

RELATÓRIO DE GESTÃO

Apresentação de
Resultados

2021



DNIT



DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Presidente da República Jair Messias Bolsonaro

Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas

Diretor Geral do DNIT: Antônio Leite dos Santos Filho

Diretor Executivo Substituto: Euclides Bandeira de Souza Neto

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 Substituto: Lucas Alberto Vissotto Júnior

Diretor de Infraestrutura Ferroviária Substituto: Ariston Ayres Rodrigues

Aprovação e Revisão do Relatório de Gestão de 2021

Coordenador-Geral de Modernização e Gestão Estratégica: Fábio Pessoa da Silva Nunes

Coordenadora de Modernização: Érica Mayumi Yamada Tajima

Elaboração e Organização do Relatório de Gestão de 2021

Camila Costa Nunes

Fátima Regina Carneiro Cassanti

Leonardo Villares de Almeida Affonso

Milenna Almeida Pessoa Gonçalves

Roberta Valletta Luz

Diagramação e arte final do Relatório de Gestão de 2021

Gabriela Guedes Queiroz

Sumário

1. MENSAGEM DO DIRIGENTE	4
2. VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO	10
a) Como a organização determina os temas a serem incluídos no relatório de gestão e como estes temas são quantificados ou avaliados	10
b) Identificação e declaração da missão e visão	10
c) Principais normas direcionadoras	12
d) Estrutura Organizacional e de Governança	12
e) Modelo de Negócios	14
f) Políticas e Programas de governo/ações orçamentárias	15
g) Contratos de Gestão	28
h) Ambiente externo	28
3. RISCOS, OPORTUNIDADES E PERSPECTIVAS	30
4. GOVERNANÇA, ESTRATÉGIA E DESEMPENHO	32
a) Estrutura de Governança	32
Modelo de Governança	33
b) Planejamento Estratégico	34
c) Mapa Estratégico 2021/2022	34
d) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas	36
e) Resultados das principais áreas de atuação	158
f) Indicadores de Governança e Gestão	212
g) Ações de supervisão, controle e de correção	213
5. INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS	221
a) Demonstrações contábeis e notas explicativas	221
b) Conclusões de auditorias independentes e/ou dos órgãos de controle público e as medidas adotadas em relação a conclusões ou eventuais apontamentos	221
6. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES	230
7. ANEXOS	273

1. MENSAGEM DO DIRIGENTE

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Autarquia federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura (MInfra), apresenta o Relatório de Gestão de 2021, 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).

O ano de 2021 seguiu sendo desafiador. De forma semelhante ao ano de 2020, permanecemos em um cenário de pandemia de Covid-19, com diferentes situações em que todos tiveram que se adaptar e reinventar, organizacionalmente. As ações previstas e planejadas foram observadas, discutidas e trabalhadas de maneira a gerar benefícios em termos de qualidade, produtividade, custo e nível de serviço prestado ao cidadão, e sempre com o foco na melhoria da trafegabilidade para os usuários da malha de todo o país.

O DNIT chegou ao fim de 2021 realizando ações de construção e de manutenção, nos modos rodoviário, aquaviário e ferroviário que, muito mais que números, representam o cumprimento do seu propósito. Foram diversas entregas por todo o Brasil, que garantiram aos usuários mais segurança e conforto no tráfego pela malha viária sob jurisdição da Autarquia.

Atualmente, o DNIT responde por uma malha federal rodoviária pavimentada de 65,3 mil Km, cuja manutenção é uma das atividades mais estratégicas da Autarquia, consumindo grande parte de seu orçamento. Dos mais de 1,3 mil Km de rodovias novas e modernizadas contemplados, 449,48 Km foram restaurados, 193,8 Km foram pavimentados, 538,62 Km foram recuperados/revitalizados e 205,9 Km foram submetidos à adequação.

A respeito da manutenção rodoviária, por meio de contratos do Programa Anual de Trabalho e Orçamento (PATO) e Contratos de Restauração e Manutenção (CREMA), estão cobertos 63.948,66 Km de rodovias federais, 8.362 Km dos quais são referentes a trechos não pavimentados. Além da manutenção periódica, foram realizados serviços estruturantes nas rodovias BR-135/MA, 158/PA. Por intermédio do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE), foram contratadas 950 Obras de Arte Especiais (OAE) em contratos de manutenção e 23 OAE em contratos de reabilitação estrutural.

No que se refere à construção rodoviária, foram duplicados 258,56 Km, sendo 95,59 Km de pista nova e 162,97 Km de restauração, e 81,74 Km pavimentados. Como exemplo,

destacam-se a conclusão da Ponte sobre o Rio Madeira, na BR-364/RO, em Abunã, a execução de 47,55 Km de duplicação na BR-101/SE, e 7,76 Km de implantação na BR-419/MS.

No modo aquaviário, finalizou-se a Dragagem do Porto de Paranaguá/PR, foi entregue o terminal de Passageiros do Porto de Maceió/AL, e foram realizadas dragagens de manutenção nas hidrovias do Madeira (HN-117), do Paraguai (HN-950) e do Taquari-Jacuí (HN-710 e HN-706), bem como iniciados quatro planos de monitoramento nas hidrovias do Madeira (HN-117), do Tapajós (HN-106), do São Francisco (HN-500) e do Tocantins (HN-200). Na região norte, foram entregues quatro Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) nos municípios de Alvarães/AM, Silves/AM, Belém/PA e Cametá/PA, além de realizadas manutenção e operação de outras quarenta e oito IP4. Todas as oito eclusas sob responsabilidade do DNIT realizaram o ciclo de manutenção e estão em condições de operação. Por fim, concluiu-se a escavação do canal de acesso à eclusa de Ibitinga, possibilitando maior rapidez no deslocamento pela hidrovia Tietê-Paraná.

Quanto à infraestrutura ferroviária, foram concluídas as obras de adequação da linha férrea em Rolândia na EF-369/PR e o do viaduto da Praça dos Poderes e respectivos acessos em Juiz de Fora. Ainda, finalizou-se a obra de construção das Unidades Habitacionais, para realocação das famílias afetadas pelo empreendimento Ferroviário em Barra Mansa - EF-222/RJ. Na gestão do patrimônio ferroviário, foram destinados 3.566 bens, sendo 2.476 bens móveis doados e 1.090 bens cedidos.

Com relação aos Postos de Parada e Descanso (PPD), serviço disponível a motoristas profissionais, foram credenciados 41 estabelecimentos ao longo da malha rodoviária administrada pelo DNIT. No que tange à área de trânsito, houve avanços nos serviços digitais disponibilizados ao cidadão.

Quanto aos aspectos da Governança, a Autarquia, para enfrentar os desafios impostos pela pandemia, realizou mudanças, tais como: adaptação de suas Superintendências Regionais (SR) e respectivas Unidades Locais (UL), de modo a atender às normas de segurança sanitária ora vigentes; instituição do Programa de Gestão de Demandas (PGD), com adoção do teletrabalho na Autarquia; instituição do Comitê de Governança, Estratégia e Riscos; publicação do Manual de Termo de Execução Descentralizada (TED) e do Guia de Contratações Emergenciais; adequação da Autarquia aos critérios da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD); revisão do Planejamento Estratégico, seus objetivos, iniciativas, indicadores;

desenvolvimento de ferramentas de apoio à gestão com o acompanhamento de resultados, como ao ferramenta de Estudos de Remanejamento, Investimento e Custeios Aplicados - ERICA; Painel de Medições.

Apesar das adversidades decorrentes da pandemia, o desempenho orçamentário e financeiro do DNIT foi bastante satisfatório. O orçamento da Autarquia sofreu um incremento de 25,3% ao longo do ano, por meio de créditos adicionais, e foi 99,9% empenhado.

Avanços na institucionalização dos princípios da Integridade ocorreram na Autarquia a partir da implantação do Programa de Integridade do DNIT e do Programa Corrupção e Fraude na Mira do DNIT, contemplando ações como: publicação do Plano de Combate à Fraude e à Corrupção; mapeamento de Riscos para a Integridade; realização de Curso de Integridade na Plataforma Moodle e realização de Minicurso de Capacitação e Integridade para os Agentes de Integridade das Superintendências, voltado para os servidores da Autarquia, que buscou incentivar e conscientizar sobre ações de combate à fraude e à corrupção.

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 2021.

Figura 1 – Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – Infográfico Principais Resultados 2021

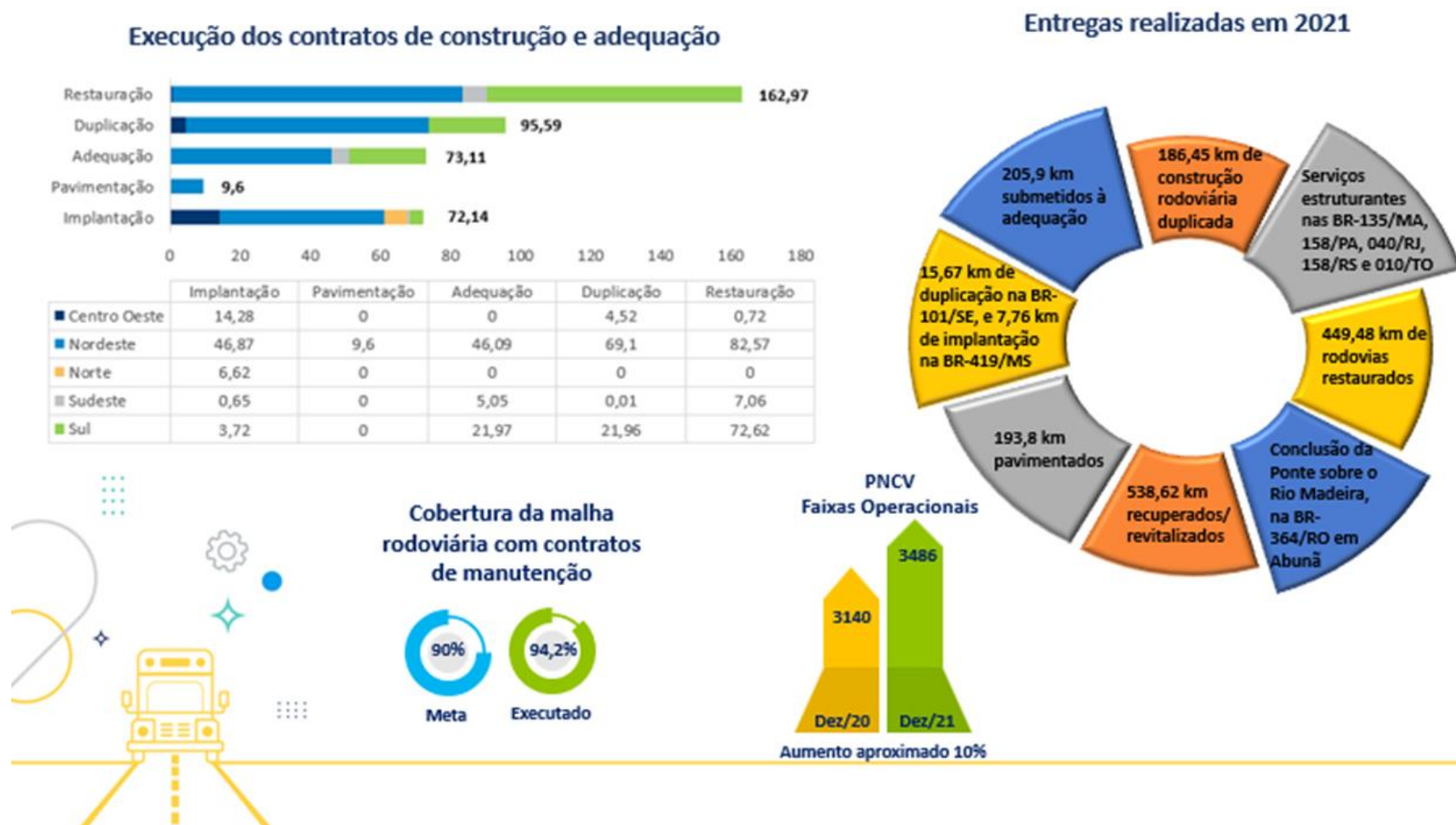


Figura 2 - Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – Infográfico Principais Resultados 2021

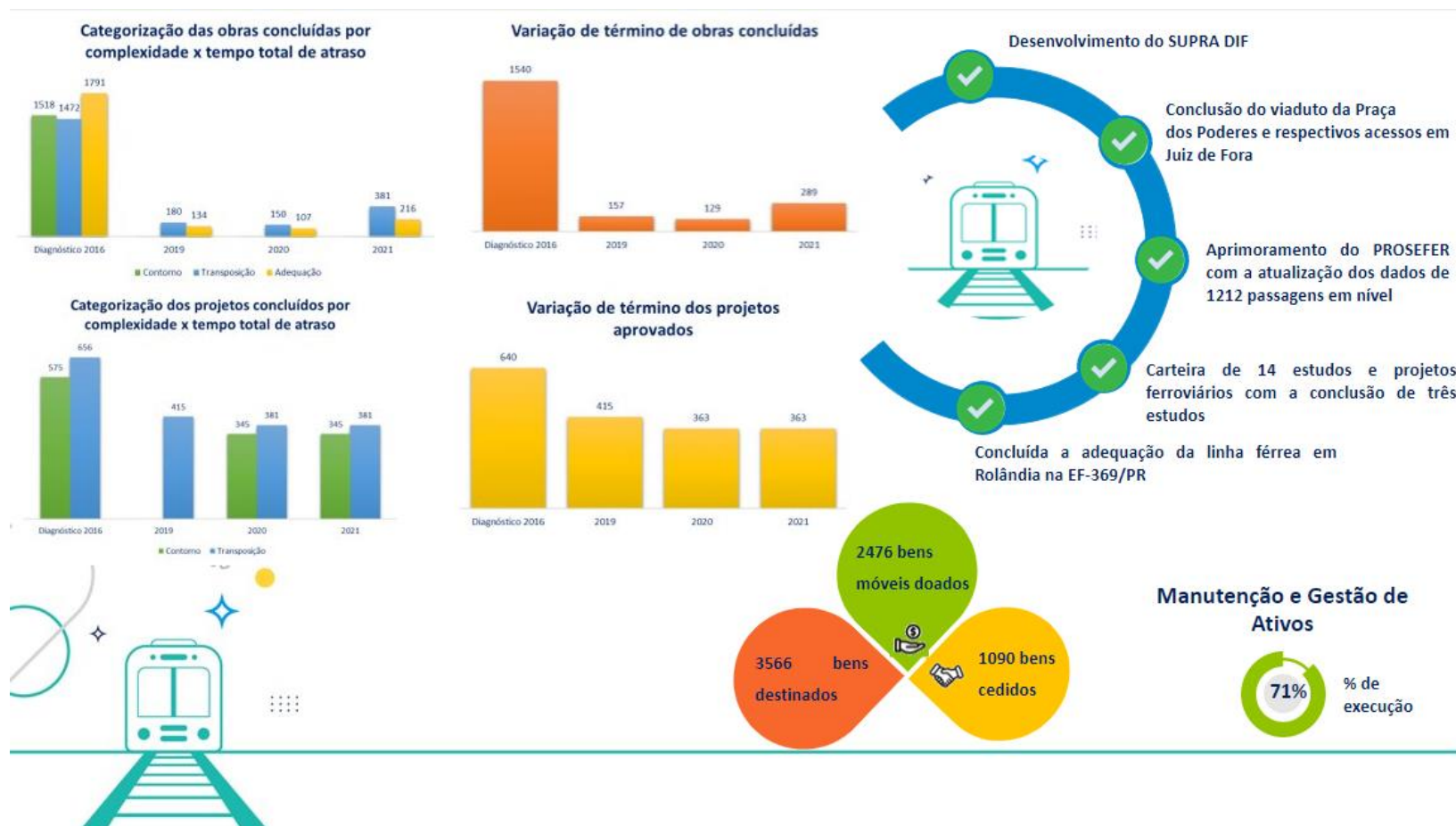


Figura 3 - Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – Infográfico Principais Resultados 2021



2. VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO

a) Como a organização determina os temas a serem incluídos no relatório de gestão e como estes 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 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 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 missão e visão

O DNIT é uma Autarquia federal vinculada ao MInfra, criada pela Lei nº 10.233/2001. A legislação reestruturou o sistema de transportes rodoviário, aquaviário e ferroviário do Brasil, extinguindo o antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). A sede do DNIT é em Brasília, no Distrito Federal. Atualmente, possui 26 unidades administrativas – as Superintendências Regionais (SR), localizadas em todos os estados.

A Autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação (SFV), compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União, ou seja, o DNIT é gestor e executor das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres, sob a jurisdição do MInfra.

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

A Autarquia é administrada por um Diretor-Geral e por mais seis diretores nomeados pelo Presidente da República, que integram o órgão executivo do DNIT: a Diretoria Colegiada. As deliberações ocorrem por meio desse Colegiado e, também, pelo órgão superior de deliberação, o Conselho de Administração (CONSAD), que é composto por seis membros: seu presidente (Secretário-Executivo do MInfra), o Diretor-Geral do DNIT, dois representantes do MInfra e dois representantes do Ministério da Economia.

A missão e a visão do DNIT estão definidas em seu planejamento estratégico. A Missão demonstra o objetivo fundamental da organização, traduz a finalidade da Autarquia e consiste na definição de seus fins estratégicos. A Visão, por sua vez, indica o estado futuro desejado após a definição das principais diretrizes estratégicas da entidade. Os Valores da Autarquia traduzem o comportamento, a postura, a atuação e os princípios nos quais o DNIT acredita e por meio dos quais inspira todo o seu corpo funcional na execução de suas atividades à serviço da sociedade.

Figura 4 - Missão, Visão e Valores do DNIT



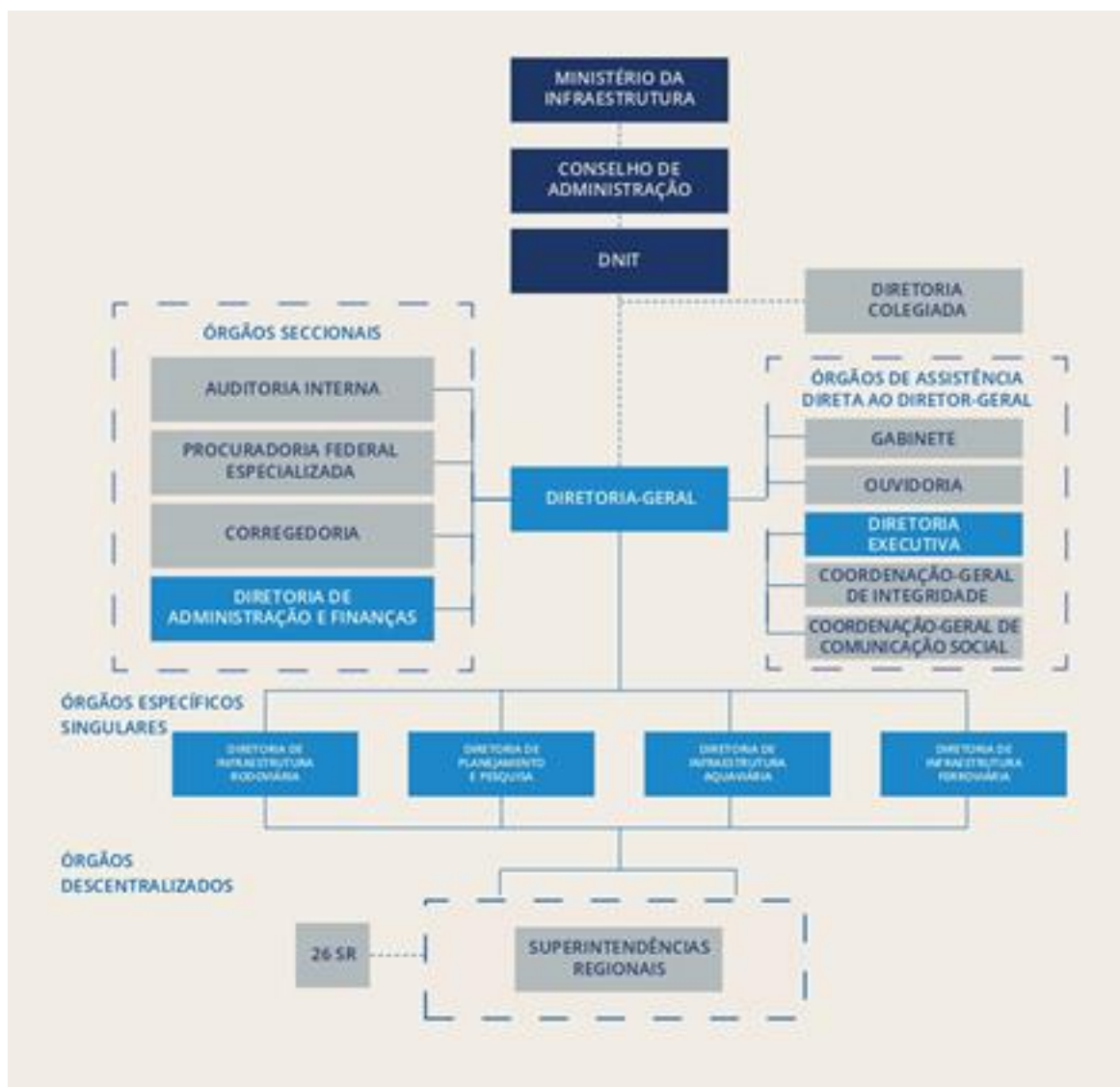
c) Principais normas direcionadoras

O regimento interno do DNIT, aprovado pela Resolução nº 39 do CONSAD e 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: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/regimento-interno>

d) Estrutura Organizacional e de Governança

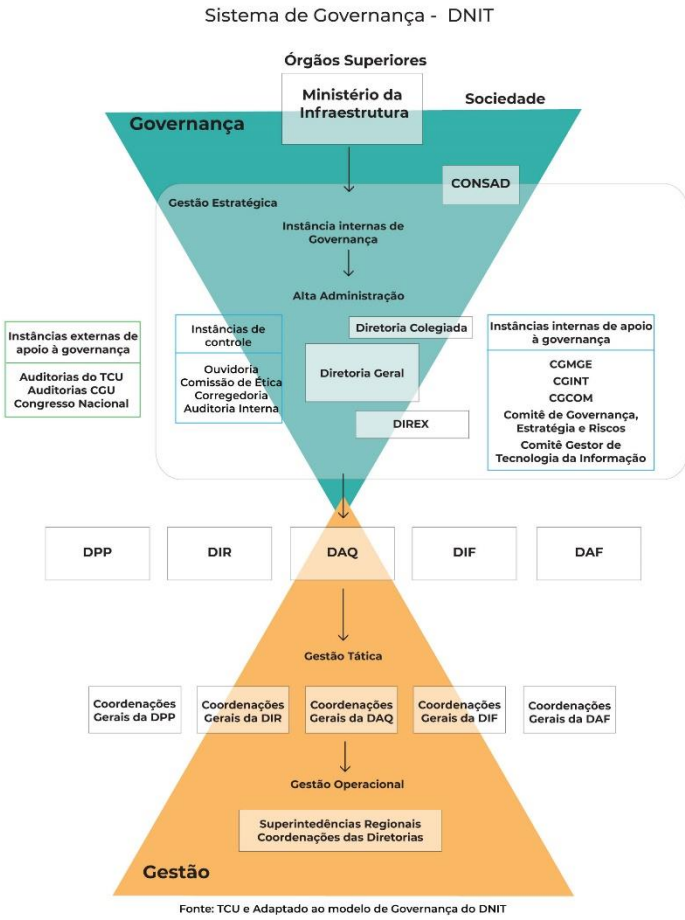
Figura 5 - Organograma



A atual estrutura de governança do DNIT, definida no Modelo de Governança da Autarquia, 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 6 - Modelo de Governança do DNIT conforme metodologia preconizada pelo TCU



e) Modelo de Negócios

Figura 7 - Modelo de Negócios



f) Políticas e Programas de governo/ações orçamentárias

Infraestrutura Rodoviária

A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR) recebeu, na LOA 2021, recursos em 65 ações orçamentárias, sendo elas:

Construção ou adequação de rodovias

105S - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - na BR-101/BA

105S - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - na BR-101/BA

10IX - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116/259/451 (Governador Valadares) - Entroncamento MG-020 - na BR-381/MG

10JQ - Adequação de Trecho Rodoviário - São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul - na BR-280/SC

10KR - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/TO - Altamira - na BR-230/PA

10L1 - Adequação de Trecho Rodoviário - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil - na BR-163/MT

10L3 - Adequação de Trecho Rodoviário - Caucaia - Entroncamento Acesso ao Porto de Pecém - na BR-222/CE

110I - Construção de Trecho Rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230/PA

110Q - Adequação de Trecho Rodoviário - Pedra Branca - Divisa SE/AL - na BR-101/SE

1214 - Adequação de Trecho Rodoviário - Rio Grande - Pelotas - na BR-392/RS

123U - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116 (p/Guaíba) - Entroncamento BR-471 (Pântano Grande) - na BR-290/RS

12JL - Adequação de Trecho Rodoviário - Cascavel - Guaira - na BR-163/PR

12KF - Adequação de Trecho Rodoviário - São Miguel do Oeste - Divisa SC/PR - na BR-163/SC

12KG - Adequação de Travessia Urbana em Santa Maria - na BR-158/287/RS

13X5 - Adequação de Travessia Urbana em Imperatriz - na BR-010/MA

13X7 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PE/BA (Ibó) - Feira de Santana - na BR-116/BA

13XG - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/MG (Salto da Divisa) -
Entroncamento MG-406 (Almenara) - na BR-367/MG

13YK - Construção de Trecho Rodoviário - Laranjal do Jari - Entroncamento BR-210/AP-
030 - na BR-156/AP

1418 - Construção de Trecho Rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a
Guiana Francesa) - na BR-156/AP

1490 - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MT/PA - Santarém - na BR-163/PA

14PC - Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba e Acessos - na BR-116/290/RS

14X0 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-232 (São Caetano) -
Entroncamento BR-424/PE-218 (Garanhuns) - na BR-423/PE

15K0 - Construção de Contorno Rodoviário em Aragarças - na BR-070/GO

15WN - Adequação de Trecho Rodoviário - Caxias - Timon - NA BR-316/MA

15WO - Adequação de Trecho Rodoviário - Imperatriz - Açailândia - na BR-010/MA

1C09 - Construção de Trecho Rodoviário - São Desiderio - Divisa BA/MG - na BR-135/BA

5E15 - Construção de Trecho Rodoviário - Peixe - Paraná - Taguatinga - na BR-242/TO

7242 - Construção de Trecho Rodoviário - Canta - Novo Paraíso - na BR-432/RR

7530 - Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul - na BR-470/SC

7624 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE - na BR-101/AL

7E79 - Construção de Trecho Rodoviário - Uruaçu - Divisa GO/MT - na BR-080/GO

7F51 - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Divisa BA/SE - na BR-235/BA

7G16 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 - Entroncamento BR-
267 - na BR-440/MG

7I71 - Construção de Contorno Rodoviário em Jataí - na BR-060/GO

7K23 - Construção de Trecho Rodoviário - Porto Camargo - Campo Mourão - na BR-
487/PR

7L04 - Adequação de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Pelotas - na BR-116/RS

7L92 - Construção de Ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá - na BR-153/TO

7M88 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento PE-160 - Entroncamento PE-
149 (KM 19,8 AO 71,2) - na BR-104/PE

7N22 - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/PI - divisa PI/MA - na BR-235/PI

7R82 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa DF/GO - Divisa GO/BA - na BR-020/GO

7S51 - Construção de Contorno Rodoviário (Contorno de Mestre Álvaro) em Serra - na BR-101/ES

7S57 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 (Rio Verde de Mato Grosso) - Entroncamento BR-262 (Aquidauana) - na BR-419/MS

7S62 - Construção de Trecho Rodoviário - Viseu - Bragança - na BR-308/PA

7S73 - Adequação de Trecho Rodoviário - Acesso a Onda Verde - Entroncamento SP-355 - na BR-153/SP

7S75 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-226 - Entroncamento BR-101 (Reta Tabajara) - na BR-304/RN

7S80 - Construção de Contorno Rodoviário em Barra do Garças - na BR-070/MT

7T98 - Adequação de Trecho Rodoviário - Km 0 (Cabedelo) - Km 28 (Oitizeiro) - na BR-230/PB

7U06 - Construção de Acesso Rodoviário ao Terminal Portuário de Capuaba - NA BR-447/ES

7U07 - Construção de Trecho Rodoviário - Colônia Leopoldina - Ibateguara - na BR-416/AL

7U22 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-277 (Acesso Cascavel) - Marmelândia - na BR-163/PR

7V00 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-316 (Início do Contorno de Timon) - Povoado Montividel - na BR-226/MA

7W07 - Adequação de Trecho Rodoviário - Castanhal - Santa Maria do Para - Trevo de Salinópolis - Divisa PA/MA - na BR-316/PA

7W67 - Construção do Viaduto do Gancho nos Municípios de Natal e São Gonçalo do Amarante - na BR-406/RN

7W84 - Adequação de Trecho Rodoviário - Trecho Estiva - Entroncamento BR-222 (Miranda do Norte) na BR-135/MA

7W95 - Adequação de Trecho Rodoviário - Teresina - Parnaíba - na BR-343/PI

7X42 - Adequação da Travessia Urbana de Petrolina nas BRS-407/428/PE

7X64 - Construção de Pontes na BR-425/RO

7X75 - Adequação de Trecho Rodoviário - Fim das Obras de Duplicação - Estádio Municipal (Demerval Lobão) - na BR-316/PI

Operações Rodoviárias

108X - Implantação de Postos de Pesagem

2036 - Controle de Trânsito na Malha Rodoviária Federal

2325 - Operação do Sistema de Pesagem 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

219Z Implantação do PROARTE

219Z Implantação do novo modelo de supervisão para área de manutenção rodoviária

219Z Modelagem da 2ª etapa das obras e serviços de sinalização e segurança viária (BR-LEGAL)

É importante destacar que a DIR, a partir das suas ações orçamentárias, cujo status serão apresentados a seguir, participa de dois programas do Governo: Programa Terrestre que compõe o PPA 2020-2023 e Programa Pró-Brasil.

A DIR está vinculada ao Programa 3006 - Transporte Terrestre e Trânsito, e ao objetivo 1235 - Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito.

Em relação ao Plano Plurianual 2020 – 2023 (PPA 2020-2023), o qual estabelece o conjunto de políticas públicas do governo para um período de 4 anos, expresso nas leis orçamentárias anuais e de diretrizes orçamentárias, é importante citar que os empreendimentos que se encontram em execução pela DIR, constantes na LOA 2020, são traduzidos pelas ações orçamentárias que compõem um dos programas deste Plano Plurianual, o Programa Transporte Terrestre. Dessa forma, a participação desta Diretoria 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”, a partir da execução de empreendimentos em andamento, conforme consta nas diretrizes do projeto de Lei do PPA 2020-2023.

Conforme o PPA 2020/2023, os seguintes investimentos plurianuais são vinculados à DIR:

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 - Marmelândia
 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) - na 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 - na 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 - na BR-364/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)

Infraestrutura Ferroviária

A Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) recebeu, na LOA 2021, recursos em 4 ações orçamentárias, sendo elas:

14TL - Adequação da linha férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG

11H1 - Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - na EF-222- RJ

15SP - PRAD São Félix

869V - Manutenção e Gestão de Ativos

10MK - Desapropriação de áreas para construção da ferrovia Transnordestina (remanejamento de crédito)

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

Tabela 1 - Relação entre as iniciativas da DIF e as Ações Orçamentárias

Iniciativa	Ações Orçamentárias										
	1276	7V06	15RT	14TL	11H1	13KH	7X30	10MK	15SP	14MM	869V
Tratamento do Acervo documental											X
Plano de Recuperação de Áreas Degradadas									X		
Construção/Adequação Ferroviária											
Desapropriação de áreas para construção da ferrovia Transnordestina								X			
Manutenção e Gestão dos ativos ferroviários											X
Adequações Ferroviárias				X	X						

É importante destacar que a DIF, a partir das suas ações orçamentárias, cujo status será apresentado a seguir, participa de dois programas do Governo: Programa Terrestre que compõe o PPA 2020-2023 e Programa Pró-Brasil.

A DIF está vinculada ao Programa 3006 - Transporte Terrestre e Trânsito, e ao objetivo 1235 - Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito.

O Plano Plurianual 2020 – 2023 (PPA 2020-2023) 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 2021, são traduzidos pelas ações orçamentárias que compõem um dos programas deste Plano Plurianual, o Programa Transporte Terrestre. Dessa forma, a participação desta Diretoria 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, a partir da execução de empreendimentos em andamento, conforme consta nas diretrizes do projeto de Lei do PPA 2020-2023.

Em relação ao Programa Pró-Brasil, em abr/2020, a DIF indicou as condições para a construção de um cenário de retomada da economia nos próximos anos, até 2023, no tocante 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 do Coronavírus, permitindo a geração de novos empregos. Assim, a DIF realizou a proposição dos empreendimentos para compor 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 LOA 2021. Dessa forma, compõem o programa Pró-Brasil os seguintes empreendimentos:

- Adequação de Linha Férrea em Rolândia- na EF-369/PR
- Adequação de Linha Férrea em Mogi Guaçu - na EF-050/SP
- Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - na EF-222- RJ
- Adequação da linha férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG

Infraestrutura Aquaviária

A Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) recebeu, na LOA 2021, recursos na ordem de R\$ 221 mi em 5 ações orçamentárias, sendo elas:

- 127G - Construção de Terminais Fluviais (ação só recebeu recursos em nov/21);
- 219Z - Conservação e Recuperação de Ativos;
- 20LN - Manutenção e Operação de Terminais Hidroviários;
- 20LO - Manutenção e Operação Eclusas;
- 15NW - Construção de Edificação para Recepção de Passageiros do Porto de Maceió/AL;

A execução orçamentária de 2021 obteve importantes resultados de melhoria de performance:

- ✓ Redução de RAP Inscrito em relação ao exercício anterior;
- ✓ Incremento no índice de liquidação de Restos a Pagar;
- ✓ Incremento na Liquidação de LOA em relação ao exercício anterior.

Estas 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 geral de iniciativas e ações orçamentárias DAQ

Iniciativas	AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS				
	127G	219Z	20LN	20LO	15NW
1. Construção de Terminais Fluviais	X				
2. Ampliação da capacidade da malha hidroviária		X			
3. Manutenção, Operação, Regularização de Terminais Hidroviários		X	X		
4. Diagnósticos, Manutenção e Operação de Eclusas		X		X	
5. Manutenção das hidrovias		X			
6. Intervenções em Portos Organizados					X

O Plano Plurianual (PPA) é um instrumento de planejamento governamental que define as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para o horizonte de quatro anos.

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 as descrições do objetivo 1184 e dos resultados intermediários da Diretoria:

Tabela 3 - Detalhamento do Programa 3005 do PPA 2020-23

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 - MInfra
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: MInfra
Linha de base: 1,88
Data de referência da linha de base: 19/06/2019
Meta prevista: - 2020 2,04 - 2021: 4 - 2022: 6 - 2023: 8
Resultados Intermediários
0006 - Manutenção hidroviária realizada
Enunciado: Manutenção hidroviária realizada
Unidade responsável: MInfra
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: 6,00 2023: 7,00
0005 - Dragagens em portos organizados
Enunciado: Dragagens em portos organizados
Unidade responsável: MInfra
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: 0,00 2023: 1,00

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\$ 790.007.922,95
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

O Plano de Manutenção Aquaviária (PMA) foi estruturado e implementado pela DAQ desde 2019 com o objetivo de gerenciar os atuais e futuros contratos relacionados a manutenção e operação da infraestrutura de transporte aquaviário, integrando as ações individuais aos diversos programas da DAQ.

A missão do PMA é manter as vias navegáveis interiores com trafegabilidade, segurança e previsibilidade dos níveis de serviço, propiciando maior confiabilidade ao usuário.

O PMA permite ainda gerenciar e racionalizar o 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;
- Amplia a disponibilidade e confiabilidade das infraestruturas aquaviárias;
- Permite o incremento do modo aquaviário na matriz de transporte;
- Planejamento das Manutenção e Melhorias (Gestão, Governança e priorização de investimentos).

Cinco programas compõem o PMA: Programa de Monitoramento Hidroviário (PMH), Programa de Dragagem de Manutenção (PDMA), Programa Nacional de Sinalização Aquaviária (PROSINAQUA), Programa de Eclusas (PROECLUSAS) e Programa de IP4 (PROIP4), cujos objetivos estão detalhados na sequência.

- Programa 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.
- Programa de Dragagem de Manutenção (PDMA): 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 Eclusas (PROECLUSAS): Realização de atividades voltadas à Diagnóstico, Recuperação, Operação, Manutenção e Gestão das Eclusas e Barragens.
- Programa de IP4 (PROIP4): Recuperação, Manutenção e Operação das estruturas navais, civis e acesso aquaviário das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), bem como regularização junto aos órgãos competentes.

Planejamento e Pesquisa

A Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) recebeu, na LOA 2021, recursos em 1 ação orçamentária, sendo ela:

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

A DPP está vinculada ao Programa 0032 - Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo - na Lei nº 13.971/2019-CN, que institui o Plano Plurianual da União para o período de 2020 a 2023.

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 2021.

h) Ambiente externo

Nacional

O mundo continuou em estado de pandemia do coronavírus, no entanto, em condição diferenciada se comparado à 2020, mas ainda exigindo restrição dos deslocamentos de pessoas e, em determinada medida, na movimentação de mercadorias, impactando a retração do Produto Interno Bruto (PIB), que acometeu inúmeras nações, dentre elas o Brasil.

Apesar do contexto desafiador, o DNIT continuou trabalhando incessantemente por uma infraestrutura de transporte de excelência. Foram mais de 1.300 Km de rodovias novas e modernizadas, 205,9 Km de rodovias duplicadas ou submetidas à adequação, 193,8 Km foram pavimentadas e mais de 500 Km de recuperação da malha.

Portos foram implantados ou voltaram a operar; viadutos, pontes, túneis e passarelas foram construídos, além da implantação de melhorias quanto a conflitos urbanos com ferrovias. As estradas, as hidrovias e ferrovias foram utilizadas para o transporte de medicamentos, alimentos e para os deslocamentos diários de pessoas. Dentre as várias entregas realizadas em 2021, pode-se destacar:

- Revitalização da Travessia Urbana de Palmas - BR-010/TO;
- Conclusão do ciclo anual de dragagem do Rio Madeira;

- Conclusão da construção do terminal de passageiros do Porto de Maceió, em Alagoas (08/12);
- Conclusão de viaduto que faz a transposição de linha férrea em Juiz de Fora;
- Construção e início da operação da IP4 de Silves/AM;
- Melhorias em estruturas de suporte hidroviário no Maranhão e no Piauí;
- Retomada da operação da eclusa de Sobradinho;
- Construção da IP4 no município de Alvarães;
- Retomada de operação da eclusa de Bom Retiro do Sul;
- Conclusão da construção do terminal de passageiros do Porto de Maceió, em Alagoas;
- Revitalização em 17 Km da BR-020/DF;
- Duplicação de 7Km na BR 135/MA;
- Restauração de 6 Km na BR-135/MA, entre São Luís e Bacabeira;
- Restauração de 86 Km ao longo da BR-364/MT;
- Revitalização de 53 Km ao longo da BR-364/GO.

Internacional

A pandemia do coronavírus certamente continuou sendo o maior desafio enfrentado no cenário internacional. Nesse sentido, com a desvalorização do real frente ao dólar e a consequente perda de poder de compra, houve um aumento do preço dos produtos derivados do petróleo, dentre eles o concreto asfáltico de petróleo, o que causa impactos de curto prazo no custo geral das obras de construção e manutenção rodoviária.

3. RISCOS, OPORTUNIDADES E PERSPECTIVAS

Em 2021, o DNIT atualizou seu modelo de gestão de riscos, adotando o Modelo das Três Linhas de Defesa para a identificação dos responsáveis pela gestão dos riscos e a Metodologia COSO para a avaliação e tratamento dos riscos. Essa abordagem de Gestão de Riscos prevê grupos de responsáveis pelo gerenciamento de riscos, com funções predefinidas, conforme declarado no Modelo de Governança, em capítulo dedicado ao assunto, assim como a metodologia de avaliação de riscos adotada pela Autarquia.

Foram priorizados quatro riscos, cujas avaliações consideram a probabilidade de ocorrerem e o respectivo impacto, para que se defina o melhor tratamento a ser dado a cada um deles. Com esse enfoque, o DNIT estabeleceu uma matriz de criticidade, delineou parâmetros para avaliação, e definiu os critérios de tratamento de risco para cada nível (crítico, alto ou baixo).

Figura 8 – Riscos priorizados



Os riscos de integridade são tratados regimentalmente pela Coordenação-Geral de Integridade (CGInt). A gestão dos riscos relacionados à Tecnologia da Informação e Comunicação são classificados como riscos institucionais e são tratados no escopo do Comitê Gestor de Tecnologia da Informação.

O Comitê de Governança, Estratégia e Riscos da Autarquia foi instituído em 2021, por meio da Portaria nº. 3.875/2021. O colegiado é instância de natureza consultiva, cuja finalidade é o assessoramento à Diretoria Colegiada do DNIT nos assuntos relacionados às boas práticas de governança, estratégia e riscos da Autarquia. O Comitê deve ter pleno conhecimento das políticas e processos relacionados à governança, zelando pela efetiva adoção das melhores práticas em gestão estratégica e gestão de riscos.

Quanto aos controles internos implementados pela entidade, é possível mencionar o avanço na consolidação de normas, com o objetivo de melhor orientar o corpo de servidores e colaboradores em suas atividades cotidianas, a exemplo da publicação do Manual de Termo de Execução Descentralizada, que estabelece procedimentos para celebração e acompanhamento desse instrumento no âmbito do DNIT. Material semelhante está sendo preparado para abordar a lavratura de convênios, a ser publicado em 2022. Nessa seara, é importante, ainda, mencionar o Guia de Contratações Emergenciais, consubstanciado por meio da Resolução nº 20/2021, cujo principal objetivo é orientar sobre os principais procedimentos a serem seguidos em casos de declaração de situação de emergência.

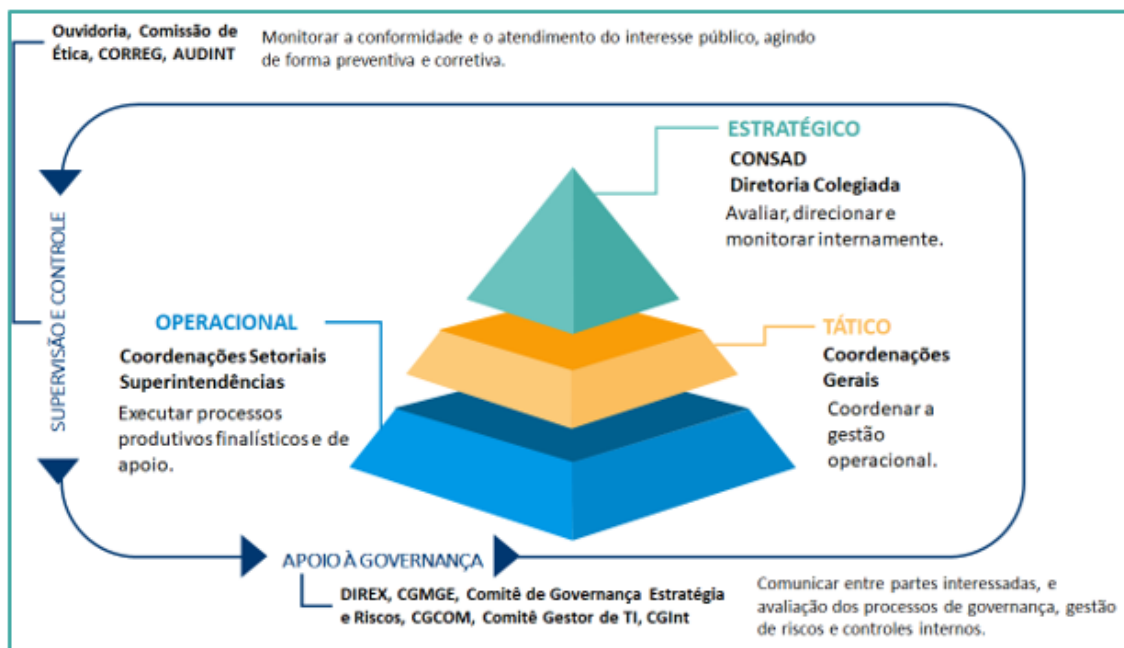
As sucessivas ondas da pandemia de coronavírus continuaram a trazer riscos à consecução dos objetivos estratégicos do DNIT. No entanto, esse evento tornou-se uma grande oportunidade para a realização de mudanças estruturais na Autarquia. Exemplo disso foi a estruturação do Programa de Gestão de Demandas (PGD), por meio da IN nº 06/2021.

Com o PGD autorizado e normatizado, o DNIT concluiu o exercício de 2021 com a adesão de 787 servidores, os quais puderam permanecer exercendo suas atividades laborais em teletrabalho, ocasionando aumento de produtividade e, ao mesmo tempo, permitindo um ganho visível de qualidade de vida para os participantes. O Programa está em contínua implementação, com a previsão de utilização de sistema para gerenciamento dos planos de trabalho e a revisão da Instrução Normativa que o regulamenta.

4. GOVERNANÇA, ESTRATÉGIA E DESEMPENHO

a) Estrutura de Governança

Figura 9 – 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.

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; 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

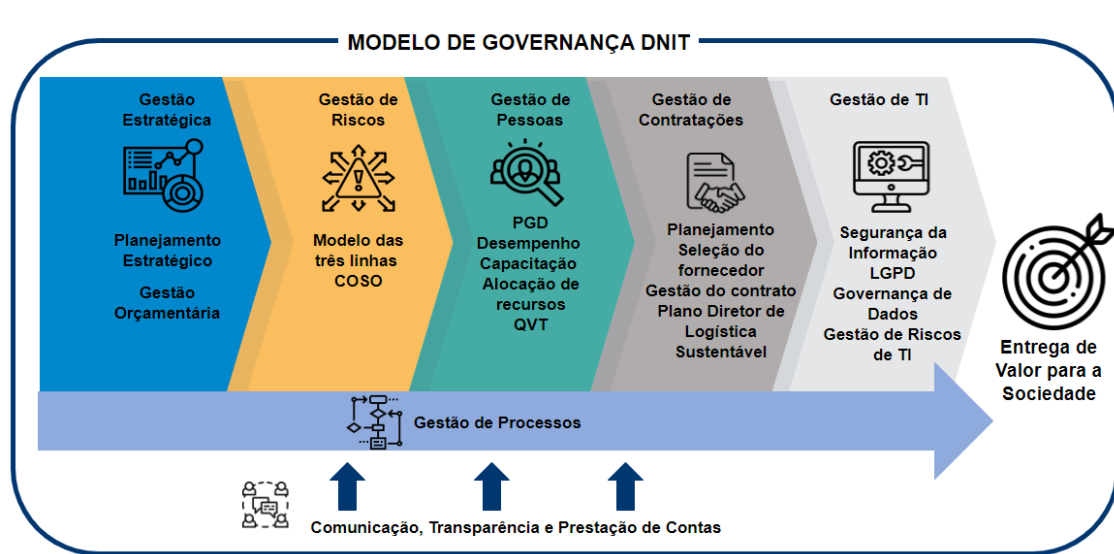
As instâncias de controle monitoram a conformidade e o atendimento do interesse público, agindo de forma preventiva e corretiva. São elas: Ouvidoria; Comissão de Ética; Corregedoria; Auditoria Interna.

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.

Em 2021, com base em normativos e orientações vigentes, a Autarquia publicou a atualização do seu Modelo de Governança, bem como a revisão das instâncias de implementação e monitoramento da governança, procurando simplificar, traduzir e ajustar o modelo à sua maturidade atual.

Figura 10 – Modelo de Governança do DNIT



b) Planejamento Estratégico

O DNIT promoveu, em 2021, a revisão de seu Planejamento Estratégico, com o objetivo de avaliar se as iniciativas e os indicadores estratégicos vigentes encontravam-se em consonância com a realidade instalada no órgão. O ato inicial dessa revisão foi a aprovação de uma nova carteira de Iniciativas Estratégicas e dos Indicadores Estratégicos, constantes na Portaria nº 5.769/2021, culminando na reavaliação do Mapa Estratégico 2021/2022.

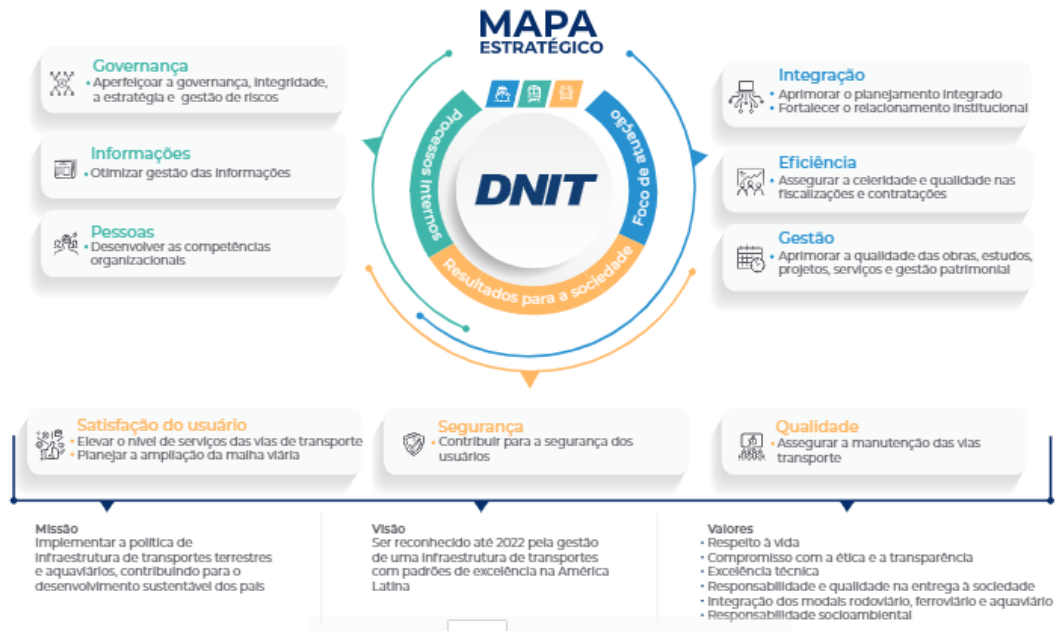
c) Mapa Estratégico 2021/2022

O Mapa Estratégico do DNIT está centrado nos eixos de atuação elencados, prioritariamente, pela alta administração para a composição do Planejamento Estratégico: Resultados para a Sociedade; Foco de Atuação; e Processos Internos.

Alinhado aos eixos, há temas estratégicos tratados na Autarquia. Cada tema é desdobrado e são descritos os objetivos e as iniciativas estratégicas associadas, com os respectivos indicadores estratégicos, elementos norteadores para que a Autarquia mantenha o foco na sua missão, visão e valores.

Figura 11 - Mapa Estratégico

MAPA ESTRATÉGICO DO DNIT



Objetivos Estratégicos

Em 2021, a partir da revisão e aprovação da nova carteira de Iniciativas Estratégicas e dos Indicadores Estratégicos, identificaram-se nove objetivos estratégicos, cada um associado a um tema de relevância à Autarquia, quais sejam: Qualidade; Satisfação do usuário; Segurança; Eficiência; Gestão; Integração; Governança; Informações; e Pessoas.

Resultados para a Sociedade

Qualidade	Satisfação do usuário	Segurança
• Assegurar a Manutenção das Vias de Transportes	• Elevar o Nível de Serviço das Vias de Transporte e Planejar a Ampliação da Malha Viária	• Contribuir para a Segurança dos Usuários

Foco de Atuação

Eficiência	Gestão	Integração
• Assegurar a Celeridade e Qualidade nas Fiscalizações e Contratações	• Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviços e Gestão Patrimonial	• Aprimorar o planejamento integrado e Fortalecer o Relacionamento Institucional

Processos Internos

Governança	Informações	Pessoas
•Aperfeiçoar a Governança, a Integridade, a Estratégia e a Gestão de Riscos	•Otimizar a Gestão das Informações	•Desenvolver as competências organizacionais

d) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas

I. Construção ou adequação de rodovias

O Brasil ainda 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 OAE.

Resultados

No ano de 2021 foram executados 413,41 Km de obras rodoviárias, subdivididos em 81,74 Km de implantação e pavimentação, 168,70 Km de adequação e duplicação e 162,97 Km de restauração da pista existente, nos contratos de duplicação. Os resultados físicos e financeiros contextualizados por região do Brasil estão apresentados na tabela seguinte:

Tabela 4 – Resultados Físicos e Financeiros por região

Região	Implantação	Pavimentação	Adequação	Duplicação	Restauração
Norte	6,62	0,00	0,00	0,00	0,00
Nordeste	46,87	9,60	46,09	69,10	82,57
Centro Oeste	14,28	0,00	0,00	4,52	0,72
Sudeste	0,65	0,00	5,05	0,01	7,06
Sul	3,72	0,00	21,97	21,96	72,62
TOTAL	72,14	9,60	73,11	95,59	162,97

Destaca-se que a meta global para o Indicador presente no PPA para 2021 era de 348,49 Km, assim houve a execução de 118,63% da meta. Considera-se a execução adequada ao período considerando que, mesmo com impacto da situação de emergência internacional devido à pandemia da COVID-19 em alguns contratos, a meta foi ultrapassada.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, encontra-se o aprimoramento do sistema de gestão, buscando antecipar interferências e solucioná-las antes que impactem diretamente o ritmo e cronograma de contratos. A agilidade na transmissão de informações das obras por meio do SUPRA permite um acompanhamento melhor por parte do DNIT e assim, uma gestão mais eficaz e célere.

II. Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União

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 2021, 94,2% da malha rodoviária federal estava com contrato de manutenção rodoviária ativo, superando a meta estipulada de 90%, conforme a tabela abaixo:

Tabela 5 – Manutenção adequada da Malha Rodoviária

META 2021	RESPONSÁVEL	OBJETIVO (EXECUÇÃO FÍSICA)	EXECUTADO EM 2021
Manutenção Adequada da Malha Rodoviária	CGMRR	90%	94,2%

No ano de 2022, 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 Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-LEGAL 2).

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros para a manutenção destaca-se a restrição orçamentária para formalização de CREMA.

III. Implantação do PROARTE

O PROARTE é um programa que contempla as obras de reabilitação estrutural e funcional, bem como os serviços de manutenção preventiva e corretiva de estruturas constantes na malha rodoviária federal, além da proposição de soluções técnicas para novas estruturas, tais como passarelas e pontes de madeira.

Resultados

Foram elaborados 21 planos de trabalho de OAE e enviados às respectivas SR, abrangendo 950 OAE. Os planos de trabalho incluem serviços de manutenção, como caiação das pontes, substituição de juntas, aplicação de concreto projetado etc. Já para a reabilitação, foram elaborados 23. Os serviços dessa classe são mais complexos e envolvem aspectos estruturais, tais como alargamento de plataformas e análise de passarelas.

Tabela 6 - PROARTE Manutenção

MANUTENÇÃO PROARTE				
ESTADO	RODOVIAS	SUPERINTENDÊNCIA/UL	Nº DE OAE	STATUS
AM	BR-174, BR-230 e BR-319	UL - Humaitá/Castanho	32	Contratado
BA	BR-116, BR-242 e BR-324	UL - Senhor do Bonfim	41	Contratado
BA	BR-235 e BR-407	UL - Feira de Santana	37	Contratado
ES	BR-262	UL - Santa Isabel (P. do Príncipe) - Novo Plano	1	Contratado
MA	BR-010, BR-222, BR-226 e BR-230	UL-Imperatriz	39	Contratado
MG	BR-265 e BR-267	UL - Juiz de Fora	29	Contratado

MANUTENÇÃO PROARTE				
ESTADO	RODOVIAS	SUPERINTENDÊNCIA/UL	Nº DE OAE	STATUS
MG	BR-116, BR-267 e BR-356	UL-Leopoldina II	58	Contratado
MS	BR-060, BR-262, BR-267 e BR-463	UL - Campo Grande	37	Contratado
MS	BR-060, BR-158, BR-262 e BR-359	UL-Coxim/Três Lagoas	25	Contratado
PA	BR-230	UL-Marabá (Itacaiúnas)	2	Contratado
PA	BR-153, BR-222, BR-230 e BR-422	UL - Marabá	51	Contratado
PB	BR-104, BR-110, BR-230 e BR-412	UL - Campina Grande	78	Contratado
PB	BR-110, BR-230, BR-361, BR-405, BR-426, BR-427 e BR-434	UL - Patos	146	Contratado
PB	BR-101 e BR-230	UL - Santa Rita	95	Contratado
PR	BR-158, BR-163, BR-280 e BR-373	UL-Pato Branco	19	Contratado
PR	BR-153, BR-277, BR-376 e BR-476	UL - Colombo	84	Contratado
RN	BR-10, BR-110, BR-226, BR-304, BR-405, BR-406 e BR-427	Lote 02 - RN	23	Contratado
RR	BR-174 e BR-401	UL - Boa Vista	27	Contratado
TO	BR-010, BR-153 e BR-235	UL - Palmas	51	Contratado
TO	BR-010, BR-153 e BR-242	UL - Gurupi	39	Contratado
TO	BR-010, BR-153, BR-226 e BR-230	UL - Araguaína	36	Contratado

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.

O risco envolvido seria a exigência de licenças ambientais durante a execução dos serviços, o que pode comprometer a adequada performance do Programa.

IV. Implantação do novo modelo de supervisão para área de manutenção rodoviária

Com o intuito de fortalecer a supervisão de obras de manutenção rodoviária, o novo modelo de supervisão visa criar uma estrutura multidisciplinar para apoio da fiscalização nas Superintendências Regionais (SR).

O novo modelo incorporou novos serviços aos contratos de supervisão, disponibilizando profissionais especializados, laboratórios e equipamentos, perfazendo um total de 54 produtos e/ou subprodutos. Engloba, ainda, os programas CREMA, PROARTE, Programas de Sinalização e Segurança Integrantes das Ações de Manutenção Rodoviária, conservação em rodovia pavimentada e não pavimentada, ou quaisquer outras atividades afetas à manutenção rodoviária.

Resultados

Em 2021, todas as unidades da federação tinham o novo contrato de supervisão, totalizando 47 contratos ativos.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, busca-se assegurar o fortalecimento da fiscalização de obras por meio das empresas supervisoras e que a modernização dos contratos possa resultar em produtos de qualidade, tais como relatórios, pareceres técnicos e, como objetivo final, assegurar que os serviços sejam executados conforme a técnica e qualidade desejados. Em 2022, a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária (CGMRR) irá trabalhar nas prorrogações e/ou novas contratações para a manutenção da cobertura de toda a malha federal.

Os seguintes riscos podem ser citados: a baixa qualificação de pessoal das empresas supervisoras pode afetar a qualidade dos produtos; pode haver restrição orçamentária.

V. Modelagem da 2ª etapa das obras e serviços de sinalização e segurança viária (BR-LEGAL)

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 seguirão o conceito da “Rodovia que Perdoa”, Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e dos controles de qualidade.

Resultados

Em 2021, iniciaram-se as tratativas para a licitação do programa, após a conclusão da contratação da supervisão pelos estados que contemple serviços necessários para seu andamento. Alguns estados conseguiram tal contratação de supervisão a tempo para almejar a licitação do programa ainda em 2021.

Por ser ainda um processo de contratação diferente do programa antecessor, e com a delegação de competência, as Superintendências tiveram dificuldades para colocar em prática novas premissas exigidas, mesmo com apoio da CGMRR.

Em 2021 foi licitado o programa nos estados: Acre, Rondônia e Sergipe; contemplando 3.450 Km de malha federal.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, encontra-se a contratação do BR-LEGAL 2 nos estados, seguindo a seguinte programação:

- Primeiro semestre/2022: Amazonas, Bahia, Goiás, Distrito Federal, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rio Grande do Norte.
- Segundo semestre/2022: Alagoas, Amapá, Ceará, Espírito Santo, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Paraná, Rio de Janeiro, Roraima, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Tocantins.

VI. Plano Nacional de Pesagem (PNP) – Ações 2325 e 108X

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

Tais ações são realizadas por 2 contratações, contrato 182/2019 e os 9 contratos decorrentes do Edital 237/2017-00. O contrato nº 182/2019 dispõe da operação de duas balanças móveis/portáteis com enfoque em veículos para transportes de cargas superdimensionadas. Já o edital nº 237/2017 com nove lotes totalizam capacidade contratual de mobilizar e operar até 46 Unidades Móveis Operacionais de pesagem estática (UMO-E) e 15 Unidades Móveis Operacionais de pesagem dinâmica (UMO-D), totalizando 61 UMOs.

Assim, somadas as 61 do edital 237/2017-00 com as 2 do Contrato 182/2019, a capacidade contratual do DNIT é de mobilizar até 63 unidades de pesagem.

Resultados

Atualmente há 37 balanças mobilizadas e em operação do Edital nº 237/2017 e 2 balanças para fiscalização de pesagem de cargas superdimensionadas, somando 39 balanças no total.

Em relação à implantação dos postos de pesagem, dado o veto parcial ao projeto de LOA 2021, por meio da mensagem nº 156, de 22/04/2021, visando adequação aos limites de gastos da emenda constitucional, o veto recaiu sobre programações de despesas classificadas com RP2 (despesas discricionárias) e, nesta seara, apareceu o veto integral à dotação 26.782.2087.108X.0001 - Implantação de postos de pesagem.

Tal medida não impactou no exercício 2021 o avanço físico da construção dos 5 (cinco) postos do Posto Integrado Automatizado de Fiscalização (PIAF) atualmente em execução, sendo 2 (dois) na BR-316/MA, 1 (um) na BR-135/MA e 2 (dois) nas BR-304/RN e BR-101/RN. Entretanto, com o desafio do DNIT de modernizar a automatização dos processos de fiscalização de pesagem e promover maior eficiência às operações, tal medida impossibilitou o avanço da implantação do novo modelo de pesagem elaborado pela Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias (CGPERT) que é a implantação dos Postos de Pesagem Misto (PPM), modelo híbrido das atuais UMO contratadas e o PIAF.

A ausência de dotação orçamentária em 2021 também impactou o início de obras de novos PIAFs como o da BR-020/GO e 2 (dois) PIAFs na BR-010/PA.

Após o auge dos efeitos da pandemia da COVID-19, o DNIT retomou gradualmente as operações das UMOs no Brasil e implantou o projeto da fiscalização de pesagem por vídeo-monitoramento por meio do agente remoto. O objetivo é a disponibilização de agente para que a operação dos equipamentos possa ser acompanhada de forma remota pelos agentes de trânsito, de forma a otimizar a utilização do quadro de pessoal do DNIT.

Devido à implantação do projeto, o DNIT conseguiu ampliar a operação de 2 (duas) UMOs comparadas à 2020 e está em processo de mobilização de mais 4 (quatro) UMOs a terem suas operações iniciadas em 2022.

Em virtude de realização do curso de formação de novos agentes de Trânsito no formato Educação à Distância (EAD), pelo antigo Departamento Nacional de Trânsito

(DENATRAN), foi possível ao DNIT concluir a formação de mais 34 (trinta e quatro) novos agentes em 2021 aptos a atuar nas atribuições dispostas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pelo DNIT como agentes de trânsito, melhorando assim o crítico quadro de agentes ativos do DNIT.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros para a manutenção, destaca-se a restrição orçamentária para construção e operação dos PIAF, bem como a necessidade de ampliação do quadro de Agentes da Autoridade de Trânsito, visando maior fiscalização de excesso de peso nas rodovias federais sob jurisdição do DNIT.

VII. Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV) – Ação 2036

O Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade possui como 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.

Resultados

O DNIT atualmente conta com 3.486 faixas operacionais em funcionamento contemplando 1.874 pontos de fiscalização conforme tabela abaixo:

Tabela 7 – PNCV – Faixas Operacionais

Lote	UF	Total OPERACIONAIS	Total (OPE + EM INST)
1	RJ/SP	156	160
2	RS	176	176
3	RS	125	125
4	PB	242	242
5	PE	201	201

Lote	UF	Total Faixas OPERACIONAIS	Total Faixas (OPE + EM INST)
6	BA	175	175
7	BA	180	190
8	CE	108	108
9	DF/GO	181	188
10	AC/RO	57	67
11	AM/RR/PA/AP	114	122
12	SC	122	122
13	SC	102	126
14	SE/AL	265	265
15	MT	75	75
16	MS	67	67
17	MA	60	60
18	PI/TO	149	151
19	RN	174	190
20	PR	249	266
21	ES	102	118
22	MG	191	193
23	MG	128	134
24	MG	87	87
Total Geral		3.486	3.608

Neste sentido, importa 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, em que o juízo deu como integralmente cumprido por parte do DNIT acerca da instalação de equipamentos eletrônicos de controle de velocidade nas rodovias federais. Nos demais pontos em instalação, o DNIT atua nos estudos de criticidade dos pontos, conforme norma técnica do DNIT 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

O principal desafio futuro é a realização de licitação do novo Edital do PNCV.

VIII. Julgamento de Recursos Administrativos a Multas de Trânsito – Ação 4482

No que tange ao Julgamento de Recursos Administrativos a Multas de Trânsito, após o DNIT cumprir as metas para eliminação do passivo existente, em 2021, foram adequadas as forças de trabalho ao julgamento ordinário e regular dos recursos de infração, recepcionadas no curso normal do ciclo da infração de trânsito.

Resultados

Atualmente, o DNIT já concluiu 24.766 recursos julgados, sendo 17.931 julgados em 1ª instância na JARI e 6.835 julgados em 2ª instância no colegiado especial.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio futuro é a publicação de edital de chamamento para composição de JARI em todo o país.

IX. Aprimoramento do Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER)

Atendendo ao objetivo estratégico de “Aprimorar o planejamento integrado”, foi estabelecido na Diretoria Ferroviária o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER). Esse Programa visa a inclusão e priorização de empreendimentos em programas orçamentários do Governo Federal e na carteira de iniciativas estratégicas do DNIT, tendo como objetivo apresentar subsídios para que sejam estudadas soluções, de modo que eventuais problemas com a interface dos modais de transportes rodoviário e ferroviário, em áreas urbanas e passagens em nível, sejam equacionados, de forma a eliminar ou minimizar os conflitos resultantes dessa convivência.

O PROSEFER foi idealizado com o desígnio de realizar estudos e pesquisas, para definir intervenções em trechos ferroviários com interferências em áreas urbanas. Os estudos foram elaborados por município, 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.

Na atualização do Programa, PROSEFER 2019, foi realizada a atividade de identificação dos empreendimentos prioritários com o intuito de definir os parâmetros a serem considerados na seleção destes e por fim compor a carteira de projetos da DIF. Como resultado dessa atualização, foram propostas alterações de critérios e metodologias para determinar, dentre a relação dos empreendimentos com indicações de intervenção, qual a ordem de prioridade que a DIF deverá executá-los.

O aprimoramento do PROSEFER teve por objetivo contemplar os 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

Durante o desenvolvimento do Aprimoramento do PROSEFER, foi elaborado o “Guia para Levantamento de Dados”, contemplando orientações para a atualização de dados de campo e inclusão de novos empreendimentos no Programa. Também foi definida a Metodologia adotada para a indicação do tipo de solução ao conflito rodoferroviário existente, quando indicada a eliminação da passagem em nível, dentre as soluções como obras de transposição, implantação de um contorno ferroviário ou variante ferroviária. Além disso, foi verificada a necessidade de aperfeiçoamento e/ou inclusão de novas variáveis na metodologia de obtenção do Índice de Prioridade do PROSEFER (IPP), referente a área de priorização Potencialidade de Acidente.

No mesmo período, após concluída a relação dos empreendimentos com solução em sinalização, determinado pelo valor do GI, foi definido o tipo de proteção e o equipamento de sinalização a ser adotado em cada passagem em nível, bem como, os custos dos equipamentos de sinalização. Também foi apresentado o aperfeiçoamento da metodologia previamente estabelecida para a indicação das soluções em sinalização das PNs após concluídas as pesquisas sobre as melhores práticas empregadas internacionalmente.

A etapa de atualização do IPP teve por objetivo atualizar os dados necessários ao cálculo do Grau de Importância (GI) e/ou do Índice de Priorização do PROSEFER (IPP) dos empreendimentos contemplados no PROSEFER 2019; das passagens em nível que

apresentaram GI >50.000 durante as duas primeiras etapas de Aprimoramento do Programa, como também, dos empreendimentos que tiveram o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) aprovado pela DIF. Ao final, foram apresentadas as listas dos empreendimentos contemplados pelo Programa com solução em sinalização e com solução em eliminação das PNs, bem como a classificação desses empreendimentos em ordem decrescente de priorização.

Com a conclusão do aprimoramento foram atualizados os dados de 1212 passagens em nível. Esses dados auxiliaram na decisão de manter as passagens em nível, com as devidas sinalizações, ou eliminar as PNs no perímetro urbano por meio de implantação de obras de transposições ou construção de um contorno ferroviário.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, considerando o dinamismo da natureza das informações abordadas nos processos de atualização e revisão, é importante que o PROSEFER seja aprimorado periodicamente. Desse modo, se almeja que o resultado desse trabalho como o Guia para Levantamento de Dados, seja mais uma ferramenta para auxiliar na obtenção de dados mais precisos sobre as PN em estudo.

Com o programa sempre atualizado, será possível executar a solução mais eficiente, visando a eliminação ou redução dos conflitos entre o transporte ferroviário e a mobilidade urbana nos municípios afetados.

X. Elaboração de estudos para construção de contornos e variantes ferroviárias - 00DJ

A carteira de estudos e projetos hoje da DIF conta com empreendimentos vinculados aos objetivos estratégicos “Elevar o nível de serviço das vias de transporte” e “Contribuir para a segurança dos usuários”, sendo que, construções de contornos ferroviários estão diretamente vinculados ao primeiro e adequações de linhas férreas / ramais ferroviários e viadutos, estão diretamente vinculados ao segundo objetivo.

Resultados

Em 2021, o DNIT contabilizou uma carteira de 14 estudos e projetos ferroviários com grande concentração na região Sul e Sudeste. A seguir segue carteira da Diretoria Ferroviária especificada:

Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) aprovados:

- Solução de conflitos em Litoral do Paraná - Paranaguá/PR
- Solução de conflitos em Litoral do Paraná - Morretes/PR.
- Variante ferroviária em Aparecida-Canas/SP

EVTEAs em andamento:

- Solução de conflitos ferroviários em Arapongas - Jandaia do Sul - Mandaguari - Marialva - Sarandi/PR;
- Solução de conflitos ferroviários em Ponta Grossa – Piraquara/PR;
- Solução de conflitos ferroviários Mafra – São Bento do Sul/SC;
- Solução de conflitos ferroviários de Bambuí - Santa Luzia/MG; e
- Solução de conflitos ferroviários em Cruz Alta/RS.
- Solução de conflitos em Pelotas/RS
- Solução de conflitos em Rio Grande/RS

Projetos em andamento:

- Projeto Executivo do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC;
- Projeto Executivo do Contorno Ferroviário de Joinville/SC;
- Projeto Executivo do Viaduto Benjamin Constant – Juiz de Fora/MG; e
- Projeto Executivo Viaduto Mariano Procópio - Juiz de Fora/MG.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, está a conclusão e aprovação dos EVTEA e Projetos em andamento, com o risco de não haver recursos orçamentários para a execução das próximas fases desses empreendimentos nos exercícios seguintes. Adicionalmente, serão contratados EVTEA para solução de conflitos ferroviários nos meios urbanos de Rolândia/PR e Cornélio Procópio/PR.

XI. Construção Ferroviária

Compreende as ações de construção ferroviária que visam atender o objetivo do governo de ordenar o tráfego nos perímetros urbanos, com a construção de contornos, estando diretamente vinculados ao objetivo estratégico do DNIT de “Elevar o nível de serviço das vias de transporte”.

Atualmente, seguem em curso os trâmites para viabilizar a construção de dois Contornos Ferroviários, são eles:

- Joinville/SC
- São Francisco do Sul/ SC

a. Construção de Contorno Ferroviário em Joinville - na EF-485/SC

Resultados

A minuta do projeto executivo encontrou-se em trâmite de aprovação ao longo do ano de 2021, cuja pendência é a aprovação do componente ambiental, que tem sua finalização atrelada à regularização do Licenciamento Ambiental. A previsão de aprovação é no primeiro semestre/2022, representando 99% de execução no cronograma gerencial interno do DNIT da fase de projeto.

Em 2021, houve avanço em relação à regularização do Licenciamento Ambiental quanto a obtenção das anuências das Prefeituras Municipais de Joinville/SC, Guaramirim/SC e Araquari/SC e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), sendo essa última com a ressalva de que o Resgate Arqueológico seja realizado previamente à obra.

Ao longo do ano, permaneceu pendente a anuência da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), por meio das respectivas aprovações de produtos submetidos a esta Fundação, bem como a aprovação dos produtos submetidos ao IMA/SC. Dado o exposto, a previsão de obtenção da LAI está para o primeiro semestre/2022. Assim sendo, o cronograma gerencial interno do DNIT, da fase de licenciamento, aponta 76% de execução, o que representa um avanço de 36 p.p, em relação ao exercício anterior.

A fim de viabilizar a obtenção de tais anuências e aprovação do IMA/SC, em 2021, por meio de contrato celebrado pela DIF, foram elaborados o EIA/RIMA para o Trecho II, o Inventário Florestal, os Estudos do Componente Indígena e Projeto de Resgate Arqueológico para os Trechos I e II.

Desafios Futuros e Riscos

Os desafios futuros serão pautados em quatro pontos:

- Aprovação do projeto executivo;
- Obtenção da Licença Prévia para o Trecho II;
- Renovação da Licença de Instalação do trecho I;
- Consequente ampliação desta ao Trecho II (Araquari).

O risco atrelado a esse empreendimento é a inexistência de recursos orçamentários para a mobilização das obras, tendo em vista que não há previsão de rubrica orçamentária no PLOA 2022.

b. Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul – na EF-485/SC

Resultados

A minuta do projeto executivo encontrou-se em trâmite de aprovação ao longo do ano de 2021, cuja pendência é a aprovação do componente ambiental, que tem sua finalização atrelada à regularização do Licenciamento Ambiental. A previsão de aprovação é no primeiro semestre/2022, representando 99% de execução no cronograma gerencial interno do DNIT da fase de projeto.

Para regularização do Licenciamento Ambiental deste empreendimento junto ao IMA/SC, além da aprovação deste Órgão Ambiental, são necessárias anuências do IPHAN e da FUNAI.

Em relação à obtenção de anuência do IPHAN, no segundo semestre/2020 foi celebrado um Termo de Compromisso com a Prefeitura de Joinville/SC e assinado um Termo de Ajuste de Conduta junto ao IPHAN para reparação de danos arqueológicos.

Em 2021, não houve viabilidade de repasse dos recursos empenhados para o Termo de Compromisso, tendo em vista que o Projeto Executivo para construção do Museu do Sambaqui ainda não foi finalizado pela Prefeitura Municipal de Joinville/SC. A previsão é que este repasse seja realizado após a aprovação do referido Projeto Executivo, prevista para 2022. Adicionalmente, em 2021 foi elaborado o Projeto de Resgate Arqueológico que, aprovado pelo IPHAN e por solicitação deste Órgão, deu início à realização do Resgate Arqueológico em campo e que tem a entrega do relatório das atividades realizadas prevista para o primeiro trimestre/2022, representando a completa anuência do IPHAN, após aprovação deste Órgão.

Em relação à obtenção de anuência da FUNAI, em 2021, foram elaborados os Estudos do Componente Indígena que aguardam aprovação desse órgão, prévia à elaboração do Plano Básico Ambiental Indígena, que também deverá ser aprovado por esta Fundação, para viabilizar a concessão de anuência ao Empreendimento, que segue pendente.

Em 2021, com relação à regularização do Licenciamento Ambiental junto ao IMA/SC, encontra-se em andamento a elaboração do Inventário Florestal pela Coordenação-Geral de Meio Ambiente (CGMAB/DPP), que será submetido a este Órgão Ambiental para análise e futura aprovação. De posse de todas as anuências e aprovações necessárias, a previsão de obtenção da LAI é no segundo semestre/2022. Assim sendo, o cronograma gerencial interno do DNIT, da fase de licenciamento, aponta 80% de execução.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros consta a implantação do Termo de Compromisso celebrado para a reparação dos danos arqueológicos e a aprovação dos estudos ambientais, para a renovação da Licença de Instalação, pelos Órgãos Ambiental e Intervenientes, dado o histórico e recorrente atraso nas análises dos produtos por agentes externos, como FUNAI e IMA/SC.

O risco atrelado a este empreendimento é a inexistência de recursos orçamentários para a mobilização das obras, tendo em vista que não há previsão de recursos no PLOA 2022.

XII. Adequação Ferroviária

A iniciativa visa reduzir/suprimir passagens em nível com ferrovia e eliminar conflitos rodoferroviários com o objetivo de aumentar a segurança dos usuários, contribuindo diretamente para o objetivo estratégico de “Contribuir para a segurança dos usuários”.

Seguem abaixo as ações concluídas:

- 1 obra de transposição de linha férrea Rolândia/PR

a. Adequação de Linha Férrea em Rolândia- na EF-369/PR

A iniciativa envolve a adequação de uma trincheira e de um pátio de manobras.

Resultados

Realização da obra, contemplando ajustes no acesso à trincheira para tráfego de veículos de grande porte, concluída em mar/2021.

Desafios Futuros e Riscos

Não há.

Seguem abaixo as ações em andamento:

- 1 obra de transposição de linha férrea Juiz de Fora/MG
- 1 Adequação de Ramal Barra Mansa/RJ

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

A iniciativa contempla 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. São elas:

- Pontes: Praça dos Poderes, Tupynambás, e Rua Antônio Lagrota. Obras concluídas.
- Viaduto Benjamin Constant: objetiva a eliminação das travessias em nível ao longo do trecho urbano do Município, promovendo qualidade de vida e segurança da população local, bem como melhorando o fluxo de veículos da região;
- Viaduto Tupynambás: liga os bairros Santa Teresa e Poço Rico em transposição à EF - 040, eliminando o cruzamento em nível da via urbana com a ferrovia, o que assegura fluidez no tráfego de veículos e trens e consequente aumento da segurança da população local. Obra concluída.
- Alça do Viaduto Augusto Franco: objetiva a eliminação das travessias em nível ao longo do trecho urbano do Município. Obra concluída.
- Viaduto Praça dos Poderes: objetiva a eliminação da travessia em nível do trecho urbano que cruza a Ferrovia EF-40, a altura do Trecho Três Rio, visando a segurança do tráfego entre veículos urbanos, trens e pedestres;
- Viaduto Mariano Procópio: objetiva a eliminação da travessia em nível, conectando a rua Mariano Procópio por meio de viaduto e respectivos acessos.

Resultados

Em 2021, a obra da Praça dos Poderes e respectivos acessos foi concluída. No entanto, os projetos do Viaduto Mariano Procópio e do viaduto Benjamin Constant permanecem em fase de revisão por parte da Prefeitura de Juiz de Fora e com previsão de aprovação para 2022, representando atraso no cronograma previsto. O Termo de Compromisso 646/2011 tem prazo de vigência até 30/12/2022. Portanto, o avanço das obras supracitado e os entraves relacionados aos estudos e projetos resultaram em um avanço total de 1p.p no cronograma geral do empreendimento, totalizando em 2021 um percentual acumulado de avanço físico no cronograma de 85%.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão a aprovação dos Projetos Executivos para viabilizar as contratações das obras do Viaduto Benjamin Constant e do Viaduto Mariano Procópio. Adicionalmente, a prorrogação de prazo do Termo de Compromisso deverá ser avaliada.

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

A iniciativa compreende a adequação de linha férrea 5,80 Km e Construção do Pátio Ferroviário de Anísio Brás, 7,00 ha, em Barra Mansa - RJ

Resultados

Em 2021, apesar do impacto gerado pela pandemia de COVID-19 no andamento das obras remanescentes, foram concluídas a passarela Isaías Leite, em fevereiro, e a Adequação do Pátio Anísio Brás, em março, com as demais intervenções previstas para serem concluídas no segundo semestre/2022.

Em out/2021, a construção das Unidades Habitacionais, para realocação das famílias afetadas pelo empreendimento, foi integralmente concluída, liberando novas frentes de obras remanescentes. Adicionalmente, encontram-se em andamento os trâmites para conclusão da desapropriação por indenização, das famílias não optantes pelo reassentamento. Para a viabilização dessa modalidade de desapropriação, foi estabelecido um plano de ações conjuntas, envolvendo a SR/RJ, Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento (CGDR/DPP) e Procuradoria Federal Especializada. O ano de 2021 finalizou com a conclusão de 69% das ações previstas.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios estão a conclusão da desapropriação por indenização, das obras remanescentes, a aprovação de Projeto Executivo e contratação das Obras Complementares.

XIII. Desapropriação de Áreas para Construção da Ferrovia Transnordestina

A iniciativa se refere à gestão dos convênios de desapropriação nos estados de Piauí, Pernambuco e Ceará, de modo que dos 1.753 Km de extensão da ferrovia, 88% estão com imissão na posse obtida.

Tabela 8 - Detalhamento da desapropriação da Ferrovia Transnordestina

Estado	Extensão a ser desapropriada (Km)	% de imissão na posse obtida	Valores repassados	Status
Pernambuco	707	80%	R\$40,1MM	Encerrado
	623	92%	R\$18MM	Vigente
Piauí	423	93%	R\$5,2MM	Encerrado
Total	1.753	88%	R\$63,3MM	-

Figura 12 - Mapa da Ferrovia Transnordestina



Resultados

Em 2021, houve a realização de crédito especial no valor de R\$ 964.000 e empenho do valor total do recurso para atendimento a demandas judiciais, em caso de solicitação.

Em relação as obras, não houve avanços em 2021, por conta da paralisação da obra devido necessidade de mudança no traçado do projeto no trecho Missão Velha – Piquet Carneiro. O reinício da obra ainda não foi determinado após paralisação.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a suspensão das obras da Transnordestina pelos acórdãos 1.724/2016 e 67/2017. O Governo Federal está procurando novos parceiros para continuidade da obra.

XIV. Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)

Essa iniciativa tem como objetivo a eliminação dos passivos ambientais remanescentes, como por exemplo: canteiro de obras, bueiros, taludes de corte, aterros etc., contribuindo para o aperfeiçoamento da gestão socioambiental, com a redução dos impactos deixados pelas obras no meio ambiente. Dessa forma, está diretamente alinhada ao objetivo estratégico do DNIT de “Satisfação do Usuário”.

Na LOA 2021 da Diretoria Ferroviária, constam duas ações referentes à recuperação de áreas degradadas:

- PRAD Nacional
- PRAD São Félix/BA

a. Implantação do PRAD na Malha Ferroviária Nacional

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.

Resultados

A ação encontra-se na LOA 2021 e se concentra, no referido exercício, na implantação do PRAD Gália/SP, que teve o contrato rescindido amigavelmente em 16/06/2020 (Processo SEI 50608.500495/2017- 68), em função de trâmite de processo judicial impetrado pela propriedade particular contida na área do PRAD. No entanto, em 2021, houve avanço de novo processo licitatório para contratação de empresa especializada para elaboração do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD, referente ao passivo ambiental gerado na linha férrea ramal de Bauru-Garça, trecho ferroviário sob concessão da RUMO Logística, no segmento ao entorno do Km 380 da via permanente, situado no Município de Gália, no Estado de São Paulo, decorrente de determinação judicial em Ação Civil Pública (processo judicial nº 0003473-23.2010.4.03.6111). Portanto, para dar seguimento à implantação do PRAD, foi realizada descentralização de recursos da ordem de R\$ 347,9 mil por parte da DPP à Superintendência Regional do DNIT em São Paulo, onde ocorrerá a execução do trabalho.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a conclusão da execução do plano de recuperação de áreas degradadas referente ao passivo ambiental gerado na linha férrea Ramal de Bauru - Garça.

b. Implantação do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas em São Félix/BA

A iniciativa envolve a contratação de obra de Recuperação de Áreas Degradadas objetivando a eliminação dos 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, assim como para atender à solicitação do Ministério Público Federal, conforme Ofício nº 125/14-NTC-PR/BA-CRQ.

Resultados

A contratação do empreendimento iniciada em fevereiro foi finalizada no segundo semestre/2020. A publicação da adjudicação e homologação do processo licitatório foi realizada em out/2020. No entanto, em 2021, dada a não apresentação das garantias pela vencedora do certame, a contratação foi inviabilizada, resultando em cancelamento do Certame Licitatório e abertura de processo para apuração de responsabilidade da empresa licitante, que descumpriu as regras previstas em Edital. Portanto, nesse ínterim, os avanços se pautaram na atualização dos atos preparatórios e uma nova licitação será realizada pela Superintendência Regional da Bahia em 2022, contribuindo para o avanço no cronograma físico do empreendimento, que finalizou o ano com 43%.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está realizar nova licitação e formalizar contrato para dar início à execução dos serviços de Recuperação de Áreas Degradadas em 2022.

XV. Cooperação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na Renovação Antecipada dos contratos de Concessão da Malha Ferroviária

A iniciativa, alinhada aos objetivos estratégicos de “Elevar o nível de serviço das vias de transporte” e “Contribuir para a segurança dos usuários”, tem como escopo apoio à ANTT nas verificações de coerência dos orçamentos contidos nos projetos e estudos de conflitos ferroviários urbanos e sinalizações apresentados pelas Concessionárias ao MINFRA no âmbito das renovações antecipadas, bem como disponibilidade para monitoramento da implementação das obrigações pactuadas entre as Concessionárias e a ANTT.

Este tipo de atuação visa validar os projetos e estudos apresentados pela Concessionária com o objetivo final de compor o Caderno de Obrigações desta no âmbito da renovação antecipada do contrato de concessão ferroviária celebrado junto à ANTT.

O intuito é conter excessos e discrepâncias que possam ter potencial lesivo ao Erário Público, uma vez que esses empreendimentos foram selecionados pelo MINFRA e pela ANTT para compensar dívidas de outorgas oriundas desta pretendida renovação. Assim, busca-se em cada estudo ou projeto avaliado o valor factível e mais real possível para o empreendimento, com o cuidado de se atear a regras orçamentárias do DNIT e, também, não permitir prejuízos futuros à Concessionária para a execução da obra, o que poderia comprometer o planejamento para a redução de conflitos ferroviários urbanos no país.

Resultados

Com participação atuante e efetiva de técnicos do DNIT, MINFRA, ANTT e PPI, já foi possível avaliar projetos de conflitos ferroviário urbanos que beneficiarão cerca de 50 municípios referentes à Concessão da MRS Logística S/A entre os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão as verificações de projetos referentes à Concessão da FCA/VLI já foram iniciadas e espera-se concluir todo o processo com esta concessionária até meados do próximo ano. Para esta concessionária, espera-se solucionar conflitos ferroviários urbanos em cerca de 49 municípios entre os estados de Minas Gerais, São Paulo, Bahia, Goiás e Distrito Federal.

Para o próximo ano espera-se que trabalho semelhante seja desenvolvido com a concessionária RUMO MALHA SUL.

XVI. Cooperação com a EPL para análises de estudos e documentações apresentados no âmbito da preparação e estruturação da viabilidade de malhas ferroviárias ao mercado.

Essa ação traçada visa reunir os conhecimentos e expertises dos partícipes com o intuito de agilizar análises de documentos e possibilitar a melhor qualidade técnica possível para estudos de pré-viabilidade ou viabilidade de trechos ferroviários que o Governo Federal

pretende disponibilizar ao mercado, seja por meio de uma nova concessão ou relicitação de trechos já concedidos.

Esses estudos serão fundamentais para a tomada de decisão do Governo Federal quanto a possibilidade de se investir em licitações para a iniciativa privada assumir as operações ferroviárias, seja por meio de Concessões, PPPs, contratos ou instrumentos congêneres.

Resultados

Serão compostos pelos Pareceres Técnicos claros e objetivos em função das análises realizadas nos estudos que serão elaborados por terceiros, quais sejam:

- Estudos de Demanda;
- Estudos Operacionais;
- Estudos Socioambientais;
- Estudos de Engenharia (Parâmetros do Projeto, Estudo Geológico e Geotécnico, e Hidrológico, e Anteprojeto de Drenagem, Geométrico, e de Terraplenagem, Obras de Arte Especiais e Complementares, Superestrutura Ferroviária, Desapropriações, Sistemas de Sinalização Ferroviária, Telecomunicações e Energia, Equipamentos Ferroviários, Instalações Fixas, Canteiros de Obras, Administração Local e Mobilização e Desmobilização, Cronograma, Orçamento, Cadastro da Ferrovia etc.);
- CAPEX e OPEX, incluindo os investimentos para ampliação de capacidade da ferrovia, investimentos para redução de conflitos urbanos, investimentos para aquisição de frota e investimentos vinculados aos parâmetros de desempenho;
- Estudos Econômico-Financeiros;
- Estudos Jurídicos incluindo elaboração de minutas de editais e contrato.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão os estudos a serem analisados referem-se à estruturação e modelização de trechos ferroviários brasileiros que têm potencial interesse da iniciativa privada, como (rol exemplificativo):

- Malha Oeste: análise dos estudos para a relicitação do sistema ferroviário Malha Oeste, de 1.973 Km de extensão;
- Malha Sul: análise do Plano de Negócios da Rumo Malha Sul S.A., no âmbito do processo de prorrogação antecipada pleiteada pela concessionária com fundamento na Lei nº 13.448/2017, conforme diretrizes exaradas pela ANTT;
- Eixo FICO-FIOL: Avaliação dos estudos para a concessão dos trechos ferroviários em conjunto ou isoladamente, FICO 1 (Mara Rosa/GO – Água Boa/MT) e 2 (Lucas do Rio Verde/MT – Água Boa/MT) e FIOL 2 (Caetité/BA – Barreiras/BA) e 3 (Barreiras/BA –Figueirópolis/TO ou Barreiras/BA – MaraRosa/GO), totalizando cerca de 1.900Km. Espera-se que referidas ligações sejam capazes de melhorar o escoamento de cargas provenientes das regiões produtoras do Mato Grosso, além do Oeste Baiano e do Matopiba.

XVII. Melhorias da Gestão Ferroviária

A iniciativa tem como escopo o aprimoramento dos mecanismos de gestão dos empreendimentos, no âmbito da DIF, tendo como foco:

- Desdobramento anual de metas e diretrizes;
- Manutenção de estrutura de governança e sistemática de monitoramento e controle dos empreendimentos (com implantação de rotinas periódicas); e
- Implantação de padrões para a gestão dos empreendimentos e para as tarefas críticas dos processos de Gestão de Empreendimentos.

Dessa forma, a iniciativa está diretamente vinculada ao objetivo estratégico do DNIT de “Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviços”.

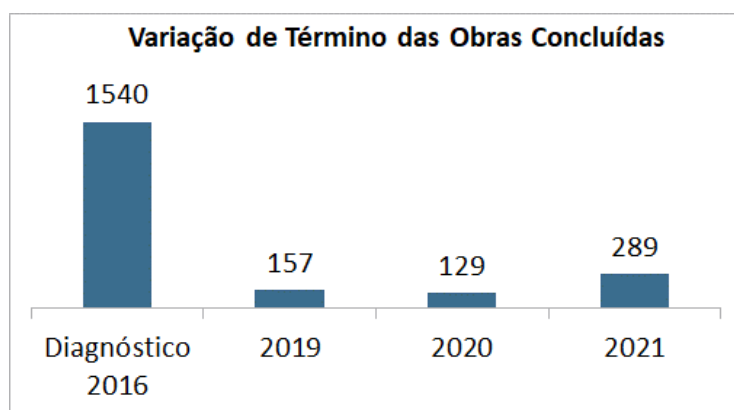
Resultados

- Tempo total de atraso das obras Ferroviárias

Em 2021, a DIF continuou evoluindo e apresentando melhorias importantes nos seus resultados com a consolidação do Escritório de Projetos da Diretoria. No entanto, foi registrada uma variação de término média de 289 dias, o que representa um aumento de 160 dias em relação ao exercício anterior. Esse aumento ocorreu em função da conclusão das obras da Passagem Inferior em Rolândia, impactada por uma adequação solicitada pela

Prefeitura Municipal de Rolândia após a entrega do escopo previsto no Projeto Executivo, e da obra do viaduto da Praça dos Poderes em Juiz de Fora/MG, que teve o fornecimento de materiais impactado pela pandemia de COVID-19.

Gráfico 1 - Redução do atraso das Obras Ferroviárias (em dias)



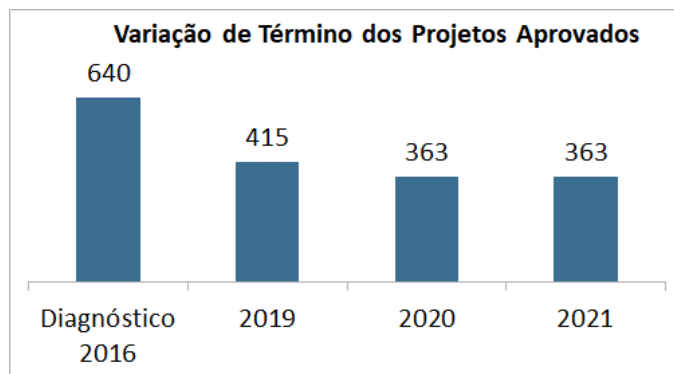
A tabela abaixo detalha o ganho por tipo e complexidade de intervenção.

Tabela 9 - Variação de término médio de obras ferroviárias

Categorização das obras por complexidade	Tempo total de atraso das obras concluídas (diagnóstico 2016)	Tempo total de atraso das obras concluídas (2019)	Tempo total de atraso das obras concluídas (2020)	Tempo total de atraso das obras concluídas (2021)
Contorno	1518	-	-	-
Transposição	1472	180	150	381
Adequação	1791	134	107	216
Variação de término total	1541	157	129	289

Em relação aos projetos, observa-se manutenção do patamar de atraso total, em relação a 2020, dado que não houve aprovação de projetos em 2021, no âmbito da DIF.

Gráfico 2 - Redução do atraso dos projetos ferroviários (em dias)



A tabela a seguir detalha a variação total de término de projetos por complexidade.

Tabela 10 - Variação de término médio de projetos Ferroviários

Categorização dos projetos por complexidade	Tempo total de atraso em projetos concluídos (diagnóstico 2016)	Tempo total de atraso em projetos concluídos (2019)	Tempo total de atraso em projetos concluídos (2020)	Tempo total de atraso em projetos concluídos (2021)
Contorno	575	-	345	345
Transposição	656	415	381	381
Variação de término total*	640	415	363	363

Melhoria da maturidade em Gestão de Projetos

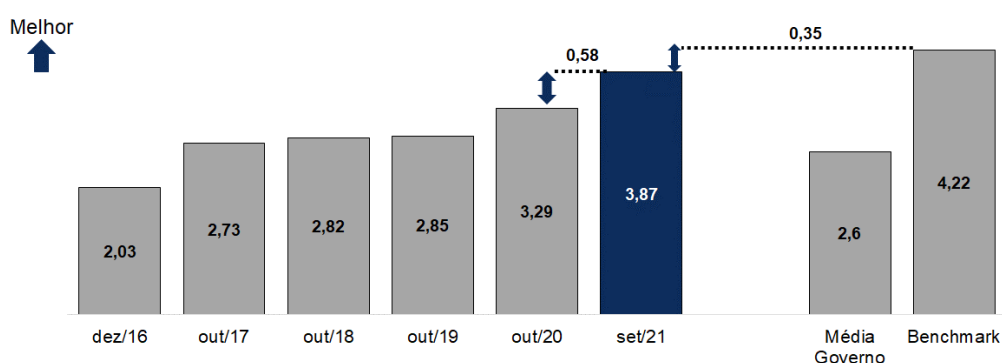
Anualmente a DIF realiza a avaliação da sua Maturidade em Gestão de Projetos. O objetivo dessa iniciativa é qualificar a compreensão sobre as melhorias em gestão de projetos na DIF ao longo do período vigente e levantar novas lacunas que precisarão ser trabalhadas no próximo ano. A constante avaliação ao longo dos anos, possibilita o acompanhamento da evolução da DIF na maturidade em gerenciamento de projetos por meio de um indicador.

A maturidade de gestão de projetos relaciona o quão capaz está uma organização em gerenciar seus projetos com sucesso e o modelo de avaliação utilizado é o Prado-MMGP®. Seu questionário é composto por 40 questões distribuídas entre os níveis 2 a 5 de maturidade em gerenciamento de projetos.

Em 2021, a manutenção e melhoria contínua das práticas de gestão de projetos contribuiu para uma evolução do índice, mantendo a Diretoria no nível padronizado, com uma evolução de 0,58 em relação a 2020. Isso significa que a Autarquia faz o uso de metodologia e informatização por todos os envolvidos há mais de dois anos, realiza capacitações, padroniza os processos de desdobramento das estratégias, realiza ciclos de monitoramento periódicos dos resultados alcançados, dentre outras práticas.

O gráfico a seguir evidencia os avanços em gestão aplicados, contribuindo para o aumento de maturidade e para a melhoria dos processos internos da DIF.

Gráfico 3 - Evolução da maturidade de Gestão de Projetos Ferroviários



Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a manutenção das rotinas de acompanhamento e controle das obras, alcançando patamares ainda melhores nos indicadores de variação de término e de maturidade de gestão de projetos.

XVIII. Desenvolvimento do SUPRA DIF

A iniciativa se refere ao desenvolvimento do Módulo Ferroviário no Sistema SUPRA. Esse sistema foi desenvolvido inicialmente pela Diretoria Rodoviária com o objetivo de padronizar o relatório de supervisão das obras de forma a otimizar o fluxo de informação entre as obras e o DNIT, reduzindo o tempo gasto com a tramitação dos relatórios físicos, melhorando, portanto, a eficiência do processo de medição e da fiscalização. Com isso, essa iniciativa está alinhada com o objetivo estratégico “Assegurar a celeridade e qualidade nas fiscalizações e contratações”.

O Módulo Ferroviário compreende o desenvolvimento de 4 submódulos, são eles: painel administrativo, relatório de supervisão, análise de relatório e painel gerencial.

Resultados

Em 2021, foram concluídos os módulos de Relatório de Supervisão, Análise de Relatório, o Painel Gerencial e o Painel Administrativo, concluindo-se assim a entrega dos 4 submódulos e encerrando a demanda em questão. Como continuidade, o SUPRA seguiu para integração junto à equipe do sistema de referência, bem como para manutenção e melhorias contínuas.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a continuidade à manutenção do sistema SUPRA e trabalhar em suas eventuais melhorias.

XIX. Destinação de bens Ferroviários

Para o objetivo estratégico de “Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviço e Gestão Patrimonial”, a DIF instituiu a iniciativa de destinação dos bens ferroviários. Essa iniciativa tem por finalidade promover a alienação dos bens por meio de cessão, doação e de leilão, a fim de garantir uma gestão eficiente, contribuindo para a preservação do patrimônio histórico e cultural do setor ferroviário. Além disso, a iniciativa resulta na redução dos gastos com contratos de manutenção e gestão de ativos ferroviários, bem como a entrada de novas receitas, por meio de leilão, para serem aplicadas na administração pública.

Resultados

Ao longo de 2021, o resultado de destinação de bens se demonstrou promissor, totalizando 3.566 bens destinados, valores esses que ultrapassam todos os bens já destinados anteriormente, desde 2018 até 2020. Em relação ao ano anterior, esse resultado saltou de 112 bens destinados para o patamar supracitado. Desdobrando o resultado entre suas modalidades, no que tange à cessão de bens, a meta prevista para o exercício de 2021 foi alcançada, considerando 1.090 bens cedidos frente a um planejamento de 392 bens, resultado impactado diretamente pelo engajamento das equipes envolvidas potencializado pela consolidação das práticas de gestão, com a manutenção de rotinas semanais de controle

já implantadas em anos anteriores e a consolidação de novas rotinas, a exemplo das reuniões mensais de acompanhamento (N3) específico e direcionado dos cronogramas de leilão, junto às Superintendências que apresentaram metas para o exercício em questão. Não menos importante, destaca-se também como fator relevante para o alcance das metas a definição de um plano de ação detalhado contemplando o caminho para alcançá-las, processo a processo, bem como a estruturação de metas individuais aos colaboradores. Dessa forma, apesar do desvio negativo específico na meta de cessão de bens móveis, representado por 15 bens a menos, o que se refere à diferença de quantitativo de bens constantes no processo meta e os bens que realmente foram encontrados/mapeados, não estando, portanto, relacionado a desempenho de conclusão do processo. Essa diferença foi compensada positivamente pelos resultados de cessão de bens imóveis, com um total de 724 bens frente a uma meta de 11 bens imóveis. Com isso, o número de bens cedidos em sua totalidade apresentou uma expressiva evolução em relação a 2020, considerando 1.090 bens cedidos em 2021 frente a 43 bens cedidos em 2020. A situação de superação da meta prevista em 2021 também foi observada para a modalidade doação, uma vez que foram doados neste período 2.476 bens frente ao previsto de 180 bens, se traduzindo também em um volume relevante e superior comparado com o ano anterior, de 69 bens. Cabe ressaltar que esse resultado da meta de doação foi impactado pelos processos de consultas públicas realizados pelas Superintendências Regionais do DNIT nos Estados do Rio Grande do Sul e do Espírito Santo.

Para o caso das cessões de bens imóveis, a diferença entre a meta planejada e a realizada se deu em função, principalmente, da primeira conversão do Contrato de Arrendamento em Termo de Cessão da Concessionária RUMO Malha Paulista, o qual o número de bens não foi considerado no planejamento, por envolver procedimentos de entidades externas ao DNIT, como MInfra e ANTT.

No ano de 2021, embora não tenham sido realizados leilões, houve muitos avanços nesta temática. Uma vez formalizados os desafios de leilão para o ano de 2021, foram iniciados os ciclos de reuniões mensais N3 de leilão junto à Coordenação-Geral de Patrimônio Ferroviário (CGPF) e às Superintendências SR-RS, SR-SP e SR-ES, em que os desafios foram traçados. Neste caso, o plano de ação composto por cada etapa do cronograma do leilão foi acompanhado e, em caso de atrasos, contramedidas e direcionamentos foram traçados. Nesse contexto, como resultado deste trabalho, destaca-se maior aderência e alinhamento

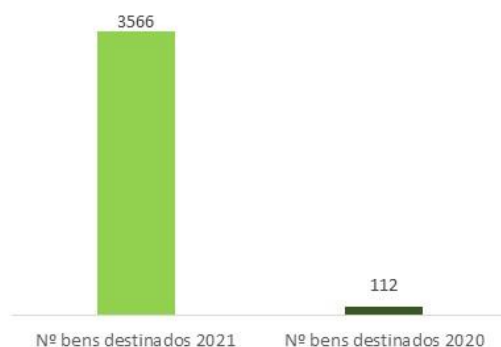
entre Superintendências e metas da Diretoria no âmbito ferroviário, o que promove maior celeridade na sua execução. Com isso, diante de 4 leilões previstos, foram em 2021 finalizadas duas consultas públicas, referentes às Superintendências do DNIT no RS (2502 bens) e ES (27 bens), não sendo necessária a execução das etapas posteriores dos cronogramas, que se referem ao leilão em específico. Com isso, os bens destinados oriundos do planejamento da execução dos leilões seguiram para a doação após Consulta Pública, totalizando 2.228 bens doados advindos do planejamento do leilão. Adicionalmente, o ano de 2021 apresentou considerável avanço no processo de credenciamento de leiloeiro, incluindo a aprovação junto à Diretoria Colegiada da Autarquia, encaminhando-o para sua conclusão em 2022 e, conseqüentemente, abrindo caminho para dar sequência ao leilão da SR-SP e os demais relacionados às metas do ano subsequente. Cabe ressaltar ainda que, mesmo se desconsiderar os bens doados advindos do planejamento dos leilões, em 2021, a modalidade de destinação representada pela doação ainda sim teria alcançado a meta.

As figuras a seguir apresentam um resumo dos resultados em 2021 no âmbito da destinação de bens, uma das funções essenciais desta Diretoria e que impacta diretamente o objetivo estratégico de “Aprimorar a gestão socioambiental”.

Figura 13 - Destinação de bens ferroviários



Figura 14 - Evolução do nº bens destinados 2021x 2020



Já em relação aos processos de avaliação técnica concluídos, relevante entrega da DIF e com impacto direto na destinação de bens, no tocante à doação, uma vez que a avaliação compõe uma de suas etapas, em 2021, foram concluídos 45 processos de avaliação técnica.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão a realização das alienações dos bens móveis não operacionais inservíveis, com enfoque para as Superintendências SP, RS, SC e RJ, a partir da conclusão do processo de credenciamento de leiloeiro especializado. Isto promoverá a economia de recursos com manutenção e gestão de ativos, e permitirá a realocação desses recursos em outras ações da Diretoria. Adicionalmente, destaca-se a continuidade ao aprimoramento dos procedimentos para execução dos processos de cessão e doação, garantindo a eficiência nos resultados, em um ano eleitoral.

Cabe ressaltar que antes da realização dos leilões, conforme alinhamento realizado com diversos Ministérios Públicos, a etapa de consulta pública se faz necessária, podendo não ser viável a realização de leilões por alguma Superintendência, caso tenhamos êxito com a destinação dos bens, como ocorreu no Espírito Santo em 2021.

XX. Mitigação do Passivo Ambiental em Imóveis Ferroviários

Ainda dentro do objetivo estratégico de “Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviço e Gestão Patrimonial”, essa iniciativa tem por finalidade mitigar os passivos ambientais mapeados pela Inventariança da Extinta RFFSA ao longo da malha ferroviária transferida ao DNIT.

Resultados

Em 2020, foram continuadas as tratativas junto à CGMAB/DPP, visando a proposição de ações para tratamento dos passivos ambientais.

O primeiro trabalho refere-se ao passivo localizado no Pátio das Oficinas de Santos Dumont/MG, e, como avanço em 2021, destaca-se a finalização da contratação de empresa especializada visando o diagnóstico e levantamento de quantitativo, bem como de proposição de ações mitigatórias.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a obtenção/conclusão do diagnóstico por meio da elaboração de relatório de passivos ambientais e do projeto executivo de recuperação ambiental do Pátio Ferroviário de Santos Dumont, em Minas Gerais e, estabelecer um cronograma de ações para atuar na regularização do passivo ambiental existente no referido Pátio; e iniciar o planejamento visando atualizar o levantamento de passivos ambientais realizado pela Inventariança da extinta RFFSA.

O risco atrelado é o adiamento da referida iniciativa diante de uma possível limitação orçamentária de recursos, com consequente agravamento dos impactos ambientais.

XXI. Gestão do Patrimônio Ferroviário

Visando a melhoria do marco regulatório e também contribuindo 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 especificados a seguir:

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 as rotinas e procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário. Para isso, foi definida, por exemplo, a elaboração e validação das instruções normativas, que já foram inicialmente elaboradas.

Resultados

Destaca-se como avanço em 2021 o mapeamento da necessidade e identificação dos tópicos que necessitam de alteração do conteúdo disposto na IN nº 20/2020, que dispõe sobre o procedimento de Reconhecimento de Faixa de Domínio Existente no DNIT e que foi revogada pela IN nº 75/2021. Essa alteração se faz necessária no intuito de inserir o modo de transporte ferroviário nos vários dispositivos do normativo, visto que a ausência de regulamentação sobre a 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.

Em complementariedade, foi também iniciada a elaboração da Instrução Normativa referente ao processo “Regularizar imóveis à faixa de domínio”.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a validação e publicação de todas as instruções normativas referentes à iniciativa em questão, com grande enfoque na temática de faixa de domínio para posterior estruturação do planejamento para o trabalho de reconhecimento da faixa de domínio ferroviária, tendo em vista que, conforme supracitado, trata-se de uma relevante questão no âmbito do Patrimônio Ferroviário.

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, que regulamenta o inciso IV do art. 8º, da Lei nº 11.483/2007, objetivando regularizar a gestão de bens imóveis não operacionais da reserva técnica, pelo Grupo de Trabalho da Reserva Técnica, criado pela Portaria nº 183/2020, prorrogada pela Portaria nº 68/2021 formada por integrantes do DNIT, MInfra e ANTT e VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S/A.

Resultados

Após a finalização da Minuta com as propostas de revisão do Decreto regulamentador (Decreto nº 7929/2013) juntamente ao MInfra, que estabelece novos critérios para definição da reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, esta foi enviada à Consultoria Jurídica (ConJur) do MInfra em out/2021 para análise e validação, bem como compartilhada com a Secretaria do Patrimônio da União - SPU.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a análise e validação da Minuta pela ConJur do MInfra (MINFRA) e, pela ConJur do Ministério da Economia e, posteriormente, a sua publicação.

c. Regulamentação da Lei 13.448/2017, objetivando solucionar questões operacionais e logísticas por meio de alterações de contratos de concessão.

A iniciativa envolve a proposição de novo acordo de cooperação técnica DNIT x ANTT, bem como, a elaboração dos termos de cessão de bens arrendados, cujos contratos de arrendamento deverão ser extintos em atendimento a lei em questão.

Também, com a publicação do Decreto 10.161/2019, coube ao DNIT estabelecer os parâmetros e procedimentos para a alienação ou a disposição dos bens móveis ferroviários não operacionais inservíveis, o qual foi atendido pela publicação da IN nº 15/2020, também conhecida como IN de Desfazimento.

Resultados

Em 2021, houve a publicação do novo Acordo de Cooperação Técnica entre DNIT e ANTT.

Norteadas pela IN 15/2020, foi definido o fluxo do processo de desfazimento dos bens móveis inservíveis arrendados e não arrendados com todos os atores: Associação Nacional de Transportes Ferroviários - ANTF, Concessionárias Ferroviárias, MInfra, SR-SP e DIF.

Além disso, foi realizada a contratação da entidade SESI/SENAI e implementação do curso de Classificação e Avaliação de Bens Ferroviários, com o objetivo de capacitar 36 servidores das Superintendências, para execução das atividades a serem iniciadas em 2022 de desfazimento de bens inservíveis ferroviários da Autarquia.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão:

- Iniciar a limpeza dos pátios e faixa de domínio ferroviária com base na IN de desfazimento; concluir os processos de extinção dos contratos de arrendamento das Concessionárias demandados ao DNIT;
- Concluir o curso de capacitação de servidores Classificação e Avaliação de Bens Ferroviários em 2022; e
- Concluir a formação das comissões de avaliações nas SR.

XXII. Tratamento do Acervo Documental

Esta iniciativa se refere à implementação de programa de gestão documental de todo o acervo da RFFSA, por meio da contratação de empresa especializada para transferência ordenada, tratamento, organização, classificação e guarda do acervo.

Em 2019, o DNIT recebeu as Unidades Regionais da Inventariança da extinta RFFSA, situadas nas cidades de São Paulo - SP e Rio de Janeiro - RJ, por meio da Portaria nº 1.200/2019 MINFRA de 08/04/2019. Isto porque, apesar da Portaria nº 552/2018, ter estabelecido o prazo de conclusão dos trabalhos da Inventariança em 31/03/2019, ainda restaram atividades remanescentes que demandam definir atores que possam finalizá-las, conforme descrito no Relatório Final do Processo da Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA.

Vale destacar que, até o final de 2017, os demais escritórios e acervo documental da extinta RFFSA (URPOA, URCUB, URTUB, URSAP, URSAL, URCAM, URBAU, URJUF, URBEL, URFOR, URREC, AG, URSAP) já haviam sido transferidos ao DNIT, em conformidade com o Termo de Conciliação nº 11/2015/CCAF/CGU/AGU - BMC, de 25/11/2015, cuja implantação da gestão documental também se faz necessária em função da necessidade de manutenção dos documentos, conforme determina o Arquivo Nacional.

Resultados

O tratamento do acervo documental vem ocorrendo com base na unificação e centralização da contratação de empresa especializada pela DAF, em atendimento à decisão por parte da Diretoria Colegiada. Dessa forma, ao final de 2020, foi assinado o Contrato DAF nº 810/2020.

Ao longo de 2021, o planejamento de tratamento e gestão do acervo documental da extinta RFSSA nos estados RJ, SP e PE foi colocado em prática. Com isso, durante o referido

exercício, houve avanços quanto aos serviços de transferência ordenada, classificação e organização dos documentos, seleção e listagem de eliminação, digitalização e tratamento de imagens, higienização, tratamento e organização documental junto às Superintendências mencionadas acima.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão finalizar os serviços de transferência do acervo documental de SP, do RJ e de PE para local apropriado, assim como a finalização do tratamento do acervo documental do RJ e PE. Adicionalmente, destaca-se também como relevante a digitalização das plantas do IPHAN junto à SR/PE. Em complementariedade, ao longo do primeiro trimestre/2022, será reestruturado um novo planejamento junto às Superintendências, a fim de expandir a implantação da gestão documental aos demais escritórios, considerando a necessidade de manutenção dos documentos conforme determina o Arquivo Nacional.

O risco atrelado é a possibilidade de limitação quanto à abrangência dos escritórios na implantação da gestão documental em 2022 diante de uma possível limitação orçamentária de recursos, com consequente perda de informações decorrente do mau acondicionamento do acervo em parte dos locais inadequados de guarda atuais.

XXIII. Manutenção e Gestão de Ativos Ferroviários

A Manutenção dos ativos ferroviários, representada pela ação 869V na LOA da DIF, se refere à supervisão e limpeza de pátios e almoxarifados usados para a guarda de bens móveis não destinados, que atualmente ocorre nas Superintendências Regionais dos estados do Pernambuco, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. A gestão da ação deve ser integrada junto à destinação de bens. Na prática, refere-se ao atendimento às despesas de custeio mensal principalmente com serviços de vigilância eletrônica e vigilância armada patrimonial dos bens móveis e imóveis contidos nesses pátios. É importante destacar que esta iniciativa exerce impacto direto no objetivo de “Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviço e Gestão Patrimonial”.

Resultados

O objetivo da iniciativa é realizar 100% do orçamento disponível para gestão e manutenção de ativos. Em 2021, foi executado 71% do recurso disponível para esta ação (liquidado/dotação atualizada), indicando melhoria contínua na gestão dos recursos orçamentários da DIF a partir da execução dos ciclos mensais de monitoramento e controle dos resultados junto às Superintendências envolvidas. Cabe ressaltar ainda que, ainda em 2021, 99% do Restos a Pagar Inscritos 2020 foram executados em 2021, correspondendo a R\$ 1.996 mi em valores, execução essa relacionada ao tratamento do acervo documental, conforme descrito na iniciativa anterior. Também esse valor de RAP 2020 corresponde a 43% da LOA do exercício anterior.

Desafios Futuros e Riscos

Como desafio futuro, o DNIT deverá proceder com ações relacionadas à redução do objeto para os contratos atrelados a pátios ferroviários, cujos bens estão sendo gradativamente leiloados/destinados. Em paralelo, destaca-se a continuidade da manutenção e gestão dos ativos ferroviários, representada pela ação 869V.

XXIV. Melhoria dos processos da Diretoria Ferroviária (DIF)

A iniciativa de melhoria dos processos da DIF se iniciou em 2017, quando a partir da elaboração da cadeia de processos da DIF foram realizadas entrevistas junto aos servidores e definição de critérios para priorização dos processos a serem trabalhados, os quais apresentam maior relevância e impacto para a Diretoria quanto ao cumprimento da sua função.

A melhoria desses processos visa o aumento de sua eficiência, seja na redução do seu tempo de execução ou na melhoria da qualidade da sua entrega final. Dessa forma, a iniciativa está diretamente vinculada aos objetivos estratégico do DNIT de “Aperfeiçoar a governança, a integridade e a gestão estratégica” e “Otimizar a gestão das informações”.

Resultados

Ao longo de 2017 e 2018, foram definidas e implantadas as melhorias dos processos priorizados, conforme descrito anteriormente. No entanto, buscando o aperfeiçoamento contínuo, a partir da execução dos processos e identificação de desvios nos resultados dos

indicadores frente às metas previstas, foi identificada necessidade de reavaliação de alguns processos, bem como de implantação de oportunidades de melhoria em novas prioridades.

Desta forma, em 2021, 4 processos foram revisitados para avaliação de novas melhorias:

- Processo “Gerir Fiscalização” - A partir da execução contínua dos processos ao longo dos anos, foram identificadas novas oportunidades de melhoria e novas práticas. Assim, foi realizada nova revisão do processo Gerir Fiscalização, tendo em vista a necessidade de garantir sua aderência ao mais recente manual de Gestão e Fiscalização de Contratos do DNIT, com referência a dez/2020. Dessa forma, como primeira etapa deste trabalho, foi realizada uma avaliação junto aos gestores da DIF acerca dos papéis e responsabilidades no âmbito das atividades desse processo. Após avaliação dos papéis e responsabilidades, foi dada sequência à nova rodada de implantação de melhorias no fluxograma do processo Gerir Fiscalização que envolve desde a emissão da ordem de serviço até a medição final do contrato. Adicionalmente, é importante também destacar que houve avanços na avaliação das atividades críticas, traduzindo-se na elaboração de novos padrões, como por exemplo, o procedimento operacional padrão que detalha o passo a passo para realização das medições dos contratos de estudos e projetos e obras pelo fiscal (elaboração da nota técnica de medição), garantindo a conformidade e a tempestividade da instrução processual. A implantação de novas melhorias acerca desse processo irá auxiliar à equipe da DIF a partir de maior clareza quanto aos responsáveis pelas etapas, bem como quanto às interfaces entre área técnica e orçamentária da DIF.

- Processo “Regularizar imóveis à faixa de domínio ferroviário” – Um dos processos finalísticos da cadeia anteriormente priorizado para implantação de melhorias, foi novamente revisitado em 2021, uma vez que a sistemática de controle e captura implementada e aprimorada ao longo deste ano forneceu *inputs* para novas melhorias junto às Superintendências. Como principais pontos de melhoria aplicados, destaca-se a consolidação das atividades de cobrança junto aos solicitantes de anuência, que dão entrada nas unidades locais do DNIT, mas não entregam a documentação corretamente ou demoram a retornar com as

correções necessárias, uma vez que isso compromete a execução do processo quanto ao prazo. Assim, o fluxograma do processo foi revisado, bem como suas diretrizes gerais. Além disso, foi dada sequência ao trabalho de definição de critérios para estabelecimento da faixa de domínio para ferrovias de propriedade do DNIT em casos em que não se tem as informações sobre as suas dimensões. Com isso, definiu-se como caminho a adoção das práticas contidas na IN nº 20/2020/, conforme detalhado na iniciativa “Normatização de rotinas e procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário” descrita neste relatório.

- Processo “Realizar incorporação do bem” - O processo “Realizar incorporação do bem” foi um dos processos já priorizados anteriormente para implantação de melhorias. No entanto, com fins de garantir sua aderência à realidade atual, os documentos anteriormente produzidos foram novamente revisitados. Com isso, realizou-se a revisão das interfaces do processo por meio de uma ferramenta específica (DEIP), mapeando as suas entradas, saídas, regulação e sistemas adotados, além da atualização do fluxograma do processo. Não menos importante, foi também atualizado o plano de ação decorrente das desconexões identificadas anteriormente, a fim de alcançar a implantação do processo desenhado para o ano subsequente.

- Processo “Alienar bem móvel não operacional” - O processo “Alienar bem móvel não operacional” também foi um dos processos já priorizados anteriormente para implantação de melhorias. No entanto, com fim de garantir sua aderência à realidade atual, os documentos anteriormente produzidos foram novamente revisitados. Com isso, realizou-se a revisão das interfaces do processo por meio de uma ferramenta específica (DEIP), mapeando as suas entradas, saídas, regulação e sistemas adotados, além da atualização do fluxograma do processo. Assim, a revisão ocorrida em 2021 teve como objetivo implantar novas melhorias identificadas, bem como realizar uma nova avaliação das tarefas críticas, que resultou na atualização de padrões já existentes.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a continuidade ao aprimoramento e/ou implantação de melhorias junto aos processos da DIF, dar seguimento à sistemática de controle dos

resultados dos indicadores da referida Diretoria, bem como junto às SRs, para os casos em que se aplica tal interface.

XXV. Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da união

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; 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 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), inseridos nas hidrovias; 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:

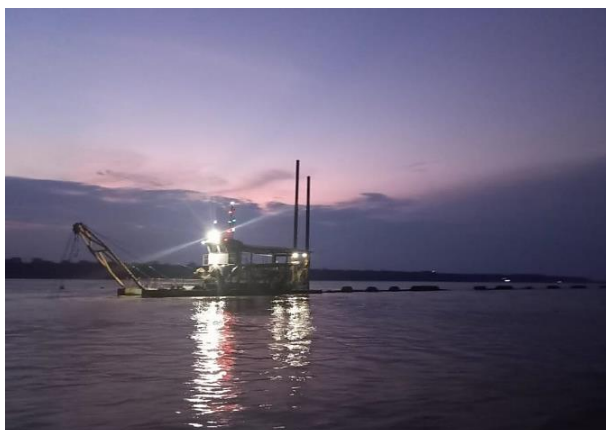
- 6032 - Bacia Amazônica;
- 6033 - Bacia do Tocantins-Araguaia;
- 6034 - Bacia do Atlântico Nordeste Ocidental;
- 6035 - Bacia do Parnaíba;
- 6037 - Bacia do São Francisco;
- 6040 - Bacia do Paraná;
- 6041 - Bacia do Paraguai;
- 6043 - Bacia do Atlântico Sul.

Resultados

Dentre os resultados alcançados em 2021, destacam-se as Dragagens de manutenção nas hidrovias Paraguai (HN-950), Madeira (HN-117) e Taquari/Jacuí (HN-710/706), Operação e manutenções corretivas e preventivas em 46 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) nos estados do AM, RO e RR, manutenção de 22 atracadouros hidroviários e IP4 implantados nas regiões hidrográficas do Atlântico Nordeste Ocidental e Parnaíba,

Diagnostico e Manutenção das Eclusas e Barragem, assim como os Planos de Monitoramento Hidroviários das Hidrovias do Madeira (HN-117), Tapajós (HN-106), Tocantins (HN-200) e São Francisco (HN-500).

Figura 16 - Dragagem na hidrovia Madeira (HN-117)



Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, propõe-se iniciar as obras de recuperação e modernização das eclusas do sul do Brasil, executar as recuperações das IP4 Parintins /AM, Cai n'Água/AM, Humaitá/AM e Manicoré, implantar, recuperar e manter a sinalização nas hidrovias do Tocantins (HN-200), Tapajós (HN-106), e Amazonas (HN-100), iniciar os Planos de Monitoramento da Hidrovia do Paraguai e Hidrovias do Atlântico Sul, e por fim dar continuidade às dragagens nas hidrovias Paraguai (HN-950), Madeira (HN-117) e Taquari/Jacuí (HN-710/706).

Os riscos atrelados e dificuldades estão associados a fatores meteorológicos e externos a este departamento, tal como condições hidrológicas que reduzem e comprometem a janela hidrológica disponível para execução das intervenções, dificuldades logísticas e, por fim, a obtenção das licenças e autorizações necessárias para execução dos serviços.

XXVI. Construção de terminais fluviais

A iniciativa visa construção de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), visando dotar as populações de municípios ribeirinhos de 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.

Por força do Despacho do Presidente da República, publicado no DOU em 23/04/2021, não constou na LOA 2021 disponibilidade de recursos orçamentários na Ação 127G - Construção de Terminais Fluviais.

Ao longo do ano, o DNIT encaminhou pedido de crédito especial via Projeto de Lei para recomposição de recursos orçamentários, o que ocorreu apenas no mês de novembro. Desta maneira, a execução das iniciativas aportadas pela ação orçamentária em questão teve seu ritmo prejudicado devido à demora na liberação dos recursos.

Resultados

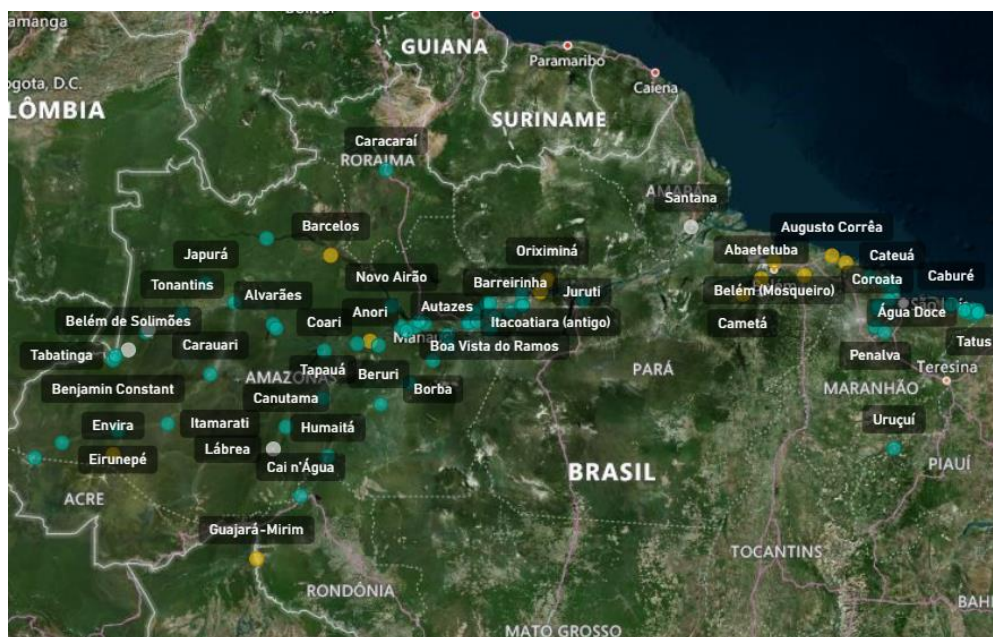
No ano de 2021 foram concluídas as obras de construção das IP4s de Silves e Alvarães, no Estado do Amazonas, Belém-Mosqueiro e Cametá, no Estado do Pará, e seguimos com o andamento das obras de construção das IP4 de Anori/AM, Envira/AM, Barcelos/AM, Oriximiná/PA, Juruti/PA, Augusto Corrêa/PA e Guajará-Mirim/RO.

Desafios Futuros e Riscos

Destacam-se as dificuldades orçamentárias, emissão de licenças e paralisação ou atraso das obras em decorrência de dificuldades logísticas para execução dos serviços.

A figura abaixo fornece uma visão geral das IP4 em construção e concluídas.

Figura 17 - Obras de IP4 em 2021



Legenda:

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

XXVII. Manutenção e operação de terminais hidroviários – Ação 20LN

A iniciativa visa à garantia das atividades de manutenção rotineiras e programadas, da infraestrutura, inclusive as 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.

Resultados

Durante o ano de 2021, houve alteração na modelagem de contratação da operação, manutenção e regularização das IP4, para um modelo por eficiência, como resultado foram alcançados indicadores de disponibilidade de terminais hidroviários (Número de IP4 em operação sobre o total de IP4) em patamares muito superiores aos anos anteriores, sendo que ao final do ano de 2021 à disponibilidade de 81% das estruturas, ou seja, 39 IP4 em operação.

Destaca-se ainda a cobertura contratual com contratos de supervisão, manutenção e operação em 100% das IP4, superando a meta prevista de 95%.

Figura 18 - Indicadores de operação e manutenção em 2021



Desafios Futuros e Riscos

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

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

XXVIII. Manutenção e operação 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 citadas abaixo:

- Eclusa de Tucuruí – Pará

- Eclusa de Sobradinho – Bahia;
- Eclusa de Jupia – Mato Grosso do Sul;
- Eclusa de Três Irmão – 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



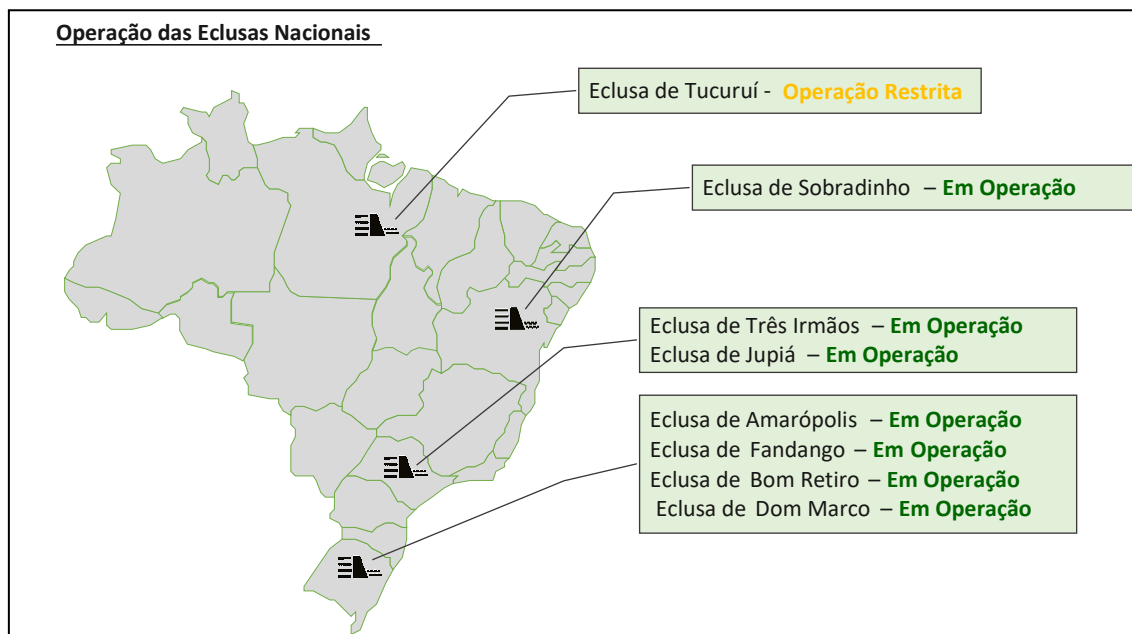
Resultados

Todas as oito Eclusas se encontram em plenas condições técnicas de operação, fruto das intervenções realizadas nos últimos anos por meio do 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 2021 em 88%, uma vez que as eclusas de Tucuruí/PA estão em condição de

operação restrita, devido ao processo de renovação do licenciamento junto ao Órgão Ambiental Estadual.

Figura 20 - Mapa – eclusas em operação e fora de operação



Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio futuro da iniciativa para a continuidade da operação e da manutenção das eclusas serão as manutenções e recuperações estruturantes identificadas nos diagnósticos das eclusas de Tucuruí, Sobradinho, Três Irmãos e Jupia, e a finalização dos projetos de recuperação e modernização das quatro eclusas do sul, Fandango, Dom Marco, Amarópolis e Bom Retiro, uma vez que a eclusa de Tucuruí/PA está em condição de operação restrita, devido ao processo de renovação do licenciamento junto ao Órgão Ambiental Estadual.

Os riscos da operação das eclusas e barragens estão relacionados principalmente a disponibilidade de recursos para as obras de recuperações e modernização necessárias, relacionamentos com o setor energético, condições hidrológicas adversas que afetem a continuidade da operação das eclusas ou hidrovias, assim como processos de licenciamento ambientais.

XXIX. Construção de edificação para recepção de passageiros do Porto de Maceió – Ação 15NW

A ação envolve os serviços de elaboração de projeto básico e executivo e execução da obra da estação de passageiros do porto de Maceió/AL.

Resultados

A obra foi concluída e inaugurada em 2021. A Estação tem por objetivo qualificar a infraestrutura portuária da região, voltada à recepção de passageiros destinados/oriundos da navegação marítima.

Figura 21 - Vista frontal do Terminal de Passageiros do Porto de Maceió



Desafios Futuros e Riscos

Dentre os principais desafios, está a conservação das obras, agora sob responsabilidade da Administração do Porto de Maceió – APMC.

XXX. Remodelagem do IPR

Conforme informado no Relatório de Gestão 2020, embora algumas ações tenham sido realizadas para o cumprimento da iniciativa estratégica “Remodelagem do IPR” associada aos objetivos estratégicos “Promover a Inovação”; “Melhorar a Qualidade dos Estudos e Projetos de Engenharia” e “Garantir a Qualidade das Obras e Serviços” (constantes no Mapa Estratégico do ciclo 2014 – 2018), o novo Mapa Estratégico do DNIT referente ao ciclo 2019 – 2022 não incluiu a reestruturação do Instituto como um objetivo de governança e estratégia.

Por outro lado, a iniciativa “Remodelagem do IPR” está alinhada com o Programa Temático do MInfra “Melhoria da Governança e Qualidade de Estudos, Projetos e Obras”.

Portanto, as ações necessárias para a conclusão da remodelagem do Instituto são consideradas como prioridade e continuam em desenvolvimento ao longo do ciclo de gestão 2020 – 2021, alinhada com os objetivos estratégicos “Aprimorar o planejamento integrado” e “Otimizar a gestão das informações”.

Resultados

Apesar da “Remodelagem do IPR” não estar incluída como Iniciativa Estratégica do DNIT para o ciclo de gestão 2019 – 2022, as diversas ações associadas ao tema que foram iniciadas em 2019 estão mapeadas a seguir:

Tabela 11 - Ações Remodelagem IPR

Ação	Observação no Relatório de Gestão 2019	Situação em 2021
1. Transferência IPR para Brasília	Portaria N° 2490 - Boletim Administrativo N° 077, de 23/4/19.	Realizada
2. Equipamentos dos laboratórios	Classificados, aguardando espaço físico e transporte.	O IPR encaminhou o processo 50600.017258/2021-97 à Diretoria de Administração e Finanças, com sugestão de doação ou leilão dos equipamentos transportados da antiga sede do IPR, compilando manifestações de interesse em diversos equipamentos por parte de Superintendências e Universidades (SUPERINTENDÊNCIA-CE, UFRJ, UnB, UFV)
3. Biblioteca - Publicações IPR	Acervo catalogado. Transferido para Brasília, estocado na UL/DF e aguardando destinação final	Acervo catalogado e transferido para Brasília. Inicialmente estocado na UL/DF, foi transferido para o DNIT Sede, encontrando-se em processo de catalogação e organização de acordo com o ambiente disponibilizado.
4. Layout do setor - Primeira Fase	Ocupação física inadequada	Ocorreu a implantação do layout definido no prédio do próprio DNIT – Edifício Núcleo dos Transportes. No âmbito da Diretoria de

Ação	Observação no Relatório de Gestão 2019	Situação em 2021
		Planejamento e Pesquisa, há projeto em elaboração para Nova Sede do IPR - 50600.026656/2021-02, cuja implantação proveria as instalações físicas de um centro tecnológico com o propósito de subsidiar o desenvolvimento das atividades de pesquisa, estudo, normatização, capacitação e treinamento dos servidores públicos vinculados ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
5. Gestão Logística e Operacional	Atribuições de suporte tecnológico comprometidas	A capacidade de prestação de suporte e apoio tecnológico está sendo incrementada da seguinte maneira: Laboratórios – caso haja necessidade de realização de ensaios serão realizados junto às universidades/entidades com as quais foram celebradas parcerias Consultoria - corpo de servidores e colaboradores do IPR, e professores/pesquisadores das universidades/entidades parceiras
6. Gestão Financeira	Ações de 2 a 5 comprometidas e paralisadas por falta de recursos	Os recursos foram disponibilizados e as ações tiveram continuidade

Como parte indispensável da “Remodelagem do IPR”, podemos citar a aprovação do Regimento Interno atual do DNIT através da Resolução nº 39/2020, categorizando o IPR como Coordenação-Geral, com inserção das atribuições atualizadas do Instituto.

Desafios Futuros e Riscos

Os maiores desafios consistem em garantir a evolução das ações que envolvem implantação de espaços físicos e movimentação de equipamentos e acervos durante 2022. As ações foram impactadas, anteriormente, pela falta de recursos, intervalo para conclusão dos trâmites até efetiva aprovação do Novo Regimento Interno do DNIT, bem como pelo estado de emergência de saúde pública internacional decorrente da COVID-19 em 2020.

XXXI. Compra de equipamentos para suporte às pesquisas e ao apoio tecnológico em obras

Conforme informado no Relatório de Gestão de 2019, visando a consolidação do fortalecimento do Instituto, foi inserida no planejamento das Metas do IPR em 2020 a compra de equipamentos para suporte às pesquisas e ao apoio tecnológico em obras.

Desse modo, a iniciativa colabora com o objetivo estratégico “Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviço”. Esta meta teve continuidade durante 2021.

Resultados

Durante 2020 foi publicado o Pregão nº 242/2020, cujo resultado final de julgamento foi Licitação Fracassada, possivelmente por ter previsto critérios de habilitação que não puderam ser atendidos pelo mercado nacional. Através do Processo 50600.028193/2020-24, o modelo de Edital está sob revisão, visando nova contratação para aquisição dos equipamentos necessários. O Termo de Referência foi revisado, e o processo está na fase interna de licitação. Em 2021 o Pregão nº 094/2021 gerou o contrato nº 00272/2021, o qual foi impactado pelo estado de emergência de saúde pública internacional decorrente da COVID-19, e até o momento efetuou a entrega de 02 lotes de equipamentos, parte de um total de 03 lotes previstos na licitação.

Desafios Futuros e Riscos

O risco atrelado envolvido é o estado de emergência de saúde pública internacional decorrente da COVID-19, que impactou o prazo inicialmente previsto para entrega dos equipamentos, por impacto nas redes de fabricação e logística.

XXXII. Revisão e criação de normativos e manuais

Esta ação consta no Relatório de Gestão de 2020 como um dos principais desafios para 2021, citando a necessidade de contratação de consultoria técnica e formalização das parcerias com Centros de Excelência. Desse modo, a iniciativa colabora com o objetivo estratégico “Desenvolver as Competências Organizacionais”.

Resultados

Tabela 12 – Celebração de TEDs com Centros de Excelência:

Centros de Excelência Processo	Situação	Assinatura	Objeto
Universidade de Brasília – UnB 50600.018666/2019-41	Em execução 80,60% do recurso repassado	28/05/2020	Aprimoramento e consolidação do método mecanístico-empírico de dimensionamento para pavimentos rodoviários flexíveis (MeDiNa) e estudos complementares com geossintéticos e drenagem para pavimentos ferroviários.
Universidade Federal do Ceará – UFC 50600.013808/2020-18	Em execução 51,92% do recurso repassado	12/11/2020	Aprimoramento de métodos mecanístico-empíricos no dimensionamento de pavimentos; Plataforma integrada de estruturação e análise de dados através da Inteligência Artificial e Avaliação de resultados de campo em relação aos previstos em projeto e elaboração de modelo de certificação de obras.
Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC 50600.012803/2020-78	Em execução 73,74% do recurso repassado	12/11/2020	Avaliação do comportamento viscoelástico linear de misturas asfálticas no dimensionamento de pavimentos rodoviários submetidos a carregamento dinâmico.

Centros de Excelência Processo	Situação	Assinatura	Objeto
Universidade Federal de Viçosa – UFV 50600.023023/2020-53	Em execução 66,67% do recurso repassado	11/11/2020	Apoio à implementação da metodologia BIM e desenvolvimento de metodologias e ferramentas para gestão de estruturas de Obras de Arte Especiais (OAE).
Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPE/UFRJ) 50600.013458/2020-90	Em execução 41,24% do recurso repassado	09/04/2021	Caracterização de cimentos asfálticos para obras de pavimentação nas rodovias federais e avaliação de suas características em misturas asfálticas regionais dentro das classes definidas no MeDiNa, com proposição de especificações, normas e manuais.
Universidade de São Paulo - USP 50600.013818/2020-53	Reanalizando formato da parceria, por tratar-se de instituição estadual		Aperfeiçoamento e ampliação do uso do material fresado, Reclaimed Asphalt Pavement - RAP, nas técnicas de projeto e execução de reciclagem de pavimentos asfálticos.

Além das parcerias firmadas com Centros de Excelência, bem como parcerias em processo de lavratura, o IPR está avaliando outras possibilidades para reforçar a capacidade operacional de atuação na revisão e criação de normativos.

Tabela 13 – Publicação de normas e manuais

Atividade	Resultado 2019	Resultado em 2020	Resultado em 2021
Publicação de normas e manuais	13 normas publicadas	14 normas publicadas	9 normas publicadas

Tabela 14 - Normas publicadas em 2021

Normas Publicadas	Assunto
DNIT 411/2021 – ME (50600.016770/2019-00)	Pavimentação - Massa específica, densidade relativa e absorção de agregado miúdo para misturas asfálticas - Método de ensaio
DNIT 413/2021 – ME (50607.003404/2017-51)	Pavimentação - Massa específica, densidade relativa e absorção de agregado graúdo para misturas asfálticas - Método de ensaio

Normas Publicadas	Assunto
DNIT IS-247 (50600.031207/2020-97)	Estudos para elaboração de projetos usando o Método de Dimensionamento Nacional - MeDiNa
DNIT 433/2021 - PRO (50600.014703/2020-86)	Levantamento de área trincada e de afundamento de trilha de roda de pavimento asfáltico - Procedimento
DNIT 033/2021 - ES (50600.026813/2020-91)	Pavimentos Flexíveis - Concreto Asfáltico Reciclado à quente na usina - Especificação de serviço
DNIT 434/2021 - ME (50600.010318/2021-41)	Pavimentação - Ensaio de fadiga por compressão diametral à tensão controlada em camadas estabilizadas quimicamente - Método de ensaio
DNIT 198/2021 - TER (50600.014006/2021-14)	Constituintes mineralógicos dos agregados naturais - Terminologia
DNIT 435/2021 - PRO (50600.030774/2019-92)	Materiais rochosos usados em rodovias - Análise petrográfica - Procedimento
DNIT 257/2021-PRO (50600.011494/2021-08)	Estudo e amostragem de rochas em pedreiras para fins rodoviários - Procedimento

Tabela 15 - Normas em desenvolvimento

Normas (Processo)	Tipo	Assunto	Situação
DNIT 140-ES (50600.030726/2019-02)	Especificação de Serviço	Sub-base de solo melhorado com cimento	Aguardando aprovação da Diretoria Colegiada
IPR-XX (50600.000359/2021-29)	Álbum	Álbum de projetos-tipo de pontes semipermanentes volume 1 - Desenhos	Em análise após consulta pública
IPR-XX (50600.000359/2021-29)	Álbum	Álbum de projetos-tipo de pontes semipermanentes volume 2 - Memória de cálculo	Em análise após consulta pública
DNIT XX-TER	Terminologia	Termos técnicos empregados na utilização de geossintéticos em obras viárias - Terminologia	Em análise após consulta pública
DNIT 380/2021 - PRO (50600.009899/2021-78)	Procedimento	Utilização de geossintéticos em aterros sobre solos moles para obras viárias - Procedimento	Em análise após consulta pública
DNIT 381/2021 - PRO (50600.000743/2020-41)	Procedimento	Projeto de aterros sobre solos moles para obras viárias - Procedimento	Em análise após consulta pública

Normas (Processo)	Tipo	Assunto	Situação
IPR-746	Diretrizes	Diretrizes básicas para desapropriação	Em análise após consulta pública
IPR-XX	Diretrizes	Diretrizes de Programas de Reassentamento	Em análise após consulta pública
IPR-732	Manual	Manual de normalização	Em análise para conclusão de texto-base
IPR-XX	Guia	Guia para implantação de passarelas	Em análise para conclusão de texto-base
DNIT 001/2021 – PRO	Procedimento	Elaboração e apresentação de normas do DNIT - Procedimento	Em análise para conclusão de texto-base
DNIT 002/2021 – PRO	Procedimento	Elaboração e apresentação de manuais do DNIT - Procedimento	Em análise para conclusão de texto-base
IPR-706	Manual	Manual de projeto geométrico de rodovias rurais	Em análise para conclusão de texto-base
IPR-698	Manual	Manual de projeto de obras de arte especiais	Em análise para conclusão de texto-base
IPR-710	Manual	Manual de conservação	Em análise para conclusão de texto-base
DNIT XX-EM	Especificação de Material	Propriedades volumétricas de misturas asfálticas – Especificação de material	Em análise para conclusão de texto-base
DNIT XX-ES (50607.002214/2009-14)	Especificação de Serviço	Pavimento rígido - Execução de pavimento rígido com equipamento de fôrmas deslizantes - Especificação de serviço	Em análise para conclusão de texto-base
DNIT XX-ES	Especificação de Serviço	Colchões drenantes	Em análise para conclusão de texto-base

Normas (Processo)	Tipo	Assunto	Situação
DNIT XX	Parâmetros	Parâmetros volumétricos para dosagem de misturas asfálticas	Em análise para conclusão de texto-base
DNIT 142-ES	Especificação de Serviço	Pavimentação - Base de solo melhorado com cimento - Especificação de serviço	Em análise para conclusão de texto-base
IPR-728	Manual	Manual de acesso de propriedades marginais a rodovias federais	Em análise para conclusão de texto-base
DNIT XX-PRO (50600.030786/2019-17)	Procedimento	Levantamento do perfil longitudinal de pavimentos com perfilômetro inercial - Procedimento	Aguardando informações

No âmbito da proposta de Diretrizes do IPR para 2022, constam as seguintes metas:

- Criar 05 normas;
- Revisar 12 normas (atualização ou cancelamento);
- Revisar ou criar 04 manuais;
- Publicar 04 Relatórios de Pesquisa no site do IPR.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, estão:

- Acompanhamento do cumprimento dos objetos dos TEDs firmados, em função do número reduzido de servidores do IPR;
- Definição de outras formas passíveis de adoção/implementação pelo IPR para reforçar a capacidade operacional de atuação na revisão e criação de normativos;
- Garantir o atingimento das metas de criação e revisão de normas e manuais durante 2022 com base nos recursos humanos atualmente disponíveis no âmbito do IPR.

XXXIII. Promoção de cursos técnicos e treinamentos para público interno e externo

A ação citada consta no Relatório de Gestão de 2020 como um dos principais desafios para 2021, citando a necessidade de maior autonomia do Instituto. Desse modo, a iniciativa colabora com o objetivo estratégico “Desenvolver as Competências Organizacionais”.

Resultados

Tabela 16 - Cursos e capacitações

Atividades	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021
Cursos/ capacitações	7 cursos – 224 participantes	10 cursos – 334 participantes	9 cursos – 264 participantes

Tabela 17 - Cursos 2021

Cursos realizados	Instrutor	Data	Participantes
Orçamentação de Obras Rodoviárias (50600.009997/2021-13)	Viviane Murari Santos Rosa (SEI 8107881)	Mód. 1: 08 a 11 / jun Mód. 2: 15 a 18 / jun	46 (SEI 8493689)
Projeto de Pavimentos Asfálticos com uso do MeDiNa* (50600.009775/2021-92)	Mário Sérgio de Souza Almeida (SEI 8140521)	Mód. 1: 21 a 24 / jun Mód. 2: 28 / jun a 01 / jul	43 (SEI 8667606)
Capacidade e Nível de Serviço em Rodovias pelo Método HCM (50600.010000/2021-60)	Amaro Venâncio Júnior (SEI 8154365)	Mód. 1: 02 a 05 / ago Mód. 2: 16 a 19 / ago	28 (SEI 9086994)
Conceitos básicos de geotecnia aplicada a obras rodoviárias (50600.009998/2021-50 e 50600.013841/2021-29)	Luciana Michelle Dellabianca Araújo (SEI 8248512, solicitação à VALEC)	Mód. 1: 23 a 26 / ago Mód. 2: 30 / ago a 02 / set	28 (SEI 9287561)
Contratação e Fiscalização de Contratos de Manutenção e Conservação (P.A.T.O.) (50600.010682/2021-19)	Diogo Campos Borges de Medeiros (SEI 8248617, solicitação à EPL)	Mód. 1: 13 a 16 / set Mód. 2: 27 a 30 / set	43 (SEI 9562739)

Cursos realizados	Instrutor	Data	Participantes
Análise de Projetos Rodoviários – Geometria/Terraplenagem (50600.012621/2021-88)	Eduardo Oliveira Barros (SEI 8565388)	Mód 1: 04 a 07 / out Mód 2: 18 a 21 / / out	35 (SEI 9656313)
Direito administrativo aplicado à fiscalização de obras rodoviárias (50600.013635/2021-19)	Alysson Rodrigo de Andrade (SEI 8590385)	Mód 1: 13 a 15 / out Mód 2: 25 a 29 / / out	27 (SEI 9660709)
Obras de Arte Especiais Rodoviárias (PROARTE) (50600.009999/2021-02)	Rogério Calazans Verly (SEI 8565867)	Mód 1: 03 a 05 / nov Mód 2: 08 a 12 / nov	23 (SEI 9765474)
Orçamentação de Obras Rodoviárias – 2ª turma (50600.034205/2021-31)	Viviane Murari Santos Rosa (SEI 9760035)	De 14 a 17 de dezembro de 2021	19 (SEI 10080064)

* Curso oferecido no lugar do curso de Mecânica dos Pavimentos Asfálticos

No âmbito da proposta de Diretrizes do IPR para 2022, constam as seguintes metas:

- Realizar 256 Horas de Cursos de Aperfeiçoamento de Servidores (IN nº 10/2020);
- Realizar 16 Horas de Seminário;
- Realizar 20 Horas de Palestra.

Desafios Futuros e Riscos

Um dos desafios futuros é garantir o atingimento das metas de veiculações de cursos e treinamentos durante 2022, com base nos recursos humanos atualmente disponíveis no âmbito do IPR, considerando inclusive o atual cenário decorrente da COVID-19.

XXXIV. Parceria com a ANTT

Esta ação consta no Relatório de Gestão de 2019 como um dos principais desafios para 2020, citando a necessidade de criar ferramenta administrativa que facilite a utilização dos recursos do RDT (contratos de Concessão Rodoviária e Ferroviária) nas pesquisas do Instituto. A ação foi proposta como uma diretriz do IPR para 2021, sob a nomenclatura “Estudar e propor um modelo para intercâmbio dos resultados das pesquisas realizadas por

concessionárias com Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT (ANTT)" e está relacionada ao Objetivo Estratégico "Fortalecer o Relacionamento Institucional".

Resultados

Em 2020 as tratativas foram iniciadas, e em 2021 ocorreram novas reuniões com a ANTT, bem como proposição de que o IPR participe da definição das pesquisas que serão realizadas sobre o tema.

Desafios Futuros e Riscos

Um desafio futuro é garantir a disponibilidade de recursos humanos para contribuir com a ANTT na definição das pesquisas a serem realizadas.

XXXV. Ajuste e calibração no método MeDiNa

A ação prevê ajuste e calibração do método mecanístico-empírico de dimensionamento para pavimentos rodoviários flexíveis (MeDiNa). Relaciona-se ao Objetivo Estratégico "Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviço".

Resultados

Com a meta de futuramente definir o MeDiNa como método oficial do DNIT para o dimensionamento mecanístico-empírico de pavimentos, em 2020, houve a celebração do TED 352/2020 com a UNB, cujo objeto contempla essa ação, bem como a publicação do Guia para o Programa PRO-Medina (com parâmetros para seleção e acompanhamento dos trechos experimentais).

Desafios Futuros e Riscos

Um dos desafios futuros é garantir a continuidade da aplicação de recursos orçamentários e humanos necessários para evolução das atividades relacionadas ao tema.

XXXVI. Estudos para a utilização obrigatória de um percentual mínimo de material reciclado na composição do pavimento asfáltico

A ação prevê o desenvolvimento de estudos visando a publicação de norma que estabeleça a utilização obrigatória de um percentual mínimo de material reciclado na

composição do pavimento asfáltico. Vincula-se ao Objetivo Estratégico “Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviço”.

Resultados

Em 2020, foi publicada Nota Técnica do IPR acerca da avaliação quanto à viabilidade de utilização de material fresado - RAP (*Reclaimed Asphalt Pavement*) nas misturas asfálticas recicladas, em obras do DNIT, para recomendação do percentual a ser utilizado (SEI nº 6547086).

A Norma Especificações de Serviço DNIT 033/2005-ES foi publicada em jul/2021 (DNIT 033/2021 – ES – SEI nº 8633820).

A meta para 2021 era a publicação de Instrução Normativa estabelecendo o percentual a ser utilizado. O resultado foi a publicação da Resolução nº 14/2021 no D.O.U de 12/07/2021 (SEI nº 8638559) – o normativo foi categorizado como “Resolução”, ao invés de “Instrução Normativa”, pois “inovou” ao definir que “O RAP deverá ser aplicado nas camadas do pavimento a serem construídas ou na execução de novos concretos asfálticos”.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio futuro é a evolução e melhoria contínua dos normativos relacionados ao tema.

XXXVII. Banco de dados de normas e manuais

Proposta como uma Diretriz do IPR no âmbito do DNIT para 2021, prevê a criação de um banco de dados para normas e manuais. Apresentará coletânea de normas e manuais disponíveis para consulta do público geral. A ação se relaciona com o Objetivo Estratégico “Otimizar a Gestão das Informações”.

Resultados

Durante 2021, foi elaborada uma planilha automatizada para controle interno do banco de dados de normas e manuais. O site do IPR continua permitindo o acesso às normas e manuais pelo público geral.

Desafios Futuros e Riscos

Não aplicável.

XXXVIII. Construção de trechos experimentais para calibração do método MeDiNa

Proposta como uma Diretriz do IPR no âmbito do DNIT para 2021, prevê a construção de trechos experimentais para calibração do método MeDiNa. Se relaciona ao Objetivo Estratégico “Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviço”

Resultados

A meta era a construção de 05 trechos experimentais, em 2021, para calibração do método MeDiNa. Quanto aos trechos, a situação ao final de 2021 é a seguinte:

Figura 22 – Trechos experimentais



LEGENDA:

- EM EXECUÇÃO (07 trechos)
- CONFIRMADOS (02 trechos)
- PREVISTOS (08 trechos)
- CONCLUÍDOS * (06 trechos)

*Trecho construído e coleta de material realizada.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio futuro é o alinhamento e o apoio às Superintendências Regionais do DNIT visando a efetiva implementação dos trechos nas regionais.

XXXIX. Novas parcerias com centros de excelência

Proposta como uma Diretriz do IPR no âmbito do DNIT para 2021, prevê a formalização de novas parcerias com Centros de Excelência. Esta ação é relacionada ao Objetivo Estratégico “Fortalecer o Relacionamento Institucional”.

Resultados

Metas para 2021:

- Parceria para cooperação técnica e/ou de prestação de serviços com o Laboratório de FURNAS Centrais Elétricas S.A.;
- Parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro - COPPE/UFRJ na área de ligantes asfálticos;
- Parceria na área de Estruturas - instituição a ser definida;
- Parceria com a Universidade de São Paulo - USP visando aperfeiçoamento e ampliação do uso do material fresado, *Reclaimed Asphalt Pavement - RAP*, nas técnicas de projeto e execução de reciclagem de pavimentos asfálticos.

Resultados:

- Firmada parceria com Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Asfaltos - ABEDA, com o objetivo de estabelecer a mútua cooperação entre os partícipes para promover ações conjuntas de fomento ao aprimoramento de ligantes e serviços com produtos asfálticos, adequando-os para as demandas de mercado e possibilidades técnicas e fabris, colaborando para o aumento da durabilidade dos pavimentos brasileiros;
- Firmada Parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro - COPPE/UFRJ na área de ligantes asfálticos;
- Tratativas em estágio avançado visando Parceria com ABSeV - Associação Brasileira de Segurança Viária - Acordo de Cooperação Técnica para

promover ações conjuntas de fomento à implantação de melhorias na gestão de projetos e obras públicas.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão: definir e alinhar modelos de parcerias, providenciar documentação administrativa e técnica necessária, bem como verbas e equipes compatíveis para efetiva formalização e execução do objeto das parcerias.

XL. Utilização do Guia de Análise de Projetos Rodoviários

A aprovação de um determinado projeto depende de estudos e análises multidisciplinares, como de geometria, terraplenagem, drenagem, pavimentação etc. O tempo que se leva para a aprovação das disciplinas envolvidas em um projeto está diretamente relacionado à qualidade das entregas realizadas por parte das projetistas, uma vez que, quanto melhores forem essas entregas, menor será o tempo necessário para aprovação final do projeto. Desse modo, torna-se claro que o tempo envolvido em um processo de aprovação de projetos depende não só do bom trabalho e da disponibilidade da equipe técnica da Coordenação-Geral de Desenvolvimento de Projetos (CGDESP), mas, principalmente, da capacidade da consultoria contratada em apresentar o projeto de engenharia a contento, em condições de conformidade, atendendo aos normativos e boas práticas aplicáveis, bem como sua diligência em providenciar as eventuais correções, justificativas e/ou complementações que se façam necessárias após as análises, até que os produtos estejam aptos a serem aceitos.

Nesta seara, pelo lado da Administração, uma análise pode envolver níveis de detalhamento e exigências variados, a depender do analista responsável pela apreciação daquela disciplina de projeto, o que poderá fazer variar o tempo dispendido nessa atividade. Por outro lado, considerando a qualidade do produto entregue pela projetista, uma mesma disciplina de projeto poderá exigir a realização de sucessivas rodadas de análises, correções e entregas de novas versões revisadas, o que, associado ao tempo gasto na tramitação de documentos, pode comprometer os prazos pactuados contratualmente e o planejamento interno da Autarquia.

Nesse contexto, o Guia de Análise de Projetos Rodoviários surgiu com o objetivo de padronizar os Relatórios de Análise das disciplinas de um projeto rodoviário e, com isso,

melhorar a qualidade dos projetos e dar mais celeridade ao processo de análise, revisão e aprovação dos mesmos pela CGDESP. A iniciativa foi implantada no DNIT no final de 2018.

O Guia contempla recomendações e procedimentos gerais que se aplicam ao processo de análise dos projetos rodoviários. Além disso, apresenta um checklist de elaboração e um roteiro de análise para cada disciplina, organizados conforme as etapas de projeto: Estudos Básicos, Infraestrutura, Superestrutura, Obras de Arte Especiais e Orçamento.

Em 2019, o Guia de Análise foi difundido no âmbito do DNIT, o que envolve as Superintendências Regionais, assim como entre as projetistas que possuíam contratos com o DNIT, principalmente nos contratos de RDCi. Ainda nesse ano, a CGDESP passou a incluir a obrigatoriedade de utilização do Guia e Análise como requisito nos Termos de Referência para a contratação da elaboração de novos projetos. Esses Termos de Referência foram utilizados em certames licitatórios e, como resultado, foram celebrados diversos novos contratos em 2020 e 2021, para os quais as entregas e análises realizadas já ocorreram com a observância das prescrições do referido Guia.

Resultados

O Guia de Análise tem sido amplamente utilizado pelos analistas de projeto, tanto na CGDESP quanto no âmbito das Superintendências Regionais do DNIT. Com isso, foi possível observar que o processo de análise se tornou mais célere e uniforme. Além disso, o Guia tem facilitado o treinamento e a adaptação de novos colaboradores que eventualmente são integrados às Coordenações técnicas da Autarquia, orientando a realização dos trabalhos de análises dentro do padrão esperado. O guia de Análise também servirá como base para futuras atualizações de manuais do DNIT, visto que a experiência nas análises de projetos no âmbito da CGDESP serviu de base para sua elaboração e, com a utilização deste por várias superintendências, a tendência é ter o feedback de possíveis melhorias.

Desafios Futuros e Riscos

Os principais desafios futuros do Guia de Análise são (1) a atualização do seu conteúdo, visto que os normativos aplicáveis às disciplinas de projeto sofrem frequentes atualizações, e, no decorrer do uso do Guia, os usuários têm proposto sugestões em relação às prescrições e procedimentos ali previstos, com potencial de incorporação na forma de

melhorias, (2) a inclusão dos roteiros de análise e checklists para as disciplinas de projetos de infraestrutura aquaviária.

O maior risco atrelado quanto à iniciativa do Guia de Análise está ligado à disponibilidade de recursos humanos: o reduzido quadro de servidores e contratados não é suficiente para atuar na atualização, no treinamento e no acréscimo de disciplinas, o que já provoca certa defasagem do Guia, prejudicando a sua utilização. Além disso, a verificação de conformidade entre o checklist e o produto entregue deveria ser feita de forma imediata, logo no protocolo, porém, tal atividade requer a atuação de engenheiros, visto que os arquivos entregues são pulverizados em diversos outros arquivos com variados formatos e disciplinas que podem passar despercebido na verificação de profissionais fora do ramo da engenharia. Assim, atualmente, tais arquivos só são verificados durante o início das análises pelo próprio analista.

XLI. Elaboração do Guia para Elaboração dos Termos de Referência

Este Guia visa estabelecer um procedimento padrão para a elaboração de Termos de Referência, no âmbito da CGDESP, de forma a favorecer a eficiência administrativa e conferir melhor respaldo aos envolvidos nessa atividade e, ainda, servir de registro das melhorias incorporadas à redação de tais documentos, tanto no que diz respeito aos requisitos formais quanto às prescrições técnicas para a elaboração dos projetos, consolidando, assim, a experiência adquirida pela CGDESP ao longo dos anos ao tratar de tais contratações.

Com isso, esse documento apresenta as premissas a serem observadas, as orientações por etapas da elaboração dos projetos, as particularidades de cada empreendimento conforme o tipo e natureza da intervenção de engenharia prevista e o tipo de licitação, bem como o fluxo de atividades envolvido até a aprovação do projeto.

Destaca-se que o procedimento criado contribui ainda para a integração entre as demais Coordenações Gerais da DPP, que também participam da elaboração dos Termos de Referência, no limite de suas atribuições e competências regimentais. Neste sentido, prevê reunião entre as Coordenações envolvidas: Coordenação-Geral de Desenvolvimento de Projetos (CGDESP), Coordenação-Geral de Meio Ambiente (CGMAB) e Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento (CGDR) – para nivelamento de informações e discussão dos principais pontos de atenção relativos a cada empreendimento cujo projeto se pretende

contratar. Essa interação visa a facilitar o entendimento entre as Coordenações responsáveis pela elaboração dos Termos de Referência e reduzir o prazo de sua elaboração.

Resultados

O modelo de Termo de Referência está em uso pela Coordenação-Geral e tem sido atualizado constantemente à medida que são verificadas necessidades de ajustes de conteúdo, tanto no que concerne ao processo de contratação em si quanto às especificações técnicas das disciplinas necessárias ao desenvolvimento dos produtos vinculados ao objeto que será pactuado. Atualmente, se encontra em desenvolvimento o texto padrão para a contratação da elaboração de anteprojetos de engenharia rodoviária.

Cabe destacar que os Termos de Referência, elaborados a partir do modelo criado, estão sendo desenvolvidos sequencialmente para os empreendimentos elencados na lista de prioridades definida pela DPP.

Com a utilização do Guia, a elaboração de Termos de Referência tornou-se mais célere e transparente, assim como diminuiu o risco de ocorrência de irregularidades e imprecisões que comprometam as etapas subsequentes do planejamento dos empreendimentos.

Reiteradamente, os diversos entes da Administração, com destaque para os órgãos de controle, evidenciam que o descuido nas etapas iniciais de planejamento de um empreendimento tende a ocasionar diversos problemas nas fases subsequentes, de difícil solução posterior. Assim, a iniciativa corrobora com as boas práticas administrativas e da engenharia, contribuindo para a adequada execução física e conclusão buscando a excelência do trinômio qualidade, preço e prazo.

A tabela a seguir apresenta os Termos de Referência (TRs) elaborados e contratados, bem como os já elaborados e ainda em fase interna de licitação, conforme o modelo criado.

Tabela 18 - Termos de Referência Elaborados pela CGDESP para a Contratação da Elaboração de Projetos de Engenharia para os Empreendimentos Elencados na Lista de Prioridades da Diretoria de Planejamento e Pesquisa

Fase/Item			Descrição das Metas	Físico	Formal. da Demanda	Termo de Referência	Elaboração do Edital	Publicação do Edital	Homolog. / Adjudicação	Contratação	Total Parcial	STATUS CGDESP
1	BR	UF	PROJETOS RODOVIÁRIOS									
1.1	352	MG	Contratação de empresa especializada para Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Reabilitação da Ponte sobre o Rio Santo Antônio, localizada no Km 95,82 da rodovia BR-352/MG.	Físico Realizado (%)	10/09/2019	10/08/2020	04/11/2020	15/11/2020	09/01/2021	16/06/2021		CONCLUÍDO
					5,00%	45,00%	15,00%	20,00%	5,00%	10,00%	100%	
1.2	226	CE	Elaboração de um projeto executivo específico para a substituição dos aparelhos de apoio da ponte Km 244,63 da BR-226/CE.	Físico Realizado (%)	11/12/2019	10/06/2021	16/07/2021	19/07/2021	28/10/2021	10/12/2021		CONCLUÍDO
					5,00%	45,00%	15,00%	20,00%	5,00%	10,00%	100%	
1.3	364	AC	Contratação de empresa para Elaboração de Projetos Básico e Executivo de engenharia visando a execução das obras de implantação do trecho rodoviário planejado na rodovia BR-364/AC, referente ao trecho do Km 752,7 ao Km 888,3, do município de Rodrigues Alves até a divisa com o Peru em Pucallpa.	Físico Realizado (%)	22/07/2020	23/04/2021	05/05/2021	05/05/2021	11/11/2021	29/12/2021		CONCLUÍDO
					5,00%	45,00%	15,00%	20,00%	5,00%	10,00%	100%	
1.4	401	RR	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para Implantação de trecho pavimentado na BR-401/RR - Km 107 a 177,50	Físico Realizado (%)	05/10/2020	25/05/2021	06/07/2021	09/07/2021	13/12/2021	13/12/2021		CONCLUÍDO
					5,00%	45,00%	15,00%	20,00%	5,00%	10,00%	100%	

Fase/Item			Descrição das Metas	Físico	Formal. da Demanda	Termo de Referência	Elaboração do Edital	Publicação do Edital	Homolog. / Adjudicação	Contratação	Total Parcial	STATUS CGDESP
1.5	156	AP	Contratação de empresa para realização de Inspeção Especial, com elaboração de Projeto para Manutenção e Melhoramentos da Ponte Binacional Brasil / Guiana Francesa, localizada no Km 822,5 da BR-156/AP, na cidade de Oiapoque-AP	Físico Realizado (%)	04/06/2019*	24/08/2021	04/10/2021	04/10/2021	18/11/2021**			CONCLUÍDO
					5,00%	45,00%	15,00%	20,00%	5,00%		90%	
1.6	365	MG	Contratação de empresa especializada para Elaboração de Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Recuperação de Passarelas de Pedestres localizadas na cidade de Uberlândia-MG.	Físico Realizado (%)	18/08/2021	18/10/2021	11/11/2021	02/12/2021	25/01/2022			
					5,00%	45,00%	15,00%	20,00%	5,00%		90%	
1.7	364	AC	Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia visando a execução das obras de Restauração da BR-364/AC, no trecho entre o Município de Sena Madureira (Km 274,20) ao Rio Liberdade (Km 682,90).	Físico Realizado (%)	21/07/2020	16/11/2020	21/09/2021	23/12/2021				
					5,00%	45,00%	15,00%	20,00%			85%	
1.8	20	GO/BA	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para adequação de capacidade, duplicação, restauração, implantação, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos da BR-020/GO/BA.	Físico Realizado (%)	28/08/2019	17/12/2021						
					5,00%	45,00%					50%	

Fase/Item			Descrição das Metas	Físico	Formal. da Demanda	Termo de Referência	Elaboração do Edital	Publicação do Edital	Homolog. / Adjudicação	Contratação	Total Parcial	STATUS CGDESP
1.9	304	RN	Contratação de empresa para elaboração de Estudos, Levantamentos, Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Duplicação e Adequação de Capacidade da BR-304/RN nos lotes 1,2,3 e 4. Trecho: Div. CE/RN - Entr. BR-101(B)(Natal); Subtrecho: Div. CE/RN - Entr. BR-226 (Bom Jesus). Segmento: Km 0,00 ao Km 280,26.	Físico Realizado (%)	16/06/2020							
					5,00%						5%	
1.10	235	MA/TO	Contratação de Empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para Implantação/Pavimentação da BR-235/MA/TO	Físico Realizado (%)	28/09/2021	20/01/2022						
					5,00%	45,00%					50%	
1.11	285	RS	Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para Duplicação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos da Rodovia BR-285/RS.	Físico Realizado (%)	05/05/2020							FILA
					5,00%						5%	
1.12	116	CE	Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para Duplicação, Restauração, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação dos Pontos Críticos da Rodovia BR-116/CE.	Físico Realizado (%)	15/09/2020							FILA
					5,00%						5%	

Fase/Item			Descrição das Metas	Físico	Formal. da Demanda	Termo de Referência	Elaboração do Edital	Publicação do Edital	Homolog. / Adjudicação	Contratação	Total Parcial	STATUS CGDESP
1.13	402	MA	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básico e executivo de Engenharia para a recuperação da laje e das estacas da Ponte Sobre o Rio Cocal na BR-402/MA.	Físico Realizado (%)	23/06/2020							FILA
					5,00%						5%	

Desafios Futuros e Riscos

Em virtude de eventuais mudanças na legislação e/ou nos regimes de contratação pelo setor público, bem como do avanço das tecnologias aplicadas a projetos e obras, corre-se o risco de o Guia tornar-se obsoleto rapidamente. Assim, é necessário que a CGDESP esteja permanentemente atenta a tais modificações, promovendo, quando necessário, a incorporação dos devidos aprimoramentos à redação do modelo de Termo de Referência.

Como desafios futuros, podem-se citar os seguintes:

- Incorporar, no Guia para Elaboração dos Termos de Referência, instruções relacionadas ao uso do BIM - *Building Information Modeling* na elaboração de projetos, de forma a se cumprir o que determina o Decreto nº 10.306/2020;
- Promover a melhoria contínua do Guia através do Ciclo PDCA (*Plan-Do-Check-Act*), conjuntamente com as demais Coordenações-Gerais da DPP.

Em virtude da falta de uma equipe dedicada integralmente às atividades de atualização do Guia de Termo de Referência, as atividades de atualização podem ficar comprometidas.

XLII. Análises de Estudos e Projetos Rodoviários

As análises dos estudos e projetos de engenharia são efetuadas para verificar a conformidade destes e garantir a observância às normas aplicáveis, de modo a resguardar o interesse público que originou a contratação de tais produtos. A atividade culmina na aprovação dos estudos e projetos, que ocorre quando as eventuais inconsistências identificadas na análise são devidamente sanadas, corrigidas e/ou justificadas.

Resultados

Com relação a projetos e estudos rodoviários, ao final do período avaliativo, foi apurado que, no âmbito da Coordenação Setorial de Projetos de Infraestrutura Terrestre, foram emitidas em 2021 um total de 521 (quinhentos e vinte e um) Relatórios de Análises de Projetos.

Verifica-se que a situação de trabalho remoto, primeiramente forçada pelas restrições impostas devido ao Covid-19, mas posteriormente assumida dentro do Programa de Gestão de Demandas no DNIT, não reduziu a capacidade de elaboração das análises. Ao contrário,

observa-se que nessa condição o corpo técnico que atua na avaliação dos projetos rodoviários tem tido resposta eficaz, adaptando-se às novas práticas de trabalho on-line, sob demanda e com interação digital.

Tal prática, de trabalho remoto ou teletrabalho, permite que atividades que exigem concentração e longa atenção, como verificação de detalhes técnicos do projeto, comparação de versões, estudo de embasamento teórico, leitura de relatórios, redação de notas técnicas e relatórios de análise, etc, sejam realizadas em ambientes e momentos adequados às necessidades de cada analista em sua individualidade. Assim, além do ganho diário de tempo útil para o técnico, uma vez que não há perdas relacionadas ao trânsito urbano, por exemplo, percebe-se que há ganho de produtividade da hora trabalhada, comparando-se com o período anterior, quando não se tinha a possibilidade de trabalho remoto.

Desafios Futuros e Riscos

Os principais desafios e riscos para o desenvolvimento dos trabalhos ligados aos projetos rodoviários, anteriormente apontados, mantém-se, pois são essencialmente externos à esfera de ação da CGDESP:

- número reduzido de técnicos para realizar as análises acompanhando as entregas dos projetos pelos contratados;
- qualidade dos projetos desenvolvidos pelas empresas contratadas, aquém das necessidades técnicas adequadas;
- capacitação e treinamentos adequadamente disponibilizados para formação dos engenheiros em suas especialidades.

Para além da temática acima exposta, outros pontos merecem atenção na gestão interna. Inicialmente, considerando o contexto do PGD e do trabalho remoto por parte da equipe de assessoramento técnico às análises, apesar do aumento da produtividade média para elaboração dos relatórios de análise, cabe notar que alguns aspectos positivos do trabalho presencial podem ser perdidos, ou reduzidos. O principal encontra-se no campo da colaboração técnica entre os profissionais presentes, que acontecia normalmente de maneira orgânica, com a fluidez do convívio no ambiente de trabalho. Com o trabalho apartado, realizar a interação entre os colegas, tão necessária para a transmissão de conhecimentos entre os pares, bem como entre chefia e subordinados para acompanhamento técnico dos projetos e das necessidades destes, torna-se dificultada, embora não impossibilitada. Assim,

um desafio que se coloca é melhorar a interação por meio de comunicação e promover situações que minimizem a potencial perda mencionada.

XLIII. Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas – PROARTE

O PROARTE é um programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas, e a principal atuação da CGDESP dentro do programa é no desenvolvimento dos anteprojetos de reabilitação e quantitativos de serviço para as OAE – pontes, viadutos e passarelas. Na CGDESP são desenvolvidos os projetos, modelos 3D, dimensionamento e quantitativos de serviço de cada obra do PROARTE.

Resultados

No âmbito do programa PROARTE, em conjunto com a CGMRR e a Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura (CGCIT), a CGDESP foi responsável pela elaboração de 22 (vinte e dois) anteprojetos de reabilitação de Obras de Arte Especiais (pontes, túneis, viadutos, passarelas e estruturas de contenção), totalizando mais de 14 mil metros quadrados de OAE. A tabela a seguir apresenta os resultados operacionais da CGDESP quanto ao PROARTE.

Tabela 19 - Resultados PROARTE -2021

Mês/Ano	Ponte	Localização		Compr.	Largura		Área	
	Nome	Rodovia	Km	Real	Atual	Reabil	Atual	Reabil.
Fev/21	Rio Camaragibe	BR-101/AL	24,43	96,00	8,7	14,50	835,20	1392,00
	Riacho Catolé	BR-316/AL	272,3	13,30	11,0	16,10	146,43	214,13
	Riacho Carrapatinho	BR-316/AL	271,9	12,80	11,15	16,10	142,72	206,08
Mar/21	Rio Forquilha I	BR-020/GO	14,40	30,00	10,30	12,80	309,00	384,00
	Rio Forquilha II	BR-020/GO	15,14	40,00	10,10	12,80	404,00	512,00
	Rio dos Bois	BR-020/GO	20,46	40,00	10,10	12,80	404,00	512,00
	Rio Taboquinha	BR-020/GO	23,30	35,70	10,10	12,80	360,57	456,96
	Rio Leitão	BR-020/GO	30,20	60,00	10,00	12,80	600,00	768,00
	Rio Angico	BR-020/GO	49,80	55,35	9,20	12,80	509,22	708,48
	Rio Verde	BR-020/GO	81,40	143,40	9,00	12,80	1290,60	1835,52

Mês/Ano	Ponte	Localização		Compr.	Largura		Área	
	Nome	Rodovia	Km	Real	Atual	Reabil	Atual	Reabil.
Abr/21	Rio Quipauá	BR-230/PB	290,6	85,00	9,75	14,45	828,75	1228,25
	Rio Taperoá	BR-412/PB	56,50	129,80	13,00	13,00	1687,40	1687,40
Jun/21	Riacho Catita	BR-407/BA	57,73	8,45	10,10	12,80	85,35	108,16
Jul/21	Ponte Km 593,22	BR-343/PI	593,2	9,44	11,58	16,10	109,32	151,98
	Ponte Km 594,69	BR-343/PI	594,6	6,60	11,60	16,10	76,56	106,26
Ago/21	Riacho Fundo	BR-414/GO	246,10	50,00	10,00	12,80	500,00	640,00
	Ponte Km 17,91	BR-235/SE	17,91	16,80	9,65	12,80	162,12	215,04
Set/21	Rio Capivari	BR-242/BA	43,20	51,75	10,00	12,80	517,50	662,40
	Riacho Calandro	BR-324/BA	481,12	20,00	10,00	12,80	200,00	256,00
Out/21	Viaduto sobre a BR-324/BA	BR-324/BA	166,46	59,45	11,39	12,80	677,14	760,96
	Rio do Ouro	BR-101/BA	801,82	20,00	10,00	12,80	200,00	256,00
	Arroio Bossoroca	BR-290/RS	354,30	110,00	10,00	10,00	1100,00	1100,00

Desafios Futuros e Riscos

Os desafios futuros são:

- A continuidade do programa, mantendo o contrato de empresa especializada em projetos de estruturas e BIM;
- Dar continuidade na implantação da iniciativa BIM no setor, em consonância com o planejamento do núcleo BIM/DPP;
- Ter investimentos em hardware e software para dar suporte à implementação da iniciativa BIM; e
- Garantir a transferência de conhecimento por meio de capacitações.

Os riscos envolvem a descontinuidade dos contratos de empresas especializadas e a mudança das prioridades da diretoria do DNIT e Governo Federal.

XLIV. Reforço da Equipe de Análise de Projetos Infraestrutura Aquaviária

Historicamente, a Coordenação de Projetos de Infraestrutura Aquaviária - COPIAQ não conta com mais de 2 (dois) Servidores e, por isso, as análises de seus respectivos Projetos se

tornavam relativamente demoradas. Assim, o grande desafio foi reforçar a equipe da coordenação através de um chamamento interno na própria Autarquia, porém, sem sucesso.

No final de 2020 e início de 2021, foi iniciado o desafio de selecionar, recrutar e constituir uma equipe capaz de desenvolver as atividades técnicas na COPIAQ. Atualmente a equipe da Coordenação, contando com um servidor (Coordenador) e um contrato de consultoria que composto de 09 (nove) membros, sendo 08 (nove) Engenheiros (as) de diversas Especialidades e 01 (um) Arquiteto.

Assim, com o reforço da equipe foi consolidado, as demandas de análise de Projeto tiveram um incremento.

Resultados

A figura a seguir, é exibido o painel de controle da Ferramenta de Gestão de Demandas, criada pela COPIAQ com a finalidade de controle e planejamento das demandas executadas pela equipe, e da qual foram extraídas as estatísticas comentadas nesse Relatório sobre esta equipe.

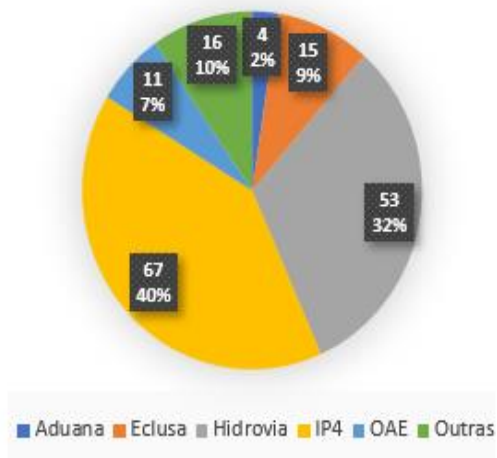
A seguir são expostas as principais estatísticas e KPI (Key Performance Indicator) no controle das demandas executadas pela equipe da COPIAQ no período de dez/2020 a dez/2021.

Neste período a COPIAQ atendeu um total de 166 (cento e sessenta e seis) demandas solicitadas através da Plataforma SSKanban (Ferramenta do Consórcio STE/SIMEMP), configurando a conclusão de uma demanda a cada 2 (dois) dias úteis, com uma duração média de cada processo de 23 (vinte e três) dias corridos.

Figura 23 - Painel de Controle da Ferramenta de Gestão de Demandas da COPIAQ



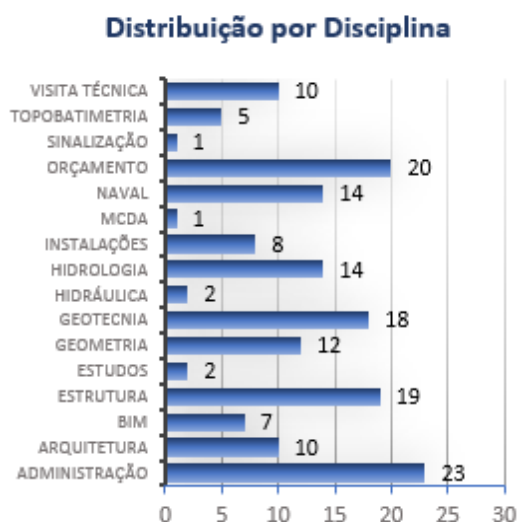
Gráfico 4 - Distribuição das demandas por tipo Infraestrutura na COPIAQ em 2021



Observa-se na figura acima que, em 2021, houve uma proporção diferente da expectativa. Apesar da quantidade de Hidrovias que deram entrada na COPIAQ ser bem menor do que a de Portos (IP4), as demandas, tarefas necessárias para atender estes Processos, quase se equivaleram, configurando que estas duas Infraestruturas ocuparam 72% das demandas realizadas pela COPIAQ.

A figura abaixo exhibe a distribuição das demandas por Especialidade Técnica ao longo dos meses no ano de 2021.

Figura 24 - Distribuição das demandas da COPIAQ por Especialidade Técnica em 2021



Para o planejamento e gerenciamento das atividades da CGDESP/COPIAQ, em 2021, foi montada uma Estrutura Analítica de Projeto (EAP) que se constituiu em 275 (duzentos e

setenta e cinco) pacotes de trabalho distribuídos em 6 (seis) níveis. Após a checagem do andamento atual das atividades obteve-se os percentuais das atividades realizadas, conforme exibido nas tabelas abaixo.

Tabela 20 - Percentuais das atividades realizadas COPIAQ/CGDESP

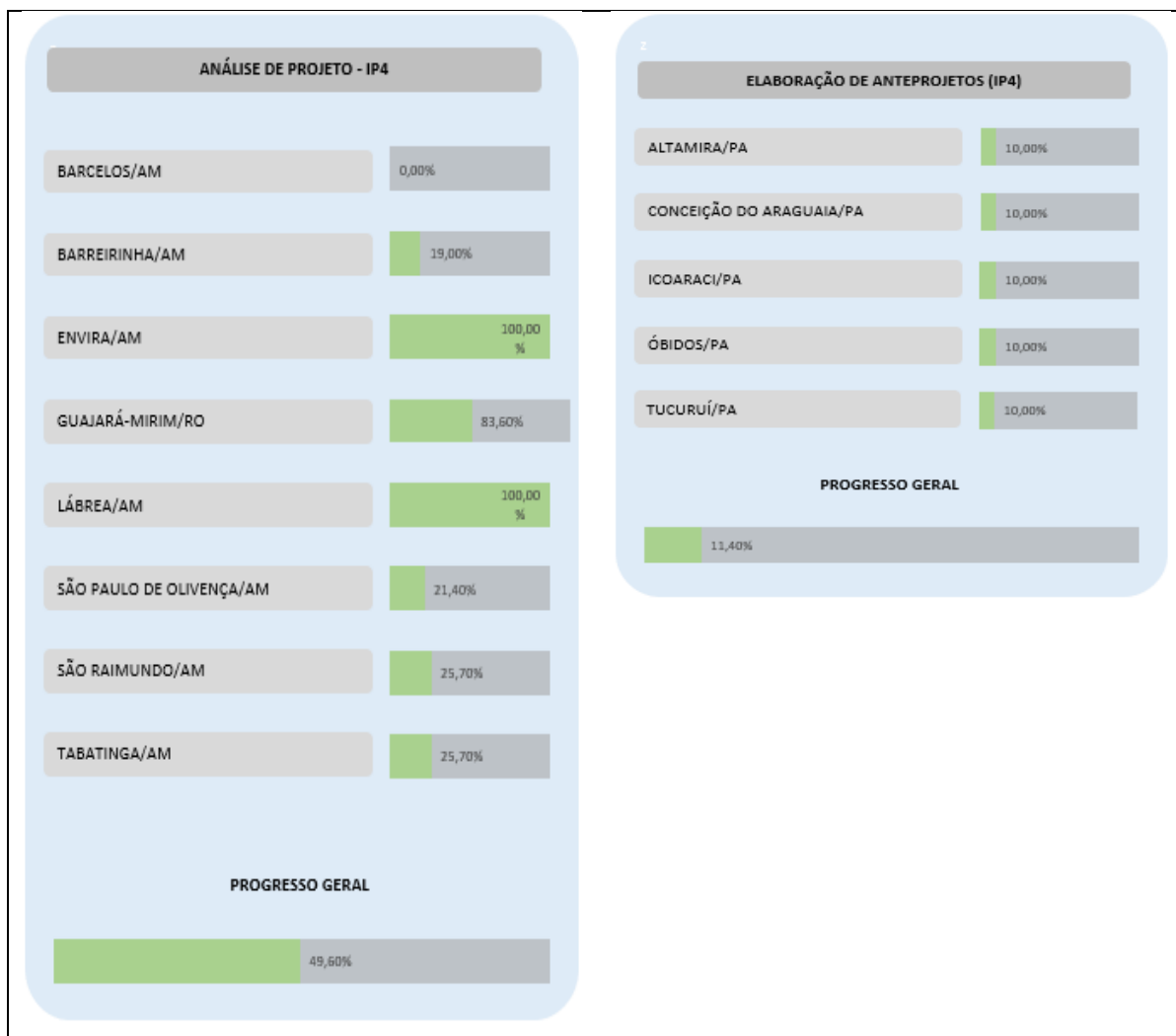


Tabela 21 - Status das atividades da COPIAQ

INFRAESTRUTURA	TIPO	FASE DO PLANEJAMENTO	LOCALIZAÇÃO	UF	ATIVIDADE	EXECUÇÃO FÍSICA
PORTO	IP4	LICITAÇÃO	BOCA DO ACRE	AM	LICITAR	40%
PORTO	IP4	LICITAÇÃO	SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ	AM	LICITAR	5%
PORTO	IP4	ANTEPROJETO	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	PA	ELABORAR ANTEPROJETO	100%
PORTO	IP4	ANTEPROJETO	JUTAÍ	AM	ELABORAR ANTEPROJETO	50%
PORTO	IP4	ANTEPROJETO	MANICORÉ	AM	ELABORAR ANTEPROJETO	100%
PORTO	IP4	ANTEPROJETO	PARINTINS	AM	ELABORAR ANTEPROJETO	100%
PORTO	IP4	ANTEPROJETO	SANTANA	AP	ELABORAR ANTEPROJETO	100%

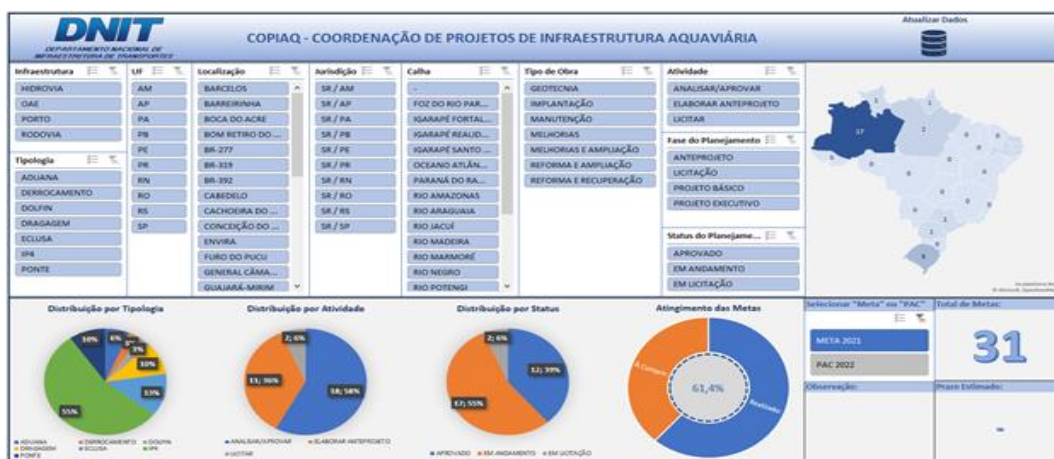
INFRAESTRUTURA	TIPO	FASE DO PLANEJAMENTO	LOCALIZAÇÃO	UF	ATIVIDADE	EXECUÇÃO FÍSICA
PORTO	IP4	ANTEPROJETO	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA (CAMANAUS)	AM	ELABORAR ANTEPROJETO	100%
PORTO	IP4	ANTEPROJETO	TUCURUÍ	PA	ELABORAR ANTEPROJETO	100%
PORTO	IP4	PROJETO BÁSICO	SÃO PAULO DE OLIVENÇA	AM	ANALISAR/ APROVAR	80%
PORTO	IP4	PROJETO BÁSICO	SÃO RAIMUNDO	AM	ANALISAR/ APROVAR	0%
PORTO	IP4	PROJETO BÁSICO	TABATINGA (BELÉM DO SOLIMÕES)	AM	ANALISAR/ APROVAR	0%
PORTO	IP4	PROJETO EXECUTIVO	BARCELOS	AM	ANALISAR/ APROVAR	60%
PORTO	IP4	PROJETO EXECUTIVO	BARREIRINHA	AM	ANALISAR/ APROVAR	100%
PORTO	IP4	PROJETO EXECUTIVO	ENVIRA	AM	ANALISAR/ APROVAR	100%

INFRAESTRUTURA	TIPO	FASE DO PLANEJAMENTO	LOCALIZAÇÃO	UF	ATIVIDADE	EXECUÇÃO FÍSICA
PORTO	IP4	PROJETO EXECUTIVO	GUAJARÁ-MIRIM	RO	ANALISAR/APROVAR	100%
PORTO	IP4	PROJETO EXECUTIVO	LÁBREA	AM	ANALISAR/APROVAR	100%
PORTO	DRAGAGEM	ANTEPROJETO	CABEDELO	PB	ANALISAR/APROVAR	100%
PORTO	DRAGAGEM	PROJETO BÁSICO	RECIFE	PE	ANALISAR/APROVAR	100%
HIDROVIA	DRAGAGEM	PROJETO BÁSICO	FURO DO PUCU	AM	ANALISAR/APROVAR	0%
HIDROVIA	DERROCAMENTO	PROJETO EXECUTIVO	NOVA AVANHANDAVA	SP	ANALISAR/APROVAR	95%
HIDROVIA	ECLUSA	PROJETO BÁSICO	BOM RETIRO DO SUL	RS	ANALISAR/APROVAR (ORÇAMENTO)	0%
HIDROVIA	ECLUSA	PROJETO BÁSICO	CACHOEIRA DO SUL (FANDANGO)	RS	ANALISAR/APROVAR (ORÇAMENTO)	0%

INFRAESTRUTURA	TIPO	FASE DO PLANEJAMENTO	LOCALIZAÇÃO	UF	ATIVIDADE	EXECUÇÃO FÍSICA
HIDROVIA	ECLUSA	PROJETO BÁSICO	GENERAL CÂMARA (AMARÓPOLIS)	RS	ANALISAR/ APROVAR (ORÇAMENTO)	0%
HIDROVIA	ECLUSA	PROJETO BÁSICO	RIO PARDO (ANEL DE DOM MARCO)	RS	ANALISAR/ APROVAR (ORÇAMENTO)	0%
OAE	PONTE	ANTEPROJETO	BR-319	AM	ELABORAR ANTEPROJETO	100%
OAE	PONTE	ANTEPROJETO	BR-319	AM	ELABORAR ANTEPROJETO	100%
OAE	PONTE	ANTEPROJETO	BR-319	AM	ELABORAR ANTEPROJETO	100%
OAE	DOLFIN	ANTEPROJETO	NATAL	RN	ELABORAR ANTEPROJETO	90%
RODOVIA	ADUANA	PROJETO BÁSICO	BR-392	RS	ANALISAR/ APROVAR	0%
RODOVIA	ADUANA	PROJETO EXECUTIVO	BR-277	PR	ANALISAR/ APROVAR	0%

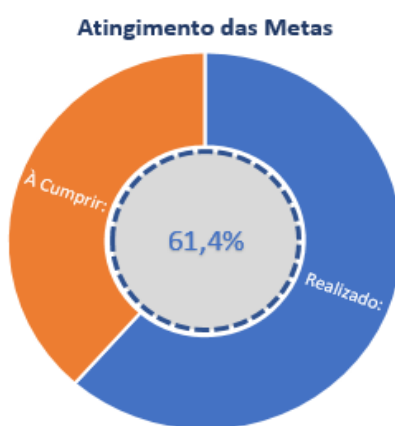
A figura a seguir exibe o painel de controle da Ferramenta de Gestão de Metas, criada pela COPIAQ com a finalidade de controle e planejamento das metas anuais acordadas e executadas pela equipe, e da qual foram extraídas as estatísticas comentadas nesse Relatório sobre o desempenho da COPIAQ.

Figura 25 - Painel de Controle da Ferramenta de Gestão de Metas da COPIAQ



Para o ano de 2021 foram previstas 31 (trinta e uma) metas para a COPIAQ, tendo sido atingido um desempenho 61,4%.

Figura 26 - Atingimento das metas planejadas para 2021 pela COPIAQ



Convém mencionar que durante o ano, foram inseridas várias outras metas, inclusive de auxílio a outras Coordenações, cujo cumprimento não entrou nessa estatística e que algumas novas metas para 2022 já foram iniciadas em 2021.

As figuras a seguir exibem a distribuição das metas 2021 da COPIAQ nos Estados Brasileiros e por tipo de infraestrutura.

Map of Brazil showing the number of COVID-19 cases by state. The states are color-coded by the number of cases: dark blue for 17 cases (Rio de Janeiro), light blue for 1 case (Acre, Amapá, Mato Grosso do Sul, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Roraima, Santa Catarina, Sergipe, Tocantins), and very light blue for 0 cases (Alagoas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio Grande do Norte, Sergipe, Tocantins).

Distribuição por Tipologia

Tipologia	Porcentagem
IP4	55%
ECLUSA	13%
DRAGAGEM	10%
PONTE	10%
DERROCAMENTO	6%
DOLFIN	3%
3ª	3%

118

Figura 29 - Distribuição das metas 2021 da COPIAQ por tipo de atividade

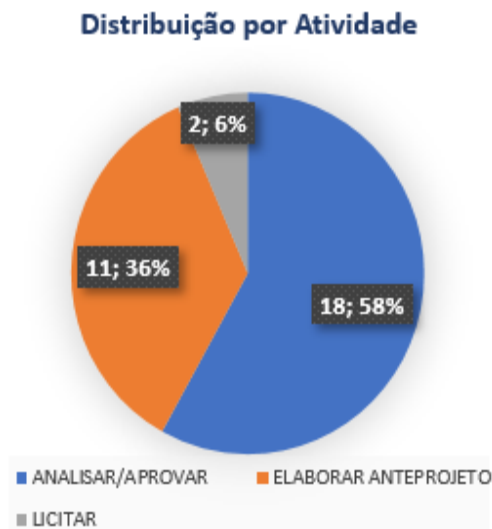
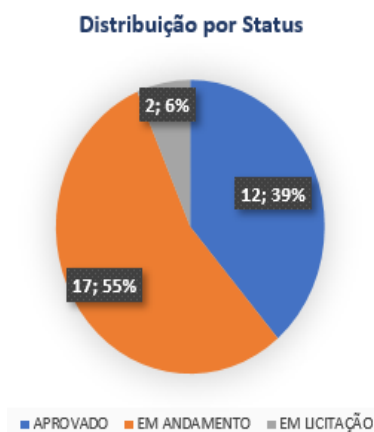


Figura 30 - Distribuição das situações das metas 2021 da COPIAQ



Desafios Futuros e Riscos

O próximo desafio, já iniciado, é o de consolidar a iniciativa BIM nos projetos aquaviários, de acordo com as diretrizes do núcleo BIM/DPP. O ideal é consolidar o Nível I de maturidade BIM e começar a evolução para o Nível II através do aumento na colaboração entre os membros da equipe que desempenham no BIM. Avançar com a aprovação do capítulo já elaborado para Termos de Referência que especifica o BIM (BIM Mandate), aprovar o já elaborado Manual de Projetos de Portos (IP4) e cumprir e fazer cumprir o que determina o Decreto nº 10.306/2020, que estabelece a utilização do BIM na execução direta ou indireta de obras e serviços de Engenharia realizada pelos Órgãos e pelas Entidades da Administração Pública Federal, no âmbito da Estratégia Nacional de Disseminação do BIM.

Os principais riscos para a carteira de atividades estão fortemente relacionados à manutenção da equipe com os membros já treinados e em alto desempenho. O Teletrabalho possibilitou a formação da equipe com Profissionais competentes onde quer que estivessem, com a adoção cada vez maior desta modalidade de trabalho pelas Empresas e com o mercado voltando a aquecer, é preciso buscar formas de manutenção dos Colaboradores.

Também o fornecimento e cumprimento dos prazos por parte das Empresas Consultoras Contratadas para a elaboração dos Projetos constitui um risco e uma realidade sobre a qual a COPIAQ tem pouco ou nenhum controle.

XLV. Reforço da equipe de análise de OAE

As obras de arte especiais são de grande importância para a malha rodoviária federal. É um grande desafio manter todas essas obras em um bom estado de conservação devido à grande extensão territorial do Brasil, para se ter uma ideia, atualmente, dentro do SGO (Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais) tem-se 6.833 (seis mil, oitocentos e trinta e três) OAE cadastradas. Por isso a Coordenação de Projetos de Estruturas vem fazendo um trabalho constante na análise de anteprojetos, projetos básicos e projetos executivos, além de elaborar anteprojetos para o programa PROARTE e análise de AETs (Autorização Especial de Trânsito).

Nos últimos anos, a Coordenação de Projetos de Estrutura perdeu vários servidores, contando atualmente com apenas 5 (cinco), sendo um deles o próprio Coordenador. Assim, fez necessário contratar uma empresa de consultoria que desse o apoio necessário às análises da Coordenação. Com isso, a força de trabalho dobrou, tendo em vista que foi prevista a disponibilização de 5 (cinco) colaboradores. Ainda estamos longe de um horizonte ideal, mas tal contratação foi fundamental para a continuidade dos trabalhos.

Resultados

No corrente ano, a CGDESP, por intermédio da Coordenação de Projetos de Estruturas, foi responsável pela aprovação de um total de 89 (oitenta e nove) projetos de Obras de Arte Especiais pelas rodovias brasileiras, liberando frente de obras para empresas contratadas via RDCi.

Desafios Futuros e Riscos

O maior desafio futuro para essa iniciativa envolve manter a mão de obra especializada dos servidores do DNIT – visto que estão em número reduzido atualmente, e contratar e manter empresa de consultoria especializada na área para dar suporte à essa Coordenação de Projetos de Estruturas.

Os riscos envolvem a descontinuidade dos contratos de empresas especializadas e baixo número de servidores na área.

XLVI. Consolidação da atuação do Núcleo de Planejamento do Programa CREMA/COPMAN

O Núcleo de Planejamento do Programa CREMA foi criado no âmbito da CGDESP, através da Portaria nº 1523/2020, publicada no Boletim Administrativo nº 053, de 18/03/2020 e passou a vigorar a partir do dia 01/04/2020.

Seu objetivo é subsidiar os fiscais dos contratos de supervisão da manutenção, por meio de apoio na análise dos levantamentos, anteprojetos e projetos, e o Diretor de Planejamento e Pesquisa, por meio de elaboração de recomendação de aprovação dos anteprojetos e projetos relativos ao Programa CREMA e de Restauração de toda a malha rodoviária federal. Dessa forma, é competência do Núcleo fixar as diretrizes para a gestão das iniciativas relacionadas ao Programa CREMA e Restauração.

O Núcleo de Planejamento do Programa CREMA é um grupo de trabalho englobado pela CGDESP e que, com a criação da Coordenação de Projetos de Manutenção – COPMAN e aprovação do novo Regimento Interno do DNIT através da publicação da Resolução nº 39/2020, no Diário Oficial da União de 19/11/2020, se encontra atualmente subordinado à COPMAN, conforme Portaria nº 1225/2021.

Inicialmente formado por 14 servidores, o Núcleo passou a ser composto por 15 servidores a partir da publicação da Portaria nº 7428/2020. A composição atual do Núcleo é dada pela portaria nº 4058/2021. Dentre os 15 componentes, quatro são servidores lotados na Sede do DNIT, sendo que três deles atuam de maneira integral nas atividades do Núcleo. Os demais atuam frente às Superintendências Regionais do DNIT fornecendo subsídios de caráter técnico e específico à COPMAN referentes à sua respectiva região, compartilhando particularidades locais e experiências anteriores. Assim, o Núcleo/COPMAN é alimentado com contribuições oriundas de diversas regiões do território brasileiro e conduz a gestão dos projetos de manutenção no âmbito nacional do DNIT.

Dentre as diversas motivações para criação do Núcleo de Planejamento do Programa CREMA/COPMAN, destacam-se:

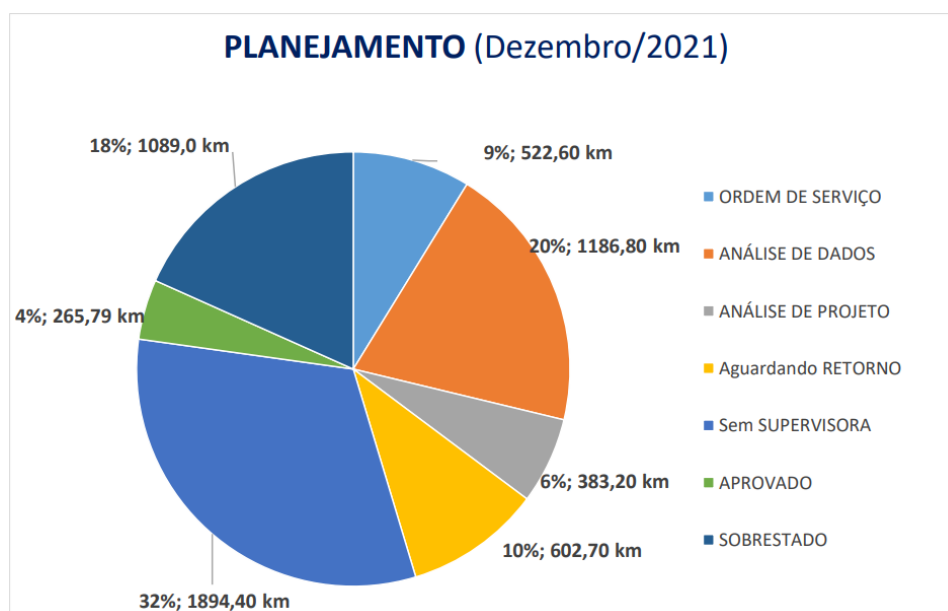
- Necessidade de padronização dos Projetos do Programa CREMA e de Restauração Rodoviária, em consonância ao entendimento da Corte de Contas;
- Mudanças estruturais planejadas para o novo regimento interno da Autarquia e para as atribuições relacionadas à contratação, ao desenvolvimento, à análise e à aprovação dos projetos de Manutenção e Restauração Rodoviária incluídos nas competências da CGDESP;
- Relevante volume de contratos e, conseqüentemente, de projetos no âmbito da manutenção e restauração rodoviária, situação na qual as análises e aprovações se acumulam sob a competência da referida Coordenação;
- Alterações na delegação de competência para elaborar, analisar, aceitar e/ou aprovar Anteprojetos e Projetos de Engenharia, referentes ao Programa CREMA e de Restauração;
- Exíguo quadro de servidores lotados na CGDESP, o que torna inviável o atendimento a toda malha rodoviária pavimentada;
- Cumprimento das prioridades estabelecidas através do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária e do Fórum das Superintendências Regionais do DNIT;
- Melhoria continuada na qualidade e agilidade do processo de elaboração e análise de estudos e projetos.

Por fim, as contribuições do Núcleo/COPMAN juntamente à CGDESP e à DPP compõem um arcabouço de atividades técnicas e gerenciais que se mostram relevantes dada a atenção que merecem os contratos e projetos de manutenção e restauração rodoviária visando manter a qualidade, segurança e trafegabilidade das rodovias brasileiras sob jurisdição do DNIT. Assim, a atuação do Núcleo/COPMAN é gerencial e fundamentalmente técnica, para que os objetivos estratégicos do DNIT sejam atingidos.

Resultados

Em 2021, o Núcleo de Planejamento do Programa CREMA atuou no planejamento e gestão de 5.944,49 Km de projetos de manutenção e restauração rodoviária, conforme discriminação no gráfico a seguir.

Gráfico 5 - Distribuição das atividades do Núcleo de Planejamento do Programa CREMA



Em que pese a pandemia de COVID-19 e as restrições impostas, as atividades foram desenvolvidas de maneira remota por servidores e colaboradores de maneira satisfatória, permitindo o avanço dos projetos e análises. O impacto negativo da pandemia nos trabalhos do NPPCREMA/COPMAN deu-se no acompanhamento dos levantamentos de campo, para os quais havia previsão de acompanhamento por parte dos membros do NPPCREMA distribuídos pelas superintendências regionais no país, o que foi limitado pelas restrições de circulação impostas pela pandemia.

A tabela a seguir apresenta os projetos que compõem o Planejamento 2021 do Núcleo de Planejamento do Programa CREMA e detalham os trechos constantes do gráfico acima, para os quais foram emitidos 15 Estudos Preliminares de Decisão, 25 Ordens de Serviço de Levantamentos e Projetos, 175 Relatórios de Análise de Projeto e Checklists, 3 Notas Técnicas e 3 Pareceres.

Tabela 22 - Projetos do Programa CREMA e Restauração Rodoviária

BR	UF	Local de Início	Local de Fim	km inicial	km final	Extensão	SITUAÇÃO
364	AC	364BAC1550 - DIV RO/AC	364BAC1585 - ENTR AC-040 (INÍCIO CONTORNO RIO BRANCO)	0,00	125,50	130,00	SOBRESTADO
364	AC	364BAC1590 - ENTR AC-040 (INÍCIO CONTORNO RIO BRANCO)	364BAC1630 - RIOZINHO DO ANDIRÁ	125,50	178,80	70,90	SOBRESTADO
364	AC	364BAC1635 - RIOZINHO DO ANDIRÁ	364BAC1640 - ENTR AC-339 (SENA MADUREIRA)	178,80	272,90	94,10	SOBRESTADO
101	AL	101BAL0590 - DIV PE/AL	101BAL0625 - ENTR AL-205 (P/JOAQUIM GOMES) + 8,5 KM	0,00	46,00	82,10	CHECKLIST
174	AM	174BAM0630 - INÍCIO TERRA INDÍGENA (RIO SANTO ANTÔNIO DA ABONARI)	174BAM0650 - DIV AM/RR (RIO ALALAÚ)	1093,30	1140,20	46,90	SOBRESTADO
116	BA	116BBA0670 - ENTR BA-504 (P/SANTANÓPOLIS)	116BBA0700 - ENTR BR-324(B)/BA-502/503 (FEIRA DE SANTANA)	403,10	423,10	20,00	Aguardando SUPERVISÃO
101	BA	101BBA1405 - DIV SE/BA (INÍCIO DA PONTE S/RIO REAL)	101BBA1490 - ENTR BA-503	0,00	117,40	117,40	Aguardando SUPERVISÃO
101	BA	101BBA1510 - ENTR BA-515 (TEODORO SAMPAIO)	101BBA1540 - ENTR BR-324	140,60	166,50	25,90	Aguardando SUPERVISÃO
116	CE	116BCE0090 - ACESSO SUL DE PACAJÚS	116BCE0120 - ENTR BR-304 (BOQUEIRÃO DO CESÁRIO)	54,30	114,60	60,30	COBRANÇA Atraso
116	CE	116BCE0130 - ENTR BR-304 (BOQUEIRÃO DO CESÁRIO)	116BCE0170 - ENTR CE-265(A) (P/MORADA NOVA)	114,60	190,40	75,80	COBRANÇA Atraso
116	CE	116BCE0180 - ENTR CE-265(A) (P/MORADA NOVA)	116BCE0230 - ENTR CE-273 (P/AÇUDE CASTANHÃO)	190,40	287,90	97,50	COBRANÇA Atraso
020	CE	020BCE0560 - ENTR CE-168/266 (BOA VIAGEM)	020BCE0590 - ENTR CE-257 (CANINDÉ)	203,20	308,80	105,60	COBRANÇA Atraso
020	CE	020BCE0600 - ENTR CE-257 (CANINDÉ)	020BCE0650 - ENTR BR-222	308,80	406,60	97,80	COBRANÇA Atraso
122	CE	122BCE0060 - ENTR CE-060(A)/265 (QUIXADÁ)	122BCE0090 - ENTR CE-153/266/368 (BANABUIÚ)	98,00	154,51	56,51	APROVADO
259	ES	259AES1005 - ENTR BR-484	259BES0095 - DIV ES/MG	0,00	106,30	106,30	SOBRESTADO
010	MA	010BMA0390 - ENTR BR-226(A)/230(B)/MA-138 (ESTREITO)	010BMA0410 - RIBAMAR FIQUENE	128,80	203,50	74,70	PAINEL DE DECISÃO
010	MA	010BMA0410 - RIBAMAR FIQUENE	010BMA0430 - ENTR MA-122 (IMPERATRIZ)	203,50	253,60	50,10	CHECKLIST
135	MA	135BMA0110 - ENTR MA 339 (COLOMBO)	135BMA0150 - ENTR BR-316(A) (CACHUCHA)	125,72	199,50	73,78	APROVADO
222	MA	222BMA0400 - ENTR MA-025(A)/234(B) (INI TRAV URB CHAPADINHA)	222BMA0450 - ENTR MA-224 (FAZENDINHA)	74,60	118,20	43,60	ORDEM DE SERVIÇO
222	MA	222BMA0450 - ENTR MA-224 (FAZENDINHA)	222BMA0510 - ENTR BR-135(A) (OUTEIRO)	118,20	219,40	102,90	ORDEM DE SERVIÇO
226	MA	226BMA0870 - BARRA DO CORDA	226BMA0870 - ENTR MA-328 (P/JENIPAPO DOS VIEIRAS)	299,80	340,30	40,50	CHECKLIST
226	MA	226BMA0880 - ENTR MA-328 (P/JENIPAPO DOS VIEIRAS)	226BMA0885 - ENTR MA-006(B) (PONTE S/ R GRAJAÚ (ACESSO BELA ESTRÉLA))	340,30	419,90	79,60	CHECKLIST
226	MA	226BMA0890 - ENTR MA-006(B) (PONTE S/ R GRAJAÚ (ACESSO BELA ESTRÉLA))	226BMA0890 - ENTR MA-275	419,90	478,40	58,50	CHECKLIST
226	MA	226BMA0910 - ENTR MA-275	226BMA0910 - ENTR BR-010(A) (PORTO FRANCO)	478,40	570,70	92,30	CHECKLIST
316	MA	316BMA0240 - DIV PA/MA (BOA VISTA DO GURUPI)	316BMA0250 - ENTR MA-106(B) (GOVERNADOR NUNES FREIRE)	0,00	67,60	67,60	CHECKLIST Enviado

BR	UF	Local de Início	Local de Fim	km inicial	km final	Extensão	SITUAÇÃO
316	MA	316BMA0260 - ENTR MA-106(B) (GOVERNADOR NUNES FREIRE)	316BMA0260 - SANTA LUZIA PARUA	67,60	110,60	43,00	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0265 - SANTA LUZIA PARUA	316BMA0265 - NOVA OLINDA DO MARANHÃO	110,60	144,90	34,30	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0270 - NOVA OLINDA DO MARANHÃO	316BMA0270 - ENTR MA-006(A) (COCALINHO)	144,90	188,70	43,80	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0280 - ENTR MA-006(A) (COCALINHO)	316BMA0295 - ENTR BR-222(B) (ESTACA ZERO)	188,70	271,40	82,70	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0300 - ENTR BR-222(B) (ESTACA ZERO)	316BMA0306 - ENTR MA-008 (ZÉ CHICÃO)	271,40	321,50	52,30	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0310 - ENTR MA-008 (ZÉ CHICÃO)	316BMA0340 - ENTR BR-135(B)/MA-020 (PERITORÓ)	321,50	423,70	102,20	CHECKLIST
116	MG	116BMG1010 - DIV BA/MG	116BMG1030 - ENTR BR-367 (P/ ITAQBIM)	0,00	117,30	117,30	Aguardando SUPERVISÃO
116	MG	116BMG1050 - ENTR BR-367 (P/ ITAQBIM)	116BMG1070 - ENTR BR-342(A) (RIB TRÊS BARRAS) (CATUGI)	117,30	207,10	89,80	Aguardando SUPERVISÃO
116	MG	116BMG1090 - ENTR BR-342(A) (RIB TRÊS BARRAS) (CATUGI)	116BMG1130 - ACESSO ITAMBACURI	207,10	306,50	99,40	Aguardando SUPERVISÃO
267	MG	267BMG0165 - ENTR MG-457 (BOM JARDIM DE MINAS)	267BMG0230 - ENTR BR-354(B) (CAXAMBÚ)	213,60 0,00	304,00 0,738	91,10	Aguardando SUPERVISÃO
354	MG	354BMG0510 - ENTR BR-267(B)/383(B) (CAXAMBÚ)	354BMG0595 - DIV MG/RJ	704,40	775,40	71,00	Aguardando SUPERVISÃO
364	MG	364BMG0250 - ENTR BR-455 (DIV SP/MG) (PLANURA)	364BMG0270 - ENTR BR-153(B)/262(A)	0,00	41,40	41,40	Aguardando SUPERVISÃO
364	MG	364BMG0310 - ENTR BR-153(B)/262(B)	364BMG0320 - ENTR BR-497(A) (CAMPINA VERDE)	66,00	136,20	70,20	Aguardando SUPERVISÃO
365	MG	365BMG0010 - ENTR BR-251(A) (MONTES CLAROS)	365BMG0045 - ENTR MG-208 (JEQUITAÍ)	0,00	92,80	92,80	Aguardando SUPERVISÃO
365	MG	365BMG0045 - ENTR MG-208 (JEQUITAÍ)	365BMG0063 - ENTR BR-496 (PIRAPORA)	92,80	160,20	67,40	Aguardando SUPERVISÃO
365	MG	365BMG0063 - ENTR BR-496 (PIRAPORA)	365BMG0070 - ENTR MG-161	160,20	183,30	23,10	Aguardando SUPERVISÃO
452	MG	452BMG0230 - ENTR MG-190 (P/NOVA PONTE)	452BMG0237 - ENTR BR-462(A) (P/PERDIZES)	203,80	256,30	52,50	Aguardando SUPERVISÃO
452	MG	452BMG0240 - ENTR BR-462(A) (P/PERDIZES)	452BMG0270 - ENTR BR-262	256,30	299,90	43,60	Aguardando SUPERVISÃO
158	MS	158BMS0431 - ENTR MS-306	158BMS0440 - ENTR BR-483/497 (INÍCIO DA PISTA DUPLA)	1,10	91,00	89,90	ANÁLISE DE PROJETO
158	MS	158BMS0445 - ENTR BR-483/497 (INÍCIO DA PISTA DUPLA)	158BMS0460 - ENTR MS-316 (P/APARECIDA DO TABOADO)	91,00	141,90	58,10	ANÁLISE DE PROJETO
158	MS	158BMS0470 - ENTR MS-316 (P/APARECIDA DO TABOADO)	158BMS0491 - FIM PISTA DUPLA (VÉSTIA)	141,90	200,10	59,40	ANÁLISE DE PROJETO
163	MT	163BMT0834 - ENTR MT-220 (P/PORTO DOS GAÚCHOS)	163BMT0840 - ENTR MT-320(B) (P/ MARCELÂNDIA)	868,60	973,60	105,00	SOBRESTADO
163	MT	163BMT0841 - ENTR MT-320(B) (P/ MARCELÂNDIA)	163BMT0852 - INÍCIO DA TRAV URB DE GURANTÃ DO NORTE	973,60	1078,70	105,10	SOBRESTADO
163	MT	163BMT0860 - FIM DA TRAV URB DE GURANTÃ DO NORTE	163BMT0860 - DIV MT/PA	1081,60	1131,40	49,80	ANÁLISE DE PROJETO
163	PA	163BPA0910 - ACESSO USINA (SALTO CURUÁ)	163BPA0930 - CASTELO DOS SONHOS	102,30	158,00	55,70	SOBRESTADO
163	PA	163BPA0940 - CASTELO DOS SONHOS	163BPA0970 - VILA ISOL + 14,5 KM	158,00	240,50	82,50	SOBRESTADO
163	PA	163BPA0990 - VILA ALVORADA DA AMAZÔNIA - NOVO PROGRESSO	163BPA1010 - RIO SANTA JULIA - RIO ARRAIAS (DIV N PROGRESSO/ITAITUBA)	308,50	354,90	46,40	SOBRESTADO
163	PA	163BPA1090 - RIO ITAPACURÁ (DIV TRAIÇÃO/ITAITUBA)	163BPA1090 - ENTR BR-230(A) (FIM TRECHO PAVIMENTADO CAMPO VERDE)	643,40	674,40	64,00	SOBRESTADO
230		230BPA1640 - ENTR BR-163(B) (CAMPO VERDE)	230BPA1640 - INÍCIO TRAVESSIA R. TAPAJÓS (MIRITITUBA)	1113,40	1146,40		
230	PB	230BPB0140 - ENTR PB-073	230BPB0145 - ENTR PB-051 (CAJÁ)	71,00	85,00	28,00	APROVADO

BR	UF	Local de Início	Local de Fim	km inicial	km final	Extensão	SITUAÇÃO
230	PB	230BPB0150 - ENTR PB-051 (CAJÁ)	230BPB0215 - ENTR BR-104(A)/408(B)/PB-095 (CAMPINA GRANDE)	85,00	148,00	126,00	ANÁLISE DE PROJETO
101	PE	101BPE0440 - PRAZERES (ENTR ANTIGA BR-101)	101BPE0468 - FIM DA DUPLICAÇÃO	82,30	104,60	44,60	Aguardando SUPERVISÃO
232	PE	232BPE0430 - ENTR BR-116/361 (SALGUEIRO)	232BPE0450 - ENTR BR-316 (PARNAMIRIM)	509,60	560,10	50,50	Aguardando SUPERVISÃO
153	PR	153BPR1430 - IRATI	153BPR1450 - ENTR BR-476(B) (P/UNIÃO DA VITÓRIA)	331,70	450,50	118,80	Aguardando SUPERVISÃO
163	PR	163BPR0095 - ENTR BR-277 (P/CASCAVEL)	163BPR0115 - ENTR BR-467(B) (P/MARECHAL CÂNDIDO RONDON)	197,60	280,60	83,00	Aguardando SUPERVISÃO
163	PR	163BPR0120 - ENTR BR-467(B) (P/MARECHAL CÂNDIDO RONDON)	163BPR0125 - ENTR BR-272(A)(ACESSO P/GUAÍRA)	280,60	343,90	63,30	Aguardando SUPERVISÃO
272	PR	272BPR0560 - ENTR PR-182 (FRANCISCO ALVES)	272BPR0570 - AV THOMAZ LUIZ ZEBALLOS (GUAÍRA)	526,10	571,40	45,30	Aguardando SUPERVISÃO
356	RJ	356BRJ0230 - DIV MG/RJ	356BRJ0350 - ENTR RJ-234 (P/PENEDO)	0,00	82,60	86,40	CHECKLIST
356	RJ	356BRJ0370 - ENTR RJ-234 (P/PENEDO)	356BRJ0450 - SÃO JOÃO DA BARRA	82,60	187,70	105,10	CHECKLIST
101	RN	101BRN0132 - ENTR BR-304(B) (COMPLEXO VIÁRIO TRAMPOLIM DA VITÓRIA)*TRECHO URBANO*	101BRN0180 - ENTR RN-061 (P/AREZ)	104,10	141,50	74,80	Aguardando SUPERVISÃO
101	RN	101BRN0180 - ENTR RN-061 (P/AREZ)	101BRN0240 - DIV RN/PB	141,50	176,50	70,00	Aguardando SUPERVISÃO
304	RN	304BRN0200 - ENTR RN-263(B) (ANGICOS)	304BRN0250 - ENTR BR-104(B) (LAJES)	148,50	191,30	42,80	Aguardando SUPERVISÃO
304	RN	304BRN0270 - ENTR BR-104(B) (LAJES)	304BRN0330 - ENTR BR-226(A)	191,30	280,10	88,80	Aguardando SUPERVISÃO
427	RN	427BRN0010 - ENTR R. WALKER MACEDO (CURRAIS NOVOS)*TRECHO URBANO*	427BRN0110 - ENTR RN-118(A) (CAICÓ)*TRECHO URBANO*	0,00	93,70	93,70	APROVADO
364	RO	364BRO1120 - ENTR RO-010 (PIMENTA BUENO)	364BRO1145 - ENTR RO-471 (P/MINISTRO ANDREAZZA)	196,90	245,40	48,50	DECISÃO SUPERIOR (Aguardando)
364	RO	364BRO1148 - ENTR RO-471 (P/MINISTRO ANDREAZZA)	364BRO1154 - ENTR BR-429(A) (PRESIDENTE MÉDICI)	245,40	305,00	59,60	DECISÃO SUPERIOR (Aguardando)
364	RO	364BRO1460 - FINAL PISTA DUPLA (NOVA MUTUM)	364BRO1460 - INÍCIO TRAV. PONTE SOBRE O RIO MUTUM-PARANÁ	817,50	876,50	59,00	SOBRESTADO
364	RO	364BRO1470 - INÍCIO TRAV. PONTE SOBRE O RIO MUTUM-PARANÁ	364BRO1480 - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA	876,50	937,60	61,10	SOBRESTADO
174	RR	174BRR0670 - DIV AM/RR (RIO ALALAUÍ)	174BRR0710 - IGARAPÉ ARRUDA	0,00	102,80	102,80	CHECKLIST
174	RR	174BRR0895 - CARACARAÍ (R. SEN. HÉLIO CAMPOS)	174BRR0935 - IGARAPÉ ÁGUA BOA	367,10	485,40	119,50	CHECKLIST
158	RS	158BRS1110 - ENTR BR-386(A) (DIV SC/RS)(INÍCIO PONTE S/RIO URUGUAI)	158BRS1165 - ENTR BR-386(B)	0,00	74,90	74,90	Aguardando SUPERVISÃO
158	RS	158BRS1290 - ENTR RS-527 (P/JÚLIO DE CASTILHOS)	158BRS1315 - ENTR BR-287(A) (P/CAMOBÍ)	264,10	324,70	62,00	SOBRESTADO
		158ARS1005 - ENTR BR-158 (KM 304)	158ARS1005 - 13ª CIA DAM ITAARA - ACESSO	0,00	1,40		
285	RS	285BRS0270 - ENTR BR-377(B) (P/CRUZ ALTA)	285BRS0330 - ENTR BR-392/RS-344 (P/SANTO ÂNGELO)	383,60	498,30	114,70	Aguardando SUPERVISÃO
153	SC	153BSC1530 - DIV PR/SC	153BSC1640 - DIV SC/RS(FIM PONTE S/RIO URUGUAI)	0,00	120,00	120,00	ORDEM DE SERVIÇO (Projeto)
282	SC	282BSC0310 - ENTR BR-153 (P/IRANI)	282BSC0310 - ENTR SC-154 (PONTE SERRADA)	436,40	460,00	23,60	Problemas Contrato/Medição (Aguardando retorno SR)
470	SC	470BSC0130 - FIM DA DUPLICAÇÃO	470BSC0180 - ENTR SC-114(B) (P/OTACÍLIO COSTA)	74,20	199,60	125,40	CHECKLIST Enviado
101	SE	101BSE1170 - ENTR SE-245/429 (PEDRA BRANCA)	101BSE1230 - FIM PISTA DUPLA - ENTR SE-464 (P/SÃO CRISTOVÃO)	77,00	94,00	34,00	LEVANTAMENTO Execução
153	TO	153BTO0200 - ENTR TO-342(A) (INÍCIO PISTA DUPLA - MIRANORTE)	153BTO0205 - FIM PISTA DUPLA (MIRANORTE)	409,60	416,50	13,80	APROVADO
Total:						5944,49 km	

Além do planejamento trabalhado no ano de 2021, o Núcleo de Planejamento do Programa CREMA participou intensamente na atualização e aprimoramento do normativo que visa estabelecer procedimentos a serem utilizados na elaboração de projetos e execução dos serviços do Programa de Contratos de Recuperação e Manutenção Rodoviária – CREMA.

A atualização da IN nº 16/2020, fez-se oportuna e imprescindível, dada a necessidade de padronização dos projetos do Programa CREMA e de Restauração Rodoviária e a compatibilização da execução do serviço e padrões de recebimento e controle às novas exigências de projeto trazidas pela referida IN. Assim, a elaboração da Resolução nº 10/2021, teve por objetivo compatibilizar, unificar e atualizar a IS nº 07/2016, que versava sobre os procedimentos a serem utilizados na execução de obras do Programa CREMA com a IN nº 16/2020, que estabelecia novos procedimentos a serem utilizados na elaboração de projetos do Programa CREMA.

A atualização realizada alterou o limite de intervenções estruturais dos 25% da extensão de projeto previstos na IN nº 16/2020 para 40% da extensão do projeto, trouxe maior compatibilidade do Programa CREMA com o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas – PROARTE, assim como a retirada dos escopos a serem executados no Programa Nacional de Segurança e Sinalização - BR-Legal, evitando conflitos de sobreposição de serviços. Adicionalmente, a Resolução nº 10/2021 pormenoriza os procedimentos necessários para padronizar os Projetos e Execução dos Serviços do Programa CREMA de forma que sua elaboração e execução sigam modelos predefinidos, mantendo a uniformização do programa em todo o território nacional. Para tanto, foram incluídos ou atualizados os diversos anexos com modelos detalhados da documentação e das planilhas de levantamentos de Projetos e de controle da execução dos serviços do Programa CREMA.

Além disso, a atualização da IS nº 07/2016 e sua unificação com a IN nº 16/2020 visa atender às orientações do Decreto nº 9.191/ 2017, e da 3ª edição do Manual de Redação da Presidência da República quanto à redação e formatação de atos normativos, de forma a facilitar consultas e citações.

Adicionalmente ao desenvolvimento da Resolução nº 10/2021, foram realizadas atividades relacionadas à contratação de Serviços Técnicos Especializados para o Desenvolvimento de Projetos de Restauração Rodoviária e do Programa CREMA, conforme os autos do Processo nº 50600.005420/2020-43, no qual houve intensa e direta participação da COPMAN com o objetivo de melhor definir e quantificar os produtos necessários ao

desenvolvimento de projetos de manutenção, assim como em conceber mecanismos de remuneração que levassem em conta o desempenho da contratada, de modo a coibir a apresentação de produtos de baixa qualidade técnica ou fora do prazo pactuado.

A baixa proporção de projetos aprovados no ano de 2021 (apenas 4% da extensão planejada, conforme gráfico de resultados apresentado) deve-se, majoritariamente, à baixa qualidade técnica dos produtos apresentados pelas supervisoras da manutenção, o que demanda numerosas revisões de cada entregável até que apresentem condições mínimas de aceitação, assim como à baixa capacidade técnica e operacional dessas supervisoras para cumprir os prazos de entrega dos produtos.

Ao contrário dos contratos de supervisão, que não foram especificamente concebidos para o desenvolvimento de projetos e, portanto, apresentam certa insuficiência em seus produtos para as diversas situações de projeto, espera-se que com essa contratação os projetos de manutenção passem a ser desenvolvidos por empresas com maior especialização, contratadas especificamente para esse fim com um conjunto mais amplo de produtos com essa finalidade, o que traria maior agilidade e assertividade no desenvolvimento dos projetos.

Tal situação motivou a contratação em comento, a qual encontra-se em andamento, com Edital publicado e previsão de abertura das propostas em 08/02/2022.

Desafios Futuros e Riscos

Os principais desafios identificados para 2022 são:

- Consolidar a aplicação dos padrões desejados nos projetos de manutenção do Programa CREMA e de Restauração Rodoviária, tornando célere o adequado entendimento dos conceitos e padrões a nível nacional, evitando entrega e análise de produtos com qualidade técnica insatisfatória;
- Ampliar, por meio de concurso público, a equipe técnica de servidores para fazer frente à demanda de projetos planejada;
- Reduzir o tempo médio dos recebíveis em fila para início de análise para prazo inferior a quinze dias por meio de ampliação e treinamento da força de trabalho;
- Reduzir a quantidade média do número de revisões para o máximo de três análises por meio de mecanismos contratuais que penalizem as empresas que entreguem produtos de baixa qualidade.

Ainda, o Núcleo de Planejamento do Programa CREMA tem a função de gerir os produtos dos Contratos de Supervisão das regionais relacionados a Projetos CREMA e de Restauração desde a emissão das Ordens de Serviço até a aceitação dos produtos (levantamentos de campo e elaboração de projetos).

Nesse contexto, são identificados riscos relacionados à gestão compartilhada das supervisoras contratadas. Incumbidas de realizar os levantamentos que subsidiam a elaboração dos projetos, as empresas muitas vezes apresentam carência quanto à qualificação de pessoal, afetando diretamente a qualidade dos produtos fornecidos à Autarquia e aos usuários das rodovias brasileiras.

XLVII. Aprimoramento do Processo de Gestão de Desapropriação e Reassentamento

A CGDR, ao longo do ano de 2021, deu andamento nas atividades para a implantação desta iniciativa, considerada como estratégica para a Autarquia. A seguir, serão reportados os avanços dos itens 3.3 e 3.5 da figura abaixo, que não se encontrava em 100% no Relatório de 2020.

Figura 31 - Aprimoramento do processo de gestão de desapropriação e reassentamento



Aprimoramento dos Meios Operacionais

Projeto que visa efetuar diagnóstico de capacidade operacional da CGDR e das setoriais com as quais ela interage nos temas de interesse, na capacitação desses servidores e na implantação do Sistema de Gestão de Processos de Desapropriação – SGPD, solução informatizada para o planejamento, execução e controle das atividades de desapropriação em âmbito nacional.

Resultados:

100% do cronograma concluído. Em 2021, os módulos de acompanhamento de processos, mutirões, empreendimentos (desapropriação) e reassentamento do Sistema SGDP foram concluídos.

Quanto ao aplicativo para aplicação da Pesquisa Básica de Vulnerabilidade Socioeconômica – PBVS (Versões WEB e APP), batizado como Sinete, foi implementado o módulo pós-morar e testada a sua funcionalidade.

Contratações estruturadas

Projeto com objetivo de propor um novo modelo de contratação que permita ao DNIT dispor, em momento ideal, anterior à obra, dos serviços de desapropriação e reassentamento.

Resultados

95% do cronograma concluído. Foi dada continuidade nos estudos relativos à estruturação das contratações dos serviços de desapropriação, de modo a avaliar as possibilidades de cada modalidade de contratação.

Assim, a atividade de “Elaboração de Ata de Registro de Preços” foi reprogramada para as diretrizes de 2022 da CGDR.

XLVIII. Atividades Relacionadas à Desapropriação

Publicação da IN nº75/DNIT SEDE, de 30/11/2021

No âmbito da desapropriação e em atendimento ao Decreto nº 10.139/2019, que determina a revisão dos atos normativos de todos os órgãos e entidades da Administração

Pública Federal, foi elaborada e publicada Instrução Normativa (IN) que dispõe sobre as desapropriações no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

O conteúdo da IN é resultado da consolidação de outras IN publicadas ou minutas de IN que estavam em elaboração na CGDR.

- IN nº 75/2021. Dispõe sobre as desapropriações no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. (Processo SEI: 50600.013150/2021-25 / 9901577)

Revisão do IPR 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação

Motivada também pelo Decreto nº 10.139/2019 e por diversos normativos, referências literárias, leis e entendimentos sobre Desapropriação novos ou que foram reformulados ao longo dos últimos anos, realizou-se revisão da Publicação IPR 746 - Diretrizes Básicas para Desapropriação, de 2011, a qual encontra-se em trâmites para verificação final do Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR, que antecede a nova publicação, prevista para o início de 2022.

XLIX. Atividades Relacionadas à Reassentamento

Publicação de Instruções Normativas

Quanto a disciplina de reassentamento, também em atendimento ao Decreto nº 10.139/ 2019, foram publicadas as seguintes Instruções Normativas:

- IN nº 45/2021. Dispõe sobre a análise socioeconômica de pessoas que ocupam as faixas de domínio de vias federais gerenciadas pelo DNIT.
- IN nº 49/2021. Regulamenta os estudos sobre ocupações irregulares de faixas de domínio e áreas não edificantes das vias federais, sob responsabilidade do DNIT.
- IN nº 56/2021. Dispõe sobre os critérios e procedimentos para a execução dos programas de remoção e reassentamento do DNIT.

Elaboração de Minuta das Diretrizes dos Programas de Reassentamento do DNIT – IPR

Em 2021, tendo em vista Decreto nº 10.139/2019, e concomitantemente a publicação das IN nº 45/2021, IN nº 49/2021 e IN nº 56/2021, a equipe de reassentamento, diante dos aprendizados obtidos com o acompanhamento dos principais programas de reassentamento recentes, revisou, atualizou e aglutinou as diretrizes, premissas e procedimentos de reassentamento em um só documento.

Assim, as Diretrizes dos Programas de Reassentamento, encontram-se em trâmites para verificação final do Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR, que antecede a publicação em formato de Manual, prevista para o início de 2022.

L. Programa Federal de Regularização de Faixas de Domínio (PROFAIXA)

No ano de 2021, houve continuidade no Programa Federal de Regularização de Faixas de Domínio – PROFAIXA, resultando no levantamento de 46.574 Km de faixas de domínio documentadas, em arquivos DNIT (Sede e SUPERINTENDÊNCIA), bem como 42.162 Km levantados para faixas de domínio consolidadas (operacionais). Essas informações são importantes para o estudo de reconhecimento de faixa de domínio existente, previsto na IN nº 75/2021.

Tabela 23 - Levantamento de Faixas Operacionais e Documentadas. SNV Out/2021

REGIÃO	Faixa Operacional (Km)	Faixa Documentada (Km)
CENTRO-OESTE	7.006	9.013
NORDESTE	9.250	10.476
NORTE	21.747	9.990
SUDESTE	1.887	8.421
SUL	2.272	8.673
Total Geral	42.162	46.574

Ainda a respeito do PROFAIXA, foi licitado o Edital Nº. 362/2021-00, homologado pelo D.O.U. do dia 21/12/2021 na modalidade RDC, tendo como objeto a execução de serviços de regularização das faixas de domínio da União, em áreas urbanas e rurais, em atendimento ao Decreto n.º 8.376/2014, que transferiu ao DNIT a administração patrimonial dos imóveis da União correspondentes às faixas de domínio das rodovias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação – SNV (47.173,78 Km).

Para 2022 é previsto o início da execução dos serviços para o reconhecimento das faixas de domínio existentes e as regularizações fundiárias decorrentes.

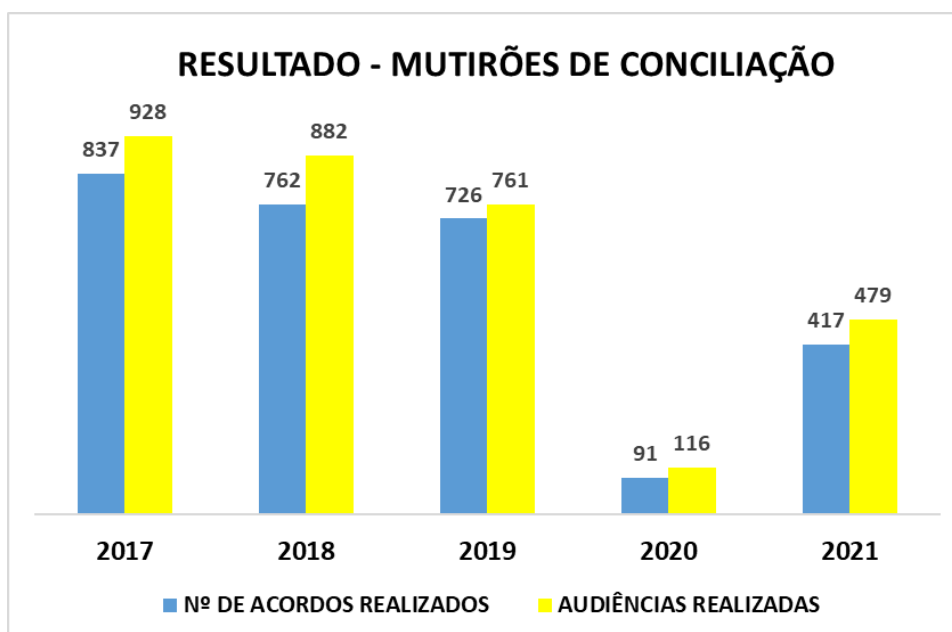
LI. Resultados Operacionais de Desapropriação e Reassentamento

O desempenho das atividades de desapropriação e reassentamento está sendo aferido pelo indicador “Resultados de Mutirões de Conciliação”. Os Mutirões de Conciliação são realizados desde 2015, tendo como resultado a otimização de tempo e custos para o DNIT e a sociedade.

A figura 32 mostra a quantidade de audiências e de acordos realizados e a figura 33 apresenta o percentual de êxito dos mutirões nos anos de 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021.

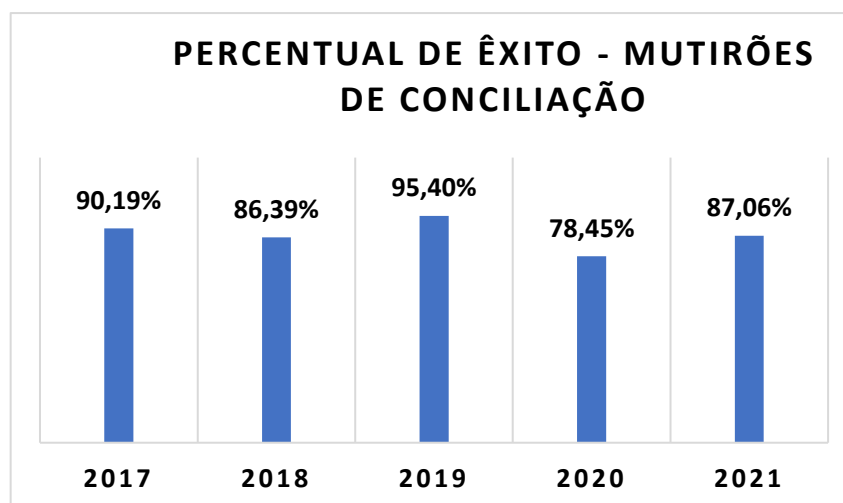
Em 2021, ainda com a pandemia da COVID-19, verifica-se um significativo aumento no número de audiências de conciliação, visto a realização de audiências por videoconferência. Espera-se que em 2022, os números possam retornar à média observada no período pré-pandemia.

Figura 32 - Histórico do resultado de mutirões de conciliação.



* Os dados de 2021 têm como referência o mês de dezembro

Figura 33 - Percentual de êxito de mutirões de conciliação.

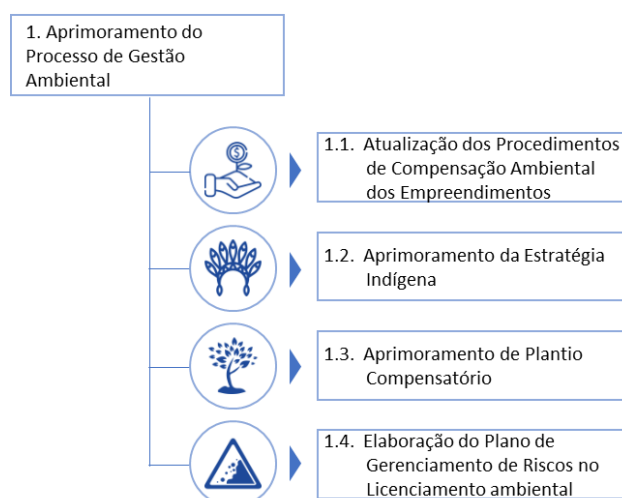


* Os dados de 2021 têm como referência o mês de dezembro

LII. Aprimoramento do Processo de Gestão Ambiental

A iniciativa é considerada estratégica para o DNIT e visa aprimorar a gestão socioambiental dos seus empreendimentos. Ela é fundamental para o cumprimento da missão institucional desta Autarquia, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país e viabilizando a aplicação das múltiplas dimensões da sustentabilidade.

Figura 34- Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de Gestão Ambiental



a. Atualização dos procedimentos de Compensação Ambiental dos Empreendimentos

A compensação ambiental é, desde sua origem, eminentemente financeira e diretamente vinculada à avaliação de impacto ambiental (AIA). De fato, o próprio Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) conceitua compensação ambiental como um instrumento de política pública que, intervindo junto a agentes econômicos, proporciona a incorporação dos custos sociais e ambientais da degradação gerada por determinados empreendimentos em seus custos globais.

A ação visa a atualização das 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, escopo dos respectivos Termos de Compromisso para Compensação Ambiental (TCCA), perpassando pela necessária análise jurídica e, por fim, com a formalização dos instrumentos.

Resultados

As tratativas referentes ao cumprimento da compensação ambiental continuaram em andamento nos empreendimentos do DNIT, e encontram-se em diferentes estágios de atendimento.

Em 2021 foi encaminhado ao IBAMA o Valor de Referência das obras realizadas na BR-230/PA, visando o cálculo do valor da compensação ambiental, em conformidade com o estabelecido no Decreto nº 4.340/2002.

Também foi preparada a Minuta do TCCA relativa às obras na BR-116/RS – Contorno Leste de Curitiba, a qual encontra-se apta para continuidade do processo.

Com relação à BR-135/BA/MG, houve consulta ao IBAMA quanto à deliberação do Comitê de Compensação Ambiental sobre a destinação dos recursos relativos àquele empreendimento.

Destaca-se ainda que, em 2021, não foram firmados instrumentos de compensação ambiental devido a alterações, promovidas pelo Instituto ICMBio, no índice de atualização dos valores devidos, afetando diretamente o quantitativo financeiro devido pelo DNIT atinente a esse tema.

A referida alteração encontra-se sob análise da PFE/DNIT, que orientará os procedimentos seguintes visando a tramitação adequada e posterior assinatura de instrumentos de compensação ambiental junto aos órgãos ambientais pertinentes.

b. Aprimoramento estratégico do componente indígena

Considerando a legislação referente ao Licenciamento Ambiental, e mais especificamente, a Portaria Interministerial 060/2015, que define diretrizes e parâmetros para os processos de licenciamento ambiental de empreendimentos que impactam territórios indígenas, é responsabilidade do empreendedor, nesse caso o DNIT, a elaboração de estudos de impactos e programas que prevejam ações de prevenção, mitigação e compensação ambiental direcionadas aos povos tradicionais. O DNIT, desde 2017, por meio da CGMAB, mantém tratativas com a Fundação Nacional do Índio – FUNAI, visando tornar fluidos os cumprimentos de acordos com as comunidades indígenas, além de atualizar e/ou repactuar o escopo dos Planos Básicos Ambientais Indígenas.

Resultados

Em 2021, após serem intensificadas as tratativas junto à FUNAI sobre a reformulação dos Planos Básicos Ambientais (CI-PBA) da BR-163/PA e da BR-101/AL, o DNIT desencadeou uma série de processos licitatórios com objetivo de cumprir com as obrigações relacionadas ao Licenciamento Ambiental dessas rodovias, processos estes que atualmente encontram-se em fase interna de instrução.

Em relação aos componentes indígenas do licenciamento ambiental das rodovias BR-116/RS, BR-230/PA e BR-422/PA, também foram planejados e iniciados processos licitatórios específicos para cada tipo de contratação, visando o cumprimento das ações acordadas de maneira mais célere e eficiente.

Cumprir destacar que já foram publicados pelo DNIT os seguintes editais de contratação no ano de 2021:

- Execução do Plano Básico Ambiental Indígena referente à BR-116/RS, que abrange a execução do Plano Básico Ambiental Quilombola.
- Execução do Plano Básico Ambiental Indígena (CI-PBA) e aquisição de veículos no âmbito da BR-222/CE.

- Execução de serviços em ramais de acesso a Terras Indígenas no âmbito do licenciamento ambiental da BR-174/RR.

Ainda em 2021, também foi protocolado na FUNAI o Estudo do Componente Indígena – ECI relativo à BR-319/AM, aguardando manifestação daquele órgão para dar continuidade ao processo de consulta às comunidades contempladas. Destaca-se que estes Estudos foram ajustados conforme entendimento técnico da Coordenação de Licenciamento da FUNAI, respeitando o processo de Licenciamento estabelecido pela legislação.

As discussões entre as entidades públicas (DNIT; IBAMA; FUNAI; FCP; etc) e respectivos ministérios (MINFRA; MMA; MJSP; etc) continuam sendo conduzidas com a finalidade de se chegar a uma pacificação/definição quanto à “abrangência do licenciamento ambiental dos empreendimentos que interferem com comunidades indígenas”, bem como propor possíveis instrumentos para fortalecimento (administrativo/orçamentário) das entidades públicas consideradas originariamente competentes para executar políticas ou serviços públicos frequentemente demandados pelas referidas comunidades.

Ainda, deve-se enfatizar que o DNIT e o Minfra estão, conjuntamente, elaborando propostas de modelos de Programas Ambientais Indígenas que sirvam de base para futuros processos licitatórios, cujos contratos resultantes e sua respectiva execução sejam mais adequados aos limites de atuação deste Departamento.

c. Aprimoramento na execução do plantio compensatório

Em decorrência da supressão de vegetação necessária à execução dos empreendimentos do DNIT, se faz necessária a recomposição florestal de áreas alteradas ou degradadas, conforme definido pelo órgão licenciador quando da emissão da Autorização para Supressão de Vegetação (ASV).

A ação de aprimoramento da execução do plantio Compensatório visa estruturar uma solução que permita ao DNIT atender tal demanda e, assim, sanar o passivo existente e que é oriundo dos diversos processos de licenciamento ambiental dos empreendimentos desta Autarquia.

Resultados

No ano de 2021, a CGMAB trabalhou no planejamento das contratações dos plantios compensatórios relacionados à BR-230/PA, BR-163/PA, BR-101/RN e BR-101/PE.

Para a elaboração dos orçamentos referenciais das referidas contratações, foi necessária a criação de novas composições de custos unitários, que não constavam no SICRO, e que já foram aprovadas pela CGCIT.

Além disso, tais contratações foram planejadas para serem licitadas por meio do Regime Diferenciado de Contratação Integrada (RDCI), no qual a contratada será responsável pela elaboração do projeto básico/executivo, antes da implantação do reflorestamento. A opção pela licitação na modalidade de RDCI foi motivada pela sua vantajosidade econômica e técnica, quando comparada à empreitada por preço unitário ou preço global.

Destaca-se que a contratação do plantio compensatório da BR-163/PA pelo DNIT foi suspensa em virtude do Contrato de Concessão daquela rodovia, por meio do qual a concessionária também assumiu a responsabilidade pela execução do plantio compensatório devido.

Além disso, no ano de 2021, o DNIT buscou firmar parceria com o Serviço Florestal Brasileiro (SFB) e com a CODEVASF para a execução do passivo relacionado ao plantio compensatório, estando tais tratativas em andamento.

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

No ano de 2021, a CGMAB teve como prioridade o gerenciamento dos riscos da fase de planejamento das contratações, bem como o fortalecimento das obrigações ambientais das contratadas durante a execução dos empreendimentos do DNIT.

Para isso, foram desenvolvidos termos de referência padrões, definidas metodologias de elaboração de orçamentos referenciais, realizado o monitoramento e apoio técnico na fase de licitação externa e, principalmente, foi definida uma equipe permanente e qualificada para a elaboração dos documentos das diversas contratações.

Nesse contexto foi elaborada toda a documentação para a contratação de estudos ambientais de 46 empreendimentos prioritários para o DNIT (Edital nº 0257/21-00), localizados em todas as regiões do território nacional, cujas extensões somadas perfazem 7.559,32 Km, sendo que tal contratação compatibilizará o andamento dos estudos de viabilidade e projetos de engenharia, com o andamento dos procedimentos exigidos no licenciamento ambiental.

Outro ponto que merece destaque no gerenciamento dos riscos ambientais foi o novo texto da Instrução Normativa relativa à Responsabilidade Ambiental das Contratadas do DNIT,

no qual essa Autarquia pretende transferir riscos do licenciamento ambiental para as empresas que vencerem as licitações para execução de obras, bem como melhorar os procedimentos de incorporação dos serviços oriundos do licenciamento nas atividades vinculadas à construção, à manutenção ou melhoramento, e à operação dos empreendimentos sob competência do DNIT.

Após a tramitação interna o texto base da nova norma será submetido à apreciação da Diretoria Colegiada do DNIT e, sendo aprovado, seguirá para publicação.

Desafios Futuros e Riscos

A gestão ambiental tem como principais desafios:

- Aprimorar o controle das informações atinentes às atividades, possibilitando maior agilidade na programação e consequente execução das ações, por meio do desenvolvimento do Sistema Informatizado de Gestão Ambiental do DNIT (EcoSistema);
- Publicação de uma nova Instrução Normativa relativa à responsabilidade ambiental das contratadas, visando melhorar a incorporação dos serviços oriundos do licenciamento ambiental nas atividades vinculadas à construção, à manutenção ou melhoramento, e à operação dos empreendimentos sob administração do DNIT;
- Aprimorar e manter atualizadas as informações do licenciamento ambiental disponibilizadas no Atlas Gerencial da DPP do DNIT;
- Contratação de estudos ambientais que melhorem a compatibilização do andamento dos estudos de viabilidade e projetos de engenharia, com o andamento dos procedimentos exigidos no licenciamento ambiental;
- Elaborar termo de referência e orçamento para a contratação da gestão ambiental de empreendimentos contemplados na regularização ambiental, pelo IBAMA, de rodovias federais (Portaria Interministerial MINFRA/MMA nº 1/2020);
- Aprimorar e manter atualizadas as informações sobre as passagens de fauna (existentes e previstas) nas rodovias federais sob administração do DNIT;
- Promover adequação nas ações ambientais na fase de obras, de forma que estas ocorram em estrita consonância com desenvolvimento dos

empreendimentos, imprimindo economicidade e maior eficiência à gestão ambiental;

- Fomentar, na fase de elaboração dos estudos ambientais, a utilização das indicações atinentes às áreas sensíveis da biodiversidade e respectivas medidas de redução dos impactos sobre os habitats e suas espécies, buscando utilização dos dados do Plano de Redução de Impactos à Biodiversidade (PRIM).

Os principais riscos ao aprimoramento da gestão ambiental nos empreendimentos do DNIT residem nos descompassos entre os cronogramas do Departamento e dos órgãos envolvidos nos processos de licenciamento ambiental, bem como nas atuais restrições orçamentárias.

Figura 35 - Órgão Ambientais intervenientes e licenciadores

Órgãos Licenciadores	Órgãos Intervenientes
 Órgãos estaduais e municipais de meio ambiente	

Resultados Operacionais da Gestão Ambiental

Em 2021 foram obtidas / retificadas / renovadas vinte e oito licenças / autorizações ambientais junto ao IBAMA, com apoio direto da CGMAB na operação dos sistemas SISGLAF e SINAFLOR, disponibilizados por aquele Instituto. Deste universo de licenças / autorizações ambientais destacam-se:

- A Licença de Instalação (LI) para Implantação de acostamento com alargamento da plataforma da rodovia BR-158/PA, do Km 590,5 até o Km 889,6, perfazendo 299,10 Km de extensão. Trecho: Entr. BR-155 (Redenção/PA) - Divisa PA/MT;
- A Retificação da LI referente à instalação das obras de implantação e pavimentação da Rodovia BR 135/BA/MG - Trecho entre Barreiras/BA (Km 179,9) e

Manga/MG (Km 87,7), incluindo a ponte sobre o Rio Corrente e o Contorno do Município de Correntina/BA (Lote 3), que anteriormente só tinha Licença Prévia (LP);

- A Renovação da LI referente à Manutenção/Conservação da Rodovia BR-319/AM, no denominado “Trecho do Meio” (Km 250,00 - Km 655,70); e
- A obtenção da Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) referente à Reconstrução do Segmento/Lote C, do Km 198,20 ao 250,00 da Rodovia BR-319/AM.

Outros resultados operacionais relevantes foram:

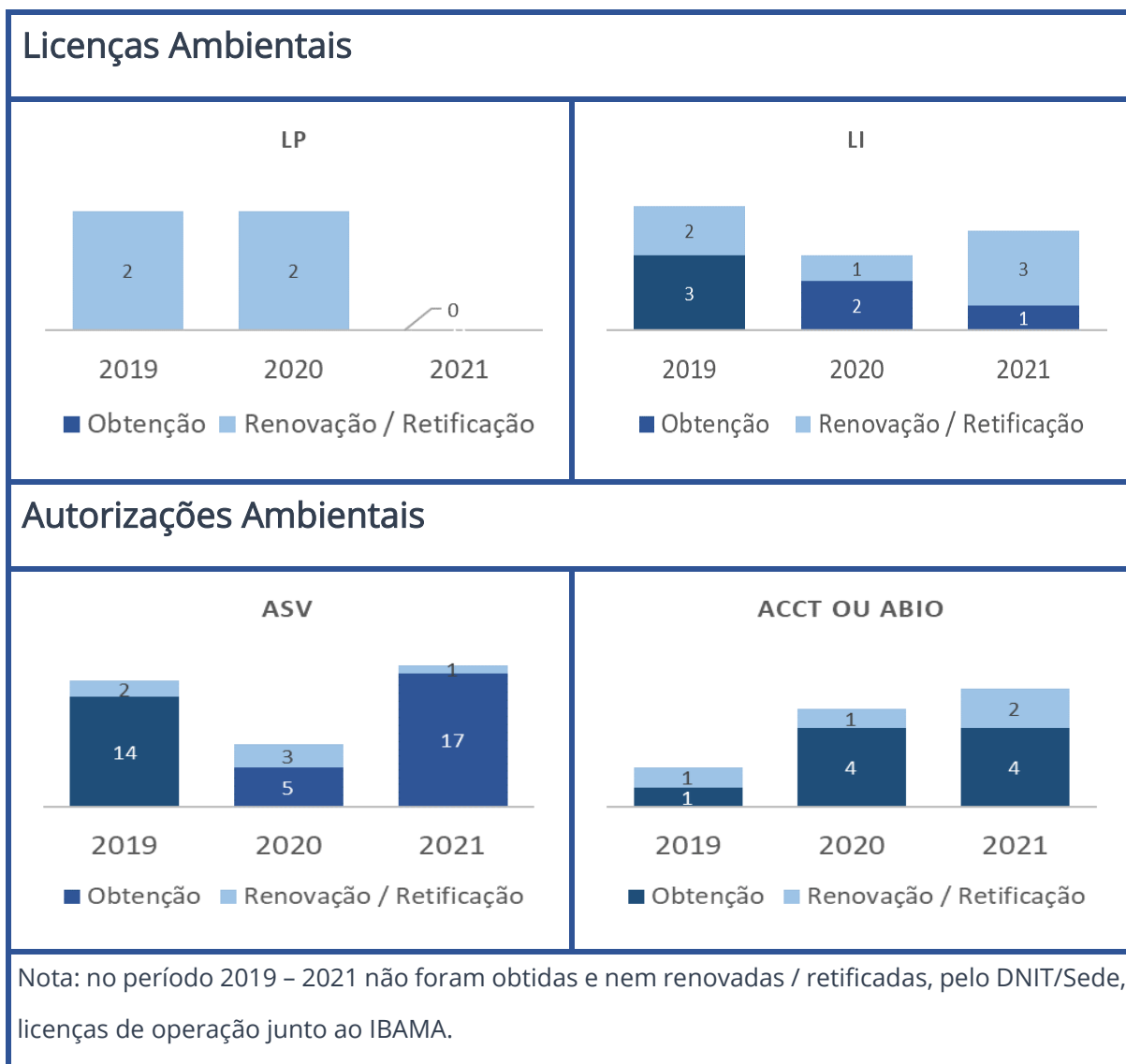
- A realização das audiências públicas (presenciais e virtuais) relativas ao EIA/RIMA das obras de pavimentação e melhoramentos no Trecho do Meio da BR-319/AM;
- O protocolo no IBAMA do EIA/RIMA da BR-242/MT - lotes 05 a 09 e parte do lote 10, entre Querência-MT e Paranatinga-MT, do Km 356,28 ao Km 575,2; e
- A elaboração e obtenção da aprovação do IBAMA ao Plano de Controle Ambiental das obras de instalação da futura nova ponte sobre o rio Ibicuí, na divisa entre os municípios gaúchos de Uruguaiana e Itaqui, na BR-472/RS.

Figura 36 - Audiência pública sobre o EIA/RIMA das obras de pavimentação e melhoramentos no Trecho do Meio da BR-319/AM



A figura a seguir ilustra os números do licenciamento ambiental junto ao IBAMA no período 2019 – 2021, como parte dos resultados operacionais da gestão ambiental do DNIT.

Gráfico 6 - Números do licenciamento ambiental junto ao IBAMA (2019 – 2021)



LIII. Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)

Os estudos de viabilidade proporcionam a tomada de decisão em busca de um planejamento mais robusto das intervenções de ampliação e adequação da malha viária, com base em indicadores técnicos e econômicos.

Atualmente, a carteira de estudos de viabilidade é constituída por contratos para elaboração de EVTEA, por meio do Contrato PP-940/2014-00, que contempla a elaboração de 74 lotes de estudos de viabilidade e por contratos de EVTEA individuais (ou avulsos).

Resultados

No exercício de 2021, foi pactuado como meta a aprovação de 19 trechos de estudos de viabilidade, condicionados à emissão do Termo de Aceitação de Estudo de Viabilidade – TAEV. No referido exercício, foram emitidos 20 TAEVs, resultando em atendimento de 105% da meta acordada, 16 TAEVs foram no âmbito do Contrato PP-940/2014 e 04 TAEVs no âmbito das Contratações Individuais (contratos PP-0960/2010, PP-860/2012, PP-0083/2015 e PP-0084/2015).

O contrato PP-940/2014, firmado entre o DNIT e a empresa PROSUL Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda., apresentou a seguinte situação ao fim do exercício de 2021:

Tabela 24 – Situação contrato PP-940/2014

DESCRIÇÃO	EXT. (KM)	LOTES	%
EXTENSÃO CONCLUÍDA - ACUMULADO	19.130,80	56	72,56
EXTENSÃO EM ANDAMENTO	6.756,90	17	25,63
EXTENSÃO INTERROMPIDA	477,40	1	1,81
EXTENSÃO TOTAL LOTES 01 AO 74	26.365,10	74	100,00

Somente no ano de 2021, foram concluídos e aprovados 16 lotes de estudos, que totalizam 4.680 Km de extensão, aproximadamente.

Em relação aos contratos individuais, estão em análise, dois estudos: BR-101/392/RS e BR-010/222/PA, totalizando 355 Km. Em 2021 foram emitidos os dois TAEVs referentes à BR-230/AM, com extensão aproximada de 830 Km. O EVTEA da BR-242/BA está em vias de emissão de TAEV.

Ressalta-se que em dez/2021 foi iniciado o certame licitatório para contratação de 13.900 Km de estudos de viabilidade. Está previsto para o primeiro quadrimestre/2022, a análise da proposta com a classificação do preponente, assinatura do contrato e as tramitações processuais, bem como a emissão da ordem de mobilização e início das atividades do novo contrato.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio será a inserção dos EVTEAs no âmbito da metodologia BIM e, dessa forma, reduzir o prazo de elaboração de EVTEAs sem comprometimento da qualidade técnica.

O risco se refere à garantia da disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, tendo em vista que não depende desta Autarquia, especificamente. Além disso,

destaca-se a insuficiência de servidores para o desenvolvimento das atividades inerentes à referida temática.

LIV. Execução dos contratos referentes a inspeção de OAE

Buscando um melhor diagnóstico das condições funcionais e estruturais das OAE e um planejamento estratégico eficiente, o DNIT procura prover continuamente o armazenamento de dados no Sistema de Gerenciamento de Obras de Artes Especiais - SGO com informações atualizadas e confiáveis, adquiridas a partir de levantamentos in loco. Visando a manutenção e atualização do SGO, a Autarquia firmou os Contratos nº 371/2018-00, lote 1, com a empresa Strata Engenharia Ltda., e o nº 372/2018-00, lote 2 com a empresa Engefoto Engenharia e Aerolevantamentos S.A, oriundos do Edital Pregão nº 539/2017-00-DPP. Os serviços foram iniciados em jun/2018, contemplando a execução das inspeções de OAE em dois ciclos: 1º ciclo, finalizado em nov/2019, e 2º ciclo, que teve início em mai/2020, finalizado em ago/2021.

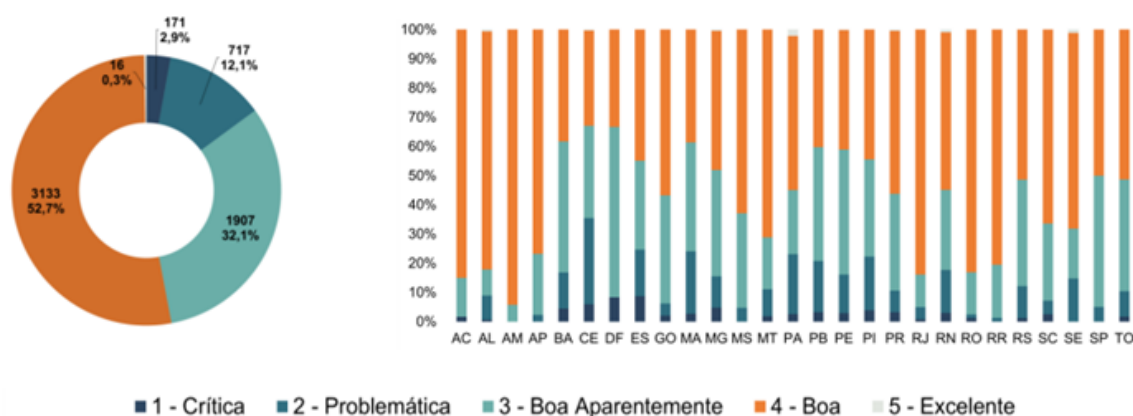
Resultados

Dados levantados ao fim de dez/21 – 2º Ciclo:

- Total de OAE cadastradas no SGO: 6.833;

Até o mês de dez/2021, as duas empresas, juntas, realizaram cerca de 5.944 inspeções de OAE. Dessas, foram classificadas como problemáticas ou críticas o total de 888 obras, conforme análises gráficas a seguir:

Gráfico 7 – Análise inspeções OAE



Desafios Futuros e Riscos

Dentre os principais desafios, para o início do primeiro semestre/2022, o DNIT espera iniciar os estudos para elaboração de um novo Termo de Referência para contratação da continuidade das inspeções para o exercício de 2022.

O risco se refere à garantia da disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, tendo em vista que não depende desta Autarquia, especificamente. Além disso, destaca-se a insuficiência de servidores para o desenvolvimento das atividades inerentes aos referidos contratos.

LV. 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.

O PNCT está em uma segunda rodada de levantamentos, realizados entre os anos de 2013 à 2019, e agora em uma nova contratação iniciada em 2021, com encerramento previsto no ano de 2025.

Resultados

Os resultados de 2021 são:

- Divulgação da modelagem estatística de fluxo de tráfego da rede rodoviária federal, ano base 2020;
- Contratação de novas empresas para a continuidade da contagem contínua e garantia do histórico de dados. Os serviços foram iniciados em jan/2021, com previsão de finalização em out/2025;
- Criação e desenvolvimento do SGPNECT – Sistema de Gerenciamento do Plano Nacional de Contagem de Tráfego;
- Instalação de 285 postos de contagem de tráfego em operação, conforme o mapa a seguir:

Figura 37 – PNCT – Postos em operação até dez/2021 – Postos de Coleta Permanente



- Foram executados até dez/2021, 49 postos de coleta de cobertura, conforme mapa a seguir:

Figura 38 - PNCT – Postos em operação até dez/2021 – Postos de Coleta de Cobertura



Desafios Futuros e Riscos

O desafio é implementar o restante dos postos de contagem de tráfego em rodovias que não estão sob jurisdição do DNIT e realizar a calibração anual dos 350 postos.

O risco se refere à garantia da disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, tendo em vista que não depende desta Autarquia, especificamente. Outro risco

identificado é a dificuldade de instalação em trechos concessionados, devido à falta de padronização no procedimento de autorização de instalação de equipamentos por parte das concessionárias. Além disso, destaca-se a insuficiência de servidores para o desenvolvimento das atividades inerentes aos referidos contratos.

LVI. 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 necessários a cada segmento rodoviário, conforme procedimentos descritos na IN nº 69/2021. O PNMR realiza o planejamento, o controle e a avaliação das diversas etapas do processo de manutenção das rodovias que integram a malha sob administração do DNIT. Em 2021, a metodologia continua a mesma dos anos anteriores e um novo contrato foi licitado para atender ao PNMR, dentre outros temas.

Resultados

Em 2021, foi assinado o contrato 506/2021, oriundo do edital 074/2021, o qual teve ordem de serviço para início dos trabalhos em 18/10/2021. Este novo contrato visa atender a iniciativa estratégica denominada “Aprimoramento do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR)”, que substituiu a iniciativa “Ampliação da Gerência de Pavimento”, detalhada na Portaria nº 6.292/2018, esta estabelece diretrizes de acompanhamento de iniciativas estratégicas. O contrato 506/2021 será responsável por sistematizar as informações necessárias para acompanhamento e monitoramento do PNMR, com o objetivo de melhorar a análise de aderência do Plano. Os resultados referentes ao planejamento orçamentário de cada etapa do PNMR 2021 e 2022 são apresentados na tabela a seguir:

Tabela 25 - Resultados referentes ao planejamento orçamentário de cada etapa do PNMR 2021 e 2022

Ano	Etapa I	Etapa II	Etapa III
2021	R\$ 7,2 bi	R\$ 3,9 bi	R\$ 3,6 bi
2022	R\$ 9,6 bi	R\$ 2,9 bi	R\$ 3,3 bi

Desafios Futuros e Riscos

O desafio é realizar a inclusão de ferramentas metodológicas e computacionais para melhorar a avaliação da aderência e monitoramento do PNMR.

O risco refere-se ao mapeamento e disponibilização das informações que alimentarão o sistema e, ainda, garantia da disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, tendo em vista que não depende desta Autarquia, especificamente.

LVII. Levantamento de dados e caracterização funcional e estrutural das rodovias federais

Em jun/2020, o DNIT emitiu ordem de serviço para os contratos que realizaram os levantamentos necessários para avaliação das condições estruturais e funcionais de toda a malha pavimentada sob sua responsabilidade. Os contratos estão divididos em quatro ciclos de levantamento para o Veículo de Diagnóstico de Rodovias (VDR) com duração de seis meses e um ciclo único para a atividade de *Falling Weight Deflectometer (FWD)*, com duração de 16 meses. Trata-se de levantamento de dados em campo e caracterização de rodovias federais, realizados com equipamentos especiais em ambiente sujeito a condições adversas, utilizando o VDR para a coleta de dados de Índice de Irregularidade Longitudinal (IRI), Afundamento de Trilha de Roda (ATR) e Registro em Vídeo para a atividade de Levantamento Visual Contínuo (LVC), e o equipamento FWD para a coleta das deflexões dos pavimentos. O serviço é composto por quatro contratos: três para execução das atividades de campo - VDR e FWD e um para a execução da atividade de LVC e suporte à gestão e fiscalização dos contratos em escritório, conforme quantitativos apresentados a seguir:

Tabela 26 – Quantitativos

Lote	VDR - Ciclo 2 (km)	FWD (pontos)	LVC - Ciclo 2 (km)
Lote 1 - Strata	18.875	95.017	-
Lote 2 - Pavesys/HPT	20.660	93.539	-
Lote 3 - Dyantest	17.455	72.686	-
Lote 4 - Engefoto	-	-	56.990

Resultados

Os resultados de 2021 são:

- Até dez/2021 todo o pavimento foi avaliado – 100%; 25% de avaliação do acostamento e 36% de avaliação de sinalização de mais de 54 mil Km levantados no Ciclo 1;

- Os levantamentos em campo de Vídeo Registro para o Ciclo 2 iniciaram em jun/2021 e foram entregues 95% dos 54 mil Km previstos;

Tabela 27 - Status atividade de VDR Ciclo 2

Lote	Previsto (km)	Realizado (km)	Entregue (km)	Aprovado (km)
Lote 1 - Strata	18.875	18.851	15.749	15.337
Lote 2 - Pavesys/HPT	20.660	20.618	15.756	13.567
Lote 3 - Dyantest	17.455	14.972	10.902	4.646
TOTAL	56.990	54.440	42.407,5	33.550

- Da extensão entregue no Ciclo 2, foi realizada 33 mil Km de avaliação do pavimento com previsão de finalização em abr/22;
- Para o FWD já foram entregues 256.590 pontos que representa 98,25%, até dez/2021, conforme apresenta a tabela a seguir.

Tabela 28 - Status atividade FWD

Lote	Previsto (Pontos)	Entregue (Pontos)	%	Aprovado (Pontos)	%
Lote 1 - Strata	95.017	90.365	96,2	85.807	90,3
Lote 2 - Pavesys/HPT	93.539	93.539	100	93.539	100
Lote 3 - Dyantest	72.686	72.686	100	72.686	100
TOTAL	261.242	256.590	98,2	252.032	96,5

Desafios Futuros e Riscos

O desafio é identificar e implementar inovações tecnológicas que propiciem maior velocidade na realização dos levantamentos e melhor qualidade dos dados obtidos por meio dos referidos levantamentos.

O risco refere-se à garantia da disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, tendo em vista que não depende desta Autarquia, especificamente. Além disso, destaca-se a insuficiência de servidores para o desenvolvimento das atividades inerentes aos referidos contratos.

LVIII. Segurança Viária – Codificação iRAP

No que tange a Segurança Viária, a metodologia iRAP objetiva a classificação por estrelas de toda a malha federal sob jurisdição do DNIT. Assim sendo, a partir do levantamento de imagens disponibilizados pela Autarquia são codificados 68 atributos a cada 100 m que, ao final do processo de codificação, fornecem o mapeamento, baseado em classificação por estrelas - sendo 1 (um) a pior situação e 5 (cinco) a situação ideal - da qualidade e configuração da malha rodoviária atual.

A partir da classificação gerada e considerando outros dados de tráfego e custos unitários que compõem a segurança viária, a metodologia ainda permite a geração de contramedidas para evolução das vias com classificações por estrelas abaixo de 3, sendo este 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 se prevê a execução em 16 meses, sendo:

- 2021: 2 meses – Iniciação das codificações e classificações;
- 2022: 12 meses - Finalização das codificações e classificações;
- 2023: 2 meses – Fechamento do Plano de Investimentos em Rodovias

Mais Seguras - PIRMS.

Resultados

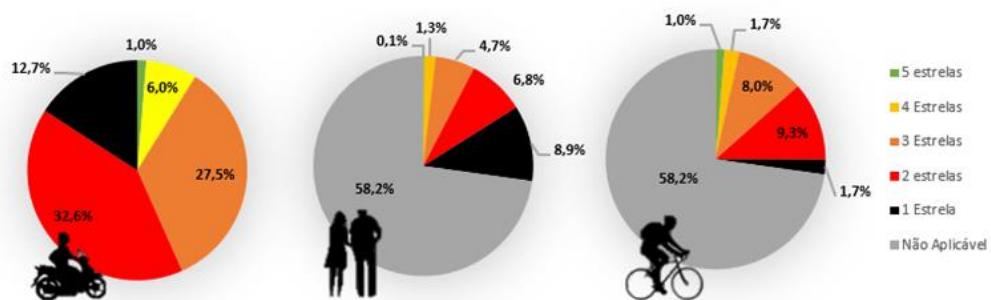
No ano de 2021, entre os meses de novembro e dezembro, foram codificados e classificados mais de 8 mil Km, cerca de 17% das rodovias federais, abrangendo os Estados de GO, SE, PB, AC, AP, RR e RO.

Dentre os resultados obtidos, temos a classificação por tipo de usuário (veículo, ciclista, pedestre e motociclista), como é o exemplo do resultado abaixo, Para os usuários veículos temos que 57,6% das vias codificadas apresentam classificação maior ou igual a 3 estrelas.

Tabela 29 – Resumo Geral P4

RESUMO GERAL - P4: SEGURANÇA VIÁRIA A1: CODIFICAÇÃO IRAP							
ESTADO	EXTENSÃO TOTAL km	EXTENSÃO CODIFICADA km	CLASSIFICAÇÃO POR ESTRELAS Tipo de Usuário: Veículo				
			5 estrelas	4 Estrelas	3 Estrelas	2 estrelas	1 Estrela
AC	1227.21	1227.21	0.3%	6.3%	24.0%	51.8%	17.5%
AP	477.17	477.17	0.0%	5.1%	3.7%	70.3%	20.9%
GO	2583.72	2583.72	2.4%	6.3%	61.8%	21.6%	7.9%
PB	1546.87	1546.87	6.1%	11.1%	47.5%	24.7%	10.7%
RR	1144.2	1144.2	2.8%	6.3%	63.0%	24.4%	3.5%
RO	1920.53	1264.71	4.8%	11.1%	57.1%	23.7%	3.4%
SE	394.14	394.14	13.8%	35.5%	34.3%	15.0%	0.4%
Total Codificado (km)		8638.02	4.3%	11.7%	41.6%	33.0%	9.2%
3 estrelas ou mais (%)		57.6%					

Gráfico 8 -Classificação por estrelas



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

Dentre os desafios instaurados com a metodologia iRAP, se tem preconizado:

- finalização da classificação e codificação no ano de 2022;
- atualização de custos unitários e PIRMS;
- integração de dados com sistemas existentes de Segurança Viária no DNIT.

O risco refere-se à insuficiência de servidores para o desenvolvimento das atividades inerentes à referida temática.

LIX. Carteira de Novos Investimentos – 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 realizados, 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 de Empreendimentos iniciou-se em 2020, e até dez/2021 considera uma carteira total de 34 Cadernos, distribuídos em 3 Ciclos de elaboração. Desta carteira, 25 Cadernos foram concluídos. A tabela e a figura abaixo demonstram a distribuição desses Empreendimentos no País.

Tabela 30 - Cadernos de Empreendimento

Ciclo	Nº CADERNO	EMPREENDIMENTO	ENTREGA
1	1	BR-470/RS	2020
	2	BR-030/GO/BA	
	3	BR-070/GO/MT	
	4	BR-104/RN	
	5	BR-423/PE, BR-424/AL/PE, BR-316/AL	
	6	BR-343-316/PI, BR-226/MA	
	7	BR-365/MG	
	8	BR-402/MA	
	9	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	
	13	BR-070/MT	

Ciclo	Nº CADERNO	EMPREENDIMENTO	ENTREGA
	14	BR-452/GO	2021
	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	
	23	BR-235/MA/TO/PI	2022
3	24	BR-282/SC	
	25	BR-251/MG	
	26	BR-101/PR	
	27	BR-146-464/MG	
	28	BR-349/SE/BA	
	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	

Figura 39 - Mapa Temático - Novos Investimentos

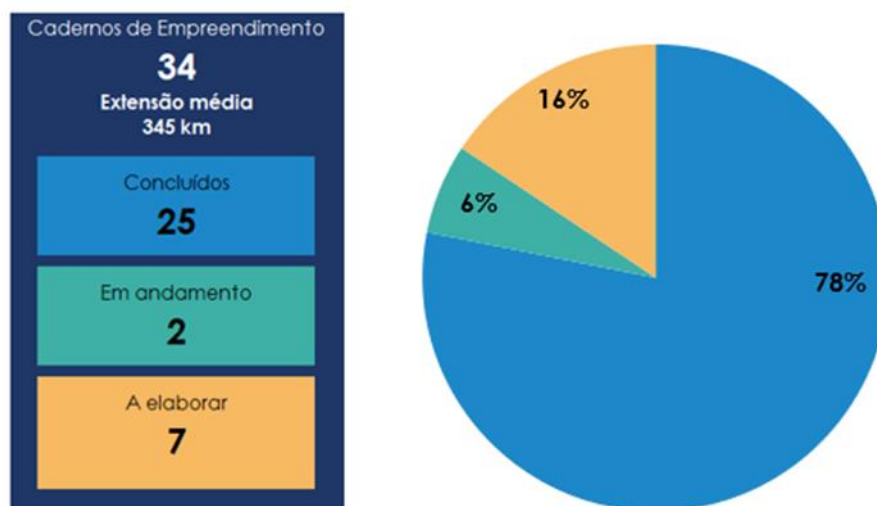


Resultados

No ano de 2021 foram elaborados 12 Cadernos de Empreendimentos.

Está prevista para jun/2022 a conclusão do 3º Ciclo dos Cadernos de Empreendimentos, totalizando os 34 Cadernos planejados até o momento. A partir disso será definida a priorização dos Novos Investimentos, para subsidiar o planejamento do 4º Ciclo de Cadernos de Empreendimentos. O gráfico abaixo demonstra o status do desenvolvimento da Carteira até dez/2021.

Gráfico 9 - Status de desenvolvimento dos Cadernos de Empreendimento



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

Desafios Futuros e Riscos

O desafio é o planejamento para a estruturação e contratação de novos investimentos hidroviários (EVTEAs e Cadernos de Empreendimentos).

O risco refere-se à garantia da disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, tendo em vista que não depende desta Autarquia, especificamente.

LX. Ações relacionadas ao desenvolvimento de nova metodologia de engenharia consultiva do DNIT

Os serviços da chamada engenharia consultiva abarcam uma série de linhas de ação das mais diversas áreas, que possuem funções acessórias à execução das obras. No âmbito do DNIT, tais atividades estão presentes em todo o processo de planejamento e concepção de projetos, acompanhando ainda a execução das obras e o gerenciamento das ações de infraestrutura.

Há ainda os serviços multidisciplinares inerentes ao processo de licenciamento ambiental e de desapropriação e reassentamento, essenciais para que as obras do DNIT estejam alinhadas aos requisitos legais e normativos inerentes às obras que esta Autarquia tem sob sua responsabilidade.

Assim, a engenharia consultiva trata de um conjunto de instrumentos e métodos os quais objetivam a possibilidade de averiguação da preservação operacional e de implantação de empreendimentos regidos pelo DNIT, tanto na fase de projetos quanto durante a execução das obras, almejando viabilizar a implantação das melhores práticas conhecidas.

Por conseguinte, o estabelecimento deste tipo de rotina proporciona resultados com maior qualidade, aumentando, portanto, a conservação do investimento além da redução dos custos que os orbitam.

Resultados

No exercício de 2021, em específico na data de 22/01/2021, a iniciativa resultou na publicação de mais uma referência da Tabela de Consultoria do DNIT, referente ao mês base de jul/2020.

Além disso, os ensaios não convencionais, constantes da metodologia oferecida em consulta pública ainda no ano de 2020 também foram revisados. Como resultante, foram re-caracterizadas algumas das composições de custos unitários, reduzindo o rol de serviços de 93 (noventa e três) para 53 (cinquenta e três) ensaios.

A partir destes eventos e das discussões realizadas no âmbito do DNIT, a metodologia de Supervisão de Obras foi a primeira a tomar forma.

Em paralelo ao desenvolvimento da metodologia, a CGCIT procedeu à análise da pesquisa e publicação trimestral da Tabela de Consultoria para as referências de out/2020 e de jan/2021, respectivamente em 31/03/21.

Em jun/2021, em decorrência da conclusão da metodologia de Supervisão de Obras, foi concretizado o Manual de Supervisão de Obras.

Em vista à necessidade do aprimoramento das demais metodologias afeta à engenharia consultiva, sejam estas: Gerenciamento de Obras, Gestão Ambiental, Desapropriação, Reassentamento, Estudos e Projetos Ambientais e, Estudos e Projetos de Obras, a DPP promoveu, com o apoio da CGCIT, no exercício de 2021 debates técnicos no âmbito do DNIT, como no caso da promoção de 07 (sete) reuniões virtuais com os servidores da Autarquia de todas as regiões do Brasil, cabendo destacar, ademais, a ocorrência das 9ª e 10ª Câmara Técnica da Engenharia Consultiva.

Ainda durante 2021, a CGCIT analisou e publicou os relatórios de custos da Tabela de Consultoria para a referência abr/2021, em 22/09/2021.

Além disso, em processo contínuo, a DPP permaneceu desenvolvendo estudos para ampliar as informações técnicas afetas à matéria, oferecidas até o momento aos usuários, de modo que foram divulgados novos conteúdos técnicos complementares à Resolução nº 11/2020, em 07/10/2021, na página da internet do DNIT:

- Tabela de Consultoria do DNIT - Cestas de mobiliário, de instalações e de custos diversos;
- Tabela de Consultoria do DNIT - Mão de Obra e;
- Informativo da Engenharia Consultiva nº 01/2021.

Sobre as ações acima, cabe destacar:

A publicação “Tabela de Consultoria do DNIT – Cestas de mobiliário, de instalações e de custos diversos” contém os itens que compõem os cálculos dos custos constantes da Engenharia Consultiva publicados regularmente no “Relatório de Consolidação de Custos Gerais e BDI”, por mês de referência, no site do DNIT.

Adicionalmente às informações já publicadas no âmbito da supracitada resolução, a “Tabela de Consultoria do DNIT – Mão de Obra” contém o memorial de cálculo das parcelas da mão de obra e os conceitos e premissas necessários ao cálculo dos custos de mão de obra das categorias profissionais da Tabela de Consultoria do DNIT.

Nesse contexto, o “Informativo da Engenharia Consultiva nº 01/2021” foi produzido com a finalidade de indicar aos usuários a divulgação dos documentos citados e as seguintes atualizações promovidas na publicação dos relatórios da referência abr/2021:

- atualização do percentual apurado a partir do Custo Médio da Construção Civil - CMCC adotado nos custos dos imóveis residenciais e comerciais;

- inclusão de novas categoriais profissionais a partir da referência de abr/2021, quais sejam: Administrador e Arquivista contemplando as categorias (júnior, pleno e sênior).

Em razão da identificação de necessidade de atualização do percentual apurado a partir do CMCC, a CGCIT indicou aos usuários que foi realizada uma atualização nos custos relativos aos itens de imóveis B8951 - Comercial e B8952 - Residencial em decorrência de pesquisa de dados de mercado estruturada conforme as definições e orientações contidas na NBR 14633:2019 - Avaliação de bens (Parte 1 - Procedimentos gerais e Parte 2 - Imóveis urbanos).

Desafios Futuros e Riscos

O desafio é o desenvolvimento de novas diretrizes relacionadas à Engenharia Consultiva do DNIT, uma ação contínua, em vistas da necessidade da constante aprimoração e divulgação de novos conteúdos primando pela apresentação de procedimentos executivos e custos referenciais compatíveis com os serviços afetos e os mais aderentes possíveis à realidade das contratações.

Neste contexto, após as contribuições e verificações indicadas na documentação afeta, a CGCIT disponibilizou à DPP, em 23/12/2021, a compilação total dos manuais afetos aos modal rodoviário, sendo estes:

- Manual de Custos de Supervisão de Obras;
- Manual de Custos de Gerenciamento de Obras;
- Manual de Ensaio Não Convencionais;
- Manual de Gestão Ambiental;
- Manual de Desapropriação;
- Manual de Reassentamento;
- Manual de Estudos e Projetos Ambientais;
- Manuais de Estudos e Projetos de Obras.

Em conjunto com a disponibilização dos novos manuais, a DPP planeja a promoção de debates internos e externos, inclusive com a promoção de consultas públicas aos materiais inéditos, garantindo transparência ao processo e colhendo as críticas e sugestões de toda a sociedade civil organizada.

Há de se destacar que o advento de qualquer nova metodologia traz consigo, inevitavelmente, o desafio em se quebrar paradigmas já acentuados, especialmente os relacionados às complexidades que as diversas temáticas da área de engenharia de infraestrutura de transportes detêm.

Em que pese estes desafios, a curva de aprendizagem adquirida ao longo do processo de desenvolvimento das metodologias relacionadas à Engenharia Consultiva traz a solidez necessária para a correta tomada de decisões nos projetos empreendidos pelo DNIT.

e) Resultados das principais áreas de atuação

I. Gestão Orçamentária e Financeira

O ano de 2021 iniciou com um orçamento disponível de R\$6,3 bi. Ao longo do ano foi sendo ampliado, por meio de créditos adicionais, chegando em dezembro ao montante de R\$7,9 bi (LOA + Créditos), todo empenhado. Os restos a pagar (RAP) válidos em 2021, ou seja, recursos empenhados entre 2018 e 2020 e não pagos, somaram R\$4,4 bi. Assim, o orçamento total do DNIT (LOA + Créditos + RAP) somou R\$12,2 bi, dos quais R\$8 bi foram pagos. Ressalte-se que o valor pago foi superior ao valor do orçamento do exercício, o que resultou em uma redução líquida do montante de restos a pagar de 2021 para 2022, demonstrando o esforço do DNIT em reduzir o estoque de restos a pagar.

Figura 40 – Orçamento total do DNIT (LOA + Créditos + RAP)



a. Despesas Obrigatórias X Discricionárias

Do orçamento de R\$7,9 bi destinados ao órgão, R\$872 mi (11%) foram utilizados para cobrir despesas obrigatórias, como pagamento da folha e benefícios aos servidores, e R\$7 bi (89%) para as despesas discricionárias. Entre as discricionárias, destacamos R\$465 mi (7%) para despesa não finalísticas, ou seja, com manutenção da administração.

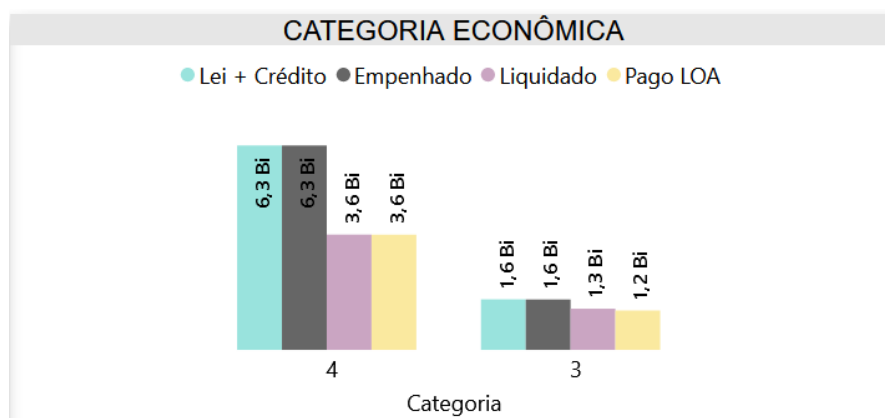
Figura 41 – Orçamento por intervenção x por finalidade



b. Execução por Grupo de Despesa:

Dos R\$7,9 bi empenhados, R\$6,3 bi (80,2%) foram recursos de investimento e R\$1,6 bi (19,8%) foram recursos de custeio. Seguindo o comportamento esperado, a execução dos recursos de investimentos ocorre em percentual inferior à execução dos recursos de custeio, sendo 57% para investimento e 75% em custeio, conforme figura abaixo:

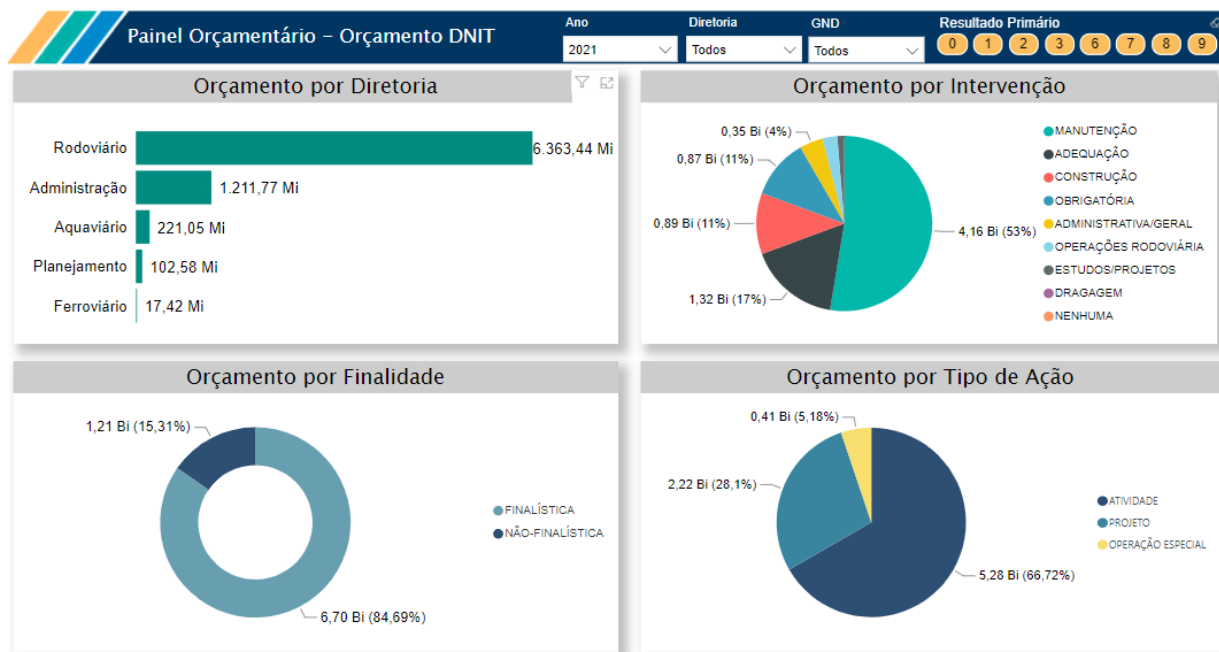
Figura 42 – Categoria Econômica



c. Distribuição do Orçamento no ano:

Apresentamos abaixo a divisão do orçamento por Diretoria, por intervenção, por finalidade e por tipo de ação:

Figura 43 – Divisão de orçamento por Diretoria



d. Total de empenhos gerados no ano:

Do total empenhado (R\$7,9 bi), na Sede foram realizados R\$8,4 bi em novos empenhos, R\$2,4 bi de reforços e R\$4,3 bi de anulações aos empenhos já existentes. A figura abaixo mostra somente os empenhos emitidos na Sede (UG 393003), ainda temos empenhos emitidos nas unidades descentralizadas (Superintendências).

Figura 44 – Empenhos emitidos na Sede



e. Indicadores de execução (JEO):

No ano de 2021 a Junta de Execução Orçamentária – JEO do MInfra definiu metas, que foram acompanhadas no decorrer no exercício, conforme figuras abaixo:

Figura 45 – Indicadores de Execução Meta 01 (Empenhado/Disponibilizado)

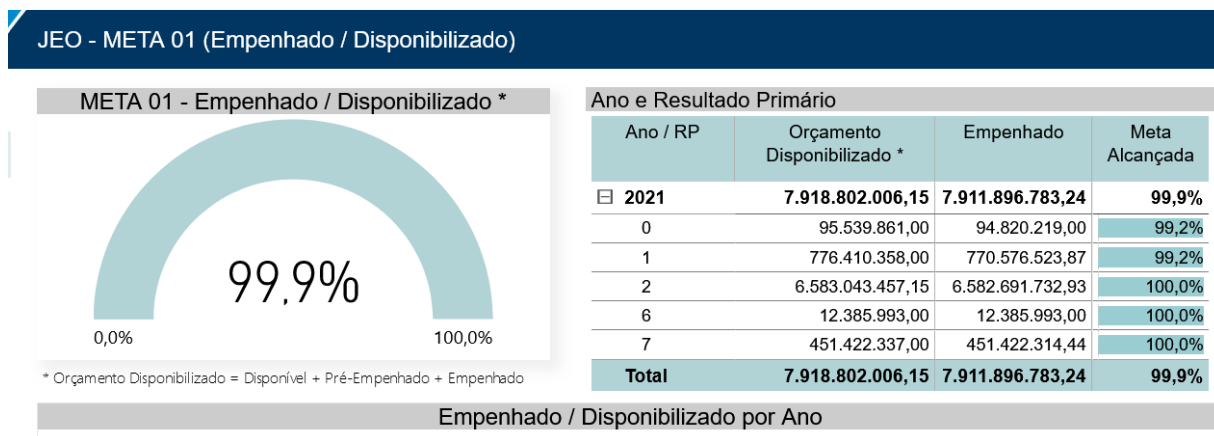


Figura 46 – Indicadores de Execução Meta 02 (Pagamento/Limite de Pagamento)

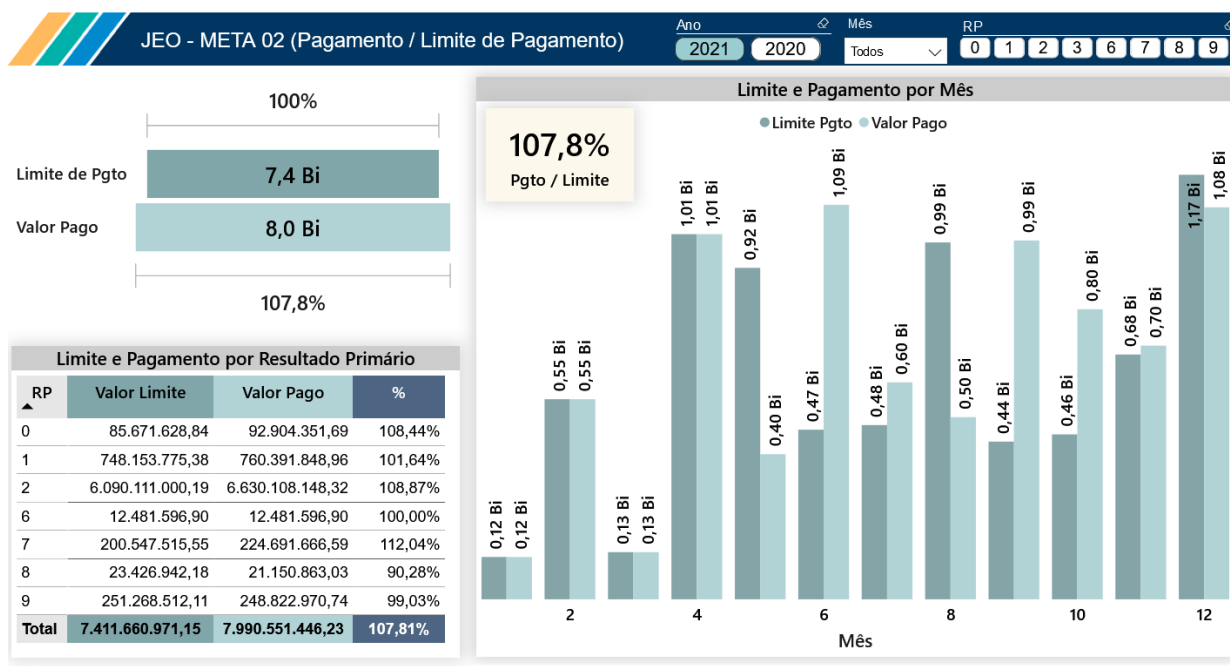


Figura 47 – Indicadores de Execução Meta 03 (Liquidado/Empenhado)

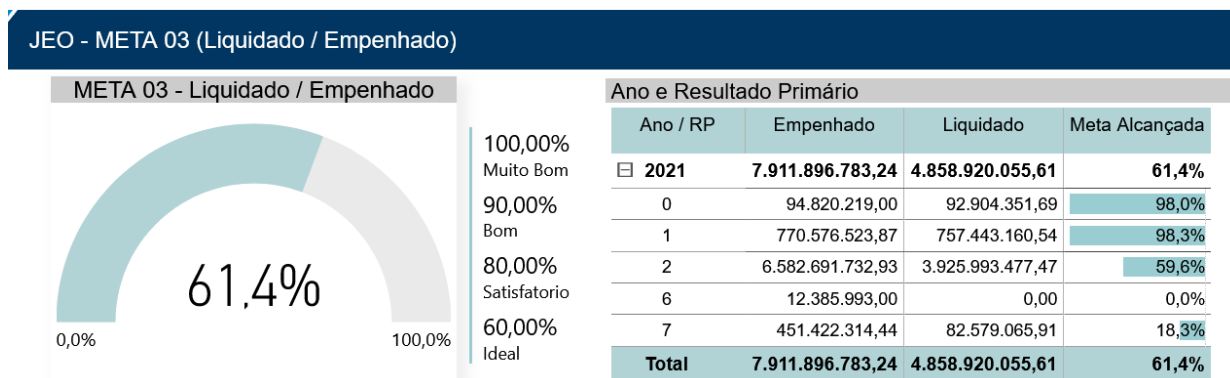


Figura 48 – Indicadores de Execução Meta 04 (RAP Pago/Rap Inscrito)

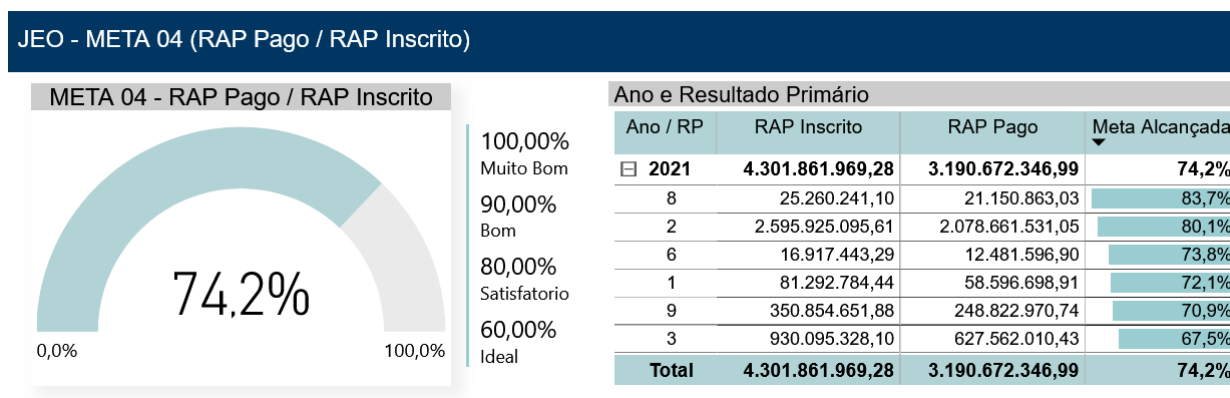


Figura 49 – Indicadores de Execução Meta 05 (Pago Total/Orçamento Total)

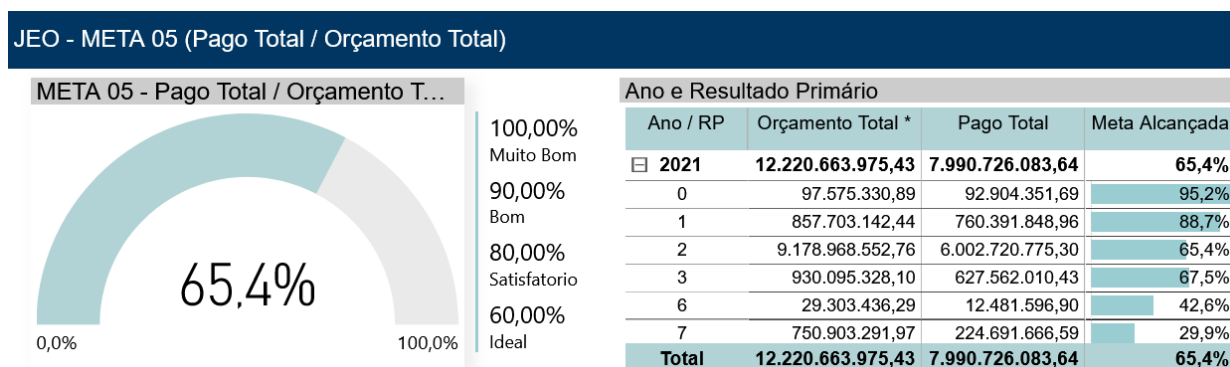


Figura 50 – Indicadores de Execução Meta 06, 07 e 08 (RAP Consumido/RAP Inscrito)

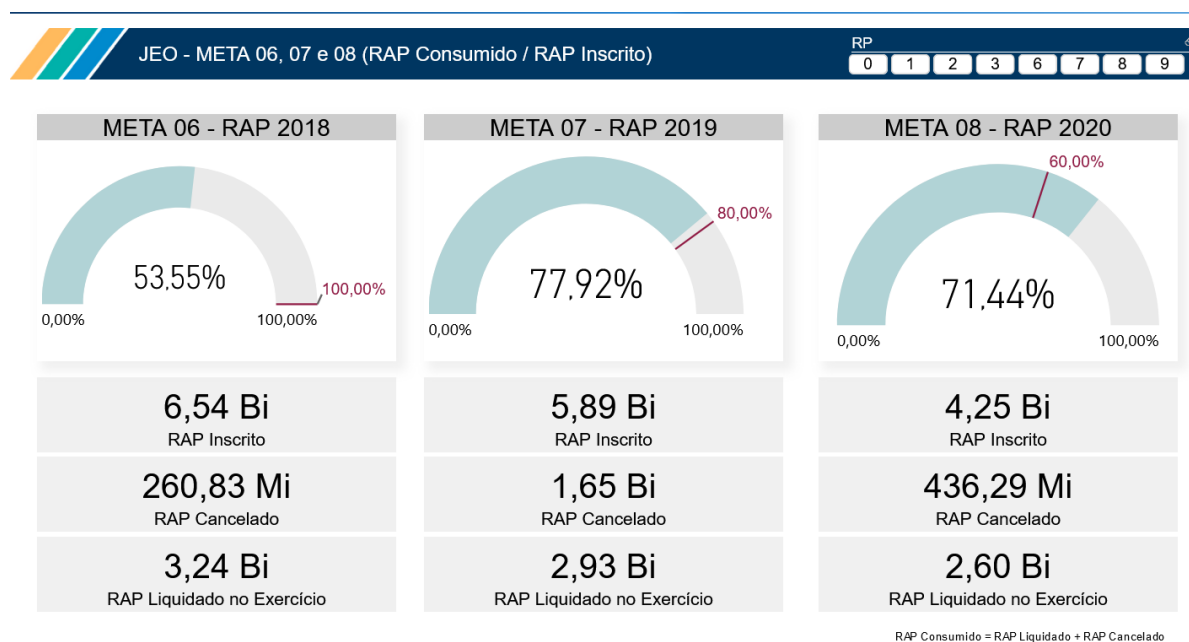
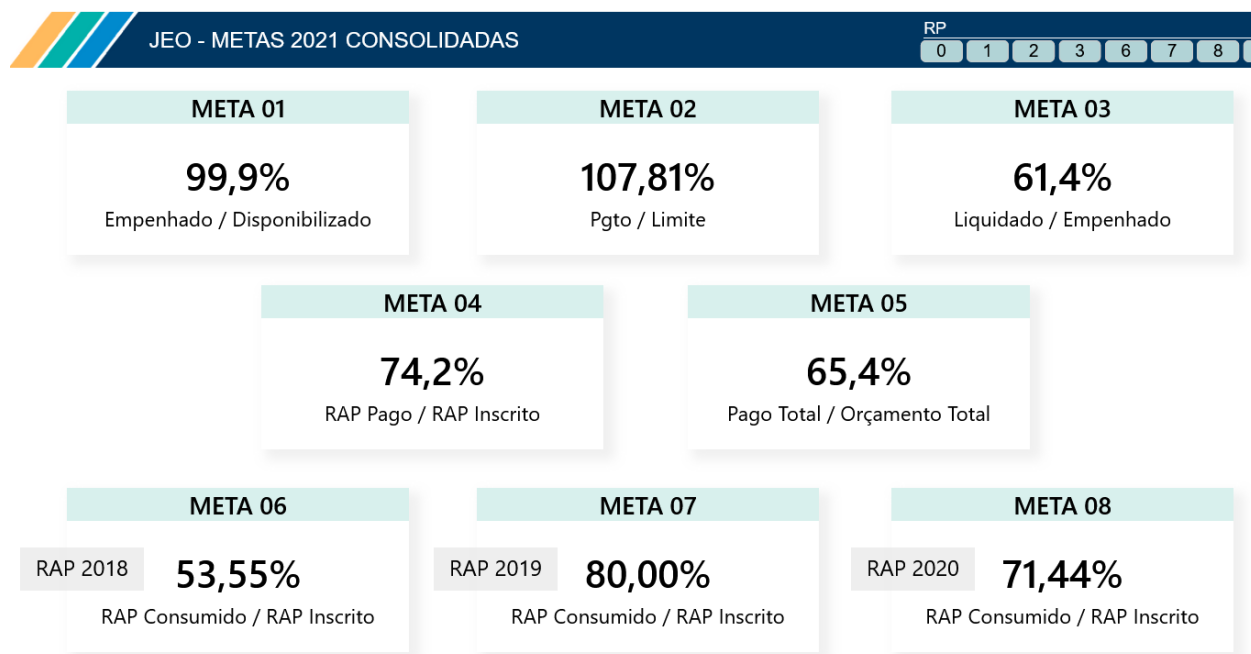


Figura 51 – Indicadores de Execução Metas 2021 Consolidadas



f. Pagamento mensal por diretoria:

Em 2021, o DNIT pagou R\$8,0 bi, distribuídos entre as diretorias conforme figura abaixo:

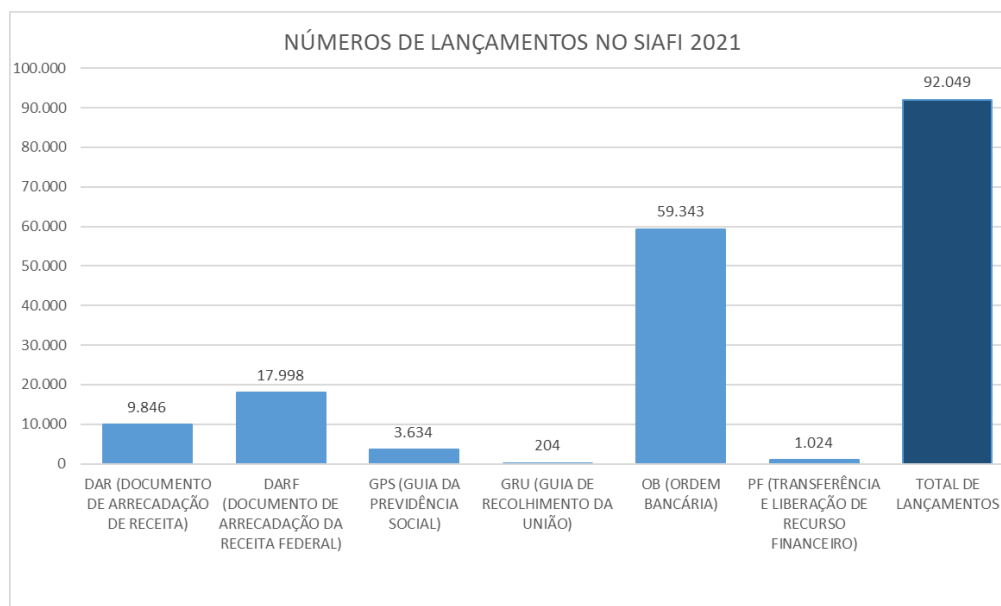
Figura 52 – Planejamento total por Diretoria

PAGAMENTO TOTAL POR DIRETORIA												
8,0 Bi Total Geral		6,0 Bi Total DIR		1,2 Bi Total DAF		665,0 Mi Total DAQ		137,1 Mi Total DPP		17,6 Mi Total DIF		
PAGAMENTO MENSAL POR DIRETORIA (R\$1 mil)												
Diretoria	janeiro	fevereiro	março	abril	maio	junho	julho	agosto	setembro	outubro	novembro	dezembro
DAF	88.031	75.357	82.732	92.843	86.088	170.992	104.484	86.695	82.474	94.070	108.109	129.997
DAQ	8.204	99.614	4.472	95.152	50.987	159.406	47.179	15.288	108.279	17.990	21.478	36.928
DIF	125	391	317	1.790	1.227	2.811	3.067	1.389	899	1.058	1.731	2.825
DIR	18.403	367.006	42.179	796.413	255.966	750.075	424.816	390.492	787.443	684.089	562.996	889.089
DPP	2.365	11.229	750	24.114	7.320	8.328	20.605	10.197	13.734	5.257	7.529	25.674
Total	117.129	553.598	130.450	1.010.312	401.588	1.091.612	600.153	504.061	992.830	802.464	701.843	1.084.512

g. Quantitativo de operações realizadas no SIAFI:

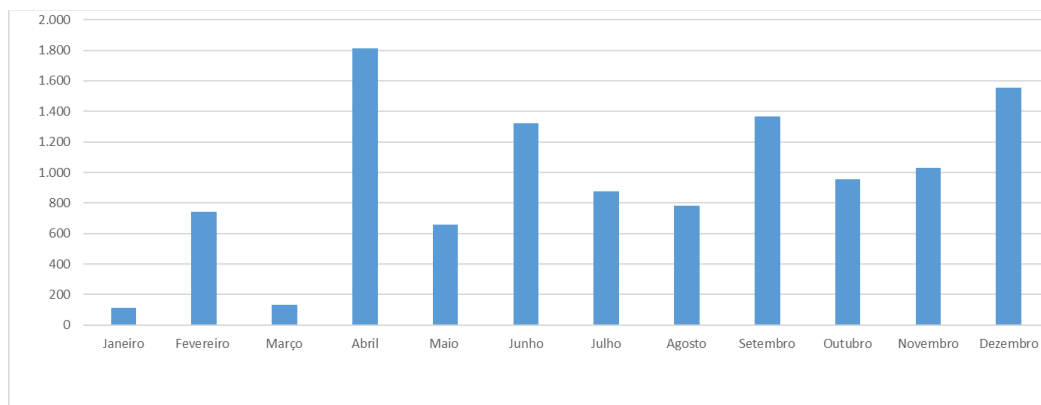
Foram realizados um total de 92.049 lançamentos no SIAFI em 2021, sendo 59.343 ordens bancárias - OB, 17.998 documentos de arrecadação da receita federal – DARF, conforme figura abaixo:

Figura 53 – Números de Lançamentos no SIAFI 2021



Em 2021 foram tramitados e pagos 11.337 processos na Coordenação de Finanças, com fluxo mensal conforme ilustrado no gráfico a seguir. Nota-se que o pico foi em abril, seguido de dezembro e setembro.

Gráfico 10 – Fluxo mensal de processos

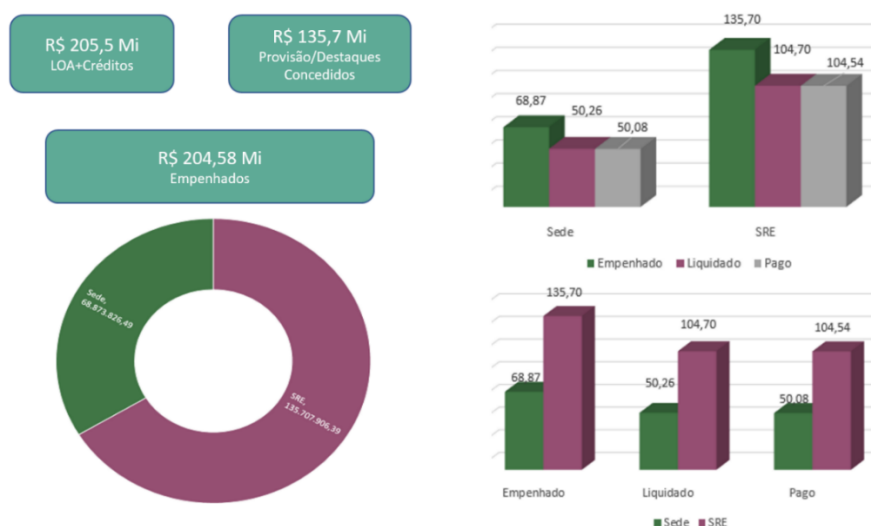


h. Despesas Administrativas:

Gastos Administrativos Sede e Superintendências (Ação 2000 – Administração da Unidade):

Dos R\$205,5 mi alocados na ação 2000 – Administração da Unidade, R\$135,7 mi (66,3%) foram empenhados nas Superintendências e R\$ 68,8 mi (33,7%) na Sede. Os empenhos da Sede compreendem contratos administrativos da área de logística, além de diárias, passagens, capacitação, despesas com PASEP, estagiários, ajuda de custo para remoções, entre outros.

Figura 54 – Valores empenhados Sede x Superintendência



Provisão Recebida por Superintendência:

Dos R\$135,01 mi descentralizados às Superintendências, R\$123,26 (91,3%) mi foram recursos de custeio e R\$11,75 (8,7%) mi recursos de investimentos, distribuídos entre as regionais conforme figura abaixo:

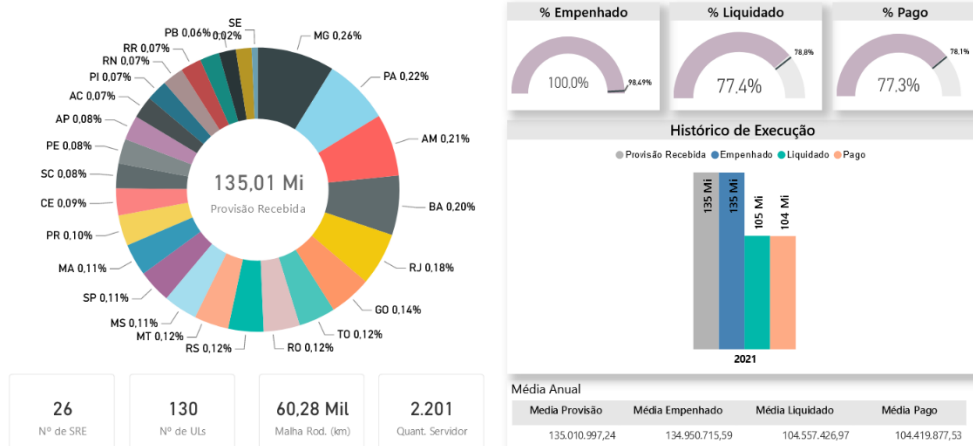
Figura 55 – Provisão recebida por Superintendência



Execução orçamentária das Superintendências:

Dos recursos administrativos recebidos pelas 26 Superintendências, R\$134,95 mi (99,62%) foram empenhados, R\$ 104,56 mi (77,4%) liquidados e R\$ 104,42 mi (77,3%) pagos, conforme figura abaixo.

Figura 56 – Execução orçamentária das Superintendências



II. Gestão de Custos

Em relação à Gestão dos Custos, informa-se que 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 CPR (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, criar formalmente uma estrutura de Setorial de Custos com pessoal, espaço físico e equipamentos para a realização contínua dos trabalhos.

Informa-se que estão em curso ações para a sua utilização, e que atualmente a única apuração de custos adotada é mediante o preenchimento da aba centro de custos apenas com a informação orçamentária, que é o padrão inicial do SIAFI para aquelas entidades que ainda não detalham os custos.

III. Gestão de Pessoas

a. Conformidade legal

Além das competências, e visando assegurar a conformidade com a legislação aplicável à gestão de pessoas, bem como às legislações específicas aplicáveis 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 (SIPEC), hoje Secretaria de Gestão e Desempenho de Pessoal do Ministério da Economia.

Assim, a Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (CGGP), de acordo com as normas publicadas, elabora normativos internos a fim de orientar as unidades vinculadas quanto aos regulamentos aplicáveis, a exemplo da IN nº 03/2020, que dispõe sobre os critérios e procedimentos específicos para a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento de Pessoas (PNDP) na Autarquia, e a IN nº 13/2020, que estabelece critérios e procedimentos específicos à jornada de trabalho dos seus servidores.

Já sobre a conformidade documental de gestão de pessoas, o DNIT adotou providências, com a finalidade de cumprir o previsto na IN nº 87/2020/TCU, para que os servidores, obrigados pela Lei nº 8.730/1993, autorizassem o envio centralizado e automatizado aos órgãos de controle (TCU e CGU), pelo 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, fizeram a opção por meio do autosserviço na Plataforma SouGov.

O Órgão 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 de área meio e de área finalística. Os primeiros têm atribuições voltadas para o exercício de atividades administrativas e logísticas de nível superior e intermediário, enquanto os cargos de área finalística têm atribuições voltadas às atividades de planejamento, gerenciamento, pesquisas e estudos, elaboração de projetos, acompanhamento de obras, fiscalização de contratos e convênios e operação e engenharia de tráfego, com vistas à construção, à restauração, à

manutenção e à operação da infraestrutura de transportes rodoviário, ferroviário, portuário e hidroviário federal, de acordo com a Lei nº 11.171/2005.

A Autarquia possuía, em dez/2021, o quantitativo de 2.150 servidores ativos, que em decorrência da evasão por desligamento e do elevado número de concessões de aposentadoria, vem sofrendo a diminuição gradual do quadro de servidores capacitados e do seu capital intelectual, em que pese o efeito da pandemia ter reduzido, no decorrer do exercício, o número dessas vacâncias, assim como ocorreu em 2020. No entanto, tais fatores se tornam grandes desafios a serem superados para o alcance da missão institucional do DNIT.

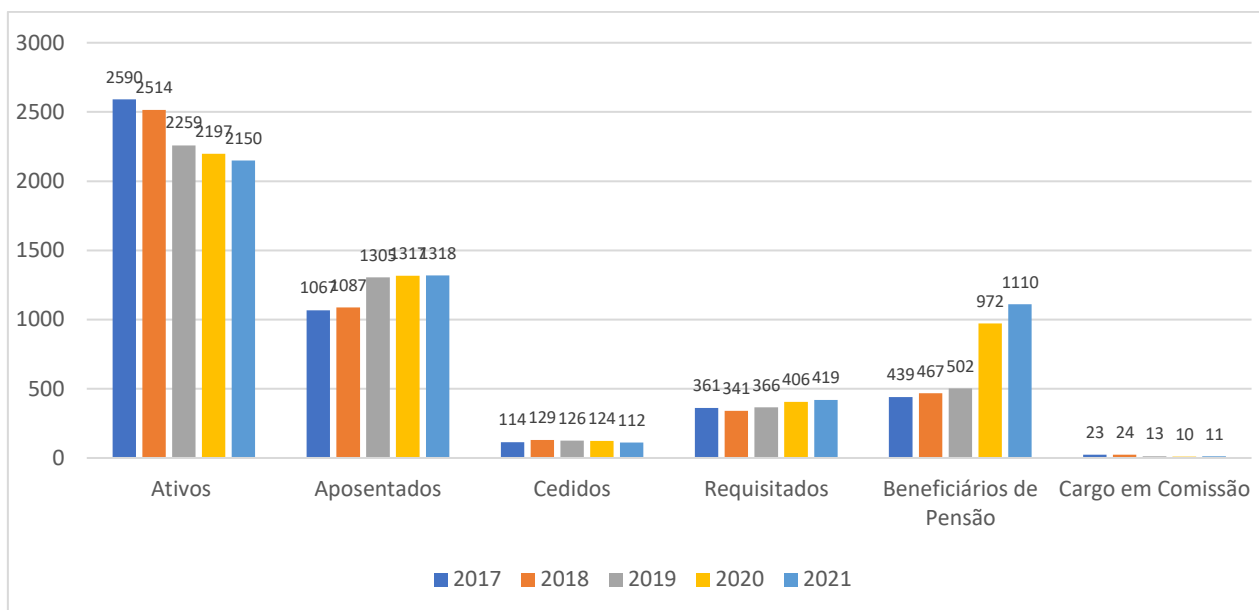
Na tabela abaixo, observa-se que a força de trabalho da Autarquia se divide entre as unidades da Sede e Superintendências Regionais, conforme os níveis de escolaridade:

Tabela 31 - Força de trabalho do DNIT – dez/21

	Nível Auxiliar	Nível Intermediário	Nível Superior	Total
Sede	-	202	247	449
Superintendências	1	934	766	1.700
Total	1	1.136	1.013	2.150

Cabe ressaltar que, a fim obter um quadro mais detalhado da necessidade de pessoal nas Superintendências e Unidades Locais do DNIT, foi realizado pela Coordenação de Legislação e Gestão Estratégica de Pessoas (COLEG) um dimensionamento da força de trabalho nessas unidades. O estudo foi finalizado e, atualmente, aguarda validação pela Diretoria Colegiada do DNIT.

Gráfico 11 - 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 32 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT

Situação Atual de Cessões e Requisições		
33	79	
servidores do DNIT cedidos a outros órgãos	servidores do DNIT requisitados (atos irrecusáveis)	112 total

Cumprе ressaltar que foram efetivadas movimentações de empregados de empresas públicas, a exemplo da Infraero, para a composição de força de trabalho nesta Autarquia. Apesar desta medida mitigar provisoriamente a demanda de pessoal, ainda permanece a necessidade de composição de quadro, razão pela qual foi efetivada a solicitação de concurso público, tanto para servidores efetivos, quanto temporários.

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 Ministério da Economia, para obter autorização para Contratação Temporária de 60 Engenheiros para exercício nas Superintendências Regionais dos Estados:

Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Rondônia e Roraima; e, também, para a DPP.

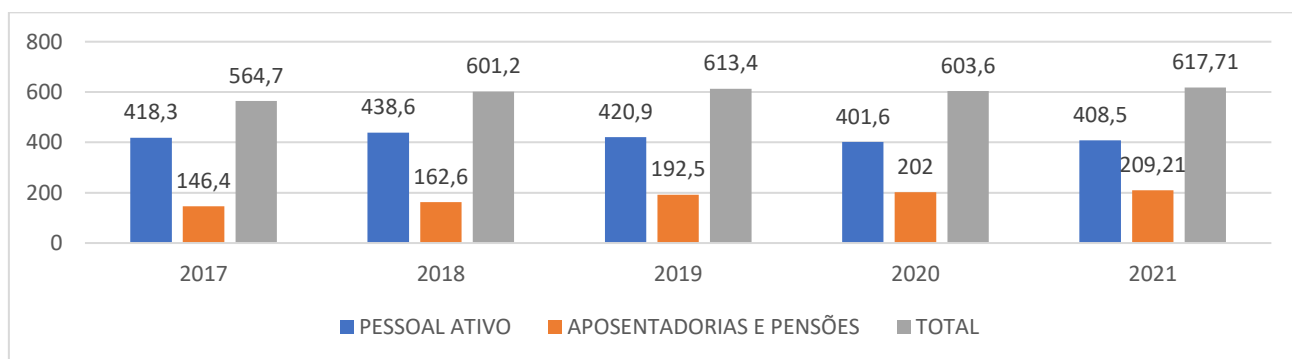
Além disso, foi encaminhado pedido para a realização de concurso público para contratação de pessoal destinado ao provimento dos cargos atualmente vagos do Quadro de Pessoal nesta Autarquia. O pedido encontra-se no Ministério da Economia aguardando autorização.

Com a intenção de mitigar o déficit de servidores existente, o DNIT realizou 43 (quarenta e três) chamamentos para as diversas unidades do DNIT, incluindo 39 (trinta e nove) internos, tanto para movimentação entre as unidades quanto para o exercício de funções comissionadas de níveis inferiores ou equivalentes ao DAS 2 (FGs, FCPEs 101.1 e 101.2), inclusive para servidores externos; realizou 03 (três) chamamentos para composição de força de trabalho, nos termos da Portaria nº 282/2020, cessão/exercício provisório de empregados de empresas públicas e 01 (um) chamamento das carreiras transversais para Analistas de Infraestrutura (AIE) e Especialista em Infraestrutura Sênior, além de 10 (dez) Processos Seletivos para ocupação de cargos comissionados de níveis 3 e 4 (FCPEs 101.3 e DAS 101.4), que, por serem abertos a servidores de outros órgãos, também puderam contribuir com a força de trabalho na Autarquia.

d. Detalhamento da despesa do pessoal

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 do órgão.

Gráfico 12 - Demonstrativo de Despesas de Pessoal – em R\$ mi



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.

A partir de 1º/01/2010, observa-se que houve uma melhoria na estrutura remuneratória, principalmente para os cargos da área finalística. Entretanto, permaneceu nos exercícios subsequentes sem reajustes e ainda existia um descontentamento por parte dos servidores da área administrativa, em razão da diferença entre as remunerações estabelecidas para os respectivos cargos, situação que foi amenizada, porém não equalizada, com os reajustes ocorridos em jan/2014.

Cabe registrar que foram concedidos reajustes escalonados para os exercícios de 2017, 2018 e 2019 para os servidores desta Autarquia. Entretanto a remuneração dos servidores do DNIT 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 eles se encontram em sua 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 Decreto nº 7.629/2011, tendo seus procedimentos internos estabelecidos na Portaria nº 240/2012, posteriormente alterada pela Portaria nº 248/2012.

A progressão funcional ocorre, anualmente, de forma imediata, desde que o percentual da nota da supracitada avaliação de desempenho tenha sido maior ou igual a 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.

As tabelas a seguir demonstram os números relativos à concessão de progressão e promoção no ano de 2021:

Tabela 33 – Progressão Funcional 2021

PROGRESSÃO FUNCIONAL 2021

Analista Administrativo	125
Analista em Infraestrutura de Transportes	304
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	377
Técnico Administrativo	115
Total	921

Tabela 34 – Promoção 2021

PROMOÇÃO 2021	
Analista Administrativo	24
Analista em Infraestrutura de Transportes	102
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	07
Técnico Administrativo	05
Total	138

f. Meritocracia (Gratificação de Qualificação e Processo Seletivo)

No âmbito da meritocracia, temos a Gratificação por Qualificação, constituída de um acréscimo remuneratório que o servidor recebe ao obter títulos acadêmicos voltados à área de atuação da Autarquia. Esta gratificação é concedida aos servidores que detêm conhecimentos específicos e sua avaliação é realizada de forma objetiva com regramentos específicos constantes da Portaria nº 3.313/2018.

Esta Gratificação por Qualificação foi regulamentada por meio do Decreto nº 7.876/2012, alterado pelo Decreto nº 7.922/2013 e republicado no DOU de 13/03/2013, que disciplinaram a concessão da Gratificação de Qualificação, instituída pelo art. 22 da Lei nº 11.171/2005, sendo que em 2021 foram contemplados 503 servidores.

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

Nessa linha, ao longo de 2021, houve a publicação de 10 editais de seleção, relativos a 21 cargos diferentes, com 20 candidatos habilitados pela Subsecretaria de Conformidade e

Integridade (SCI), e 7 candidatos em processo de habilitação. Esses editais objetivaram a designação de servidores para ocupar, dentre outros cargos, as funções de Coordenadores, Coordenadores-Gerais e Superintendentes.

No final do ano de 2020, o processo seletivo foi aprimorado, de modo a conferir a essa ferramenta mais agilidade e facilitar a análise de dados decorrente dela, de modo a reduzir o tempo de conclusão dos certames sem ferir a isonomia e a transparência que lhe são características.

g. Avaliação de desempenho (sistemas/ferramentas de apoio)

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, pela 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.

Essa avaliação tem um 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 2021 estabeleceu-se como meta para o ano de 2022 a implantação do Módulo de Avaliação de Desempenho do SIGEPE, um sistema informatizado de avaliação de desempenho, o que permitirá que o próximo ciclo de avaliação, a ser processado em set/2022, ocorra 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/ 2021

O Plano de Desenvolvimento de Pessoas de 2021 teve por base o Dicionário de Competências publicado no início do ano de 2019, o qual atualizou o rol de competências identificadas no mapeamento de competências realizado no período de dez/2015 a mai/2017 e as reagrupou em vinte e uma macro competências. Posteriormente, foi disponibilizado a

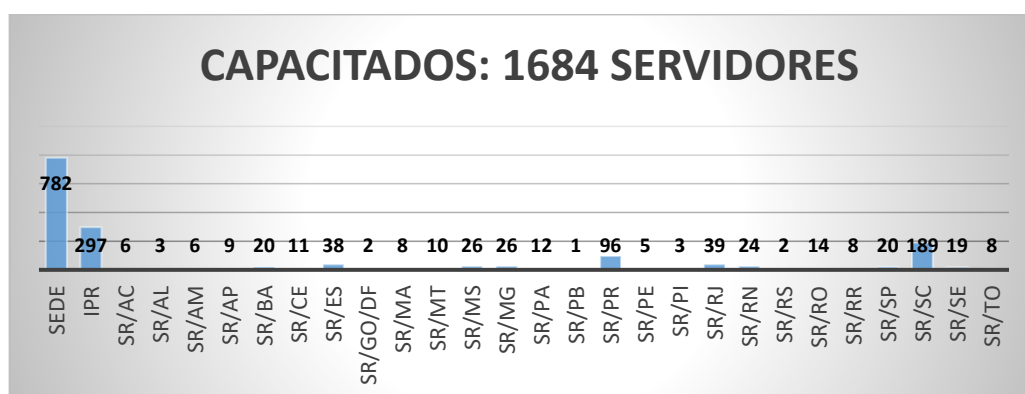
todas as unidades da Autarquia um Levantamento de Necessidades de Capacitação (LNC), a fim de elucidar as necessidades prioritárias de desenvolvimento de pessoas nas diversas unidades da Autarquia, visando a construção do PDP/2021 por meio das competências pré-indicadas.

A tabela abaixo apresenta a demonstração da execução do orçamento da capacitação em 2021 no âmbito do DNIT, por meio das ações contidas no PDP:

Tabela 35 – Execução do Orçamento do PDP/2021

Execução do Orçamento do PDP 2021		
Objeto	Investimento executado	Quantidade de servidores capacitados
Competências transversais e específicas; Cursos; Palestras; Congressos; Conferências; Seminários; e Eventos em geral;	R\$ 750.282,16	1.684
DIÁRIAS	R\$ 123.934,06	
PASSAGENS	R\$ 113.506,40	

Gráfico 13 – Servidores capacitados

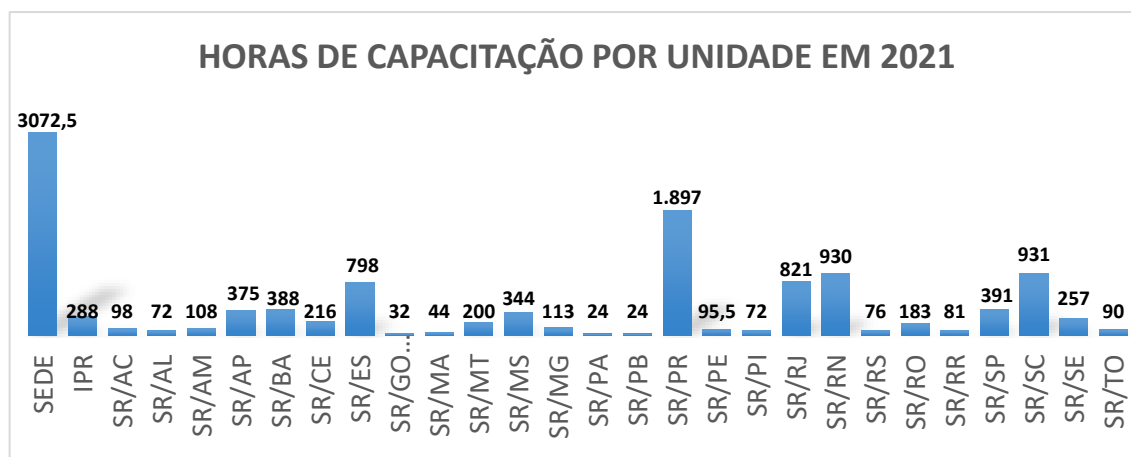


Estratégia

Uma das estratégias para a execução do PDP/2021 foi a descentralização de recursos às Superintendências Regionais, para que as capacitações fossem contratadas localmente, a fim de mitigar a necessidade de deslocamento e a otimização dos recursos públicos.

O demonstrativo a seguir apresenta a quantidade de horas de capacitação realizadas pelas unidades em 2021, cujo total equivale a 12.021 horas de capacitação e desenvolvimento de competências no âmbito de todo o DNIT.

Gráfico 14 - Quantidade de Horas de Capacitação 2021



Dessa forma, cada unidade ficou responsável para, seguindo as orientações do PDP 2021, bem como dos normativos vigentes, suprir as lacunas de desenvolvimento da forma que melhor se adequasse ao seu planejamento estratégico.

Parcerias

O PDP 2021 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 9 (nove) cursos aos servidores e gestores da Autarquia, totalizando 182 (cento e oitenta e duas) horas de capacitação.

Além disso, uma das estratégias utilizadas para a realização de capacitações foi a parceria com os servidores, que atuaram como instrutores internos, com o pagamento da Gratificação de Encargo por Curso ou Concurso, com base no Decreto nº 6.114/ 2007, alterado pelo Decreto 9.185/ 2017, fato que contribuiu para a disseminação do conhecimento teórico e prático neste DNIT, reduzindo-se, dessa forma, a utilização de recursos orçamentários destinados à capacitação. Essa modalidade apresenta vantagem pela importância do envolvimento e da participação dos próprios servidores como condutores do processo de capacitação.

Elaboração do PDP/2022

Ao longo dos anos, a prática administrativa tem demonstrado que a área de desenvolvimento de pessoas deve figurar como parte estratégica nas organizações. Porém, diante do cenário atual marcado pela pandemia do Covid-19 e pelo isolamento social colocou a área de Gestão de Pessoas diante de um grande desafio: o de repensar e ajustar suas estratégias, métodos e recursos de capacitação e desenvolvimento corporativo a realidade vigente.

Diante disso, foi essencial para a instituição no momento de formulação e implementação de práticas de gestão de pessoas levar em consideração essas peculiaridades contextuais, encarando os novos desafios, readaptando suas estratégias de modo que permita o aperfeiçoamento e a ampliação do seu capital intelectual, a fim de aprimorar os talentos internos e os adequar às necessidades atuais e organizacionais.

Nesse intuito, a Coordenação de Desenvolvimento de Pessoas da CGGP, alinhada às diretrizes estabelecidas no Decreto nº 9.991/2019, alterado pelo Decreto nº 10.506/2020, e seguindo orientações constantes na IN ENAP/SGP nº 21/2021 elaborou o Plano de Desenvolvimento de Pessoas do ano de 2022 – PDP/2022.

Esse instrumento, baseado no Levantamento de Necessidades de Capacitação (LNC), disponibilizado a todas as unidades administrativas do Órgão em 2021, e juntamente com o Dicionário de Competências publicado no ano de 2019, apresenta um planejamento essencial para o desenvolvimento dos gestores e servidores do DNIT.

i. Qualidade de vida no trabalho no DNIT

A Qualidade de Vida no Trabalho é um tema estratégico na Gestão de Pessoas por sua característica de transversalidade na instituição, atuando desde a saúde do servidor, passando por questões como organização do trabalho e modelos de gestão e alcançando, finalmente, os aspectos relacionados ao reconhecimento e valorização de cada uma das pessoas que trabalham no DNIT. A Qualidade de Vida no Trabalho, é portanto, um tema de especial destaque no planejamento das ações da CGGP.

Diante disso, foi publicada a Portaria nº 4.731/2019, que 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 Normativa/ME nº 03/2013, que institui as diretrizes gerais para a promoção da saúde do servidor público federal do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal.

No PQVT, então, foram listadas as ações realizadas em 2021, remotamente, em função da situação de pandemia de Covid-19, contando com a parceria de diversas unidades da Autarquia com a CGGP, que demonstraram um esforço conjunto das áreas do DNIT para propiciar um ambiente corporativo salutar aos servidores e colaboradores que aqui laboram, contribuindo para a consecução dos objetivos estratégicos do DNIT.

Tabela 36 - AÇÕES QVT 2021

DATA	NOME	AÇÃO
19/jan	JANEIRO BRANCO	Palestra Saúde Mental
20/jul	JULHO VERMELHO	Campanha de doação de sangue
26/ago	AGOSTO DOURADO	Palestra sobre a importância do aleitamento materno
15/set	SETEMBRO AMARELO	Palestra sobre valorização da vida e prevenção ao suicídio.
17/set	GINÁSTICA LABORAL	Ginástica laboral virtual promovida pelo MINFRA
14/out	OUTUBRO ROSA	Palestra para conscientização sobre o Câncer de mama e sobre o câncer de colo de útero
24, 25 e 30/nov	Curso GTD	Curso para melhor Gestão de Tempo e do trabalho na metodologia GTD

j. Atenção à saúde do servidor

Foram realizadas 163 perícias médicas para a homologação de atestados médicos dos servidores lotados na Sede, além das ocorridas nas Unidades Regionais nos Estados. A

estatística das licenças seguiu a divisão por faixa etária e por mês (quantidade de atestados e quantidade de dias), observando a LGPD n.º 13.709/2018. 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.

Dando continuidade ao mês Janeiro Branco, campanha sobre a preservação da saúde mental e comportamental, foi iniciado, com o apoio do Grupo ELO Saúde, o Programa Elo Equilíbrio, cujo objetivo é promover atendimento psicológico e personalizado para a qualidade de vida, buscando estratégias que garantam tranquilidade e suporte emocional.

Também foi realizada a Campanha de Vacinação contra a gripe. Nesse ano de 2021, pensando na inclusão dos servidores que se encontravam em trabalho remoto em razão da Pandemia de Covid-19, a campanha ocorreu de forma híbrida (*drive thru* e fila), com a aplicação de 508 doses para servidores e colaboradores.

Principais desafios e ações futuras

Como desafio para 2022, priorizaremos os estudos iniciados e efetivaremos propostas de melhorias no que tange aos fluxos e processos de trabalho, além das formas de captação e retenção de talentos.

No que se refere à movimentação de servidores, da mesma forma que foram captados empregados de empresas públicas, a exemplo da Infraero, também será um ponto de abordagem prioritária em 2022.

Será proposto ainda, a fim de estabelecer critérios mais transparentes e técnicos para a movimentação interna de servidores, novo normativo que atenuar aspectos subjetivos, visando a aplicação do dimensionamento da força de trabalho e um melhor equilíbrio.

Por fim, a CGGP continuará envidando esforços a fim de compor a força de trabalho do DNIT, por meio dos diversos instrumentos disponíveis, inclusive com tratativas com o Ministério da Economia a fim de obter a autorização para a realização de concurso público já solicitado para provimento de cargos efetivos vagos na Autarquia e para a contratação temporária de engenheiros.

IV. Gestão de Licitações e Contratos

Com relação às principais entregas de 2021, a Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações (CGCL) realizou 39 licitações, conforme detalhado na tabela abaixo:

Tabela 37 – Licitações 2021

	Licitações homologadas	Valor Total Homologado	Desconto do Valor Orçado
Obras e Serviços de Engenharia	22	R\$ 438.818.974,54	R\$ 318.270.506,45
Aquisições e Serviços Administrativos	17	R\$ 118.046.522,78	R\$ 86.681.032,35

Ressalta-se que os valores informados acima referem-se 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.

As licitações mais relevantes realizadas pela CGCL no ano de 2021 foram:

Pregão Eletrônico 424/2021-00:

Objeto:

Contratação de empresa de consultoria para execução dos serviços técnicos especializados de assessoramento, engenharia consultiva e gestão dos empreendimentos integrantes das ações de construção, operação e manutenção a cargo da DAQ.

Justificativa da contratação:

No que diz respeito à DAQ, esta encontra-se no grupo dos órgãos específicos singulares e suas atribuições encontram-se descritas no Art. 132 do Regimento Interno. Para o desempenho de suas atribuições, a DAQ está estruturada conforme o organograma constante no Termo de Referência. As atribuições das unidades componentes da estrutura da DAQ estão definidas nos artigos 133 a 143 do Regimento Interno. Vale ressaltar que o Decreto Nº 10.368/2020 fez com que as antigas Administrações Hidroviárias (AH) e todas as suas atribuições regimentais, cargos, funções, pessoal, patrimônio, acervo técnico, contratos

e outros elementos passassem à responsabilidade das Superintendências Regionais (SUPERINTENDÊNCIA). Tal incorporação foi devidamente atualizada na nova versão do regimento interno. Com a transição, as Superintendências assumiram a responsabilidade por todos os contratos vigentes referentes a infraestrutura aquaviária. Portanto resta esclarecido que a DAQ possui uma missão relevante na gestão das obras e serviços de infraestrutura aquaviária tendo a responsabilidade administrar e gerenciar a execução de programas de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária, que correspondem a ações que se estendem por todas as regiões do Brasil. Para o desempenho dessas atribuições a Sede conta com uma estrutura extremamente enxuta. Atualmente a atuação da DAQ tem sido viabilizada a partir do apoio técnico prestado no âmbito do Contrato nº 315/2016, que presta serviços técnicos especializados no assessoramento em áreas fundamentais de atuação da Diretoria. O referido contrato tem o término de sua vigência prevista para dez/2021 sendo necessária a contratação de nova empresa para a continuidade do referido assessoramento, cuja ausência tende a impactar sobremaneira as metas e objetivos definidos para a Diretoria, suas Coordenações setoriais e conseqüentemente o próprio DNIT. Portanto, o contrato de serviços técnicos especializados de assessoramento, engenharia consultiva e gestão dos empreendimentos integrantes das ações de construção, operação e manutenção a cargo da DAQ, objeto deste Termo de Referência, visa a adequação e ao aperfeiçoamento do dispositivo de gestão, acompanhamento e monitoramento técnico da execução dos contratos, convênios, termos de execução descentralizada e outros instrumentos congêneres dos empreendimentos aquaviários executados tanto no âmbito da DAQ, quanto das Superintendências Regionais (SUPERINTENDÊNCIA) envolvidas, de modo a permitir a continuidade da atuação da DAQ frente à escassez de servidores e falta de perspectivas para realização de novos concursos para reposição dos seus quadros. Outros fatores preponderantes que justificam a necessidade do contrato são: desafios a obstáculos ambientais (Bióticos e Antrópicos) a serem vencidos; acompanhamento e monitoramento dos remanejamentos de serviços públicos, bem como de eventuais Desapropriações e Reassentamentos em tempo hábil, além da questão ligada ao Meio Ambiente, prevenindo riscos e prováveis interferências nos prazos e metas estipulados e respeitando o orçamento preestabelecido; diversidade de empresas e Consórcios X Compatibilização de serviços de Engenharia (projetos e obras) pertencentes a um mesmo empreendimento ou entre diversos contratos no âmbito deste gerenciamento; necessidade de equipe multidisciplinar para

subsidiar relatórios mensais que irão proporcionar as melhores estratégias para a tomada de decisão da gestão dos empreendimentos; e obtenção de informações tempestivas, com isenção, como subsídio à tomada de decisão, seja na execução, ou no controle financeiro da gestão do empreendimento.

Os objetivos com a presente contratação visam: aprimorar a execução de políticas públicas para infraestrutura, orientada à multimodalidade; facilitar a integração das atividades técnicas e gerenciais dos empreendimentos aquaviários; ampliar a capilaridade de atuação do DNIT no setor aquaviário; priorizar as atividades fins e gerenciais, concentrando recursos humanos nas áreas de engenharia visando o correto gerenciamento de todas as ações da Diretoria; padronizar processos operacionais, administrativos e técnicos.

A contratação dos serviços possibilitará ao DNIT manter uma estrutura gerencial adequada para acompanhamento eficiente e tempestivamente toda a gama de ações necessárias à realização dos empreendimentos, de maneira a possibilitar sua execução conforme planejado, possibilitando uma atuação proativa de forma a assegurar os aspectos de prazo, custo, qualidade e risco, assim como adequação e aperfeiçoamento do dispositivo de gestão do acompanhamento e monitoramento da execução dos contratos relacionados à infraestrutura aquaviária.

Conforme se depreende do exposto, trata-se da execução de serviços para os quais o DNIT não dispõe de quadro suficiente de profissionais para execução direta, sendo, portanto, necessário valer-se da execução de forma indireta, mediante a contratação de empresa especializada, por meio de licitação. Para a execução das atividades descritas neste Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais de nível superior para o desenvolvimento de produtos por um período de 36 (trinta e seis) meses consecutivos. Assim, não obstante a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade do DNIT, devido à carência de seu quadro técnico, tanto na sede quanto nas Superintendências, verifica-se a premente necessidade da contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nas atividades de assessoramento técnico de engenharia e de gerenciamento de obras e serviços dos seus empreendimentos.

Sobre o assunto, assim prescrevem o inciso IV do Art. 13 e o Art. 67 da Lei nº. 8.666/93, de 21/06/93, e suas alterações, com o seguinte teor:

Art.13. Para os fins dessa Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados os trabalhos relativos a: (...) IV – Fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços.

Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição.

Verifica-se no estamento jurídico pátrio, portanto, que a Lei das Licitações e Contratos Administrativos no âmbito da Administração Pública admite a contratação de empresas de consultoria para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. Dada a magnitude e abrangência deste programa de obras de construção, manutenção e operação das infraestruturas aquaviárias, e considerando os diversos aspectos relacionados a estes contratos, no âmbito técnico, administrativo e financeiro, faz-se necessária a contratação de empresa especializada visando o suporte ao órgão na gestão deste grande número de contratos, subsidiando ações necessárias e tempestivas para atuação conjunta em outras instituições governamentais afins, e demais atores envolvidos, que gerem eficácia e eficiência na execução e controle dos empreendimentos.

Pregão 405/2020-00:

Objeto:

Contratação de empresa ou consórcio de empresas para prestação de serviços de apoio ao processamento das infrações de trânsito de competência do DNIT, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste instrumento.

Justificativa da Contratação:

O DNIT, no âmbito do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV), desenvolve a fiscalização de trânsito voltada à promoção da segurança viária, mediante instalação, operação e manutenção de equipamentos medidores de velocidade; detectores de avanço do sinal vermelho do semáforo e de parada sobre a faixa de pedestres. Para o processamento e gestão das infrações de trânsito, a Autarquia conta com o Sistema Integrado de Operações Rodoviárias (SIOR). Para amplo entendimento das últimas contratações da Autarquia no âmbito do PNCV, é crucial a apresentação das informações em ordem

cronológica. Ainda, considerando que a fiscalização de trânsito, exercida por meio do PNCV e no PNP, configura instrumento imprescindível ao DNIT na defesa do interesse público e manutenção da segurança viária, e, por conseguinte, no atendimento das suas competências como entidade executiva rodoviária da União, conforme estabelece o art. 21, do CTB, vislumbra-se a continuidade do PNCV, com a manutenção do número de faixas monitoradas, sem possibilidade de paralisação da fiscalização a partir de 15/05/2023, momento em que os prazos finais de execução dos contratos do Edital nº 168/2016 serão atingidos; assim como do PNP, com operacionalização de novas balanças, seja por meio de prorrogação dos atuais contratos ou realização de contratações, bem como mediante operação dos PIAFs. Nesse último cenário de continuidade, com a contratação dos serviços de apoio ao processamento das infrações de trânsito, pelo prazo de 60 meses (abr/2021 – mar/2026), objetiva-se garantir continuidade à recepção e digitalização; análise e instrução; e prestação de atendimento ao público sobre os processos em tramitação, de maneira mais eficiente, compatibilizando rapidez, qualidade na execução dos serviços e observância ao devido processo legal.

A rapidez, associada à certeza da punição, constituem aspectos importantes para alcançar a dissuasão do comportamento irregular no trânsito, o que faz diminuir a probabilidade de reincidência e a ocorrência de acidentes. Esses dois fatores, ao passo que contribuem para a melhoria da segurança viária, também fazem desestimular a apresentação de manifestações defensivas meramente protelatórias, aliviando a sobrecarga junto às instâncias de julgamento, beneficiando o cidadão de boa-fé com resposta rápida por parte da Administração. Tendo em vista a obrigação do DNIT como entidade executiva rodoviária da União, componente do SNT, de manter continuada a fiscalização e o processamento das infrações de trânsito, evitando interrupções na prestação dos serviços e prejuízos à própria Autarquia Federal e aos cidadãos brasileiros, resta motivada e justificada a contratação de empresa ou consórcio de empresas para prestação de serviços de apoio ao processamento das infrações de trânsito de competência do DNIT.

Resultados

- Conclusão de todos os Processos Administrativos de Apuração de Responsabilidade (PAAR) em prazo menor que o prazo estabelecido (180 dias);
- Publicação da IN nº 52/2021, que altera a IN nº 06/2019, que dispõe sobre o rito de aplicação das penalidades previstas nas Leis: 8.666/1993; 10.5202

2002 e 12.462/2011, instituindo o rito procedimental conexo ao PAAR das infrações praticadas por fornecedores, na fase licitatória e/ou contratual, no âmbito do DNIT;

- Atualização do Manual do PAAR, conforme a IN nº 52/2021;
- Atualização e consolidação dos demais atos normativos referentes à Licitações;
- Atualização de todas as Minutas Padrão de Editais, tornando-as mais claras e objetivas;

Para o exercício de 2022 foram estabelecidas as metas a seguir:

- Elaborar minutas padronizadas de edital e de contrato (Lei nº 14.133/2021);
- Elaborar instrução normativa do PAAR (Lei nº 14.133/2021);
- Garantir o cumprimento das etapas de elaboração do Plano de Contratação Anual (PCA);
- Atualizar a IN nº 42/2021;
- Definir processo de trabalho para seleção de fornecedor, conforme IN nº 36/2021.

V. Gestão Patrimonial e Infraestrutura

Preliminarmente, colaciona-se abaixo tabela resumida com todas as contratações por meio de licitação na modalidade Pregão Eletrônico, bem como por Cotação Eletrônica, realizadas pela Coordenação-Geral de Logística (CGLOG) no exercício de 2021:

Tabela 38 – Contratações Pregão Eletrônico

Nº do Contrato ou Dispensa	Nº do Processo	Empresa	CNPJ	Descrição do objeto	DATA ASSINATURA	Início do Contrato	Término do Contrato	Valor Mensal	Valor Total	Nº NE	VALOR NE
097/2021	50600.005675/2020-14	ATLÂNTICO Engenharia Ltda	14.355.750/0001-90	Serviços contínuos do ramo de engenharia, voltados à manutenção preventiva, corretiva e preditiva.	16/03/2021	22/03/2021	22/11/2022	R\$ 425.899,66	R\$8.517.993,20	2021NE000087 2021NE000088 2021NE000516 2021NE000517	RS 251.400,25 RS 174.499,41 RS 3.314.488,79 RS 4.776.604,75
113/2021	50600.028554/2020-32	SAN PIETRO VACINAS EIRELI	18.887.366/0001-90	Fornecimento, com aplicação, da vacina contra os vírus	25/03/2021	29/03/2021	29/03/2022	N/A	R\$52.821,84	201NE000150	RS52.821,84
018/2021	50600.014259/2019-65	ONYX SOLUTION Comércio e Representação Ltda	19.450.011/0001-00	Serviços de Outsourcing	31/03/2021	01/04/2021	01/12/2022	R\$ 73.461,86	R\$881.531,75	2021NE000137	RS396.694,08
130/2021	50600.024265/2020-64	FORTALEZA Serviços Empresariais Ltda	38.054.508/0001-45	Execução de serviços continuados de limpeza, conservação e higienização e serviços de copeiragem	08/04/2021	30/04/2021	30/12/2022	R\$ 654.063,50	R\$13.081.269,98	2021NE000658 2021NE000674 2021NE002542	RS 6.977.177,57 RS 4.141.901,93 RS 276.223,21
241/2021	50600.023479/2020-13	IZABEL SOUKI Engenharia e Projetos Ltda	11.085.188/0001-34	Elaboração de Laudo Técnico e de Projeto de Impermeabilização.	08/06/2021	02/06/2021	02/11/2021	N/A	R\$67.029,68	2021NE001325	RS67.029,38
503/2021	50600.004756/2020-99	FERSAN ARQUITETURA E TECNOLOGIA EIRELI	26.968.073/0001-65	Elaboração de projetos executivos de engenharia e arquitetura - BIM	17/09/2021	01/10/2021	01/11/2022	N/A	R\$ 4.903.831,31	2021NE001778	RS 4.903.831,31
736/2021	50600.013572/2019-86	BRS SUPRIMENTOS CORPORATIVOS S.A	09.216.620/0001-37	Serviço de almoxarifado virtual de material de consumo administrativo - gerenciamento de meios logísticos	13/12/2021	20/12/2021	20/06/2024	R\$ 25.933,41	R\$ 778.002,30	2021NE002544	RS 24.804,19
737/2021	50600.022014/2020-45	PRIME Consultoria e Assesoria Empresarial	05.340.639/0001-30	Serviços de Gestão de Frota - MANUTENÇÃO	17/12/2021	20/12/2021	20/06/2024	R\$ 39.309,08	R\$ 1.179.272,31	2021NE002490 2021NE002493 2021NE002494	RS 15.000,00 RS 15.000,00 RS 20.000,00
CE 06/2021	50600.019183/2020-06	HBL Carimbos e Placas Industriais e Comércio Ltda	72.649.361/0001-74	Fornecimento de carimbos, borrachas, tintas e refs, sob	N/A	25/01/2021	N/A	N/A	R\$2.158,00	2021NE000035	RS2.158,00
CE 15/2021	50600.022155/2020-68	Apolyane Farias Lopes	37.123.828/0001-47	Fornecimento de Microfones para a realização de videoconferências	N/A	30/11/2021	N/A	N/A	R\$ 5.267,25	2021NE002287	RS 5.267,25
CE 01/2021	50600.028254/2020-53	ACARTE Comércio e Serviços de Impressão EIRELI	14.623.076/0001-88	Aquisição de botom institucional e moeda de homenagem, para suprir as necessidades da CGCOM/DG	N/A	14/05/2021	N/A	N/A	R\$11.538,00	2021NE001137 2021NE001138	RS 660,00 RS 10.878,00
CE 22/2021	50600.026196/2021-12	STYLLUS Distribuidora Comércio e Serviços Ltda	04.892.707/0001-00	Fornecimento de Bandeiras oficiais	N/A	27/12/2021	N/A	N/A	R\$ 10.104,00	2021NE002578 2021NE002577	RS 1.618,09 RS 8.486,00
CE 13/2021	50600.002399/2021-13	M2Z SOLUÇÕES INTEGRADAS LTDA	30.870.355/0001-00	Fornecimento de Baterias para Drones Phantom 4 PRO/Advanced e corretores veiculares	N/A	14/10/2021	N/A	N/A	R\$ 4.818,37	2021NE002176 2021NE002171	RS 4.598,99 RS 219,41

Vê-se, pois, que a CGLOG, no decorrer do ano de 2021, realizou o total de 13 (treze) contratações, e ainda obteve avanços em outras políticas de gestão, conforme aduzido a seguir.

Plano Nacional de Logística

- Elevar a produtividade da força de trabalho do DNIT, respeitando as diretrizes de sustentabilidade;
- Eliminar os 4 principais gargalos da área de recursos logísticos da Sede e Superintendências: déficit de pessoal, ausência de padronização de procedimentos, de materiais e de serviços;
- Em execução pelo Comitê Gestor.

Implantação do SIADS

- Em funcionamento na Sede e Superintendências Regionais;
- Tratativas constantes com a Secretaria de Tesouro Nacional/STN para resolver algumas pendências na operacionalização do sistema.

Implantação do Protocolo Digital

- Maior controle na gestão de custos governamentais;
- Implantado em 21/06/2021;
- Benefícios: praticidade, transparência, celeridade, economicidade e otimização de mão de obra e de espaço físico.

Contratação dos serviços de limpeza e copeiragem

- Nova modelagem de contrato;
- Otimização das rotinas administrativas da gestão do contrato, com a concentração dos serviços em único contrato;
- Eficiência na fiscalização do contrato;

- Redução de custos na ordem de R\$ 3 mi/ano, em comparação com o somatório dos contratos anteriores.

Contratação dos serviços de manutenção predial

- Nova modelagem de contrato;
- Otimização das rotinas administrativas da gestão do contrato, com a concentração dos serviços de 3 contratos em único contrato;
- Eficiência na fiscalização do contrato;
- Redução de custos na ordem de R\$ 1 mi/ano, em comparação com o somatório dos contratos anteriores, o que representa uma redução de 26%.

Contratação dos serviços de *outsourcing* de impressão

- Nova modelagem de contrato;
- Redução substancial no parque de impressão com a implantação das ilhas de impressão;
- Redução de custos na ordem de R\$ 2 mi/ano, em comparação com o contrato anterior;
- Sustentabilidade: redução significativa das impressões.

Implantação do Centro de Gestão Documental

- Implantado no final de dez/20, com início da execução em jan/21;
- Inclusão de mais de 90 Pessoas com Necessidades Especiais (PNE);
- Mais de 5 milhões de documentos digitalizados;
- Transferência de mais de 121 mil caixas de arquivos para guarda externa (sem custo);
- Liberação de cerca de 11.000 m² de área que antes eram ocupadas com acervos documentais;
- Economia da ordem de R\$ 15 mi/ano, em comparação com o somatório dos contratos anteriores.

Política de renovação de frotas

- Publicada em 23/04/2021;
- Benefícios: uniformização das ações e procedimentos administrativos; redução do custo administrativo (economicidade) dos procedimentos de renovação ao longo dos exercícios financeiros.

Plano Nacional de Controle De Imóveis

- Mapeia os imóveis do DNIT, informa o status de posse dos imóveis, diagnostica e avalia as condições físicas e de funcionamento de cada unidade em posse do DNIT;
- Benefícios: organização, controle, transparência e responsabilidade com o bem público.

Contratação do almoxarifado virtual

- Serviço de logística para fornecimento de materiais de expediente e suprimentos de informática;
- Benefícios: praticidade, reduz custos administrativos e de espaço físico, bem como desburocratiza o processo de fornecimento desses itens.

Unificação dos contratos dos Correios

- Benefícios: eficiência e economia de recursos públicos; atualização dos benefícios nos serviços contratados; comunicação integrada entre o DNIT Sede e suas unidades nos Estados da Federação, e ainda com Órgãos da Administração Pública Federal; melhores preços em função do volume de negócios;
- Economia de 14,64%.

Contratação do projeto de impermeabilização

- Necessária à manutenção do patrimônio;

- Contribui, com a entrega de laudo, com a resolução de questão contratual pendente há 10 anos.

Contratação de projetos em BIM

- Marco da modernização do edifício Sede do DNIT;
- Espera-se transformar edifício Sede em um prédio sustentável e automatizado.

Credenciamento de leiloeiro administrativo

- Publicação da Instrução Normativa;
- Capacitar os servidores do DNIT para executar os leilões;
- Benefícios: agilidade, economia, menos disfunção burocrática, responsabilidade com o patrimônio público.

Criação de mais um Canal de Comunicação

Figura 57 – Canal de Comunicação



VI. Sustentabilidade Multidimensional

As competências da Seção de Sustentabilidade (SSUST) estão dispostas no art. 38 do Regimento Interno do DNIT, aprovado pela Resolução n.º 39/2020.

Criada estrategicamente vinculada à DAF, a atuação da SSUST perpassa todas as Coordenações-Gerais e este documento apresenta as entregas principais realizadas no exercício de 2021, da transparência e divulga suas atividades à sociedade.

Em seu primeiro ano de atuação, a SSUST canalizou esforços para estruturar a governança do DNIT para a Sustentabilidade com diretrizes e orientações, criando o programa DNIT Sustentável. Além disso, a Seção vem atuando na realização de levantamentos de dados e realização de estudos, analisando as informações de custeio, de processos da Sede e das Superintendências Regionais de forma integrada e sistêmica para fornecer subsídios à tomada de decisão com base em evidências. O objetivo destas ações é promover a racionalização e melhorar a qualidade do gasto do DNIT.

A tabela abaixo apresenta as principais entregas em 2021, bem como as entregas previstas para 2022:

Tabela 39 – Entregas 2021 e Entregas Previstas 2022

<u>ENTREGAS 2021</u>	<u>PREVISTAS 2022</u>
1. Implantação do Programa DNIT Sustentável com: - Elaboração e Publicação da IN nº 40/2021, que dispõe sobre a Política de Sustentabilidade do DNIT; - Elaboração e Publicação da IN nº 65/2021, que disciplina a gestão de resíduos sólidos no DNIT; - Elaboração e publicação do Plano Diretor de Logística Sustentável (PLS) para o DNIT 2021-2023 com 21 diretrizes nacionais e 23 objetivos e metas para a Sede e estimativa de economia de R\$ 10 mi; 2. Inclusão do Plano Diretor de Logística Sustentável no Eixo Gestão de Contratações do Modelo de Governança do DNIT e no Manual de Convênios e Congêneres; 3. Análise da sustentabilidade de licitações administrativas, com contribuições pautadas na legislação e em estudos e boas práticas;	1. Implementação e acompanhamento do plano de ação previsto no PLS do DNIT na Sede 2021-2023 em pelo menos 50%; 2. Implementação do PLS em ao menos 10 Superintendências Regionais; 3. Implementação de 4 mecanismos de acompanhamento e mensuração da Sustentabilidade no DNIT; 4. Estudo de custos, estrutura e processos em ao menos 6 Superintendências Regionais; 5. Elaboração do Plano de Resíduos Sólidos no DNIT Sede e nas Superintendências Regionais.

ENTREGAS 2021	PREVISTAS 2022
4. Criação de modelo orientador para licitações de aquisição de veículos com alienação simultânea para melhorar a assertividade dos certames pelas Superintendências Regionais; 5. Mapeamento de custos, estrutura e processos das Superintendências Regionais para a tomada de decisão baseada em dados e evidências objetivando a racionalização (SUPERINTENDÊNCIAAC, SUPERINTENDÊNCIAIPA, SUPERINTENDÊNCIAARJ e outras); 6. Coordenação e participação da Sustenta Paraná - rede paranaense para a sustentabilidade na gestão pública composta por 30 instituições públicas para a promoção de ações colaborativas.	

Programa DNIT Sustentável

Com o objetivo de assegurar que os valores sustentáveis estratégicos da Autarquia fossem transformados em resultados para a sociedade, a Autarquia instituiu o programa DNIT Sustentável. Com o intuito de promover transparência às informações relativas a este programa, o DNIT instituiu em sua página na internet o espaço DNIT Sustentável, que vem acumulando os documentos e avanços do programa. (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/dnit-sustentavel>). Entre os instrumentos de governança publicados em 2021 estão:

a) Política de Sustentabilidade (IN nº 40/2021)

A Política de Sustentabilidade prevê princípios, objetivos, diretrizes e procedimentos para a promoção da sustentabilidade em seis dimensões. Além disso, ela institucionaliza a observação obrigatória do Guia Nacional de Licitações Sustentáveis da AGU nas licitações, em sua última versão.

Figura 58 – Painel Resumo PLS



b) Gestão de Resíduos Sólidos (IN 65/2021)

Por meio da IN 65/2021, o DNIT disciplina em âmbito nacional a implementação de ações que visam a redução do impacto ambiental, o consumo sustentável, a promoção da economia circular e a destinação final ambientalmente correta. São exemplos: o modelo de ilhas de café e de coletores de resíduos, racionalizando o uso de recursos e logísticos; o uso de louça permanente para o público interno e reuniões, podendo ser utilizados copos descartáveis biodegradáveis apenas para o público externo e eventos (a Autarquia deixa de consumir milhões de copos plásticos de uso único ao ano, que ocasionam vários impactos ambientais em todo o seu ciclo de vida); e a previsão da compostagem dos resíduos orgânicos sempre que houver empresa especializada em localidade do DNIT. Esta medida reduz a pressão sobre os aterros sanitários e lixões do país, promove a economia circular e reduz a emissão de CO₂.

Figura 59 – Painel Economia Circular



c) Plano Diretor de Logística Sustentável (Portaria nº 6.603/2021)

O Plano Diretor de Logística Sustentável (PLS) para o DNIT 2021-2023 foi elaborado pela Seção de Sustentabilidade da DAF em 2021. Trata-se de instrumento de governança alinhado ao Planejamento Estratégico do DNIT, às diretrizes de sustentabilidade do MInfra e às políticas públicas nacionais e à Agenda 2030 da ONU. Em seu teor, o PLS apresenta um amplo levantamento histórico abrangendo 23 temas e 66 indicadores dos anos 2016 e 2020. A partir deste mapeamento, ele estabelece, em âmbito nacional, 21 diretrizes para a Sede e 26 Superintendências Regionais com temas que atingem as áreas de pessoas, consumo, aprimoramento e racionalização. Além disso, com foco na Sede, o trabalho aborda ainda 23 temas e objetivos relativos à consumo, terceirizados, deslocamentos e pessoas, e apresenta plano de ação multisetorial para a sua implementação. O plano atua com o objetivo de promover a transparência, subsidiar a decisão dos gestores baseada em dados e evidências, orientar as ações e os esforços ao planejamento estratégico do DNIT, fortalecer a governança institucional, melhorar a qualidade do gasto e do uso dos recursos disponíveis e prevê uma economia de R\$ 10 mi até 2023.

Após a publicação do PLS, os processos de licitação da DAF passam pela Seção de Sustentabilidade que faz análise quanto ao atendimento das diretrizes e orientações de sustentabilidade do DNIT, da conformidade legal correlata e sugere medidas para a modernização, racionalização e promoção da qualidade do gasto.

Informações disponíveis em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/dnit-sustentavel/plano-diretor-de-logistica-sustentavel>

A figura a seguir ilustra o resumo do PLS 2021- 2023 do DNIT.

Figura 60 – Infográfico PLS



Dentre os benefícios do PLS destacam-se: transparência de informação, histórico de desempenho do custeio administrativo, gestão orientada para a racionalidade e entrega de valores sustentáveis e ainda fortalecimento da atuação do DNIT como agente ativo de transformação na sociedade.

d) Outras atividades de destaque:

- Inclusão do Plano Diretor de Logística Sustentável no Eixo Gestão de Contratações do Modelo de Governança do DNIT e no Manual de Convênios e Congêneres;
- Análise da sustentabilidade de licitações administrativas, com contribuições pautadas na legislação e em estudos e boas práticas;
- Criação de modelo orientador de variáveis escalonadas para licitações de aquisição de veículos com alienação simultânea para melhorar a assertividade dos certames pelas Superintendências Regionais;

- Mapeamento de custos, estrutura e processos das Superintendências Regionais para a tomada de decisão baseada em dados e evidências objetivando a racionalização e a melhoria da qualidade do gasto da Autarquia (SR/AC, SR /PA, SR /RJ e outras); e
- Coordenação e participação da Sustenta Paraná - rede paranaense para a sustentabilidade na gestão pública composta por 30 instituições públicas para a promoção de ações colaborativas.

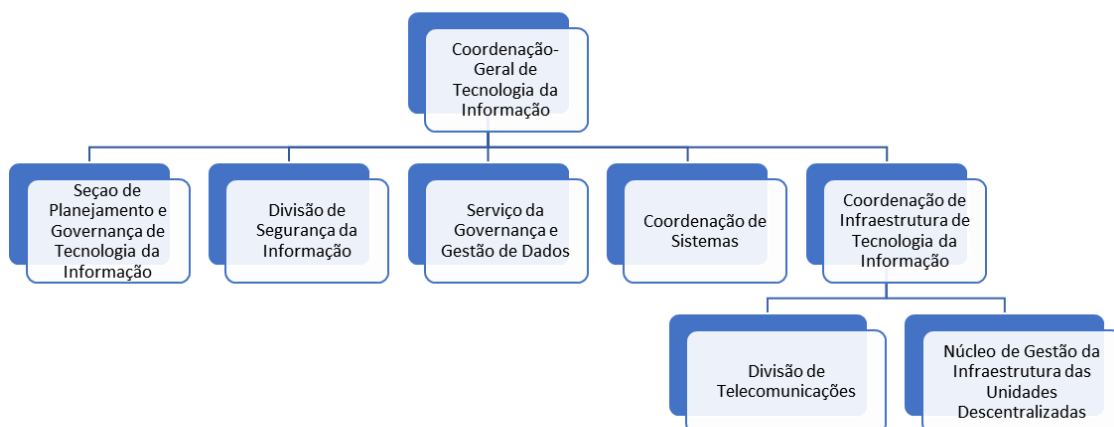
VII. Gestão da Tecnologia da Informação

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), Ministério da Economia - ME, Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República – GSI/PR, Sistema de Administração de Recursos de Tecnologia da Informação (SISP) e a Coordenação Geral de Modernização Estratégica CGME/DIREX.

A estrutura institucional da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação (CGTI) está inserida na Resolução N° 39/2020 da seguinte forma:

Figura 61 – Organograma CGTI



b. Modelo de Governança de TI

Figura 62 – Modelo de Governança TI



O Modelo de Governança de TI do DNIT tem como principal instância o Comitê de Gestor de TI, responsável pelo direcionamento estratégico, compreendendo as funções de supervisão e orientação político-administrativa, cabendo-lhe a tomada de decisão acerca das diretrizes, os objetivos e as políticas de administração dentro de 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 2021, 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 2020 - 2021, que orienta o desenvolvimento das ações de TIC no âmbito tático e operacional.

c. Contratações mais relevantes de recursos de TI

Os principais contratos são os firmados com as empresas públicas SERPRO e DATAPREV, sendo para estes celebrados novos contratos em 2021. Alguns serviços privados para a sustentação de sistemas utilizados por cidadãos, empresas e governo, sustentação de infraestrutura, processamento de dados, subscrição de licenças de uso de softwares e comunicação passaram por novas contratações segundo o discriminado na tabela a seguir.

Tabela 40 - Contratações mais relevantes de recursos de TI

Processo	Edital	OBJETO	Empresa	CONTRATO	EMPENHO	STATUS
50600.004461/2018-06	D02/2018-00	Prestação de Serviços Técnicos Especializados de Tecnologia da Informação	SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados	286/2018	2020NE800517	Encerrado
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	2020NE800623 2021NE001520	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	2020NE800649 2021NE001501	Em andamento
50600.028595/2019-95	365/2019-00	Aquisição de soluções de infraestrutura tecnológica para a sede demais unidades descentralizadas da DNIT, englobando: servidores para hiper convergência	Calc Informática Comércio e Serviços -LTDA	348/2020	2020NE802108	Encerrado
50600.016430/2020-12	D26/2020-00	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	732/2020	2020NE804237 2020NE804238 2021NE000983 2021NE001033	Termo de encerramento de contrato 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	2020NE805766 2021NE000950	Em andamento
50600.000487/2021-7	391/19-00	Aquisição de mídias para a realização de cópias de segurança (backups), acompanhadas de etiquetas de identificação e fitas de limpeza	By Information Technology	013/2021	2020NE805909	Encerrado
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(9365881) 2021NE001810 (9279564) 2021NE001383 (8423250)	Em andamento

Processo	Edital	OBJETO	Empresa	CONTRATO	EMPENHO	STATUS
					2021NE001375 (8416421) 2021NE001377 (8416457) 2021NE001384 (8423256) 2021NE001386 (8423268) 2021NE001372 (8416218) 2021NE001373 (8416230) 2021NE001374 (8416240) 2021NE001385 (8423261) 2021NE002608 (10140304)	
50600.001734/2020-77	002/2021-00	aquisição de materiais de tecnologia da informação, visando a modernização do parque de ativos do DNIT, em âmbito nacional, nos seguintes itens: Switches de rede e Transceivers,	SYSTECH Sistemas	278/2021	2021NE001400	Em andamento
50600.001734/2020-77	002/2021-00	Aquisição de materiais de tecnologia da informação, visando a modernização do parque de ativos do DNIT, em âmbito nacional, no seguinte item: Biblioteca de fitas robotizada (tape library)	DECISION Serviços de Tecnologia da Informação Ltda	279/2021	2021NE001401	Encerrado
50600.001734/2020-77	002/2021-00	aquisição de materiais de tecnologia da informação, visando a modernização do parque de ativos do DNIT, em âmbito nacional, no seguinte item: Solução de Armazenamento de Alto Desempenho (Storage All Flash)	O2 Soluções em Tecnologia Digital Ltda	280/2021	2021NE001399	Concluído
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	2021NE001770 (SEI 9175229)	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	MCR SISTEMAS E CONSULTORIA LTDA	519/2021	2021NE001817 (SEI 9291564)	Em andamento

Processo	Edital	OBJETO	Empresa	CONTRATO	EMPENHO	STATUS
		as demandas em assuntos relativos à comunicação com criação de material áudio visual				
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	DATA PREV - Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência	645/2021	2021NE002173 2021NE002172	Em andamento

d. Montante de recursos aplicados em TI

O total das despesas autorizadas para empenho no exercício de 2021 apresentou um decréscimo de 9% em relação a 2020.

A diminuição se deu pela não autorização de despesas para a ação de modernização e ampliação da infraestrutura de tecnologia da informação. Para essa ação foram utilizados somente os pagamentos com restos a pagar inscritos nos exercícios anteriores.

Os gastos de custeio estão relacionados com as cadeias de valor relativas à manutenção dos contratos e formalização de novos contratos de sustentação, demonstrados nos gráficos e tabela abaixo.

Gráfico 15 – Valores por ano – Gastos de Custeio

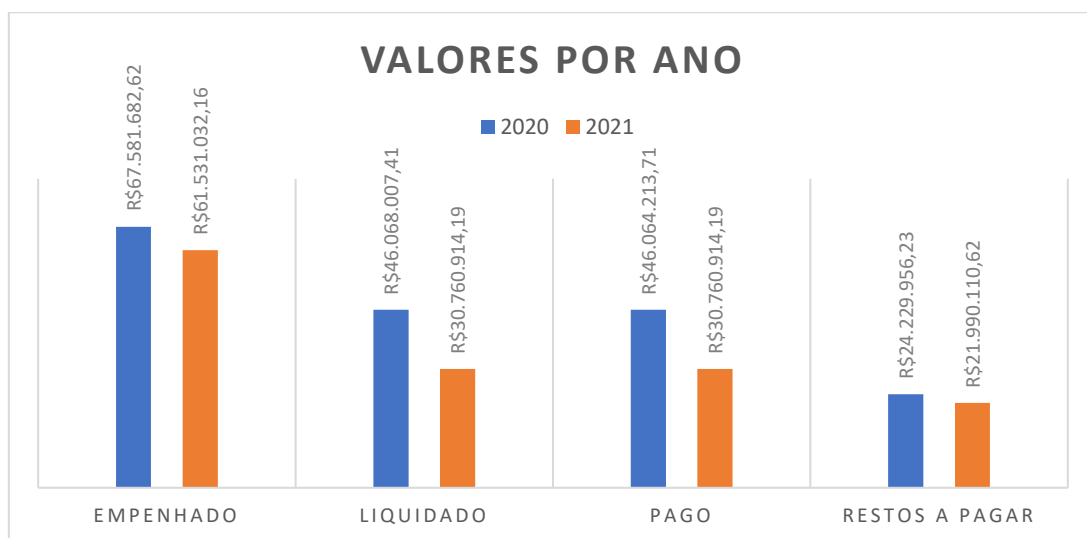
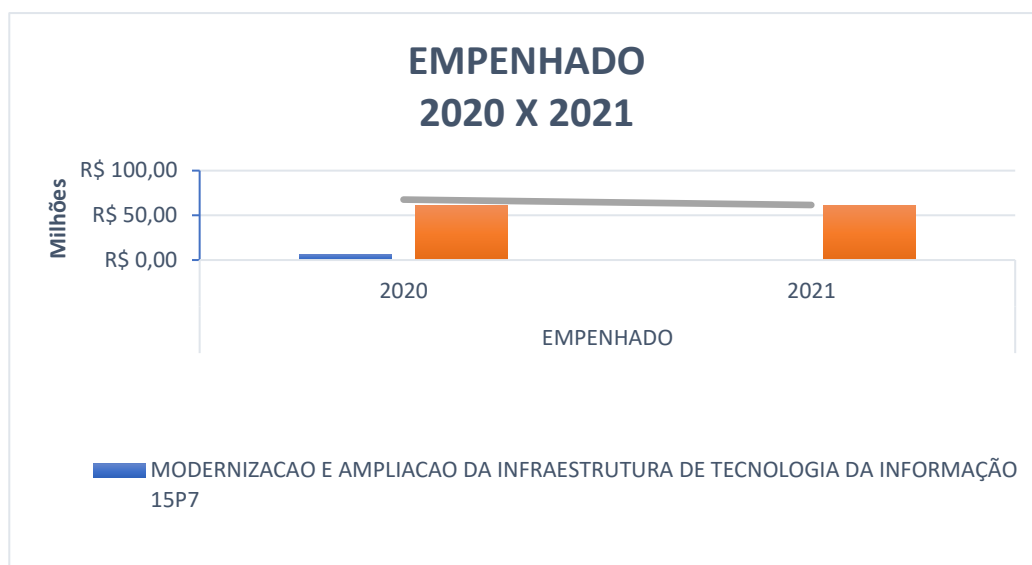


Tabela 41 – Ação Gastos de Custeio

AÇÃO		EMPENHADO		LIQUIDADO		PAGO		RESTOS A PAGAR	
		2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
MODERNIZACAO E AMPLIACAO DA INFRAESTRUTURA DE TECNOLOGIA DA INFORMACAO	15P7	6.483.754,40	0,00	4.827.534,00	0,00	4.827.534,00	0,00	90.632,96	1.540.602,56
MANUTENCAO E OPERACAO DA INFRAESTRUTURA DE TECNOLOGIA DA INF	218T	61.097.928,22	61.531.032,16	41.240.473,41	30.760.914,19	41.236.679,71	30.760.914,19	24.139.323,27	20.449.508,06
TOTAL DAS AÇÕES		67.581.682,62	61.531.032,16	46.068.007,41	30.760.914,19	46.064.213,71	30.760.914,19	24.229.956,23	21.990.110,62

Gráfico 16 – Valores empenhados 2020x2021



e. Principais iniciativas ou projetos na área de TI

As iniciativas e projetos concluídos no ano de 2021, constantes no PDTIC 2020/2021 e plano de metas estratégicas e táticas da DAF integram 70 ações das quais temos: 38 concluídas, 18 em andamento, 10 prospectadas, 3 não implantadas e 1 implantada.

Após a consolidação do andamento em 2021, o índice de conclusão foi de 71,38%.

As ações do PDTIC 2020/2021 são monitoradas com o uso de ferramentas e painéis atualizados periodicamente para monitorar o desenvolvimento das ações de TIC no DNIT.

Gráfico 17 - Painel de monitoramento das ações do PDTI 2020/2021



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 necessárias ao funcionamento do parque tecnológico da Autarquia.

Os Grupos Temáticos são:

GT1 – Informação e Sistemas

GT2 – Governança de TIC

GT3 – Infraestrutura de TIC

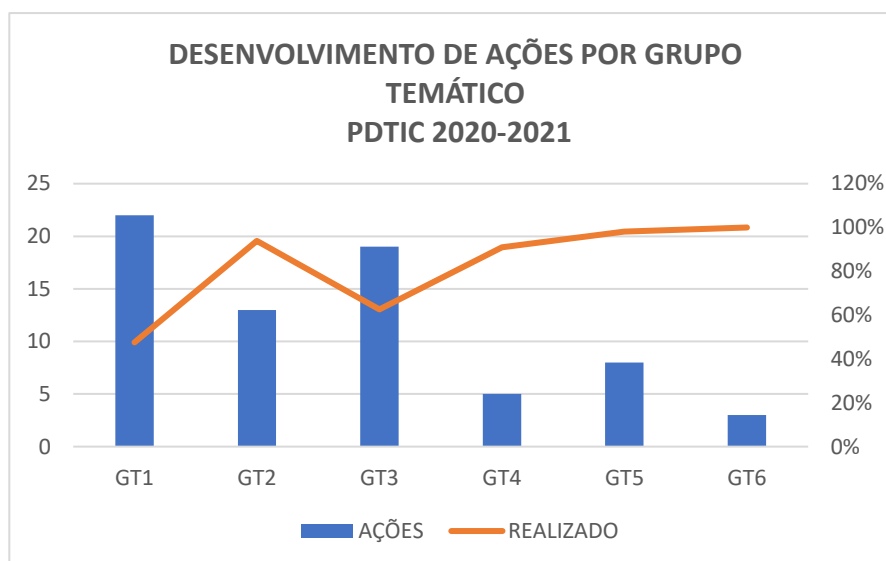
GT4 – Governança de Dados

GT5 – Segurança da Informação

GT6 – Coordenação Geral

O gráfico a seguir ilustra a evolução ao longo de 2021 do desenvolvimento das ações, por cada um dos grupos temáticos:

Gráfico 18 – Desenvolvimento de ações por grupo temático PDTIC 2020-2021



Dentro de cada grupo temático são desenvolvidas ações, com acompanhamento e monitoramento da área técnica. Na tabela abaixo foram elencadas as ações concluídas.

Tabela 42 – Ações concluídas

Informação e Sistemas

- GT1-N02 Replanejamento para contratação de empresa especializada no apoio ao planejamento e fiscalização de contratos
- GT1-N03 Republicar Normativos para os sistemas corporativos como Instrução Normativa
- GT1-N16 Implantação de ambiente de compartilhamento e trabalho corporativo para a Sede e Superintendência software de Teletrabalho
- GT1-N17 Implantação de ferramental TEAMS para execução de Teletrabalho
- GT1-N19 Implantação de modernização de ferramenta de atendimento ao usuário (migração para o Qualitor)
- GT1-N21 Implantar melhoria para o teletrabalho com aplicação de ferramenta corporativa
- GT1-N23 Implantação do processo - IN referente a desenvolvimento e documentação de sistemas a ser entregue a CGTI

Governança de TIC

- GT2-N02 Reestruturação do Processo de deliberações do Comitê Gestor de TIC
- GT2-N03 Implantação do processo referente a Política de Comunicação de TI
- GT2-N04 Implantar melhorias e monitorar o desempenho do PDTI com a inclusão de novas disciplinas
- GT2-N05 Reestruturar a Ferramenta de Governança GovTIPoint para fortalecer o monitoramento do desempenho do PDTI

- GT2-N06 Remodelar o Processo de deliberações do Comitê Gestor de TIC
- GT2-N08 Aprovação da Política de Governança e Gestão de Riscos de TI
- GT2-N09 Implantação do procedimento de fiscalização de contratos de TI no Manual de Fiscalização do DNIT
- GT2-N11 Gerir as ações de comunicação de tecnologia da informação em consonância com a Política de Comunicação de TI
- GT2-N12 Implantar e Gerir os riscos de tecnologia da informação em consonância com a Política de Riscos de TI
- GT2-N13 Reestruturar o processo de gestão e fiscalização de contratos de TIC
- GT2-N14 Monitorar e Avaliar resultados das ações de TIC alinhados às diretrizes estratégicas da CGME/DIREX

Infraestrutura de TIC

- GT3-N01 Implantação do processo relativo ao armazenamento em nuvem (*cloud computer* – DATAPREV)
- GT3-N05 Aquisição de Servidores para melhoria da infraestrutura de TI na SEDE e Superintendências
- GT3-N07 Garantir a segurança dos dados corporativos, com prevenção a desastres
- GT3-N08 Aquisição de Rack, fita de *Backup*, robô de *Backup* para implantar processo de *backup*
- GT3-N09 Renovação do Licenciamento *Microsoft* por 36 meses
- GT3-N10 Aprovação de política de backup pelo comitê gestor de TI
- GT3-N11 Manter o serviço de telefonia fixa e móvel
- GT3-N12 Controle de telefones e faturas telefônicas. Registrar a distribuição de linhas telefônicas convencionais, móveis, de comunicação de dados a servidores e setores do DNIT, bem como controlar suas faturas
- GT3-N13 Contrato de prestação de serviços técnicos de manutenção e suporte técnico

Governança de Dados

- GT4-N03 Implementar ferramenta para catálogo de dados abertos (CKAN)
- GT4-N04 Criar documentação do SIMDNIT (METADADOS)

Segurança da Informação

- GT5-N01 Reativar os trabalhos do COSIC
- GT5-N02 Revisar e consolidar normativos referentes a utilização dos Recursos de TIC em apenas uma norma
- GT5-N03 Reativar os trabalhos da ETIR
- GT5-N04 Implantar soluções de SIC disponíveis e relevantes
- GT5-N05 Contratar solução base de segurança (Antivírus, AntiSpam, EDR etc.)
- GT5-N07 Definir novas Políticas e Diretrizes de SIC
- GT5-N08 Estudar viabilidade de soluções avançadas de SIC

Coordenação Geral

- GT6-N01 Realizar capacitação da equipe
- GT6-N02 Aumento da capacidade de mão de obra técnica especializada para composição de equipe de TI
- GT6-N03 Reestruturação Institucional da CGTI com a criação da Divisão de Segurança da Informação, Equipe de Tratamento de Incidentes e Respostas (ETIR) e o Serviço de Governança de Dados por meio da publicação do novo Regimento Interno no DNIT

As demais ações com status em andamento e prospectadas terão sua continuidade no desenvolvimento do PDTIC 2022-2023.

A descrição sucinta dos principais projetos e atividades desenvolvidos na CGTI são relacionados a seguir.

Informação e Sistemas

- Contratação de diversos softwares e serviços demandados pelas áreas requisitantes: Compor 90, Pacote Adobe, Gvinci, Sistema de consulta a CPF e CNPJ;
- Realização de processo seletivo para recompor parte do quadro funcional da TI;
- Contratação de Equipe de apoio à fiscalização de contratos;
- Elaboração da nova IN de Sistemas;
- Elaboração de novo contrato com o SERPRO;
- Remodelagem do portal de licitações do DNIT, adequando-o ao novo padrão visual do governo;
- Contratação de empresa para a prestação de apoio técnico-operacional à fiscalização de contratos de tecnologia da informação (Processo nº 50600.009403/2021-66).

Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação

A CGTI atua no provimento de soluções em tecnologia da informação e comunicação, bem como no seu desdobramento no projeto, operação e monitoramento de serviços de maneira integrada.

Os processos decisórios são submetidos ao Comitê Gestor de TIC que é responsável pelo direcionamento estratégico, compreendendo as funções de supervisão e orientação

político administrativa, cabendo-lhe fixar as diretrizes, os objetivos e políticas em reuniões periódicas onde são submetidas matérias para deliberação observando suas competências dispostas em instrumento próprio. Em 2021 ocorreram três reuniões ordinárias e as respectivas atas foram disponibilizadas na plataforma de governo do DNIT.

As ações de comunicação de tecnologia da informação em consonância com a Política de Comunicação de TIC foram tratadas com a implantação do processo de Comunicação de TIC instituído com a formação de um grupo de Pontos Focais de Comunicação de TIC que vem sendo o canal onde são realizados os levantamentos de demandas voltadas para TIC. Os pontos focais de comunicação foram indicados pelos Diretores, Coordenadores Gerais e Superintendentes. Seus representantes são nomeados em Portarias e participam de reuniões periódicas previamente agendas que ocorrem com periodicidade trimestral onde são apresentadas as deliberações do Comitê Gestor de TIC, o desenvolvimento das atividades da CGTI e onde está sendo elaborado o levantamento de requisitos com a aplicação da metodologia 5W2H, onde é feita a identificação das necessidades com o tema afeto a TIC. Em 2021 foram realizadas quatro reuniões com os pontos focais de Comunicação e as respectivas Atas de Reunião constam do processo.

O monitoramento do desempenho do PDTIC foi aprimorado com a reestruturação da Ferramenta GovTIPoint o que contribuiu para fortalecer as ações de Governança, no âmbito da CGTI.

No tocante a Política de Riscos de TIC, foram mapeados e identificados os riscos, o que proporcionou o reconhecimento e descrição de uma lista abrangente. Os riscos mapeados foram avaliados considerando a probabilidade de ocorrência, bem como o impacto sobre as ações e atividades de TIC e a relevância do projeto/processo de trabalho para a instituição.

O processo de gestão e fiscalização de contratos de TIC em consonância com a IN 01/2019 e suas instruções complementares foram incluídos em capítulo específico do Manual de Gestão e Fiscalização de Contratos deste Departamento, aprovado pela Resolução nº 20/2020 (SEI nº7244588).

Infraestrutura de TIC

- Implantação da plataforma de colaboração (*Teams*);
- Instalação dos servidores de hiper convergência nas Superintendências, aumentando a capacidade e disponibilidade dos recursos daquelas unidades;

- Aquisição de *storage all flash*, para prover capacidade e performance no armazenamento dos dados críticos;
- Aquisição de *Tape Library* (robô de *backup*), ampliando a capacidade de gravação de dados em fita;
- Aquisição de novos *switches* para todo o DNIT, em substituição a equipamentos antigos (com até 12 anos de uso), e/ou sem garantia, melhorando a performance e gerenciamento da rede;
- Nova contratação de plataforma IaaS, ampliando os recursos disponíveis para o processamento em nuvem; e
- Aquisição de cofres de segurança para mídias, para armazenamento externo das fitas gravadas pelo DNIT.

Divisão de Telecomunicações

- Revisão da IS nº 12/DG/2018 que disciplina os procedimentos operacionais para a contratação, implantação e utilização dos serviços de telecomunicações no âmbito do DNIT, sem prejuízo às normas vigentes.
- Alteração do Regimento Interno - DITEL.
- Definição da Estrutura da DITEL e Formação de Equipe.
- Renovação do Contrato das Operadoras. Renovação do contrato de empresa para a prestação de serviços de telefonia, em face da necessidade premente de utilização de Serviço Telefônico Fixo Comutado - STFC (fixo-fixo e fixo-móvel) e de Serviço Móvel Pessoal - SMP (móvel-móvel, móvel-fixe e dados);
- Elaboração de TR para Contratação de Operadoras. Contratação de empresa para a prestação de serviços de telefonia, em face da necessidade premente de utilização de Serviço Telefônico Fixo Comutado - STFC (fixo-fixo e fixo-móvel) e de Serviço Móvel Pessoal - SMP (móvel-móvel, móvel-fixe e dados), de forma unificada, torna-se imperativa a promoção de Contratação dos citados serviços, uma vez que estes são imprescindíveis para viabilizar as atividades institucionais do DNIT;
- Elaboração de ETP para Contratação de Prestação de Serviços Técnicos de Manutenção. Contrato de prestação de serviços técnicos de manutenção, suporte técnico, atualização de *firmware* e *releases*, reposição de peças, placas e

equipamentos (inclusive aparelhos telefônicos), integração com *Microsoft Teams* e com AD, operação com *Solution Premier Service* (SPS) do fabricante, de toda a solução de telefonia do DNIT contemplando os 10.245 Ramais;

- Elaboração de Manuais Técnicos e de solicitação de serviços pelos usuários;
- Entrega dos serviços realizados sobre Controle de Acesso (Catraca, Cancela) para a CGLOG;
- Reestruturação no Serviço de Telefonia, com objetivo de remover, instalar e/ou configurar alguns serviços, tais como:
 - Remoção da Central Issabel;
 - Instalação da URA da Alcatel;
 - Implantação do *Call Center* na Ouvidoria, Setor de Multas e no Setor de Autorização Especial de Trânsito (AET);
 - Instalação do OminiVista;
 - Instalação do OTMS;
 - Instalação do OmniTouch Contact Center Standard Edition;
 - Readequação da Shelf 03;
 - Instalação do *My Instant Communicator*;
 - Instalação do Telefone Móvel; e
 - Configuração do SUMUS.
- Mitigação dos pontos de falhas da telefonia dentro da Sede, com as seguintes ações:
 - Virtualização da Central Alcatel (Nó 01);
 - Desinstalação do Parque de Telefonia Analógica;
 - Aquisição por meio de doação do MInfra de aparelhos IP; e
 - Instalação de aparelhos IP e Digitais.

Segurança da informação

- Publicação da Política de Segurança da Informação (PoSIC) da Autarquia - Portaria nº 1745/2021;

- Reestruturação e reativação do Comitê de Segurança da Informação (CoSIC) – Portaria nº 3701/2021, e da Equipe de Prevenção, Tratamento e Resposta a Incidentes Cibernéticos (ETIR) - IN nº 22/2021;
- Atualização de todos os normativos referentes à segurança da informação em conformidade com as normas e preceitos vigentes em âmbito federal, atendendo à determinação do Decreto nº 10.139/2019. Foram publicadas as seguintes normas:
 - IN nº22/2021 – Dispõe sobre a estrutura de Gestão da Segurança da Informação no DNIT;
 - IN nº 23/2021 – Dispõe sobre recursos de TI e controle de Segurança da Informação;
 - Editada a IN nº 16/2021 - Estabelece diretrizes para concessão, utilização e guarda do certificado digital destinado aos servidores do DNIT.
- Aprovação da Política de *Backup* da Autarquia, em trâmite para publicação;
- Contratação de suíte de solução de segurança, contendo solução *antispam* e antivírus com EDR para *desktops* e servidores. Houve a elaboração dos documentos de planejamento para a contratação, como o Estudo Técnico Preliminar e Termo de Referência, e encaminhamento do processo para a área de licitação.

Governança e Gestão de Dados

Em 2021 foram aplicadas melhorias na ferramenta de BI do DNIT (SIMDNIT), utilizando recursos da própria solução (Microstrategy) como recursos de auditoria e atividades (registro de logs), possibilitando maior controle de acesso e uso dos dados neste ambiente.

Também foi implantando o Plano de Dados Abertos (PDA) 2021/2022 juntamente com uso da ferramenta CKAN para confederação junto ao portal brasileiro de dados abertos.

Iniciativas quanto à LGPD foram implementadas no sentido da elaboração do Inventário de Dados em trabalho conjunto com a CGMGE.

Principais desafios e ações futuras

Como principais desafios para o exercício 2022 no âmbito da CGTI estão estabelecidas as principais diretrizes e metas que contemplam a continuidade das iniciativas e projetos iniciados e em curso desde 2020, constantes no PDTI 2020/2021, e aquelas em fase de planejamento para o PDTIC 2022-2023 que devem consolidar o Planejamento Estratégico Institucional do quadriênio 2020- 2023. As ações prospectadas são alinhadas com plano de metas estratégicas e táticas da DAF e também com o Planejamento Estratégico Institucional do DNIT, conforme tabela a seguir:

Tabela 43 – Principais iniciativas ou projetos na área de TI

Grupo Temático	Principais iniciativas ou projetos na área de TI
Coordenação Geral	Contratação de empresa para a prestação de apoio técnico-operacional à fiscalização de contratos de tecnologia da informação. Processo nº 50600.009403/2021-66
Governança de Dados	Planejamento de contratação de Ferramenta de Auditoria e Governança de Dados Processo SEI nº. 50600.000383/2021-68
Governança de TIC	Gerir Riscos de TIC em consonância com os Riscos Institucionais do DNIT
	Consolidar o PDTIC 2022-2023
	Reestruturar o Modelo de Gestão de Projetos de TIC
Informação e Sistemas	Fábrica de software (após a padronização do modelo de contratação, que será consolidada pelo ME)
	Solução de Background Check (Integridade)
	Solução de controle predial (CGLOG)
	Solução para gestão do EFD REINF/ DCTFWEB / E-social
Segurança da Informação	Implantação da nova ferramenta de Antivirus e Antispam;
	Implantação da obrigatoriedade de capacitação básica em Segurança da Informação a todos os usuários (servidores e colaboradores).
	Implantação de 90% dos controles do IG1 do CIS Controls v8 que não dependem de contratação
	Contratação e implantação de serviço de apoio à Segurança da Informação
	Prospecção das ferramentas necessárias para a implantação dos controles e práticas descritas no guia CIS Controls v8
Telecomunicações	Virtualização do Serviço Telecom
	Implantação do Sistema de Monitoramento da Telecom
	Elaboração de Estudos da Área de CFTV com uso de Inteligência Artificial.

f) Indicadores de Governança e Gestão

O Índice de Desempenho de Gestão Governamental (iGG), formulado pelo TCU, 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.

A estrutura do questionário do iGG está fundamentada nas práticas do modelo de autoavaliação em governança e gestão. Essas práticas foram desdobradas em itens de verificação (ou controles) mais objetivos, avaliáveis e auditáveis.

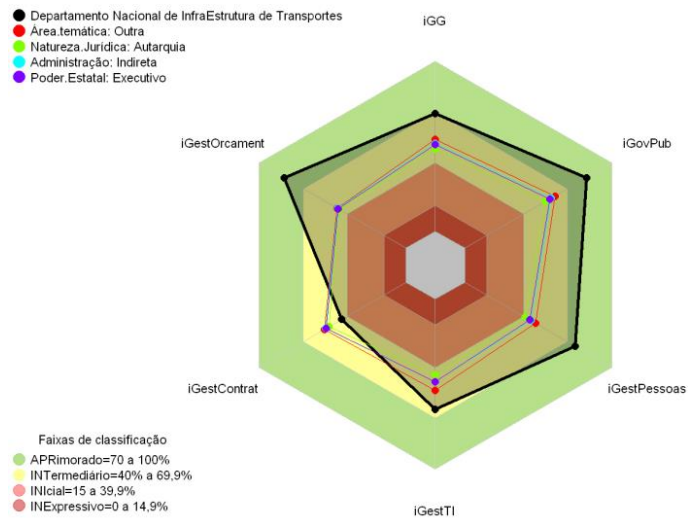
O relatório de autoavaliação apresentado pelo DNIT ao TCU resultou em todos principais indicadores que compõe o iGG, comparáveis ano a ano, acima do estágio inicial de implantação, com destaque ao iGovPub (índice de governança pública) e iGovPessoas (índice de governança e gestão de pessoas) que apresentaram desempenho em sua faixa máxima, classificado como nível aprimorado, se comparado à outras organizações públicas. Em decorrência da pandemia do coronavírus, o questionário não foi aplicado em 2020, assim a comparação de progresso da Autarquia é refletida na tabela abaixo:

Tabela 44 – Resultado IGG 2018 x 2021

Indicador	Valor 2018	Valor 2021
iGG (índice integrado de governança e gestão públicas)	36%	69,3%
iGovPub (índice de governança pública)	27%	82,6%
iGovPessoas (índice de governança e gestão de pessoas)	27%	79,4%
iGestPessoas (índice de capacidade em gestão de pessoas)	31%	75,1%
iGovTI (índice de governança e gestão de TI)	49%	56,9%
iGestTI (índice de capacidade em gestão de TI)	58%	64,9%
iGovContrat (índice de governança e gestão de contratações)	24%	32,8%
iGestContrat (índice de capacidade em gestão de contratações)	31%	43,7%
iGovOrcament (índice de governança e gestão orçamentária)	NA	89,8%
iGestOrcament (índice de capacidade em gestão orçamentária)	NA	82,7%

Por meio das respostas obtidas, o TCU classificou o DNIT em nível intermediário, conforme ilustrado no gráfico abaixo.

Gráfico 19 - Resultado geral da autoavaliação em relação a seu contexto



Visando a publicidade das informações em relação aos Indicadores de Governança e Gestão, o DNIT desenvolveu Painel BI que permite a visualização do detalhamento dos itens de verificação, controles e possíveis comparativos.

g) Ações de supervisão, controle e de correição

Auditoria Interna

As ações de supervisão e controles internos realizadas foram as consignadas na execução do Plano Anual de Atividades da Auditoria Interna (PAINT). No exercício de 2021, constaram sete auditorias planejadas e duas auditorias especiais, conforme detalhado abaixo:

Auditorias Programadas

- Auditoria no Programa de Consultoria, cujo escopo foi avaliar a eficiência da contratação, bem como a sua aderência aos termos contratuais;
- Auditoria no Programa Pesagem, cujo escopo foi avaliar a eficiência da contratação, bem como sua aderência aos termos contratuais;
- Auditoria na regularidade dominial do patrimônio imobiliário e ocupação de imóveis institucionais, cujo escopo foi avaliar a gestão dos patrimônios e imóveis, seu Sistema de Gestão, assim como, seus controles internos;

- Auditoria no Programa de Manutenção Hidroviária, cujo escopo foi avaliar os contratos de manutenção hidroviária;
- Auditoria no Programa de Obras Ferroviárias, cujo escopo foi avaliar a aderência das obras aos normativos vigentes, assim como, sua eficiência, eficácia e governança.;
- Auditoria no Programa Estudo e Projetos, cujo escopo foi avaliar o planejamento, termos referenciais e seus controles internos; e
- Auditoria de monitoramento da avaliação de riscos, de Governança e de Controle internos, cujo escopo foi avaliar os níveis de governança de todas as diretorias, incluindo riscos e controles internos.

Auditorias Especiais

- Auditoria proveniente de denúncia no âmbito das obras em trecho da BR-158/MT; e
- Auditoria proveniente de denúncia com propósito de avaliar fatos narrados no âmbito da Superintendência Regional no estado do Mato Grosso do Sul.

Corregedoria

Com relação às ações de correição adotadas pelo DNIT que contribuíram para a aplicação dos recursos públicos, é relevante informar que no ano de 2021 os esforços foram voltados para o aprimoramento do desempenho de suas atividades, prevenção de ilícitos e melhorias no fluxo de procedimentos. Como resultado desse aprimoramento, destacam-se as estatísticas referentes ao ano 2021.

No tocante aos processos analisados em fase de admissibilidade, foram analisados 110 (cento e dez) processos no ano de 2021, conforme discriminado na tabela abaixo.

Tabela 45 - Análises de admissibilidade efetuadas

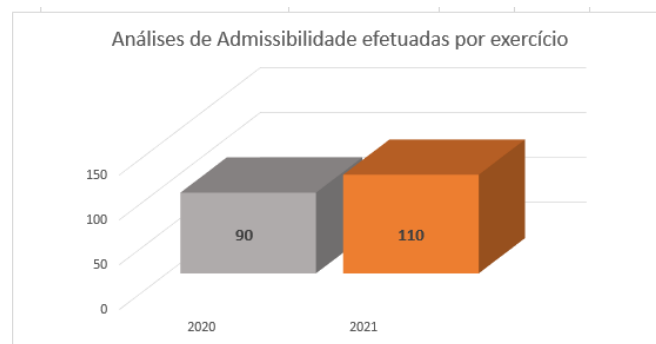
PROCEDIMENTO PROPOSTO	QUANTIDADE	%
Arquivamento	81	74%
Processo Administrativo Disciplinar - PAD	12	11%
Termo de Ajustamento de Conduta - TAC	8	7%
Processo de Apuração de Responsabilidade - PAR	3	3%
Sindicância Acusatória - SINAC	2	2%
Sindicância Investigativa - SINVE	2	2%
Investigação Preliminar Sumária - IPS	1	1%
Outras Providências	1	1%
Total	110	100%

Neste ponto, ressalta-se a efetividade do juízo de admissibilidade, demonstrada pela quantidade de arquivamento das denúncias, representações e informações encaminhadas à Corregedoria do DNIT, 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 da utilização da Matriz de Responsabilização da Controladoria-Geral da União.

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 46 - Análises de Admissibilidade efetuadas por exercício

EXERCÍCIO	QUANTIDADE
2020	90
2021	110



Registra-se, ainda, que no campo da prevenção foram emitidas 23 (vinte e três) recomendações pela Área de Prevenção e Ajustamento de Conduta, levantadas pelo trabalho realizado pelo juízo de admissibilidade desta Corregedoria, com vistas ao aprimoramento da

gestão da Autarquia. Desse total, foram expedidos 13 (treze) Ofícios a áreas específicas e 10 (dez) recomendações publicadas no site da Corregedoria do DNIT.

Ademais, no ano de 2021, foram instaurados 34 (trinta e quatro) procedimentos correcionais, sendo 2 (duas) Sindicâncias Investigativas, 4 (quatro) Sindicâncias Acusatórias, 26 (vinte e seis) Processos Administrativos Disciplinares e 2 (dois) Processos de Apuração de Responsabilidade.

No que concerne ao encerramento dos procedimentos correcionais, houve um total de 46 (quarenta e seis) processos concluídos, conforme exposto a seguir:

Tabela 47 - Procedimentos correcionais concluídos

PROCEDIMENTO CONCLUÍDO	QUANTIDADE	%
Processo Administrativo Disciplinar - PAD	34	74%
Sindicância Acusatória - SINAC	8	17%
Sindicância Investigativa - SINVE	3	7%
Sindicância Patrimonial - SINPA	1	2%
Total	46	100%

Quanto as penalidades aplicadas à servidores do DNIT, houve 03 (três) demissões; 05 (cinco) suspensões e 01 (uma) destituição de cargo em comissão.

Ressalta-se, ainda, que no ano de 2021, foram celebrados 07 (sete) Termos de Ajustamento de Conduta (TAC), que funcionaram como meios alternativos de solução de conflitos para os casos de ilícitos de menor potencial ofensivo, havendo um 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.

Tabela 48 - TAC celebrados por assunto

TAC POR ASSUNTO
01/2021 - Ausência de perícia técnica em acidente com viatura oficial.
02/2021 - Indicação de profissional para atuar em empresa contratada.
03/2021 - Ausentar-se do serviço durante o expediente, sem prévia autorização do chefe imediato.
04/2021 - Inobservância de deveres funcionais, enquanto fiscal substituto.
05/2021 - Conduta inapropriada em grupo de Whatsapp.
06/2021 - Inobservância do princípio da segregação de funções.
07/2021 - Morosidade na prestação de informações

No campo preventivo, dentre as várias iniciativas em execução no decorrer do ano de 2021, destaca-se o Programa Corregedoria Expressa, com abordagem de temas originados do levantamento de eventos já analisados mediante juízo de admissibilidade da Corregedoria, objetivando fortalecer o diálogo institucional, com ênfase para o campo preventivo-disciplinar, bem como mitigar possíveis desvios de conduta, dirimir dúvidas pontuais e expressar algumas fragilidades que podem acometer as áreas envolvidas.

Figura 63 – Logo Corregedoria



Por fim, destaca-se o Estudo de Potencialidade e o Plano de Providências (processo nº 50600.023771/2021-17) criado para atender a proposta de avaliação e acompanhamento de gestão correcional realizada pela Coordenação-Geral de Promoção de Integridade do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal (COPIS) da Corregedoria-Geral da União (CRG/CGU), especificamente no que tange aos indicadores de instauração de Processo Administrativo de Responsabilização (PAR) e Investigação Preliminar (IP), tendo em vista a identificação de possíveis oportunidades de melhoria no âmbito da Corregedoria quanto a esse quesito. Esse trabalho repercutiu na identificação de riscos e na organização de metas e ações para a ampliação do uso da legislação anticorrupção no enfrentamento à possíveis atos lesivos

praticados por pessoas jurídicas no âmbito da instituição, contribuindo para o fortalecimento da integridade pública.

Coordenação-Geral de Integridade (CGInt)

A CGInt possui como principais competências: coordenar as ações de integridade do DNIT; elaborar e manter revisão constante do Programa e do Plano de Integridade; coordenar a implementação do Programa de Integridade e do Plano de Integridade; e executar monitoramento contínuo do Programa de Integridade.

Nas ações de integridade do DNIT, a Unidade de Gestão de Integridade (UGI) conta com a participação das demais instâncias de integridade, são elas: Corregedoria, Auditoria Interna, Ouvidoria e Comissão de Ética.

Além disso, a CGInt dispõe do apoio dos Agentes de Integridade das superintendências regionais do DNIT nos estados, os quais têm como missão principal fomentar o desenvolvimento da cultura de integridade nos órgãos descentralizados.

Principais ações realizadas:

- Elaboração da Política Antifraude, Anticorrupção e de Prevenção de Conflitos de Interesses do DNIT – IN nº 77/2021 – em substituição à Política Antifraude e Anticorrupção do DNIT. Aquela nova Política contemplou, ainda, em seu bojo, as orientações para o recebimento de brindes e presentes por servidores da Autarquia, assim como a participação em eventos externos patrocinados por terceiros;
- Elaboração do Plano de Combate à Fraude e à Corrupção do DNIT – aprovado pela Portaria DG nº 7.172/ 2021;
- Realização do estudo sobre cargos, setores e atividades mais suscetíveis ao desenvolvimento de conflito de interesses e práticas de fraude e atos de corrupção no âmbito do DNIT para apoiar o desenvolvimento de ações de detecção;
- Implantação de dados de riscos para integridade no Sistema ÁGATHA de gerenciamento de riscos;

- Adoção do uso da Ciência de Dados para obtenção de indícios de irregularidade mediante cruzamento de dados públicos e adoção de medidas preventivas;
- Condução do Curso de Capacitação para os Agentes de Integridade das superintendências regionais sobre combate à fraude e à corrupção, realizado entre 09 e 11/06/2021;
- Preparação e disponibilização do Curso de Integridade para servidores do DNIT (20 horas), na modalidade autoinstrucional, na plataforma *Moodle* no site EducaDNIT;
- Concepção do Plano de Visitas de Orientação Técnica de Integridade 2022;
- Elaboração e disponibilização da Cartilha Integridade na Infraestrutura de Transporte: cenários e prevenções. Março de 2021. Disponível em https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/integridade/coordenacao-geral-de-integridade/Cenarios_e_prevencoes_em_infraestrutura_transportes_CGInt_16_Mar2021.pdf
- Desenvolvimento de campanhas de sensibilização do público interno, mediante o Minuto da Integridade, visando o fortalecimento da cultura de integridade da Autarquia. Disponível em <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/integridade/coordenacao-geral-de-integridade/acoes-com-o-publico-interno>
- Realização do II Concurso Integridade para Crianças com o tema: Legal é ser honesto!
- Elaboração do Relatório de Análise das Operações Deflagradas pela Polícia Federal no DNIT Sede e Superintendências entre 2019 e 2021, visando a identificação dos principais riscos para a integridade e os processos críticos atrelados àqueles riscos;
- Apresentação de proposta de utilização do *due diligence* para avaliação de empresas contratadas pelo DNIT, visando a prevenção de ocorrência de irregularidades (processo ainda em fase decisória);
- Consolidação dos relatórios semanais de integridade (RSI) das superintendências e apresentação ao Diretor-Geral;

- Apresentação de proposta de adoção do Teste de Avaliação de Potencial de Integridade Resiliente (Teste PIR) nos processos seletivos dos candidatos aos cargos ou funções FCPE, DAS 3, 4; e eventualmente 5;
- Desenvolvimento de estudos e proposta para o processo licitatório de aquisição do serviço de *background check* de terceiros;
- Participação no Comitê Gestor do Selo Infra+Integridade do MInfra para avaliar empresas que se candidataram a receber a distinta premiação;
- Coordenação com a Comissão de Ética para o desenvolvimento da campanha de difusão de valores no DNIT;
- Coordenação com a Auditoria para a utilização de indicadores de integridade para o desenvolvimento do Plano de Anual de Auditoria (PAINT); e
- Atendimento de demandas diversas da Subsecretaria de Conformidade e Integridade do MInfra.

5. INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

a) Demonstrações contábeis e notas explicativas

As Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas do exercício de 2021 foram elaboradas conforme legislação aplicável e publicadas na página: https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/demonstrativos-contabeis/demosntracoes_contabeis_2021_.pdf

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

Após consulta à base de dados da Auditoria, foram identificados os seguintes processos:

- Processo 50600.020678/2021-16: Comunicação da Controladoria Geral da União (CGU) acerca do início dos trabalhos de Auditoria Financeira e de Conformidade nas Demonstrações Financeiras do DNIT, a qual tem como objetivo assegurar que as prestações de contas da Autarquia, referentes ao exercício de 2021, expressem, de forma clara e objetiva: (i) a exatidão dos demonstrativos contábeis; (ii) a legalidade, a legitimidade e a economicidade dos atos de gestão subjacentes - em todos os aspectos relevantes - de acordo com os critérios aplicáveis à auditoria da CGU. A auditoria encontra-se em curso, não havendo apontamentos e resultados até o presente momento.
- Processo 50600.022678/2019-71: Por meio do qual são monitoradas as oito recomendações resultantes do Relatório de Avaliação dos Resultados da Gestão (OS nº 201900002), que trata de ação de controle realizada com o objetivo de avaliar a governança e os controles internos do DNIT, no tocante ao adequado cumprimento da ordem cronológica de pagamento. Até o presente momento, das oito recomendações, cinco foram atendidas, uma cancelada e duas estão aguardando manifestação da CGU quanto ao atendimento, conforme detalhado na tabela abaixo:

Tabela 49 – Status Recomendações

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
#792657	Considerando a existência do Sistema SIAC, estudar a possibilidade de incorporação de um módulo ao sistema com as informações referentes aos contratos pagos por IPG, visando a uniformização dos procedimentos atinentes aos processos de pagamento, de forma a dar transparência aos mesmos já que atualmente não estão em nenhum sistema de processamento eletrônico de pleno acesso.	A Diretoria de Administração e Finanças (DAF) informou que não seria a melhor opção a se escolher, elencando vários pontos negativos da utilização do SIAC para tal, tais como tratar-se de um sistema que já demonstra sinais de saturação, observados com a quantidade de demandas corretivas atualmente solicitadas ao SERPRO mensalmente, e que foi desenvolvido em tecnologia já com algum nível de obsolescência, ressaltando que já possui demandas em execução com o SERPRO, de outros sistemas, e caso fosse necessária esta nova implementação, esta concorreria com os recursos disponíveis até o início do planejamento e execução, além do dispêndio financeiro do serviço. Lembrou também, que o sistema SIAC é utilizado através de acesso seguro, com usuário e senha, o que pode dificultar a transparência dos contratos administrativos, num primeiro momento, sendo provavelmente também necessário algum tipo de adaptação nesse sentido. Em contraparte, esclareceu que o Comprasnet Contratos (CNC) é o sistema oficial do governo federal, e vem sendo desenvolvido e	A CGU cancelou a recomendação.

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
		aprimorado pelo Ministério da Economia, com vistas a suprir as necessidades de gestão operacional, fiscalizatória e financeira dos contratos. Seu uso para os contratos da área administrativa demonstrou ser funcional, de forma a atender melhor às necessidades e particularidades destes contratos, além de não apresentar custos extras ao DNIT.	
#792658	Realizar levantamento detalhado dos contratos de consultoria geridos no SIAC com o objetivo de explicar a ocorrência de pagamentos por IPG nos casos de medições de atividades acessórias bem como sua aderência à IS nº 07/2015.	A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR) informou que houve mudança de entendimento a respeito da relação de contratos considerados como atividades acessórias que são pagos por meio da Instrução de Pagamento (IPG). Em vista disso, o DNIT atualizou a lista dos contratos que deveriam ser pagos por IPG, pelo fato de se enquadrarem no art. 1º, § 1º da IS/DG nº 15/2017 e no art. 39, §1º da IS/DG nº 07/2015, os quais disciplinam que as obrigações contratuais relacionadas às ações acessórias às atividades fins, desde que devidamente autorizados pela Diretoria responsável pela gestão do instrumento, serão processados por meio de IPG. Não obstante a autorização referenciada, dada pela gestão anterior por solicitação das Superintendências e das Coordenações-Gerais	A CGU considerou a recomendação como atendida.

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
		subordinadas, a nova gestão do DNIT manifestou o entendimento de que os contratos listados no referido memorando não se enquadram como ações acessórias às atividades fins, não devendo, portanto, serem pagos em cronologia diferente dos demais contratos que são pagos por ofício de pagamento. Dessa forma, a nova gestão do DNIT revogou as orientações relacionadas ao assunto, para que os contratos ali listados passem a ser pagos por ofício de pagamento e não mais por IPG, com exceção dos contratos processados fora do SIAC, devido a suas especificidades, a saber: contrato nº 626/2015, firmado com os CORREIOS e o contrato nº 001/2017, firmado com o SERPRO. Em tempo, esclareceu que os processos de pagamento dos contratos listados no referido memorando, que tenham IPG emitidas anteriores à presente data, deverão ser pagos normalmente.	
#792659	Elaborar o mapeamento e uniformização dos processos de pagamento existentes em sistemática	A DIR informou que foi realizado mapeamento dos procedimentos executados desde o início da medição, após a conclusão de cada parcela, até o respectivo pagamento e após todo o processo de liquidação e emissão de ordem bancária realizado pela DAF. Tal	A CGU considerou a recomendação como atendida.

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
	comum a todos de forma a transmitir informações aos gestores sobre todos os contratos que se encontram sob a gestão do DNIT, notadamente quanto às necessidades/possibilidades de mudança no planejamento em função de questões como restrições orçamentárias e outros eventos imprevistos.	mapeamento teve por objetivo orientar os profissionais que atuam diretamente com medições quanto à identificação de problemas e a definição de soluções, a fim de evitar atrasos desnecessários por parte do DNIT, evitando, assim, futuros pedidos de ressarcimento por atraso de pagamento.	
#792660	Estabelecer indicadores de desempenho relacionados à eficácia que demonstrem o atingimento dos resultados esperados quanto à meta de realizar os pagamentos	Em 10/11/2021, a DAF informou que as etapas dessa atividade foram divididas de acordo com o Despacho (DNIT) CORFIN (Sei! 8140539) e concluídas com a disponibilização dos dados atualizados no PLOAWEB (https://servicos.dnit.gov.br/ploaweb/Pages/Login.aspx).	Pendente de análise da CGU acerca das providências adotadas quanto ao

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
	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.		atendimento 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	Em 13/10/2021, foi encaminhada documentação à CGU, contendo informações prestadas pela DAF, indicando que a sua atuação se resume em acionar o MInfra, para que atue junto à pasta econômica pleiteando ampliação dos limites de pagamento, ressaltando, ainda, que a Diretoria-Geral expediu o Ofício-Circular 5524 (Sei! 9339990), visando realizar a ampla divulgação do novo Manual de Diretrizes para Gestão, Acompanhamento e Fiscalização de	Pendente de análise da CGU acerca das providências adotadas quanto ao atendimento da recomendação.

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
	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.	Contratos às Diretorias desta Autarquia e, por conseguinte, seu devido atendimento.	
#792662	Adotar plano de ação que permita mitigar o passivo de processos de solicitação de correção monetária pendentes de análise na SEMED.	A DIR informou que todos os processos correspondentes aos pedidos de atualização monetária, após digitalização dos requerimentos com simultânea digitalização dos processos de pagamento das medições, foram destinados às áreas gestoras dos contratos com levantamento dos dias de atraso e estão seguindo tramitação regular.	A CGU considerou a recomendação como atendida.

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
#792663	Promover a capacitação das Superintendências com maior índice de pendências documentais nos processos de pagamento.	A DAF informou que foram promovidos dois cursos de especialista em retenções tributárias e há previsão de continuar capacitando no ano de 2021, uma vez que houve uma aceitação muito positiva por parte dos servidores.	A CGU considerou a recomendação como atendida.
#792664	Definir juntamente com o MInfra soluções para mitigar o problema das solicitações de correção monetária por atraso de pagamento decorrentes de restrições orçamentárias em face das consequências danosas para a Administração Pública resultantes de tais ocorrências.	A DAF solicitou a criação de ação específica no PLOA 2022 para atender as despesas referentes aos pedidos de correção monetária, tendo sido recusado por motivos especificados pela Secretaria de Orçamento Federal, que informou que nenhuma ação conterà, simultaneamente, dotações destinadas a despesas financeiras e primárias e, tendo em vista que as despesas seriam classificadas como Resultado Primário 2, impactariam os limites orçamentários da Autarquia. Ressaltou que, na grande maioria dos casos, o DNIT não deu causa aos atrasos nos pagamentos dos contratos, que decorreram, sim, da insuficiência de limite financeiro. Em função das tratativas que foram realizadas pelo DNIT junto ao MInfra com vistas à solução do problema. Desse modo, a CGU entendeu que o	

Tarefas	Recomendação	Providências	Status da Recomendação
		problema da correção monetária dos atrasos de pagamento dos contratos extrapola a competência da Autarquia.	

6. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES

a) Rol de responsáveis

Tabela 50 – Rol de responsáveis

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	01/01/21	-	31/12/21	XXX.676.71 7-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	01/01/21	-	31/12/21	XXX.060.38 4-XX	euclides.souza@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020, publicada no	01/01/21	Portaria nº 453, de 26/01/2021, publicada	31/01/21	XXX.060.38 4-XX	euclides.souza@dnit.gov.br

Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
				DOU de 22/04/2020		no DOU de 27/01/2021			
Fabio Pessoa da Silva Nunes	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 453, de 26/01/2021, publicada no DOU de 27/01/2021	01/02/21	Portaria nº 453, de 26/01/2021, publicada no DOU de 27/01/2021	05/03/21	XXX.591.402-XX	fabio.nunes@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 453, de 26/01/2021, publicada no DOU de 27/01/2021	06/03/21	Portaria nº 3.674, de 29/06/2021, publicada no DOU de	11/07/21	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
						30/06/2021			
Fabio Pessoa da Silva Nunes	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 3.674, de 29/06/2021, publicada no DOU de 30/06/2021	12/07/21	Portaria nº 3.674, de 29/06/2021, publicada no DOU de 30/06/2021	23/07/21	XXX.591.402-XX	fabio.nunes@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 3.674, de 29/06/2021, publicada no DOU de 30/06/2021	24/07/21	Portaria nº 5.423, de 24/09/2021, publicada no DOU de 27/09/2021	26/09/21	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
Fabio Pessoa da Silva Nunes	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 5.423, de 24/09/2021, publicada no DOU de 27/09/2021	27/09/21	Portaria nº 5.423, de 24/09/2021, publicada no DOU de 27/09/2021	06/10/21	XXX.591.402-XX	fabio.nunes@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 5.423, de 24/09/2021, publicada no DOU de 27/09/2021	07/10/21	Portaria nº 6.814, de 29/11/2021, publicada no DOU de 02/12/2021	05/12/21	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
Fabio Pessoa da Silva Nunes	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 6.814, de 29/11/2021, publicada no DOU de 02/12/2021	06/12/21	Portaria nº 6.814, de 29/11/2021, publicada no DOU de 02/12/2021	18/12/21	XXX.591.402-XX	fabio.nunes@dnit.gov.br
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 6.814, de 29/11/2021, publicada no DOU de 02/12/2021	19/12/21	-	31/12/21	XXX.060.384-XX	euclides.souza@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	01/01/21	Portaria nº 7.094, de 10/12/2021, publicada	13/12/21	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
						no DOU de 13/12/2021			
Rafael Gerard de Almeida Denuelenaere	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 7.094, de 10/12/2021, publicada no DOU de 13/12/2021	14/12/21	Portaria nº 7.094, de 10/12/2021, publicada no DOU de 13/12/2021	31/12/21	XXX.097.276-XX	rafael.denuelenaere@dnit.gov.br
Marcelo Almeida Pinheiro Chagas	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019, publicado no DOU de 17/01/2019	01/01/21	Decreto s/n, de 27/09/2021, publicada no DOU de	13/09/21	XXX.483.526-XX	marcelo.chagas@dnit.gov.br

Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
						28/09/2021			
Ariston Ayres Rodrigues	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020, publicada no DOU de 22/04/2020	01/01/21	Portaria nº 6.041, de 27/10/2021, publicada no DOU de 29/10/2021	28/10/21	XXX.947.853-XX	ariston.rodrigues@dnit.gov.br
Jean Carlo Trevizolo de Souza	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 6.041, de 27/10/2021, publicada no DOU de 29/10/2021	29/10/21	Portaria nº 7.454, de 28/12/2021, publicada no DOU de 29/12/2021	28/12/21	XXX.299.141-XX	jean.souza@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	29/12/21	Portaria nº 7.454, de 28/12/2021, publicada no DOU de 29/12/2021	31/12/21	XXX.947.853-XX	ariston.rodrigues@dnit.gov.br
Luiz Guilherme Rodrigues de Mello	Diretor de Planejamento e Pesquisa	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019, publicado no DOU de 17/01/2019	01/01/21	-	31/12/21	XXX.579.601-XX	luiz.mello@dnit.gov.br
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	01/01/21	-	31/12/21	XXX.938.858-XX	bruno.vendramini@dnit.gov.br

Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Euclides de 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	01/01/21	-	31/12/202 1	XXX.060.38 4-XX	euclides.souza@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	01/01/21	Portaria nº 7.202, de 16/12/20 21, publicada no DOU de 17/12/20 21	30/12/202 1	XXX.730.31 1-XX	lucas.vissotto@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	31/12/21	Portaria nº 7.202, de 16/12/20 21, publicada no DOU	31/12/202 1	XXX.991.46 9-XX	allan.machado@dnit.gov.br

Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
						de 17/12/20 21			
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	01/01/21	-	31/12/2021	XXX.175.724-XX	karoline.lemos@dnit.gov.br
Rodrigo Morais 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	01/01/21	-	31/12/2021	XXX.115.291-XX	rodrigo.portugues@dnit.gov.br
Rossine 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	01/01/21	-	31/12/2021	XXX.391.127-XX	rossine.wanderley@dnit.gov.br

Nome do Ocupante	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início Período	Base Legal	Fim Período	CPF	Correio Eletrônico
Leonardo Roberto Perim	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Substituto	Portaria nº 707, de 05/02/2021, publicada no DOU de 08/02/2021	08/02/21	-	31/12/2021	XXX.910.331-XX	leonardo.perim@dnit.gov.br

b) Remuneração e subsídio

A remuneração dos servidores está estruturada pela Lei nº 11.171/2005, que criou as Carreiras e o Plano Especial de Cargos (PEC) do DNIT. As tabelas remuneratórias são as constantes dos anexos dessa Lei, de acordo com a carreira, com o PEC e com seus respectivos cargos, estando devidamente divulgadas no Portal da Transparência: <http://www.portaltransparencia.gov.br/>.

c) Tratamento de determinações e recomendações do TCU

No exercício de 2021 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; com emissão de alerta, via e-mail para o analista responsável; 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 comumente são endereçados ao Diretor Geral do DNIT, dirigente máximo da Autarquia, responsável por coordenar a adoção das providências necessárias ao cumprimento das determinações e recomendações, que é assistido pela Auditoria Interna no tratamento das demandas, em consonância com os incisos IV e V do art. 36 do Regimento Interno do DNIT, bem como dos artigos 9 e 10 do Estatuto da Auditoria Interna.

Neste sentido, conforme dispõe o art. 36 do Regimento Interno do DNIT, as atividades relacionadas à sistematização, acompanhamento e implementação das recomendações e determinações do TCU devem ser desempenhadas por meio da Auditoria Interna:

Art. 36. À Auditoria Interna, vinculada administrativamente ao Conselho de Administração, compete:

IV - Apoiar e acompanhar a implementação das recomendações e determinações dos órgãos e das unidades do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e do Tribunal de Contas da União, bem como elaborar relatório anual da situação das demandas;

V - Responder pela sistematização, acompanhamento e controle das informações requeridas pelos órgãos de controle do Governo Federal.

Posto isto, os ofícios são recebidos via plataforma digital Conecta-TCU, mensagem eletrônica e, ocasionalmente, no Protocolo Sede do DNIT. Ato contínuo, são conferidos e inseridos no Sei! pela Divisão de Assuntos Administrativos/DG, que gera um processo

administrativo e envia à Auditoria Interna, que dispõe de uma equipe para atuar nas demandas de controle externo. O assunto é cadastrado no SISACE, e é realizada análise, identificação de criticidade, relevância, prazo e posterior envio do expediente às áreas técnicas responsáveis. Por fim, as respostas do Diretor Geral são devidamente protocoladas no TCU.

Deste modo, há um procedimento padrão estabelecido, no qual todos os expedientes são acompanhados até o seu completo cumprimento pelas áreas, considerando a competência da Auditoria Interna por responder pela sistematização, acompanhamento e controle das informações requeridas pelos órgãos de controle do Governo Federal.

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

Tabela 51 - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal)

Caracterização da determinação/recomendação do TCU			
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida
TC 006.374/2014-0	Acórdão 413/2020- Plenário	b.3	OFÍCIO 8144/2020- TCU/Seproc
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação			
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes			
Descrição da determinação/recomendação			

b) determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que:

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 b.1:

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	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	Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas.
1.083/2013	50	Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas pela Empresa.
1.084/2013	51	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	Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ 361.583,05
9/2014	62	Decisão de Primeira Instância - Multa no valor de R\$ 249.268,10 (em análise do recurso apresentado pela empresa).
32/2014	64	Reconsideração da Decisão de Primeira Instância proferida - 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	Decisão de Primeira Instância - Multa no valor de R\$ 525.589,07 (em análise do recurso apresentado pela Empresa)
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	Decisão de Primeira Instância - Multa no valor de R\$ 18.531,77 (em análise do recurso administrativo apresentado pela Empresa)
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	Processo em fase de conclusão - Reconsideração da Decisão de Primeira Instância - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
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	Decisão Definitiva de Primeira Instância - Multa 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
275/2015	109	Processo judicializado - Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$ R\$ 43.741,78

Item b.2:

CONTRATO	EMPRESA	VALOR (atualizado até fevereiro de 2017)	SITUAÇÃO ATUAL DO PROCESSO
180/2013	Consórcio CCM/CCL	R\$ 31.433,15	Consórcio realizou o pagamento
77/2014	Castilho Engenharia e Empreendiment os S.A	R\$ 10.775,60	Consórcio realizou o pagamento
85/2013	Construtora JK	R\$ 2.764,80	Construtora não localizada. O valor devido deverá ser atualizado e reencaminhado ao Núcleo de Cobrança e Recuperação de Créditos/PFE/DNIT.
302/2013	Construtora Três Irmãos Engenharia	R\$ 154.562,99	Aguardando manifestação da contratada sobre o indeferimento de sua Defesa Administrativa. Empresa notificada por meio do Ofício nº 192261/2021/CGMRR/DIR/DNIT SEDE datado de 23/12/2021.

101/2013	Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A	R\$ 98.913,89	Aguardando decurso de prazo. Empresa notificada por meio do Ofício nº 146418/2021/CGMRR/DIR/DNIT SEDE - Não houve impugnação ou pagamento da GRU no prazo assinalado (29/10/2021). Aguardando o decurso do prazo de 75 (setenta e cinco) dias para a inscrição do crédito em dívida ativa, nos cadastros restritivos do CADIN e, nos serviços de proteção ao crédito, como o SCPC, Serasa e afins, conforme Ofício-Circular n. 00001/2021/CGCOB/PGF/AGU e posterior envio ao Núcleo de Cobrança e Recuperação de Créditos/PFE/DNIT - Prazo Final 10/01/2022.
1145/2014 (O número do contrato é 1146/2013)	Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A	R\$ 32.894,50	Aguardando decurso de prazo. Empresa notificada por meio do Ofício nº 146268/2021/CGMRR/DIR/DNIT SEDE - Não houve impugnação ou pagamento da GRU no prazo assinalado (29/10/2021). Aguardando o decurso do prazo de 75 (setenta e cinco) dias para a inscrição do crédito em dívida ativa, nos cadastros restritivos do CADIN e, nos serviços de proteção ao crédito, como o SCPC, Serasa e afins, conforme Ofício-Circular n. 00001/2021/CGCOB/PGF/AGU e

			posterior envio ao Núcleo de Cobrança e Recuperação de Créditos/PFE/DNIT - Prazo Final 10/01/2022
759/2012	Zopone Engenharia	R\$ 22.579,31	Comprovante de pagamento apresentado anexo ao Ofício 61622
103/2013	Cavalca Construções e Mineração Ltda	R\$ 60.475,21	A empresa solicitou o parcelamento do débito. O pedido de parcelamento foi deferido pela DIREX. Atualmente o Processo se encontra na DIR para que seja encaminhado à DAF para atualização do débito, bem como para emissão da Guia de Recolhimento da União – GRU, necessária ao pagamento da primeira parcela, nos termos da IN nº 06/2018
702/2012	Consórcio Paviengue-Meta	R\$ 12.138,98	Consórcio realizou o pagamento.

Tabela 52 - 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/SeinfraRod oviaAviação	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.				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				

Restava pendente o atendimento relacionado ao Contrato TT-277/2015 - a determinação foi devidamente cumprida com a formalização do **2º Termo Aditivo (6764078)**, assinado em 26/10/2020 pelo Superintendente Regional do DNIT/BA e publicado no DOU de 20/11/2020 (Sei! 6939660), inseridos no processo principal 50600.006429/2015-12 (Sei! 50600.514501/2017-34), no qual foi realizada a supressão na BR-235 (trecho Km 554,00 ao Km 663,60), bem como, a redução contratual de 22,66% sobre o valor inicial do contrato, passando o valor vigente de R\$ 20.154.400,00 (vinte mi, cento e cinquenta e quatro mil e quatrocentos reais) para R\$ 15.587.729,83 (quinze mi, quinhentos e oitenta e sete mil setecentos e vinte e nove reais e oitenta e três centavos), face ao decréscimo de R\$ 4.566.670,17 (quatro mi, quinhentos e sessenta e seis mil seiscentos e setenta reais e dezessete centavos), resultante da supressão da BR-235/BA com extensão de 109,60 Km. Posteriormente o contrato foi alterado conforme aditivos abaixo relacionados:

TA-003 - Termo Aditivo SEMAN - COENGE - BA (Sei! 6814610) - Publicado no DOU em 23/11/2020 (Sei! 6949677)

TA-004 - Termo Aditivo SEMAN - COENGE - BA (Sei! 7531507) - Publicado no DOU em 25/02/2021 (Sei! 7592041)

Assim, após as alterações contratuais, resultou no valor contratado total (PI + R): R\$ 19.446.213,57 e valor total medido (PI + R): 7.386.374,47 (Sei! 10031551, Sei! 10031553). O Contrato TT-277/2015, Lote 111, iniciou sua vigência em 07/12/2015 e teve seu término em 11/08/2021 (Sei! 10031548).

Tabela 53 - Processo de Contas Anuais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, relativo 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 para a Superintendência Regional do DNIT/TO ocorreu através das portarias nº 3.544/2020 e a de nº 4.572 /2020. No ato de sua transferência, já estava paralisado desde o dia 14/03/2019, com vistas a promoção de discussões internas para a adequação nos procedimentos adotados conforme consta na Nota Técnica Sei! 2776658 e Ordem de Paralisação (Sei! 2796664).

Algumas considerações sobre as motivações da paralisação do Contrato (Processo 50600.004339/2015-89):

A - Parecer do relatório de análise de projetos DPP/DNIT nº 88/2018 de 12/04/18 (Sei! 0910295):
“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 de 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 - Em 06/11/2020, a CGGOP/DAQ (Sei! 6840040), encaminha despacho à SUPERINTENDÊNCIA/TO informando sobre as ações adotadas durante o ano de 2020 visando o saneamento das pendências do EVTEA, encaminha a apresentação da planilha “STATUS do EVTEA” (Sei! 6838916), a tabela de Controle Geral do EVTEA (Sei! 6837719) e ao mesmo tempo apresenta a seguinte relação com os relatórios entregues pela contratada e que ainda necessitam de continuidade em suas análises:

3.5- Relatório de levantamento dos dados ambientais dos trechos 1, 2, 5, 6, 7 e 8, Sei! 5411642, Sei! 5411680 e Sei! 5411701;
6A.7 - Relatório de projeto conceitual das ETCs;
8.1- Projeto do Canal de Navegação, Sei! 0910295 e Sei! 4270494;
8.2 - Projeto Básico de Balizamento e Sinalização, Sei! 5483951 e Sei! 5484383, Trecho 5 - Revisão/2017; e
8.4 - Projeto Básico das passagens críticas levantadas - Derrocamento, Sei! 5486846 e Sei!

5486844.

Balizados no despacho CGGOP/DAQ (Sei! 6840040) e nos pareceres da fiscalização anterior, a atual gestão e fiscalização do Contrato procurou durante o exercício de 2021 dar continuidade no andamento do Contrato nº 565/2015 com as seguintes ações:

1. Ofício nº SR/TO de 01/12/2020 - Encaminhado à DPP/DNIT solicitando empenho para a cobertura orçamentária dos produtos pendentes do EVTEA da Hidrovia do Tocantins e Araguaia
Contrato nº 565/2015 (Sei! 7013104);
2. Ofício Notificação SR/TO nº 147985 de 08/12/2020 - Encaminhado ao Consorcio RPEOTTA/ENEFFER/HIDROTOPO para apresentação das revisões dos produtos/projetos com pendências para nova análise junto ao DNIT (Sei! 7078344);
3. Despacho SEA/TO de 08/12/2020 - Encaminhado à DPP/DNIT solicitando suporte na análise do produto item 6.A.7- relatório do Projeto Conceitual das Estações de Transbordo de Cargas - ETC (Sei! 7079106);
4. Despacho SEA/TO de 26/01/2021- Encaminhado à DPP/DNIT solicitando suporte na análise do produto item 8.1.3 - relatório do Projeto do Canal de Navegação trecho IV rio Tocantins (rev.03) de 31/01/19 (Sei! 7392903);
5. Reunião realizada em 02/02/2021, entre os servidores da SR/TO e da DPP, quando foi discutido e considerado inviável a proposta da contratada de utilização de sobreposição de batimetrias antigas nas revisões dos projetos pendentes (Sei! 7440385);
6. Ofício Notificação SR/TO nº 16057 de 10/02/2021 - Encaminhado à Contratada reiterando para a apresentação das revisões dos projetos com pendência para nova análise junto ao DNIT (Sei! 7506000)
7. Reunião realizada em 03/03/2021, entre os servidores da SUPERINTENDÊNCIA/TO, DPP, fiscalização anterior e o representante da contratada – No inicio da reunião foi esclarecido que caso a Contratada não demonstrasse interesse na revisão do levantamento batimétrico a alternativa seria a rescisão unilateral do Contrato, porém no decorrer da mesma ficou acordado que a empresa apresentaria o procedimento de sobreposição de batimetria para análise do DNIT e após essa análise se decidiria sobre a continuidade ou encerramento dos produtos/contrato (Sei! 7676472);
8. Ofício Notificação SR/TO nº 44880 de 08/04/2021- Encaminhado à Contratada informando que os documentos/arquivos encaminhados para análise do procedimento de sobreposição de batimetria no canal de navegação do rio Araguaia não estão apto para o desenvolvimento dos produtos pendentes do Contrato nº 565/2015 (Sei! 7907931);
9. Ofício Notificação SR/TO nº 51932 de 26/04/2021 - Encaminhado à Contratada informando sobre a não aceitação do relatório Projeto Conceitual das ETC e solicitando a apresentação da revisão do produto para nova análise (Sei! 8021562);
10. Ofício SR/TO nº 53880 de 28/04/2021- Encaminhado à DPP solicitando empenho para a cobertura dos produtos pendentes do Contrato nº 565/2015 (Sei! 8051470);

11. Ofício Notificação SR/TO nº 58640 de 07/05/2021 - Encaminhado à Contratada informando que os documentos/arquivos encaminhados para análise do procedimento de sobreposição de batimetria no canal de navegação do rio Tocantins (trecho IV) não estão aptos para o desenvolvimento dos produtos pendentes do Contrato nº 565/2015 (Sei! 8125488);
12. Ofício Notificação SR/TO nº 101554 de 03/08/2021- Encaminhado à Contratada informando que a mesma não apresentou manifestações/contraditórios às diversas notificações encaminhadas pela SR/TO e dando ciência sobre a pretensão de rescisão unilateral do Contrato por parte do DNIT (Sei! 8809082);
13. Ofício SR/TO nº 104350 de 06/08/2021 - Encaminhado à DAQ/DNIT solicitando providencias visando a obtenção de empenho para pagamento dos produtos pendentes do Contrato nº 565/2015 (Sei! 8856808);
14. Ofício SR/TO nº 131748 de 23/09/2021 - Encaminhado à DPP/DNIT solicitando providencias visando a obtenção de empenho para pagamento dos produtos pendentes do Contrato nº 565/2015 (Sei! 9300843);
15. Elaboração da Minuta de termo de rescisão unilateral do Contrato (Sei! 9630919);

16. Ofício SR/TO nº 164218 de 16/11/2021 - Encaminhado à Contratada e informando sobre a NÃO ACEITAÇÃO da revisão do Projeto Conceitual das ETC (Sei! 9734283);
17. Ofício SR/TO nº 165198 de 16/11/2021 - Encaminhado à DAQ/DNIT informando sobre a análise do último relatório dos produtos pendentes, sobre a elaboração da minuta do termo de rescisão unilateral do Contrato, da não existência de empenho para o Contrato, da elaboração de planilha com estimativa de valor para o fechamento dos produtos protocolados e aceitos pelo DNIT e da necessidade de desfecho sobre o andamento do Contrato (Sei! 9746606);
18. Apresentação da planilha com estimativa do valor para o fechamento dos produtos protocolados e aceitos pelo DNIT (SEI 9750294);
19. Ofício SR/TO nº 19134 de 22/12/2021: Encaminhado à DPP/DNIT reiterando sobre a necessidade de liberação de empenho para o pagamento dos produtos conforme estimativa da planilha de fechamento (Sei! 10094826).

As ações necessárias ao deslinde do Contrato nº 565/2015 foram devidamente providenciadas,

restando no presente momento, a liberação de empenho para o pagamento dos produtos, conforme estimativa da planilha de fechamento (Sei! 10094826), de forma que o DNIT possa pagar os serviços aceitos e prosseguir com a rescisão contratual.

A vigência do instrumento contratual encerra em 10/07/2022, com 49,64% faturado.

Contrato nº 566/2015 - O contrato nº 566/2015 encontra-se vigente até o dia 22/06/2022, conforme 19º Termo aditivo. Durante o exercício de 2021, a Fiscalização e Gestão do contrato realizaram ações para a continuidade e andamento do contrato nº 566/2015, descritas a seguir:

- OFÍCIO Nº 157461/2020/SR – PA (Sei! 7245464) de 31/12/2020: solicitação de empenho para cobertura orçamentária dos produtos pendentes do EVTEA do Tapajós-Teles Pires.

- OFÍCIO Nº 9681/2021/SR – PA (Sei! 7403416) de 27/01/2021: encaminhamento da Nota Técnica nº: 1/2021/CEA-PA/SR -PA (Sei! 7402899) à Diretora de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT sobre as pendências técnicas, financeiras e administrativas com vistas à conclusão do Contrato nº 566/2015, referente ao EVTEA do Tapajós-Teles Pires.

- OFÍCIO Nº 57536/2021/SR – PA (Sei! 8107683) de 06/05/2021: reiteração da solicitação de empenho para cobertura orçamentária dos produtos pendentes do EVTEA do Tapajós-Teles Pires.

- OFÍCIO Nº 58254/2021/SR – PA (Sei! 8119258) de 07/05/2021: reiteração da solicitação de empenho para cobertura orçamentária dos produtos pendentes do EVTEA do Tapajós-Teles Pires.

- Termo Aditivo CEA - PA (Sei! 8487236) de 23/06/2021: assinatura do 18º termo aditivo de prorrogação de prazo de vigência do contrato nº. 566/2015.

- Em 07/12/2021, a fiscalização do Contrato emitiu a NOTA TÉCNICA Nº: 36/2021/SCA - PA/CEA - PA/SR – PA (Sei! 9949855) sobre a aprovação dos relatórios 08 e 09 mediante o atendimento das solicitações consideradas não atendidas ou parcialmente atendida.

- A Superintendência Regional do DNIT no Estado do Pará enviou e-mail à contratada nos dias 10/12/2021 (Sei! 9990791) e 14/12/2021 (Sei! 10016249) encaminhando o OFÍCIO Nº 182983/2021/SR – PA (9982990) para conhecimento e providências no sentido de atender na íntegra as observações apontadas na NOTA TÉCNICA Nº: 36/2021/SCA - PA/CEA - PA/SR – PA (Sei! 9949855).

- A Contratada confirmou o recebimento do Ofício nº 182983/2021/SR - PA e Nota Técnica nº

36/2021 SCA/CEA/PA no dia 30/12/2021 (Sei! 10205997).
 - Termo Aditivo CEA - PA (Sei! 10057272) de 22/12/2021: assinatura do 19º termo aditivo de prorrogação de prazo de vigência do contrato nº 566/2015.
 - OFÍCIO Nº 195870/2021/SR – PA (Sei! 10155466) de 04/01/2022: reiteração da solicitação de empenho para cobertura orçamentária dos produtos pendentes do EVTEA do Tapajós-Teles Pires.

Quanto ao item 9.3.2, permanece a informação que após consulta ao Sistema SIAFI, comando >condomcred, não foi localizado o domicílio informado para nenhuma das empresas do Consórcio R. Peotta, Hidrotopo, Enefer, detentora da conta bancária número 2837015.

Tabela 54 - 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				

Área técnica declarou ciência aos termos do Acórdão e informou que acompanhará o trâmite e decisões que vierem a ser proferidas nos autos do processo judicial nº 5054011-61.2018.4.04.7000/PR, ajuizado pela empresa VELSYS SISTEMAS E TECNOLOGIA VIARIA LTDA., objetivando a anulação do Acórdão 2503/2018 - Plenário.

Pela consulta processual realizada em 21/12/2021 no sítio eletrônico do TRF4 verificou-se, por intermédio da consulta pública ao Processo Judicial nº 5054011-61.2018.4.04.7000, que em 11/12/2021 se deu o último andamento processual, confirmando-se a intimação eletrônica da Advocacia-Geral da União.

Encaminhado à Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT, ao qual cabe a representação judicial e extrajudicialmente o DNIT, observada as normas estabelecidas pela Procuradoria-Geral Federal da Advocacia-Geral da União

Tabela 55 - Auditoria operacional e o monitoramento sobre as ações desenvolvidas pelo DNIT para a manutenção, conservação e reparo das obras de arte especiais (pontes, viadutos e outros) das rodovias federais

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 001.166/2014-0	Acórdão 1185/2020-TCU-Plenário	9.2	Ofício 23369/2020-TCU/Seproc.	25/05/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
9.2. determinar ao DNIT que, em seus relatórios de gestão:				
9.2.1 continue prestando informações gerais sobre a manutenção das obras de artes especiais, incluindo necessariamente o total de obras de arte especiais (OAE) existentes sob jurisdição do DNIT, o total de OAE cadastradas no SGO, o total classificado como problemáticas ou críticas e				

o número de projetos contratados, além do total de inspeções de rotina realizadas;

9.2.2 passe a prestar informações específicas sobre os desdobramentos da implantação da Estratégia BIM-BR no âmbito do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte).

Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas

No âmbito deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, coube a obrigação de iniciar a implementação da referida metodologia para os casos de reforço e reabilitação estrutural de Obras de Arte Especiais - OAE, cujas intervenções estão internamente disciplinadas na Autarquia pelo Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE.

Desta forma, as primeiras contratações que serão efetivadas com essas novas especificações foram categorizadas como projetos piloto, oportunidade para que a Autarquia aplique a experiência que será adquirida com os mesmos no aprimoramento de seus processos internos e nas subsequentes contratações de projetos de engenharia em BIM.

Ainda no que se refere ao PROARTE, em 24/05/2021, o DNIT publicou IN nº 27/DG (Sei! 8255520) que estabelece procedimentos a serem adotados para a priorização dos empreendimentos contemplados no PROARTE, visando a implementação do BIM no âmbito do DNIT.

Essa instrução normativa, além de ter o intuito de apresentar uma metodologia de ranqueamento dos empreendimentos a serem atendidos, também tem o cumprimento das determinações do Decreto nº 10.306/2020, devendo ser destacado o artigo 10, que estabelece a necessidade de se providenciar a publicação de ato administrativo contendo a definição dos empreendimentos, dos programas e das iniciativas de média e grande relevância para a disseminação do BIM no âmbito dos órgãos e entidades públicas.

Ademais, observando a finalidade de implementação da metodologia BIM, vale ressaltar que, no ano de 2020, no documento intitulado Diretrizes para o Exercício 2020 do DNIT, aprovadas pela Diretoria Colegiada, foi criado um tópico específico com as metas para a implementação do BIM nesta Autarquia, devido ao seu caráter estratégico. Esta mesma linha foi seguida para as Diretrizes para o Exercício de 2021.

Além do que já informado, comunicamos que foram realizadas diversas 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 poderão, a partir de testes de softwares, subsidiar de informações para implementação do BIM na Autarquia, auxiliando em uma série de requisitos, dentre os quais cita-se a possibilidade de melhor definição e, posterior contratação, de um pacote de softwares para implementação do BIM no DNIT.

Atualmente, se tratando desta finalidade, temos os seguintes processos:

- 50600.003986/2020-31 - Autodesk - Termo de Cooperação Técnica assinado
- 50600.015292/2020-46 - Bentley - em tratativas
- 50600.015293/2020-91 - Trimble - Termo de Cooperação Técnica assinado
- 50600.001639/2020-73 - SEIL e DER/PR - Termo de Cooperação Técnica assinado
- 50600.023023/2020-53 - UFV - Termo de Execução Descentralizada assinado

Destaca-se que, nos processos em que houve a assinatura de Termo de Cooperação ou Termo de Execução Descentralizada, foram elaborados Planos de Trabalho anuais a serem cumpridos, contendo, inclusive, metas a serem atingidas pelos envolvidos no projeto.

Outro trabalho realizado pelo Núcleo BIM em 2021, foi o desenvolvimento de estudos visando subsidiar a elaboração do Caderno de Requisitos BIM, conforme constante do processo 50600.040172/2021-68, a saber:

- Nota Técnica 39 (Sei! 10158485): documento elaborado com o objetivo de apresentar avaliação acerca da qualificação-técnica exigida para os integrantes das equipes que compõem as contratações em BIM;
- Nota Técnica 40 (Sei! 10158506): documento elaborado com o objetivo de apresentar avaliação acerca das modalidades e tipos de licitação que vêm sendo adotados em contratações em BIM no país;
- Nota Técnica 42 (Sei! 10158542): documento elaborado com o objetivo de apresentar a avaliação técnica referente ao desempenho dos softwares BIM disponíveis no mercado para fins de possível aquisição no que se refere ao que melhor atendam às necessidades do Núcleo BIM do DNIT;
- Nota Técnica 41 (Sei! 10158529): documento elaborado com o objetivo de apresentar e detalhar o passo-a-passo que resultou na definição da utilização do Custo Médio Gerencial BIM visando a precificação dos produtos elaborados na metodologia BIM para o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE - do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;
- Nota Técnica Análise Técnica - Plano de Trabalho CDE (Sei! 10158591): documento elaborado com o objetivo de levantar informações em relação à implementação de um Ambiente Comum de Dados (*Common Data Environment* - CDE) para utilização em conjunto com a implementação da metodologia BIM, no âmbito do PROARTE do DNIT.

Ainda como uma das frentes de iniciativas, esta Autarquia está dando andamento a um Chamamento Público, que será publicado em 2022, conforme desenvolvido no processo 50600.033275/2020-91, por meio do qual serão estabelecidos Acordos de Cooperação Técnica entre este Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e instituições do setor privado que já tenham efetivamente utilizado a metodologia *Building Information Modeling*,

permitindo, assim, o aperfeiçoamento do uso desta tecnologia nos processos de contratação de projetos pelo DNIT.

A publicação do referido chamamento reforçará o compromisso do DNIT de incorporar a metodologia BIM nos processos de trabalho da Autarquia e a utilizá-la como ferramenta para melhorar a gestão da informação, transparência e eficiência na aplicação dos recursos públicos.

Outrossim, cabe informar que o Núcleo BIM do DNIT, em atenção ao disposto no Decreto nº 10.306/2020, realizou, durante o exercício de 2021, 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 da Autarquia - Nota Técnica 25 (Sei! 8833326).

O referido diagnóstico foi elaborado com o objetivo de apresentar os resultados da Pesquisa de Maturidade BIM, 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 verificou-se que a Maturidade Geral BIM (%PMG) apontou para um nível definido (média-baixa maturidade) indicando a familiaridade com o *Building Information Modeling* - BIM além do nível inicial, especialmente na conceituação BIM. A Maturidade Específica (%PME), contudo, apontou para um nível de maturidade inicial (baixa

maturidade).

Por fim, a tabulação das respostas concluiu que o Parâmetro de Maturidade BIM Inicial é de 21%, referente ao nível definido (média-baixa maturidade), no qual:

1. A implementação BIM orienta-se através do conjunto de gerentes sênior;
2. 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;
3. A atividade individual começa a diminuir com o aumento de competência sendo, porém, a produtividade da equipe ainda é imprevisível;
4. As diretrizes básicas para contratação e análises em BIM estão disponíveis, incluindo padrões de entrega, fluxos de trabalho e manuais de treinamento;
5. Os treinamentos são bem definidos e normalmente ministrados quando necessário; e
6. A colaboração começa a evoluir seguindo guias de processo predefinidos e protocolos de intercâmbio.

- Elaboração do Plano de Implementação BIM - PIB - Nota Técnica 22 (Sei! 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.

Nesse sentido, o PIB contempla cinco etapas, quais sejam: diagnóstico, planejamento, comunicação, implementação e avaliação de resultados. Sendo que, por meio destas etapas pretende-se descrever a metodologia a ser aplicada nos projetos PROARTE do DNIT, 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. Ou seja, por meio da implementação da metodologia BIM no DNIT ocorrerá a promoção da 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.

A elaboração do plano em questão é de extrema importância já que, a partir dele, o DNIT poderá promover a formação de perfis BIM; apresentar o planejamento para a adoção da metodologia BIM; avaliar o nível de maturidade BIM da Autarquia; e apresentar os critérios e ações para a execução do planejamento.

- Desenvolvimento do portal web BIM (link: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/bim-no-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 nesta Autarquia, existe uma página no site do DNIT (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/bim-no-dnit>) destinada aos assuntos do BIM, com uma área específica para a Base de Conhecimento.

Todas as informações relacionadas ao conhecimento adquirido pela implementação da metodologia BIM são direcionadas para essa área, podendo ser consultada tanto pelos servidores do DNIT quanto ao público externo que tenha interesse em acompanhar a temática dentro da 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.

-Realização de evento nacional: Webinar BIM no DNIT – Inovação Tecnológica no PROARTE - Relatório de Atividade - Webinar BIM no DNIT (Sei! 8190669).

Em atenção ao Decreto nº 10.306/2020, o Núcleo BIM do DNIT promoveu o Webinar BIM DNIT - Inovação Tecnológica no PROARTE.

Nesse sentido, o referido Webinar teve como objetivo 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.

O Webinar BIM DNIT foi realizado em formato online, nos dias 27 e 28/04/2021 (período da tarde), com a finalidade de promover a disseminação do uso da metodologia BIM na infraestrutura, tendo contado com a participação de especialistas da Autarquia e de outras Instituições parceiras que abordaram questões de ordem técnica e legais, abrangendo desde a concepção da metodologia até a sua aplicabilidade em projetos de engenharia.

A inscrição para o evento foi disponibilizada por meio de formulário on-line elaborado na plataforma *Google Forms*, no período de 15/03/2021 à 26/04/2021.

Para participação no evento foram registradas 336 (trezentos e trinta e seis) inscrições, sendo: 38% da sociedade civil, 35% do DNIT, 16% do meio acadêmico e 11% de outros órgãos públicos.

Os palestrante e temas abordados no Webinar podem ser conferidos no Relatório de Atividade - *Webinar* BIM no DNIT (Sei! 8190669), fls. 6-7.

- Realização de testes de Classificação das Informações utilizando como referencial o Sistema de Custos Referencias de Obras – SICRO (quantitativos).

Os testes acima mencionados estão sendo realizados visando a obtenção de maturidade BIM na Autarquia. Neste momento estamos desenvolvendo um trabalho piloto para desenvolvimento de bibliotecas BIM, sendo que os próximos passos são a finalização dessa biblioteca e sua disponibilização aos setores público e privado.

- Elaboração do Caderno de Requisitos Técnicos BIM do DNIT - Termo de Referência
Versão_DPP_6.0_2021 (Sei! 8776771).

O Termo de Referência Versão_DPP_6.0_2021 (Sei! 8776771) refere-se ao Caderno de Requisitos Técnicos BIM atinentes à execução do BIM no DNIT e sua aplicação ao Termo de Referência, por meio do qual instrumentaliza e orienta sua utilização na elaboração do projeto objeto da presente contratação. Desta forma, o documento introduz o efetivo uso da metodologia BIM nos processos de contratação de projetos pelo DNIT.

Deve-se entender que o objetivo do documento em questão não é exaurir os assuntos relativos à metodologia BIM, uma vez que tal busca se torna inviável perante o número de variáveis e o dinamismo das plataformas tecnológicas associadas ao desenvolvimento de projetos de engenharia. Isto posto, a finalidade do documento é orientar e definir critérios mínimos para o desenvolvimento de projetos OAE por meio da utilização da metodologia e ferramentas BIM.

Por fim, importa registrar que o referido documento trata especificamente das diretrizes básicas para execução do projeto em BIM, constituindo apenas um dos anexos dos Termos de Referência do DNIT que visam a contratação dos projetos para reabilitação de OAE. Todas as demais especificações técnicas para elaboração dos projetos e para execução de obras, no caso de contratações integradas, estarão contidas em documentação própria.

- Elaboração do Plano de Execução BIM - PEB (contratação) - Nota Técnica 4 (Sei! 7489834);

O Plano de Execução BIM - PEB - é parte integrante do Plano de Implementação do BIM - PIB - do DNIT, no âmbito do projeto piloto do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE, o qual objetiva a implementação do BIM na Autarquia.

Nesse sentido, o PEB visa descrever como será realizada a implementação do BIM no projeto piloto PROARTE, sendo que o detalhamento dos seus objetivos, das atividades programadas, dos entes envolvidos e dos produtos a serem extraídos do projeto se destinam a organizar o processo colaborativo na Autarquia.

O referido plano é um documento norteador, que estará em constante evolução, sendo seus

objetivos são claros e precisos, porém, o planejamento previsto poderá ser adequado no decorrer do processo visando o atingimento dos objetivos programados.

Os objetivos da implementação do BIM no DNIT, dentre outros, que nortearam o PEB são:

1. Obter dados confiáveis de um empreendimento existente;
2. Realizar obras com melhor custo-benefício;
3. Executar obras sem aditivos de tempo e de valor; e
4. Gerenciar a manutenção preventiva do empreendimento.

Outro ponto relevante trabalhado no ano de 2021, foi a Nota Técnica 7 (Sei! 7678395), elaborada com o objetivo de apresentar o Plano de Capacitação BIM (PCB) para o Projeto Piloto do PROARTE, conforme exposto no Plano de Implementação BIM (PIB), constante dos autos do processo 50600.033363/2020-92, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Além disso, foi apresentada a Nota Técnica 11 (Sei! 7853983), com o Plano de Gestão de Mudanças BIM - PGMB, parte integrante do Planejamento do Plano de Implementação do BIM (*Building Information Modeling*) PIB do DNIT, no âmbito do projeto piloto do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas – PROARTE, o qual objetiva a reabilitação e manutenção de pontes e viadutos distribuídos na malha rodoviária federal, sob a

responsabilidade do DNIT.

No tocante às entregas para 2022, cabe destacar que está prevista a continuidade do processo de implementação da metodologia BIM neste Departamento, dando-se destaque à Elaboração da Biblioteca de *templates* BIM do DNIT (passarelas), bem como a contratação de projetos básico e executivo de Obra de Arte Especiais – OAE aplicados à metodologia BIM, no âmbito do PROARTE, dos seguintes empreendimentos:

Empreendimento	Segmento	Status	Previsão de Contratação do Objeto
BR-235/SE - Ponte Riacho São Pedro Sei! 50600.031721/20 19-99	Km 17,91	Encaminhado à Coordenação de Orçamentos e Infraestrutura para aplicação do Custo Médio Gerencial BIM.	Primeiro semestre/2022
BR-242/BA - Ponte sobre o Rio Capivari Sei! 50600.017756/20 20-59	Km 188,46	Recebida no Núcleo BIM a Nota Técnica 01/2022-COI/CGCIT/DPP (10186986), datada de 07 de janeiro de 2022, referente a elaboração do orçamento do anteprojeto, elaborada pela Coordenação de Orçamentos de Infraestrutura do DNIT.	Primeiro semestre/2022
BR-324/BA - Ponte sobre o Rio Calandro Sei!	Km 481,12	Recebida no Núcleo BIM a Nota Técnica 01/2022-COI/CGCIT/DPP (10186986), datada de 07 de janeiro de 2022, referente a elaboração do	Primeiro semestre/2022

50600.017756/20 20-59		orçamento do anteprojeto, elaborada pela Coordenação de Orçamentos de Infraestrutura do DNIT.	
BR-101/BA - Ponte sobre o Rio do Ouro Sei! 50600.017758/20 20-48	Km 801,82	Encaminhado à Coordenação de Orçamentos de Infraestrutura para aplicação do Custo Médio Gerencial BIM.	Primeiro semestre/2022
Em atenção ao disposto no Decreto nº 10.306/2020, esta Autarquia está trabalhando no processo de contratação das OAE destacadas no quadro acima, as quais serão as primeiras contratações em BIM na infraestrutura rodoviária, sob responsabilidade do DNIT.			

Tabela 56 - Representação em face de possíveis irregularidades ocorridas na movimentação financeira na conta corrente do Termo de Compromisso 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				

Consta no Sistema de Gestão de Recolhimento da União - SISGRU, na data de 16/12/2021, os seguintes recolhimentos efetuados pelo Governo do Estado do Amapá, referentes ao Termo de Compromisso 142/2013, conforme Relatório de Arrecadação - SISGRU (Sei! 10052093).

A Superintendência Regional/AP, por meio do Parecer n.º 02/2021/SOT-AP/COENGE-CAF-AP/SR (Sei! 9509153), encaminha o Ofício nº 210101/2021 - GAB.SETRAP (Sei! 9507931) e seus anexos enviado pela SETRAP, apresentando as Guias de Recolhimento da União - GRU, referente as parcelas dos valores até então devolvidos pelo Ente Federado Beneficiado, vinculados ao TC 142/2013.

Ademais, extrai-se dos presentes autos informações juntadas pela Divisão de Controle de Convênios e Contratos, a exemplo do "Comprovante de Arrecadação - TC 142/2013 Parcela 1ª a 28 (Sei! 10052093)", onde observa-se o registro, por meio do SISGRU - Sistema de Gestão do Recolhimento da União, da entrada dos valores discutidos no orçamento da União, que corresponde a 28 parcelas até então pagas pelo referido Ente.

Diante disso, entende-se que, no momento, as tratativas para reunião dos pressupostos objetivando a instauração de Tomada de Contas Especial, conforme determinada pelo Acórdão nº 3740/2020-TCU/Plenário, devem ser sobrestadas, uma vez que o Ente Federado Beneficiado tem honrado com a restituição dos valores retirados indevidamente da conta do Termo de Compromisso, nos termos do parcelamento autorizado pela Corte de Contas (Acórdão 151/2019-TCU-Plenário).

Tabela 57 - Contrato 559/2018, firmado com a Fundação Getúlio Vargas, a Coordenação de Custos Referenciais CCR

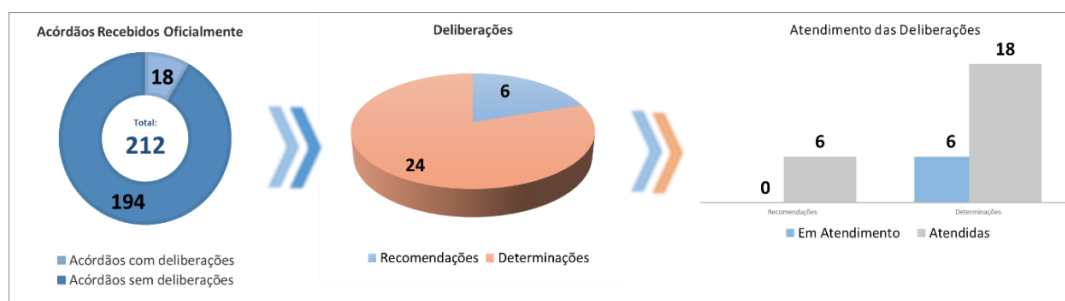
Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 012.235/2009-3	Acórdão nº 2730/2019-TCU/Plenário	1.6.1	Ofício n.º 0790/2019-TCU/SeinfraRodoviaAviação	13/01/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				

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
Dando continuidade ao fluxo de ações propostas na referida Nota Técnica nº 5/2021/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (Sei!9526889), o desfecho das atividades em 2021 foi registrado sobre o desenvolvimento e a publicação de conteúdos complementares à Resolução nº 11/2020 e sobre a análise e a crítica dos manuais de custos afetos a engenharia consultiva. Em processo contínuo a Coordenação-Geral de Custos permaneceu desenvolvendo estudos para ampliar as informações técnicas afetas à Engenharia Consultiva, oferecidas até o momento aos usuários, por meio da divulgação dos seguintes conteúdos técnicos complementares à Resolução nº 11/2020: - Tabela de Consultoria do DNIT - Cestas de Mobiliário, de Instalações e de Custos Diversos; - Tabela de Consultoria do DNIT - Mão de Obra e; - Informativo da Engenharia Consultiva nº 01/2021. Os trabalhos de revisão das metodologias já oferecidas em consulta pública e apresentadas nas reuniões da Câmara Técnica da Engenharia Consultiva, em especial as referentes à Supervisão de Obras e Gerenciamento de Obras para o modal rodoviário encontram-se conclusos e disponibilizados em 02/06/2021 e 20/08/2021, respectivamente, conforme descrição constante da Nota Técnica nº 5/2021/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (Sei! 9526889). As demais proposições metodológicas referentes à Gestão Ambiental, Desapropriação, Reassentamento, Estudos e Projetos de Obras e Estudos e Projetos Ambientais foram revisadas e entregues pela Fundação Getulio Vargas nas datas indicadas no item 3.10 da Nota Técnica nº 5/2021/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (Sei! 9526889), analisadas e criticadas por esta Coordenação de Custos Referenciais sob a ótica da engenharia de custos.

Para tanto, objetivando a melhor organização processual, os arquivos eletrônicos finais referentes aos estudos e proposições foram colecionados na pasta "Manuais de Custos - Engenharia Consultiva" (Sei! 10092711), e diante da disponibilidade dos documentos técnicos e da curva de aprendizado adquirida ao longo do processo de desenvolvimento das metodologias relacionadas à Engenharia Consultiva (Supervisão de Obras, Gerenciamento de Obras e Gestão Ambiental), a Coordenação de Custos Referenciais recomendou que seja dado o mesmo encaminhamento aos temas que ainda ensejam discussão interna, quais sejam: Desapropriação, Reassentamento, Estudos e Projetos de Obras e Estudos e Projetos Ambientais.

Por fim, apresenta-se uma visão geral sobre as deliberações do TCU no exercício de 2021. O TCU prolatou 212 Acórdãos em que o DNIT consta como parte interessada. Deste total, 18 Acórdãos contêm deliberações, sendo 24 determinações e 06 recomendações, completando 30, conforme gráfico abaixo:

Gráfico 20 – Visão geral deliberações TCU



Do total de 30 deliberações, todas as seis recomendações estão atendidas. Já as 24 determinações, 18 estão atendidas e seis encontram-se em atendimento.

7. ANEXOS

Anexo I – Processos Licitatórios Homologados 2021 - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia/CGCL;

Anexo II – Licitações Homologadas - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia – dez/21

Anexo III – Licitações Homologadas 2021 - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos /CGCL;

Anexo IV – Licitações Homologadas - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos – dez/21.

Os anexos podem ser visualizados [aqui](#).

Lista de Figuras

FIGURA 1 – DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA RODoviÁRIA – INFOGRÁFICO PRINCIPAIS RESULTADOS 2021	7
FIGURA 2 - DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA FERROviÁRIA – INFOGRÁFICO PRINCIPAIS RESULTADOS 2021	8
FIGURA 3 - DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA AQUAViÁRIA – INFOGRÁFICO PRINCIPAIS RESULTADOS 2021	9
FIGURA 4 - MISSÃO, VISÃO E VALORES DO DNIT	11
FIGURA 5 - ORGANOGrama	12
FIGURA 6 - MODELO DE GOVERNANÇA DO DNIT CONFORME METODOLOGIA PRECONIZADA PELO TCU	13
FIGURA 7 - MODELO DE NEGÓCIOS.....	14
FIGURA 8 – RISCOS PRIORIZADOS.....	30
FIGURA 9 – ESTRUTURA DE GOVERNANÇA	32
FIGURA 10 – MODELO DE GOVERNANÇA DO DNIT	34
FIGURA 11 - MAPA ESTRATÉGICO.....	35
FIGURA 12 - MAPA DA FERROVIA TRANSNORDESTINA.....	54
FIGURA 13 - DESTINAÇÃO DE BENS FERROviÁRIOS.....	66
FIGURA 14 - EVOLUÇÃO DO Nº BENS DESTINADOS 2021x 2020	67
FIGURA 15 – GESTÃO DO PATRIMÔNIO FERROviÁRIO	68
FIGURA 16 - DRAGAGEM NA HIDROVIA MADEIRA (HN-117)	77
FIGURA 17 - OBRAS DE IP4 EM 2021	79
FIGURA 18 - INDICADORES DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO EM 2021	80
FIGURA 19 - ESTRUTURA PROECLUSAS	81
FIGURA 20 - MAPA – ECLUSAS EM OPERAÇÃO E FORA DE OPERAÇÃO	82
FIGURA 21 - VISTA FRONTAL DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DE MACEIÓ	83
FIGURA 22 – TRECHOS EXPERIMENTAIS.....	96
FIGURA 23 - PAINEL DE CONTROLE DA FERRAMENTA DE GESTÃO DE DEMANDAS DA COPIAQ	110
FIGURA 24 - DISTRIBUIÇÃO DAS DEMANDAS DA COPIAQ POR ESPECIALIDADE TÉCNICA EM 2021	111
FIGURA 25 - PAINEL DE CONTROLE DA FERRAMENTA DE GESTÃO DE METAS DA COPIAQ	117
FIGURA 26 - ATINGIMENTO DAS METAS PLANEJADAS PARA 2021 PELA COPIAQ	117
FIGURA 27 - DISTRIBUIÇÃO DAS METAS 2021 DA COPIAQ	118
FIGURA 28 - DISTRIBUIÇÃO DAS METAS 2021 DA COPIAQ POR TIPO DE INFRAESTRUTURA	118
FIGURA 29 - DISTRIBUIÇÃO DAS METAS 2021 DA COPIAQ POR TIPO DE ATIVIDADE	119
FIGURA 30 - DISTRIBUIÇÃO DAS SITUAÇÕES DAS METAS 2021 DA COPIAQ	119
FIGURA 31 - APRIMORAMENTO DO PROCESSO DE GESTÃO DE DESAPROPRIAÇÃO E REASSENTAMENTO	129
FIGURA 32 - HISTÓRICO DO RESULTADO DE MUTIRÕES DE CONCILIAÇÃO	133
FIGURA 33 - PERCENTUAL DE ÊXITO DE MUTIRÕES DE CONCILIAÇÃO.....	134
FIGURA 34- ESTRUTURA DA INICIATIVA DE APRIMORAMENTO DO PROCESSO DE GESTÃO AMBIENTAL	134
FIGURA 35 - ÓRGÃO AMBIENTAIS INTERVENIENTES E LICENCIADORES	140
FIGURA 36 - AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O EIA/RIMA DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO E MELHORAMENTOS NO TRECHO DO MEIO DA BR-319/AM	141
FIGURA 37 – PNCT – POSTOS EM OPERAÇÃO ATÉ DEZ/2021 – POSTOS DE COLETA PERMANENTE.....	146
FIGURA 38 - PNCT – POSTOS EM OPERAÇÃO ATÉ DEZ/2021 – POSTOS DE COLETA DE COBERTURA	146
FIGURA 39 - MAPA TEMÁTICO - NOVOS INVESTIMENTOS	153
FIGURA 40 – ORÇAMENTO TOTAL DO DNIT (LOA + CRÉDITOS + RAP).....	158
FIGURA 41 – ORÇAMENTO POR INTERVENÇÃO X POR FINALIDADE	159
FIGURA 42 – CATEGORIA ECONÔMICA.....	159
FIGURA 43 – DIVISÃO DE ORÇAMENTO POR DIRETORIA.....	160
FIGURA 44 – EMPENHOS EMITIDOS NA SEDE.....	160
FIGURA 45 – INDICADORES DE EXECUÇÃO META 01 (EMPENHADO/DISPONIBILIZADO)	161
FIGURA 46 – INDICADORES DE EXECUÇÃO META 02 (PAGAMENTO/LIMITE DE PAGAMENTO).....	161
FIGURA 47 – INDICADORES DE EXECUÇÃO META 03 (LIQUIDADO/EMPENHADO)	162

FIGURA 48 – INDICADORES DE EXECUÇÃO META 04 (RAP PAGO/RAP INSCRITO)	162
FIGURA 49 – INDICADORES DE EXECUÇÃO META 05 (PAGO TOTAL/ORÇAMENTO TOTAL)	162
FIGURA 50 – INDICADORES DE EXECUÇÃO META 06, 07 E 08 (RAP CONSUMIDO/RAP INSCRITO)	163
FIGURA 51 – INDICADORES DE EXECUÇÃO METAS 2021 CONSOLIDADAS.....	163
FIGURA 52 – PLANEJAMENTO TOTAL POR DIRETORIA	164
FIGURA 53 – NÚMEROS DE LANÇAMENTOS NO SIAFI 2021	164
FIGURA 54 – VALORES EMPENHADOS SEDE X SUPERINTENDÊNCIA.....	165
FIGURA 55 – PROVISÃO RECEBIDA POR SUPERINTENDÊNCIA.....	166
FIGURA 56 – EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA DAS SUPERINTENDÊNCIAS.....	166
FIGURA 57 – CANAL DE COMUNICAÇÃO	190
FIGURA 58 – PAINEL RESUMO PLS	193
FIGURA 59 – PAINEL ECONOMIA CIRCULAR	194
FIGURA 60 – INFOGRÁFICO PLS.....	195
FIGURA 61 – ORGANOGRAMA CGTI	196
FIGURA 62 – MODELO DE GOVERNANÇA TI.....	197
FIGURA 63 – LOGO CORREGEDORIA.....	217

Lista de Tabelas

TABELA 1 - RELAÇÃO ENTRE AS INICIATIVAS DA DIF E AS AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS.....	22
TABELA 2 - RELAÇÃO GERAL DE INICIATIVAS E AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS DAQ	24
TABELA 3 - DETALHAMENTO DO PROGRAMA 3005 DO PPA 2020-23	25
TABELA 4 – RESULTADOS FÍSICOS E FINANCEIROS POR REGIÃO	36
TABELA 5 – MANUTENÇÃO ADEQUADA DA MALHA RODOVIÁRIA.....	37
TABELA 6 - PROARTE MANUTENÇÃO	38
TABELA 7 – PNCV – FAIXAS OPERACIONAIS.....	43
TABELA 8 - DETALHAMENTO DA DESAPROPRIAÇÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA.....	54
TABELA 9 - VARIAÇÃO DE TÉRMINO MÉDIO DE OBRAS FERROVIÁRIAS.....	61
TABELA 10 - VARIAÇÃO DE TÉRMINO MÉDIO DE PROJETOS FERROVIÁRIOS	62
TABELA 11 - AÇÕES REMODELAGEM IPR.....	84
TABELA 12 – CELEBRAÇÃO DE TEDs COM CENTROS DE EXCELÊNCIA:.....	87
TABELA 13 – PUBLICAÇÃO DE NORMAS E MANUAIS.....	88
TABELA 14 - NORMAS PUBLICADAS EM 2021	88
TABELA 15 - NORMAS EM DESENVOLVIMENTO	89
TABELA 16 - CURSOS E CAPACITAÇÕES	92
TABELA 17 - CURSOS 2021	92
TABELA 18 - TERMOS DE REFERÊNCIA ELABORADOS PELA CGDESP PARA A CONTRATAÇÃO DA ELABORAÇÃO DE PROJETOS DE ENGENHARIA PARA OS EMPREENDIMENTOS ELENCADOS NA LISTA DE PRIORIDADES DA DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA	102
TABELA 19 - RESULTADOS PROARTE -2021	108
TABELA 20 - PERCENTUAIS DAS ATIVIDADES REALIZADAS COPIAQ/CGDESP	112
TABELA 21 - STATUS DAS ATIVIDADES DA COPIAQ	113
TABELA 22 - PROJETOS DO PROGRAMA CREMA E RESTAURAÇÃO RODOVIÁRIA.....	124
TABELA 23 - LEVANTAMENTO DE FAIXAS OPERACIONAIS E DOCUMENTADAS. SNV OUT/2021	132
TABELA 24 – SITUAÇÃO CONTRATO PP-940/2014.....	143
TABELA 25 - RESULTADOS REFERENTES AO PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO DE CADA ETAPA DO PNMR 2021 E 2022	147
TABELA 26 – QUANTITATIVOS.....	148
TABELA 27 - STATUS ATIVIDADE DE VDR CICLO 2	149
TABELA 28 - STATUS ATIVIDADE FWD	149
TABELA 29 – RESUMO GERAL P4.....	151
TABELA 30 - CADERNOS DE EMPREENDIMENTO	152
TABELA 31 - FORÇA DE TRABALHO DO DNIT – DEZ/21.....	169
TABELA 32 - QUANTITATIVO DE CESSÕES E REQUISIÇÕES DO DNIT.....	170
TABELA 33 – PROGRESSÃO FUNCIONAL 2021	172
TABELA 34 – PROMOÇÃO 2021	173
TABELA 35 – EXECUÇÃO DO ORÇAMENTO DO PDP/2021	175
TABELA 36 - AÇÕES QVT 2021	178
TABELA 37 – LICITAÇÕES 2021	180
TABELA 38 – CONTRATAÇÕES PREGÃO ELETRÔNICO	186
TABELA 39 – ENTREGAS 2021 E ENTREGAS PREVISTAS 2022	191
TABELA 40 - CONTRATAÇÕES MAIS RELEVANTES DE RECURSOS DE TI.....	198
TABELA 41 – AÇÃO GASTOS DE CUSTEIO.....	201
TABELA 42 – AÇÕES CONCLUÍDAS.....	204
TABELA 43 – PRINCIPAIS INICIATIVAS OU PROJETOS NA ÁREA DE TI.....	211
TABELA 44 – RESULTADO IGG 2018 x 2021	212
TABELA 45 - ANÁLISES DE ADMISSIBILIDADE EFETUADAS	215

TABELA 46 - ANÁLISES DE ADMISSIBILIDADE EFETUADAS POR EXERCÍCIO	215
TABELA 47 - PROCEDIMENTOS CORRECIONAIS CONCLUÍDOS	216
TABELA 48 - TAC CELEBRADOS POR ASSUNTO	217
TABELA 49 - STATUS RECOMENDAÇÕES.....	222
TABELA 50 - ROL DE RESPONSÁVEIS.....	230
TABELA 51 - PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA (BR-LEGAL).....	242
TABELA 52 - MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - BR-LEGAL.....	249
TABELA 53 - PROCESSO DE CONTAS ANUAIS DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, RELATIVO AO EXERCÍCIO DE 2012.....	251
TABELA 54 - REPRESENTAÇÃO COM PEDIDO DE MEDIDA CAUTELAR REFERENTE AO PREGÃO ELETRÔNICO 168/2016, (LOTE 15)	257
TABELA 55 - AUDITORIA OPERACIONAL E O MONITORAMENTO SOBRE AS AÇÕES DESENVOLVIDAS PELO DNIT PARA A MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E REPARO DAS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS (PONTES, VIADUTOS E OUTROS) DAS RODOVIAS FEDERAIS.....	258
TABELA 56 - REPRESENTAÇÃO EM FACE DE POSSÍVEIS IRREGULARIDADES OCORRIDAS NA MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA NA CONTA CORRENTE DO TERMO DE COMPROMISSO 142/2013	269
TABELA 57 - CONTRATO 559/2018, FIRMADO COM A FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, A COORDENAÇÃO DE CUSTOS REFERENCIAIS CCR	270

Lista de Gráficos

GRÁFICO 1 - REDUÇÃO DO ATRASO DAS OBRAS FERROVIÁRIAS (EM DIAS)	61
GRÁFICO 2 - REDUÇÃO DO ATRASO DOS PROJETOS FERROVIÁRIOS (EM DIAS).....	62
GRÁFICO 3 - EVOLUÇÃO DA MATURIDADE DE GESTÃO DE PROJETOS FERROVIÁRIOS.....	63
GRÁFICO 4 - DISTRIBUIÇÃO DAS DEMANDAS POR TIPO INFRAESTRUTURA NA COPIAQ EM 2021	111
GRÁFICO 5 - DISTRIBUIÇÃO DAS ATIVIDADES DO NÚCLEO DE PLANEJAMENTO DO PROGRAMA CREMA	123
GRÁFICO 6 - NÚMEROS DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL JUNTO AO IBAMA (2019 – 2021)	142
GRÁFICO 7 – ANÁLISE INSPEÇÕES OAE	144
GRÁFICO 8 -CLASSIFICAÇÃO POR ESTRELAS	151
GRÁFICO 9 - STATUS DE DESENVOLVIMENTO DOS CADERNOS DE EMPREENDIMENTO	154
GRÁFICO 10 – FLUXO MENSAL DE PROCESSOS.....	165
GRÁFICO 11 - SITUAÇÃO DE QUADRO DE PESSOAL DO DNIT.....	169
GRÁFICO 12 - DEMONSTRATIVO DE DESPESAS DE PESSOAL – EM R\$ MI	171
GRÁFICO 13 – SERVIDORES CAPACITADOS	175
GRÁFICO 14 - QUANTIDADE DE HORAS DE CAPACITAÇÃO 2021	176
GRÁFICO 15 – VALORES POR ANO – GASTOS DE CUSTEIO	201
GRÁFICO 16 – VALORES EMPENHADOS 2020x2021	202
GRÁFICO 17 - PAINEL DE MONITORAMENTO DAS AÇÕES DO PDTI 2020/2021	203
GRÁFICO 18 – DESENVOLVIMENTO DE AÇÕES POR GRUPO TEMÁTICO PDTIC 2020-2021	204
GRÁFICO 19 - RESULTADO GERAL DA AUTOAVALIAÇÃO EM RELAÇÃO A SEU CONTEXTO.....	213
GRÁFICO 20 – VISÃO GERAL DELIBERAÇÕES TCU	272