avanço de execução física acumulada de 84%. Para o próximo exercício, os desafios são a conclusão integral das obras previstas na etapa 2, o que resultará na conclusão das frentes em andamento com a Ponte Rio Barra Mansa e o viaduto Saint Gobain, ambos com previsão de conclusão para o 2º semestre/2023, além da conclusão da desapropriação por indenização, e a contratação e o início de execução das obras previstas na etapa 3.

- Adequação da linha férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG

A iniciativa contemplou o Termo de Compromisso nº 646/2011, firmado entre a Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG e o DNIT para realização de intervenções que permitirão a eliminação de conflitos rodoferroviários no município. Foram concluídas obras em pontes, viadutos e alças, e estão previstas para iniciar obras em viadutos com o objetivo de eliminar travessias em nível, promovendo qualidade de vida e segurança às populações locais.

Em 2022, foi aprovado o projeto executivo do viaduto Benjamin Constant e os novos trâmites para o 3º processo licitatório encontram-se em andamento, com previsão para publicação do edital em março/2023. De forma preliminar à execução da obra, deverá ocorrer o processo de desapropriação e, assim sendo, a previsão de início da obra desse viaduto está projetada para maio/2023. Adicionalmente, encontram-se em execução os ajustes para que o projeto executivo do viaduto Mariano Procópio esteja em condições de aprovação, cuja previsão é para o 2º semestre/2023. O avanço físico em 2022 para os empreendimentos supracitados correspondeu a um acumulado de 88%.

Desafios Futuros e Riscos

- Contratação e início das obras do Viaduto Benjamin Constant.



- Aprovação do projeto executivo do Viaduto Mariano Procópio e contratação da obra.

Políticas e Programas de Governo

- PROSEFER – Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas

O estudo objetiva apresentar subsídios para que sejam estudadas soluções, de modo que eventuais problemas com a interface dos modos de transporte rodoviário e ferroviário, em áreas urbanas e passagens em nível, sejam equacionados, de forma a eliminar ou minimizar os conflitos resultantes dessa convivência. São realizados estudos e pesquisas para definir intervenções em trechos ferroviários com interferências em áreas urbanas, os quais foram elaborados por municípios, com levantamento de informações para cada um dos cruzamentos que necessitavam de intervenções, seguindo critérios definidos pelo estudo. A partir daí, foi sugerida uma ação adequada e possível, para resolver o problema detectado.

A DIF prosseguiu com 25 iniciativas, 16 das quais são Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e 4 são Projetos, cujo objetivo foi dar continuidade aos empreendimentos já iniciados até que sejam concluídos. Novas atualizações do PROSEFER ocorrerão em municípios específicos de acordo com a necessidade, medida adotada para se evitar dispêndio de energia e gastos públicos desnecessários, uma vez que poucos municípios não foram contemplados e não obtiveram solução no âmbito da renovação antecipada dos contratos de concessão ferroviária.

- PRAD - Plano de Recuperação de Áreas Degradadas

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, necessárias para a recuperação de áreas atingidas diretamente pela execução de obras na malha ferroviária.

Na LOA 2022 da DIF constaram duas ações referentes à recuperação de áreas degradadas:

- Implantação do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) na Malha Ferroviária – Nacional



- Implantação do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) em São Félix/BA

- PRAD Nacional

A ação constava da LOA 2022, no entanto, ao longo do ano não houve avanço financeiro-orçamentário expressivo. Essa ação concentrou-se no PRAD de Santos Dumont/MG, cujo contrato foi iniciado em dezembro/2021 e culminou no levantamento dos passivos ambientais consolidados em relatório, submetidos à análise e aprovação da Fundação Estadual do Meio Ambiente - FEAM, que viabilizará a definição dos próximos passos acerca do projeto executivo da recuperação da área degradada com tendência para o próximo exercício.

- PRAD em São Félix/BA

O objetivo foi eliminar os passivos ambientais remanescentes (canteiro de obras, bueiros, taludes de corte e aterro) 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.

Em 2022, a Superintendência Regional da Bahia realizou uma licitação para contratação de empresa especializada na implantação das ações propostas no PRAD, que resultou na contratação de empresa em 22/12/2022, com início dos serviços previstos o 1º semestre/2023, contribuindo para o avanço no cronograma gerencial do empreendimento, com tendência de execução de 50% até o final de 2023.

Infraestrutura Aquaviária

A Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) foi contemplada, na LOA 2022, com recursos na ordem de R\$ 192.295.572,00, em 6 ações orçamentárias:

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
127G	Construção de Terminais Fluviais



20LN	Operação de Terminais Hidroviários
20LO	Operação de Eclusas
219Z	Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União

Fonte: COGEO LOA-BASE 16.12.2022 – filtros aplicados: ações com dotação atualizada sem duplicações.

Arquivo: Fórum_Contratos Finalísticos DAQ 2022_1612.xls

Continuidade da gestão da ação orçamentária 212A, referente à LOA 2021, que apontou obras finalizadas em 2022:

212A	Dragagem e Supervisão da Dragagem do Porto de Recife/PE
------	---

A execução orçamentária de 2022 obteve importantes resultados de melhoria de performance:

- Diminuição de 64,7% de Restos a Pagar (RAP) Inscritos, em relação ao exercício anterior;
- Liquidação de RAP, com 56% dos recursos devidamente pagos;
- Maior índice de execução de LOA dos últimos anos, com 31% dos recursos devidamente liquidados.

Essas ações permitiram que a DAQ executasse as iniciativas planejadas durante o ano. A tabela abaixo apresenta a relação entre as iniciativas da DAQ e as ações orçamentárias:

Tabela 2 - Relação de iniciativas e ações orçamentárias - DAQ

Iniciativas	Ações Orçamentárias						
	00TV	123M	127G	20LN	20LO	219Z	212A
1. Construção de Terminais Fluviais			X				
2. Ampliação da malha hidroviária	X	X				X	
3. Manutenção e Operação de Terminais Hidroviários				X		X	
4. Manutenção e Operação de Eclusas					X	X	
5. Manutenção das hidrovias						X	



Iniciativas	Ações Orçamentárias						
	00TV	123M	127G	20LN	20LO	219Z	212A
6. Dragagem e Supervisão da Dragagem do Porto de Recife/PE							X

Programa do Plano Plurianual

A DAQ está vinculada ao Programa 3005 - Transporte Aquaviário e ao Objetivo 1184 - Promover a eficiência, a qualidade e a segurança do sistema de transporte aquaviário, aumentando a sua disponibilidade e competitividade, conforme descrição contida no PPA 2020-2023:

Figura 9 - Espelho do PPA 2020-2023 – Objetivo 1184

Objetivo
1184 - Promover a eficiência, a qualidade e a segurança do sistema de transporte aquaviário, aumentando a sua disponibilidade e competitividade.
Momento do Objetivo: Lei + Créditos
Órgão: 39000 - Ministério da Infraestrutura
Meta do Objetivo
0523 - Melhorar o nível do Indicador de Eficiência do Sistema de Transporte Aquaviário – IESTA, passando de 1,88 para 8,00.
Órgão Responsável: Ministério da Infraestrutura
Linha de base: 1,88
Data de referência da linha de base: 19/06/2019
Meta prevista: - 2020 2,04 - 2021: 5,06 - 2022: 5,98 - 2023: 8
Resultados Intermediários
0006 - Manutenção hidroviária realizada
Enunciado: Manutenção hidroviária realizada
Unidade responsável: Ministério da Infraestrutura



Indicador: Número de manutenções hidroviárias realizadas

Descrição do Indicador: Quantidade de manutenções hidroviárias realizadas durante o ano.

Meta prevista para: 2020: 7,00 2021: 8,00 2022: 7,00 2023: 7,00

0005 - Dragagens em portos organizados

Enunciado: Dragagens em portos organizados

Unidade responsável: Ministério da Infraestrutura

Indicador: Número de dragagens em portos organizados realizadas

Descrição do Indicador: Quantidade de serviços de dragagem em portos organizados realizados por ano.

Meta prevista para: 2020: 2,00 2021: 1,00 2022: 1,00 2023: 0,00

Investimentos Plurianuais

0615 - Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins

Descrição: Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins

Data Início: 01/07/2020 Data Término: 31/12/2023 Custo Total: R\$1.030.960.574,35

0722 - Dragagem para Adequação da Navegabilidade no Porto do Recife - no Estado de Pernambuco

Descrição: Dragagem para Adequação da Navegabilidade no Porto do Recife - no Estado de Pernambuco

Data Início: 01/01/2020 Data Término: 31/12/2023 Custo Total: R\$ 28.387.413,54

Resultados

Em relação aos resultados intermediários obtidos no ano de 2022, referente ao Item 0006 - Manutenção hidroviária realizada, foram executadas campanhas de dragagem nas hidrovias dos rios Madeira, Taquari, Paraguai e Parnaíba, além dos serviços de sinalização nos rios Paraná, Taquari e Paraguai.

Já em relação aos resultados intermediários relativos ao Item 0005 - Dragagens em portos organizados, foram executados os serviços de dragagem no Porto Organizado de Recife/PE.



Os itens 0615 e 0722 do bloco de Investimentos Plurianuais referem-se, respectivamente, ao Derrocamento do Pedral do Lourenço – empreendimento ainda em fase de projeto - e à Dragagem do Porto de Recife – concluída em 2022.

Políticas e Programas de Governo

- Programa de Manutenção Aquaviária - PMA

Responsável por gerenciar os atuais e futuros contratos relacionados à manutenção da infraestrutura de transporte aquaviário, integrando as ações individuais aos programas da DAQ. Sua missão é manter as vias navegáveis interiores com trafegabilidade, segurança e previsibilidade dos níveis d'água, propiciando confiabilidade ao usuário. O programa permite incrementar o gerenciamento e aplicar maior racionalidade ao planejamento da manutenção, ampliando a disponibilidade e confiabilidade das vias e infraestruturas aquaviárias e promovendo uma maior segurança de tráfego, embarque e desembarque de passageiros e cargas.

Objetivos Estratégicos:

- Elevar o nível de serviço das vias de transporte;
- Contribuir para a segurança dos usuários;
- Assegurar a manutenção das vias de transporte;
- Aprimorar o planejamento integrado.

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 e melhorias (gestão, governança e priorização de investimentos).



O PMA é composto por cinco outros planos/programas: Plano de Monitoramento Hidroviário (PMH), Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA), Programa Nacional de Sinalização Aquaviária (PROSINAQUA), Programa de Eclusas (PROECLUSAS) e Programa de Instalações Portuárias (PROIP):

- 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

A Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) recebeu, na LOA de 2022, em sua ação originária – 20UC – Estudos, Projetos e Planejamento da Infraestrutura de Transportes, o montante de R\$ 180.765.934,00 para a ação orçamentária a seguir:

20UC	Estudos, projetos e planejamento de infraestrutura de transportes
------	---

Fonte: SIOP – Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento – Governo Federal
DISPEO/DPP LOA-BASE 31.12.2022

A tabela abaixo apresenta a relação entre as iniciativas estratégicas da DPP, a ação orçamentária e os respectivos montantes:

*Tabela 3 - Relação de iniciativas ligadas à ação orçamentária*

Iniciativas	Ação Orçamentária
	20UC
Melhorar o Processo de Elaboração e Análise de Estudos e Projetos	R\$ 98.480.170,00
Desenvolvimento do processo de Planejamento Integrado	R\$ 49.011.139,00
Aprimorar a Gestão e a Fiscalização da Infraestrutura de Transportes	R\$ 29.391.548,00
Contratação dos Programas Ligados a Sinalização e Segurança Viária	R\$ 3.800.000,00

Programa do Plano Plurianual

No PPA 2020-2023, a DPP está vinculada ao Programa 0032 - Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo.

A meta para 2022 foi a execução de 100% do orçamento disponibilizado.

O desempenho obtido foi a execução de 99,95% desse orçamento, considerando que foram empenhados R\$ 180.682.857,00.

Processo de Monitoramento e revisão anual do PPA

A tabela a seguir apresenta o alcance dos resultados intermediários dos Programas Finalísticos 3006 – Transporte Terrestre e Trânsito e 3005 – Transporte Aquaviário, no âmbito do DNIT, em 2022.

Tabela 4 - Resultados Intermediários do monitoramento do PPA 2022

Programas	Unidades DNIT	Resultados Intermediários	2022	
			Meta	Realizado*
3006	DIR	Construção ou adequação de rodovias (km)	350	343,20
3006	DIR	Manutenção de rodovias (%)	90%	94,40%
3006	DIF	Adequações ferroviárias (unid)	0	0
3005	DAQ	Dragagens realizadas (unid)	1	1
3005	DAQ	Manutenções hidroviárias (unid)	7	7

Desafios Futuros e Riscos



O desafio será garantir que as informações prestadas ao órgão central estejam alinhadas com o processo de gerenciamento de resultados e empreendimentos do DNIT. A atualização das informações, realizada no âmbito das Diretorias do DNIT, conforme a abertura dos eventos de revisão e monitoramento do Plano, não é internamente sistematizada, embora o processo seja mapeado e possua um cronograma de atividades interno. Ressalta-se a importância de evoluir o inter-relacionamento dos seus planos, da sua carteira e das suas ferramentas/sistemas vigentes com as métricas adotadas pelo PPA para o melhor funcionamento do processo.

Os riscos são diretamente relacionados à falha na assertividade das informações prestadas, tendo em vista que o processo é manual e os atributos monitorados de ambos os Programas é amplo.

Políticas e Programas de Governo

- Plano Nacional de Contagem de Tráfego - PNCT

O PNCT visa fortalecer as ações que envolvem o planejamento e o atendimento às demandas da infraestrutura federal de transportes, abrangendo a identificação do comportamento do tráfego nas rodovias federais, sendo fundamental para a tomada de decisão no campo técnico e gerencial, subsidiando as atividades fim do DNIT. Procura cobrir os trechos mais representativos da malha rodoviária de cada estado e é de fundamental importância, pois seus resultados são subsídios básicos para os estudos de planejamento em geral, estudos econômicos e projetos rodoviários, essenciais ao estabelecimento de critérios.

O PNCT estava em uma segunda rodada de levantamentos, realizados entre os anos de 2013 a 2019, e agora em uma nova contratação iniciada em 2021, com encerramento previsto para 2025.

A meta para 2022 foi implementar o restante dos postos de contagem de tráfego em rodovias que não estão sob jurisdição do DNIT e realizar a calibração anual dos 362 postos.

Quanto ao desempenho de 2022 relativo aos postos em operação, os resultados foram os seguintes:

Postos previstos: 362

- Postos em operação: 323
- Aguardando intervenção (Concessionárias): 13

- Instalado (aguardando calibração): 11
- Vandalizado ou inoperante: 15

O percentual planejado de equipamentos de contagem permanente de tráfego em operação para 2022 foi de 75%. Como resultado, dos 362 postos previstos, 323 estão em operação, representando percentual de 89,2%, superando as expectativas com percentual acima do planejado.

A situação dos postos está representada na figura a seguir:

Figura 10- PNCT – Situação dos Postos até dezembro/2022 – Postos de Coleta Permanente



Os Postos de Coleta de Cobertura são gerenciados em ciclos, medidos de abril a março do ano subsequente, tendo, portanto, o 2º ciclo iniciado em abril/2022, com previsão de término em março/2023.

Estão previstos 65 Postos de Coleta de Cobertura para o 2º ciclo, sendo executados 49 Postos até dezembro/2022, conforme figura a seguir:

Figura 11 - PNCT – Postos em operação até dezembro/2022 – Postos de Coleta de Cobertura



No ano de 2022 foi realizada a calibração em 313 unidades de postos de contagem.

- Plano Nacional de Manutenção Rodoviária - PNMR

O PNMR objetiva o planejamento da manutenção da malha rodoviária federal, assegurando a sua cobertura com contratos de manutenção estruturada, necessários a cada segmento rodoviário, conforme procedimentos descritos na IN DNIT nº 69/2021. Compete ao PNMR a realização do planejamento, da execução, do controle e da avaliação das diversas etapas do ciclo de manutenção das rodovias que integram a malha rodoviária sob administração do DNIT. O Plano estabelece as diretrizes contratuais e financeiras para os serviços permanentes da manutenção da malha rodoviária, visando, em especial, a priorização da aplicação de recursos. O objetivo é assegurar a manutenção das boas condições de trafegabilidade das rodovias federais.

O Plano subsidia o planejamento da manutenção rodoviária de cada Superintendência Regional da Autarquia por meio de análise baseada em critérios estritamente técnicos.

Os procedimentos para elaboração do PNMR estão definidos na Portaria nº 1.050/2015, que prevê a centralização do planejamento por meio da DPP e da DIR, cabendo às Superintendências Regionais fornecer o apoio ao planejamento, além da execução das ações constantes no Plano.



Em relação às Etapas que estruturam o Plano, a Etapa Técnica (Etapa I), considera aspectos estritamente técnicos para a indicação da necessidade orçamentária adequada com vistas à manutenção na referida malha rodoviária. A Etapa II procede à análise e racionalização dos recursos apresentados da Etapa I, considerando a previsão orçamentária, incluindo aspectos gerenciais e estratégicos governamentais. A Etapa III é a fase de adequação orçamentária da Etapa II, considerando o orçamento disponibilizado na LOA para o exercício seguinte. A Etapa IV considera a análise conjunta do PNMR pelas Coordenações envolvidas e Superintendências Regionais, objetivando possíveis ajustes ao plano. Por fim, a Etapa V refere-se ao acompanhamento, monitoramento e avaliações periódicas das ações do Plano, visando sua eficiência.

A IN nº 69/2021 define a atividade permanente de manutenção da malha viária sob responsabilidade do DNIT. O PNMR para 2022 define como meta anual 90% de cobertura contratual da malha rodoviária federal sob administração da entidade. Além disso, foi estabelecida, como aperfeiçoamento, a inclusão de ferramentas metodológicas e computacionais para melhorar a avaliação da aderência e monitoramento do Plano.

Em 2021, foi firmado o contrato PP-00 0506/2021 voltado a prestação de serviços técnicos especializados que englobam o assessoramento ao planejamento e monitoramento da manutenção rodoviária em toda malha rodoviária federal sob administração do DNIT.

Resultados

No ano de 2022, as ações de planejamento do PNMR alcançaram uma aderência contratual de 93%, em relação aos contratos de manutenção estruturada da malha rodoviária federal, conforme a Etapa V de monitoramento do Plano.

Segundo aplicação da metodologia do PNMR, foram obtidos os seguintes níveis de investimento para a manutenção rodoviária em 2022 e 2023:

Tabela 5- Resultado do planejamento orçamentário de cada etapa do PNMR 2022 e 2023

Ano	Etapa I	Etapa II	Etapa III
2022	R\$ 9,6 bi	R\$ 2,9 bi	R\$ 3,3 bi
2023	R\$ 12,26 bi	R\$ 2,8 bi	R\$ 8,4 bi (*)

(*) Recurso previsto na PEC da transição do Governo Federal, aguardando sanção presidencial em janeiro/2024.

Desafios Futuros e Riscos



O PNMR tem como desafios futuros a reestruturação e o aprimoramento da Gerência de Pavimentos, assim como a implementação do Sistema de Gerência de Estruturas e o Sistema de Gerência Viária, no contexto da gestão de ativos de infraestrutura do DNIT.

O principal risco do PNMR é relacionado à divergência entre as ações de planejamento propostas pelo Plano e as ações executivas de cobertura contratual da manutenção estruturada da malha rodoviária federal, no âmbito das setoriais finalísticas da DIR. Ressalta-se que a indisponibilidade de recursos dos últimos anos está diretamente relacionada à materialização do risco destacado, tendo em vista que reduz a capacidade da execução e restringe o planejamento das soluções para atender as necessidades de manutenção da malha rodoviária federal.

- Programa Federal de Faixas de Domínio - PROFAIXA

O PROFAIXA foi instituído para regularizar as faixas de domínio das rodovias federais sob administração do DNIT, em atendimento ao Decreto nº 8.376/2014, que transferiu à Autarquia a administração patrimonial dos imóveis da União correspondentes às faixas de domínio das rodovias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação (SNV).

O PROFAIXA prevê as seguintes ações:

- 1) Padronização e levantamento de informações técnicas e operacionais sobre as faixas de domínio;
- 2) Incorporação de geotecnologias para avaliação, processamento e produção de dados georreferenciados;
- 3) Utilização de base de dados de sistemas de registro de informações da Administração Pública Federal, que subsidiarão a análise de lindeiros;
- 4) Disponibilização de base pública de faixa de domínio aos cidadãos;
- 5) Comunicação com os cidadãos;
- 6) Regularização fundiária das faixas de domínio.

Os serviços para regularização das faixas de domínio da União, em áreas urbanas e rurais (47.173,78 km) foram contratados por intermédio do Edital nº 362/2021-00 (malha rodoviária RDC - homologado pelo D.O.U. de 21/12/2021) e estão divididos em três lotes de



execução. O primeiro Plano de Ação foi iniciado em 2022 e contempla 6.744 km (14% do total) conforme descrito a seguir:

Tabela 6 - Status do 1º Plano de Ação – PA01

Lote	CONSÓRCIO	Ordem de Serviço	Plano de Ação 01	Status PA01
1	ENGEMAP – CAVA – 00 00797/2021	emitida em 11/03/2022	Mato Grosso do Sul (2.067 km)	Em execução
2	STRATA – METRO CÚBICO – 00 00798/2021	emitida em 11/03/2022	Alagoas (798 km), Pernambuco (1.283 km) e Sergipe (317 km)	Em execução
3	STRATA – METRO CÚBICO – 00 00799/2021	emitida em 11/03/2022	Espírito Santo (535 km), Rio de Janeiro (293 km), Santa Catarina (1.398 km) e São Paulo (53 km)	Em execução

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 2022.

h) Ambiente externo

Nacional

Após 2 anos de pandemia do coronavírus, o DNIT continuou trabalhando por uma infraestrutura de transporte de excelência, apesar das fortes restrições orçamentárias e financeiras. Foram executados 343,20 Km de obras rodoviárias, com 85,97 Km de implantação, 14,32 Km de pavimentação, 84,88 Km de adequação, 72,11 Km de rodovias duplicadas e 85,92 Km de restauração da malha.

Novas Instalações Portuárias de Pequeno Porte foram disponibilizadas à população, além da execução de manutenções em outros Portos e atracadouros sob responsabilidade do DNIT, e de serviços de dragagem e monitoramento em diversas hidrovias. Ações relativas a ferrovias e ao patrimônio ferroviário também foram realizadas, proporcionando segurança e conforto à população. Dentre as várias entregas realizadas em 2022, destacam-se:



- Dragagem no Porto Organizado de Recife/PE;
- Conclusão da construção de 6 IP4, nos estados do Amazonas, Pará e Rondônia;
- Conclusão de obras em pontes, viadutos e alças, relacionadas às obras de adequação da linha férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG;
- Realização de leilões ferroviários, resultando em receita ao erário;
- Credenciamento de 94 de Postos de Parada e Descanso;
- 1.753 equipamentos de velocidade em operação;
- 42 unidades móveis de pesagem;
- 3.531 faixas operacionais monitoradas.

Cabe destacar que o DNIT esteve atuante em situações emergenciais nas quais a malha viária tenha sido afetada por eventos climáticos extremos, buscando restaurar o tráfego, causado por eventuais interrupções e traçar alternativas aos usuários de transportes.

Internacional

No contexto internacional, além dos efeitos decorrentes da pandemia do coronavírus no âmbito nacional, a desvalorização do real frente ao dólar - com consequente perda de poder de compra - e a crise entre Ucrânia e Rússia impactaram diretamente o preço de insumos e produtos derivados do petróleo, dentre eles o concreto asfáltico de petróleo, o que causa impactos no custo geral das obras de construção e manutenção rodoviária.

3. Riscos, Oportunidades e Perspectivas

Em 2022, o DNIT manteve inalterado seu modelo de gestão de riscos, atualizado no ano anterior, ao mesmo tempo em que o Comitê de Governança, Estratégia e Riscos – CGER permaneceu atuante no propósito de assessorar a Diretoria Colegiada da entidade na condução de suas ações de governança, provendo suporte à tomada de decisões da alta administração.

Nessa seara, destaca-se que a metodologia adotada para análise dos riscos foi revista, considerando o nível de maturidade do Comitê. Além disso, foi realizado um diagnóstico dos assuntos analisados no colegiado, o que permitiu traçar um panorama preliminar da



quantidade de temas com riscos baixos, altos e críticos e os respectivos tratamentos dispensados a cada um deles. Dessa forma, será possível concentrar esforços na análise da real efetividade da metodologia atualmente empregada na Autarquia, visando o aprimoramento da gestão de riscos do DNIT. O quadro a seguir informa os resultados obtidos nesse primeiro estudo sobre os riscos a que estão submetidos os assuntos levados à deliberação da Diretoria Colegiada do DNIT.

Tabela 7 - Quantidade de relatos totais por categoria de riscos

Tipo de Risco		
Crítico	Alto	Baixo
12	43	973

Tabela 8 - Quantidade de relatos por tipo

Tipo de Relato	Quantidade
Aditivo de Prorrogação de prazo	48
Aditivo de acréscimo de valor	32
Aditivo de prorrogação de prazo e acréscimo de valor	12
Aditivo de valor e prorrogação de prazo	26
Sem Classificação	1
Aditivo de supressão de valor	9
Doação/ Delegação Administrativa	76
Delegação de competência	210
Licitação	164
Normativo	146
Reconhecimento de Dívida	30
Rescisão	18
Outros	255

No que se refere aos controles internos implementados, o DNIT concluiu a revisão e consolidação de uma série de atos normativos inferiores a decreto, em atendimento ao Decreto nº 10.139/2019, iniciativa popularmente conhecida como “REVISAÇÃO”. Essa ação possui extrema relevância porque simplifica e moderniza o arcabouço normativo utilizado por servidores e colaboradores, contribuindo também para as efetivas ações de controle interno, além de fortalecer a governança em diversos segmentos da autarquia. Nesse contexto,



importante destacar a publicação do Manual de Convênios e Congêneres, que estabelece procedimentos para celebração e acompanhamento desse instrumento no âmbito do DNIT.

Em 2022, a pandemia de coronavírus arrefeceu, mas desde o início foi considerada uma oportunidade por permitir relevante mudança de paradigma quanto à forma como são encaradas as tradicionais jornadas de trabalho presenciais, facultando aos servidores a opção de realizar suas atividades em teletrabalho, conferindo aumento de qualidade de vida e redução de custos para a administração pública. No lugar de um risco ao alcance dos objetivos estratégicos do DNIT, a pandemia tornou-se um impulso para a continuidade das entregas indispensáveis à sociedade.

Nesse contexto, destaca-se o Programa de Gestão de Desempenho, cujo normativo que o regulamenta sofreu sua primeira revisão em 2022, garantindo aos participantes a possibilidade de adesão ao programa, que finalizou o exercício em questão com a participação de 1.297 servidores, um aumento percentual de aproximadamente 40% quando comparado ao quantitativo de 2021.

Dentre os riscos com potencial de afetar a execução das atividades essenciais da autarquia, está o contingenciamento orçamentário que pode ocorrer para atender a regramentos fiscais adotados pelo Poder Executivo Federal. A probabilidade de que ocorra, considerando o histórico de exercícios anteriores, é alta, e a magnitude do efeito acompanha esse prognóstico, levando a autarquia a um exercício de remanejamento de orçamento entre suas mais diversas atividades. Isso, por si só, constitui também uma oportunidade, ao passo que incentiva o corpo técnico a pensar em alternativas, que, não raro, culminam em soluções que passam a fazer parte do cotidiano, como a criação de ferramentas de gestão, desenhadas para lidar com esse tipo de situação, e facilitar a tomada de decisão.

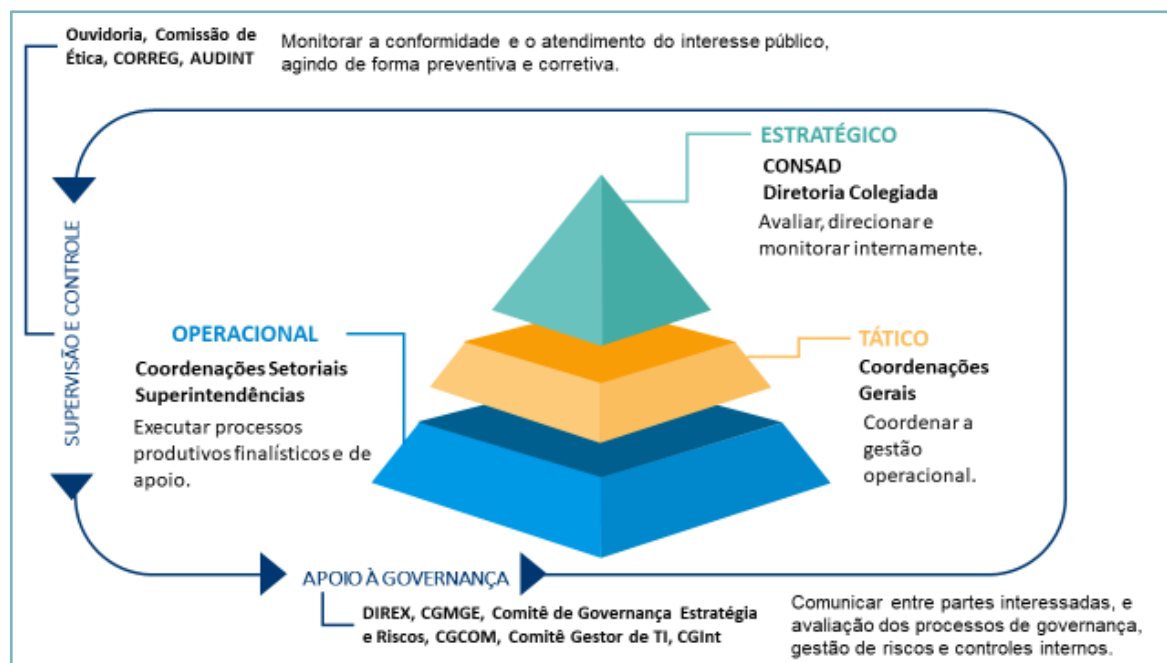
4. Governança, Estratégia e Desempenho

a) Estrutura de Governança

As instâncias que suportam a estrutura de governança são constituídas por um conjunto de pessoas com atribuições, responsabilidades, vinculações funcionais, em

diferentes níveis hierárquicos, funcionando de forma orquestrada para o cumprimento dos objetivos estratégicos, por meio do monitoramento de indicadores e metas estabelecidas.

Figura 12 - Estrutura de Governança



Instâncias estratégicas

A alta administração do DNIT é a instância estratégica e decisória da Autarquia, responsável por avaliar, direcionar e monitorar internamente, composta pelo Conselho de Administração (CONSAD), órgão superior de deliberação e a Diretoria Colegiada, o órgão executivo.

Integram a Diretoria Colegiada todos os dirigentes: Diretoria Geral (DG); Diretoria Executiva (DIREX), Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR), Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ), Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF), Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) e Diretoria de Administração e Finanças (DAF).

Instâncias de gestão tática e operacional

A gestão tática é responsável por coordenar a gestão operacional, enquanto essa é responsável pela execução de processos produtivos finalísticos e de apoio. Na estrutura regimental do DNIT, exercem esse papel as Coordenações Gerais (Tática); Coordenações Setoriais (Operacional) e Superintendências Regionais (Operacional).



Instâncias de apoio à governança

As instâncias internas de apoio à governança realizam a comunicação entre partes interessadas internas e externas à administração, bem como auditorias internas que avaliam os processos de governança e de gestão de riscos e controles internos. Exercem esse papel no DNIT: a Diretoria Executiva (DIREX); a Coordenação-Geral de Modernização e Gestão Estratégica (CGMGE); a Coordenação-Geral de Integridade (CGInt); a Coordenação-Geral de Comunicação Social (CGCOM); o Comitê de Governança, Estratégia e Riscos e o Comitê Gestor de Tecnologia da Informação.

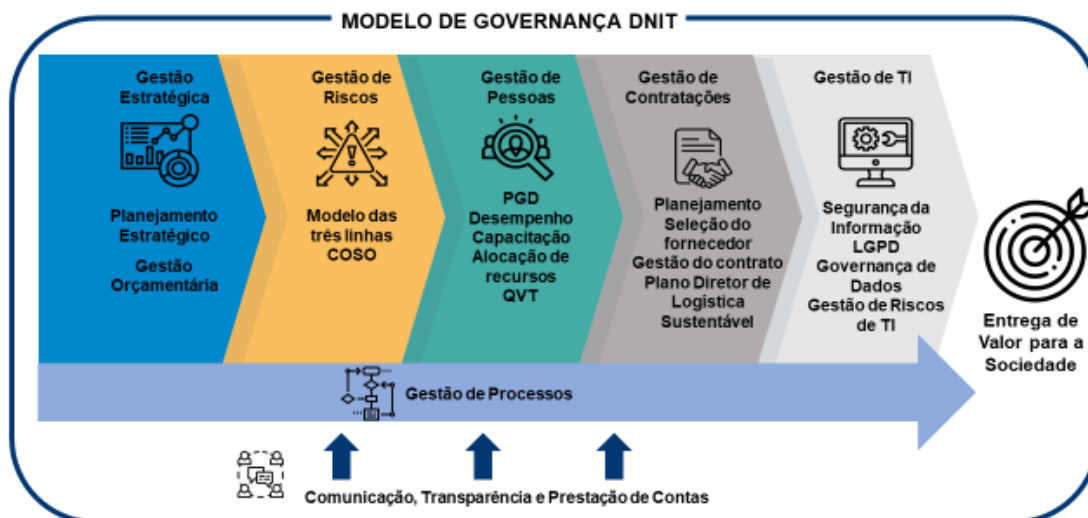
Instâncias de supervisão e controle

As instâncias de controle monitoram a conformidade e o atendimento do interesse público, agindo de forma preventiva e corretiva. São elas: Ouvidoria; Comissão de Ética; Corregedoria; Auditoria Interna.

Modelo de Governança

O DNIT busca aplicar práticas de liderança, estratégia e controle que permitem avaliar sua situação e suas demandas, direcionar sua atuação e monitorar seu funcionamento, de modo a expandir a probabilidade na entrega de bons resultados aos cidadãos, em termos de serviços e políticas públicas.

Figura 13 - Modelo de Governança do DNIT



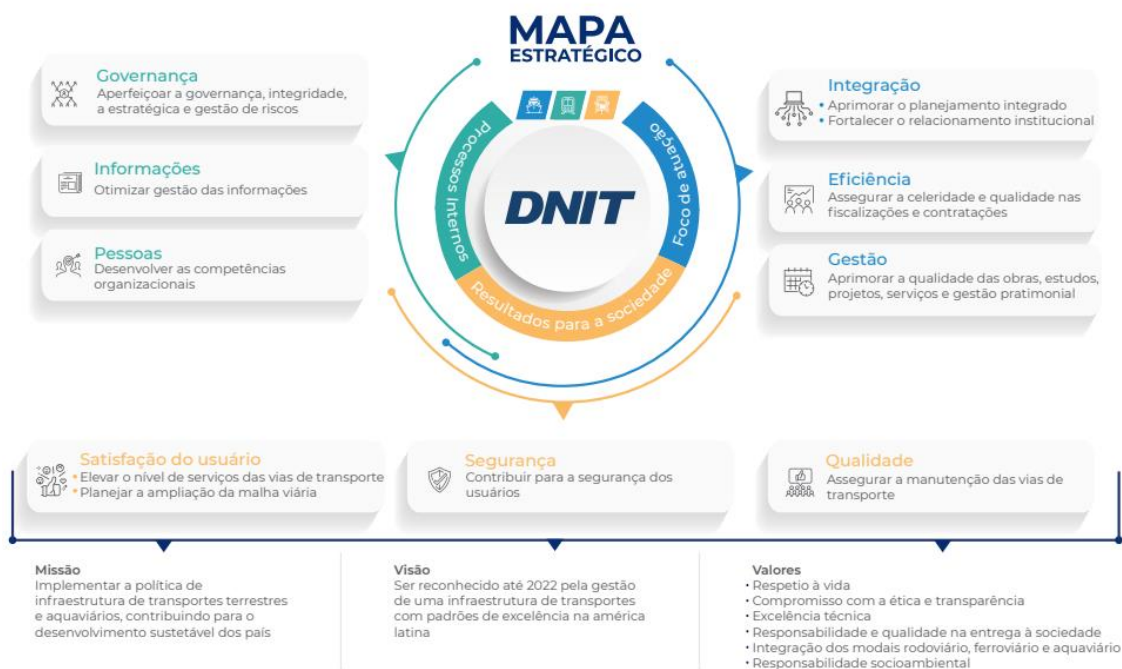
b) Planejamento Estratégico

O Planejamento Estratégico, instituído pela Portaria nº 6.180/2019, possui fim de ciclo em 2022. Nesse ano, o DNIT realizou uma nova revisão, constante na Portaria nº 1.441/2022, a qual foi motivada com o intuito de atualizar as iniciativas e os indicadores estratégicos do DNIT diante das restrições orçamentárias apresentadas para o período e promover o alinhamento com as Diretrizes estabelecidas pelas Diretorias para o exercício.

c) Mapa Estratégico

O Mapa Estratégico do DNIT foi estruturado tendo por base três Eixos fundamentais: Resultados para a sociedade, Foco de Atuação e Processos Internos. Cada Eixo se desdobra em Temas e Objetivos Estratégicos, que guiam a atuação da Autarquia, conforme esquematizado no Mapa Estratégico de 2021/2022.

Figura 14 - Mapa Estratégico



Objetivos Estratégicos

Por meio da Portaria nº 1.441/2022, foram estabelecidas diretrizes para a gestão das informações necessárias ao acompanhamento das Iniciativas Estratégicas e dos Indicadores Estratégicos retratados na Cartilha de divulgação do Planejamento Estratégico do DNIT, acessível pelo link: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/governanca-estrategia-e-riscos/eixos-da-governanca/gestao-estrategica/cartilha-planejamento-estrategico-v36.pdf>

Ao longo de 2022, por questões circunstanciais, foram promovidas revisões dos indicadores e repactuações das metas, devidamente registradas e aprovadas, com última aprovação em 19 de dezembro, registrada no Despacho (DNIT) DIRCOLEG de (SEI nº 13259084). A estrutura é composta por 03 Eixos Estratégicos desdobrados em Temas, Objetivos, Iniciativas, e Indicadores, expostas nas tabelas a seguir:

Tabela 9 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Resultados para a Sociedade

Satisfação do Usuário			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Elevar o nível de serviços das vias de transportes e Planejar a ampliação da malha viária	Construção e Recuperação de IP4	Número de obras de construção e recuperação de IP4 concluídas	6



	Melhoramento em Hidrovias e Portos Organizados	Execução de serviços/campanhas de dragagem e derrocamento	6
	Ampliação da Malha Viária Pavimentada	Extensão (km) de trechos implantados	150
Segurança			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Contribuir para a segurança dos usuários	Conflitos Ferroviários Solucionados PROSEFER: Execução de Estudos e Empreendimentos	EVTEA a serem concluídos	6
	Contratação dos Programas Ligados a Sinalização e Segurança Viária	Implantação de Sinalização de Hidrovias	1
		Percentual da malha rodoviária federal pavimentada inspecionada conforme requisitos da metodologia iRAP	60%
		Percentual da malha rodoviária coberta por contrato de sinalização e segurança viária	90%
	Executar o Plano Nacional de Controle de Velocidade	Índice de Controle de Velocidade	90%
Qualidade			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Assegurar a manutenção das vias de transporte.	Aprimorar a Gestão e a Fiscalização da Infraestrutura de Transportes	Implantação do Plano de Monitoramento Hidroviário	2
		Levantamento mensal do ICM da malha atualizado	90%
		Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com medição de qualidade (ICS)	80%
		Percentual de equipamentos de contagem permanente de tráfego em operação	70%
	Contratação dos programas ligados a manutenção rodoviária	Percentual da malha viária coberta por contrato de manutenção rodoviária	90%
	Contratação dos programas para	Lançamento dos editais de licitação para a	10



	manutenção e reabilitação das OAE's	substituição de pontes de madeira	
		Reabilitação de Obras de Arte Especiais	12
		Total de OAE com contrato de manutenção	400
	Executar o Plano Nacional de Paisagem	Índice de Controle de Peso.	60%
	Operação e Manutenção de eclusas	Contratação de Operação e Manutenção de Eclusas	2
	Operação e Manutenção de IP4	Cobertura contratual de operação e manutenção das IP4 construídas	90%

Tabela 10 - Desdobramento do Eixo Estratégico – Foco de Atuação

Integração			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Aprimorar o planejamento integrado e fortalecer o relacionamento institucional.	Desenvolvimento do processo de Planejamento Integrado.	Conclusão de Cadernos de Empreendimentos.	19
Eficiência			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Assegurar a celeridade e qualidade nas fiscalizações e contratações.	Aprimorar o Processo de Gestão de Documentos.	Realizar trabalhos de Análise de Gestão de Contratos, Gestão Administrativa, de Aderência de Termos Contratuais e Critérios de Pagamentos.	8
Gestão			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviços e Gestão Patrimonial.	Implementação de Ações de Melhoria da Gestão do Patrimônio Ferroviário.	Realização de Leilões	4
		Realizar a Doação e Cessão de bens imóveis	20
	Implantar o Plano Diretor de Logística Sustentável.	Implementar o PLS e Mecanismos de Acompanhamento e Mensuração de Sustentabilidade.	100%



	Melhorar o Processo de Elaboração e Análise de Estudos e Projetos.	Elaborar checklist para análise de componente ambiental de projetos.	100%
		Emissão de termos de aceitação de EVTEA.	16
		Total de Projetos aprovados de Infraestrutura Aquaviária.	12
		Total de Projetos aprovados de Restauração.	12
		Total de Projetos aprovados de Infraestrutura Rodoviária	10

Tabela 11 – Desdobramento do Eixo Estratégico – Processos Internos

Governança			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Aperfeiçoar a Governança, a Integridade, a Estratégia e a Gestão de Riscos.	Aprimorar a Gestão Orçamentária.	Consumir Restos a Pagar e cancelar quaisquer saldos inservíveis	70%
	Revisar a Política de Gestão de Riscos Corporativos.	Notas Técnicas para o Remanejamento de Recursos.	3
Informações			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Otimizar a gestão de informações.	Gerir o Risco de TIC, de Segurança e Privacidade.	Percentual de conclusão das Diretrizes de Gestão de Risco.	100%
	Implantação e Expansão de Ferramentas Automatizadas para Análise de Dados.	Implantação do ERICA nas Diretorias Setoriais.	2
		Implantação do Painel de Empreendimentos.	100%
Pessoas			
Objetivo	Iniciativa	Indicador	Meta
Desenvolver as competências organizacionais.	Dimensionamento da Força de Trabalho no DNIT Sede.	Percentual de unidades com dimensionamento de força de trabalho concluído.	100%



Quanto ao monitoramento da estratégia praticado pelas instâncias de governança a fim de saber se os objetivos foram atendidos e, por sua vez, subsidiar decisões acerca de correções ou mudanças, foi desenvolvida a ferramenta “Painel de Indicadores Estratégicos”, com acesso por meio do link:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZmUyMmRkNjMtMDBmOC00YjZiLWlxZDktNzZmOTIyNmU1OTgwliwidCI6IjEwNTk1NzEyLWE3YTEtNDQ0YS1iM2E4LWU1MzFjYTMxN2M4MCI9>

d) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas

Tabela 12 - Quadro de iniciativas por Diretoria

Área responsável	Iniciativa
DIR	Ampliação da Malha Viária Pavimentada
	Contratação dos Programas Ligados a Sinalização e Segurança Viária
	Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União: Contratação dos programas ligados à manutenção rodoviária
	Contratação do Programa de Manutenção e Reabilitação de Obras de Arte Especiais
	Plano Nacional de Pesagem (PNP)
	Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV)
	Aprimorar a gestão e fiscalização da infraestrutura de transportes
DIF	Conflitos Ferroviários Solucionados PROSEFER: Execução de Estudos e Empreendimentos
	Implementação de Ações de Melhoria da Gestão do Patrimônio Ferroviário
DAQ	Construção e Recuperação de Instalações Portuárias
	Melhoramento em Hidrovias e Portos Organizados e Operação e Manutenção de IP4
	Dragagem do Porto de Recife/PE - Ação 212A
	Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da união - Ação 219Z
	Operação e Manutenção de eclusas (Ação 20LO)
	Aprimorar a Gestão e a Fiscalização da Infraestrutura de Transportes
	Ampliação da Malha Hidroviária
DPP	Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins – Ação 123M
	Contratação dos Programas Ligados à Sinalização e Segurança Viária – Codificação iRAP
	Aprimorar a Gestão e a Fiscalização da Infraestrutura de Transportes
	Desenvolvimento do processo de Planejamento Integrado
	Melhorar o Processo de Elaboração e Análise de Estudos e Projetos
	Escola Nacional de Infraestrutura de Transportes (ENINFRA)
	Parcerias com Centros de Excelência
	Criação, revisão e atualização de documentos técnicos
	Capacitação e Desenvolvimento dos servidores do DNIT
PRO-MeDiNa	PRO-MeDiNa
	Aprimoramento do Processo de Gestão Ambiental

I. Ampliação da Malha Viária Pavimentada

O Brasil possui uma malha rodoviária cuja extensão está aquém das necessidades de escoamento de mercadorias e de integração nacional. Assim, o papel da iniciativa é aumentar



a abrangência e a capacidade da rede, reduzindo os custos de transporte e trazendo conforto e bem-estar à população.

A iniciativa engloba todas as ações de construção rodoviária: implantação, pavimentação, adequação, duplicação e restauração de rodovias, além da construção de Obras de Arte Especiais (OAE).

Resultados

No ano de 2022, foram executados 343,20 km de obras rodoviárias, subdivididos em 100,29 km de implantação e pavimentação, 156,99 km de adequação e duplicação e 85,92 km de restauração da pista existente, nos contratos de duplicação. Os resultados físicos e financeiros contextualizados por região do Brasil estão apresentados a seguir:

Tabela 13 - Resultados Físicos e Financeiros por Região

Região	Implantação	Pavimentação	Adequação	Duplicação	Restauração
Norte	21,06	0,00	7,86	0,00	0,00
Nordeste	13,92	0,00	1,18	0,38	0,84
Centro- Oeste	33,30	0,00	32,91	30,69	22,96
Sudeste	11,41	0,00	0,00	0,00	0,00
Sul	6,28	14,32	42,93	41,04	62,12
TOTAL	85,97	14,32	84,88	72,11	85,92

Destaca-se que, para 2022, a meta global para o indicador presente no PPA era de 350 Km, assim houve a execução de 98,06% da meta. Considera-se a execução adequada ao período, tendo em vista a escassez de recursos e os cortes no orçamento ao longo do ano.

Desafios Futuros e Riscos

O tempo necessário para execução da obra nem sempre pode ser feito de forma precisa, pois existem interferências que não podem ser controladas e que influenciam diretamente no cronograma, tais como: clima, insumos/ materiais, desapropriação/reassentamento, questões ambientais, questões jurídicas e administrativas e mão de obra. Assim, o DNIT vem buscando aprimorar seu sistema de gestão, buscando antecipar interferências e solucioná-las antes que impactem diretamente o ritmo de seus contratos.

II. Contratação dos Programas Ligados a Sinalização e Segurança Viária



A modelagem da 2ª Etapa do 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 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 2022, deu-se continuidade às tratativas para licitação do programa, após a conclusão da contratação da supervisão pelos estados. Atualmente, o BR-LEGAL 2 já conta com lotes contratados, em execução no Distrito Federal e nos estados do Acre, Bahia, Mato Grosso, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rondônia e Sergipe.

Com a Portaria nº 4.012/2022, que delegou competência plena às Superintendências Regionais do DNIT para realizar licitação do Programa e, considerando que é um processo de contratação diferente do programa antecessor, a Coordenação de Engenharia de Trânsito – CET passou a desempenhar mais ativamente o papel de gerenciamento, apoio e, quando solicitado, atuação direta nos processos de contratação.

Até o presente, o BR-LEGAL 2 contempla uma malha federal de 10.517,40 Km de extensão, tendo licitado, em 2022, lotes no Distrito Federal e nos estados do Mato Grosso, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e Bahia, além de Acre, Rondônia e Sergipe, já contratados em 2021.

Tabela 14 - Panorama de contratação do BR-LEGAL 2

Previsão de Licitação	UF	Lotes	Extensão (km)	Extensão Total
Contratado	AC	2	1.177,60	10.517,40
	BA	1	400,20	
	MT	7	2.960,60	
	PI	3	963,90	
	RN	3	1.527,10	
	RO	4	1.960,10	



Previsão de Licitação	UF	Lotes	Extensão (km)	Extensão Total
	SE	1	320,90	
	RJ	1	765,80	
	GO/DF	1	441,20	
Finalizando Contratação	GO/DF	3	1.119,00	4.160,40
	MS	6	3.041,40	
Em processo de licitação	MA	7	3.372,10	14.922,40
	CE	5	2.189,90	
	AM	2	767,00	
	BA	9	3.865,00	
	AL	2	822,30	
	MG	1	596,10	
	PE	6	2.027,90	
	PB	3	1.282,10	
Previsão – Primeiro Semestre/23	RR	2	1.176,60	5.672,70
	SC	7	1.642,10	
	PR	4	1.398,80	
	MG	2	362,70	
	TO	2	779,90	
	GO/DF	1	312,60	
Previsão – Segundo Semestre/23	AP	1	467,40	2.493,80
	BA	5	2.026,40	
Sem Previsão	MT	2	459,50	15.754,30
	ES	2	489,70	
	PA	7	3.534,70	
	RS	10	4.860,30	
	PI	4	1.689,10	
	MG	11	4.317,90	
	TO	1	297,80	
	SP	1	105,30	
TOTAL GERAL		129	53.521,00	

*Atualizada em janeiro de 2023

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, está a contratação do Programa BR-LEGAL 2 nos estados, com a seguinte programação:

- Primeiro semestre/2023: Alagoas, Amazonas, Ceará, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Roraima, Paraná, Minas Gerais, Tocantins, Bahia e Goiás.
- Segundo semestre/2023: Amapá, Bahia e Santa Catarina.



III. Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União: Contratação dos programas ligados à manutenção rodoviária

A iniciativa visa a conservação e manutenção estruturada com contratos de manutenção em 90% de toda a malha rodoviária federal, objetivando dotar as rodovias com sinalização e manutenção, trazendo conforto e maior segurança aos usuários do sistema rodoviário. Isso envolve também a manutenção das OAE e da sinalização de dispositivos de segurança viária, como, por exemplo, defensas metálicas.

Resultados

No ano de 2022, 94,40% da malha rodoviária federal estava com contrato de manutenção rodoviária ativo, superando a meta estipulada de 90%.

No ano de 2023, seguirão em contratação a manutenção e reabilitação das OAE, por meio do Programa de Reabilitação de Obras de Arte Especiais (PROARTE), e a sinalização, mediante o BR-LEGAL 2.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros para a manutenção, destaca-se o histórico de baixa disponibilidade orçamentária no Orçamento Geral da União (OGU), o qual impossibilitou intervenções de maior relevância na malha rodoviária federal. Tal fato acelerou o processo de degradação da estrutura das vias, demandando maior investimento para os próximos exercícios.

IV. Contratação do Programa de Manutenção e Reabilitação de Obras de Arte Especiais

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.



Já o serviço de reabilitação consiste no conjunto de atividades necessárias para a adequação da estrutura às necessidades atuais, sejam elas funcionais (largura, número de faixas, gabarito, dentre outros) ou estruturais (necessidade de reforço, inclusão de novos elementos, dentre outros).

Resultados

Foram elaborados 17 planos de trabalho de manutenção, totalizando 719 OAE, conforme apresentado na tabela abaixo.

Tabela 15 - Resultado do PROARTE - Manutenção em 2022

RESULTADO MANUTENÇÃO 2022			
STATUS	UF	UNIDADE LOCAL	Nº de OAE
Encaminhados à Superintendência	BA	UL - Vitória da Conquista	44
	BA	UL - Eunápolis	26
	BA	UL - Itabuna	38
	CE	UL - Fortaleza	74
	GO	UL - Aragarças	22
	MT	UL - Água Boa	47
	PR	UL - Ponta Grossa	29
	RR	SR - Roraima	38
	Total		
Em licitação	BA	UL - Cruz das Almas	65
	CE	UL - Russas	35
	MS	UL - Anastácio	70
	MS	UL - Dourados/Jardins	22
	Total		
Contratados	CE	UL - Icó	19
	CE	UL - Russas (Jaguaribe)	3
	CE	UL - Boa Viagem	67
	CE	UL - Sobral	66
	SC	UL - Chapecó/Joaçaba	54
	Total		
TOTAL DE OAE			719

Para a reabilitação, foram elaborados 29 anteprojetos de OAE, juntamente com os respectivos Orçamentos Referenciais, Termos de Referências e Atos Preparatórios para auxiliar na contratação. Os status encontram-se apresentados na tabela abaixo.



Tabela 16 - Resultado do PROARTE - Reabilitação em 2022

RESULTADO REABILITAÇÃO 2022				
STATUS	OAE	UF	BR	KM
Encaminhados à Superintendência	Viaduto sobre a BR-324	BA	BR-101	165,91
	Ponte sobre o Rio do Ouro	BA	BR-101	801,82
	Ponte sobre o Riacho Calandro	BA	BR-324	481,12
	Ponte sobre o Rio Capivari	BA	BR-242	188,46
	Ponte sobre o Riacho da Catita	BA	BR-407	57,73
	Ponte sobre o Riacho Fundo	GO	BR-414	246,1
	Ponte s/ Córrego Forquilha I	GO	BR-080	14,4
	Ponte s/ Córrego Forquilha II (Ponte sobre o Rio Água Amarela II)	GO	BR-080	15,14
	Ponte s/ Ribeirão dos Bois	GO	BR-080	20,46
	Ponte s/ Córrego Taboquinha	GO	BR-080	23,34
	Ponte s/ Rio Leilão	GO	BR-080	30,2
	Ponte s/ Rio Angico (Ponte sobre Rio Amigo)	GO	BR-080	49,8
	Ponte s/ Rio Verde	GO	BR-080	81,4
	Ponte sobre o Rio Claro II (LE)	GO	BR-364	199
	Ponte sobre o Rio Piauí (Ponte km 264,37)	PI	BR-230	264,37
	Ponte sobre o Rio Piracuruca	PI	BR-343	144
	Ponte sobre o Rio Camurupim	PI	BR-402	79,1
	Ponte sobre o Rio Ubatuba	PI	BR-402	95,1
	Ponte sobre o Riacho Santo Antônio	PI	BR-343	198,4
	Ponte sobre o Rio Da Várzea	PI	BR-402	68,1
Em Licitação	Ponte sobre o Rio Acauã II	RN	BR-427	27
	Ponte sobre o Rio Dois irmãos	RN	BR-304	197,08
	Ponte sobre o Córrego Meladão I (Ponte km 594,69)	PI	BR-343	594,69
Contratados	Ponte sobre o Rio Capivara (Ponte km 593,22)	PI	BR-404	71,4
	Ponte sobre o Rio Itajaí Açú II	SC	BR-470	111
	Ponte sobre o Rio Açú	PA	BR-010	301,33
	Ponte Internacional Getúlio Vargas - Agustín Pedro Justo	RS	BR-290	725,17
	Ponte sobre o Rio das Antas	RS	BR-470	192,03
	Reabilitação da OAE do Rio das Pombas	SC	BR-470	176,6
TOTAL DE OAE				29

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros do PROARTE, está a garantia da funcionalidade e a capacidade estrutural das OAE, estendendo a vida útil das estruturas para o maior tempo possível.



V. Plano Nacional de Pesagem (PNP)

No âmbito do Plano Nacional de Pesagem, são compostas as dotações 2325 (operação de pesagem) e 108X (implantação de postos de pesagem). As ações de operação de pesagem utilizam equipamentos de pesagem móvel, que podem ser utilizados tanto nos postos quanto em qualquer lugar da rodovia, atingindo assim o mesmo propósito dos postos fixos.

A concepção da meta compõe-se pela fiscalização do excesso de peso por meio de Postos de Pesagem. O Contrato nº 182/2019, cujo objeto é a “execução dos serviços de apoio técnico à verificação de peso e dimensões em veículos superdimensionados”, iniciou as operações de duas balanças portáteis com enfoque nos caminhões bitrem de 9 eixos e nos veículos de transporte de cargas superdimensionadas, assim declarados por meio de Autorização Especial de Trânsito – AET.

Dentre as demais ações para fiscalização do excesso de peso complementar, destaca-se a licitação relativa ao Edital nº 237/2017, para contratação de 46 Unidades Móveis Operacionais de pesagem estática – UMO-E e 15 Unidades Móveis Operacionais de pesagem dinâmica – UMO-D. Em 2021, foi lavrado o Termo Aditivo do Agente Remoto para os contratos do Edital nº 237/2017, objetivando viabilizar a atuação dos Agentes de Trânsito de maneira remota à operação, possibilitando a supervisão de mais de uma operação simultânea por um único agente, otimizando o efetivo disponível, algo necessário considerando a atuação exclusiva de servidores públicos nas operações de fiscalização de peso.

Atualmente, encontram-se em operação 42 UMO, duas das quais são relativas ao Contrato nº 182/2019 e 40 correspondentes ao Edital nº 237/2017, com atuação majoritária do agente remoto. Ressalta-se que estados como Rondônia, Tocantins e Maranhão realizam as fiscalizações de forma presencial tradicional.

Com relação aos Postos Integrados Automatizados de Pesagem – PIAF, os contratos de implantação encontram-se em andamento, com 5 postos em fase de obras e 13 em fase de projetos, com obras em andamento nos estados do Maranhão e Rio Grande do Norte, conforme tabela a seguir:

Tabela 17 - Situação das obras do PIAF – 2022

Estado	PIAF	Concluído	Em andamento
	14.01.101.RN	Cercas e proteções	



Estado	PIAF	Concluído	Em andamento
Rio Grande do Norte	(BR-101)		Final dos serviços de terraplenagem, e andamento da pavimentação das pistas de acesso ao posto de pesagem (aceleração e desaceleração)
	14.02.304.RN (BR-304)	-	Fase de terraplenagem, para dar início ao serviço de pavimentação
Maranhão	15.01.135.MA (BR-135)	Cercas e proteções, terraplenagem, pavimentação das pistas de aceleração e desaceleração e construção da pista de serviço	Serviços de drenagem, construção da edificação do posto e implantação do pátio de estacionamento
	15.04.316.MA (BR-316)	Terraplenagem e pavimentação das pistas de aceleração e desaceleração	Serviços de construção da pista de serviço e da edificação do posto
	15.05.316.MA (BR-316)	Terraplenagem, construção da pista de serviço, implantação do pátio de estacionamento e pavimentação das pistas de aceleração e desaceleração	Serviços de drenagem, implantação da rede de iluminação externa e construção das edificações do posto, castelo d'água e casa do gerador, em estágios bem desenvolvidos (acima de 50%)

Considerando o tempo para execução das obras, os valores necessários e o atual cenário de restrição orçamentária de 2022, não havia previsão de início para novas obras no ano de 2023, até que a Autarquia pudesse ser contemplada com reforço orçamentário para investimentos.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros para a manutenção, destaca-se a restrição orçamentária para construção e operação dos PIAF. Além do necessário reforço na dotação para implantação dos postos, deve haver tratativas contratuais com as empresas da carteira para alinhamento das expectativas de execução dos contratos.

É fundamental a necessidade de ampliação do quadro de Agentes da Autoridade de Trânsito, visando permitir maior fiscalização de excesso de peso nas rodovias federais sob jurisdição do DNIT. Tal medida seria possível com a realização de concurso público para a Autarquia.



Outro desafio futuro é o lançamento do Edital dos Postos de Pesagem Mistos – PPM, cujo objetivo é promover uma melhoria contínua ao PNP, realizando a junção entre os modelos definidos pelos PIAF e pelas UMO, combinando a pré-seleção automatizada, prevista segundo a Estação de Controle em Pista (ECP) dos PIAF, com a mobilidade e a praticidade da UMO, e sendo a atuação dos Agentes de Trânsito realizada de forma remota, a partir de um Centro de Controle Operacional.

VI. Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV)

Tem por objetivo a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito. O PNCV contempla a implantação de equipamentos eletrônicos controladores e redutores 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. Regulado pela Instrução Normativa Nº 43/DNIT Sede/2021.

A situação atual é de 3.531 faixas em operação, representando 1.753 equipamentos em operação:

Tabela 18 - PNCV – Faixas Operacionais

UF	Total Faixas operacionais	Total Faixas operacional + em instalação
RJ/SP	112	118
RS	179	179
RS	125	126
PB	236	238
PE	197	199
BA	177	183
BA	188	212
CE	114	116
DF/GO	184	184
AC/RO	100	100
AM/RR/PA/AP	123	133
SC	111	119
SC	122	124
SE/AL	262	262
MT	79	90
MS	65	67
MA	87	87



UF	Total Faixas operacionais	Total Faixas operacional + em instalação
PI/TO	155	157
RN	217	223
PR	243	267
ES	95	97
MG	165	175
MG	113	116
MG	82	94
Total Geral	3.531	3.666

Importante ressaltar que, dentro das 3.531 faixas operacionais, 63 faixas do Lote 1, que contempla o Estado de Rio de Janeiro, na BR101/RJ 465/RJ e 493/RJ, e 82 faixas respectivamente dos Lotes 22, 23 e 24 que contemplam o Estado de Minas Gerais, na BR-116/MG, se encontram paralisadas devido os processos de concessão do trecho.

Existem 5 faixas na BR 365/MG e 17 faixas na BR 459/MG que estão operando, porém, com previsão de cancelamento também devido a processo de concessão do trecho onde o equipamento está instalado.

Como medida de governança técnica do programa, foram estabelecidos normativos que disciplinaram critérios técnicos para a implantação de novos equipamentos. Contudo, entende-se que a fiscalização eletrônica de velocidade se encontra em execução adequada para manutenção da segurança viária.

Nesse sentido, importante destacar o cumprimento do acordo judicial firmado entre o DNIT e o Ministério Público (MP), constante nos autos da Ação Popular nº. 1008898-38.2019.4.01.3400, plenamente atendido por parte da Autarquia no que se refere à instalação de equipamentos eletrônicos de controle de velocidade nas rodovias federais. Nos demais pontos em instalação, o DNIT atua nos estudos de criticidade, conforme Norma Técnica para remanejamento de equipamentos para pontos com alta criticidade de acidentalidade ou de fatores de risco ao usuário das rodovias do DNIT.

Desafios Futuros e Riscos

Em função do encerramento dos contratos atuais, entre maio e outubro desse ano, o principal desafio será o sucesso na condução da licitação para novo Edital relativo ao PNCV.

VII. Aprimorar a gestão e fiscalização da infraestrutura de transportes

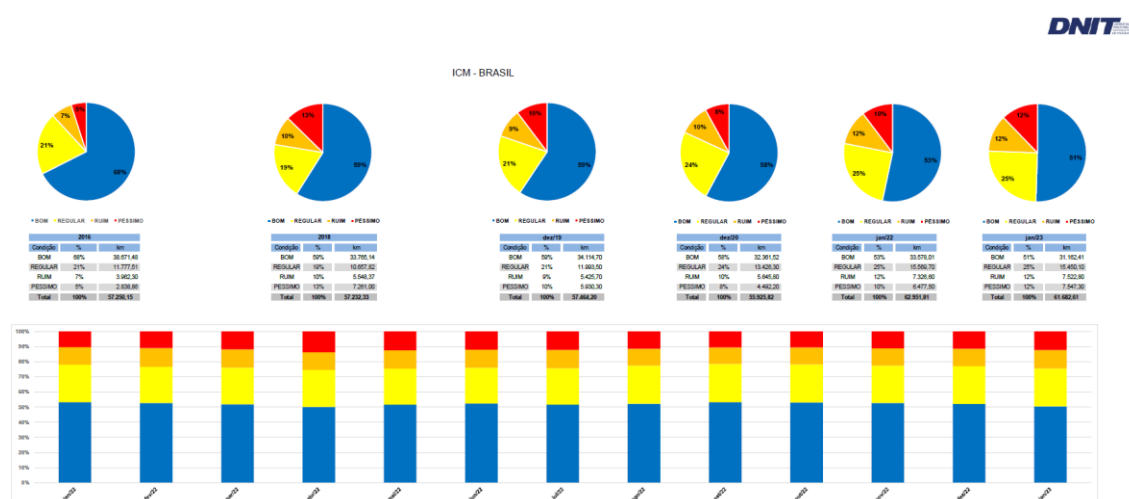
O Índice de Condição da Malha (ICM) é um índice obtido a partir de levantamento de campo criado pela Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária (CGMRR/DIR) com a finalidade de acompanhar a condição da manutenção da malha. É realizado com avaliação km a km. Para as rodovias de pista simples, a avaliação é feita apenas em um sentido, considerando ambas as faixas. Já nas rodovias de pista dupla, a avaliação é feita de forma independente para cada sentido do tráfego.

O ICM é dividido em 4 faixas classificadas como: bom, regular, ruim e péssimo e o mapa representa essa condição.

Resultados

No tange ao ICM Nacional, os valores estão apresentados no gráfico:

Gráfico 1 - ICM-Nacional



Com o intuito de auxiliar no Gerenciamento das Obras de Construção Rodoviária são disponibilizados os mapas dos empreendimentos de cada uma das Unidades da Federação. Os mapas fornecem, de forma sintética e de fácil compreensão, um panorama das obras em andamento, contemplando Obras Diretas e Obras Delegadas. Por meio dos mapas é possível obter informações tais como: os números dos contratos de cada obra; as empresas responsáveis pela execução; datas de início; previsão de término; valores das obras; situação das obras; dentre outras informações.



Informações detalhadas disponíveis em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/mapa-de-gerenciamento> e <http://intradnit.intranet/pagina-principal/menu-navegacao/atlas-manutencao-rodoviario>.

VIII. Conflitos Ferroviários Solucionados PROSEFER: Execução de Estudos e Empreendimentos

Quando da atualização do PROSEFER em 2019, foi realizada a atividade de identificação dos empreendimentos prioritários para definição dos parâmetros a serem considerados em sua seleção e para composição da carteira de projetos da DIF. Como resultado, foram propostas alterações de critérios e metodologias para determinar, dentre a relação dos empreendimentos com indicações de intervenção, quais são prioritários para execução pela DIF.

O aprimoramento do programa também teve por objetivo contemplar empreendimentos cuja indicação de solução da interferência seja a sinalização; realizar as atualizações necessárias aos dados de entrada para o cálculo do índice de priorização do PROSEFER (IPP) dos empreendimentos com indicação de eliminação do cruzamento entre a ferrovia e a via urbana, bem como, elaborar orientações para a inclusão de novos empreendimentos na relação do Programa.

Resultados

A CGOFER/DIF contribuiu diretamente para a consecução de dois objetivos: “Elevar o nível de serviço das vias de transporte”, por meio de construções de contornos ferroviários, e “Contribuir para a segurança dos usuários”, mediante adequações de linhas férreas/ramais ferroviários e viadutos. Dessa forma, a carteira de estudos e projetos da DIF conta hoje com empreendimentos vinculados a esses dois objetivos.

Em 2022, o DNIT contabilizou uma carteira de 16 estudos e projetos ferroviários com grande concentração nas regiões Sul e Sudeste, e 4 projetos, conforme se segue:

16 EVTEA em andamento:

- Solução de conflitos ferroviários em Arapongas/PR;
- Solução de conflitos ferroviários em Bambuí/MG;
- Solução de conflitos ferroviários em Cruz Alta/RS;
- Solução de conflitos ferroviários em Jandaia do Sul/PR;



- Solução de conflitos ferroviários em Mafra/SC;
- Solução de conflitos ferroviários em Mandaguari/PR;
- Solução de conflitos ferroviários em Marialva/PR;
- Solução de conflitos ferroviários em Pelotas/RS;
- Solução de conflitos ferroviários em Piraquara/PR;
- Solução de conflitos ferroviários em Ponta Grossa/PR;
- Solução de conflitos ferroviários em Rio Grande/RS;
- Solução de conflitos ferroviários em Santa Luzia/MG;
- Solução de conflitos ferroviários em São Bento do Sul/SC;
- Solução de conflitos ferroviários em Sarandi/PR;
- Solução de conflitos ferroviários nos meios urbanos de Cornélio Procopio/PR;
- Solução de conflitos ferroviários nos meios urbanos de Rolândia/PR.

4 projetos em andamento:

- Projeto básico para solução de conflitos em Morretes/PR;
- Projeto básico para solução de conflitos em Paranaguá/PR;
- Projeto executivo do Contorno Ferroviário de Joinville/SC;
- Projeto executivo do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

Desafios Futuros e Riscos

Concluir e aprovar os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e os projetos básicos e executivos que se encontram em andamento.

Concluir as obras em andamento, contratar e iniciar as obras da 3ª etapa de Barra Mansa e contratar as obras do contorno ferroviário de São Francisco do Sul.

Quanto aos riscos, as dificuldades enfrentadas no processo licitatório de São Francisco do Sul podem impossibilitar a utilização do recurso orçamentário previsto na LOA 2023.

IX. Implementação de Ações de Melhoria da Gestão do Patrimônio Ferroviário

Visando a melhoria do marco regulatório e buscando contribuir para o objetivo de “Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviço e Gestão Patrimonial”, essa iniciativa tem como foco o desenvolvimento de 3 temas, conforme a figura abaixo:

Figura 15 - Gestão do Patrimônio Ferroviário



a. 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, foram definidas, por exemplo, a elaboração e validação de Instruções Normativas sobre o tema.

Resultados

Em 2022, foi finalizada proposta de alteração da IN nº 075/2021, que dispõe sobre as desapropriações no âmbito do DNIT, no intuito de inserir o modo de transporte ferroviário nos vários dispositivos do normativo, visto que a ausência de regulamentação sobre faixa de domínio em trechos ferroviários dificulta o levantamento de subsídios para os processos de retificação de imóveis lindeiros, de usucapião e de reintegração de posse. Contudo, a proposta está sobrestada devido à necessidade 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.

No fim do exercício, foram iniciadas tratativas junto à CGOFER para elaboração de diretrizes relativas ao recebimento do georreferenciamento da malha ferroviária.

Desafios Futuros e Riscos

Retomar e publicar o normativo com alteração da IN nº 075/2021 que regulamentará a gestão da faixa de domínio do modo transporte ferroviário.



O risco se configura com a dificuldade de levantamento de subsídios para os processos de retificação de imóveis lindeiros, e processos judiciais de usucapião e de reintegração de posse.

b. Elaboração de proposta de alteração legal em conjunto com o MInfra dos imóveis DNIT/SPU

A iniciativa envolve elaboração de proposta de alteração do Decreto nº 7.929/ 2013.

Resultados

O DNIT apresentou, em 2022, proposta de Minuta de Acordo de Cooperação Técnica – ACT, a ser formalizado entre o DNIT e a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), com interveniência do então MInfra, para execução nas dependências das entidades acordadas, incluindo suas unidades regionais, visando promover a regularização e destinação dos bens imóveis advindos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. A minuta foi analisada e validada pelas áreas jurídicas do DNIT e da SPU, e aguarda posicionamento do Ministério, para assinatura.

Desafios Futuros e Riscos

Concretizar a alteração do Decreto nº 7.929/2013 para regularizar e aprimorar: a destinação e a gestão dos mais 50.000 (cinquenta mil) bens imóveis recepcionados da extinta Rede Ferroviária Federal S.A para administração 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.

c. Regulamentação sobre questões operacionais/logísticas de contrato de arrendamento (Lei nº 13.448/2017)

A iniciativa envolve a proposição de novo Acordo de Cooperação Técnica entre o DNIT e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), assim como a elaboração dos termos de cessão de bens arrendados, cujos contratos de arrendamento deverão ser extintos em atendimento à Lei nº 13.448/2017, que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334/2016, nos setores



rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233/2001, e a Lei nº 8.987/1995.

Com a publicação do Decreto nº 10.161/2019, que regulamenta a extinção de contratos de arrendamento de bens vinculados a contratos de parceria do setor ferroviário e a alienação ou a disposição dos bens móveis ferroviários inservíveis do DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio de ferrovia objeto de contrato de parceria, coube à Autarquia estabelecer parâmetros e procedimentos para seu atendimento, mediante a publicação da IN nº 15/2020, também conhecida como IN de Desfazimento.

Resultados

Em que pese a publicação da IN nº 15/2020, foi iniciado o processo de limpeza dos pátios e da faixa de domínio, nos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Piauí, com a realização de 4 leilões, totalizando 3.309 bens leiloados, com receita apurada de R\$ 3.729.378,66.

Foi concluído, ainda, o curso de capacitação de servidores para Classificação e Avaliação de Bens Ferroviários, em 7/2/2022, pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI).

Ainda em 2022, foram instituídas as Comissões de Classificação e Avaliação de Bens Ferroviários Inservíveis nos estados São Paulo, Mato Grosso do Sul e Piauí, onde foram realizados os leilões.

Por fim, foram concluídos os dos processos de extinção dos contratos de arrendamento das Concessionárias MRS Logística S/A e da RUMO Malha Sul.

Desafios Futuros e Riscos

Dar continuidade ao processo de limpeza dos pátios e da faixa de domínio ferroviária (desfazimento de bens ferroviários inservíveis), com base na IN nº 15/2020, e/ou por meio de destinações (leilões e doações).

Concluir os processos de extinção dos contratos de arrendamento das Concessionárias Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA) e Ferrovia Tereza Cristina (FTC).

Dar continuidade à formação das comissões de avaliação nas Superintendências Regionais.

X. Construção e Recuperação de Instalações Portuárias

A iniciativa visa fornecer às populações de municípios ribeirinhos acesso efetivo às hidrovias, com segurança nas operações de embarque e desembarque de cargas e passageiros da navegação fluvial interior. Envolve, também, a implementação da gestão ambiental do empreendimento, englobando, entre outras, ações mitigadoras e compensatórias para o atendimento das licenças ambientais.

Resultados

Foram concluídas, em 2022, as obras de construção das Instalações Portuárias (IP4) de Anori/AM, Guajará-Mirim/RO e de Abaetetuba, São Miguel do Guamá, Viseu e Cametá, todas no estado do Pará, já disponibilizadas para uso da população desses municípios. Estão em andamento as obras de construção das IP4 nos municípios de Envira/AM, com previsão de início de operação para o 1º semestre/2023, de Oriximiná/PA e de Juruti/PA, cujas operações estão previstas para iniciar no 2º semestre/2023. A IP4 de Santana/AP se encontra em fase de projeto e a de Barcelos/AM permanecerá em obras até 2024.

Realizaram-se, ainda, as obras de recuperação das IP4 de Parintins, Cai n'Água, Humaitá e Fonte Boa, todas no estado do Amazonas.

Figura 16 - Instalação Portuária de Anori



Figura 17 - Status das Instalações Portuárias em 2022



Legenda:

- Concluída com operação iniciada
- Em construção (ou concluída com início da operação pendente)
- Em projeto
- Obra paralisada

Desafios Futuros e Riscos

Para o exercício de 2023, destacam-se como principais dificuldades e riscos para execução dos serviços fatores como complicações orçamentárias, emissão de autorizações, licenças e paralisação (postergação da inauguração da infraestrutura em razão das tramitações necessárias para anuências da Marinha do Brasil, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), do Corpo de Bombeiros, de Prefeituras, Órgãos Ambientais e da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), além de atraso das obras em decorrência de dificuldades logísticas e condições hidrológicas adversas, que reduzem e comprometem a janela hidrológica disponível para execução das intervenções.

XI. Melhoramento em Hidrovias e Portos Organizados e Operação e Manutenção de IP4

A iniciativa visa garantir as atividades de manutenção da infraestrutura, rotineiras e programadas, inclusive das edificações de apoio à operação portuária, assim como a operação dos terminais, proporcionando maior segurança e eficiência aos usuários, gestão e operação dos equipamentos, carga e descarga das embarcações e dos terminais de passageiros.



Envolve, também, a implementação da gestão ambiental do empreendimento, englobando, entre outras, ações mitigadoras e compensatórias das áreas de influência direta e indireta, e o atendimento das licenças ambientais.

As IP4 devem satisfazer requisitos de eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços e preservação do meio ambiente. Em 2022, o DNIT conta com 74 Instalações construídas e operacionais nos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Piauí e Maranhão.

As principais IP4 contam com cobertura contratual de operação e manutenção (O&M) no modelo por Nível de Serviço, uma inovação proposta e executada pela DAQ desde 2020. Atualmente, 54 IP4 são contempladas por esse modelo (entre implantadas e não implantadas).

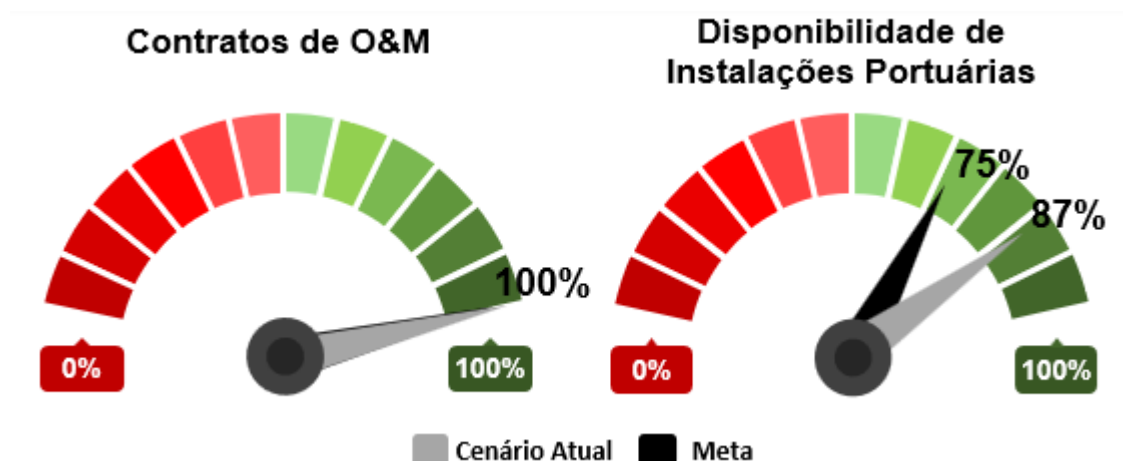
A contratação de O&M por Nível de Serviço é resultado do desenvolvimento de uma metodologia inovadora no contexto das Instalações Portuárias. O contrato contempla diversos tipos de serviços (manutenção e conservação das instalações de retroporto e estruturas navais de atracação, destocamento, remoção de toras/galhadas e desassoreamento) e atribui à contratada a responsabilidade pela manutenção das condições de operação das instalações portuárias: as empresas assumem o compromisso e a responsabilidade de manter a operação das Instalações, como também garantir que a sua estrutura esteja em condições seguras de utilização pelos passageiros e visitantes. Caso contrário, a empresa sofre descontos no pagamento dos serviços executados.

Resultados

Durante o ano de 2022, foram alcançados indicadores de disponibilidade de terminais hidroviários (Número de Instalações Portuárias em operação sobre o total de Instalações Portuárias) em patamares muito superiores aos anos anteriores: ao fim do exercício, a disponibilidade das estruturas alcançou 90%, ou seja, 67 IP4 em operação, de um total de 74.

Destaca-se ainda a cobertura de contratos de supervisão, manutenção e operação em 100% das Instalações, superando a meta prevista. Houve ainda a realização de manutenções corretivas e preventivas de 52 IP4 nos estados do AM, PA, RO, RR, e de 22 atracadouros hidroviários implantados nas regiões hidrográficas do Atlântico Nordeste Ocidental e Parnaíba.

Figura 18 - Indicadores de operação e manutenção em 2022



Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, está a garantia das manutenções em níveis adequados para que as IP4 possam operar com segurança e confiabilidade, preservando o patrimônio público, desenvolvendo e promovendo o transporte aquaviário interior.

Os riscos atrelados estão relacionados à regularização, às licenças e a fenômenos hidrológicos extremos (máxima cheia e falhas geológicas), assim como à disponibilidade de recursos para as recuperações das Instalações.

XII. Dragagem do Porto de Recife/PE - Ação 212A

A obra de dragagem do Porto de Recife, em Pernambuco, foi realizada por meio de parceria entre o DNIT e o Governo de Pernambuco, com o objetivo de estabelecer profundidade suficiente, facilitando a navegação e a chegada de navios de maior carga ao local. Com investimento de R\$ 27,9 milhões, a ação envolveu os serviços de dragagem, de levantamentos hidrográficos e de elaboração do projeto executivo do Porto de Recife/PE.

Resultados

A obra foi concluída em março de 2022, atingindo, aproximadamente, o volume de 1 milhão de metros cúbicos de material dragado. Contou com os serviços de desassoreamento e desobstrução dos berços de atracação, canais de acesso e bacias de evolução. Os resultados do trabalho foram expressivos em termos de profundidades atingidas: antes, nos berços 3 e 4, a profundidade era de 9,7 m, e após o serviço foi atingida a cota de projeto de 11 m (mínimo). Considerando a tolerância de 1,3 m, a profundidade alcançada chega a 12,30 m. O



local atende a um raio de 1.000 Km, incluindo os estados da Paraíba, Rio Grande do Norte, Alagoas, Sergipe, Piauí, Ceará e Bahia, e está dentro da rota de navegação do Mercosul e das principais rotas internacionais.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio para 2023 é a manutenção da profundidade satisfatória para operação do Porto, possibilitando a navegação e atracagem de navios com maior capacidade de carga.

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

A ação envolve a manutenção das hidrovias, por meio da conservação da sinalização de margens, do balizamento flutuante e das barragens de navegação, da realização de obras civis de recuperação das condições de navegabilidade e de segurança da hidrovia, de dragagens de manutenção, da execução de serviços de desobstrução de canais de navegação, incluindo a limpeza e o destocamento, de obras de recuperação e/ou modernização de eclusas, terminais hidroviários e IP4 e do cumprimento de exigências ambientais, contribuindo para a segurança e confiabilidade da operação desses equipamentos. Envolve também a implementação da gestão ambiental do empreendimento, englobando, entre outras, ações mitigadoras e compensatórias das áreas de influência direta e indireta, e o atendimento das licenças ambientais.

A ação orçamentária é responsável por todas essas atuações, em 8 (oito) regiões hidrográficas do Brasil:

- 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



Em 2022, destacam-se as dragagens de manutenção nas hidrovias Paraguai (HN-950), Madeira (HN-117) e Taquari/Jacuí (HN-710/706), o diagnóstico de balizamento e sinalização do rio São Francisco (HN-500), a sinalização dos rios Taquari e Paraná (HN-900), além do andamento das atividades dos Planos de Monitoramento Hidroviários das hidrovias do Madeira, Tapajós (HN-106), Tocantins (HN-200), São Francisco e Paraguai.

Dentre aos empreendimentos listados, ressaltam-se as dragagens dos rios Madeira e Paraguai, e a sinalização do rio Paraná:

Dragagem do rio Madeira:

Os serviços foram realizados entres os meses de março e maio de 2022, contemplando os passos de Cujubim, Curicacas, Papagaios, Miriti e Santa Cruz, localizados entre os municípios de Porto Velho/RO e Manicoré/AM. No período foram dragados mais de 1,5 milhão de metros cúbicos de sedimentos, totalizando um investimento de R\$ 50 milhões. O objetivo é evitar a interrupção do transporte de cargas pelo rio durante o período da seca e garantir a utilização do transporte hidroviário da região, que é uma rota fundamental tanto para o escoamento da produção de grãos (soja e milho) dos estados do Mato Grosso e Rondônia, composto de um fluxo de comboios de balsas e empurradores de grande porte, como também de barcos mistos de passageiros e pequenas cargas. A dragagem é desenvolvida por meio do Plano Anual de Dragagens de Manutenção Aquaviária (PADMA), mais uma inovação em metodologia de execução de serviços de manutenção desenvolvida e institucionalizada pela DAQ nos últimos anos, inspirado no modelo de contratação de trabalhos de manutenção rodoviária. Com o PADMA é possível simplificar as etapas de planejamento e projeto dos serviços de dragagem, tornando mais simples e eficientes a execução, medição e fiscalização dos contratos.

Dragagem do rio Paraguai:

Os serviços foram realizados entres os meses de junho e novembro de 2022, compreendendo o Tramo Norte, em seu trecho entre as cidades de Cáceres/MT e Corumbá/MS (156km). No período foram dragados mais de 483,5 mil metros cúbicos de sedimentos, totalizando um investimento de R\$ 5,7 milhões. O



objetivo é 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.

Sinalização do rio Paraná

A manutenção de sinalização do rio Paraná foi realizada entre os meses de maio e dezembro de 2022, ao longo da hidrovia do rio Paraná (estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Goiás), totalizando um investimento de R\$ 4,3 milhões. A perene manutenção e conservação da sinalização na hidrovia é necessária devido às constantes alterações provocadas nos sinais e nas condições da via, seja por ações da própria natureza ou aquelas provocadas pelo homem (vandalismo, imperícia etc.), sendo parte do compromisso entre o até então MInfra e a Marinha do Brasil implantar e manter a sinalização na hidrovia do Paraná. Além disso, os serviços são estabelecidos por lotes e respectivos trechos, e serão realizados em campanhas com periodicidade quadrimestral.

Desafios Futuros e Riscos

Para o ano de 2023, tanto os principais desafios quanto os principais riscos estão relacionados à licenciamento ambiental e autorizações ambientais para a execução dos serviços. Outro importante desafio futuro será a contínua efetivação da utilização dos dados obtidos com os Planos de Monitoramento Hidroviário para otimização do planejamento das novas intervenções nas hidrovias.

XIV. Operação e Manutenção de eclusas (Ação 20LO)



A ação tem a finalidade de atender iniciativas operacionais relacionadas às eclusas, de forma a garantir a operação e manutenção das estruturas e proporcionar maior segurança aos usuários e operadores.

Envolve, também, a implementação da gestão ambiental do empreendimento, englobando, entre outras, ações mitigadoras e compensatórias das áreas de influência direta e indireta, e o atendimento das licenças ambientais.

As eclusas operadas e mantidas pela ação são as seguintes:

- Eclusa de Tucuruí - Pará;
- Eclusa de Sobradinho - Bahia;
- Eclusa de Jupia - São Paulo;
- Eclusa de Três Irmãos - São Paulo;
- Eclusa de Amarópolis - Rio Grande do Sul;
- Eclusa de Fandango - Rio Grande do Sul;
- Eclusa de Anel de Dom Marco - Rio Grande do Sul;
- Eclusa de Bom Retiro do Sul - Rio Grande do Sul.

A partir de uma visão integrada dos diversos aspectos técnicos e administrativos envolvidos na operação, manutenção e gestão das eclusas, foi idealizado o Programa Nacional de Recuperação, Operação, Manutenção e Gestão de Eclusas (PROECLUSAS), que visa implementar a necessária estruturação e governança a esse segmento de infraestrutura de transporte, no horizonte temporal de 2019 a 2026.

Figura 19 - Estrutura PROECLUSAS

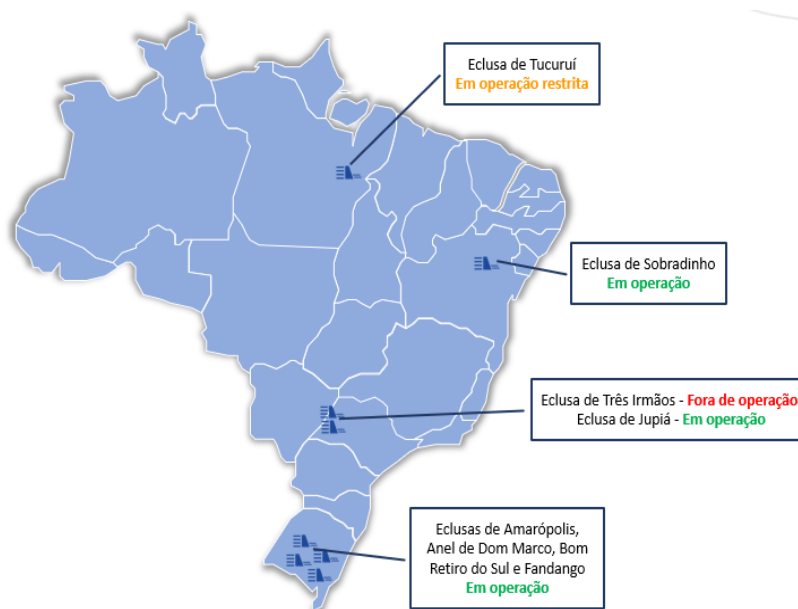


Resultados

Das 8 eclusas sob responsabilidade do DNIT, 7 encontram-se em plenas condições técnicas de operação, fruto das intervenções realizadas nos últimos anos por meio de

diagnóstico, manutenções e operações. Como resultado de todas as intervenções realizadas ao longo do ano, o indicador da iniciativa que monitora a disponibilidade de eclusas (nº de Eclusas em Operação/ nº Total de Eclusas) finalizou 2022 em 88%, uma vez que a eclusa de Três Irmãos/SP está fora de operação, devido ao processo de instalação da nova rede de fornecimento de energia elétrica para operação da estrutura. Apesar de a eclusa de Tucuruí/PA estar em condição de operação restrita, devido ao processo de renovação do licenciamento junto ao órgão ambiental estadual, a estrutura encontra-se em plena condição técnica de operação.

Figura 20 - Status das 07 Eclusas em 2022



Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio futuro para a continuidade da operação e da manutenção das eclusas serão as manutenções e recuperações estruturantes das eclusas de Tucuruí, Sobradinho, Três Irmãos e Jupia, a finalização dos projetos e execução das obras de recuperação e modernização das 4 eclusas do sul (Fandango, Dom Marco, Amarópolis e Bom Retiro), e a renovação do licenciamento da eclusa de Tucuruí/PA, junto ao órgão ambiental estadual.

Os riscos da operação das eclusas e barragens estão relacionados principalmente à disponibilidade de recursos para as necessárias obras de recuperação e modernização, à

interação com o setor energético, a condições hidrológicas adversas que afetem a continuidade da operação das eclusas ou hidrovias, assim como a processos de licenciamentos ambientais.

XV. Aprimorar a Gestão e a Fiscalização da Infraestrutura de Transportes

O Plano de Monitoramento Hidroviário (PMH) – Ação 219Z é o conjunto de atividades que busca monitorar e acompanhar o estado das principais vias navegáveis brasileiras ao longo de seu ciclo hidrológico. O levantamento das informações do Sistema Aquaviário permite o fornecimento de dados aos usuários e uma previsibilidade na navegação das hidrovias, servindo de entrada para execução dos programas de manutenção e melhoramento do transporte aquaviário, fomentando contratações com menor nível de incertezas, maior eficiência e mais adequadas às condições de cada hidrovia.

Resultados

Foram contratados os serviços de monitoramento para as hidrovias dos rios Madeira, Tapajós, Tocantins, São Francisco e Paraguai, totalizando 2.436 km de vias navegáveis monitoradas.

Figura 21 - Plano de Monitoramento Hidroviário





Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio está relacionado à continuidade dos serviços de levantamento dos dados das hidrovias ao longo dos próximos anos, bem como à implantação do Plano de Monitoramento Hidroviário no rio Parnaíba (HN-400) e nos rios Taquari, Jacuí, Lagoa Mirim (HN-702) e Uruguai (HN-800).

Os riscos estão relacionados ao processamento e armazenamento dos dados recebidos pelas executoras dos serviços, devido à alta quantidade de informações geradas nos levantamentos. Nesse sentido, encontra-se em andamento o processo de implantação dos dados do PMH no SUPRA DAQ.

XVI. Ampliação da Malha Hidroviária

A Iniciativa tem por finalidade atender os serviços de execução das obras de implantação do Canal de Nova Avanhandava, localizada na hidrovia do rio Tietê/SP - Ação 00TV. A obra consiste, basicamente, na execução de serviços de derrocamento, em uma extensão de aproximadamente 10.000 m, de maneira a rebaixar em 2,0 m a cota de arrasamento (base) do canal de acesso de jusante da eclusa de Nova Avanhandava. As obras possibilitarão a retomada da movimentação de cargas transportadas e a navegação segura dos comboios, mesmo em níveis mais baixos nos reservatórios, proporcionando o aumento da confiabilidade da navegação na hidrovia, permitindo o tráfego de embarcações com até 2,5 m de calado. Além disso, o empreendimento fomentará a economia nas margens do trecho da hidrovia, reduzirá o custo logístico na movimentação das cargas e garantirá melhores condições de operação do Sistema Elétrico nos reservatórios da Bacia do Paraná.

Figura 22 - Derrocamento do Canal de Nova Avanhandava



Resultados

O processo de licitação para contratação dos serviços teve início em outubro/2022 e encontra-se em fase de habilitação técnica das empresas. O empreendimento possui licenciamento ambiental regular, emitido pela Companhia de Controle Ambiental do estado de São Paulo (CETESB), e projetos executivos e orçamentários aprovados. O cronograma da obra prevê a execução dos serviços ao longo de 3 anos, com início no 1º semestre/2023 e conclusão no 2º semestre/2025.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio futuro é a contratação dos serviços para execução da obra dentro do cronograma previsto, reduzindo a incidência de atrasos para conclusão do empreendimento.

Os principais riscos estão relacionados à insuficiência orçamentária para realização dos serviços nos anos seguintes, risco esse maximizado por se tratar de empreendimento de alto custo.

XVII. Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins – Ação 123M

A iniciativa tem por finalidade realizar a contratação integrada de empresa para elaborar projetos básico e executivo relativos às ações ambientais, bem como executar as

obras de derrocamento para implantação de canal de navegação na região dos Pedrais (Pedral do Lourenço), da hidrovia do Tocantins/PA.

A obra tem por objetivo garantir confiabilidade ao transporte fluvial pela hidrovia, com segurança às embarcações que nela transitam, sobretudo aos comboios com grande capacidade de carga, permitindo-se otimizar todos os indicadores de eficiência e reduzir custos no transporte de cargas.

Assim, a melhoria das condições de navegabilidade no rio Tocantins favorecerá o escoamento de toda a produção mineral, agrícola e da pecuária sob sua área de influência, com destino ao porto e terminais localizados em Vila do Conde-PA e no baixo Amazonas, permitindo o aumento da competitividade dos produtos brasileiros no exterior, constituindo-se em fator de integração aos modos ferroviário e rodoviário.

Figura 23 - Pedral do Lourenço



Resultados

O empreendimento possui Licença Prévia emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA e projeto básico de engenharia aprovado pela DPP. Atualmente, o projeto executivo de engenharia encontra-se em fase de elaboração.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio futuro está relacionado à questão ambiental, com a necessidade de obtenção da Licença de Instalação para início de execução das obras.



Os riscos estão relacionados também a questões orçamentárias ao longo da realização das obras, devido ao alto valor do empreendimento.

XVIII. Contratação dos Programas Ligados à Sinalização e Segurança Viária – Codificação iRAP

A respeito da Segurança Viária, a metodologia iRAP permite classificar, em estrelas, toda a malha rodoviária federal pavimentada sob administração do DNIT. Com pontuação variando entre 1, para as rodovias de menor segurança e que necessitam de mais melhorias em termos de segurança viária, e 5, para as rodovias mais seguras. Essa classificação possibilita medir objetivamente a probabilidade de um sinistro de trânsito ocorrer e a gravidade do seu resultado. Dessa forma, a partir do levantamento de imagens disponibilizadas pela Autarquia, são codificados 68 atributos a cada 100 m, que fornecem o mapeamento da qualidade e configuração da malha rodoviária atual.

A partir da classificação por estrelas das rodovias, em função dos atributos considerados mais propensos a causar acidentes, a metodologia iRAP lista uma série de providências e melhorias, definidas como contramedidas, cuja proposição de implementação ocorre por meio do Plano de Investimentos em Rodovias Mais Seguras (PIRMS). O PIRMS é uma lista priorizada de contramedidas baseada em dados de tráfego e custos unitários que compõem a segurança viária que, quando aplicadas como tratamentos de segurança, podem melhorar a classificação por estrelas da via, reduzindo os riscos relacionados às características da infraestrutura das rodovias.

Ainda, a metodologia permite a proposição de cenários em que a escolha das contramedidas proporciona a evolução da classificação por estrelas das vias, sendo esse um objetivo condizente com o desenvolvimento sustentável das Nações Unidas, com fins de reduzir o número de mortes e feridos nas estradas até 2030.

Para o desenvolvimento da metodologia iRAP, é prevista a execução em 16 meses:

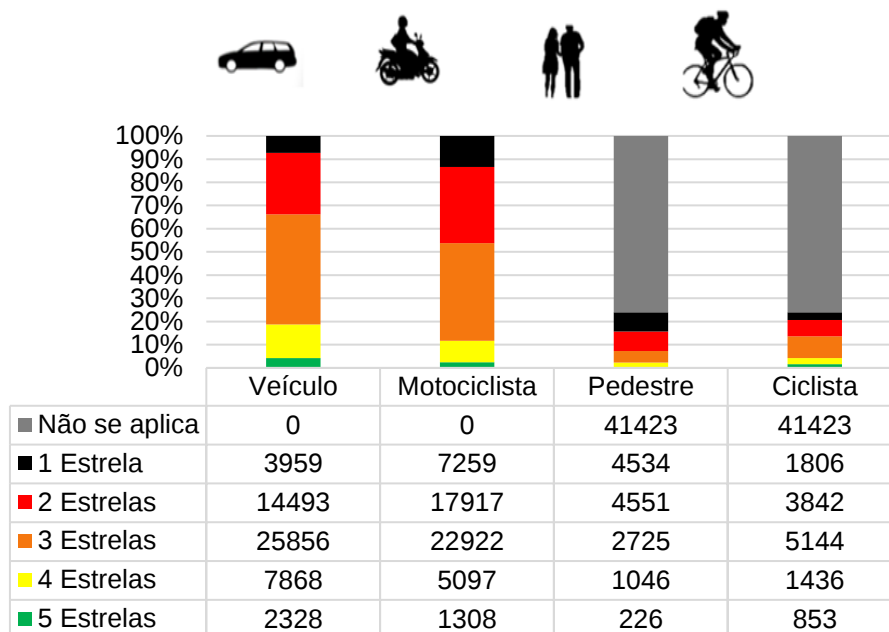
- 2021: 2 meses – Iniciação das codificações e classificações;
- 2022: 12 meses - Finalização das codificações e classificações;
- 2023: 2 meses – Fechamento do PIRMS.

Resultados

No ano de 2022 foram codificados e classificados 54.503,56 km, totalizando 100% das rodovias federais.

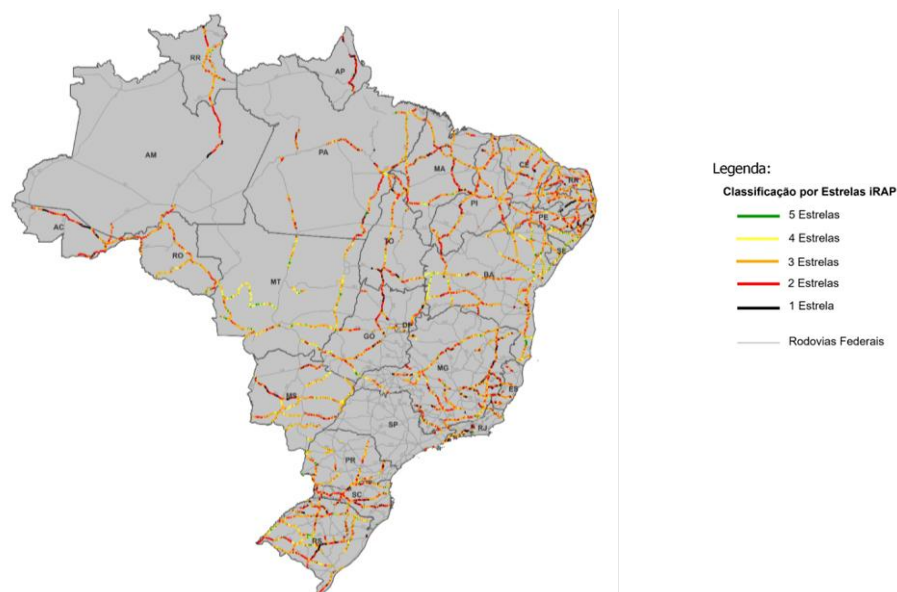
Dentre os resultados obtidos, temos a classificação por tipo de usuário (veículo, motociclista, pedestre e ciclista), conforme gráfico e figura a seguir:

Gráfico 2 - Resultados da codificação iRAP até dez/2022



Nota: Valores em km - Atualizado para 100% da codificação

Figura 24 - Representação em mapa da codificação iRAP até dez/2022





Os resultados obtidos foram compilados em relatórios gerenciais e fizeram parte do evento anual do BrazilRAP na celebração de conquistas e metas.

Desafios Futuros e Riscos

Os desafios do iRAP, no contexto da gestão e operacionalização dos dados para a elaboração e priorização de cenários de planejamento dos investimentos de segurança viária, têm relação com a necessidade de interligar as ações e os assuntos relacionados à segurança viária da infraestrutura de transportes na Unidade DNIT, a partir da definição das contramedidas necessárias para a melhoria dos defeitos que foram identificados durante a etapa de levantamento e classificação do Programa.

XIX. Aprimorar a Gestão e a Fiscalização da Infraestrutura de Transportes

Conforme a Portaria DNIT nº 1.441/2022, que estabelece diretrizes para a gestão das informações necessárias ao acompanhamento das Iniciativas Estratégicas e dos Indicadores Estratégicos da Autarquia, e visando atender o objetivo estratégico de “Assegurar a Manutenção das Vias de Transportes”, foi estabelecida a Iniciativa Estratégica de “Aprimorar a Gestão e a Fiscalização da Infraestrutura de Transportes”. Para seu acompanhamento, foram estipulados os seguintes indicadores:

- % da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com medição de qualidade (ICS); e
- % de equipamentos de contagem permanente de tráfego em operação.

O Índice de Condição de Superfície (ICS) reflete a situação funcional dos pavimentos, e é representado no banco de dados do Sistema de Gerência de Pavimentos do DNIT.

O percentual planejado de equipamentos de contagem permanente de tráfego em operação foi de 70%, e é gerenciado por meio do Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT).

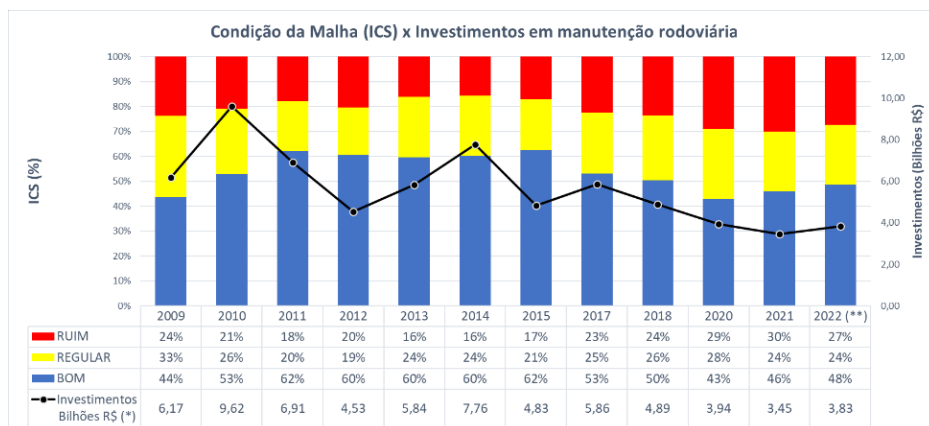
Resultados

O percentual da malha rodoviária federal pavimentada sob administração do DNIT, com medição de qualidade (ICS), foi de 70,28% até dezembro/2022.

O gráfico a seguir representa o histórico da condição da malha viária e a relação com os investimentos em manutenção rodoviária até dezembro/2022:



Gráfico 3 - Histórico da Malha (ICS) x Investimentos em manutenção rodoviária até dezembro de 2022



(*) Valores liquidados LOA + RAP (Extraídos do PLOAWEB e atualizados pelo Índice de Conservação Rodoviária - MÊS 10/2022)

(**) Os dados de ICS do ano de 2022 ainda não se encontram completos, foram analisados aproximadamente 39.539,25 km até o mês de dezembro de 2022. Os dados de investimentos em 2022 se referem ao acumulado até a data de referência 18/11/2022.

Desafios Futuros e Riscos

Como desafios futuros, destaca-se a manutenção dos percentuais da malha rodoviária federal pavimentada com medição de qualidade (ICS) e dos percentuais previstos dos equipamentos em operação.

Dentre os riscos identificados para o percentual da malha rodoviária federal pavimentada com medição de qualidade, a redução de investimentos em manutenção rodoviária pode influenciar negativamente na condição da malha viária.

XX. Desenvolvimento do processo de Planejamento Integrado

Segundo a Portaria DNIT nº 1.441/2022, visando atender o objetivo estratégico de “Aprimorar o planejamento integrado e fortalecer o relacionamento institucional”, foi estabelecida a iniciativa estratégica de “Desenvolvimento do processo de planejamento integrado”. Para seu acompanhamento, foi definido o indicador “Conclusão de Caderno de Empreendimentos”.

O Caderno de Empreendimentos é elaborado, quase em sua totalidade, a partir das informações contidas nos Estudos Preliminares e Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). Tal ação pretende apresentar, de forma sistemática, as informações essenciais desses estudos, aprimorando a transferência do seu conteúdo, de forma a caracterizar, plenamente, o empreendimento e definir o objeto a ser gerenciado nas demais etapas do ciclo de vida.



A iniciativa possibilita o acesso direto aos dados fundamentais para o planejamento dos empreendimentos, especialmente relevante para a fase subsequente: a de planejamento para a contratação dos projetos de engenharia. Para tanto, o formato do Caderno de Empreendimentos contribui para as atividades de elaboração do Termo de Referência e orçamentação de tais projetos. Haja vista a sua elaboração ainda na fase da concepção do projeto, a formalização do Caderno de Empreendimentos foi definida como o marco de início do ciclo de vida de um empreendimento no DNIT.

A elaboração dos Cadernos iniciou-se em 2020 e, até dezembro/2022, considera uma carteira total de 43 Cadernos concluídos, distribuídos em 4 ciclos de elaboração. Dessa carteira, 14 Cadernos foram aprovados e 29 foram concluídos.

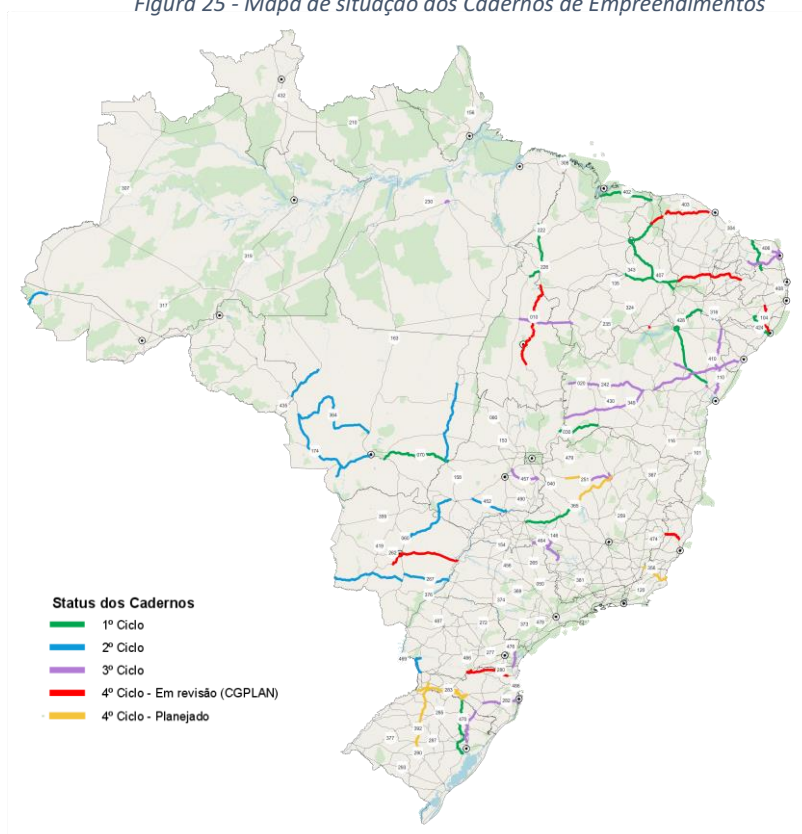
O status “aprovado” indica que o Caderno foi elaborado, apresentado na reunião estratégica com as Superintendências Regionais responsáveis e encaminhado pela DPP para realização das demais etapas do ciclo de vida (ex.: elaboração de TR). O status “concluído” indica que o Caderno foi elaborado no âmbito da Coordenação de Planejamento da Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos - COPLAN/CGPLAN, mas ainda existem tratativas finais junto às Regionais, para posterior encaminhamento à DPP, visando realização das demais etapas do ciclo de vida. A tabela e a figura abaixo demonstram a distribuição desses empreendimentos no País:



Tabela 19 – Cadernos de Empreendimentos concluídos

CICLO	Nº CADERNO	EMPREENHIMENTO	ENTREGA
1	01	BR-470/RS	2020
	02	BR-030/GO/BA	
	03	BR-070/GO/MT	
	04	BR-104/RN	
	05	BR-423/PE, BR-424/AL/PE, BR-316/AL	
	06	BR-343-316/PI, BR-226/MA	
	07	BR-365/MG	
	08	BR-402/MA	
	09	BR-428/PE, BR-407-324/BA	
	10	BR-010/MA/PA, BR-226/MA/TO	
	11	BR-230-316/PI/CE	
2	12	BR-364/AC	2021
	13	BR-070/MT	
	14	BR-452/GO	
	15	BR-174/MT	
	16	BR-267/MS	
	17	BR-364/MT	
	18	BR-174/MT/RO	
	19	BR-158/MT	
	20	BR-163/PR	
	21	BR-364/MT	
	22	BR-158/GO e BR-060/GO/MS	
3	23	BR-235/MA/TO/PI	2022
	24	BR-282/SC	
	25	BR-251/MG	
	26	BR-101/PR/SC	
	27	BR-146-464/MG	
	28	BR-349/SE	
	29	BR-349/BA	
	30	BR-116/RS	
	31	BR-101-226-406/RN	
	32	BR-110-410/BA	
	33	BR-242/BA	
	34	BR-457/GO	
	35	BR-324/BA	
	36	BR-230/PA	
4	37	BR-259/ES	
	38	BR-262-060/MS	
	39	BR-280/SC	
	40	BR-104/PE/AL	
	41	BR-010/TO	
	42	BR-010/MA	
	43	BR-230/PB/CE	

Figura 25 - Mapa de situação dos Cadernos de Empreendimentos

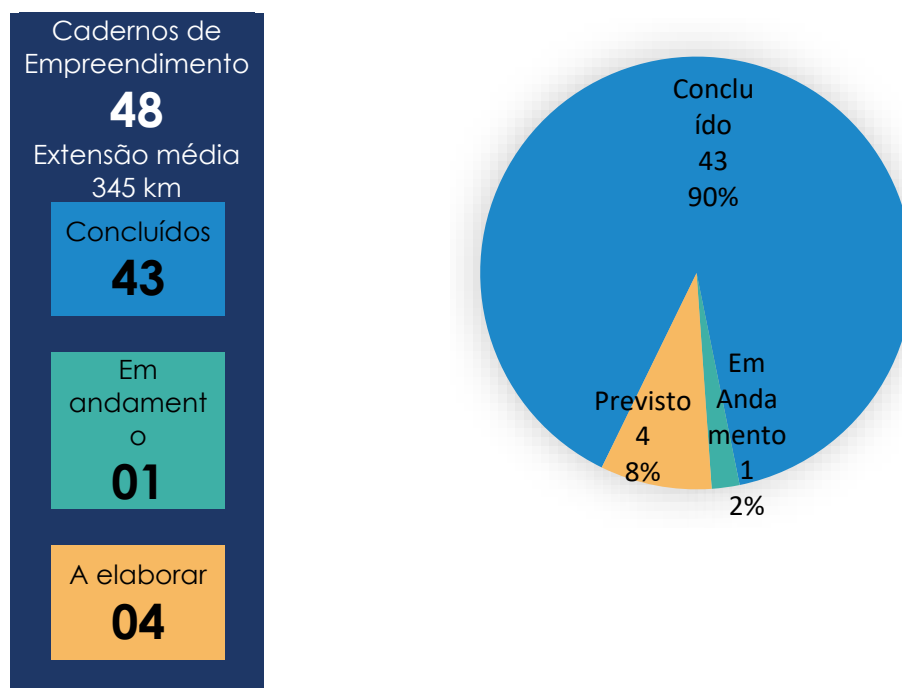


Resultados

Em relação ao indicador de “Conclusão de Cadernos de Empreendimentos”, no ano de 2022 foram elaborados e concluídos 19 Cadernos, cumprindo a meta planejada para o assunto.

Está prevista para março/2023 a conclusão do 4º ciclo de desenvolvimento dos Cadernos de Empreendimentos, totalizando os 48 produtos planejados até o momento. A partir disso, será realizada a priorização dos novos investimentos, utilizando nova metodologia de análise por multicritérios para tomada de decisão, tendo como objetivo o subsídio do planejamento de novos empreendimentos rodoviários (5º ciclo). O gráfico abaixo demonstra o status do desenvolvimento da Carteira até dezembro/2022:

Gráfico 4 - Status de desenvolvimento dos Cadernos de Empreendimentos



A partir da formalização dos empreendimentos, inicia-se o monitoramento da carteira composta pelos novos investimentos planejados, tendo como objetivo acompanhar as dimensões que regem o empreendimento (escopo, custo, prazo e riscos).

Desafios Futuros e Riscos

É um desafio para o DNIT garantir a eficiência e a eficácia da execução de uma carteira de investimentos de cobertura nacional tão ampla em soluções de planejamento e de engenharia. O Caderno de Empreendimentos é um produto de planejamento, posterior aos EVTEA realizados, que se encontra em constante evolução, tendo como objetivo resumir a execução de novos investimentos, inovando o processo de planejamento do DNIT de modo integrado às disciplinas e áreas setoriais.

Um dos desafios constantes desse produto é a busca permanente pela assertividade das medidas de planejamento para a estruturação, contratação, execução e gestão de novos investimentos de uma carteira dinâmica em ações e de uma malha rodoviária federal viva que demanda soluções para o cumprimento da sua função.

No ano de 2023, busca-se evoluir uma proposta de monitoramento sistematizado e dinâmico para os novos empreendimentos criados, originados de Cadernos de



Empreendimentos ou não, de modo que seja possível definir prioridades técnicas e orçamentárias, em conjunto com as Coordenações-Gerais da DPP e demais setoriais envolvidas, ao longo do ciclo de execução de um empreendimento de transportes, a partir do acompanhamento das dimensões de escopo, custo, prazo e risco. Além disso, ressalta-se que é um desafio evoluir o planejamento proposto pelos Cadernos para os outros modos de transporte, partindo da necessidade expressa da realização de novos EVTEA aquaviários.

Na esfera dos riscos, o planejamento para a execução de novos empreendimentos tem como seu principal risco a indisponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, considerando que a distribuição do orçamento da União não depende do DNIT, cabendo à esta Autarquia o planejamento técnico e executivo de sua carteira de investimentos. Aliado a esse fator, existe o risco da falta de aderência das ações executivas do DNIT em relação ao planejamento proposto pelos Cadernos, uma vez que as tomadas de decisões ocorrem em diferentes esferas e o Caderno é um produto relativamente recente no ciclo de processos do DNIT.

XXI. Melhorar o Processo de Elaboração e Análise de Estudos e Projetos

Essa iniciativa está no bojo do eixo Gestão, com foco no objetivo estratégico de “Aprimoramento da qualidade de obras, estudos, projetos e serviços de gestão patrimonial”, segundo a Portaria nº 1.441/2022.

Dessa forma, para o cumprimento do objetivo estratégico, foi estabelecido indicador que consiste na quantidade de estudos e projetos de infraestrutura aprovados. Assim, foram determinadas as seguintes metas: 10 projetos de infraestrutura rodoviária; 12 projetos de infraestrutura aquaviária; e 12 projetos de restauração rodoviária.

A aferição ocorre em termos percentuais de disciplinas, fase do projeto (preliminar, básica e/ou executiva) ou volume de projetos aprovados em relação ao que se estimava para o período de referência, tendo em vista que as disciplinas são analisadas de forma separada e consolidadas no volume final, cuja fase é denominada entrega definitiva.

Destaca-se que o cumprimento integral das metas está diretamente relacionado ao desempenho da empresa contratada para elaboração dos estudos e concepção do projeto como um todo, e do DNIT enquanto cliente na verificação de conformidade, quando das análises técnicas que subsidiarão as respectivas aprovações. Ou seja, o êxito depende



primeiramente da qualidade dos produtos entregues, e, de forma complementar, na celeridade do tempo de análises pela CGDESP.

Tendo isso em vista, diversas ações foram tomadas com a finalidade de mitigar as sucessivas rodadas de análises para um mesmo produto. Como exemplo, passaram a ser exigidos relatórios periódicos dos contratos cuja gestão encontra-se na Sede, o que permite registrar mensalmente as atividades efetuadas, acompanhar o cronograma pactuado e se antecipar a fatos que porventura possam impactar na execução do objeto, sejam pontos pendentes de tomada de decisão do DNIT, seja reflexo da gestão da própria empresa. Essa boa prática poderá ser implementada em contratos em que a CGDESP não atua como unidade gestora.

Ao longo de todo o processo de análise dos estudos e projetos de engenharia são elaborados os Relatórios de Análises de Projetos (RAP), que consistem na verificação desses estudos e projetos por parte do DNIT. Os RAP são apresentados por disciplinas que devem atender aos normativos aplicáveis e à melhor solução técnico-financeira de determinado empreendimento e aos Termos de Referência, servido de subsídio à tomada de decisão técnica para emissão dos Termos de Aceite e Portarias de Aprovação.

Os Termos de Aceite consistem na aprovação dos estudos e projetos por parte do DNIT. São apresentados por disciplinas ou por empreendimento, que também devem atender aos normativos e aos Termos de Referência. Após a aprovação de todas as disciplinas que compõem o Projeto Básico/Executivo, ocorre a publicação da Portaria de Aprovação do referido Projeto.

Em 2022, a CGDESP emitiu 906 RAP e 186 Termos de Aceite, o que indica que somente 20,5% dos produtos analisados apresentaram condições de aceitação, ou seja, atendiam aos normativos vigentes. A tabela abaixo coleciona a quantidade de Termos de Aceite emitidos entre os anos de 2019 e 2022.

Tabela 20 - Termos de Aceite emitidos 2019 - 2022

Ano	2019	2020	2021	2022
Termos de Aceite	61	116	208	186

Enxerga-se uma larga evolução se comparado com o ano de 2019, por exemplo. Além disso, se comparado com o número de análises realizadas entre 2019 e 2021, nota-se um



crescente no número de Termos de Aceite emitidos, que coadunam com os objetivos do DNIT e mostram que as ações da Autarquia têm surtido efeito.

Resultados

Para o monitoramento do indicador foram destacados, na quantidade previamente estabelecida, alguns dos projetos em andamento na CGDESP, separados da seguinte forma:

a) Aprovar 10 projetos de infraestrutura rodoviária

Tabela 21 -Relação de projetos de infraestrutura rodoviária

Item	Descrição da Meta	UF	Conquista (2021)	Meta -2022-	Conquista (2022)
1	ANÁLISE DE PROJETO				69%
1.1	Elaboração de Projeto Básico e Executivo de Infraestrutura Rodoviária				69%
1.1.1	BR-267 (SEI 50600.003729/2021-80)	MS	0%	50%	100%
1.1.2	BR-156 - LOTE 01 (SEI 50600.011512/2020-62)	AP	10%	100%	56%
1.1.3	BR-317 (SEI 50018.000965/2020-33)	AC	30%	100%	71%
1.1.4	BR-080 (SEI 50600.018910/2020-18)	DF	20%	100%	100%
1.1.5	BR-472 IBICUI (50600.043004/2012-33)	RS	0%	100%	100%
1.1.6	BR-158 - LOTE 02 (SEI 50600.023012/2019-30)	PA	35%	70%	43%
1.1.7	BR-392 (SEI 50600.018782/2020-02)	RS	80%	100%	100%
1.1.8	BR-352 (SEI 50600.003708/2021-64)	MG	0%	75%	33%
1.1.9	BR-153 (SEI 50600.010183/2020-32)	RS	0%	100%	30%
1.1.10	BR-365 - LOTE 1 (SEI 550600.028384/2020-96)	MG	0%	100%	60%

b) Aprovar 12 projetos de restauração rodoviária

Tabela 22 – Relação de projetos de restauração rodoviária

Item	Descrição da Meta	UF	Conquista (2021)	Meta -2022-	Conquista (2022)
1	PROJETOS DE MANUTENÇÃO E RESTAURAÇÃO				56%
1.1	Restauração				11%
1.1.1	BR-158	MS	90%	100%	0%
1.1.2	BR-158	MS	90%	100%	0%
1.1.3	BR-158	MS	90%	100%	0%
1.1.4	BR-153	SC	65%	100%	57%
1.1.5	BR-282	SC	40%	100%	0%
1.2	CREMA				100%
1.2.1	BR-356	RJ	55%	100%	100%



1.2.2	BR-356	RJ	55%	100%	100%
1.1.6	BR-470	SC	85%	100%	100%

c) Aprovar 12 projetos de Infraestrutura Aquaviária

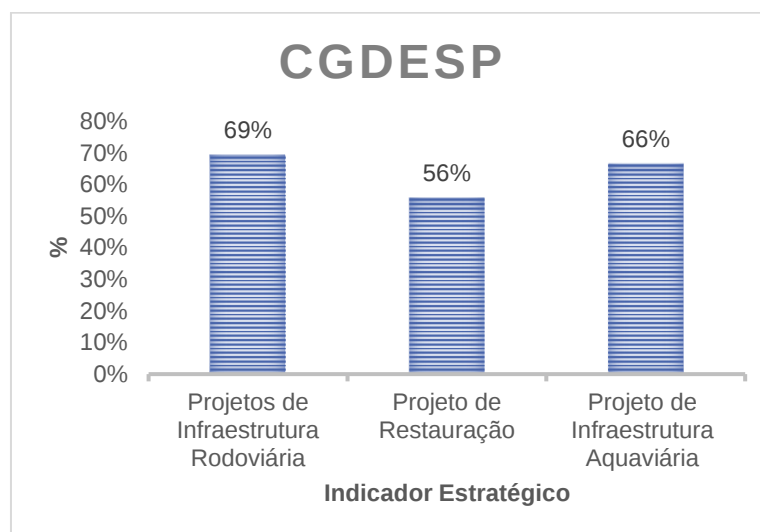
Tabela 23 - Relação de projetos de infraestrutura aquaviária

Item	Descrição da Meta	UF	Conquista (2021)	Meta -2022-	Conquista (2022)
1	ANÁLISE DE PROJETO				50%
1.1	Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte				50%
1.1.1	SÃO PAULO DE OLIVENÇA	AM	80%	100%	0%
1.1.2	BARCELOS	AM	40%	100%	100%
1.2	Hidrovias (Derrocamento/Dragagem)				50%
1.2.1	TIETÊ - NOVA AVANHADA	SP	95%	100%	100%
1.2.2	TOCANTINS - PEDRAL DO LOURENÇO	PA	55%	100%	0%
2	ELABORAÇÃO DE ANTEPROJETO				83%
2.1	Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte; Dolfin, Eclusas				83%
2.2.1	NATAL - DOLFIN	PA	0%	100%	75%
2.2.2	JUTAÍ	AM	20%	100%	94%
2.2.3	BORBA	AM	0%	100%	75%
2.2.4	CANUTAMA	AM	0%	100%	100%
2.2.5	ITACOATIARA	AM	0%	100%	100%
2.2.6	AMARÓPOLIS - ECLUSA	RS	0%	100%	95%
2.2.7	SANTA ISABEL DO RIO NEGRO	AM	0%	100%	50%
2.2.8	TEFÉ	AM	0%	100%	75%

OBS: Média entre item 1 e o item 2 = 66%

De forma consolidada, apresentam-se os resultados do monitoramento para o exercício 2022, por categoria:

Gráfico 5 - Percentual de aprovação de projetos 2022



Destarte, considerando que os empreendimentos acima são parte de um rol de projetos que anualmente passam pela CGDESP, em contraponto com o material humano disponível para efetuar tais análises, considera-se que o resultado se apresenta dentro das expectativas, registrando-se um avanço significativo, sobretudo no modo rodoviário.

Desafios Futuros e Riscos

Implantação do Sistema de Gerenciamento de Projetos (SGPRO).

Revisão da métrica para aferição dos indicadores propostos.

Incremento das ações de desenvolvimento e análises de projeto de restauração rodoviária e CREMA.

Fortalecimento das equipes de apoio à fiscalização/gestão de contratos e de análises.

O principal risco associado aos desafios apresentados se dá pela cessão ou limitação dos serviços relacionados ao modo rodoviário.

XXII. Escola Nacional de Infraestrutura de Transportes (ENINFRA)

O DNIT, seguindo a sua tradição de ensino e de pesquisa implementada desde a década de 70, com a criação do Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), implantará junto à Universidade de Brasília (UnB), a Escola Nacional de Infraestrutura de Transportes (ENINFRA). Para tanto, haverá a união das atribuições das Coordenações-Gerais do Instituto de Pesquisas



em Transportes - CGIPT-IPR e do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - CGINPH, ambas ligadas à DPP.

Nesse sentido, a ENINFRA buscará ampliar, discutir e aperfeiçoar as atividades desenvolvidas pela Autarquia. Em 2022, foi iniciada a fase de planejamento da contratação da sede da Escola, cujo terreno para as instalações está localizado na UnB. A edificação contará com laboratórios de engenharia de infraestrutura, centro de calibração, pistas experimentais e local para treinamentos/capacitação.

Uma das primeiras iniciativas da ENINFRA foi buscar formas de oferecer um Curso de Especialização *Latu Sensu* (MBA) na área de Infraestrutura de Transportes Rodoviários, devido à carência de capacitações de alto nível nessa temática. Em 2022, foi estabelecida parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), instituição devidamente credenciada no Ministério da Educação - MEC para a oferta do curso.

Outra iniciativa relevante diz respeito à criação da Revista ENINFRA lançada em 7 de dezembro de 2022, esta passa a ser a publicação oficial para veicular matérias, artigos técnicos e científicos e relatos técnicos, com o propósito de trazer, de forma multidisciplinar, conteúdo voltado à pesquisa e ao conhecimento da infraestrutura de transportes. O periódico será anual, aberto a receber trabalhos, submetidos em português e em inglês, de servidores e colaboradores do DNIT, assim como de toda a comunidade científica interessada.

Resultados

O DNIT assinou em 2022 um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com a FGV para MBA na área de infraestrutura de transportes.

Além do lançamento da Revista ENINFRA, que conta com número ISSN - *International Standard Serial Number* ou, em português, Número Internacional Normalizado para Publicações Seriadas. Esse número é emitido pelo Centro Brasileiro do ISSN (CBISSN) que, por sua vez, integra o Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (IBICT).

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio é a alocação do orçamento necessário para a construção da sede da ENINFRA.

XXIII. Parcerias com Centros de Excelência



Para o desenvolvimento de pesquisas, a Coordenação-Geral do Instituto de Pesquisa em Transportes - CGIPT-IPR mantém parcerias com centros de excelência, geralmente Universidades Federais e Associações sem fins lucrativos representativas de segmentos importantes da indústria de base, que também cooperam com a revisão de documentos técnicos do IPR e na capacitação dos servidores do DNIT. Além disso, há uma tratativa em andamento com a ANTT visando à indicação de temas a serem pesquisados com Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT). Tais pesquisas também serão acompanhadas pela CGIPT-IPR.

Resultados

Além da continuidade das pesquisas desenvolvidas no âmbito dos cinco Termos de Execução Descentralizada (TED) anteriormente firmados com as Universidades de Brasília (UnB), Federal do Ceará (UFC), Federal de Santa Catarina (UFSC), Federal de Viçosa (UFV) e Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em 2022 foi celebrado um novo Termo com a Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) para desenvolvimento de estudos técnicos especializados na área de dimensionamento de pavimentos asfálticos.

Outrossim, somaram-se ao Conjunto de ACT já assinados com as Associações Brasileiras de Segurança Viária (ABSeV) e das Empresas Distribuidoras de Asfaltos (ABEDA), as novas parcerias firmadas em 2022 com a Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP) e a FGV.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio é manter os recursos previstos para desenvolvimento das pesquisas em andamento nos TED.

XXIV. Criação, revisão e atualização de documentos técnicos

A CGIPT-IPR atua em várias frentes para manter atualizados os documentos técnicos que orientam e estabelecem os padrões a serem seguidos no desenvolvimento das atividades do DNIT. Nesse sentido, além das normas produzidas internamente e via parcerias firmadas com centros de excelência, foi instituída a figura dos Comitês Técnicos, cujo objetivo é direcionar e dar suporte ao planejamento e ao desenvolvimento da elaboração, revisão ou



cancelamento de alguns documentos técnicos do IPR considerados de grande relevância. Seus membros são convidados pelo IPR para participar segundo suas expertises nos temas de discussão.

Resultados

Em 2022, foram publicados vinte documentos técnicos. Destaca-se a publicação da IN nº 20/2022, que fixa os procedimentos para elaboração, revisão, errata e cancelamento de documentos técnicos elaborados pelo IPR.

Desafios Futuros e Riscos

O maior desafio em relação à atualização da coletânea de Documentos Técnicos é o dimensionamento da equipe, considerando a periodicidade de cinco anos, recomendada para revisão de um documento, além do volume de elementos que compõem a coletânea do IPR. Atualmente, a CGIPT-IPR conta com quatro profissionais dedicados à produção dos documentos técnicos, incluídos os dois Coordenadores de área.

XXV. Capacitação e Desenvolvimento dos servidores do DNIT

A CGIPT-IPR tem a atribuição de propor e realizar capacitação e treinamentos técnicos ligados à área de infraestrutura em transportes terrestres, sobretudo nas áreas de projeto, execução, manutenção e operação. As capacitações podem acontecer a partir de cursos de aperfeiçoamento, cursos de treinamento, seminários, workshops e palestras com especialistas da área, e são oferecidas nas formas presencial, remota ou híbrida. Uma das plataformas utilizadas para realização dos cursos remotamente é a da Escola Virtual de Governo (EV.G). Os cursos autoinstrucionais, disponibilizados atualmente na plataforma, além de ampliar o alcance de público para capacitações do IPR, não mais restrito a servidores do DNIT, têm obtido boa avaliação dos alunos, demonstrando a eficácia do modelo.

Resultados

Em 2022, o IPR emitiu 361 certificados de participação em onze cursos de aperfeiçoamento para servidores da Sede em Brasília e das Superintendências Regionais, realizados de forma presencial ou remota síncrona, em plataformas disponibilizadas pelo DNIT. Foram qualificados 287 servidores, e a diferença entre o número de certificados e a



quantidade de participantes está relacionada ao fato de alguns terem participado de mais de um curso. A oferta em 2022 pela EV.G foi de 5 cursos, que se juntaram aos ofertados em 2021, alcançando 6.508 inscritos, dos quais 2.480 são servidores públicos. Desses, 2.090 concluíram os cursos e obtiveram os certificados de participação, e 977 são servidores públicos.

Desafios Futuros e Riscos

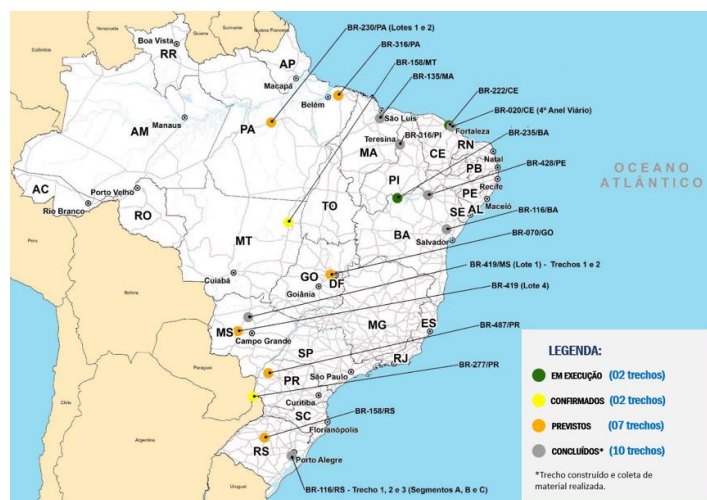
O desafio que se põe diante do êxito demonstrado pelos cursos autoinstrucionais é ampliar sua oferta, principalmente pelo fato de que, uma vez elaborados, esses cursos podem ficar à disposição do público por muito tempo, sem grandes intervenções no material didático elaborado.

XXVI. PRO-MeDiNa

O PRO-MeDiNa é um programa de Monitoramento dos Segmentos Experimentais, visando avaliar o comportamento do pavimento e aperfeiçoar a calibração do software MeDiNa, que constitui o instrumento do novo Método Nacional de Dimensionamento de Pavimentos.

De modo a padronizar a execução e o acompanhamento dos segmentos experimentais, foi publicado pelo IPR o Guia para Monitoramento dos Segmentos Experimentais – PRO-MeDiNa, que estabelece os passos a serem realizados, tanto nas etapas de planejamento e de execução, quanto na etapa de monitoramento do pavimento ao longo de sua vida útil. Assim, desde 2020, a CGIPT-IPR empregou esforços para a implementação de diversos segmentos experimentais no País. A figura abaixo aponta o panorama atual desses segmentos, agrupados conforme status da obra: em execução, confirmados, previstos e concluídos.

Figura 26 – Panorama do PRO-MeDiNa agrupados conforme status da obra



Resultados

Até o momento, já são dez trechos concluídos nas regiões Nordeste, Centro-Oeste e Sul. Grande parte deles está com o tráfego liberado, permitindo, assim, o acompanhamento do comportamento do trecho frente às ações do tráfego e do clima da região.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio é a publicação de Instrução Normativa que torne obrigatória a implantação de pelo menos um segmento experimental do programa nas novas obras do DNIT, sejam de restauração, implantação ou duplicação de rodovias. A IN também regulamentará os procedimentos administrativos que garantirão a construção e o monitoramento desses segmentos. De forma complementar ao normativo, haverá grande esforço na realização de treinamentos dos diversos profissionais envolvidos em todas as fases do programa, especialmente nas Superintendências Regionais.

XXVII. Aprimoramento do Processo de Gestão Ambiental

O aprimoramento do processo de gestão ambiental constitui iniciativa estratégica para o DNIT e visa conciliar a gestão da sua infraestrutura de transportes com o respeito à legislação ambiental, contribuindo decisivamente para o desenvolvimento do país em bases sustentáveis.

Figura 27 - Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de gestão ambiental



a. Atualização dos procedimentos de compensação ambiental dos empreendimentos

A compensação ambiental pode ser definida como um instrumento de política pública cuja finalidade é compensar a sociedade e o meio ambiente como um todo, pelo uso autorizado de recursos naturais por empreendimento de significativo impacto ambiental, assim considerado pelo órgão ambiental competente¹, situação compatível com a maioria dos empreendimentos de infraestrutura do DNIT. Consiste na obrigação de apoiar a implantação ou a manutenção de unidades de conservação do Grupo de Proteção Integral ou do Grupo de Uso Sustentável, quando afetada pelo empreendimento ou em virtude de interesse público, mediante compensação financeira e diretamente vinculada à avaliação de impacto ambiental (AIA) que é conduzida no âmbito do licenciamento ambiental de cada empreendimento submetido a esse processo.

Nesse contexto, essa ação visa atualizar as pendências relacionadas ao cumprimento das Compensações Ambientais atinentes aos empreendimentos licenciados na esfera federal e cujo empreendedor seja o DNIT, iniciando-se pelo levantamento dos valores devidos, definição de modalidade de execução, definição do escopo dos Termos de Compromisso para Compensação Ambiental (TCCA), perpassando pela necessária análise jurídica, formalização dos instrumentos e, por fim, sua diligente execução, conforme o termo assinado.

Resultados

Em 2022, foram pagos pelo DNIT cerca de R\$ 7 milhões, a título de compensação ambiental, beneficiando nove unidades de conservação distribuídas em cinco dos seis biomas brasileiros, contemplando os seguintes empreendimentos:

¹ Ver sobre a comercialização dos créditos de reposição florestal em <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/biodiversidade/flora-e-madeira/reposicao-florestal/reposicao-florestal> (acesso em 23/01/2023)

Tabela 24 - Empreendimentos contemplados por compensação ambiental

BR	Descrição	Certidão de Cumprimento do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental	Recursos
BR-050/MG	Uberlândia – Divisa MG/SP	TCCA nº 20/22	R\$ 744.259,23
BR-101/RS	Tavares – São José do Norte	TCCA nº 27/22	R\$ 1.511.439,20
BR-285/SC/RS	São José dos Ausentes/RS – Timbé do Sul/SC	TCCA nº 24/22	R\$ 1.298.616,06
BR-386/RS	Tabaí-Estrela	TCCA nº 25/22	R\$ 1.383.127,33
BR-429/RO	Implantação e Pavimentação	TCCA nº 28/22	R\$ 886.023,20
BR-020/CE	Ponte sobre o rio	TCCA nº 23/22	R\$ 336.592,52*
BR-470/SC	Navegantes – Divisa SC/RS	TCCA nº 32/2022**	**

*Depósito realizado no fim de julho/22. Aguardando emissão da Certidão de Cumprimento pelo ICMBio.

** Não há Certificado de Cumprimento do TCCA pois ainda não houve repasse integral dos recursos, uma vez que o elevado valor de compensação ambiental foi fracionado conforme cronograma de desembolso estabelecido no referido Termo. Já foram repassados cerca de R\$ 840.000,00.

O mapa da figura a seguir ilustra a localização das unidades de conservação (UC) beneficiadas com os recursos da compensação ambiental paga pelo DNIT, sobre os biomas brasileiros.

Figura 28 - Mapa de localização das UC beneficiadas com recursos da compensação ambiental





Desafios e Riscos

Os desafios ao bom andamento dessa ação residem na garantia, pelo DNIT, de recursos orçamentários suficientes para o diligente cumprimento dos TCCA firmados com o IBAMA, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e demais órgãos gestores de unidades de conservação que podem ser beneficiados pelos recursos de compensação ambiental.

Os principais riscos vislumbrados ao bom desempenho da ação estão relacionados à possibilidade de insuficiência de recursos financeiros para o adequado atendimento das demandas.

b. Aprimoramento da estratégia indígena

Considerando a legislação referente ao Licenciamento Ambiental e, mais especificamente, a Portaria Interministerial nº 60/2015², constitui responsabilidade do DNIT a elaboração de 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, por meio da Coordenação-Geral de Meio Ambiente (CGMAB), vem mantendo tratativas com a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI), visando conferir maior fluidez no cumprimento dos compromissos assumidos com comunidades indígenas no âmbito de processos de licenciamento ambiental, além de atualizar e/ou repactuar o escopo dos planos básicos ambientais indígenas.

Resultados

Em 2022, visando atualizar o escopo dos Planos Básicos Ambientais de Componentes Indígenas (CI-PBA), a CGMAB intensificou seu apoio técnico ao então MInfra no esforço conjunto com o IBAMA e com a FUNAI, para padronização de subprogramas ambientais indígenas atinentes a empreendimentos rodoviários.

A CGMAB contribuiu com orientações gerais para subsidiar a elaboração dos CI-PBA de empreendimentos rodoviários e, principalmente, com a padronização dos subprogramas ambientais relativos aos seguintes temas:

² Dentre outros procedimentos administrativos, a Portaria Interministerial (Meio Ambiente, Justiça, Cultura e Saúde) nº 60/2015 também disciplina a atuação da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) nos processos de licenciamento ambiental de competência do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).

- 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.

Quanto aos esforços para conferir maior fluidez no cumprimento dos compromissos assumidos com comunidades indígenas no âmbito de processos de licenciamento ambiental, em 2022 foi consolidado marcante precedente para a substituição da obrigação de fazer pela obrigação de indenizar, antiga reivindicação do DNIT. O precedente abrange casos específicos de dificuldades da Autarquia quanto ao cumprimento de obrigações remanescentes junto a comunidades indígenas afetadas pela execução de suas obras.

De maneira específica, esse precedente foi materializado no âmbito da execução do CI-PBA atinente à Terra Indígena Estação Parecis, que foi afetada pelas obras realizadas na BR-364/MT, trecho Itamaraty do Norte – Diamantino a Comodoro.

Figura 29 - Mapa de localização da Terra Indígena Estação Parecis em relação à BR-364/MT, no trecho Itamaraty do Norte – Diamantino a Comodoro





Desafios e Riscos

Os desafios ao bom andamento dessa ação configuram-se principalmente na garantia, pelo DNIT, de recursos orçamentários suficientes para o diligente cumprimento dos CI-PBA acordados com as comunidades indígenas, o IBAMA e a FUNAI.

Os principais riscos relacionam-se à possibilidade de insuficiência de recursos para a adequada execução dos aludidos CI-PBA.

c. Aprimoramento na execução do plantio compensatório

A supressão de vegetação necessária à execução das obras do DNIT implica na obrigatoriedade de recomposição florestal das áreas objetos dessa atividade, conforme especificações dos órgãos licenciadores e que ficam registradas nas respectivas Autorizações para Supressão de Vegetação (ASV).

A ação de aprimoramento na execução do plantio compensatório visa conceber e implementar alternativas viáveis que possibilitem o atendimento, pelo DNIT, das obrigações de recomposição florestal registradas nas suas ASV.

Para a efetiva quitação de suas obrigações quanto à recomposição florestal, o DNIT tem que superar as seguintes etapas principais:

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

Resultados

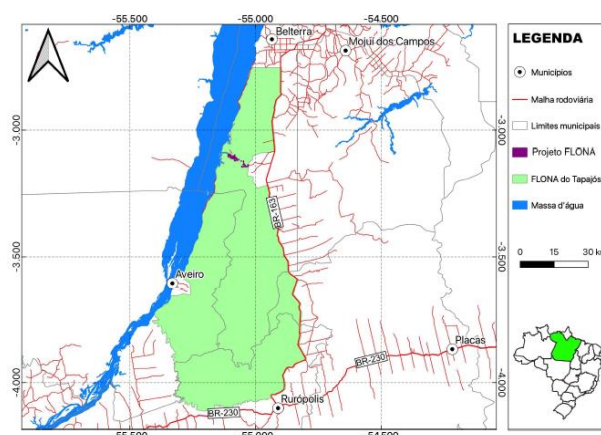
Em 2022, o DNIT contratou a elaboração, implantação, manutenção e o monitoramento do projeto de plantio compensatório decorrente do processo de licenciamento ambiental das obras realizadas na BR-230/PA, no trecho entre a divisa TO/PA e Rurópolis/PA. O Contrato nº 00 00590/2022 prevê plantio, manutenção e monitoramento de 403.256 mudas de árvores nativas em áreas localizadas na Floresta Nacional do Tapajós, com previsão de investimento de mais de R\$ 16 milhões até 2027.

O DNIT também superou a fase de tramitação interna e publicou licitação para contratação integrada de projeto básico/executivo, implantação, manutenção e monitoramento de 148.790 mudas de árvores nativas³, divididas em 2 lotes:

- LOTE 01 – Recomposição florestal decorrente de obras de duplicação na BR-101/PE (Lotes 6, 7 e 8), que contemplará projeto, plantio, manutenção e monitoramento de 107.502 mudas de árvores nativas em áreas do Campo de Instrução Militar Marechal Newton Cavalcante (CIMNC) e do Parque Histórico Nacional dos Guararapes (PHNG), com previsão de investimento de mais de R\$ 9,8 milhões até 2028.
- LOTE 02 – Recomposição florestal decorrente de obras de duplicação na BR-101/RN (Lotes 1 e 2), que contemplará projeto, plantio, manutenção e monitoramento de 41.290 mudas de árvores nativas em áreas da Estação Experimental Rommel Mesquita, no Parque Estadual do Jiqui, com previsão de investimento de mais de R\$ 5,2 milhões até 2028.

As figuras a seguir demonstram, respectivamente, a localização da Floresta Nacional do Tapajós, que abriga as áreas objeto do Contrato nº 00 00590/2022, e a localização das áreas que são objeto do Edital nº 408/22-00.

Figura 30- Mapas de localização da Floresta Nacional do Tapajós, que abriga as áreas objetos do Contrato nº 0059/2022 (BR-230/PA)



³ Ver edital 0408/22-00 (<https://www1.dnit.gov.br/editais/consulta/resumo.asp?NUMIDEdital=9231>, acesso em 23/01/2023).

Figura 31 - Mapas de localização das áreas que serão objetos dos projetos, plantios, manutenção e monitoramento que serão contratados pelo DNIT (Edital 408/22-00)



Com isso, considerando as contratações específicas de plantio compensatório iniciadas em 2020, o DNIT inicia 2023 com os seguintes resultados:

Mais de 651 mil mudas de árvores nativas com projeto, plantio, manutenção e monitoramento contratados até 2028;

Previsão de mais de 37,8 milhões de investimentos em projetos, plantios, manutenção e monitoramento de mudas de árvores nativas até 2028; e

Volume estimado de mais de 103 mil toneladas de carbono sequestrados da atmosfera até 2040.

Desafios e Riscos

Como desafios para o bom desempenho dessa ação, vislumbra-se a identificação de alternativas viáveis, para além das contratações e delegações, que possibilitem o diligente atendimento, pelo DNIT, das obrigações de recomposição florestal registradas nas suas ASV. Assim e, a título de exemplo, existe a expectativa de avaliação, em conjunto com o IBAMA, da utilização de Créditos de Reposição Florestal para redução do passivo existente. Os Créditos representam títulos de volume de matéria-prima resultante de plantio florestal, os quais são gerados após a comprovação, junto aos órgãos competentes, do efetivo plantio de espécies florestais adequadas, preferencialmente nativas (art. 18, Parágrafo único do Decreto nº 5.975/2006). Poderá ser utilizado por seu detentor ou transferido uma única vez para outras pessoas físicas ou jurídicas sujeitas ao cumprimento da reposição florestal⁴, que pode ser o caso do DNIT. A hipótese é que, em comum acordo com o IBAMA, o DNIT possa adquirir

⁴ Ver sobre a comercialização dos créditos de reposição florestal em <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/biodiversidade/flora-e-madeira/reposicao-florestal/reposicao-florestal> (acesso em 23/01/2023).



créditos de reposição florestal que sejam aceitos por aquele Instituto como uma alternativa de redução do seu passivo de recomposição florestal.

Os principais riscos ao bom andamento dessa ação referem-se à possibilidade de ocorrência de crises (políticas, econômicas, sanitárias etc.), com reflexos na disponibilidade de recursos financeiros para o DNIT e, conseqüentemente, para a adequada execução dos projetos de recomposição florestal em andamento, bem como para o início de novos projetos dessa natureza.

d. Elaboração do Plano de gerenciamento de riscos no licenciamento ambiental

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

Resultados

Os dois principais resultados obtidos em 2022 foram os seguintes:

- Celebração 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 Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) de empreendimentos prioritários para o DNIT, sendo que:

No âmbito do Contrato nº 93/2022 foram emitidas três ordens de serviço específicas:

01.1-093/22 - BR-156/AP, cujo objeto é o desenvolvimento de estudos ambientais necessários à obtenção, pelo DNIT, da Licença de Instalação (LI) e da Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) para as obras de pavimentação dos Lotes 1 a 3 do Tronco Sul da rodovia BR-156/AP, km 27,0 ao km 210,8.



03.1-093/22 - BR-230/AM, cujo objeto é o desenvolvimento de estudos ambientais necessários para o Licenciamento Ambiental para as obras de construção da ponte sobre o Rio Mucuí, na Rodovia BR-230/AM, segmento entre o km 752,80 ao km 753,1, com extensão de 0,3 km.

04.1-093/22 - BR-317/AM, cujo objeto é o desenvolvimento de estudos ambientais necessários para o Licenciamento Ambiental para as obras de pavimentação dos segmentos km 452,0 - km 468,5; km 478,3 - km 496,2; km 515,3 - km 526,0, na Rodovia BR-317/AM, com extensão de 45,1 km.

No âmbito do Contrato nº 94/2022 foram emitidas duas ordens de serviço específicas:

02.1-094/22 - BR-230/MA, cujo objeto é o desenvolvimento de estudos ambientais necessários à obtenção, pelo DNIT, da Licença Prévia (LP), da Licença de Instalação (LI) e da Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) para as obras de adequação de capacidade e reabilitação com melhorias para segurança na BR230/MA, km 0,00 a km 405,10.

03.1-094/22 - BR-437/CE/RN, cujo objeto é o desenvolvimento de estudos ambientais necessários à obtenção, pelo DNIT, da Licença Prévia (LP), da Licença de Instalação (LI) e da Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) para as obras de implantação e pavimentação das rodovias BR-437/CE e BR-437/RN (Estrada do Cajueiro), km 0,0 ao km 48,5 e km 0,0 ao km 32,0, respectivamente.

No âmbito do Contrato nº 95/2022 foi emitida a seguinte ordem de serviço específica:

01.1-095/22 - BR-080/DF, cujo objeto é o desenvolvimento de estudos ambientais necessários à obtenção, pelo DNIT, da Licença de Instalação (LI) e da Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) para as obras de adequação de capacidade, implantação, duplicação, melhorias de



Início da operação e respectivo aprimoramento do Sistema Estruturado de Controle Ambiental de Obras do DNIT (EcoSistema) que, por meio de um ambiente web, possibilitará o gerenciamento de contratos de gestão ambiental e das respectivas licenças para os empreendimentos do DNIT.

Desafios e Riscos

Vislumbram-se como desafios para o bom desempenho dessa ação:

- Adaptação do plano de gerenciamento de riscos elaborado às eventuais alterações de procedimentos administrativos que podem decorrer da nova lei geral de licenciamento ambiental, em apreciação no Senado Federal.
- Avanço nas tratativas com o IBAMA visando publicar nova Instrução Normativa do DNIT, relativa à responsabilidade ambiental das contratadas na qual, por meio do registro da contratada como cotitular nas autorizações e licenças ambientais pertinentes, seja reduzido o número de autos de infração imputados ao DNIT e, conseqüentemente, os valores pagos para esta finalidade.
- Avanço nas tratativas com o IBAMA visando otimizar o número e o escopo dos programas ambientais que devem ser executados pelo DNIT no âmbito das autorizações ambientais emitidas conforme a Portaria Interministerial MINFRA/MMA nº 1/2020.
- Aprimoramento e manutenção da atualização de informações sobre as passagens de fauna (existentes e previstas) nas rodovias federais sob administração do DNIT.

Os principais riscos configuram-se na diligente execução do Plano, com especial atenção, neste momento, às etapas de monitoramento e controle, e melhoria contínua.

e. Resultados operacionais da gestão ambiental

Em 2022 foram obtidas/retificadas/renovadas trinta e cinco licenças/ autorizações ambientais junto ao IBAMA, com apoio direto da CGMAB na operação dos sistemas SISGLAF (“Atender Demandas Gerais do Licenciamento Ambiental Federal”) e SINAFLOR (Sistema

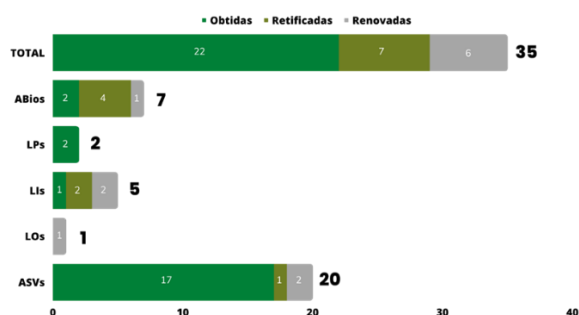


Nacional de Controle da Origem dos Produtos Florestais), disponibilizados por aquele Instituto. Desse universo de licenças/autorizações ambientais destacam-se:

- a obtenção da Licença Prévia (LP) para as obras de reconstrução e melhoramentos no “Trecho do Meio” da BR-319/AM, entre Porto Velho/RO e Manaus/AM;
- a LP relativa às obras de dragagem e derrocamento do Pedral do Lourenço, no rio Tocantins;
- a Licença de Instalação (LI) autorizando a execução das obras de pavimentação da rodovia BR-422/PA, entre Novo Repartimento/PA e Tucuruí/PA; e
- a LI autorizando a execução das obras de duplicação da BR-135/MA, beneficiando diretamente as cidades de Bacabeira/MA, Santa Rita/MA e Miranda do Norte/MA. Por enquanto, as obras estão autorizadas em 18km. A liberação do restante do trecho depende de tratativas com comunidades remanescentes de quilombolas.

O gráfico a seguir ilustra os números do licenciamento ambiental junto ao IBAMA, como parte relevante dos resultados operacionais da gestão ambiental do DNIT.

Gráfico 6 - Licenciamento Ambiental junto ao IBAMA



ABios - Autorizações de captura, coleta e transporte de material biológico.

LPs – Licenças Prévias.

LIs – Licenças de Instalação.

LOs – Licenças de Operação.

ASVs – Autorizações de Supressão de Vegetação.



Outras Informações – Infraestrutura Aquaviária (DAQ)

Implantação do Sistema de Gestão de Contratos SUPRA-DAQ

O Sistema de Supervisão Avançada da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (SUPRA DAQ) é uma ferramenta online que possibilita o acompanhamento dos contratos de obras e de manutenção e operação da DAQ. Conta com duas carteiras de contratos, uma referente aos contratos de manutenção e operação, sob responsabilidade da Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias (CGOP), e outra relativa aos contratos de obras, sob responsabilidade da Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias (CJOB).

O Sistema foi disponibilizado às empresas supervisoras em 27 de junho de 2022, por meio da IN DNIT nº 14/2022, tendo seu uso obrigatório desde então. O normativo define o modelo de Relatório de Supervisão e de Gerenciamento de Obras e Serviços para acompanhamento de execução dos programas de construção, operação e manutenção das Instalações Portuárias, Eclusas, Dragagens, Derrocamento, Desobstruções, Sinalização/Balizamento, Levantamentos Hidrográficos sob responsabilidade da DAQ.

A utilização do SUPRA DAQ traz como vantagem a otimização da tramitação da documentação produzida na supervisão e fiscalização das obras e dos serviços de manutenção e operação contratados pelo DNIT, haja vista que os relatórios são elaborados em ambiente eletrônico, de forma padronizada e online, otimizando e reduzindo o tempo gasto com a tramitação dos relatórios, quando comparado com o modelo anterior, em que os relatórios eram tramitados em modelos físicos. As informações inseridas pelas supervisoras são analisadas tanto pela fiscalização quanto pela Coordenação dos serviços/contratos, e, posteriormente, disponibilizadas para acesso, seja pelo próprio DNIT, como também por Ministérios, Órgãos de Controle e cidadãos.

Figura 33 - Fluxograma das Informações do SUPRA DAQ





Corrida Hidroviária DAQ

Implantada desde 2021, a Corrida Hidroviária foi desenvolvida usando a estratégia de ludificação “*Gamification*”, buscando promover um espaço lúdico para o acompanhamento de resultados, melhorando o desempenho, o engajamento, a comunicação e o senso de pertencimento de gestores e demais servidores da DAQ e das Superintendências Regionais, garantindo a evolução gradativa no desenvolvimento das atividades a cada ciclo.

A metodologia de desenvolvimento foi estabelecida em um Plano de Engajamento que estabeleceu os participantes e a pontuação segundo resultados obtidos em metas constituídas para capacitação e desempenho nas atividades da DAQ, tais como contratações previstas, medições de contratos e demais metas institucionais.

A Diretoria entende que foi atingido o objetivo de gerar o sentimento de competitividade sadia entre as equipes, associado à internalização da correlação entre as atividades desenvolvidas com o resultado da Corrida. Houve melhoria na resposta diante dos desafios e problemas cotidianos de trabalho, e maior sentimento de pertencimento.

Além disso, a Corrida serviu de auxílio na identificação de gargalos e integração das equipes quanto à resolução de problemas, otimizando o tempo de execução na realização das tarefas de ponta a ponta, seja nas Superintendências ou na Sede, em Brasília.

Figura 34 - Corrida Hidroviária

OBJETIVO

A “Corrida Hidroviária - DAQ” tem como objetivo promover de maneira contínua um espaço lúdico para o acompanhamento dos resultados, melhorando o desempenho, engajamento, comunicação e o senso de pertencimento dos gestores e demais servidores da DAQ e das Superintendências Regionais, garantindo a evolução gradativa no desenvolvimento das atividades a cada ciclo.



PERTENCIMENTO



COMUNICAÇÃO



DESEMPENHO/
ENGAJAMENTO



ORGULHO

Campanhas Educativas

A DAQ promoveu, em parceria com a Marinha do Brasil, campanhas de conscientização sobre navegação com segurança e aprimoramento dos meios de divulgação das informações de navegabilidade nas hidrovias dos Rios Tocantins, Tapajós e Região dos Estreitos, no estado

do Pará. As visitas às instalações portuárias realizadas em 2022 desenvolveram atividades que possibilitaram a divulgação de informações, campanhas educacionais e campanhas antivandalismos, de modo que a comunidade local obtivesse maiores esclarecimentos sobre os assuntos abordados. O ciclo de campanha teve início em julho de 2018, e até seu final, em julho de 2023, terão sido investidos cerca de R\$ 9,0 milhões.

Figura 35 - Campanhas Educativas (Marinha/DAQ)



e) Resultados das principais áreas de atuação

I. Gestão Orçamentária e Financeira

O orçamento inicialmente reservado na LOA para o DNIT em 2022 foi de R\$7,6 bilhões, sabidamente aquém das necessidades para o cumprimento da missão institucional da Autarquia. Ao longo do exercício, foram disponibilizados créditos adicionais que elevaram o orçamento para R\$ 10,5 bi (LOA + Créditos), dos quais foram empenhados 99,7%.

A execução financeira foi da ordem de R\$ 8,3 bilhões, e o limite financeiro para o DNIT também sofreu um significativo incremento em dezembro, após uma redução imprevista sofrida em 30/11/2022. Em breve resumo, importa informar que o Decreto nº 10.961/2022, previu um limite de pagamento para o MInfra de R\$ 7,15 bilhões até dezembro. Ao longo do ano de 2022, foram publicados mais 11 decretos e portarias que trataram de acréscimos e reduções de limite de pagamento, até resultar no valor total de R\$ 6,1 bilhões, com a publicação do Decreto nº 11.269/2022. Em 15 de dezembro, foi publicada a Portaria da Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento - SETO/ME nº 10.682/2022, que elevou o limite

financeiro em R\$ 799,7 milhões e, em 27 de dezembro, a Portaria SETO/ME nº 11.116/2022 ampliou em mais R\$ 815,5 milhões, permitindo que o DNIT ultrapassasse o exercício de 2022 sem dívidas para 2023.

O percentual de pagamento ficou em 58,3%, abaixo do percentual registrado em 2021 de 65,4%, em razão do alto valor de créditos disponibilizados apenas no fim do exercício, impossibilitando sua execução efetiva durante o exercício. Ainda assim, o percentual está acima da média histórica registrada no DNIT, de 49%, de 2008 a 2022. Os valores apresentados incluem despesas obrigatórias.

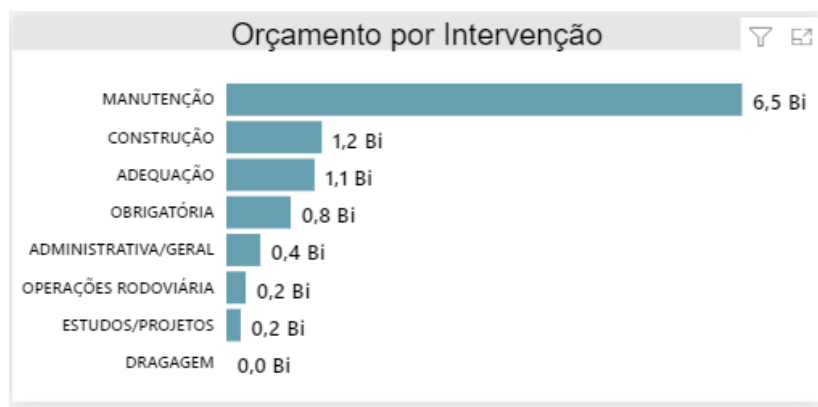
Figura 36 - Orçamento total do DNIT (LOA+Crédito+RAP)



a. Despesas Obrigatórias X Discricionárias

Dos R\$ 10,5 bilhões destinados à instituição, R\$ 823 milhões (7,8%) cobriram despesas obrigatórias, e R\$ 9,7 bilhões (92,2%), despesas discricionárias, dentre as quais R\$ 413 milhões para despesas não finalísticas, voltadas a gastos administrativos de funcionamento da Sede do DNIT em Brasília, das 26 Superintendências Regionais e das 120 Unidades Locais, além de despesas com gestão e assessoramento e gastos e investimentos com tecnologia da informação.

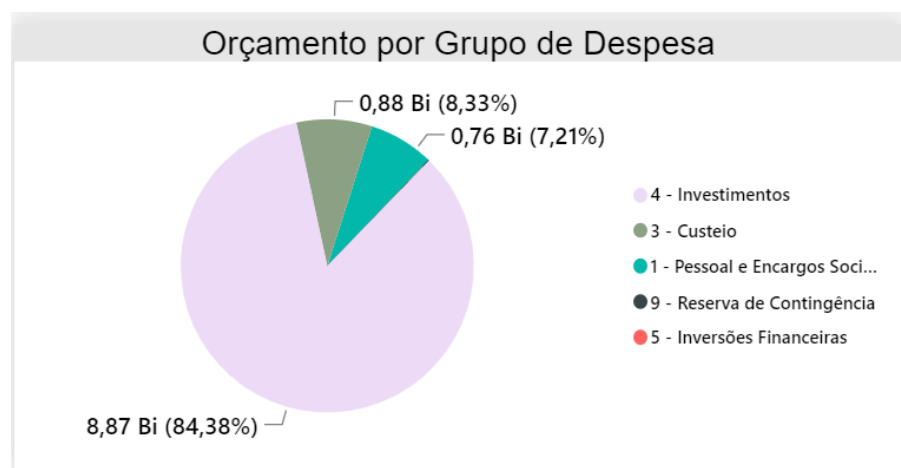
Figura 37 - Orçamento por intervenção



b. *Execução por Grupo de Despesa*

Dos 10,5 bilhões do orçamento destacado para 2022, R\$ 8,87 bilhões foram destinados a investimentos, e R\$ 819,8 milhões, a recursos de custeio. Os grupos de despesa presentes no orçamento do DNIT são: Pessoal e Encargos Sociais; Outras Despesas Correntes (Custeio); Investimento; Inversões Financeiras e Reserva de Contingência. Os dois últimos correspondem a menos de 1% do montante total.

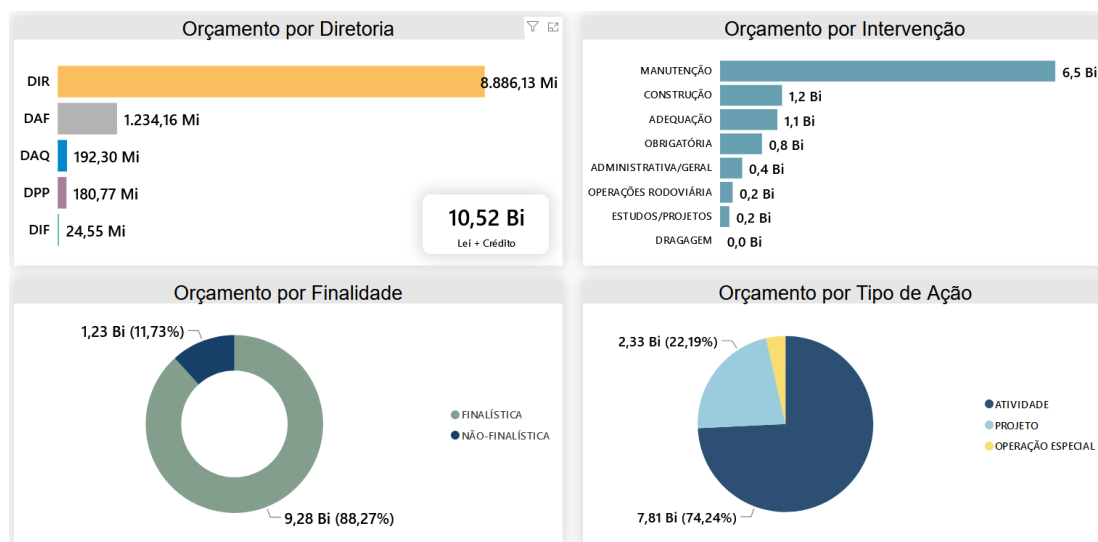
Figura 38 - Orçamento por grupo de despesa



c. *Distribuição do Orçamento no ano*

Apresenta-se abaixo a divisão do orçamento por Diretoria, por intervenção, por finalidade e por tipo de ação:

Figura 39 - Distribuição do orçamento por Diretoria



d. *Total de empenhos gerados no ano*

Do total empenhado para despesas discricionárias (R\$ 9,67 bilhões), foram atendidas 6.778 solicitações de empenhos, distribuídas em 2.302 quadros, englobando empenhos novos, reforços e anulações.

e. *Indicadores de execução (JEO)*

Abaixo, alguns indicadores estabelecidos pela Junta de Execução Orçamentária (JEO) do então MInfra, que definiu metas a serem acompanhadas no decorrer no exercício:

Figura 40 - Indicadores de Execução Meta 01 (Empenhado/Disponibilizado)

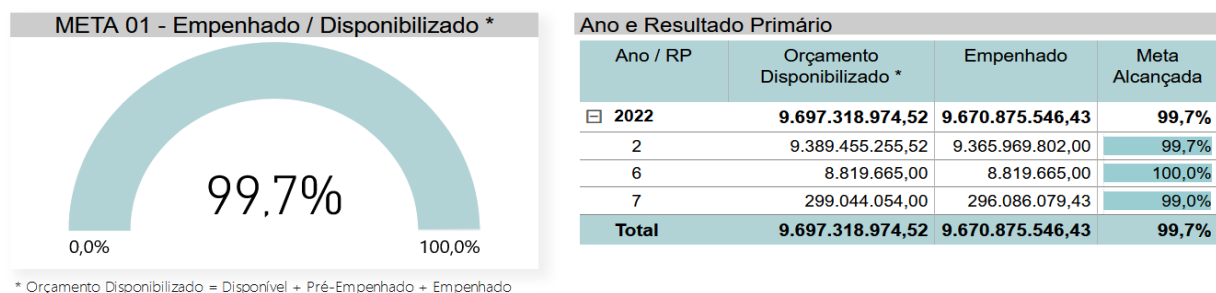




Figura 41 - Indicadores de Execução Meta 02 (Pagamento/Limite de Pagamento)

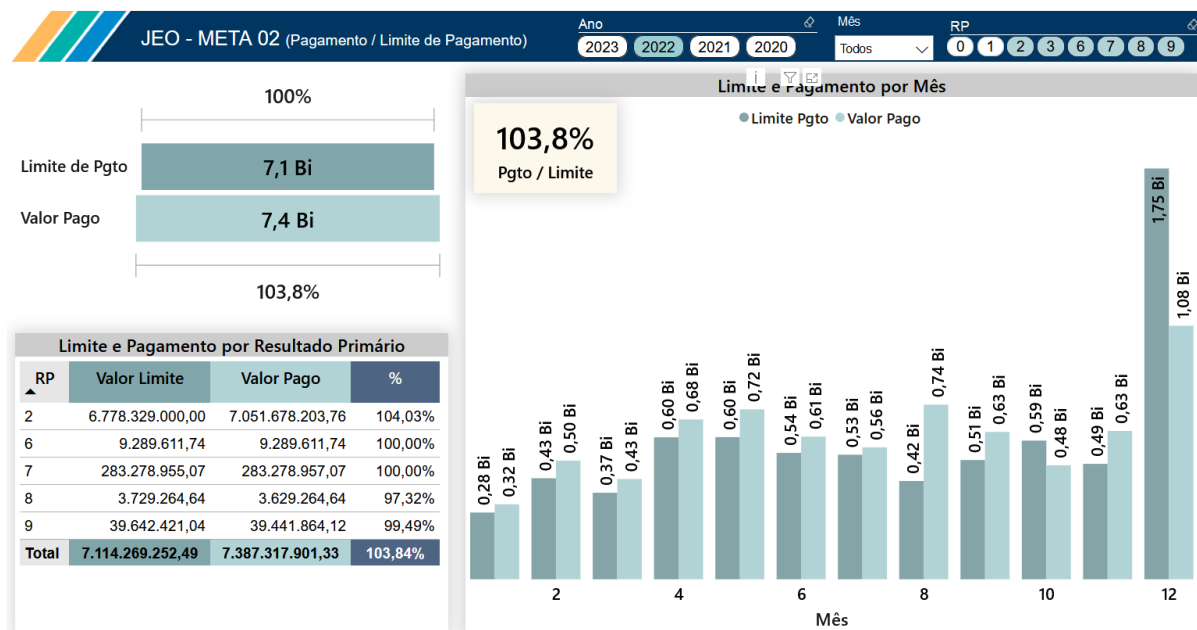


Figura 42 - Indicadores de Execução Meta 03 (Liquidado/Empenhado)

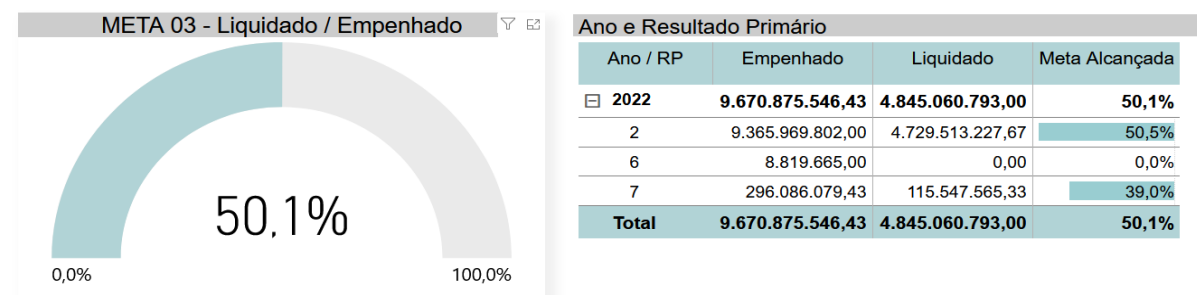


Figura 43 - Indicadores de Execução Meta 04 (RAP Pago/RAP Inscrito)

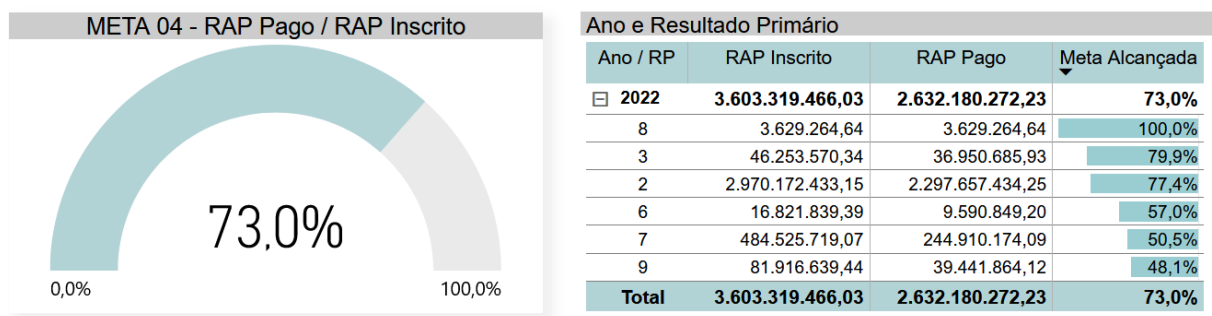




Figura 44 - Indicadores de Execução Meta 05 (Pago Total/Orçamento Total)

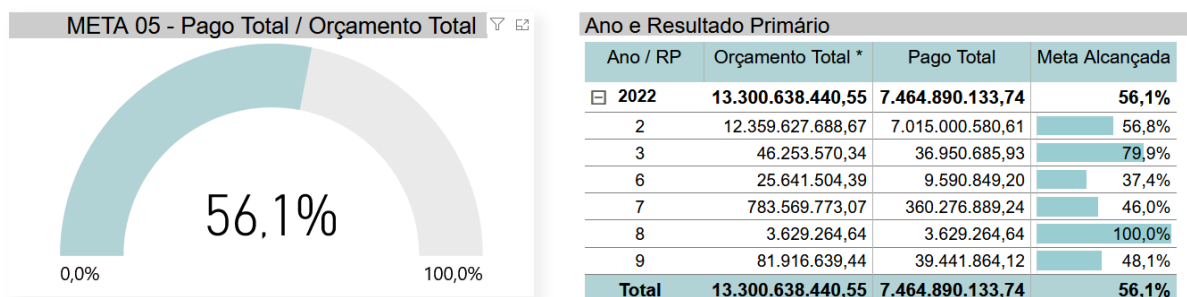
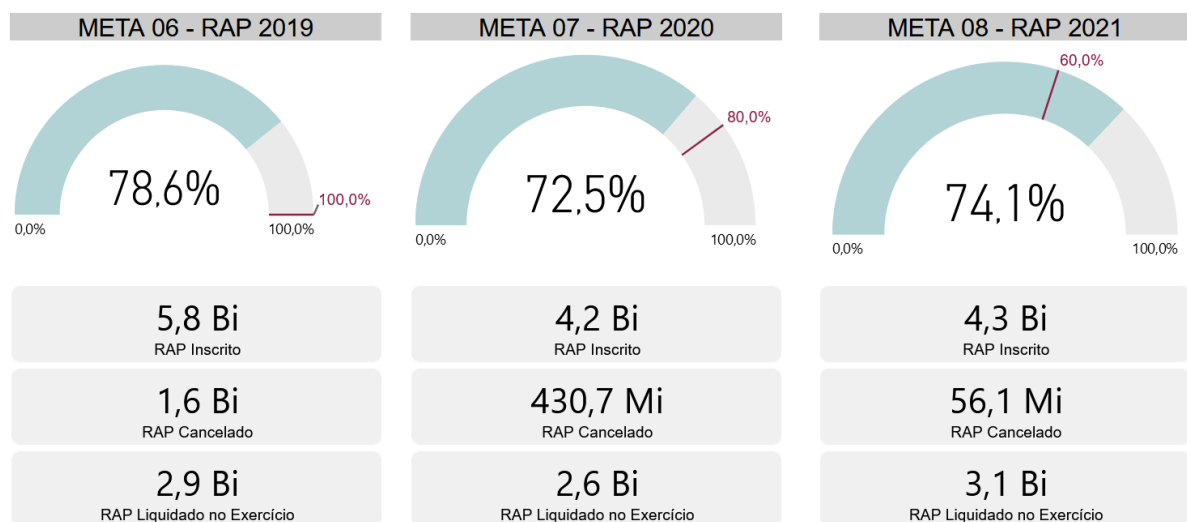


Figura 45 - Indicadores de Execução Meta 06, 07 e 08 (RAP 2019/2020/2021)



f. *Pagamento mensal por Diretoria*

Em 2022, o DNIT pagou R\$ 8,3 bilhões, distribuídos entre as Diretorias conforme segue:

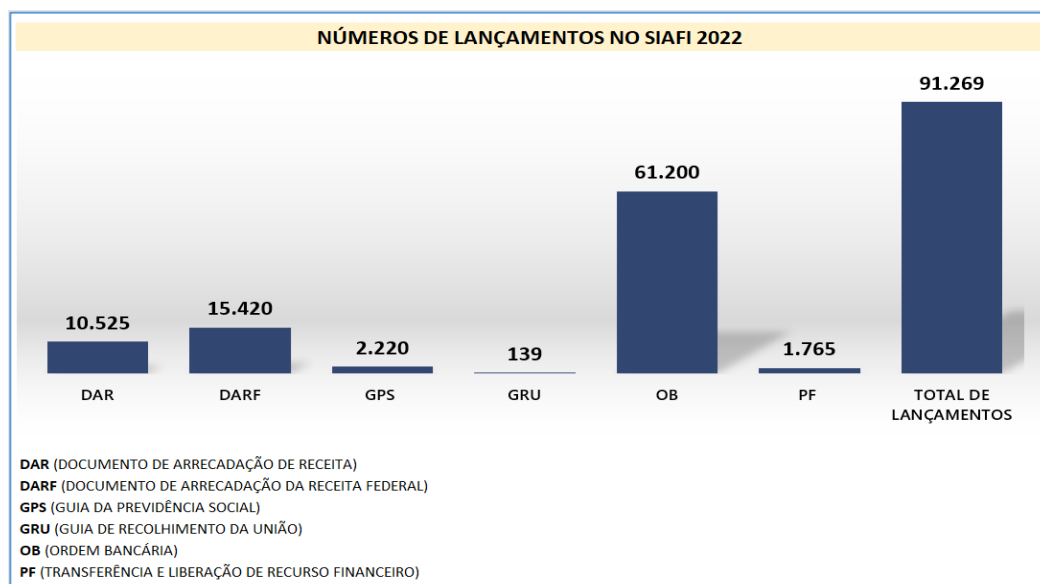
Figura 46 - Pagamento total por Diretoria

PAGAMENTO TOTAL POR DIRETORIA												
8,3 Bi Total Geral		6,7 Bi DIR		1,2 Bi DAF		139,8 Mi DPP		233,4 Mi DAQ		17,4 Mi DIF		
PAGAMENTO MENSAL POR DIRETORIA (R\$1 mil)												
Diretoria	01 Janeiro	02 Fevereiro	03 Março	04 Abril	05 Maio	06 Junho	07 Julho	08 Agosto	09 Setembro	10 Outubro	11 Novembro	12 Dezembro
DIF	184	1.973	1.513	1.466	2.123	1.727	1.573	2.314	1.713	877	590	1.306
DPP	5.186	9.614	3.387	15.320	6.495	12.991	15.079	12.071	9.410	7.115	16.088	27.015
DAQ	8.105	7.725	12.907	20.533	13.748	22.122	23.506	49.017	18.955	14.513	13.725	28.540
DAF	89.058	82.035	84.293	95.859	98.995	80.911	103.735	122.237	103.307	85.846	113.258	120.443
DIR	290.449	464.104	385.694	605.132	665.136	548.182	493.075	641.427	552.544	436.333	564.141	1.053.110
Total	392.981	565.452	487.794	738.311	786.497	665.933	636.967	827.066	685.929	544.684	707.802	1.230.414

g. *Quantitativo de operações realizadas no SIAFI*

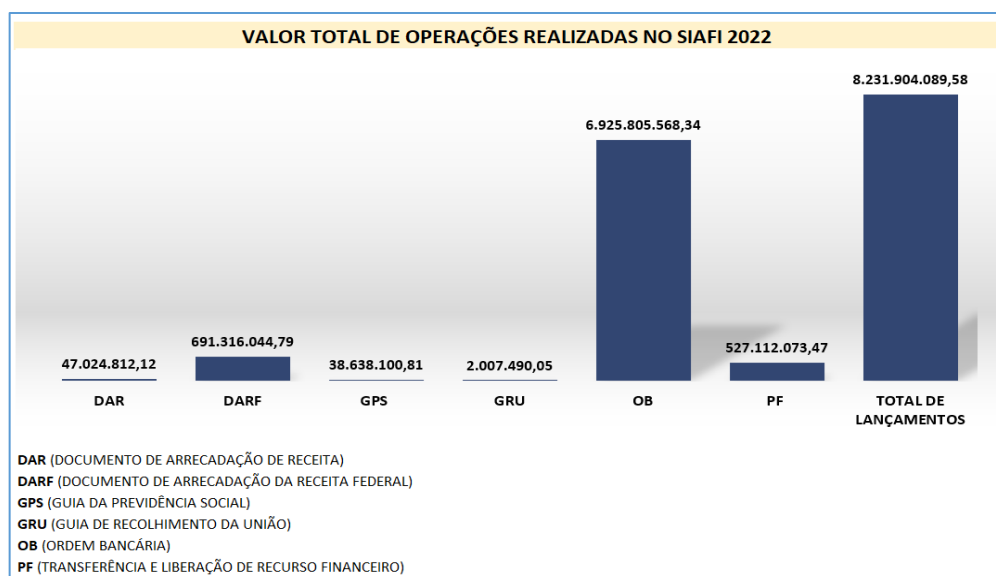
Em 2022, foram realizados um total de 91.269 lançamentos no SIAFI. O gráfico a seguir ilustra os lançamentos por tipo de documento:

Figura 47 - Números de Lançamentos no SIAFI 2022



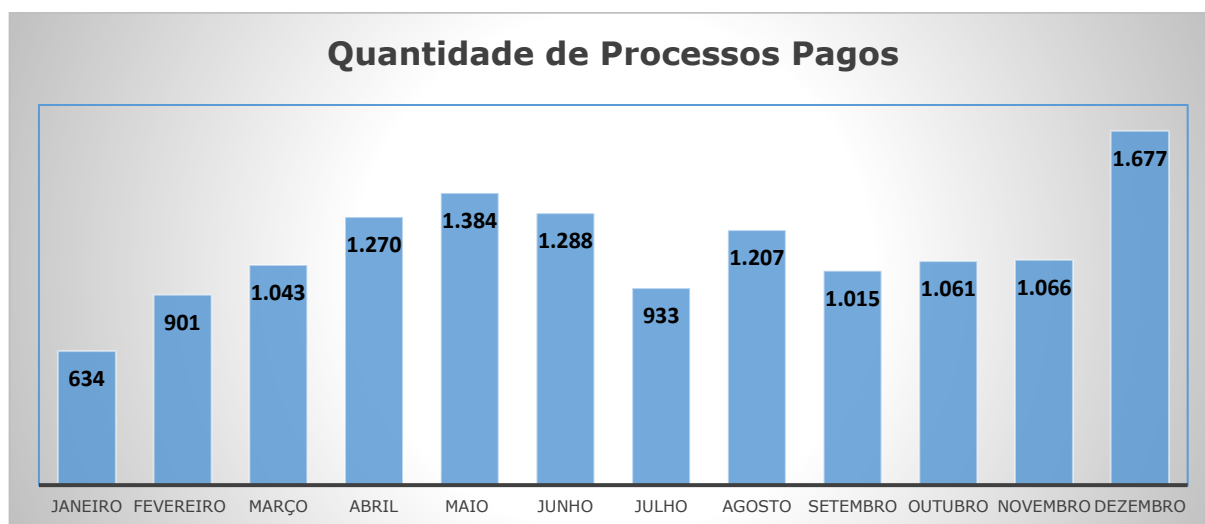
Em valores monetários, os 91.269 lançamentos totalizaram R\$ 8,23 bilhões. As ordens bancárias (OB) representam 84% dos registros:

Figura 48 - Valor total de operações no SIAFI 2022



Em 2022, foram tramitados e pagos 13.479 processos na Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças (CGOF), distribuídos ao longo dos meses, conforme segue:

Figura 49 - Fluxo mensal de processos pagos



h. Despesas Administrativas

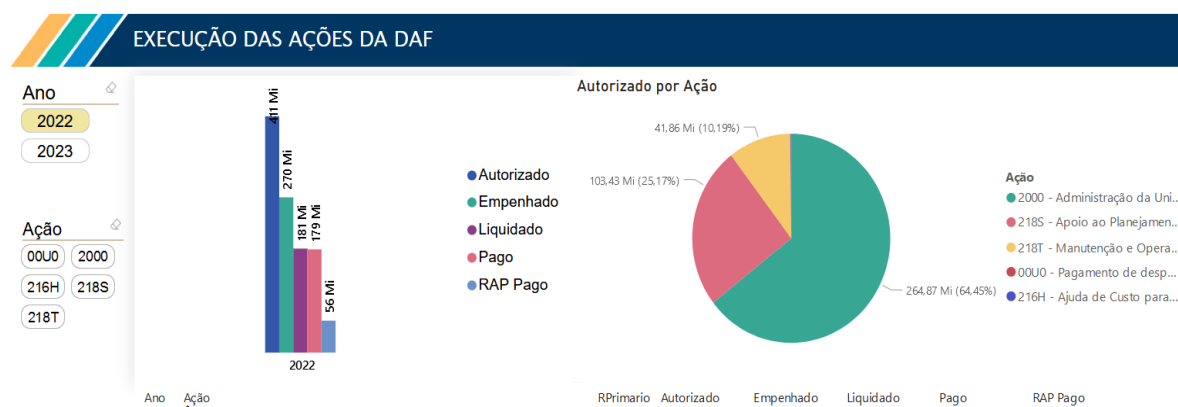
Execução das despesas da Sede (Brasília-DF)

De um total de R\$ 1,2 bilhão de orçamento gerido pela Diretoria de Administração e Finanças - DAF em 2022, R\$ 823 milhões foram para atender a despesas obrigatórias (folha de servidores), e R\$ 411 milhões para custear as despesas de manutenção da administração (Sede e Regionais), dos quais foram descentralizados R\$ 140,9 milhões para atender ao custeio administrativo das unidades.

Dentre as ações discricionárias, destacam-se as ações orçamentárias, que atendem a administração da unidade (2000), o apoio ao planejamento, gerenciamento e acompanhamento da implementação dos empreendimentos de infraestrutura (218S – atende contratos de gestão e assessoramento de todas as Diretorias), e a ação de Tecnologia da Informação, para atendimento da manutenção e operação da infraestrutura de TI (218T). Segue distribuição das despesas discricionárias no âmbito administrativo, por ação orçamentária:

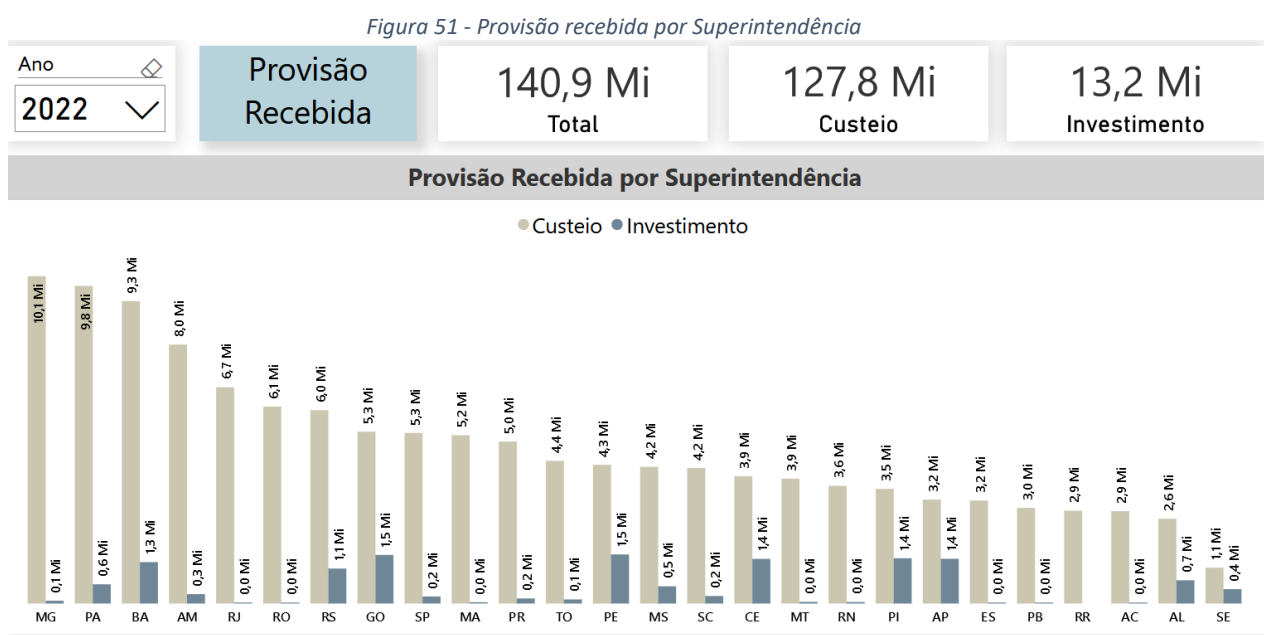


Figura 50 - Distribuição das despesas discricionárias no âmbito administrativo, por ação orçamentária



Provisão Recebida por Superintendência

Dos R\$ 140,9 milhões descentralizados às Superintendências, R\$ 127,8 milhões referem-se a recursos de custeio, e R\$ 13,2 milhões, a recursos de investimentos, distribuídos entre as Superintendências conforme segue:

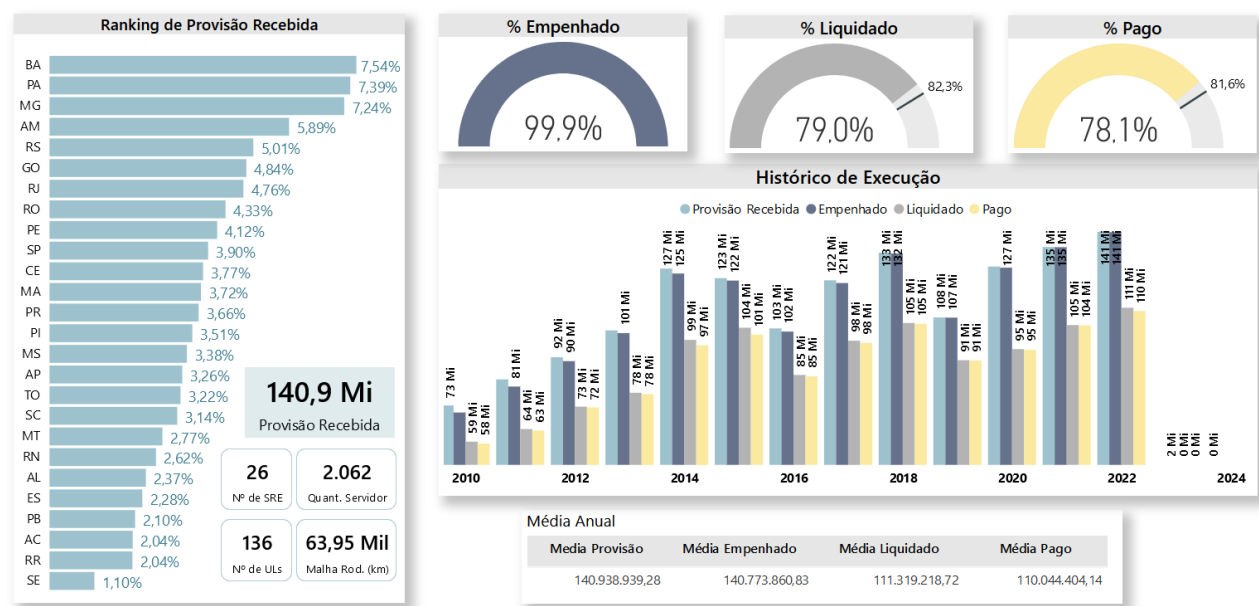


Execução orçamentária das Superintendências Regionais

Dos recursos administrativos recebidos pelas 26 Superintendências, R\$140,8 milhões (99,9%) foram empenhados, R\$ 111,3 milhões (79%) liquidados e R\$ 110 milhões (78,1%) pagos, conforme figura a seguir:



Figura 52 - Execução orçamentária das Superintendências Regionais



Distribuição de Recursos Administrativos em 2022

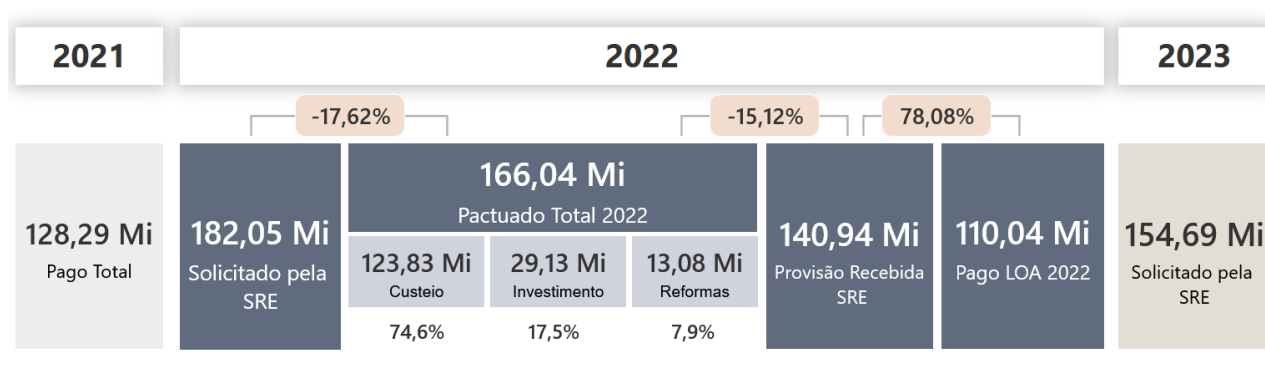
Anualmente, após a publicação da LOA, o DNIT realiza o Fórum de Planejamento junto às Superintendências Regionais, com a finalidade de traçar metas e diretrizes para execução do orçamento corrente. No âmbito da DAF, o fórum foi institucionalizado por meio da Portaria DNIT nº 1.858/2022.

Após a realização desse fórum, de um total solicitado pelas Superintendências, na ordem de R\$ 182,05 milhões, foi pactuado entre a DAF e os Superintendentes o montante de R\$ 166,04 milhões para o conjunto das unidades descentralizadas. A prática adotada pela DAF é a descentralização de recursos mais expressivos, como aqueles destinados à aquisição de veículos (investimento) e reformas, somente após concluído o processo de contratação. 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\$ 140,9 milhões para orçamento administrativo das Superintendências, refletindo uma economia de 23% em relação ao valor

pactuado, orçamento que foi integralmente remanejado para a área fim, ou seja, para obras de infraestrutura, refletindo em melhoria na qualidade do gasto.

Figura 53 - Distribuição de recursos administrativos 2022



II. Gestão de Custos

Em relação à Gestão dos Custos, o DNIT não adota, ainda, o detalhamento de custos (DetaCusto) no Sistema de Informações de Custos do Governo Federal (SIC), cuja finalidade é permitir a alocação do consumo de recurso por centros de custo, no subsistema Contas a Pagar e a Receber (CPR) do SIAFI Web, em um nível mais detalhado. 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. A 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/grupo de trabalho para a 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.

III. Gestão de Pessoas



a. *Conformidade legal*

Além das competências regimentais, e 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 as 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 (Sipec).

Ademais, a Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (CGGP) elabora normativos internos a fim de orientar as unidades vinculadas quanto aos regulamentos aplicáveis à gestão de pessoas, a exemplo da IN nº 3/2020, que dispõe sobre os critérios e procedimentos específicos para a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento de Pessoas (PNDP) na Autarquia, a IN nº 13/2020, que estabelece critérios e procedimentos específicos à jornada de trabalho dos seus servidores, e a IN nº 3/2022, que disciplina, no âmbito do DNIT, o pagamento da Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso (GECCC).

Já sobre a conformidade documental, o DNIT adotou providências, com a finalidade de cumprir o previsto na IN TCU nº 87/2020, para que os servidores, em atendimento à Lei nº 8.730/1993, autorizassem o envio centralizado e automatizado aos órgãos de controle (TCU e CGU), pelo então Ministério da Economia, das declarações de autorização de acesso às Declarações de Ajuste Anual do Imposto de Renda das Pessoas Físicas, que era realizado anteriormente de forma descentralizada pelas unidades setoriais. Para isso, os agentes públicos puderam optar por meio do autosserviço na Plataforma SouGov.

O DNIT também efetua o cadastramento dos atos de concessão de aposentaria e pensão relativos à Autarquia no Sistema de Avaliação e Registro dos Atos de Admissão e Concessões para a Administração Pública Federal e Empresas Estatais (E-pessoal), para fins de registro no Tribunal de Contas da União.

b. *Avaliação da força de trabalho*

A força de trabalho do DNIT é composta por cargos efetivos das áreas meio finalística. Os primeiros têm atribuições voltadas ao 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, segundo a Lei nº 11.171/2005.

A Autarquia possuía, em dezembro de 2022, um quadro de 2.033 servidores ativos, que vem sofrendo diminuição gradual do quantitativo de servidores capacitados e do seu capital intelectual, em decorrência da evasão por desligamento, e do elevado número de concessões de aposentadoria. No decorrer dos exercícios de 2020 e 2021, em que pese o efeito da pandemia ter reduzido o número dessas vacâncias, tais fatores se tornam grandes desafios a serem superados para o alcance da missão institucional do DNIT.

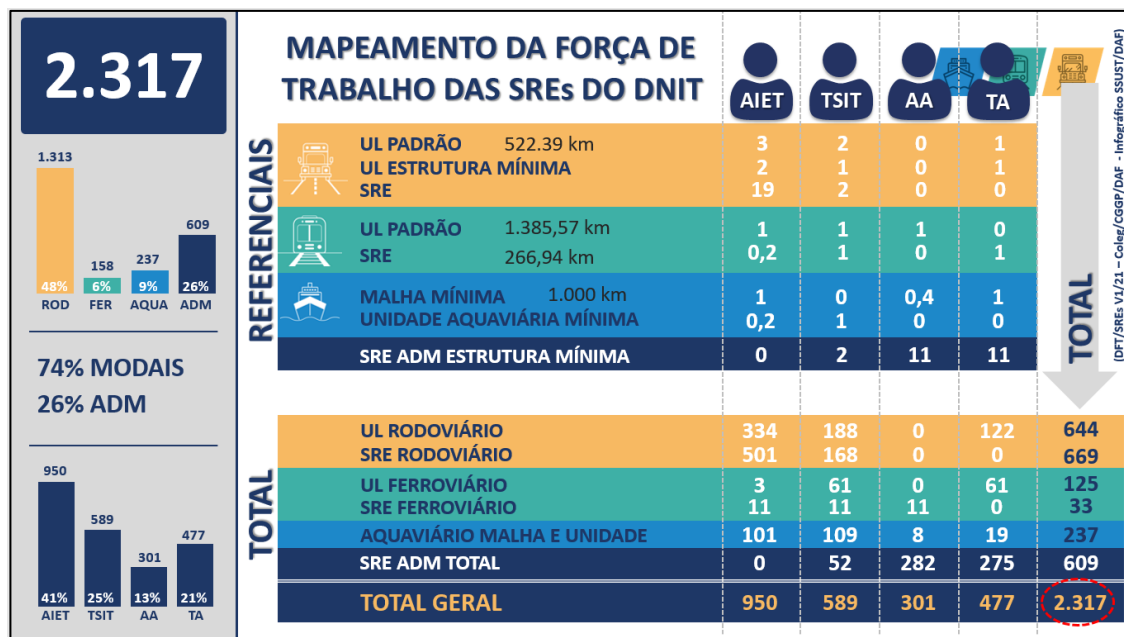
Na tabela abaixo, observa-se que a força de trabalho da Autarquia se divide entre as unidades da Sede em Brasília e as Superintendências Regionais, conforme os níveis de escolaridade:

Tabela 25 - Força de trabalho do DNIT – dez/22

	Nível Auxiliar	Nível Intermediário	Nível Superior	Total
Sede	-	190	242	432
Superintendências	1	862	738	1.601
Total	1	1.052	980	2.033

Cabe ressaltar que, a fim obter um quadro mais detalhado da necessidade de pessoal nas Superintendências e Unidades Locais do DNIT, foi realizado pela CGGP um dimensionamento da força de trabalho nessas unidades. O estudo foi finalizado e validado pela Diretoria Colegiada do DNIT, e trouxe uma força de trabalho ideal estimada em 2.317 servidores, 74% dos quais deveriam estar alocados em atividades finalísticas, e 26% em atividades administrativas. Para se chegar ao quantitativo ideal, foi mapeada a estrutura mínima para Unidades Locais e Superintendências, para cada um dos modos de transporte e para a área administrativa.

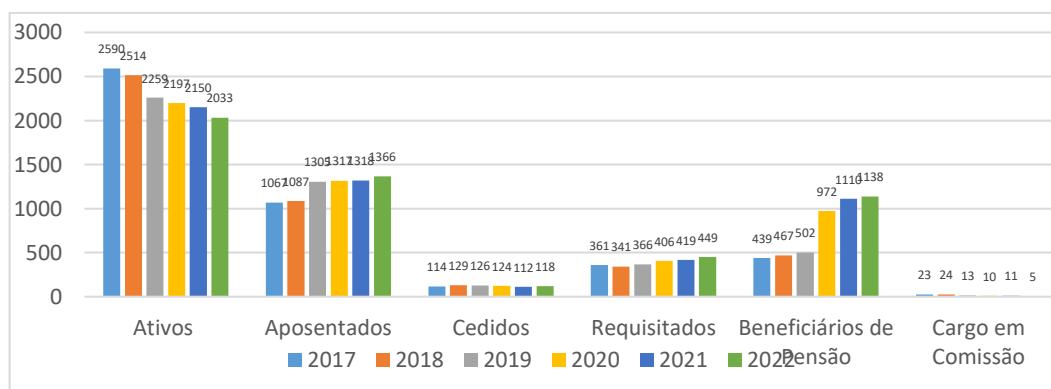
Figura 54- Quadro demonstrativo da força de trabalho das Regionais do DNIT



Os dados do quadro acima referem-se a um recorte da força de trabalho do DNIT, realizado no 1º semestre/2022. Dessa forma, está em andamento uma atualização desse dimensionamento.

Além disso, o DNIT firmou termo de compromisso com o atual Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos para a disponibilização do Sistema de Dimensionamento de Pessoas (Sisdip), ferramenta oficial da Administração para realização de estudos de dimensionamento nos órgãos e entidades que a compõem. A expectativa é que seja realizada a implementação do dimensionamento por meio do Sisdip na Sede, em Brasília, até o fim de 2023.

Gráfico 7 - Situação de Quadro de Pessoal do DNIT





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

Tabela 26 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT

Situação Atual de Cessões e Requisições		
38 servidores do DNIT cedidos a outros órgãos	80 servidores do DNIT requisitados (atos irrecusáveis)	118 total

Cumpre ressaltar que foram efetivadas movimentações de empregados de empresas públicas, a exemplo da Infraero, para a composição de força de trabalho na Autarquia. Apesar de tal medida mitigar provisoriamente a necessidade de pessoal, ainda permanece a necessidade de composição do quadro de servidores efetivos, razão pela qual foi efetivada nova solicitação de concurso público.

c. Estratégia de Recrutamento e Alocação de Pessoas

No intuito de reverter o cenário de diminuição do seu quadro de pessoal ativo, a Autarquia fez solicitação ao então Ministério da Economia para obter autorização para contratação temporária de 60 Engenheiros para exercício nas Superintendências Regionais dos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Rondônia e Roraima, e na Diretoria de Planejamento e Pesquisa. Entretanto, o pedido não prosperou em virtude de uma limitação de escopo identificada pelo Órgão Central do Sipec.

Além disso, em 2022 foi encaminhado pedido, conforme vem sendo feito desde 2017, para realização de concurso público para contratação de pessoal, visando prover os cargos atualmente vagos na Autarquia. O pedido encontra-se no Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, aguardando autorização.

Com a intenção de mitigar o déficit de servidores existente, o DNIT realizou chamamentos para as diversas unidades do DNIT, seja para movimentação entre elas, seja para o exercício de cargos e/ou funções comissionadas, inclusive para servidores externos; chamamentos para composição de força de trabalho, nos termos da então Portaria DNIT nº 282/2020, cessão/exercício provisório de empregados de empresas públicas, e processos

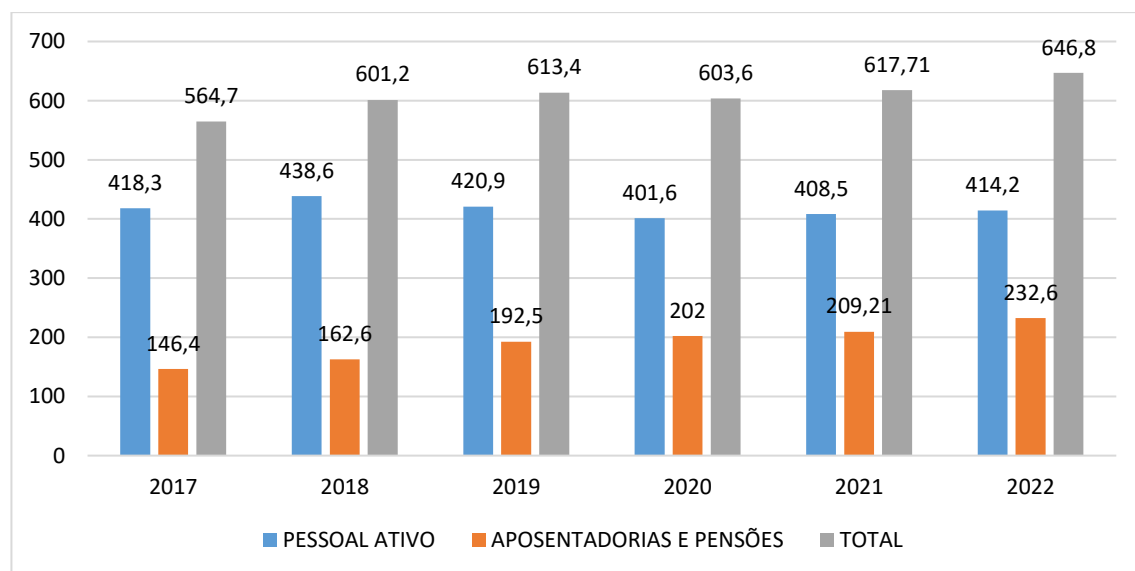


seletivos para ocupação de cargos comissionados de níveis 3 e 4 (FCPE 101.3 e DAS 101.4, hoje CCE e FCE) que, por serem abertos a servidores de outros órgãos, também puderam contribuir com a força de trabalho na Autarquia.

Foram absorvidos 69 agentes públicos por meio do instituto da alteração de exercício para composição de força de trabalho (Portaria SEDGG/ME nº 8.471/2022), e movimentaram-se 63 agentes públicos, com devido ressarcimento pelo DNIT, dos quais 44 empregados da Infraero, distribuídos em várias unidades da federação.

d. *Detalhamento da despesa do pessoal*

Gráfico 8 - Demonstrativo de Despesas de Pessoal – (em milhões de R\$)



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. *Progressão e promoção funcional*

A remuneração dos servidores está estruturada pela Lei nº 11.171/2005, que criou as Carreiras e o Plano Especial de Cargos 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.



Reajustes remuneratórios escalonados foram concedidos nos exercícios de 2017, 2018 e 2019 para os servidores do DNIT. Entretanto, a remuneração ainda se encontra defasada em relação a outros órgãos, tanto do Poder Executivo, quanto do Legislativo e Judiciário, resultando em uma grande evasão de mão de obra ao longo do tempo, permanecendo ainda a necessidade de equalização entre as áreas administrativas e finalísticas.

Destaca-se que a remuneração dos servidores também varia conforme a classe e o padrão em que se encontram na carreira. O primeiro elemento diz respeito à promoção funcional, enquanto o segundo é relativo à progressão funcional. A progressão e a promoção funcional no DNIT foram regulamentadas por meio do Decreto nº 7.629/2011, tendo seus procedimentos internos estabelecidos na Portaria DNIT nº 240/2012, posteriormente alterada pela Portaria DNIT nº 248/2012.

A progressão funcional ocorre anualmente, de forma imediata, desde que o percentual da nota da avaliação de desempenho do servidor tenha sido maior ou igual a 70% do seu valor máximo. Quanto à promoção funcional, além do critério relativo à avaliação de desempenho, o servidor deverá ter se capacitado nos anos anteriores com 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.

Os quadros a seguir demonstram os números relativos à concessão de progressão e promoção no ano de 2022:

Tabela 27- Progressão funcional de 2022

PROGRESSÃO FUNCIONAL 2022	
Analista Administrativo	111
Analista em Infraestrutura de Transportes	295
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	358
Técnico Administrativo	113
Total	877

Tabela 28 - Promoção 2022

PROMOÇÃO 2022	
Analista Administrativo	08
Analista em Infraestrutura de Transportes	104



PROMOÇÃO 2022	
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	04
Técnico Administrativo	01
Total	117

f. *Gratificação de Qualificação e Processo Seletivo*

A Gratificação por Qualificação (GQ) é constituída de um acréscimo remuneratório que o servidor recebe ao obter títulos acadêmicos voltados à área de atuação da Autarquia. Essa gratificação é concedida aos servidores que detêm conhecimentos específicos, e sua avaliação é realizada de forma objetiva, com regramentos específicos constantes da Portaria DNIT nº 3.313/2018.

A GQ foi regulamentada por meio do Decreto nº 7.876/2012, alterado pelo Decreto nº 7.922/2013 e republicado no DOU de 13/3/2013, que disciplinaram sua concessão, instituída pelo art. 22 da Lei nº 11.171/2005. Foram contemplados 496 servidores no 17º ciclo e 491 servidores no 18º ciclo, ocorridos no ano de 2022.

Destaca-se também a publicação da Portaria DNIT nº 399/2019, alterada pela Portaria nº 565/2019, e Portaria nº 79/2020, que instituiu o processo seletivo para ocupação de cargos e funções no âmbito da Autarquia. Por meio desse instrumento, criou-se um ambiente transparente para a escolha de postulantes aptos a ocupar as funções de confiança do DNIT, ofertando oportunidades isonômicas para que todos os servidores do DNIT, atendendo aos critérios legais, tenham a oportunidade de concorrer à ocupação de uma função.

Nessa linha, ao longo de 2022, houve a publicação de três editais de seleção, dois dos quais revogados, relativos a quatro funções diferentes. Constam quatro candidatos habilitados pela Subsecretaria de Conformidade e Integridade (SCI) para duas funções. Esses editais objetivaram a designação de servidores para funções de Coordenadores na Sede e nas Superintendências Regionais.

Com a intenção de mitigar o déficit de servidores existentes, o DNIT realizou 27 chamamentos para as diversas unidades da Autarquia, tanto para movimentação entre as unidades (alteração de lotação ou remoção) quanto para o exercício de funções comissionadas de nível equivalente ou inferior ao DAS-2 (FGs, FCPEs 101.1 e 101.2), inclusive



para servidores externos (cessão). Foram realizados também chamamentos para composição da força de trabalho, considerando os instrumentos instituídos pelo Órgão Central do Sipec.

g. *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 7.133/2010.

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 à avaliação de pessoas de forma objetiva, realizada por meio de um instrumento que permite a contratação de metas, a definição de indicadores e, ainda, o acompanhamento trimestral pelo chefe da equipe em que o servidor está inserido. A avaliação tem reflexo financeiro direto na remuneração dos servidores, uma vez que as chamadas gratificações de desempenho, calculadas em função da pontuação final da avaliação a que eles são submetidos, fazem parte da sua estrutura remuneratória.

Dada a importância da matéria, em 2022, foi realizada a avaliação de desempenho via SIGEPE, sistema informatizado de avaliação de desempenho, permitindo a realização da avaliação de forma mais ágil e dinâmica, possibilitando uma maior importância à matéria pelos gestores e pelos próprios servidores.

h. *Capacitação: Estratégia e Números*

Execução do Plano de Desenvolvimento de Pessoas – PDP/2022

Assim como nos anos anteriores, o Plano de Desenvolvimento de Pessoas anual teve por base o Dicionário de Competências do DNIT, documento que agrupou as competências da Autarquia em 21 macrocompetências.

De posse das informações basilares, foi encaminhado documento a todas as setoriais da entidade, buscando identificar as necessidades prioritárias de desenvolvimento de pessoas, treinamentos e capacitações. Tal documento serviu de base para o PDP do exercício, partindo-se das competências pré-indicadas e das necessidades levantadas de desenvolvimento.

Execução do Orçamento de Capacitação

O orçamento de capacitação é destinado ao pagamento de capacitações, Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso (GECC) e realização de ações de Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). Nos valores de capacitação, são também levantados os gastos com diárias e passagens.

Em 2022, foram realizadas 2.166 inscrições em ações de desenvolvimento, resultando num total de 74.339 horas de capacitação, em cerca de 229 cursos.

Foram executados, para tanto, R\$ 2.167.168,34, dos quais R\$ 1.377.321,13 executados pela Sede em Brasília. O investimento das Superintendências foi distribuído conforme gráfico abaixo:

Gráfico 9- Investimento com desenvolvimento de pessoas em 2022 das Superintendências



Do total de 2.166 inscrições realizadas, 1.170 eram da Sede em Brasília (54%), e 996 das Unidades Descentralizadas (46%), distribuídos conforme abaixo:

Gráfico 10 - Quantidade de Inscrições em Capacitações das Superintendências Regionais - 2022



Já em relação ao quantitativo de horas de capacitação, do total de 74.339 horas, 31.648 foram da Sede e outras 42.691 das Regionais, conforme abaixo:

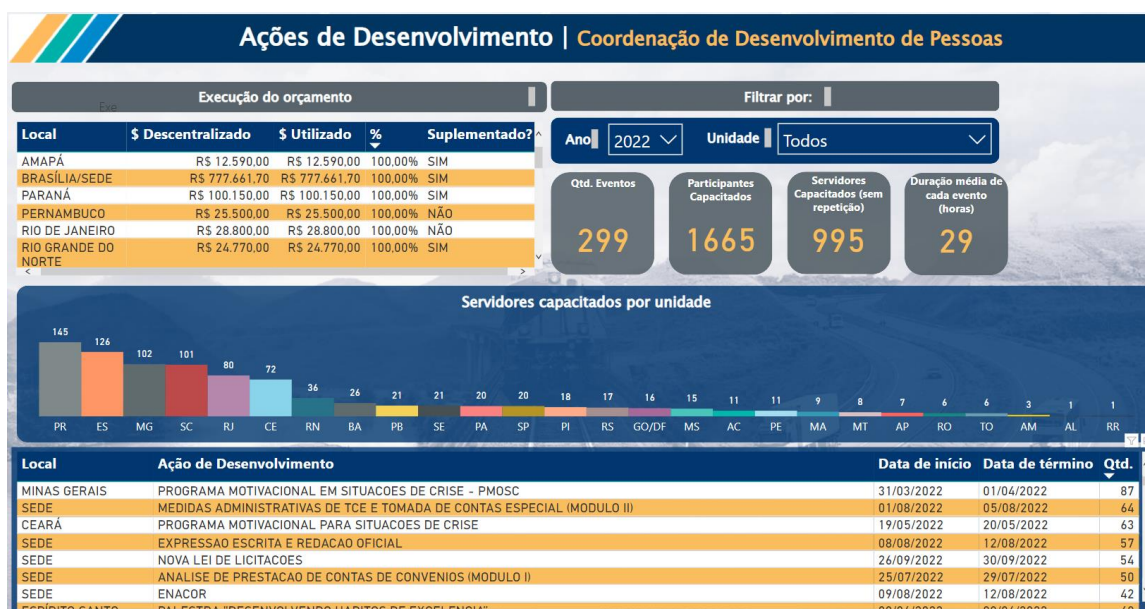
Gráfico 11 - Quantidade de Horas de Capacitação das Superintendências Regionais - 2022



Como se depreende das informações acima, uma das ferramentas utilizadas para a execução do PDP no exercício de 2022 foi a descentralização de recursos para as Superintendências Regionais, de modo que as contratações fossem realizadas de forma local, atendendo de forma mais personalizada às singularidades regionais, mitigando ainda as despesas com deslocamento e potencializando a utilização dos limitados recursos públicos.

Os resultados detalhados podem ser consultados por regional, no painel da CGGP, disponível no PLOAWeb. (servicos.dnit.gov.br/ploaweb).

Figura 55 - Painel ações de desenvolvimento CGGP



Parcerias

O PDP de 2022 buscou parceiros estratégicos para ajudar a alcançar os objetivos da política interna de desenvolvimento de pessoas, como a contratação direta de cursos exclusivos para o DNIT, promovidos pela Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), com a oferta de 8 cursos aos servidores e gestores, totalizando 187 horas de capacitação.

Elaboração do PDP/2023

Tendo por base o estabelecido no Decreto nº 9.991/2019, e seguindo orientações constantes na IN ENAP/SGP nº 21/2021, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento de Pessoas do ano de 2023 – PDP/2023.

Esse instrumento, baseado no Levantamento de Necessidades de Capacitação (LNC), disponibilizado a todas as unidades administrativas da Autarquia em 2022, juntamente com o Dicionário de Competências, apresenta um planejamento essencial para o desenvolvimento de gestores e servidores, com a inclusão de necessidades a serem atendidas e capacidades a serem promovidas, conhecimentos a serem adquiridos, habilidades e atitudes a serem desenvolvidas, em função do estudo realizado, de forma alinhada às diretrizes do DNIT.



i. *Qualidade de vida no trabalho*

A Portaria DNIT nº 4.731/2019 institucionalizou a Política Nacional de Qualidade de Vida no Trabalho do DNIT (PNQVT), além de estabelecer o Programa de Qualidade de Vida do DNIT (PQVT). Tal institucionalização ocorreu segundo parâmetros estabelecidos na Portaria ME nº 3/2013, que institui as diretrizes gerais para a promoção da saúde do servidor público federal do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal.

As ações de Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) têm papel relevante na promoção do reconhecimento e valorização de cada uma das pessoas que trabalha no DNIT, sendo tema de especial destaque nas ações da CGGP.

Tabela 29- Acompanhamento mensal das ações de QVT realizadas no ano de 2022

DATA	MOTIVAÇÃO	AÇÃO
15/01	Janeiro Branco	Palestra sobre saúde mental - Síndrome de BURNOUT
15/02	Fevereiro Laranja	Live sobre Leucemia com hematologista
10/03 a 18/04	Todos Por Elas	Doação de produtos de higiene para as mulheres de PETRÓPOLIS, SRE e SEDE, entrega dos produtos em 18/04 pela SRE do RJ.
29/03	Março Lilás	Live sobre câncer de cólon com Roda de Conversa sobre Liderança Feminina com Representantes Femininas de Altos Cargos no DNIT
31/03 e 01/04	PMOSC MG	Evento presencial - preparo para atuar e desempenhar as atribuições em trabalho remoto, orientar boas práticas na condução dos trabalhos por meios digitais e promover apoio motivacional, melhoria do clima organizacional, gestão de conflitos e elevar a motivação dos servidores da unidade.
13/04	Páscoa	Ação de engajamento ACERTANDO EM CHEIO, uma cesta de chocolates que foi ofertada para quem acertasse seu peso exato.
25 a 29/04	1ª pesagem DNIT na medida	Pesagem e exame de Bioimpedância – Busca promoção de melhores hábitos alimentares e diminuição do sedentarismo.
27/04	Abril Azul	Debate de conscientização do Transtorno do Espectro Autista (TEA), contou com palestra de especialista e com a participação e interação de pais e mães com filhos autistas.
10 e 11/05	GTD II	Curso visando um sistema integrado de gerenciamento da vida
19 e 20/05	PMOSC - CE	Evento presencial - preparo para atuar e desempenhar as atribuições em trabalho remoto, orientar boas práticas na condução dos trabalhos por meios digitais e promover apoio motivacional, melhoria do clima organizacional, gestão de conflitos e elevar a motivação dos servidores da unidade e dinâmicas de interação.
25/05	5º CAFÉ COM PLS	Palestra sobre Ferramenta de Governança estratégica



DATA	MOTIVAÇÃO	AÇÃO
25/05	Maio Vermelho	Avaliação de saúde bucal, aferição de pressão arterial e orientações psicológicas.
15/06	DOAÇÃO DE SANGUE	Palestra sobre Qualidade de Vida.
23/06	DOAÇÃO DE SANGUE	Campanha de doação de sangue para hemocentro, que enviou uma van para buscar doadores voluntário no DNIT.
23/06	Mês dos Namorados	Colocar nos canais de divulgação do DNIT histórias de casais que se formaram no DNIT.
25 a 29/07	2ª pesagem DNIT na medida	Pesagem e exame de Bioimpedância – Busca promoção de melhores hábitos alimentares e diminuição do sedentarismo.
12 a 31/08	Dia dos Pais	Colocar nos canais de divulgação do DNIT fotos de pais com seus filhos e que escrevessem uma mensagem "SER PAI É".
22/08	Circuito de Saúde	Presença das especialidades: Tonometria, Ventosaterapia, Aferição de pressão arterial e glicemia, Bioimpedância e Micro terapia.
01 a 31/08	Agosto Dourado	Informativo sobre amamentação.
01 a 31/08	Agosto Verde Claro	Informação sobre Linfomas.
14 e 15/09	Estratégias e Habilidades para Reforçar Inteligência Emocional	Curso GECC - Inteligência emocional como uma competência essencial no trabalho.
19/09	Setembro Amarelo	Atendimento psicológico individual preventivo.
28/09	Setembro Amarelo	A Importância de Cuidar da Saúde Mental.
11/10	Outubro Rosa	Fotos encaminhadas pelas equipes do DNIT vestindo Rosa - importância da prevenção e do diagnóstico precoce do câncer de mama e do colo do útero.
20/10	Outubro Rosa	Palestra - Alimentação Como Prevenção ao Câncer de Mama e Saúde da Mulher.
24 a 26/10	Semana do Servidor	Homenagem aos Servidores - Entrega de Placas - Show de Talentos – Karaokê.
16/11	Novembro Azul	Ação de Saúde - mês de Atenção e Prevenção ao Câncer de Próstata.
23 e 24/11	Esquenta Copa DNIT	Campeonato de TOTÓ.
29/11	Feira de Saúde	Ante jogo do Brasil e ponto facultativo.
6/12	Ação de Saúde	Ações de Saúde – Bioimpedância, Pressão Intraocular, Liberação Miofascial.
8/12	Cerimônia Encerramento ano	Apresentação CAMARATA Centro Oeste. Apresentação de resultados da entidade. Participação de Servidores e Colaboradores.
14/12	Colônia de férias DNIT	Galera do DNIT, atividades educativas com participação de 50 crianças do Centro de Educação Infantil Didascalho São José OPERÁRIOABC.



j. *Atenção à saúde do servidor*

Foram realizadas 264 perícias médicas para a homologação de atestados médicos dos servidores lotados na Sede, além das ocorridas nas Unidades Regionais nos Estados, eliminando assim o passivo de atestados médicos pendentes de homologação acumulados pela pandemia. A estatística das licenças seguiu a divisão por faixa etária e por mês (quantidade de atestados e quantidade de dias), observando a Lei nº 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD). Uma das formas de estatística, chamada de Acompanhamento Social, apresenta informações (geral e sem CID) sobre transtornos mentais e comportamentais e distúrbios dos aparelhos respiratório, osteomuscular, cardíaco e circulatório, para auxiliar na percepção de problemas e elaborar trabalhos de busca de resolução.

Também foi realizada a Campanha de Vacinação contra a Gripe. Em 2022, a campanha também ocorreu de forma híbrida (*drive thru* e fila), com a aplicação de 1.082 doses para servidores e colaboradores da Sede, além da participação de algumas Regionais (AP/GO/MA/MS/MT/RS/SE).

Outra ação importante foi a ampliação da oferta de planos de saúde, com disponibilização de quatro opções de operadoras junto aos servidores (Grupo Elo / Allcare / GEAP / ASSEFAZ).

Principais Desafios e Ações Futuras

O desenvolvimento das lideranças da Autarquia é uma das metas propostas para o ano de 2023. Por meio de um programa de estrutura de desenvolvimento de líderes, o DNIT busca o aperfeiçoamento dos gestores, desenvolvendo neles tanto competências técnicas relativas ao seu objeto de trabalho quanto competências interpessoais, aprimorando sua capacidade de gerir as respectivas equipes.

Com o intuito de acelerar a modernização dos seus processos internos e dar um salto qualitativo em suas entregas, o DNIT adotará para 2023 estratégias para o aperfeiçoamento da gestão de pessoas no tocante ao aprimoramento dos normativos internos, na melhoria dos fluxos e processos de trabalho e no desenvolvimento de ferramentas e sistemas de gestão.

Visando maximizar a capacitação do quadro de pessoal da Autarquia, novas diretrizes poderão ser implementadas no decorrer de 2023, aliadas ao aprimoramento do planejamento



e do dimensionamento da força de trabalho, pelo já mencionado Sistema de Dimensionamento de Pessoas. Outro ponto importante será a forma de captação e retenção de talentos, nos moldes realizados com os empregados públicos da Infraero, que hoje compõem a força de trabalho da Autarquia. Será proposta, ainda, a aprovação de novo normativo que atenuie aspectos subjetivos hoje existentes, a fim de estabelecer critérios mais transparentes e técnicos para a movimentação interna de servidores, o que poderá inclusive se aplicar ao dimensionamento da força de trabalho.

Por fim, a CGGP envidará esforços para compor a força de trabalho do DNIT, por meio dos diversos instrumentos disponíveis, incluindo a almejada autorização para realização de concurso público visando prover cargos efetivos da Autarquia, o que configura um dos grandes desafios para 2023.

IV. Gestão de Licitações e Contrato

A Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações (CGCL) 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 Coordenação.

Resumo dos editais publicados

Em 2022, foram publicados 613 lotes, desse total 198 (32%) dos quais foram para contratos de obras de engenharia. Em termos de valores, as obras de engenharia representaram um investimento de R\$ 8,4 bilhões, ou seja, 71% do valor total estimado, de R\$ 11,7 bilhões.



Figura 56 –Painel de Lotes e editais publicados pela Sede e pelas Superintendências Regionais

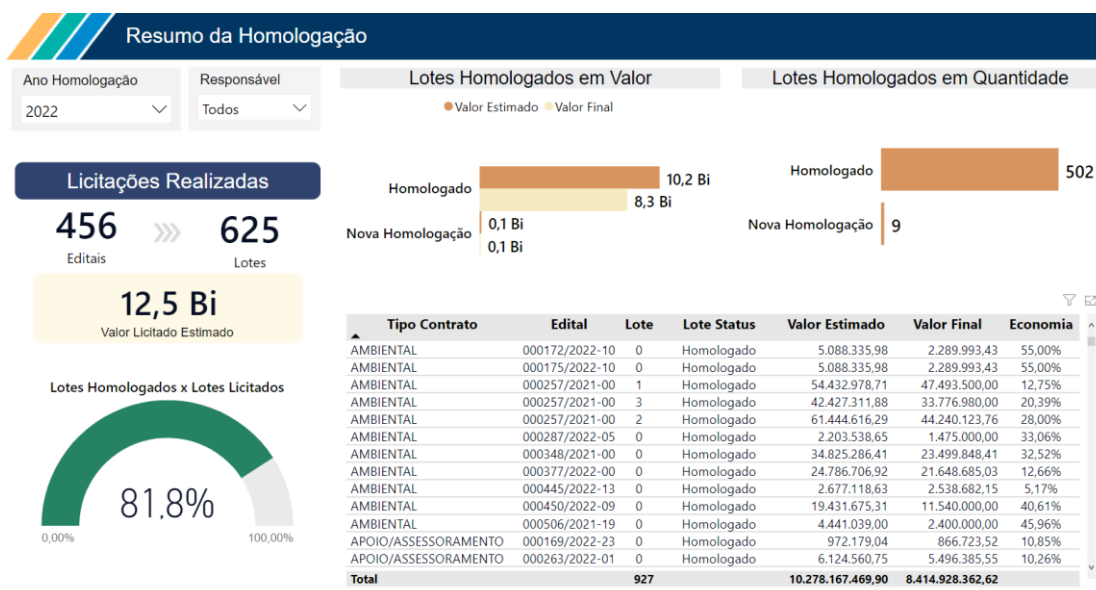


Resumo da homologação das contratações (exceto dispensas, inexigibilidades e contratações emergenciais)

Em 2022, foram homologados 625 lotes, 61 dos quais na Sede e 564 nas Regionais. O valor total foi estimado em R\$ 12,5 bilhões, e homologados com valor final de R\$ 8,3 bilhões.

No que se refere à quantidade, dos 625 lotes, 502 foram homologados e 9 com nova homologação, representando um percentual de 82% de sucesso das licitações.

Figura 57 -Painel resumo da homologação





Com relação às principais entregas de 2022, a CGCL realizou 37 licitações, conforme detalhado no quadro abaixo:

Tabela 30- Licitações 2022

Tipo	Licitações Homologadas	Valor Total Homologado	Desconto do Valor Orçado
Obras e Serviços de Engenharia	27	R\$ 813.659.667,56	R\$ 244.738,008,73
Aquisições e Serviços Administrativos	10	R\$ 20.897.667,47	R\$ 3.213.145,43

Ressalte-se que os valores informados se referem apenas ao valor total homologado das licitações, o qual não reflete, necessariamente, o valor total das contratações, visto que a CGCL não realiza gestão de contratos.

Contratações relevantes realizadas

RDCi eletrônico 090/2022-00

Objeto: Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia; elaboração e execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como o cumprimento de todas as obrigações e condicionantes, requeridas no processo de licenciamento ambiental; e execução das obras de implantação, pavimentação, restauração e OAE, na rodovia BR-135/MG.

Justificativa da contratação:

O empreendimento faz parte do Programa de Pavimentação e Revitalização da BR-135, obra do Governo Federal. Engloba a restauração de 556 km de rodovia, que ligam a capital maranhense, São Luís, à capital mineira, Belo Horizonte.

Todos os cuidados ambientais estão sendo empregados na execução do empreendimento, que beneficiará a população de 21 municípios nos estados do Maranhão, Piauí, Bahia e Minas Gerais, facilitando o transporte dos produtos agrícolas produzidos, uma vez que a área é uma das maiores produtoras de grãos do país, e prioritária para o desenvolvimento regional e estadual, além de propiciar maior conforto, redução de custos e segurança aos usuários da rodovia.

A BR-135, com cerca de 2.494 km de extensão, é um dos mais importantes corredores de transporte rodoviário do país, interligando as regiões Sul e Sudeste ao Norte e Nordeste do



Brasil. A rodovia, em vários trechos, encontra-se em precário estado de conservação, e em alguns trechos, principalmente de Minas Gerais, Bahia e Piauí, não há pavimentação asfáltica.

Desde 2007, tem-se executado serviços de restauração na BR-135/MG. No trecho entre Montes Claros e o entroncamento com a BR-040, a rodovia recebeu nova pavimentação com a criação de terceira faixa em vários trechos, além da ampliação de pontes e de alças de acesso a municípios cortados pela estrada. Desde a construção da rodovia, essa foi a primeira vez que a BR-135 passou por intervenções desse porte. Para Minas Gerais, manter a BR-135/MG em boas condições é fundamental ao funcionamento da infraestrutura logística, já que a rodovia atravessa todo o norte do estado, atingindo a região central. Trata-se de um importante eixo de escoamento da produção da região, sendo o único acesso a Belo Horizonte, de onde a carga pode seguir para o restante do Sudeste e para o Sul do país.

Assim, observa-se que a pavimentação do trecho divisa MG/BA – Manga, com 82 km de extensão, complementa o empreendimento em questão, Manga-Itacarambi, com 49.908,88 m de extensão, tornando toda a BR-135/MG com condições de tráfego ideal, reduzindo os custos dos transportes e viabilizando o escoamento da produção e o desenvolvimento econômico da área de influência do trecho. São esperados os seguintes benefícios da interação do projeto de pavimentação do trecho Manga – Itacarambi e o trecho divisa MG/BA – Manga da BR-135:

- Redução do tempo de viagens e aumento das condições de segurança de usuários da rodovia e da população local;
- Facilitação do acesso das populações locais a serviços sociais (educação e saúde, principalmente), instalados em polos regionais e cidades de maior porte;
- Melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e competitividade da economia regional;
- Redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários;
- Incremento das atividades econômicas e, conseqüentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência.

Pregão Eletrônico Nº 343/2022-00

Objeto: Contratação de empresa do ramo de engenharia, destinada à prestação de serviços voltados à manutenção preventiva, corretiva e preditiva, bem como realização de serviços



eventuais correlatos nos sistemas, equipamentos, redes e instalações diversas existentes ou que venham a ser instalados, e reconstituição e adequação das partes civis afetadas, nas instalações prediais da Sede do DNIT em Brasília.

Justificativa da contratação:

Necessidade de se manter o edifício em condições operacionais, evitando assim a má conservação das estruturas físicas e o mal funcionamento dos sistemas (hidráulico/pluvial, hidrossanitários a vácuo, de iluminação, de energia elétrica de alimentação 380V/220V e 127V estabilizada, energia elétrica de alimentação alternativa, proteção contra descargas atmosféricas, rede lógica, proteção e combate a incêndio, ar-condicionado, elevadores e demais bens, dispositivos e instalações), necessários para as rotinas administrativas da Autarquia.

Setor de Penalidades

Processos Administrativos de Apuração de Responsabilidade (PAAR) - Relatório Gerencial

Em cumprimento ao art. 43, inciso III da IN nº 06/2019, e à determinação de fornecer, semestralmente, à Diretoria Colegiada, Relatório Gerencial com informações sobre os Processos Administrativos de Apuração de Responsabilidade (PAAR), apresenta-se o Relatório do 2º semestre/2022. Os dados foram retirados da Ferramenta de Gestão do PAAR, alimentada por todas as Unidades Descentralizadas do DNIT, e está disponível no site www.portalad.dnit.gov.br.

Considerando a conclusão integral dos ciclos de Implantação da Ferramenta de Gestão do PAAR em dezembro de 2020, destaca-se que as informações seguintes são referentes aos processos cadastrados até 13/1/2023.

Tabela 31 - Unidades responsáveis pela instauração dos PAAR e seu quantitativo

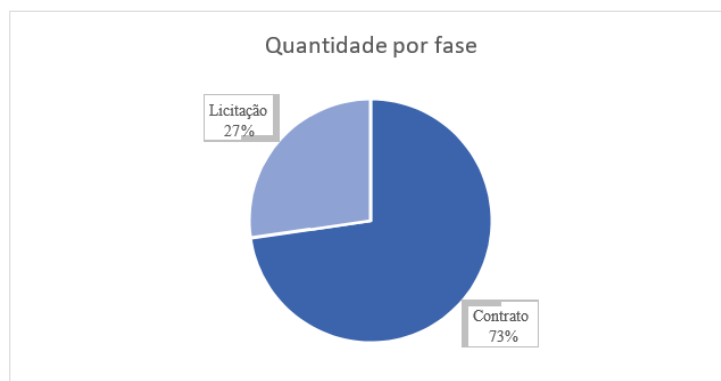
Área	Quantidade	Percentual
DAF CGCL	75	6.73
DAF	1	0,09%
DAQ - CGGOP	1	0,09%
AHRANA	1	0,09%
AHSFRA	2	0,18%



Área	Quantidade	Percentual
DPP - IPR	2	0,18%
SR/PA	2	0,18%
DIR/CGCONT	55	4,93%
DIR/CGPERT	122	10,95%
DIR/CGMRR	65	5,83%
DAF/CGTI	3	0,27%
DAF/CGLOG	3	0,27%
DPP /CGPLAN	3	0,27%
DPP/CGDESP	62	5,56%
DPP/CGMAB	4	0,36%
DAQ/COVIAS	6	0,54%
SR/SC	4	0,36%
SR/AM	9	0,80%
SR/MS	9	0,80%
SR/RO	12	1,07%
SR/RR	13	1,16%
SR/PR	14	1,25%
SR/AC	16	1,43%
SR/AL	17	1,52%
SR/SP	21	1,88%
SR/CE	21	1,88%
SR/PB	24	2,15%
SR/ES	24	2,15%
SR/TO	25	2,24%
SR/SE	28	2,51%
SR/PE	37	3,32%
SR/MT	46	4,13%
SR/PI	48	4,30%
SR/BA	49	4,39%
SR/RS	53	4,75%
SR/MG	72	6,46%
SR/RN	73	6,55%
SR/GO/DF	92	8,25%
Total	1.114	100%

Constatou-se que 810 processos (72,71%) se referem a irregularidades contratuais, enquanto 304 processos (27,29%) são referentes ao processo licitatório.

Gráfico 12 – Percentual de processos por fase



Em relação às causas motivadoras para instauração dos PAAR, constatou-se que 547 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.

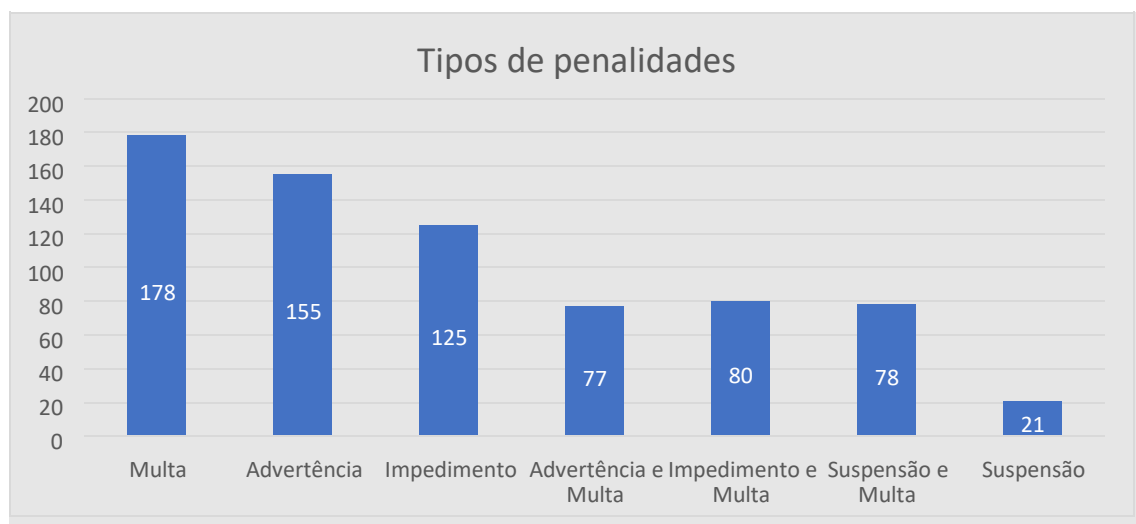
Tabela 32- Motivação para instauração de PAAR

Tipo	Quantidade
Descumprimento contratual	547
Inexecução parcial do contrato	231
Não enviar documentação	139
Descumprir itens do edital	64
Não apresentar documentação exigida	47
Apresentar documentação falsa, comportamento inidôneo e fraude fiscal no bojo da licitação	26
Não manter a proposta nem apresentar a documentação exigida	17
Desistência do certame	11
Serviços em desacordo com o Cronograma e Contrato	10
Não enviar proposta de preço em tempo hábil	7
Não responder ao chat	5
Não enviar documentação referente à diligência em tempo hábil	4
Não manter a proposta	4
Inexecução total do Contrato	1
Não assinar o Contrato ou documento equivalente	1

Em relação à penalidade imposta, aplicam-se as sanções previstas nas seguintes leis: Lei nº 8.666/1993, Lei nº 10.520/2002 e Lei nº 12.462/2011, conforme demonstrado no gráfico a seguir:



Gráfico 13- Tipos de penalidades



Em atendimento à exigência do artigo 43, inciso III, alínea “a” da IN nº 06/2019, informa-se que, em 13/1/2023, constavam 860 PAAR concluídos; nenhum processo com prazo vencido; 254 em curso, dos quais, destaca-se, 107 em fase de análise da Defesa Prévia; e 33 em fase de análise de Recurso.

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

Destaca-se que, para a verificação de empresas com penalidades vigentes, deve-se considerar as informações apresentadas na planilha disponível no site do DNIT e/ou o Cadastro de Empresas Inidôneas e Suspensas (CEIS).

Considerando apenas os processos instaurados no 2º semestre/2022, cadastrados até 13/1/2023, há 62 PAAR nas seguintes unidades:

Tabela 33 - Distribuição de PAAR cadastrados

Área	Quantidade
SR/AL	1
SR/BA	1
SR/ES	1
SR/MS	1
SR/MT	1



Área	Quantidade
SR/PA	1
SR/PR	1
SR/RO	1
SR/SC	1
DPP - CGDESP	2
SR/PB	2
SR/PE	2
SR/SE	2
DAQ - COVIAS	3
DAF - CGCL	3
SR/GO-DF	3
SR/MG	3
SR/RR	3
SR/AM	4
SR/RN	4
SR/RS	4
SR/TO	5
DIR - CGPERT	6
SR/SP	7
Total	62

Considerando os PAAR que possuem os status de: “Encerramento”; “Em Cumprimento” e “Finalizado”, 8 processos resultaram em Aplicação de Penalidade: 1 advertência, 3 multas e suspensão e o restante, impedimento.

Em relação ao status dos processos instaurados no 1º semestre/2022, apresenta-se o seguinte quantitativo em andamento:

Tabela 34 - Quantidade de processos instaurados no 1º semestre/2022

Status	Quantidade
Análise da Defesa	25
Notificação após Decisão de 1ª Instância	15
Notificação após Decisão de 2ª Instância	7
Aguardando Recurso	3
Aguardando Defesa Prévia	2
Análise de Recurso	2
Total	54

Por fim, segue a relação de empresas penalizadas em PAAR instaurados e concluídos no 2º semestre de 2022:



Tabela 35 - Empresas penalizadas em PAAR instaurados e concluídos no 2º semestre/2022

EMPRESA	CNPJ	PENALIDADE APLICADA
MATERA ENGENHARIA LTDA	08.150.094/0001-97	Advertência
ENGESPRO ENGENHARIA LTDA	00.604.322/0001-40	Impedimento
LCM CONSTRUCAO E COMERCIO S.A	19.758.842/0001-35	Multa, Suspensão*
MP COMERCIO E EQUIPAMENTOS LTDA	24.443.568/0001-45	Impedimento
MARY DUDA COMERCIO DE MATERIAL PARA CONSTRUCAO E SERVICOS DE DECORACAO EIRELI	21.256.099/0001-67	Impedimento
SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS - EM RECUPERACAO JUDICIAL	37.513.014/0001-19	Multa, Suspensão
MULTIPLA LOCACAO DE MAO DE OBRA EIRELI	19.898.607/0001-69	Multa, Suspensão
HORUS COMERCIAL E SERVICOS LTDA	20.306.945/0001-43	Impedimento

*Suspensas por Decisão Judicial.

Destaca-se que, no 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, por meio do link: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/licitacoes/empresas-penalizadas>, e/ou o CEIS para verificação quanto à vigência da sanção.

Ademais, as multas aplicadas totalizaram o valor de R\$ 1.712.008,23. Destaca-se que esse valor refere às multas aplicadas, considerando os processos instaurados e finalizados no 2º semestre/2022, registrados na Ferramenta de Gestão do PAAR até o dia 13/1/2023. Ainda no 2º semestre/2022, foi recebido o montante de R\$ 1.117.474,47, a título de pagamento de Guias de Recolhimento da União (GRU) referentes a multas aplicadas em PAAR.

Principais Desafios e Ações Futuras

- Avaliar a conformidade dos PAAR no DNIT;
- Avaliar os pedidos de esclarecimentos nas licitações do DNIT;
- Garantir o cumprimento das etapas de elaboração do Plano de Contratação Anual (PCA);
- Atualizar a IN nº 42/DNIT Sede/2021;
- Definir processo de trabalho para seleção de fornecedor (IN nº 36/DNIT Sede/2021).



Informa-se que as diretrizes estabelecidas para 2022 (elaborar minutas padronizadas de edital e de contrato e IN de PAAR - Lei nº 14.133/2021) foram suspensas e realocadas para 2023, por meio do estabelecimento das seguintes metas:

- Elaborar minutas padronizadas de edital e de contrato (Lei nº 14.133/2021);
- Elaborar IN de PAAR (Lei nº 14.133/2021);
- Avaliar os pedidos de esclarecimentos nas licitações do DNIT;
- Avaliar a conformidade dos PAAR no DNIT.

Os anexos abaixo contêm o detalhamento das licitações realizadas e em andamento relativo a obras e serviços de engenharia e serviços administrativos:

- Anexo I – Processos Licitatórios Homologados 2022 - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia_CLOSE/CGCL.
- Anexo II – Licitações Homologadas e em andamento – Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia_CLOSE/CGCL – dez/2022.
- Anexo III – Processos Licitatórios Homologados 2022_Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos/CGCL.
- Anexo IV – Licitações Homologadas e em andamento - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contrato - dez/22.

V. Gestão Patrimonial e Infraestrutura

As tabelas a seguir informam, respectivamente, as licitações realizadas em 2022 e a carteira de contratos geridos, atualmente, pela Coordenação-Geral de Recursos Logísticos (CGLOG).

Tabela 36 - Licitações realizadas em 2022

Nº do Contrato ou Dispensa	Objeto Resumido	Empresa	CNPJ	Início do Contrato	Valor Global
246/2022	SERVIÇO DE VIGILÂNCIA	VIPPIM	11.349.160/0001-67	09/09/2022	R\$5.038.486,58
621/2022	MANUT. PREDIAL	ATLÂNTICO ENGENHARIA LTDA	14.355.750/0001-90	23/11/2022	R\$12.138.957,60



Nº do Contrato ou Dispensa	Objeto Resumido	Empresa	CNPJ	Início do Contrato	Valor Global
Diversos	VACINAS	SAN PIETRO	18.887.366/0001-90	29/06/2022	R\$44.311,00
Diversos	VACINAS	VACIVITTA	26.915.400/0001-10	29/06/2022	R\$112.129,52
Dispensa nº 29/2022	AQUISIÇÃO DE CALENDÁRIOS	FULLGRAPH GRAFICA E EDITORA LTDA	15.604.676/0001-61	Nota de Empenho	R\$ 15.400,00
Dispensa nº 06/2022	SERVIÇOS GRÁFICOS	MINHA GRÁFICA EDITORA LTDA	03.494.343/0001-48	Nota de Empenho	R\$ 42.345,00
Dispensa nº 24/2022	COFFEE BREAK	FALL ALIMENTAÇÃO	09.911.379/0001-66	Nota de Empenho	R\$ 16.100,00
Dispensa nº 26/2022	PLACAS DE HOMENAGEM PARA OS SERVIDORES APOSENTADOS - 2022	ALZIRA PEREIRA DOS SANTOS	45.978.620/0001-38	Nota de Empenho	R\$ 7.890,00
Dispensa nº 24/2021	AQUISIÇÃO DE BATERIAS	COMERCIAL NOSSO LAR EIRELI	18.266.878/0001-39	Nota de Empenho	R\$ 14.749,98
Dispensa nº 23/2022	AQUISIÇÃO DE PLACAS DE HOMENAGEM	EXPJAN COMERCIO E SERVICOS LTDA	13.747.515/0001-00	Nota de Empenho	R\$ 6.568,00
TOTAL					R\$17.436.937,68

Tabela 37 - Carteira de Contratos CGLOG

Contrato	Objeto Resumido	Empresa	Valor Anual
368/2010	FORNECIMENTO DE ÁGUA	CAESB	R\$1.200.000,00
737/2021	MANUT. VEÍCULOS	PRIME	R\$1.179.272,30
642/2020	SERVIÇO DE BRIGADISTAS	AMPLOS	R\$2.008.008,42
246/2022	SERVIÇO DE VIGILÂNCIA	VIPPIM	R\$5.038.486,58
097/2021	MANUT. PREDIAL	ATLÂNTICO ENGENHARIA	R\$9.930.377,80
130/2021	LIMPEZA E COPEIRAGEM	FORTALEZA SERV. EMPRESARIAIS	R\$8.629.767,12
479/2019	SERV. DE MOTORISTAS	LOCADORA MARTINS	R\$708.155,76
810/2020	DIGITALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS	CETEFÉ	R\$17.720.898,05
605/2021	PUBLICIDADE LEGAL	EBC	R\$2.752.684,20
416/2020	SERVIÇO DE DEDETIZAÇÃO	CRUZEIROS SERV. TÉC.	R\$31.522,09



Contrato	Objeto Resumido	Empresa	Valor Anual
303/2016	FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA	CEB DISTRIBUIÇÃO	R\$4.812.500,00
077/2020	MANUTENÇÃO DO RAO X	AEROTECH	R\$287.760,24
987/2017	COLETA DE RESÍDUOS SÓLIDOS	QUADRO CONSTRUTORA	R\$55.428,66
217/2020	SERVIÇO DE TAXIGOV	VIP'SERVICE	R\$162.307,20
345/2019	TRANSPORTE DE MOBILIÁRIO	TRANSPORTADORA NEY MUDANÇAS	R\$537.362,50
736/2021	ALMOXARIFADO VIRTUAL	BRS SUPRIMENTOS	R\$778.002,30
340/2020	APOIO TÉCNICO ADMINISTRATIVO (SUPERIOR)	DEFENDER	R\$36.330.987,96
503/2021	SERVIÇO ELABORAÇÃO DE PROJETO BIM	FERSAN	R\$4.903.831,31
018/2021	OUTSOURCING DE IMPRESSÃO	ONYX SOLUTION	R\$934.663,60
625/2018	APOIO ADMINISTRATIVO	WORKS	R\$37.178.319,48
152/2019	EMISSION DE PASSAGENS AÉREAS	VOETUR TURISMO	R\$8.488.655,64
TOTAL			R\$143.668.991,21

A CGLOG, no decorrer de 2022, realizou 10 contratações e é responsável pela gestão de 21 contratos, cujo valor anual é superior a R\$ 143 milhões. Ainda, em função da diversidade e complexidade de contratos sob sua responsabilidade, desenvolveu e implementou, com a supervisão e orientação da DAF, algumas ferramentas e políticas de gestão, com destaque para o que se segue:

Plano Nacional de Logística

- Uniformização da estrutura de postos terceirizados, resultando na publicação da Portaria nº 6.865/2022, que institui a Estrutura Padrão Máxima de Postos de Trabalho para as Superintendências Regionais;
- Aprovação de projeto piloto para fiscalização dos serviços compartilhados de contratos de mão de obra com dedicação exclusiva;
- Revisão das diretrizes da Política de Renovação de Frotas.

SIADS

Ferramenta de gestão e integração, utilizada pelo DNIT para padronização de ações e tarefas afetas à gestão patrimonial de seus bens.

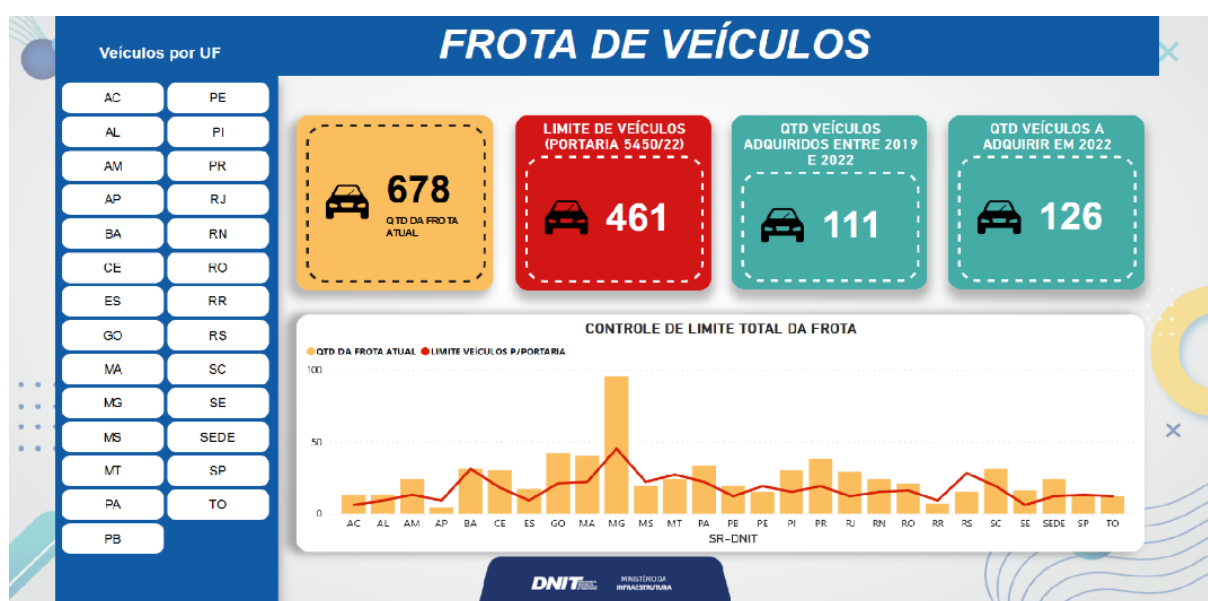
Principais pontos positivos:

- Integração com o SIAFI, automatizando os registros contábeis;
- Controle das depreciações dos bens;
- Celeridade na realização dos inventários;
- Aprimoramento do controle e transparência.

Política de renovação de frotas

Implementada em 2022, tem auxiliado no aperfeiçoamento e na padronização dos procedimentos administrativos voltados para gestão de frota do DNIT.

Figura 58 - Painel dados de frota de veículos



A Política trouxe os seguintes avanços:

- Conhecimento mais detalhado da situação da sua frota;
- Criação de diretrizes e critérios, uniformizando ações e procedimentos administrativos
- de gestão e controle dos veículos;
- Previsão de redução de custos no médio e longo prazo;
- Aprimoramento no planejamento de renovação da frota.

Em 2022, tomando como norte as diretrizes da Política, o DNIT realizou, por meio de suas Superintendências, 13 licitações visando a modernização de parte da frota de veículos.

Plano Nacional de Controle de Imóveis (PNCI)



O PNCI é mais uma ferramenta implementada pela DAF, cujo principal objetivo é manter o monitoramento das atividades de gestão do patrimônio imobiliário.

A ferramenta trouxe os seguintes benefícios ao DNIT:

- Aperfeiçoamento no conhecimento da situação dos imóveis;
- Aperfeiçoamento na gestão de seus ativos imobiliários;
- Aperfeiçoamento no controle dos bens;
- Aperfeiçoamento nas diretrizes e nos critérios de governança, controle e transparência do bem público.

Contratação do projeto de impermeabilização

Em 2022, a CGLOG, por meio do Serviço de Infraestrutura Predial, licitou a contratação de Projeto Executivo de impermeabilização das lajes do Edifício Sede do DNIT. A contratação da obra está prevista para 2023.

Contratação de projetos em BIM

Seu principal objetivo é a contratação do retrofit das instalações e dos sistemas do Edifício Sede do DNIT. A referida contratação traz como principais pontos:

- Marco da modernização do Edifício Sede do DNIT;
- Espera-se transformar o Edifício Sede do DNIT num prédio sustentável e automatizado.

Credenciamento de leiloeiros administrativos

Trata-se de proposta de capacitação de servidores do DNIT para atuarem como leiloeiros oficiais da Autarquia. Principais ações e benefícios:

- Publicação da IN nº 68/2021, art. 7º;
- Capacitação dos servidores do DNIT para executar os leilões;
- Agilidade, economia, desburocratização, responsabilidade com o patrimônio público.

Principais Desafios e Ações Futuras

As ações da CGLOG, em 2022, foram voltadas à eficiência logística do prédio, por meio do aperfeiçoamento do controle e da gestão dos contratos, estabelecimento de padrões,



elaboração de indicadores para maior agilidade e obtenção de dados, gerando economia de recursos, tempo e mão de obra.

Há, ainda, que se voltar para a utilização de novas tecnologias que aumentem a segurança do patrimônio público e da população do prédio, bem como para a prestação dos serviços de logística predial, reduzindo o tempo de atendimento e ampliando a qualidade.

Além disso, é importante automatizar os trabalhos das equipes de fiscalização contratual, por meio de softwares, de modo a permitir maior segurança e agilidade, economizando recursos financeiros e mão de obra.

Outro ponto que merece destaque é a conclusão do projeto de retrofit das instalações e dos sistemas do Edifício Sede do DNIT, que permitirá economia nos gastos com equipamentos e aperfeiçoamento nas rotinas dos serviços prestados.

É necessário, ainda, que se sejam contratadas as obras de impermeabilização das lajes do edifício Sede do DNIT, que há muito tempo carece de recuperação.

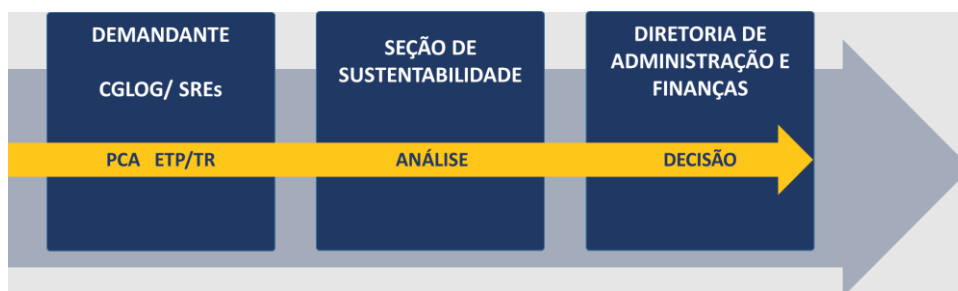
VI. Sustentabilidade Multidimensional

Em seu segundo ano de existência, o Setor de Sustentabilidade (SetSUST) canalizou esforços para implantar ações com base na estrutura de governança do DNIT para a sustentabilidade realizada em 2021, tendo alcançado vários benefícios e, ainda, economia na ordem de R\$ 27 milhões.

Compras e Contratações Sustentáveis

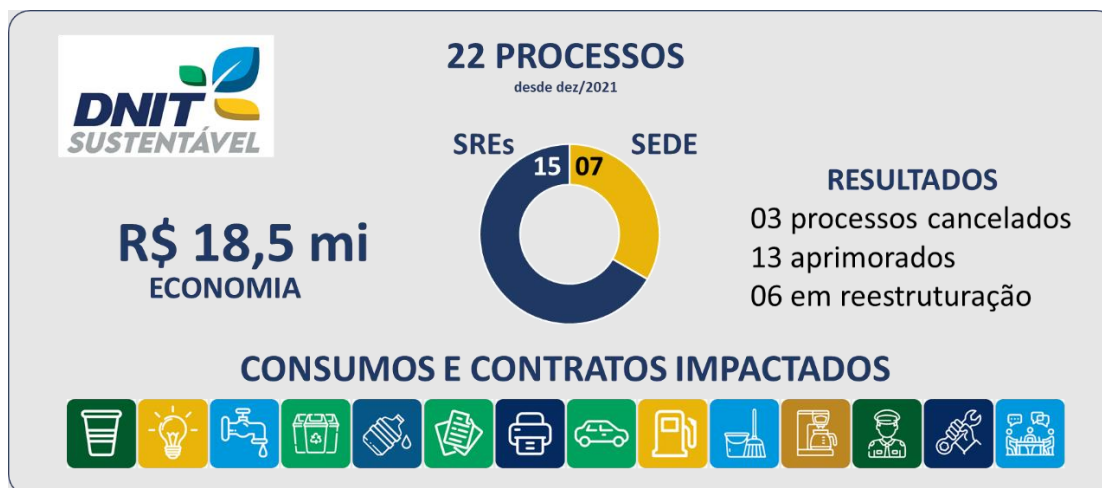
Em atenção à IN nº 8.678/2021 SEGES/ME, a qual estabelece a governança das contratações públicas, às demais políticas públicas correlatas e aos normativos internos do DNIT, a DAF determinou o seguinte rito processual para as licitações administrativas: “processos das novas contratações realizadas pelas setoriais desta Diretoria de Administração e Finanças, após abertura do documento de oficialização da demanda, sejam encaminhados à DAF para ciência e identificação de necessidade de seguir ou não ao SetSUST para elaboração de estudos técnicos subsidiários, com base nos princípios de sustentabilidade e inovações nas modalidades de contratações públicas sustentáveis.” A figura abaixo ilustra o fluxo processual para as compras e contratações das demandadas à DAF.

Figura 59 - Fluxo processual para as licitações demandadas à DAF/DNIT



Os estudos dos processos de compras e contratações pelo SetSUST vêm sendo realizados desde dezembro de 2021. A análise consiste em verificar a aderência aos normativos vigentes com vias a subsidiar a tomada de decisão com base em dados e evidências. Entre os critérios analisados estão: dimensionamento da real necessidade, contextualização sistêmica dos artefatos para a escolha da melhor solução, transparência dos impactos da solução proposta, ciclo de vida dos materiais e critérios de sustentabilidade dos produtos. Desde então, a DAF demandou análise de 22 processos, 7 dos quais com demandas da Sede e 15 das Superintendências. A figura a seguir apresenta os resultados obtidos em 12 meses dessa prática:

Figura 60 - Resultados da análise de sustentabilidade em processos de compras e contratações



Mapeamento de Custeio Integrado

O setor realizou levantamentos de dados e realização de estudos, por meio de análise das informações de custeio, de processos da Sede e das 26 Superintendências Regionais, de forma integrada e sistêmica, para fornecer subsídios à tomada de decisão com base em evidências. Os mapeamentos oportunizaram a identificação de potenciais de



aperfeiçoamento e alterações geográficas estratégicas da infraestrutura administrativa. Foram realizadas, ainda, 5 visitas técnicas às Superintendências do Amazonas, Ceará, Minas Gerais, Santa Catarina e Rio de Janeiro, para promover:

- Maior presença nas Superintendências;
- Diagnóstico com demandas legitimadas;
- Refinamento do mapeamento para subsidiar decisões;
- Transparência e gestão de exceções no custeio administrativo;
- Maior presença do DNIT nas obras;
- Maior qualidade de vida para servidores;
- Melhoria da qualidade do gasto;
- Sustentabilidade da infraestrutura administrativa.

Plano Diretor de Logística Sustentável

- PLS DNIT Sede 2021-2023: elaborado e aprovado pela Portaria nº 6.603/2021, teve seu primeiro ano de implantação e o Plano de Ação do PLS Sede.
- Caderno de Iniciativas Sustentáveis – Administração (CISA): catálogo de ações que consolida iniciativas sugeridas de forma colaborativa pelos servidores da Autarquia, todas elas relacionadas às temáticas do PLS. Além disso, o CISA foi construído para fomentar o fluxo de conhecimento institucional, disseminar boas práticas replicáveis e reunir iniciativas sustentáveis que podem ser adotadas na elaboração dos próximos PLS da Sede e das Superintendências.
- PLS 2023-2024 em 10 Superintendências Regionais: Coordenação da elaboração do PLS em nos seguintes estados: Bahia, Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Sergipe e Tocantins. Os documentos encontram-se no site do DNIT: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/dnit-sustentavel/plano-diretor-de-logistica-sustentavel>

Boletim de Desempenho DAF

Trata-se de um mecanismo de acompanhamento e de mensuração do desempenho da gestão administrativa, possibilitando à DAF aferir o grau de atendimento às leis, normativas

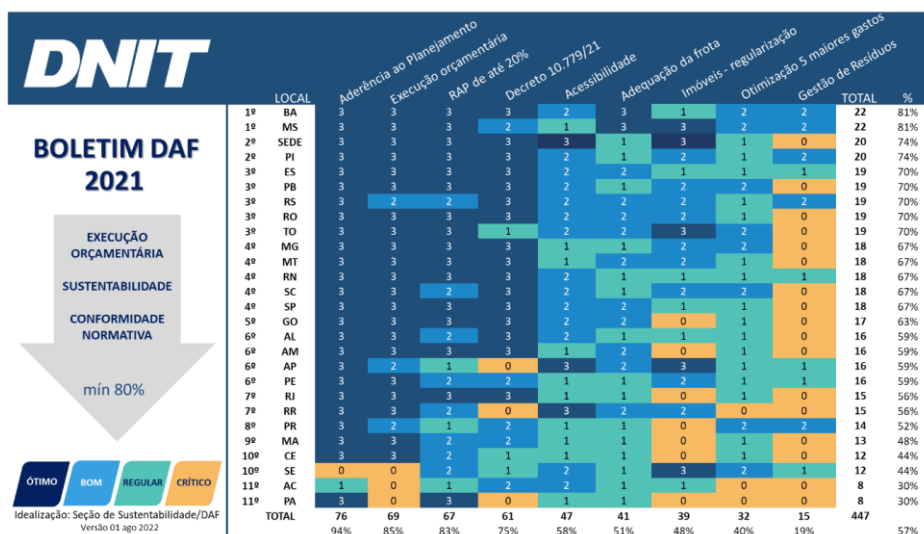
externas, políticas do DNIT e às orientações passadas à Sede e às Unidades Descentralizadas, de forma transparente e escalonada.

A ferramenta visa oportunizar o aperfeiçoamento da gestão administrativa e promover:

- Alinhamento ao planejamento estratégico institucional;
- Clareza das diretrizes administrativas;
- Mensuração e transparência do desempenho;
- Gestão e priorização para as Regionais;
- Subsídio à tomada de decisão;
- Convergência de esforços e uso de recursos;
- Acompanhamento da evolução da gestão;
- Foco nos potenciais de melhoria e desempenho;
- Motivação para o aprimoramento contínuo.

A primeira versão do instrumento foi construída para aferir a aderência às diretrizes e orientações da DAF em 2021, referentes a 3 Setoriais, e teve o resultado escalonado em 4 níveis.

Figura 61 - Painel “Boletim DAF de Desempenho” - 2021

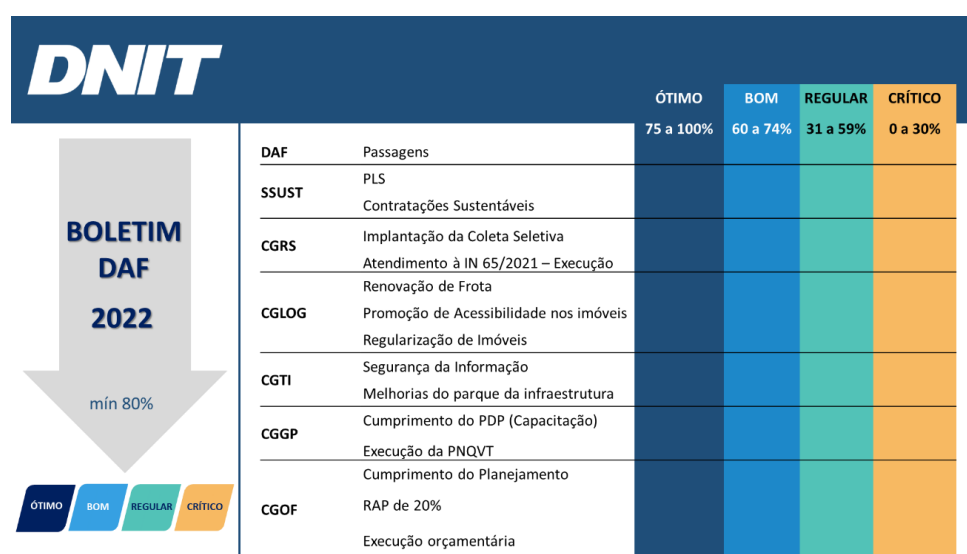


Na versão 2022, o Boletim foi aprovado pela Portaria DNIT nº 7.207/2022 e, de 9 diretrizes, passou a contemplar 15 relativas à própria DAF, ao Setor de Sustentabilidade, à

Coordenação de Gestão de Resíduos Sólidos e à 4 Coordenações-Gerais. O modelo traz ainda o desdobramento das diretrizes em quesitos. Além disso, cada quesito foi calibrado com pesos, de acordo com o alinhamento:

- Norma externa (3)
- Norma interna (2)
- Monitoramento/boa prática (1)

Figura 62 - Painel “Boletim DAF de Desempenho” – 2022



Outras atividades de destaque:

- Realização do 5º Café com PLS – PLS como ferramenta de governança estratégica. <https://www.youtube.com/watch?v=ySOJMAQIYx4>
- Apresentação das ações do Plano Diretor de Logística Sustentável do DNIT ao Ministério da Defesa;
- Participação do encontro dos dirigentes da Rede de Sustentabilidade REICLAPORTO RIO sobre Sustentabilidade na governança para resultados;
- Participação da web conferência “Política de Sustentabilidade da Embrapa e Documento Orientador” da Embrapa, apresentando as práticas de sustentabilidade da DAF;
- Participação no 41º Fórum SPOA/ME, com apresentação sobre Plano de Logística Sustentável e experiências de sustentabilidade no DNIT.

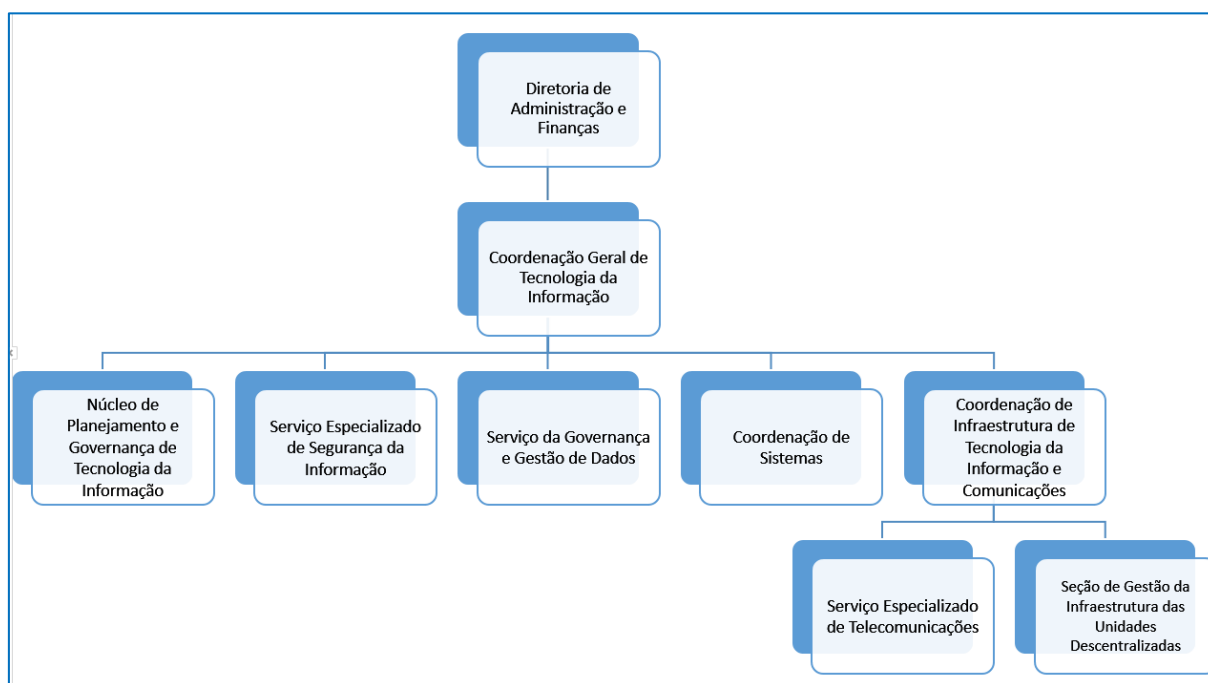
VII. Gestão da Tecnologia da Informação

a) Conformidade legal

Para assegurar a conformidade legal da gestão de TI, o DNIT aplica um vasto conjunto de diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal, órgãos de controle (TCU e CGU), o então Ministério da Economia - ME, Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República – GSI/PR, Sistema de Administração de Recursos de Tecnologia da Informação (SISP).

A estrutura institucional da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação - CGTI é a seguinte:

Figura 63 - Estrutura institucional da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação - CGTI



b) Modelo de Governança de TI

Figura 64 - Modelo de Governança de TI





O Modelo de governança de TI do DNIT tem como principal instância o Comitê Gestor de TI, 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 em sua esfera de competência.

A atual estrutura de governança permite a construção coletiva das políticas e diretrizes relativas à TI. As deliberações do Comitê Gestor de TI, em 2022, foram norteadas pelo Plano Estratégico de Tecnologia da Informação (PETI/DNIT), que define as diretrizes para alcance das metas e ações de TI até 2023 e o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI/DNIT) ciclo 2022-2023, que orienta o desenvolvimento das ações de Tecnologia da Informação e Comunicação - TIC no âmbito tático e operacional.

c) Contratos mais relevantes de recursos de TI

Para realizar a operação de TI no DNIT, os principais contratos firmados são com as empresas CIMCORP, RESOURCE (que fazem a operação de sustentação da infraestrutura em todo território nacional), THS (que dá apoio à fiscalização dos contratos), além das empresas públicas SERPRO e DATAPREV, que disponibilizam ambientes em nuvem, *links* de comunicação de dados, internet, manutenção de sistemas, entre outros. O detalhamento de todos os contratos vigentes pode ser verificado abaixo

*Tabela 38 - Contratos vigentes em andamento – TI*

Processo	Edital	Objeto	Empresa	Contrato	Empenho	STATUS
50600.028080/2020-29	208/2019-00	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.	788/2019	2022NE000064	Em andamento
50600.028083/2020-62	208/2019-00	Prestação de serviços de atendimento remoto e presencial (1º e 2º níveis) ao usuário e suporte ao ambiente computacional de infraestrutura	RESOURCE - Americana Ltda.	789/2019	2021NE001501	Em andamento
50600.009422/2020-10	482/2020-00	Subscrição de licenças de uso de softwares Microsoft, com direito de atualização e suporte.	Brasoftware Informática Ltda.	887/2020	2022NE000748	Em andamento
50600.008785/2021-19	D08/2021-00	Prestação de Serviços Técnicos Especializados de Tecnologia da Informação	SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados	178/2021	2021NE001870 2022NE001485 2022NE001483 2022NE001489 2022NE001486 2022NE001484 2022NE001561 2022NE001488 2022NE001384 2022NE000802 2022NE001386	Em andamento
50600.010659/2021-16	INL 09/2021-00	Aquisição de 2 (duas) licenças de uso da plataforma GVinci Next 2020 Diamante (Versão Continua)	SSI SISTEMAS DE SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO LTDA	487/2021	2022NE002054	Em andamento
50600.019762/2020-41	302/2021-00	Aquisição de 8 (oito) licenças do pacote Adobe Creative Cloud for Teams, por 36 (trinta e seis) meses, para atender as demandas em assuntos relativos à comunicação com criação de material áudio visual	MCR SISTEMAS E CONSULTORIA LTDA	519/2021	2021NE001817	Em andamento
50600.019792/2021/38	D14/2021-00	Prestação de serviços de computação em nuvem na modalidade de infraestrutura como serviço (IaaS) para hospedagem de sistemas e serviços essenciais ao DNIT, abrangendo suporte técnico, monitoramento, gerenciamento, treinamento e serviços técnicos	DATAPREV - Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência	645/2021	2022NE001189 2022NE000065 (item 7)	Em andamento
50600.023376/2022-15	505/2021-00	Contratação referente ao Grupo 1, de solução composta de serviços especializados no fornecimento, pela CONTRATADA, de antivírus com EDR para desktops e servidores (com gerenciamento centralizado), juntamente com treinamento/capacitação nas respectivas soluções, incluindo licenciamento, serviços de instalação, implantação, suporte técnico/garantia e atualização, com a finalidade de atender às necessidades da CONTRATANTE.	ISTI Informática & Serviços Ltda.	175/2022	2022NE001316 2022NE001317	Em andamento
50600.021316/2022-68	505/2021-00	Contratação referente ao Item 4, para fornecimento, pela CONTRATADA, de suite de solução de segurança, contendo, no	HSC Desenvolvimento e Serviços em Tecnologia da Informação	176/2022	2022NE001318	Em andamento

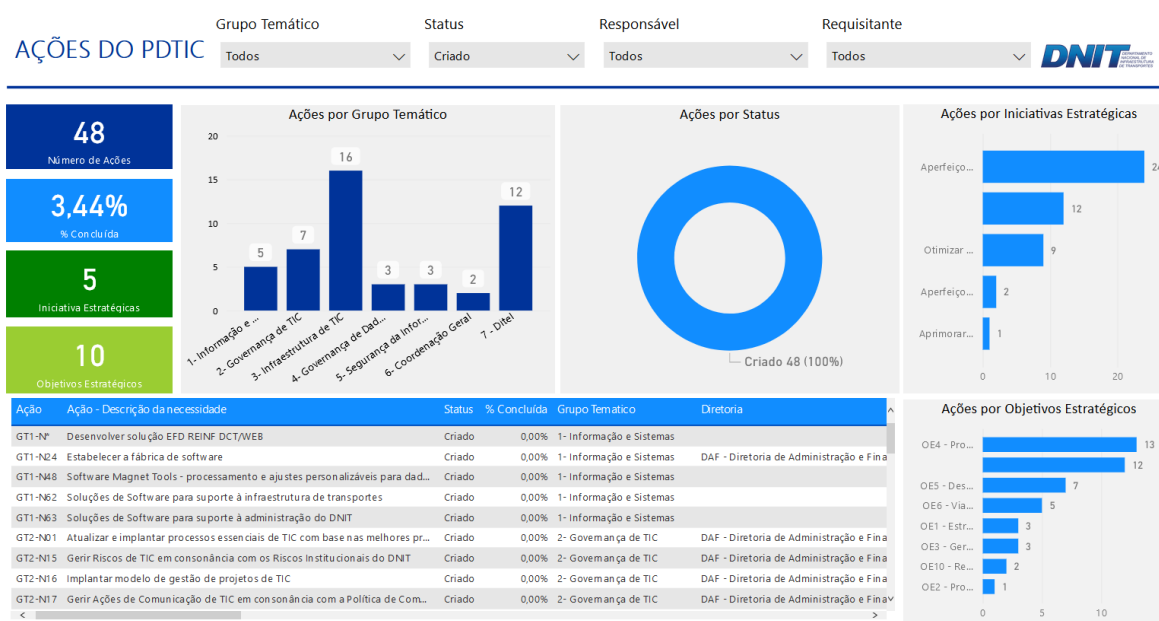


		mínimo, a solução AntiSpam, com a devida transferência de conhecimento visando a operação da ferramenta, incluindo licenciamento, serviços de instalação, implantação, suporte técnico/garantia e atualização, com a finalidade de atender às necessidades da CONTRATANTE.				
50600.026156/2022-43	0072/2022-00	Prestação dos serviços de apoio técnico-operacional à fiscalização e gerenciamento de contratos de Tecnologia da Informação, por 24 (vinte e quatro) meses.	THS Tecnologia da Informação e Comunicação Ltda.	233/2022-00	2022NE001618	Em andamento

a) Principais iniciativas ou projetos na área de TI

As iniciativas e projetos concluídos no ano de 2022, constantes no Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC) 2022/2023 e plano de metas estratégicas e táticas da DAF, integram 48 ações criadas para o período. As ações do PDTIC 2022-2023 são monitoradas com o uso de ferramentas e painéis atualizados, periodicamente, para acompanhar o desenvolvimento das ações de TIC no DNIT.

Figura 65 - Painel ações do PDTIC



O desenvolvimento do PDTIC é estruturado em 6 Grupos Temáticos, por agrupamento das funções necessárias para o desenvolvimento de todas as atribuições, metas e atividades primordiais ao funcionamento da área tecnológica da Autarquia. Os Grupos Temáticos são os seguintes:

- GT1 – Informação e Sistemas
- GT2 – Governança de TIC
- GT3 – Infraestrutura de TIC
- GT4 – Governança de Dados
- GT5 – Segurança da Informação
- GT6 – Coordenação-Geral



Resultados

Os processos decisórios são submetidos ao Comitê Gestor de TIC, responsável pelo direcionamento estratégico, compreendendo as funções de supervisão e orientação político-administrativa, cabendo-lhe fixar as diretrizes, os objetivos e políticas de administração dentro de sua esfera de competência.

Em 2022, foram apresentados a equipe designada para a elaboração e desenvolvimento do PDTIC 2022-2023, o resultado de desenvolvimento do PDTIC referente ao biênio 2020-2021 e as necessidades apontadas como essenciais para garantir a continuidade e disponibilidade dos serviços prestados para o DNIT. Foram apresentados também, os investimentos necessários estimados para o desenvolvimento das ações do PDTIC e os fatores críticos de sucesso para o seu desempenho. Demais tratativas estão registradas na respectiva Ata disponibilizada no SEI (11109060).

Tabela 39 - Informação e Sistemas - Ações concluídas em 2022

Grupo Temático (GT)	Entregas 2022
Coordenação-Geral	Treinamentos realizados para a capacitação da equipe
	Empresa contratada para a prestação de apoio técnico-operacional à fiscalização de contratos de tecnologia da informação.
Infraestrutura de TI	Planejamento de contratação para aquisição de notebooks
	Planejamento para aquisição de solução de backup
	Visitas Técnicas nas Superintendências (MS, SP, RJ, PA, AM e RS)
Governança de Dados	Planejamento de Contratação de computador de “alta performance”
	Processo de contratação de Ferramenta de Auditoria e Governança de Dados
Governança de TIC	Riscos de TIC em consonância com os Riscos Institucionais do DNIT
	PDTIC 2022-2023
	Implantado o Modelo de Gestão de Projetos de TIC
Informação e Sistemas	Proposição de implantação do Comitê de Governança Digital
	Solução para gestão do EFD REINF / E-social (1ª etapa)
Segurança da Informação	Política de backup
	Acesso remoto VPN com segundo fator de autenticação
	Implantação dos serviços de Antispam e Proteção avançada em Desktops e Servidores;
Telecomunicações	Virtualização do Serviço Telecom referente a Central nº 01
	Desativação e remoção de todas as placas eZ32 das Centrais;
	Encerramento do Serviço de Telefonia Analógica na Sede
	Implantação da Área de Planejamento das Coberturas de RF desejadas pelo DNIT
	Implementação da Contratação Unificada do STFC e SMP
	Implantação do Sistema Multimídia e do Sistema de Monitoramento da Telecom

Principais desafios e ações futuras

Tabela 40 - Projetos na área de TI – previsão 2023

gov.br/dnit



	Estudos da tecnologia SASE, para aumentar o nível de segurança em acessos à nuvem e seus aplicativos, dados e serviços
Governança de Dados	Aprimorar ferramentas de BI e Análise de Dados
	Ferramenta de Governança de dados e Auditoria de Dados
Governança de TIC	Revisão do PETIC
	Criação do Comitê de Governança Digital
	Elaboração do PDTI 2024/25
	Evolução do GovTiPoint
	Modelagem de Processos COBIT e ITIL
	PDCA dos processos existentes
Informação e Sistemas	Retomada do inventário e gerenciamento de ativos de informação
	Fábrica de software (após a padronização do modelo de contratação, que será consolidada pelo ME)
	Solução para gestão do EFD REINF em desenvolvimento de forma integrada ao Sistema de Gestão Financeira (SGF) -2ª Etapa
Segurança da Informação	Elaborar e implantar processos de gestão de vulnerabilidades e gestão de riscos de SI
	Implementar sistema de monitoramento de eventos e alertas (SIEM)
	Revisar a POSIC e normativos relacionados à TI
	Planejar contratação de serviço de treinamento e conscientização em SegInfo
Telecomunicações	Modernização da telefonia do DNIT a nível nacional
	Implantação da rede 5G no DNIT
	Licenciamento Rádio Frequência-F do DNIT (estações fixas e móveis)
	Implantação de comunicação de qualquer lugar da Região Norte

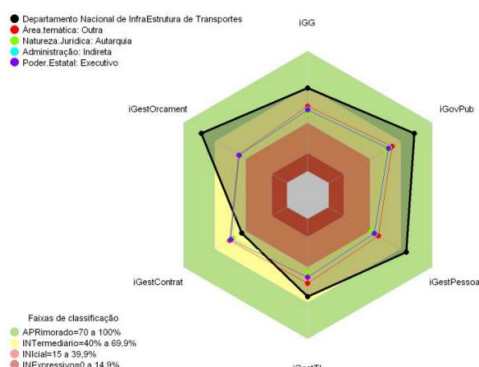
f) Indicadores de Governança e Gestão

O TCU realiza levantamentos para conhecer melhor a situação da governança no setor público e estimular as organizações públicas a adotarem boas práticas de governança.

O Índice de Desempenho de Gestão Governamental (iGG) é o principal indicador de monitoramento da governança e gestão pública, e tem entre seus objetivos: promover a maturidade da governança pública e a integração das políticas públicas federais, além de induzir o aperfeiçoamento da gestão de riscos e controles internos na administração pública federal.

O último questionário foi aplicado em 2021 e o DNIT apresentou melhora no índice, passando de 36% para 69%, refletindo assim, um aumento na capacidade de gestão e maturidade da governança na Autarquia e classificando o DNIT em nível intermediário, conforme gráfico abaixo. Os relatórios detalhados da autoavaliação podem ser visualizados no link <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/governanca-estrategia-e-riscos/igg>

Figura 66 - Resultado geral da autoavaliação em relação a seu contexto



g) Ações de supervisão, controle e de correção

Auditoria Interna

A Auditoria Interna cumpriu o Plano de Atividade de Auditoria Interna previsto para o exercício de 2022 (PAINT/2022), realizando as seguintes auditorias:

Auditorias Programadas

- Auditorias de Gestão nas Superintendências Regionais - SR/MG e SR/PR- Avaliar Gestão de Contratos e Administrativa das SR;
- Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4) - Avaliar Gestão das IP4 no estado do Amazonas;
- Contratos PROSUL - Avaliar aderência dos termos contratuais e sua execução ao edital e ao TR;
- Gestão da CGTI - Avaliar Gestão de TI;
- Programa P04 – Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO) - Avaliar aderência dos termos contratuais, da Instrução de Serviço - IS e demais normas e controles internos na execução do Plano; e
- Critério de Medição de Materiais Betuminosos - Avaliar aderência do critério na execução contratual no âmbito do DNIT.

Auditorias Especiais



Foram realizadas auditorias especiais provenientes de denúncia a respeito de fatos supostamente ocorridos na SR/PR e de denúncias para avaliar fatos narrados na SR/AM, no âmbito da rodovia BR-319.

Além das auditorias programadas e especiais, foram mantidas as ações de assessoramento ao Conselho de Administração e à alta administração do DNIT, propondo ações corretivas e de melhorias nos processos, com vistas a agregar valor à gestão.

Destacam-se também ações e procedimentos que oportunizaram melhorias, objetivando o aperfeiçoamento das atividades desempenhadas pela Autarquia, com propósito de buscar maior eficácia e eficiência:

- Recomendação relativa à elaboração de novas IS atinentes a misturas betuminosas;
- Recomendação para adoção de serviços mais econômicos: serviço de capina química ou fitorreguladores nos serviços rotineiros de conserva, e inclusão no rol do Sistema de Custos Referencias de Obras (SICRO);
- Proposição de revisão dos manuais de drenagem, quanto às resistências características do concreto;
- Recomendação de implementação de controle, por meio de cadastro no sistema Supra (Supervisão Avançada), com o objetivo de alertar os fiscais a respeito da ocorrência de desempenho simultâneo de profissional em dois ou mais contratos.

Por fim, foram desenvolvidos procedimentos para realização de auditorias continuadas, por meio de rotinas computacionais, que identificam possíveis inconsistências na relação de terceirizados que prestam serviços à Autarquia, bem como no Sistema de Acompanhamento de Contratos (SIAC), para verificação de possíveis inconformidades, objetivando alertar o gestor preventivamente.

Corregedoria

Em relação às ações de correição adotadas pelo DNIT, que contribuíram para garantir legalidade, legitimidade, economicidade e transparência na aplicação dos recursos públicos, destaca-se que, em 2022, os esforços foram voltados para o atingimento das Diretrizes Estatuídas, além do aprimoramento no desempenho de atividades, prevenção de ilícitos e melhorias no fluxo de procedimentos.



Nesse ano, no aspecto preventivo, a partir das análises realizadas em sede de juízo de admissibilidade, bem como de resultados de processos disciplinares, a Corregedoria elaborou orientações/recomendações aos gestores sobre as possíveis vulnerabilidades identificadas, de maneira a resguardar o patrimônio público e a integridade da instituição no combate a eventuais desvios de condutas.

Desse modo, as respectivas unidades foram notificadas das orientações/recomendações pertinentes e os atos foram devidamente publicados no site institucional da Setorial de Correição do Departamento, de maneira a conferir a necessária transparência pública e o amplo conhecimento da sociedade.

No corrente ano, foram publicadas 11 orientações/recomendações, tratando dos mais variados assuntos, sobretudo em relação à adoção de medidas preventivas junto às Diretorias e Superintendências, as quais visam o atendimento aos princípios da economicidade e transparência na utilização de recursos públicos, com a finalidade de melhorar as rotinas administrativas e aprimorar o controle de condutas que ensejaram a necessidade de atuação da Corregedoria, sendo as seguintes orientações e recomendações:



Tabela 41 - Orientações e Recomendações

Nº	Orientação/Recomendação	Destinatários	Processo
01	Orientação para elaboração do Termo de Referência	DAF e Superintendências	50600.026040/2020-42
02	Orientação sobre atos de ingerência do servidor público nas decisões administrativas da empresa contratada.	DAF e Superintendências	50600.009015/2022-66
03	Orientação quanto a participação de servidor em gerência ou sócio administrador de empresa privada e potencial conflito de interesse.	DAF	50600.003661/2021-39
04	Orientação quanto a implementação dos mecanismos para o controle de entrada e saída de servidores, colaboradores e visitantes, bem como providências quanto ao arquivamento das gravações dos vídeos de segurança.	Superintendência Regional no Estado do Espírito Santo	50600.020166/2020-11
05	Orientação sobre o acompanhamento de processos de PAAR	Superintendências Regionais	50600.009623/2022-71
06	Recomendação consubstanciada nos procedimentos a serem adotados quanto ao reconhecimento de dívida	DAF e Superintendências	50600.009626/2022-12
07	Recomendação consubstanciada nos procedimentos a serem adotados quanto ao reconhecimento de dívida.	DAQ	50600.009677/2022-36
08	Orientação quanto a observância aos prazos estabelecidos nas Leis 8.666/93 e 14.133/2021, para o recebimento provisório e definitivo das obras desta Autarquia.	Superintendências Regionais	50600.009872/2022-66
09	Orientação quanto as denúncias recebidas nas Diretorias e encaminhadas a esta Corregedoria	Diretorias do DNIT	50600.009975/2022-26
10	Orientação quanto a padronização dos modelos de "fichas de controle diário de saída e chegada de veículos" na sede do DNIT e em suas Superintendências.	DAF	50600.010192/2022-95
11	Orientação sobre a impossibilidade de indicação de trabalhadores em contratos de terceirização de mão de obra celebrados pelo DNIT.	DAF e Superintendências	50600.010552/2022-59

Outrossim, cumpre ressaltar os esforços desta unidade na implementação das recomendações exaradas pelos órgãos de controle para desenvolvimento e aprimoramento dos fluxos de trabalho, com o objetivo de sistematizar rotinas já existentes no âmbito da Corregedoria, bem como no atendimento das recomendações expedidas, quando aplicáveis.

Vale mencionar, por exemplo, iniciativa do TCU ao criar o Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC), com o objetivo de avaliar as instituições públicas por meio de mapeamento de atividades e sua suscetibilidade à fraude e corrupção, mediante plataforma de avaliação denominada e-Prevenção, na qual se verificam mecanismos de prevenção, detecção, investigação e correção.

Assim, em atendimento aos critérios estabelecidos pelo referido Programa e aplicando-se os temas pertinentes à área correcional, evidenciou-se a necessidade de regulamentar os processos internos de trabalho para a correção de ilícitos cíveis e penais, com



a definição do fluxo procedimental e respectivos prazos para atuação desta unidade, consubstanciando-se na edição de orientação interna para a devida observância aos casos aplicáveis.

Dessa forma, foi exarada a Orientação Normativa nº 04/2022, a qual passou a estabelecer orientações aos servidores integrantes de Comissões Disciplinares sobre como proceder caso identificassem possíveis ilícitos criminais ou cíveis no curso da investigação, bem como orientações internas aos servidores da unidade, com a finalidade de aprimorar o tratamento das demandas relacionadas ao tema e agir de maneira prioritária nos referidos casos, gerando a consequente economia de recursos públicos com o encaminhamento célere aos órgãos competentes para imediata atuação na matéria.

Em outra frente, a Corregedoria executou o Programa “Diálogos com a Corregedoria”, o qual teve como objetivo o fortalecimento do diálogo institucional, com foco na mitigação de possíveis desvios de conduta. O Programa foi executado mediante visitas técnicas às Superintendências Regionais. As referidas ações compõem também o Plano de Visitas Técnicas Orientadas, aplicadas ao eixo preventivo pela unidade.

A interlocução com as regionais do DNIT se deu de forma dialógica, com ênfase no esclarecimento de conteúdos da matéria correcional e temas de interesse e relevância para o campo preventivo da área visitada. Os principais registros e dados dos eventos foram publicados em transparência ativa no site da instituição.

A Corregedoria, em conjunto com as demais Instâncias de Integridade, estabeleceu o Programa de Prevenção denominado "Na Íntegra", por meio do qual realizou diversas interlocuções com as áreas do DNIT, cujo escopo foi esclarecer conteúdos referentes às áreas de integridade, com abordagem de temas de interesse e relevância para o campo preventivo.

O Programa foi executado mediante visitas técnicas da Coordenação-Geral de Integridade - CGInt, da Auditoria e da Corregedoria às Superintendências Regionais e à Sede do DNIT, com intuito de promover ações educativas, bem como desenvolver e estabelecer mecanismos de prevenção de ilícitos administrativos.

A Corregedoria foi uma das áreas atuantes no “Estágio de Preparação dos Superintendentes”, em continuidade aos trabalhos iniciados em 2020, cujo objetivo é proporcionar, aos recém nomeados, o conhecimento interno institucional, com foco no alinhamento estratégico do Departamento, prover condições para aprimorarem suas competências organizacionais, além de fortalecer o relacionamento institucional dos órgãos



descentralizados. Essa constitui uma ação de interlocução com a alta gestão e manutenção de relação com as unidades descentralizadas.

Durante as reuniões, pontuam-se fatores de riscos institucionais a serem mitigados nas Superintendências, assim como orienta-se acerca dos procedimentos a serem adotados na realização de representações, entre outros temas pertinentes.

Ademais, em 2022, como resultado de rodada de avaliações da Controladoria-Geral da União (CGU), quanto ao atingimento da Maturidade Correcional, a Corregedoria do DNIT logrou êxito em atingir o nível 2 de Maturidade por atender a diversos parâmetros de integridade e aprimoramento dos trabalhos disciplinares desenvolvidos pela Unidade, tal como a necessária transparência na aplicação dos recursos públicos e a consequente economicidade na adoção de procedimentos alternativos para a solução de demandas disciplinares, dentre outros critérios. Ressalta-se que o modelo de avaliação de Maturidade Correcional constitui a principal ferramenta de orientação e aprimoramento das Unidades Correcionais do Poder Executivo Federal.

A partir de uma visão sistêmica (que contempla não apenas procedimentos e processos correcionais propriamente ditos, como também o gerenciamento de pessoas, informações e transparência, e o relacionamento institucional), o modelo visa incluir a atividade disciplinar na governança dos respectivos órgãos e entidades, gerando, por consequência, a melhoria na gestão correcional e na condução das atividades e resultados obtidos na Unidade, servindo como instrumento de posicionamento estratégico para a organização, permitindo-lhe avaliar seu desempenho correcional e estabelecer o nível de maturidade mais adequado ao seu porte, natureza e desafios.

Como resultado desse aprimoramento, destacam-se as estatísticas referentes ao ano de 2022. Todos os Relatórios Gerenciais das áreas da Corregedoria são mensalmente publicados no site da instituição, de maneira a atender com maior eficiência o princípio da transparência pública e a necessária economia de recursos.

No tocante aos processos analisados em fase de admissibilidade, foram analisados 118 processos no ano de 2022, conforme discriminado na tabela abaixo:

Tabela 42 - Análises de admissibilidade efetuadas

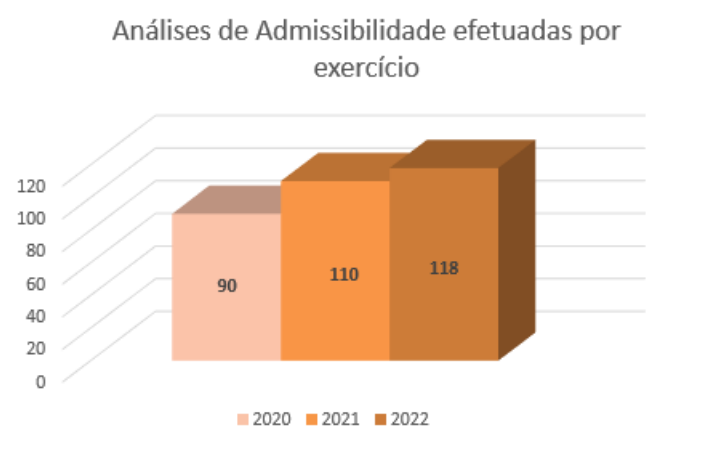
Procedimento Proposto	Quantidade	%
Arquivamento	86	72,9%
Processo Administrativo Disciplinar (PAD)	16	13,6%
Termo de Ajustamento de Conduta (TAC)	7	5,9%
Processo de Apuração de Responsabilidade (PAR)	6	5,1%
Sindicância Acusatória (SINAC)	0	0,0%
Sindicância Investigativa (SINVE)	0	0,0%
Investigação Preliminar Sumária (IPS)	1	0,8%
Outras Providências	2	1,7%
Total	118	100%

Nesse ponto, ressalta-se a efetividade do juízo de admissibilidade, demonstrada pela quantidade de arquivamento das denúncias, representações e informações encaminhadas à Corregedoria, evitando a instauração de procedimentos correccionais onerosos de forma desnecessária.

A efetividade alcançada nas análises de admissibilidade deve-se, dentre outros motivos, à aplicação de critérios objetivos e utilização da Matriz de Responsabilização da CGU.

No que se refere às análises de admissibilidade efetuadas por exercício, observa-se o aumento na produtividade das entregas da área, referente aos anos de 2020 e 2021:

Tabela 43 - Distribuição das Análises de admissibilidade efetuadas por exercício



Ademais, em 2022, foram instaurados 15 procedimentos correccionais, 13 dos quais foram Processos Administrativos Disciplinares (PAD), 1 Sindicância Acusatória (SINAC) e 1 Processo de Apuração de Responsabilidade de entes privados (PAR).

No que concerne ao encerramento dos procedimentos correccionais, houve um total de 59 processos julgados, conforme tabela a seguir:

*Tabela 44 - Procedimentos julgados em 2022*

Procedimento	Enviados para Julgamento	Procedimentos Julgados		
		Acolhidos	Reconduzidos	Total
PAR	0	1	0	1
PAD	21	48	9	57
SINAC	1	1	0	1
SINVE	0	1	0	1
SINPA	0	0	0	0
Total	22	51	9	60

Quanto às penalidades aplicadas a servidores do DNIT, houve 9 demissões; 2 destituições de cargo em comissão; 3 suspensões; 3 suspensões prescritas e 2 advertências prescritas.

Ressalta-se, ainda, que foram celebrados 7 Termos de Ajustamento de Conduta (TAC), que funcionaram como meios alternativos de solução de conflitos para os casos de ilícitos de menor potencial ofensivo, com ganho econômico inerente à desnecessidade de instauração de procedimentos disciplinares mais onerosos, em atenção aos princípios da eficiência e do interesse público, por meio da racionalização e simplificação dos procedimentos administrativos, conforme abaixo indicado:

Tabela 45 - TAC celebrados por assunto

TAC POR ASSUNTO	
01/2022	Imprecisão no atendimento aos critérios de medição para serviços de manutenção e conservação, conforme IS/DG n. 10/2017.
02/2022	Percepção atípica de função gratificada.
03/2022	Reconhecimento de dívida oriunda de repactuação de despesas de caráter continuado.
04/2022	Inobservar as normas legais e regulamentares
05/2022	Inobservar as normas legais e regulamentares
06/2022	Descumprimento de ordem de chefia imediata
07/2022	Descumprimento de ordem de chefia imediata

5. INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

a) Demonstrações contábeis e notas explicativas



As Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas do exercício de 2022 foram elaboradas conforme legislação aplicável e publicadas no link <https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/demonstrativos-contabeis/2022> .

- b) Conclusões de auditorias independentes e/ou dos órgãos de controle público e as medidas adotadas em relação a conclusões ou eventuais apontamentos

No exercício de 2022, destaca-se a Auditoria Financeira e de Conformidade realizada nas Demonstrações Financeiras do DNIT, conduzida pela CGU, cujo objetivo foi assegurar que as prestações de contas da Autarquia, referentes ao exercício de 2021, expressem, de forma clara e objetiva:

- a exatidão dos demonstrativos contábeis;
- a legalidade, a legitimidade e a economicidade dos atos de gestão subjacentes, em todos os aspectos relevantes, segundo critérios aplicáveis à auditoria da CGU.



Tabela 46 - Recomendações da CGU – Relatório de Avaliação

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
#1172003	Relatório Final nº 1034852 (SEI 10963785), com emissão de apenas uma recomendação: Adotar procedimentos de controle interno capazes de garantir que dados obtidos de ICS sejam refletidos com maior precisão nos cálculos do valor patrimonial das rodovias executado pela CGPLAN/DPP.	Sobre o assunto, a DPP manifestou que a solução aqui apresentada visa atender a atividade de adição de campo com especificação do trecho e código da versão SNV, associado à extensão classificada pelo ICS, na base dados, a partir de pesquisa automatizada, utilizando consulta entre tabelas com a linguagem de programação SQL. Este novo método possibilitou a geração de planilha de classificação de ICS com a identificação correta do código SNV, para cada trecho. Posto isso, entende-se que a execução desse novo método de associação elimina as distorções encontradas no processo de auditoria. No que tange, ainda, a adoção de instrumentos de controle interno capazes de garantir que dados do ICS sejam refletidos com maior precisão no cálculo do valor patrimonial das rodovias, executado pela CGPLAN/DPP, será desenvolvida, ainda pela Coordenação, a atividade de seleção de amostras de rodovias para associação dos trechos SNV às extensões classificadas do ICS, de forma manual, para rodovias executado pela verificação de possíveis distorções com o novo método. Esta atividade de controle será realizada no âmbito do cálculo patrimonial de rodovias, em 2022, e reportadas com maior brevidade à equipe de auditoria em questão, no presente processo.	Atendida (Processo 50600.029678/2021-16)



Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
#792660	Estabelecer indicadores de desempenho relacionados à eficácia que demonstrem o atingimento dos resultados esperados quanto à meta de realizar os pagamentos dentro da ordem cronológica e sem atrasos a exemplo de tempo médio de tramitação, totais efetivamente pagos em relação ao previsto, pagamentos realizados em desacordo com a ordem cronológica e causa dos atrasos de pagamento entre outros	Visando atender a recomendação, a Diretoria de Administração e Finanças informou, com relação à implantação dos indicadores de desempenho no PLOAWEB, que concluiu o banco do sistema PLOAWEB, que fornece os 8 (oito) indicadores, cujo objetivo principal é demonstrar os resultados alcançados na execução da atividade de pagamento das despesas e os pontos do processo a serem aprimorados, sejam internos ou externos à Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças (CORFIN/DAF). Assim, com a apresentação dos indicadores, a Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças, além de melhorar seus procedimentos internos, fornecerá subsídios para que as demais áreas envolvidas no macroprocesso de pagamento também aprimorem suas atividades, proporcionando ao DNIT condições de executar o pagamento de suas despesas de maneira mais ágil e mantendo/elevando seu padrão de qualidade.	Atendida (Processo 50600.022678/2019-71)



Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
#792661	Aprimorar os controles internos com a adequação dos sistemas existentes (SIAC, SGF etc.) de forma a permitir o registro dos atrasos de pagamento, causas e a identificação de quem deu causa, com verificação da data de solicitação dos recursos financeiros para cada processo de pagamento, bem como a mensuração dos valores devidos por correção monetária de responsabilidade do DNIT e União.	Com a publicação do novo Manual de Diretrizes para Gestão, Acompanhamento e Fiscalização de Contratos, a CGU entendeu que o documento uniformizará e simplificará procedimentos, trazendo maior segurança jurídica aos gestores e fiscais de contratos, estando em consonância com o Planejamento Estratégico da Autarquia, mais especificamente em relação ao objetivo de “Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade de obras e serviços”, bem como “Assegurar a celeridade e qualidade nas fiscalizações e contratações	Atendida (Processo 50600.022678/2019-71)



6. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES

a) Rol de Responsáveis

Relação de rol de responsáveis referente ao exercício de 2022

Tabela 47 - Rol de responsáveis 2022

Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Antônio Leite dos Santos Filho	Diretor-Geral	Dirigente máximo	Titular	Decreto s/n de 11/01/2019 , publicado no DOU de 14/01/2019	01/01/2022	-	31/12/2022	XXX.676.717-XX	santos.filho@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor-Geral	Dirigente máximo	Substituto	Resolução nº 39, de 17/11/2020 , publicada no DOU de 19/11/2020	01/01/2022	-	31/12/2022	XXX.060.384-XX	euclides.souza@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020 , publicada no DOU de 22/04/2020	01/01/2022	Portaria nº 1.706, de 4/4/2022, publicada no DOU de 5/4/2022	09/01/2022	XXX.060.384-XX	euclides.souza@dnit.gov.br
Fabio Pessoa da Silva Nunes	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 7.315, de 21/12/2021 , publicada no DOU de 22/12/2021	10/01/2022	Portaria nº 7.315, de 21/12/2021 , publicada no DOU de 22/12/2021	14/01/2022	XXX.591.402-XX	fabio.nunes@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020 , publicada no DOU de 22/04/2020	15/01/2022	Portaria nº 1.706, de 4/4/2022, publicada no DOU de 5/4/2022	04/04/2022	XXX.060.384-XX	euclides.souza@dnit.gov.br
Fabio Pessoa da Silva Nunes	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 1.706, de 4/4/2022,	05/04/2022	Portaria nº 1.706, de 4/4/2022,	14/04/2022	XXX.591.402-XX	fabio.nunes@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
				publicada no DOU de 5/4/2022		publicada no DOU de 5/4/2022			
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020 , publicada no DOU de 22/04/2020	15/04/2022	Portaria n.º 2.999, de 02/06/2022 , publicada no DOU de 03/06/2022	02/06/2022	XXX.060.384-XX	euclides.souza@dnit.gov.br
Fabio Pessoa da Silva Nunes	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 2.999, de 02/06/2022 , publicada no DOU de 03/06/2022	03/06/2022	Portaria n.º 2.999, de 02/06/2022 , publicada no DOU de 03/06/2022	09/06/2022	XXX.591.402-XX	fabio.nunes@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020 , publicada no DOU de 22/04/2020	10/06/2022	Portaria nº 6.728, de 01/12/2022 , publicada no DOU de 02/12/2022	04/12/2022	XXX.060.384-XX	euclides.souza@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Luiz Guilherme Rodrigues de Mello	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 6.728, de 01/12/2022 , publicada no DOU de 02/12/2022	05/12/2022 2	Portaria nº 6.728, de 01/12/2022 , publicada no DOU de 02/12/2022	19/12/2022	XXX.579.601-XX	luiz.mello@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 6.728, de 01/12/2022 , publicada no DOU de 02/12/2022	20/12/2022 2	-	31/12/2022	XXX.060.384-XX	euclides.souza@dnit.gov.br
Rafael Gerard de Almeida Demuelenaere	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 7.094, de 10/12/2021 , publicada no DOU de 13/12/2021	01/01/2022 2	Portaria nº 7.094, de 10/12/2021 , publicada no DOU de 13/12/2021	11/01/2022	XXX.097.276-XX	rafael.demuelenaere@dnit.gov.br
Fernanda Gimenez Machado Faé	Diretora de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituta	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020	12/01/2022 2	Portaria nº 3.890, de 06/07/2022	10/07/2022	XXX.295.018-XX	fernanda.machado@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
				, publicada no DOU de 22/04/2020		, publicada no DOU de 07/07/2022			
Edme Tavares de Albuquerque Filho	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 3.890, de 06/07/2022 , publicada no DOU de 07/07/2022	11/07/2022 2	Portaria nº 3.890, de 06/07/2022 , publicada no DOU de 07/07/2022	22/07/2022	XXX.001.874-XX	edme.tavares@dnit.gov.br
Fernanda Gimenez Machado Faé	Diretora de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituta	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020 , publicada no DOU de 22/04/2020	23/07/2022 2	Portaria nº 6.819, de 08/12/2022 , publicada no DOU de 13/12/2022	12/12/2022	XXX.295.018-XX	fernanda.machado@dnit.gov.br
Rafael Gerard de Almeida Demuelenaere	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 6.819, de 08/12/2022 , publicada no DOU de 13/12/2022	13/12/2022 2	-	31/12/2022	040.097.276-08	rafael.demuelenaere@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Ariston Ayres Rodrigues	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 7.454, de 28/12/2021, publicada no DOU de 29/12/2021	01/01/2022	Portaria nº 7.454, de 28/12/2021, publicada no DOU de 29/12/2021	07/01/2022	XXX.947.853-XX	ariston.rodrigues@dnit.gov.br
Jean Carlo Trevizolo de Souza	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020, publicada no DOU de 22/04/2020	08/01/2022	Portaria nº 874, de 17/02/2022, publicada no DOU de 18/02/2022	15/03/2022	XXX.299.141-XX	jean.souza@dnit.gov.br
Eloi Angelo Palma Filho	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 1.280, de 14/03/2022, publicada no DOU de 16/03/2022	16/03/2022	-	31/12/2022	XXX.369.540-XX	eloi.palma@dnit.gov.br
Luiz Guilherme	Diretor de Planejamento e Pesquisa	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019	01/01/2022	-	31/12/2022	XXX.579.601-XX	luiz.mello@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Rodrigues de Mello				, publicado no DOU de 17/01/2019					
Bruno Vendramini dos Santos	Diretor de Planejamento e Pesquisa	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020 , publicada no DOU de 22/04/2020	01/01/2022	-	31/12/2022	XXX.938.858-XX	bruno.vendramini@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019 , publicado no DOU de 17/01/2019	01/01/2022	-	31/12/2022	XXX.060.384-XX	euclides.souza@dnit.gov.br
Allan Magalhães Machado	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 7.202, de 16/12/2021 , publicada no DOU de 17/12/2021	01/01/2022	Portaria nº 7.202, de 16/12/2021 , publicada no DOU de 17/12/2021	28/01/2022	XXX.991.469-XX	allan.machado@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Lucas Alberto Vissotto Junior	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020 , publicada no DOU de 22/04/2020	29/01/2022	Portaria nº 3.943, de 07/07/2022 , publicada no DOU de 11/07/2022	10/07/2022	XXX.730.311-XX	lucas.vissotto@dnit.gov.br
Allan Magalhães Machado	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 3.943, de 07/07/2022 , publicada no DOU de 11/07/2022	11/07/2022	Portaria nº 3.943, de 07/07/2022 , publicada no DOU de 11/07/2022	29/07/2022	XXX.991.469-XX	allan.machado@dnit.gov.br
Lucas Alberto Vissotto Junior	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020 , publicada no DOU de 22/04/2020	30/07/2022	Portaria nº 7.022, de 19/12/2022 , publicada no DOU de 21/12/2022	20/12/2022	XXX.730.311-XX	lucas.vissotto@dnit.gov.br
Willian Benke Afonso	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 7.022, de 19/12/2022	21/12/2022	-	31/12/2022	XXX.011.261-XX	willian.afonso@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
				, publicada no DOU de 21/12/2022					
Karoline Brasileiro Quirino Lemos	Diretora de Infraestrutura Aquaviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 11/01/2019, publicado no DOU de 14/01/2019	01/01/2022	-	31/12/2022	XXX.175.724-XX	karoline.lemos@dnit.gov.br
Rodrigo Moraes Português de Souza	Diretor de Infraestrutura Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 7.308, de 18/12/2020, publicada no DOU de 21/12/2020	01/01/2022	Portaria nº 631, de 8/2/2022, publicada no DOU de 10/02/2022	09/02/2022	XXX.115.291-XX	rodrigo.portugues@dnit.gov.br
Taiza Reis Dantas de Sordi	Diretora de Infraestrutura Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituta	Portaria nº 631, de 8/2/2022, publicada no DOU de 10/02/2022	10/02/2022	-	31/12/2022	XXX.958.291-XX	taiza.reis@dnit.gov.br



Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Rossini de Oliveira Wanderley	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Titular	Portaria nº 6.951, de 15/10/2019 , publicada no DOU de 17/10/2019	01/01/2022	-	31/12/2022	XXX.391.127-XX	rossini.wanderley@dnit.gov.br
Leonardo Roberto Perim	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Substituto	Portaria nº 707, de 05/02/2021 , publicada no DOU de 08/02/2021	01/01/2022	-	31/12/2022	XXX.910.331-XX	leonardo.perim@dnit.gov.br



b) Remuneração e Subsídio

A remuneração e o subsídio recebidos por ocupante de cargo, posto, graduação, função e emprego público, incluídos os auxílios, as ajudas de custo, os jetons e outras vantagens pecuniárias, além dos proventos de aposentadoria e das pensões daqueles servidores e empregados públicos ativos, inativos e pensionistas, de maneira individualizada, estão divulgadas no Portal da Transparência, o qual permite o acesso às informações requeridas: <https://portaldatransparencia.gov.br/>

c) Tratamento de determinações e recomendações do TCU

No exercício de 2022, todos os expedientes recebidos pelo DNIT provenientes do TCU foram 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. O sistema emite alerta, via e-mail, para o analista responsável, além de permitir: 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.

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, bem como com o Estatuto da Auditoria Interna.

Dessa forma, as atividades relacionadas à sistematização, ao acompanhamento e à implementação das recomendações e determinações do TCU devem ser desempenhadas por meio da Auditoria Interna. Posto isso, os ofícios são recebidos via plataforma digital Conecta-TCU, mensagem eletrônica e, ocasionalmente, no Protocolo da sede do DNIT em Brasília. O assunto é cadastrado e analisado para identificação de criticidade, relevância, prazo, com posterior envio do expediente às áreas técnicas responsáveis. Por fim, as respostas do Diretor-Geral são devidamente protocoladas no TCU. Assim, há um procedimento padrão estabelecido, em que todos os expedientes são acompanhados até seu completo cumprimento pelas áreas.



Relacionam-se, nas tabelas abaixo, os Acórdãos expedidos pelo TCU com a determinação de acompanhamento no Processo de Prestação de Contas Anual do DNIT.



Tabela 48 - 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 413/2020-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.				
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas				
Item "b1) 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", apresentamos abaixo a situação atual de cada um dos processos de apuração de responsabilidade concernentes aos contratos citados:

CONTRATO	LOTE	FASE
929/2013	24	Processo Concluído – Decisão de Segunda Instância - Multa paga no valor de R\$ 27.465,53
931/2013	26	Processo Concluído – Decisão de Segunda Instância – Multa paga no valor de R\$ 131.671,92
933/2013	28	Processo Concluído – Decisão de Segunda Instância – Multa paga no valor de R\$ 26.825,67
935/2013	30	Processo Concluído – Decisão de Segunda Instância – Multa paga no valor de R\$ 133.337,59
937/2013	32	Decisão de Segunda Instância – Reconsideração da Decisão de Primeira Instância – Multa no valor de R\$ 192.870,94
938/2013	34	Processo Concluído – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas pela Contratada
1.043/2013	40	Processo judicializado - Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ 100.857,02 (depósito em juízo)
1.046/2013	44	Processo Concluído – Decisão de Segunda Instância – Multa paga no valor de R\$ 14.619,95
1.047/2013	45	Processo Concluído – Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas



1.049/2013	47	Processo Concluído – Multa paga no valor de R\$11.938,27
1.082/2013	49	Processo Concluído – Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas.
1.083/2013	50	Processo Concluído – Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas pela Empresa.
1.084/2013	51	Processo Concluído – Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas.
1.086/2013	53	Processo Concluído – Decisão de Segunda Instância - Multa paga no valor de R\$ 47.973,94 (em 15 parcelas mensais atualizadas pela taxa SELIC).
3/2014	56	Em andamento - Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$ 361.583,05.
9/2014	62	Processo judicializado (Decisão de suspensão da penalidade de multa) - Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$ 249.268,10
32/2014	64	Processo Concluído – Reconsideração da Decisão de Primeira Instância – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
33/2014	65	Processo judicializado - Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ 122.310,11
34/2014	66	Processo judicializado (Decisão de suspensão da penalidade de multa) - Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$ 525.589,07.
35/2014	67	Processo Concluído – Decisão de Segunda Instância - Multa paga no valor de R\$ 208.538,21
36/2014	68	Processo judicializado - Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ 242.042,87



132/2014	69	Processo Concluído – Decisão de Primeira Instância – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas pela Empresa
134/2014	71	Em andamento - Decisão de Primeira Instância - Multa no valor de R\$ 18.531,77 (em análise do recurso administrativo)
300/2014	76	Processo judicializado - Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ 105.028,37
302/2014	78	Processo judicializado - Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ 378.212,88
492/2014	81	Processo Concluído - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
493/2014	82	Processo Concluído – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
494/2014	83	Processo Concluído - Reconsideração da Decisão de Primeira Instância – Multa paga no valor de R\$ 7.200,36
496/2014	85	Em andamento - Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$ 17.209,59
499/2014	88	Processo Concluído – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
500/2014	89	Processo Concluído – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
501/2014	90	Processo Concluído - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
502/2014	92	Processo Concluído – Decisão Definitiva de Primeira Instância - Multa paga no valor de R\$ 94.256,18



503/2014	93	Processo Concluído - Reconsideração da Decisão de Primeira Instância – Advertência
504/2014	94	Processo judicializado - Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ 1.004.470,42 e Suspensão Temporária de Participação em Licitação e Impedimento de Contratar com o DNIT pelo prazo de 06 (seis) meses
275/2015	109	Processo judicializado - Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ R\$ 43.741,78

Item 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", apresentamos abaixo tabela contendo as informações atualizadas requeridas.

Nº	Processo	CONTRATO	EMPRESA	VALOR (atualizado até fevereiro de 2017)	SITUAÇÃO ATUAL DO PROCESSO	Observações
1	50600.022348/2019-85	180/2013	Consórcio CCM/CCL	R\$ 31.433,15	Comprovante de pagamento apresentado na Carta s/nº Consórcio CCM/CCL (SEI nº 3712774)	
2	50600.022348/2019-85	77/2014	Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A	R\$ 10.775,60	Comprovante de pagamento (SEI! nº 6962561) apresentado anexo a Carta s/nº (SEI! nº 6962560)	



3	50600.022348/2019-85	85/2013	Construtora JK	R\$ 2.764,80	Aguardando orientação da PFE/DNIT - Construtora não localizada	Por meio do OFÍCIO Nº 1653/2023/DIR/DNIT SEDE (SEI! nº 13391068), expedido dia 04/01/2023, os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT para orientação quanto ao seguinte ponto: "Ante a impossibilidade de se oficiar a Construtora JK no endereço indicado na NOTA n. 00066/2021/NUCRED/PFE-DNIT/PGF/AGU (SEI! nº 8231386), devemos, ou não, proceder a inscrição daquela empresa no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN) e na Dívida Ativa da União, antes de encaminhar os autos ao Núcleo de Cobrança e Recuperação de Crédito da Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT, para iniciar a cobrança judicial dos valores apurados?" Por meio do Ofício nº 174195/2022/CET - RO/SRE - RO (SEI! nº 12560380), autuado no Processo nº 50600.012978/2021-66, datado de 14/09/2022 e assinado no dia 23/09/2022, a SRE/RO, com intuito de obter subsídios para promover a análise da defesa administrativa apresentada pela Construtora Três Irmãos Engenharia, oficiou a empresa Maia Melo Engenharia LTDA para apresentação de esclarecimentos e documentação.
4	50600.022348/2019-85	302/2013	Construtora Três Irmãos Engenharia	R\$ 154.562,99	Aguardando análise da defesa administrativa (SEI nº 11822963) pela Superintendência Regional do DNIT no Estado de Rondônia.	



5	50600.022348/2019-85	101/2013	Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A	R\$ 98.913,89	Aguardando a inclusão da empresa no CADIN/Dívida Ativa para posterior envio à PFE para promoção de cobrança judicial.	Por meio do OFÍCIO Nº 223856/2022/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI! nº 13243803), ante o não pagamento ou impugnação pela empresa Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A no prazo assinalado, nos termos do Despacho (DNIT) DICONTE (SEI! nº 9405010), autuado no Processo 50600.011213/2021-17, encaminhamos os autos à Diretoria de Administração e Finanças/Coordenação de Contabilidade, para que aquela Diretoria providencie a inclusão da empresa supra no CADIN, após a autorização do Ordenador de Despesas e antes do envio à Dívida Ativa, de acordo com o Decreto nº 9.194, de 07/11/2017, combinado com inciso IV do Artigo 44, do atual Regimento Interno do DNIT, aprovado pelo seu Conselho de Administração através da Resolução nº 39, de 17 de Novembro de 2020.
6	50600.022348/2019-85	1146/2013	Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A	R\$ 32.894,50	Aguardando a inclusão da empresa no CADIN/Dívida Ativa para posterior envio à PFE para promoção de cobrança judicial.	Por meio do OFÍCIO Nº 223856/2022/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI! nº 13243803), ante o não pagamento ou impugnação pela empresa Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A no prazo assinalado, nos termos do Despacho (DNIT) DICONTE (SEI! nº 9405010), autuado no Processo 50600.011213/2021-17, encaminhamos os autos à Diretoria de Administração e Finanças/Coordenação de Contabilidade, para que aquela Diretoria providencie a inclusão da empresa supra no CADIN, após a autorização do Ordenador de Despesas e antes do envio à Dívida Ativa, de acordo com o Decreto nº 9.194,



						de 07/11/2017, combinado com inciso IV do Artigo 44, do atual Regimento Interno do DNIT, aprovado pelo seu Conselho de Administração através da Resolução nº 39, de 17 de Novembro de 2020.
7	50600.022348/2019-85	759/2012	Zopone Engenharia	R\$ 22.579,31	Comprovante de pagamento apresentado anexo ao Ofício 61622 (SEI nº 4379318).	
8	50600.022348/2019-85	103/2013	Cavalca Construções e Mineração Ltda	R\$ 60.475,21	A empresa solicitou o parcelamento do débito em 24 (vinte e quatro) parcelas mensais e sucessivas (SEI nº 9873770)	O Setor Contábil desta Autarquia verificou no SISGRU o pagamento da 9ª parcela, cujo vencimento se deu no dia 30/12/2022, em face da empresa Cavalca Construções e Mineração Ltda em favor desta Autarquia, conforme comprovante de arrecadação SEI nº 13395727, sendo realizados os devidos registros contábeis no SIAFI por meio do documento 2022NS089807.
9	50600.022348/2019-85	702/2012	Consórcio Pavienge-Meta	R\$ 12.138,98	Comprovante de pagamento apresentado anexo a Carta s/nº (SEI nº 7954540).	



Tabela 49 - Manutenção de Trechos Rodoviários 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 013.068/2016-4	2232/2019-TCU-Plenário	9.2	Ofício nº 0648/2019-TCU/SeinfraRodoviaAviação	03/10/2019
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação / recomendação				
9.2. com fulcro no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que prossiga com os processos de repactuação relativos aos contratos 474/2013, 935/2013, 6/2014, 33/2014, 132/2014, 133/2014, 301/2014, 503/2014 e 277/2015, assinados no âmbito do Programa BR-LEGAL, informando as providências adotadas no próximo processo de prestação de contas anual da entidade.				
O Acórdão foi atendido na manifestação encaminhada no Relatório de Gestão referente ao ano de 2021				



Tabela 50 - 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	15/09/2020
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;				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				



Contrato nº 565/2015 – a transferência da gestão e fiscalização do Contrato nº 565/2015 para a Superintendência Regional do DNIT/TO ocorreu através das Portarias nº 3544 de 17/06/2020 e nº 4572 de 28/07/2020. Quando o Contrato mencionado foi transferido, o mesmo já encontrava-se paralisado desde o dia 14/03/2019, com vistas a promoção de discussões internas para a adequação nos procedimentos adotados, conforme consta da Nota Técnica 2776658 e Ordem de Paralisação (SEI 2796664).

- A seguir, uma sequência de manifestações fundamentadas, acerca da paralisação do Contrato (Processo nº 50600.004339/2015-89):

A - Parecer do relatório de análise de projetos DPP/DNIT nº 88/2018 de 12/04/18 (SEI 0910295), expondo: “Que as inconsistências ocasionadas pela falta de levantamento batimétrico que abranja toda a área de interesse do projeto (área suficiente para o traçado otimizado do canal e dos bota foras), comprometem a elaboração de um projeto que atenda as normas vigentes do DNIT.”

B - Deliberações constante da ata da reunião DAQ/DNIT de 22/08/2019(SEI 3914899): “O EVTEA do Tocantins e Araguaia terá o seu contrato descontinuado considerando a perda do objeto dos produtos a serem entregues devido ao longo lapso temporal. Em caso de não identificação ou inconformidades nos relatórios, deverão ser procedidas as glosas”.

C - Despacho encaminhado pela CGGOP/DAQ (SEI 6840040), à SR/TO, em 06/11/2020, informando sobre as ações adotadas durante o ano de 2020; apresentando relação de Relatórios entregues pela Contratada e que ainda necessitam de continuidade em suas análises; apresentação da planilha “STATUS do EVTEA” (SEI 6838916) com um plano para as ações administrativas finais visando o encerramento do Contrato e tabela do Controle Geral do EVTEA (SEI 6837719).

D - Balizados no despacho CGGOP/DAQ (SEI 6840040), bem como nas notas técnicas produzidas pela fiscalização anterior, a atual gestão e fiscalização do Contrato nº 565/2015 efetivou ações buscando dar continuidade ao andamento do mesmo, durante o exercício de 2021, conforme ações especificadas no Despacho SEA/TO (SEI-10093467).

No exercício de 2022, objetivando o deslinde do instrumento contratual, providenciou-se várias ações, destacando-se as que seguem:

1. Emissão do Ofício nº 196518 DPP/DNIT de 30/12/2021 (SEI-10163924), comunicando a descentralização orçamentária por meio da Nota de Crédito 2021NC000706 (10163630) para o fechamento das contas, acerto final com a empresa e o consequente encerramento contratual, tendo em vista as tratativas em andamento para a rescisão unilateral do mesmo;
2. Emissão do Ofício nº 17762 SEA/TO de 31/01/2022 (SEI-10400453), notificando a Contratada para que apresentasse esclarecimentos quanto às irregularidades levantadas no Contrato DAQ/DNIT nº 565/2015;
3. Emissão do Despacho SEA/TO de 11/02/2022 (SEI-10566762), solicitando instauração de PAAR em razão das irregularidades levantadas no Contrato;
4. Emissão do Despacho COENGE/TO de 17/02/2022 (SEI-10571605), autorizando a instauração de PAAR em razão das irregularidades levantadas no Contrato;
5. Encaminhamento do Ofício/Notificação nº 29895 SR/TO, de 18/02/2022 (SEI-10575113), à Contratada, por motivo de Inexecução Parcial do Contrato DAQ/DNIT nº 565/2015. O referido documento solicitou a correção das irregularidades levantadas e deu ciência a empresa de que o descumprimento da notificação poderia acarretar em sanções administrativas e multa, conforme previsto na IN DNIT nº 06 e nos ritos do PAAR;
6. Encaminhamento do Ofício nº 35735 SEA/TO, de 03/03/2022 (SEI-10654781), informando a Contratada que o relatório do projeto conceitual das estações de transbordo de cargas (ETC) no trecho de Nova Xavantina a Xambioá não está apto para aprovação técnica;



7. Emissão, em 15/03/2022, do Termo de Rescisão Unilateral do Contrato nº 565/2015 (SEI-10674118), por descumprimento de cláusula contratual;
8. Elaboração, em 16/03/2022, após levantamento minucioso nos autos do Processo nº 50600.004339/2015-89, de planilha de fechamento do Contrato/Valores (SEI-10800703);
9. Emissão, em 23/03/2022, da Decisão Administrativa de primeira instância (SEI-10811574), penalizando a Contratada com aplicação de multa no valor de 2,0 % (dois por cento) calculada sobre a parte inadimplida, com fundamento legal na Cláusula Décima do Contrato DAQ/DNIT nº 565/2015;
10. Emissão do Ofício nº 46946 SR/TO, de 23/03/2022 (SEI-10812551), encaminhando a Decisão Administrativa de primeira instância para conhecimento da empresa e concedendo prazo para que a mesma apresentasse RECURSO, nos termos do artigo 36 da Instrução Normativa – DNIT nº 06 de 24/05/2019;
11. Publicação, em 25/03/2022, do extrato do Termo de Rescisão Unilateral do Contrato nº 565/2015 (SEI-11121647);
12. Emissão do Ofício nº 69464 COENGE/TO, de 20/04/2022 (SEI-11106182), mantendo a Decisão de primeira instância e submetendo a decisão à apreciação do Superintendente Regional, no cumprimento do rito processual do PAAR;
13. Emissão, em 25/04/2022, da Decisão Administrativa de segunda instância (SEI-11153427), ratificando o teor da Decisão Administrativa de primeira instância;
14. Emissão do Ofício nº 75951 SR/TO, de 27/04/2022 (SEI-11193748), encaminhando a Decisão Administrativa de segunda instância para conhecimento da empresa e informando que o valor da multa seria descontado do saldo a receber, conforme previsão legal;
15. Emissão do Ofício nº 75969 SR/TO, de 29/04/2022 (SEI-11193996), encaminhando à Contratada planilha de fechamento de valores e informando da necessidade de encerramento do Contrato;
16. Produção do Despacho SELIC/TO, de 03/05/2022(SEI-11247762), esclarecendo que as informações sobre as penalidades aplicadas foram registradas no Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF;
17. Emissão do Ofício nº 117755 CGCL, de 28/06/2022(SEI-11771837), informando que a Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações efetuou o cadastro do processo PAAR nº 50623.000432/2022-85 na Ferramenta de Gestão do DNIT;
18. Produção do Ofício nº 187738 SR/TO, de 14/10/2022 (SEI-12739165), encaminhado o processo à DAQ/DNIT/SEDE informando da rescisão contratual, da descontinuidade do EVTEA do Tocantins e Araguaia e encaminhando os produtos resultantes do Contrato, para sua utilização, sendo cabível, como subsídios na elaboração dos Planos de Monitoramento Aquaviário que irão subsidiar as contratações de novas intervenções/empreendimentos aquaviários do DNIT;
19. Elaboração da Nota Informativa nº 2863 de 07/11/2022(SEI-12913253), esclarecendo que o valor da multa foi estornado/descontado na 13ª (medição final) conforme Relatório-A item-12 (SEI-12259240);
20. por fim, emissão do Despacho SECONF/TO, de 17/11/2022 (SEI-13005719), encaminhando o comprovante de pagamento da 13ª (medição final) do Contrato nº 565/2015.



Contrato 566/2015 - A Superintendência Regional do Pará - SR/PA apresenta a Nota Técnica 2 (SEI nº 13508238) sobre as ações realizadas durante o exercício de 2022 para o deslinde do Contrato nº 566/2015, com as seguintes providências:

2.2 Em 08/06/2022 a contratada apresentou a Carta solicitação aditivo de prazo contratual (SEI nº 11619881) se comprometendo a entregar as revisões e/ou correções apontadas na NOTA TÉCNICA Nº: 36/2021/SCA - PA/CEA - PA/SRE – PA (9949855) sobre a aprovação dos relatórios 08 e 09.

2.3 Diante da solicitação a fiscalização emitiu a Nota Técnica 14 (SEI nº 11675481) em atendimento a solicitação da contratada e visando a conclusão da entrega dos produtos supracitados.

2.4 Termo Aditivo SCA - PA (SEI nº 11675563) de 15/06/2022: assinatura do 20º termo aditivo de prorrogação de prazo de vigência do contrato nº. 566/2015.

2.5 Apresentação pela contratada do Ofício CT-2022-00037-0 (SEI nº 13300839) e Anexo do Ofício CT-2022-00037-0 (SEI nº 13300845) em atendimento as pendências apontadas na NOTA TÉCNICA Nº: 36/2021/SCA - PA/CEA - PA/SRE – PA (9949855).

2.6 Dado o tempo exíguo desta fiscalização para análise da documentação enviada pela contratada foi lavrado o Termo Aditivo SCA - PA (SEI nº 13300868) de 22/12/2022: assinatura do 21º termo aditivo de prorrogação de prazo de vigência do contrato nº 566/2015.

Por fim, conclui que as ações necessárias ao deslinde do Contrato nº 566/2015 foram devidamente providenciadas, restando no presente momento, a análise por parte da fiscalização da documentação enviada pela contratada para o atendimento às solicitações consideradas não atendidas ou parcialmente atendidas nos relatórios 08 e 09.



Tabela 51 - Representação com pedido de medida cautelar referente ao Pregão Eletrônico 168/2016 (Lote 15)

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 029.339/2017-0	Acórdão 2883/2020-TCU-Plenário	1.7	Ofício 64880/2020-TCU/Seproc	25/11/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
1.7. Determinar, nos termos do art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que o DNIT monitore a decisão de mérito do processo judicial intitulado Procedimento Comum 50504011- 61.2018.4.04.7000/PR e inclua informações na prestação de contas anual, no exercício financeiro imediatamente posterior ao pronunciamento definitivo da Justiça Federal sobre o caso, manifestando-se de forma conclusiva, sobre a aplicabilidade, ou não, das determinações contidas no Acórdão 2.503/2018- TCU-Plenário.				
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas				



A Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias informou que, em consulta à íntegra do Processo Judicial nº 5054011-61.2018.4.04.7000 por intermédio do Sistema E-proc, foi possível constatar o trânsito em julgado da decisão judicial que julgou parcialmente procedente o pedido da parte autora (VELSIS SISTEMAS E TECNOLOGIA VIARIA LTDA.), para afastar a aplicabilidade do Acórdão 2503/2018 do TCU e declarar o direito da autora em apresentar a garantia adicional no valor de R\$ 25.249.154,00, sem prejuízo dos demais requisitos e exigências do edital.

Consta nos autos processuais a certidão de trânsito em julgado em 28/10/2021 (SEI nº 13429662).

Foi possível constatar no Voto do Relator, Desembargador Federal Rogerio Favreto, que a manutenção da decisão judicial de primeira instância que julgou procedente o pedido da autora estava em consonância com a alteração de entendimento do próprio Tribunal de Contas da União (TCU), ao qual passou a adotar a metodologia e critérios do cálculo da garantia adicional de acordo com o que estabeleceu a sentença, consoante se extrai da consulta realizada pelo então Presidente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, à época, o Desembargador Kassio Nunes Marques, ao qual deu azo ao Acórdão nº 169/2021-TCU-Plenário

Tabela 52 - 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 nº 1185/2020-TCU- Plenário	1.7	Ofício nº 23369/2020- TCU/Plenário	19/05/2019
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:

Atualmente o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes tem sob jurisdição 5.782 e tem 6833 pontes e viadutos cadastrados no SGO. Sendo o total classificado como problemática ou críticas conforme tabela 1.

Total de problemáticas e críticas		
	SGO	Sob Jurisdição do DNIT
Obra Críticas	178	163
Obras Problemáticas	758	

Dando continuidade ao estabelecido no ano de 2021, o DNIT manteve as ações de priorização BIM dos empreendimentos contemplados no PROARTE, por meio da IN nº 27/2021 ([8255520](#)), realizando nova rodada de Priorização BIM para 2022, conforme apresentado no Ofício-Circular 3461 ([11650291](#)), de 13 de junho de 2022



Destarte, visando o **Acompanhamento das OAE prioritárias BIM**, tem-se um total de 9 (nove) OAE prioritárias em BIM, somadas as OAE de 2021 e 2022. Para tais é realizado o acompanhamento desde o levantamento e estudos iniciais até a efetivação da contratação, conforme observado na 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](#).

Tabela - OAE Prioritárias BIM					
UF	BR	Identificação	Relevância	Nota SGO	Extensão (m)
BA	BR-101	Ponte sobre o Rio do Ouro	Alta	2	20,25
BA	BR-242	Ponte sobre o Rio Capivari	Média	2	23,60
BA	BR-324	Ponte sobre o Rio Calandro	Média	2	20,35
BA	BR-367	Ponte sobre o Rio da Vila	Alta	2	20,00
GO	BR-020	Ponte sobre o Córrego Tabocas	Média	1	39,70
MA	BR-222	Ponte sobre o Riacho Fundo	Alta	1	172,00
RJ	BR-354	Ponte sobre o Rio Salto I	Alta	2	40,00
RS	BR-290	Ponte sobre o Arroio Bossoroca	Baixa	3	110,00
SE	BR-235	Ponte sobre o Riacho São Pedro	Baixa	1	8,30



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, para o ano de 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**, em janeiro de 2022 o DNIT, por meio da equipe de assessoria técnica especializada ao Núcleo BIM, apresentou uma revisão do Plano de Capacitação BIM, mediante a Nota Técnica 7 ([10308158](#)), onde são definidas as estratégias de aplicação da Capacitação BIM como um programa de treinamento online ao vivo (vide [Youtube DNIT Oficial](#) e/ou [Site BIM DNIT](#)), conjuntamente com a estruturação de um 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](#) e/ou [Site BIM DNIT](#)), bem como nova edição do 2º Webinar BIM DNIT para o ano corrente (vide [2º Webinar BIM DNIT - Inovação Tecnológica na Infraestrutura](#)).

Paralela à iniciativa do Plano de Capacitação BIM, o DNIT, em parceria com o Ministério da Infraestrutura (MInfra), o Parque de Inovação e Sustentabilidade do Ambiente Construído – PISAC/PCTec (UnB) ofertou em 13 vagas no segundo semestre de 2022 a partir de Descentralização de Crédito para o "Curso de Especialização em Gestão Master BIM - UnB", objetivando preparar profissionais do setor público e produtivo na gestão de projetos de edificações e infraestrutura em BIM, posicionando-os como BIM Managers. Tal iniciativa traz aos servidores da Autarquia oportunidade de qualificação técnica a partir de uma estrutura e instituição acadêmica de renome e agrega com isso um ganho significativo de conhecimento para o processo de implementação da metodologia BIM. Além disso, o Núcleo BIM do DNIT participou em março de 2022 da 4ª Semana do Planejamento, promovida pela Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos do DNIT, com a apresentação de palestras relativas às principais iniciativas BIM da Autarquia. (vide [Youtube DNIT Oficial](#))

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 Obras de Arte Especiais - 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.

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.

Em se tratando desta finalidade, para o presente exercício o Núcleo BIM tem atuado junto aos seguintes parceiros:

Processo SEI	Parceiros	Instrumento	Encerramento Vigência
50600.003986/2020-31	Autodesk do Brasil	Acordo de Cooperação Técnica	Set/2022
50600.015293/2020-91	Trimble Brasil Soluções Ltda	Acordo de Cooperação Técnica	Dez/2022
50600.001639/2020-73	SEIL e DER/PR	Termo de Cooperação Técnica	Nov/2023



[50600.023023/2020-53](#)

UFV

Termo de Execução
Descentralizada

Jan/2025

Destaca-se que, nos processos em que houve a assinatura de Acordo e Termo de Cooperação ou Termo de Execução Descentralizada, foram elaborados Planos de Trabalho com atividades a serem desenvolvidas, contendo, inclusive, metas a serem atingidas pelos envolvidos no projeto. Ressaltamos aqui as atividades desenvolvidas com a Autodesk e Trimble, com resultados apresentados no decorrer no ano em exercício até suas vigências, sobretudo, na elaboração do supracitado Template do Álbum de Passarelas de Pedestres (IPR-748) do DNIT.

No tocante do Termo de Cooperação Técnica com a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná - SEIL e o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - DER/PR, em junho de 2022 o DNIT participou do evento "Avanços do BIM para a Infraestrutura Rodoviária", realizado presencialmente, com transmissão ao vivo, na Sede do DER/PR, como forma de colaboração sobre as discussões sobre a metodologia BIM, sobretudo com as experiências compartilhadas no decorrer das atividades realizadas entre as entidades e seus parceiros em comum. (vide [Evento BIM - DER/PR](#))

Ainda como uma das frentes de iniciativas, esta Autarquia está dando andamento a um **Chamamento Público**, conforme desenvolvido no processo SEI [50600.049676/2022-24](#), por meio do qual serão estabelecidos Acordos de Cooperação Técnica entre este Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e empresas da área desenvolvedora, ou produtora, ou projetista AEC (Arquitetura, Engenharia e Construção), ou de representação comercial, ou de domínio de soluções tecnológicas em softwares, projetos e/ou metodologia de trabalho em BIM (Building Information Modeling), com o objetivo de promover ações conjuntas de fomento e implantação da tecnologia BIM, visando melhorias na gestão de projetos e obras públicas.

Visa-se com o chamamento público subsidiar o DNIT na implementação da metodologia BIM, sobretudo na parceria com empresas atuantes nas áreas dos objetos referenciados aos lotes supracitados quanto ao dimensionamento estrutural, projetos de infraestrutura rodoviária e de orçamentação e planejamento de obras em BIM.



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 2022**

O referido diagnóstico foi elaborado ao longo do último trimestre de 2022 com objetivo de apresentar os resultados oriundos da aplicação da Pesquisa de Maturidade BIM 2022, 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.

A partir do diagnóstico, realizado através da aplicação da referida pesquisa de maturidade, obteve-se Parâmetro de Maturidade Geral (%PMG) que apontou para um nível de maturidade qualificado como Definido (média-baixa maturidade) indicando que a familiaridade para com a metodologia de modelagem da informação da construção (BIM), a implementação da metodologia e ainda os recursos e terminologias mais comuns aos fluxos de trabalho BIM usuais, extrapola o nível de maturidade inicial.

Da mesma forma, obteve-se o Parâmetro de Maturidade Específica (%PME) que apontou para um nível de maturidade qualificado como Inicial (baixa maturidade) indicando que considerando-se a autarquia em sua totalidade, o cenário geral aponta para níveis iniciais de implementação BIM avaliada ao longo dos conjuntos de competências de Tecnologia, Processos e Políticas e também do Estágio da Colaboração na autarquia e da Escala da Organização.

O diagnóstico de maturidade, contudo, referente ao ano 2 de implementação BIM, apresentou filtro obtido através de input pelos seus respondentes, que permitiu avaliar a maturidade geral e específica dos agentes envolvidos no Programa de Capacitação BIM DNIT 2022. Através deste filtro para os resultados das pesquisas, possibilitou-se verificar significativo aumento nos Parâmetros de Maturidade Geral (%PMG) e específica (%PME), extrapolando os níveis de maturidade alcançados para a autarquia como um todo chegando a um nível de maturidade Integrado (média-alta maturidade) e a um nível de maturidade Definido (média-baixa maturidade) para os parâmetros %PMG e %PME respectivamente.



A partir dos parâmetros de maturidade obtidos para a autarquia, seguindo a metodologia adaptada de SUCCAR, B. (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 22,04%** obtido a partir da pesquisa de maturidade e matriz de maturidade BIM (vide quadro abaixo).

Este valor, representa um crescimento de 1,04% na maturidade para a instituição como um todo em relação ao diagnóstico de maturidade para o ano 1 de implementação. Cabe, contudo, ressaltar que, lançando mão novamente do filtro referente aos respondentes que participaram do Programa de Capacitação BIM DNIT em 2022, obtém-se Parâmetro de Maturidade BIM com percentual em torno de 35,19%, o que denota acréscimo significativo de 14,19% na maturidade BIM, ainda qualificada no nível **Definido (média-baixa maturidade) e em contraponto ao acréscimo de 1,04% para a instituição.**

O Nível de Maturidade Definido, portanto, conforme a adaptação de SUCCAR, B. (2010) aponta que a implementação BIM orienta-se através do conjunto de gerentes sênior; Os processos e políticas para contratação e análise de projetos em BIM são bem documentados e as inovações dos processos BIM são reconhecidas, apesar de não exploradas; A atividade individual começa a diminuir com o aumento de competência sendo, porém, a produtividade da equipe ainda imprevisível; As diretrizes básicas para contratação e análises em BIM estão disponíveis, incluindo padrões de entrega, fluxos de trabalho e manuais de treinamento; Os treinamentos são bem definidos e normalmente ministrados quando necessário; e a colaboração começa a evoluir seguindo guias de processo predefinidos e protocolos de intercâmbio.

Adicionalmente, cabe ressaltar ainda que, na avaliação dos Estágios de Implementação referente às notas de Estágio da Colaboração e Escala da Organização, verificou-se que para este ano 2, em contraponto com o ano anterior, observa-se o início do Estágio 2 de Implementação referente a adoção de processos colaborativos na instituição, com intercâmbio de informações interdisciplinares por meio de formatos proprietários ou exportações em IFC.

- **Execução das Atividades do Plano de Implementação BIM - PIB - Nota Técnica 22 ([8820631](#))**

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 2022 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.

- **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:

1. Produzir conteúdo informativo sobre a implementação da metodologia BIM no DNIT;
2. Realizar eventos, tais como Webinar, seminários, workshop;
3. Produzir publicações internas: informativos virtuais periódicos, além de posts para o site BIM do DNIT e demais meios de comunicação da Autarquia; e
4. 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.



- **Realização de evento nacional: Webinar BIM no DNIT – Inovação Tecnológica na Infraestrutura - Processo SEI [50600.036363/2022-14](#)**

Em atenção ao Decreto nº 10.306/2020, o Núcleo BIM do DNIT promoveu em 11 de novembro de 2022, em formato online o 2º Webinar BIM DNIT - Inovação Tecnológica na Infraestrutura, visando promover a ampla disseminação do uso da metodologia BIM no DNIT e sua aplicação nos processos dos setores envolvidos no desenvolvimento e execução de projetos de engenharia, tendo contado com a participação de especialistas dos setores público, privado e organizações de referência nacional e internacional que abordaram questões de ordem técnica e legais, abrangendo desde a concepção da metodologia até a sua aplicabilidade em projetos de engenharia no Brasil e no Mundo. Destaca-se para a presença de representante do PlanBIM (Chile) como referência BIM para a América Latina e do representante da BuildingSmart (Portugal) como referência Europeia.

A inscrição para o evento foi disponibilizada por meio de formulário on-line elaborado na plataforma Google forms, no período de 31/10/2022 à 10/11/2022. Para participação no evento foram registradas 313 (trezentos e treze) inscrições, sendo: 22,1% da sociedade civil, 12,1% do DNIT, 18,2% do meio acadêmico, 26,5% de prestadores de serviço e 21,1% de outros órgãos públicos. Os palestrantes e temas abordados no Webinar podem ser conferidos no Youtube Oficial do DNIT pelo link: [2º Webinar BIM DNIT - Inovação Tecnológica na Infraestrutura](#).

- **Artigo BIM para a Revista da Escola Nacional de Infraestrutura de Transportes - ENINFRA**

A Revista ENINFRA é uma iniciativa do DNIT dentro da Escola Nacional de Infraestrutura de Transportes. Trata-se de uma publicação oficial para veicular matérias, artigos técnicos e científicos e relatos técnicos, com o objetivo de trazer informações dentro da temática voltada à Infraestrutura de Transportes de forma interdisciplinar. Nesse contexto, em agosto de 2022 o Núcleo BIM do DNIT submeteu artigo "Processo de Implementação da Metodologia BIM no DNIT" para compor a Edição de Lançamento Nº 1 da Revista ENINFRA lançada em dezembro/2022, abrindo a seção de artigos da Revista, conforme pode ser observado na [Revista ENINFRA - Edição de Lançamento](#).

- **Ambiente Comum de Dados ou Common Data Environment - CDE**

Ao que trata da **Tecnologia da Informação** voltada ao BIM, no decorrer de 2022 deu-se andamento às iniciativas e discussões com vistas à contratação ou elaboração de Ambiente Comum de Dados ou Common data Environment (CDE) da Autarquia. Nesse sentido, foi realizado estudo referente à Segurança de



Dados de CDEs comerciais, sobretudo com apropriação de informações disponibilizadas pelas empresas de software o qual o DNIT possui acordo de cooperação técnica, Autodesk do Brasil (Autodesk BIM 360 - SEI [11453774](#)) e Trimble Brasil Soluções (Trimble Connect - SEI [10805860](#)), bem como consulta quanto aos critérios para definição de CDE à Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação, da Diretoria de Administração e Finanças - CGTI/DAF (Processo SEI nº [50600.036275/2021-23](#)).

Adicionalmente, pensando no armazenamento da documentação BIM produzida durante o presente exercício, de forma a suprir o que se propõe um CDE, o DNIT em conjunto com a CGTI passou a disponibilizar seu material junto ao Repositório BIM no DNIT Cloud, armazenamento em nuvem da Autarquia. O DNIT Cloud é um espaço da memória de um computador dedicado a armazenar arquivos e foi criado para usuários que desejam compartilhar arquivos usando a rede do DNIT. Assim, aqueles arquivos que possuem tamanho maior do que o permitido para trafegar pela rede do DNIT podem ser armazenados temporariamente neste espaço para que o(s) destinatário(s), usuário(s) da rede do DNIT, possa(m) também ter acesso a eles ([Acesso DNIT Cloud](#)). Todavia, para atendimento às demandas/documentações do Núcleo BIM, fez-se uma previsão de necessidade de espaço em repositório junto ao Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC) e Plano Anual de Contratações (PAC) do biênio vigente no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), conforme pode ser observado no Processo SEI nº [50600.037064/2022-99](#).

- **Equipamentos BIM - Plano Diretor de Compras**

Ao que compreende a aquisição de equipamentos, o Núcleo BIM reforçou no decorrer de 2022 o encaminhamento do Documento de Oficialização de Demanda referente ao Plano Diretor de Compras no qual foi feita a especificação de configuração das máquinas para a equipe envolvida no processo de implementação da metodologia BIM nesta Autarquia, com a finalidade de viabilizar a modelagem de projetos utilizando softwares de alta performance (AutoCAD, GIS, Revit 3D, Navisworks, simulações computacionais em 3D, etc), conforme pode ser observado no Processo SEI nº [50600.002388/2020-44](#).

No tocante às entregas para 2023 é prevista a continuidade do processo de implementação da metodologia BIM neste Departamento, dando-se destaque à Revisão do Plano de Implementação BIM (PIB) e dos Planos Operacionais, visando contemplar possíveis ajustes e complementações percebidas e necessárias no decorrer dos últimos 2 anos do processo de implementação BIM, sobretudo, obedecendo as 5 etapas previstas no PIB (diagnóstico, planejamento, comunicação, implementação e avaliação de resultados).



No decorrer no exercício de 2023 pretende-se ainda desenvolver atividades relacionadas mais diretamente à proposição de soluções tecnológicas em softwares, projetos e/ou metodologia de trabalho em BIM através do estabelecimento dos acordos de cooperação técnica advindos do lançamento do chamamento público previsto para o referido ano, voltados especificamente para projetos de infraestrutura rodoviária, dimensionamento estrutural e de orçamentação e planejamento de obras em BIM.

Por fim, tem-se como objetivo também fornecer uma versão mais evoluída do template para anteprojetos de OAE, levando em consideração o atendimento à automação de planejamento e quantitativos BIM, respectivamente as dimensões BIM 4D e 5D.

Tabela 53 - Representação em face de possíveis irregularidades ocorridas na movimentação financeira na conta corrente do Termo de Compromisso nº 142/2013

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 000.505/2018-8	Acórdão 3740/2020-TCU-Plenário	1.7.2	Ofício nº 72562/2020-TCU/Seproc.	30/12/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
1.7.2. determinar ao Dnit, nos termos dos §§ 1º e 2º do art. 6º da Resolução-TCU 315/2020, que informe nas prestações de contas vindouras o resultado das providências que estão sendo tomadas para reaver os recursos em apreço e dar pleno cumprimento ao item 1.6 do Acórdão 151/2019-TCU Plenário.				
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas				



A Diretoria de Administração e Finanças informa que os recolhimentos efetuados pelo Governo do Estado do Amapá, no âmbito do Termo de Compromisso 142/2013, durante o exercício de 2022, encontra-se anexo ao documento Sei! 13298699.

Tabela 54 - 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	1.6.1	Ofício n.º 0790/2019-TCU/SeinfraRodoviaAviação	25/12/2019
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				
A Nota Técnica 5 (12748088), informa o histórico de tratativas relacionadas à implementação da nova metodologia de engenharia consultiva no âmbito da autarquia, cujo teor destacamos: A presente nota se destina a reportar, de forma sucinta, o histórico de tratativas relacionadas aos estudos dos manuais de custos da engenharia consultiva, mais especificamente os seguintes volumes, todos relativos ao modal rodoviário: • Manual de Custos de Supervisão de Obras • Manual de Custos de Gerenciamento de Obras • Manual de Custos de Gestão Ambiental				



Os citados manuais foram desenvolvidos por meio de parceria entre o DNIT e a Fundação Getúlio Vargas – FGV, mediante instrumentos contratuais geridos e fiscalizados pela Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes desta autarquia – CGCIT/DPP. Atualmente, está vigente o contrato n.º 490/2021-00, firmado entre o DNIT e a FGV.

Sobre a demanda por metodologias de custos para as áreas de engenharia consultiva do DNIT, registramos que o Acórdão Nº 1.570/2016-TCU-Plenário apresentou determinações específicas acerca da necessidade de padronização de critérios para diversos serviços de consultoria do DNIT. Assim, a CGCIT, em parceria com a FGV, iniciou os estudos relativos aos manuais de custos da engenharia consultiva.

No curso do andamento dos trabalhos, algumas iniciativas foram criadas com vistas a ampliar o debate sobre o tema, entre as quais pode-se citar:

- Criação da Câmara Técnica da Engenharia Consultiva, mediante Instrução Normativa/DNIT nº 11/2019, de 19 de setembro de 2019, publicada no Boletim Administrativo nº 185, de 24 de setembro de 2019, sob a qual foram realizadas 9 reuniões nos anos de 2019, 2020 e 2021 (vide atas no processo SEI 50600.022370/2020-69) e contaram com representantes do DNIT (DPP, DIR, DIREX, CGCIT, entre outros), bem como com representantes do controle (Controladoria-Geral da União), da sociedade organizada (ABCE e SINAENCO) e da Fundação Getúlio Vargas.
- Consultas públicas, que tiveram como tema as metodologias de custos de supervisão de obras (SEI n.º 3628766) gerenciamento de obras (SEI n.º 4054019) e gestão ambiental (SEI n.º 4054856);
- Publicação da Resolução n.º 11, de 21 de agosto 2020, mediante Boletim Administrativo nº 163, de 25 de agosto 2020 (SEI n.º 6336397);

O histórico de tratativas relativas ao desenvolvimento metodológico dos estudos relacionados aos manuais de custos da engenharia consultiva, desde seu início até o momento da aprovação dos primeiros manuais de custos, pode ser consultado mediante Nota Técnica n.º 6/2020/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE, de 31 de agosto de 2020 (SEI n.º 6376883) e Nota Técnica n.º 5/2021/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE, de 21 de outubro de 2021 (SEI n.º 9526889).

Assim, em 23/12/2021, com a finalização do contrato n.º 559/2018, firmado com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), a CGCIT recepcionou os manuais de custos desenvolvidos e os encaminhou à Diretoria de Planejamento e Pesquisa, via Ofício nº 191218/2021/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (SEI n.º 10092718), de 23 de dezembro de 2021, conforme encontra-se abaixo:

- Metodologias aptas à apresentação à Diretoria Colegiada/implantação:
 - Manual de Custos de Supervisão de Obras;
 - Manual de Custos de Gerenciamento de Obras;
 - Manual de Ensaio Não Convencionais;
 - Manual de Gestão Ambiental.
- Metodologias com sugestão de publicação em consulta pública e/ou para apreciação das áreas técnicas:
 - Manual de Custos de Reassentamento;
 - Manual de Desapropriação;
 - Manual de Estudos e Projetos de Obras;
 - Manual de Estudos e Projetos Ambientais.



Muito embora o Manual de Gestão Ambiental já estivesse aceito por esta setorial, nova oportunidade se abriu para o refinamento das proposições. Deste modo, apenas para pontuar, algumas informações foram validadas mediante visita técnica de representantes da CGCIT e da FGV à Superintendência Regional do DNIT no Estado de Santa Catarina. Na oportunidade, foram visitados os trabalhos desenvolvidos pela gestão ambiental em atividade nas rodovias BR-280/SC e BR-470/SC.

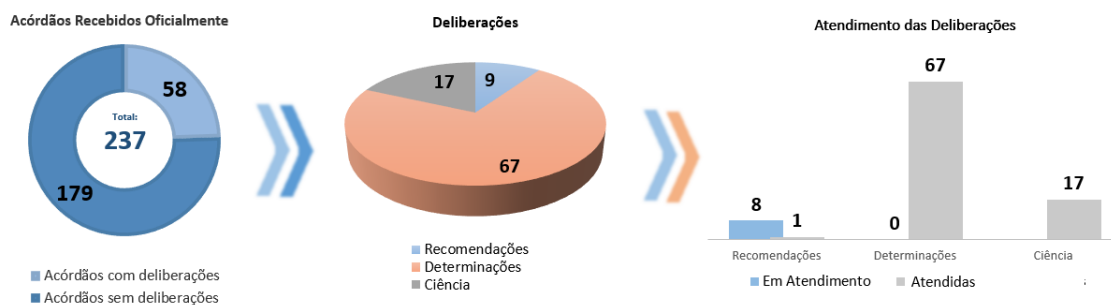
Destarte, após a visita, e considerando as contribuições técnicas advindas do Ofício nº 137830/2022/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI n.º 12042043), de 15 de agosto de 2022, a CGCIT apresentou algumas ponderações à FGV, que as acatou, reapresentando o manual de custos de gestão ambiental na sua atual versão.

Com intuito de contribuir com o entendimento ora apresentado foi anexada nos autos a Apresentação Manuais de Custo (12786008).

Em sequência, consoante Relato 153/2022/DPP/DNIT SEDE (12716327), foram submetidos à deliberação da Diretoria Colegiada os manuais de custos de supervisão de obras, gerenciamento de obras e gestão ambiental, tendo sido aprovados na 43ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada de 2022, realizada em 31 de outubro de 2022, conforme consta no Despacho (DNIT) DIRCOLEG (12862444).

Por fim, apresenta-se visão geral sobre os acórdãos emitidos pelo TCU em 2022. Foram prolatados 237 acórdãos nos quais o DNIT consta como parte interessada. Desse total, 58 contêm 90 deliberações subdivididas em 67 determinações, 9 recomendações e 17 ciências, conforme figura abaixo:

Gráfico 14 - Visão geral deliberações TCU



Do total de 90 deliberações, todas as 67 determinações e 17 ciências foram atendidas. Quanto às 9 recomendações, 1 está atendida e 8 estão em fase de atendimento pela unidade auditada.



7. ANEXOS

Anexo I – Processos Licitatórios Homologados 2022 - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia_CLOSE/CGCL.

Anexo II – Licitações Homologadas e em andamento – Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia_CLOSE/CGCL – dez/2022.

Anexo III – Processos Licitatórios Homologados 2022_Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos/CGCL.

Anexo IV – Licitações Homologadas e em andamento - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contrato - dez/22.



Lista de Figuras

Figura 1 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	8
Figura 2 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	9
Figura 3 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	10
Figura 4 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	11
Figura 5- Missão, Visão e Valores.....	13
Figura 6- Organograma DNIT	14
Figura 7 - Estrutura da Governança do DNIT, conforme metodologia preconizada pelo TCU	15
Figura 8 - Modelo de Negócios	16
Figura 9 - Espelho do PPA 2020-2023 – Objetivo 1184.....	30
Figura 10- PNCT – Situação dos Postos até dezembro/2022 – Postos de Coleta Permanente	36
Figura 11 - PNCT – Postos em operação até dezembro/2022 – Postos de Coleta de Cobertura	37
Figura 12 - Estrutura de Governança	44
Figura 13 - Modelo de Governança do DNIT	46
Figura 14 - Mapa Estratégico	47
Figura 15 - Gestão do Patrimônio Ferroviário.....	65
Figura 16 - Instalação Portuária de Anori.....	68
Figura 17 - Status das Instalações Portuárias em 2022.....	69
Figura 18 - Indicadores de operação e manutenção em 2022.....	71
Figura 19 - Estrutura PROECLUSAS.....	75
Figura 20 - Status das 07 Eclusas em 2022.....	76
Figura 21 - Plano de Monitoramento Hidroviário	77
Figura 22 - Derrocamento do Canal de Nova Avanhandava	79
Figura 23 - Pedral do Lourenço	80
Figura 24 - Representação em mapa da codificação iRAP até dez/2022.....	82
Figura 25 - Mapa de situação dos Cadernos de Empreendimentos	87
Figura 26 – Panorama do PRO-MeDiNa agrupados conforme status da obra.....	98
Figura 27 - Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de gestão ambiental.....	99
Figura 28 - Mapa de localização das UC beneficiadas com recursos da compensação ambiental.....	100
Figura 29 - Mapa de localização da Terra Indígena Estação Parecis em relação à BR-364/MT, no trecho Itamaraty do Norte – Diamantino a Comodoro	102
Figura 30- Mapas de localização da Floresta Nacional do Tapajós, que abriga as áreas objetos do Contrato nº 0059/2022 (BR-230/PA)	104
Figura 31 - Mapas de localização das áreas que serão objetos dos projetos, plantios, manutenção e monitoramento que serão contratados pelo DNIT (Edital 408/22-00).....	105
Figura 32 - Mapa de localização dos empreendimentos prioritários para o DNIT	108
Figura 33 - Fluxograma das Informações do SUPRA DAQ	111
Figura 34 - Corrida Hidroviária	112
Figura 35 - Campanhas Educativas (Marinha/DAQ).....	113
Figura 36 - Orçamento total do DNIT (LOA+Crédito+RAP).....	114
Figura 37 - Orçamento por intervenção.....	114
Figura 38 - Orçamento por grupo de despesa	115
Figura 39 - Distribuição do orçamento por Diretoria	115
Figura 40 - Indicadores de Execução Meta 01 (Empenhado/Disponibilizado)	116
Figura 41 - Indicadores de Execução Meta 02 (Pagamento/Limite de Pagamento).....	117
Figura 42 - Indicadores de Execução Meta 03 (Liquidado/Empenhado)	117



Figura 43 - Indicadores de Execução Meta 04 (RAP Pago/Rap Inscrito)	117
Figura 44 - Indicadores de Execução Meta 05 (Pago Total/Orçamento Total)	118
Figura 45 - Indicadores de Execução Meta 06, 07 e 08 (RAP 2019/2020/2021)	118
Figura 46 - Pagamento total por Diretoria	118
Figura 47 - Números de Lançamentos no SIAFI 2022	119
Figura 48 - Valor total de operações no SIAFI 2022	119
Figura 49 - Fluxo mensal de processos pagos	120
Figura 50 - Distribuição das despesas discricionárias no âmbito administrativo, por ação orçamentária	121
Figura 51 - Provisão recebida por Superintendência	121
Figura 52 - Execução orçamentária das Superintendências Regionais	122
Figura 53 - Distribuição de recursos administrativos 2022	123
Figura 54- Quadro demonstrativo da força de trabalho das Regionais do DNIT	126
Figura 55 - Painel ações de desenvolvimento CGGP	134
Figura 56 –Painel de Lotes e editais publicados pela Sede e pelas Superintendências Regionais	139
Figura 57 -Painel resumo da homologação	139
Figura 58 - Painel dados de frota de veículos	151
Figura 59 - Fluxo processual para as licitações demandadas à DAF/DNIT	154
Figura 60 - Resultados da análise de sustentabilidade em processos de compras e contratações....	154
Figura 61 - Painel “Boletim DAF de Desempenho” - 2021	156
Figura 62 - Painel “Boletim DAF de Desempenho” – 2022	157
Figura 63 - Estrutura institucional da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação - CGTI	158
Figura 64 - Modelo de Governança de TI	158
Figura 65 - Painel ações do PDTIC	162
Figura 66 - Resultado geral da autoavaliação em relação a seu contexto	166



Lista de Tabelas

Tabela 1 - Relação geral de iniciativas e ações orçamentárias - DIF	24
Tabela 2 - Relação de iniciativas e ações orçamentárias - DAQ.....	29
Tabela 3 - Relação de iniciativas ligadas à ação orçamentária	34
Tabela 4 - Resultados Intermediários do monitoramento do PPA 2022	34
Tabela 5- Resultado do planejamento orçamentário de cada etapa do PNMR 2022 e 2023.....	38
Tabela 6 - Status do 1º Plano de Ação – PA01	40
Tabela 7 - Quantidade de relatos totais por categoria de riscos	42
Tabela 8 - Quantidade de relatos por tipo	42
Tabela 9 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Resultados para a Sociedade	47
Tabela 10 - Desdobramento do Eixo Estratégico – Foco de Atuação	49
Tabela 11 – Desdobramento do Eixo Estratégico – Processos Internos	50
Tabela 12 - Quadro de iniciativas por Diretoria	51
Tabela 13 - Resultados Físicos e Financeiros por Região	52
Tabela 14 - Panorama de contratação do BR-LEGAL 2.....	53
Tabela 15 - Resultado do PROARTE - Manutenção em 2022	56
Tabela 16 - Resultado do PROARTE - Reabilitação em 2022.....	57
Tabela 17 - Situação das obras do PIAF –2022.....	58
Tabela 18 - PNCV – Faixas Operacionais	60
Tabela 19 – Cadernos de Empreendimentos concluídos	86
Tabela 20 - Termos de Aceite emitidos 2019 - 2022.....	90
Tabela 21 -Relação de projetos de infraestrutura rodoviária	91
Tabela 22 – Relação de projetos de restauração rodoviária.....	91
Tabela 23 - Relação de projetos de infraestrutura aquaviária.....	92
Tabela 24 - Empreendimentos contemplados por compensação ambiental	100
Tabela 25 - Força de trabalho do DNIT – dez/22	125
Tabela 26 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT	127
Tabela 27- Progressão funcional de 2022	129
Tabela 28 - Promoção 2022	129
Tabela 29- Acompanhamento mensal das ações de QVT realizadas no ano de 2022	135
Tabela 30- Licitações 2022	140
Tabela 31 - Unidades responsáveis pela instauração dos PAAR e seu quantitativo.....	142
Tabela 32- Motivação para instauração de PAAR	144
Tabela 33 - Distribuição de PAAR cadastrados	145
Tabela 34 - Quantidade de processos instaurados no 1º semestre/2022	146
Tabela 35 - Empresas penalizadas em PAAR instaurados e concluídos no 2º semestre/2022.....	147
Tabela 36 - Licitações realizadas em 2022	148
Tabela 37 - Carteira de Contratos CGLOG	149
Tabela 38- Contratos vigentes em andamento – TI	160
Tabela 39 - Informação e Sistemas - Ações concluídas em 2022.....	163
Tabela 40 - Projetos na área de TI – previsão 2023	164
Tabela 41 - Orientações e Recomendações	169
Tabela 42 - Análises de admissibilidade efetuadas.....	172
Tabela 43 - Distribuição das Análises de admissibilidade efetuadas por exercício	172
Tabela 44 - Procedimentos julgados em 2022	173
Tabela 45 - TAC celebrados por assunto	173



Tabela 46 - Recomendações da CGU – Relatório de Avaliação.....	175
Tabela 47 - Rol de responsáveis 2022	178
Tabela 48 - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal).....	190
Tabela 49 - Manutenção de Trechos Rodoviários no Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária - BR-LEGAL.....	198
Tabela 50 - Processo de Contas Anuais do DNIT, referente ao exercício de 2012	199
Tabela 51 - Representação com pedido de medida cautelar referente ao Pregão Eletrônico 168/2016 (Lote 15)	203
Tabela 52 - 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.....	204
Tabela 53 - Representação em face de possíveis irregularidades ocorridas na movimentação financeira na conta corrente do Termo de Compromisso nº 142/2013.....	215
Tabela 54 - Contrato 559/2018, firmado entre a Fundação Getúlio Vargas e a Coordenação de Custos Referenciais.....	216



Lista de Gráficos

Gráfico 1 - ICM-Nacional	62
Gráfico 2 - Resultados da codificação iRAP até dez/2022.....	82
Gráfico 3 - Histórico da Malha (ICS) x Investimentos em manutenção rodoviária até dezembro de 2022.....	84
Gráfico 4 - Status de desenvolvimento dos Cadernos de Empreendimentos	88
Gráfico 5 - Percentual de aprovação de projetos 2022	93
Gráfico 6 - Licenciamento Ambiental junto ao IBAMA	110
Gráfico 7 - Situação de Quadro de Pessoal do DNIT	126
Gráfico 8 - Demonstrativo de Despesas de Pessoal – (em milhões de R\$).....	128
Gráfico 9- Investimento com desenvolvimento de pessoas em 2022 das Superintendências.....	132
Gráfico 10 - Quantidade de Inscrições em Capacitações das Superintendências Regionais - 2022...	133
Gráfico 11 - Quantidade de Horas de Capacitação das Superintendências Regionais - 2022	133
Gráfico 12 – Percentual de processos por fase.....	144
Gráfico 13- Tipos de penalidades.....	145
Gráfico 14 - Visão geral deliberações TCU	219