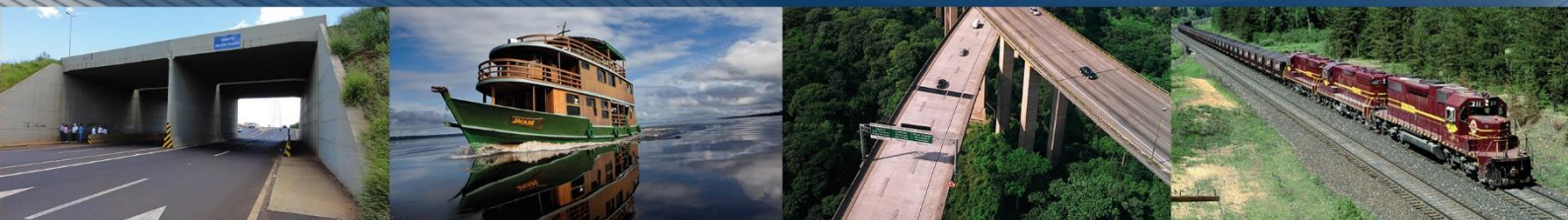


# RELATÓRIO DE GESTÃO TEMÁTICO

## Ações 2014





# RELATÓRIO DE GESTÃO TEMÁTICO

## Ações 2014

©2015. DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP.

Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos – CGPLAN/DPP

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

SAN – Setor de Autarquias Norte

Quadra 3 - Lote A

Edifício Núcleo dos Transportes

70.040-902 – Brasília-DF





**Presidenta da República**

Dilma Vana Rousseff

**Ministro de Estado dos Transportes**

Antonio Carlos Rodrigues

**Diretor-Geral do DNIT**

Valter Casimiro Silveira - (Interino)

**Diretor Executivo**

Gustavo Adolfo Andrade de Sá - (Interino)

**Diretor de Infraestrutura Rodoviária**

Luiz Guilherme Rodrigues de Mello - (Interino)

**Diretor de Infraestrutura Aquaviária**

Valter Casimiro Silveira

**Diretor de Infraestrutura Ferroviária**

Mario Dirani

**Diretor de Administração e Finanças**

Edme Tavares de Albuquerque Filho - (Interino)

**Diretor de Planejamento e Pesquisa**

Adailton Cardoso Dias

**Coordenador-Geral de Planejamento e  
Programação de Investimentos**

André de Oliveira Nunes

**Coordenador de Avaliação de Viabilidade e  
Desempenho**

Sidney Boaretto da Silva

**Coordenadora de Programação e  
Investimentos**

Fernanda Gimenez Machado Faé

**Coordenador de Planejamento**

Olímpio Luiz Pacheco de Moraes

**Realização:** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

**Assessoria e Suporte:** Consórcio Accenture/Dynatest

Allan Melo Ribeiro

Camila Bellaguarda da Costa de Carvalho

Gláucio Rafael da Rocha Charão

Renato Kinaip Faria Neto

Rosicler Von Borstel da Silva

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

|                                                   |            |
|---------------------------------------------------|------------|
| 1. Institucional                                  | <b>12</b>  |
| 2. Programação Orçamentária e Execução Financeira | <b>30</b>  |
| 3. Licitações                                     | <b>33</b>  |
| 4. Planejamento e Pesquisa                        | <b>37</b>  |
| 5. Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR       | <b>55</b>  |
| 6. Programas de Infraestrutura de Transportes     | <b>60</b>  |
| 7. Eventos e Premiações                           | <b>115</b> |

## Gráficos

|                                                                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gráfico 1 - Quadro de Pessoal.....                                                                                      | 15 |
| Gráfico 2 - Acréscimo anual de km de malha pavimentada e adequada em rodovias federais sob jurisdição do DNIT .....     | 17 |
| Gráfico 3 - Percentual (%) de km de rodovias federais pavimentadas sob jurisdição do DNIT.....                          | 18 |
| Gráfico 4 – Acréscimo de malha duplicada em rodovias federais sob jurisdição do DNIT .....                              | 18 |
| Gráfico 5 - Malha rodoviária federal sob administração do DNIT classificada como “BOA”.....                             | 19 |
| Gráfico 6 – Percentual da malha rodoviária administrada pelo DNIT em programas de manutenção estruturada .....          | 19 |
| Gráfico 7 - Equipamentos de controle de pesagem em operação .....                                                       | 20 |
| Gráfico 8 - Equipamentos de controle de velocidade em operação .....                                                    | 20 |
| Gráfico 9 - Percentual da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT coberta pelo BR-LEGAL ...                     | 21 |
| Gráfico 10 - Execução do orçamento - 2014.....                                                                          | 21 |
| Gráfico 11 - Restos a Pagar (R.A.P.) executados .....                                                                   | 22 |
| Gráfico 12 - Carteira ativa de contratos de obras do DNIT .....                                                         | 22 |
| Gráfico 13 - Valores (R\$) contratados por modalidade.....                                                              | 23 |
| Gráfico 14 - Reuniões de Análise da Estratégia (R.A.E.) realizadas.....                                                 | 23 |
| Gráfico 15 - Valor (R\$) contratual por fiscal* .....                                                                   | 24 |
| Gráfico 16 - Evolução dos atendimentos da Ouvidoria - 2012 - 2013 - 2014 .....                                          | 26 |
| Gráfico 17 - Atendimentos realizados pela Ouvidoria - 2014 .....                                                        | 26 |
| Gráfico 18 - Processos Ajuizados x Acordos referentes à Desapropriação em 2014 .....                                    | 29 |
| Gráfico 19 - Histórico do Orçamento Geral - R\$ bilhões (LOA + Créditos) .....                                          | 31 |
| Gráfico 20 - Histórico da execução financeira – R\$ bilhões (LOA+RAP) .....                                             | 32 |
| Gráfico 21 - Execução financeira por modalidade – 2014 (R\$ bilhões <sup>2</sup> ) .....                                | 32 |
| Gráfico 22 - Processos Administrativos de Apuração de Responsabilidade – PAAR - Sede e Superintendências Regionais..... | 35 |
| Gráfico 23 - Penalidades aplicadas – Sede e Superintendências Regionais .....                                           | 36 |
| Gráfico 24 - Trechos-teste para calibração do HDM - 4, por UF .....                                                     | 48 |
| Gráfico 25 - Licenças ambientais emitidas em 2014.....                                                                  | 49 |
| Gráfico 26 - Gestão de recursos relacionados aos procedimentos expropriatórios (R\$ milhões).....                       | 53 |
| Gráfico 27 - Amostras e ensaios realizados pelo IPR - 2014 .....                                                        | 57 |
| Gráfico 28 – <i>International Roughness Index</i> – IRI.....                                                            | 83 |
| Gráfico 29 – ICS – Índice de Condição da Superfície.....                                                                | 83 |
| Gráfico 30 – Rede do PNV – Jurisdição Federal - .....                                                                   | 83 |
| Gráfico 31 - Evolução da condição da malha rodoviária federal pavimentada .....                                         | 83 |
| Gráfico 32 - Acidentes com vítimas fatais (mortes).....                                                                 | 85 |
| Gráfico 33 - Acidentes com vítimas não fatais (atropelamento de pedestres).....                                         | 85 |
| Gráfico 34 - Acidentes sem vítimas .....                                                                                | 86 |

## LISTA DE GRÁFICOS, FIGURAS E TABELAS

|                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gráfico 35 - Acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamento de pedestres).....  | 86  |
| Gráfico 36 - Índice de severidade (S).....                                              | 87  |
| Gráfico 37 - Frota de veículos no Brasil.....                                           | 87  |
| Gráfico 38 - Equipamentos em operação no PNCV.....                                      | 88  |
| Gráfico 39 - Comparação: Índice de Severidade x Equipamentos x Frota.....               | 89  |
| Gráfico 40 - Redução ou aumento do Índice de Severidade (S).....                        | 90  |
| Gráfico 41 - Eficácia do Plano Nacional de Controle de Velocidade.....                  | 91  |
| Gráfico 42 - Total de IP4, por <i>status</i> , Região Norte - 2014.....                 | 107 |
| Gráfico 43 - Tipo de ocorrência registrada pela Ouvidoria referente ao DNIT Móvel ..... | 119 |

### Figuras

|                                                                                                  |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 1 - Organograma .....                                                                     | 14  |
| Figura 2 - Organograma das Superintendências Regionais .....                                     | 14  |
| Figura 3 - Mapa Estratégico .....                                                                | 16  |
| Figura 4 - Procuradores na PFE/DNIT .....                                                        | 27  |
| Figura 5 - Etapas para elaboração da PLOA .....                                                  | 31  |
| Figura 6 - Posto Integrado Automatizado de Fiscalização – PIAF.....                              | 93  |
| Figura 7 - Mapeamento das Hidrovias em operação .....                                            | 103 |
| Figura 8 - Visitas realizadas pelo DNIT para as novas implantações das IP4 - Pará/Rondônia ..... | 109 |

### Tabelas

|                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabela 1 - Manifestações Jurídicas em destaque em 2014 .....                    | 28  |
| Tabela 2 - Treinamentos realizados pelo IPR - 2014.....                         | 59  |
| Tabela 3 - Corpos hídricos que compõem a Hidrovia do Mercosul, por trecho ..... | 101 |
| Tabela 4 - Hidrovia Mamoré-Guaporé, por trecho .....                            | 102 |

## Lista de Siglas

ABCR - Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias

ABDER - Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

AET - Autorização Especial de Trânsito

AGE - Assessoria de Gestão Estratégica

AGIP - Assessoria em Gestão da Informação e Processo

AGU - Advocacia-Geral da União

ALL - América Latina Logística

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

BI - *Business Intelligence*

CAS - Central de Atendimento e Serviços

CGCL - Coordenação-Geral de Cadastro e Licitação

CGDESP - Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projeto

CGMAB - Coordenação-Geral de Meio Ambiente

CGPERT - Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias

CGPLAN - Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos

CGU - Controladoria-Geral da União

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

COVIDE - Coordenação de Avaliação de Viabilidade e Desempenho

DAQ - Diretoria de Infraestrutura Aquaviária

DG - Diretoria-Geral

DIR - Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

DNER - Departamento Nacional de Estradas e Rodagens

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DOU - Diário Oficial da União

DPP - Diretoria de Planejamento e Pesquisa

DPRF - Departamento de Polícia Rodoviária Federal

ENAP - Escola Nacional de Administração Pública

EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

FHWA - *Federal Highway Administration*

GPS - *Global Position System*

IBAMA - Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

ICS - Índice de Condição de Superfície

IN - Instrução Normativa

IP4 - Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte

IPR - Instituto de Pesquisas Rodoviárias

IRI - *International Roughness Index*

LABTRANS - Laboratório de Transportes e Logística

LOA - Lei Orçamentária Anual

LVC - Levantamento Visual Contínuo

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

MPOG - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

MT - Ministério dos Transportes

NERF - Núcleo de Ecologia de Rodovias e Ferrovias

NRDR - Núcleo Regional de Desapropriação e Reassentamento

OGU - Orçamento Geral da União

PAAR - Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAS - Plano de Avaliação Socioeconômica de Projetos

PEAD - Polietileno de Alta Densidade

PFE - Procuradoria Federal Especializada

PGF - Procuradoria-Geral Federal

## LISTA DE SIGLAS

PIAF - Posto Integrado Automatizado de Fiscalização

PNCT - Plano Nacional de Contagem de Tráfego

PNCV - Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade

PNP - Plano Nacional de Pesagem

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PNTH - Política Nacional de Transporte Hidroviário

PPV - Posto de Pesagem de Veículos

PRAD - Programa de Recuperação de Áreas Degradadas

PRF - Procuradoria Regional Federal

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

PROFAS - Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis

PROSEFER - Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas

RAE - Reunião de Análise da Estratégia

RAP - Restos a Pagar

RDC - Regime Diferenciado de Contratação

SGP - Sistema de Gerência de Pavimentos

SIAET - Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito

SIAFI - Sistema Integrado de Administração Financeira

SIC - Sistema de Informação ao Cidadão

SIG - Sistema de Informações Geográficas

SIM - Sistema de Informações e Monitoramento

SINDEC - Sistema de Informação e Apoio à Tomada de Decisão

SR - Superintendências Regionais

UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina

UPS - Unidade Padrão de Severidade

VDR - Veículo de Diagnóstico de Rodovias

A fim de cumprir sua missão de “implementar a política de infraestrutura de transportes, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país”, o DNIT vem procurando aprimorar a gestão das obras sob sua responsabilidade, desde a contratação do empreendimento até a execução propriamente dita, passando ainda pela supervisão dos serviços. A Autarquia também tem como objetivo assegurar mais transparência a suas ações junto aos órgãos de controle e à sociedade brasileira, o que inclui a apresentação do presente Relatório de Gestão Temático.

No ano de 2014, o DNIT garantiu a qualidade da malha rodoviária pavimentada sob sua administração: 84% apresentaram boas condições de manutenção. O estudo da Evolução do Perfil da Rede Rodoviária Federal Pavimentada, realizado pela Autarquia, indica que, nos últimos quatro anos, houve uma redução no percentual da malha em mau estado: de 20% para 16%, em 2014. A projeção é de que, em 2015, este percentual baixe para 13%.

Outra importante ação da Autarquia na área rodoviária, em 2014, foi a construção da Ponte Anita Garibaldi, em Santa Catarina. A ponte entre os bairros Cabeçuda, em Laguna, e Bananal, em Pescaria Brava, possui 2.815 metros de extensão, sendo a maior travessia elevada da duplicação da BR - 101 Sul. Também reveste-se de grande relevância a contratação das obras de duplicação da BR - 381, entre Governador Valadares e Belo Horizonte, em Minas Gerais.

Quando concluídas, serão mais de 205 km de pistas duplicadas, 64 obras de arte especiais, cinco túneis, 20 passarelas, 99

paradas de ônibus e mais de 83.300 metros de defensas.

Na área de infraestrutura aquaviária, foi de extrema relevância a retomada da dragagem no rio Madeira, que vai melhorar a qualidade da navegação por esta via. Tão importante quanto esta ação, foi a realização de estudos de viabilidade em todas as bacias hidrográficas do país com o objetivo de fomentar a navegação, buscando um maior equilíbrio na matriz de transporte brasileira.

A conclusão das obras dos contornos ferroviários de Araraquara, em São Paulo, e de Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul, foi o grande destaque na área de infraestrutura ferroviária. A construção dos contornos elimina o conflito entre o trânsito urbano e a operação das ferrovias, trazendo mais tranquilidade para os usuários.

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

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

Considerando os valores economizados nos procedimentos licitatórios realizados na Sede e Superintendências Regionais, o DNIT alcançou uma economia de R\$ 1,6 bilhão para os cofres públicos. As boas práticas nos procedimentos licitatórios da Autarquia revelam-se um novo marco no contexto de contratações públicas de qualidade no país.

No período de 2011 a 2014, o DNIT investiu R\$ 45,04 bilhões em infraestrutura de transportes. Cabe ressaltar que o exercício de 2014 totalizou investimentos de R\$ 12,48 bilhões, demonstrando a eficiência da gestão e um marco na história desta Autarquia como sendo a maior execução financeira dos últimos quatro anos.

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

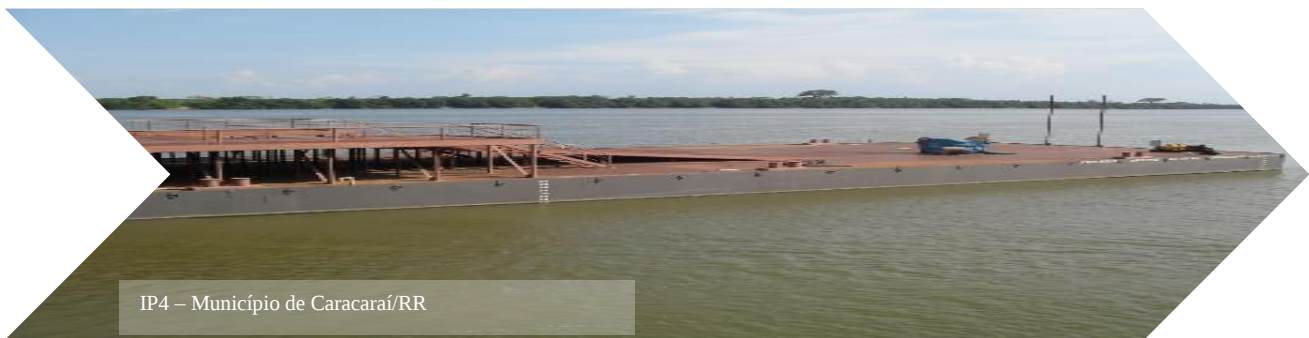
**VALTER CASIMIRO SILVEIRA**  
Diretor-Geral do DNIT (Interino)

**E**ste Relatório apresenta de forma resumida as ações realizadas pelo DNIT, no decorrer de 2014, que demonstram o engajamento no processo de reformulação da sua gestão. As informações contidas neste Relatório apresentam os resultados obtidos na execução dos empreendimentos, sob sua responsabilidade, a partir de uma perspectiva positiva, com foco na otimização de processos e na qualidade das entregas realizadas para a sociedade brasileira.

O Relatório de Gestão Temático está estruturado com base nas seguintes

temáticas: Institucional, Programação Orçamentária e Execução Financeira do DNIT, Licitações, Planejamento e Pesquisa, Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR, Programas de Infraestrutura de Transportes e Eventos e Premiações.

Assim, o objetivo deste Relatório é apresentar as principais ações executadas pelo DNIT, bem como dar maior transparência de sua gestão à sociedade brasileira, na expectativa de que este forneça informações para conhecimento e avaliação da gestão desta Autarquia no exercício de 2014.



IP4 – Município de Caracaraí/RR



Contorno Ferroviário no Município de Três Lagoas/MS



BR-381/MG-Governador Valadares-Belo Horizonte

# 1. Institucional

Um olhar sobre o DNIT



DNIT Sede – Brasília DF

**“Aprimorar a gestão com maior transparência.”**

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT é uma Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

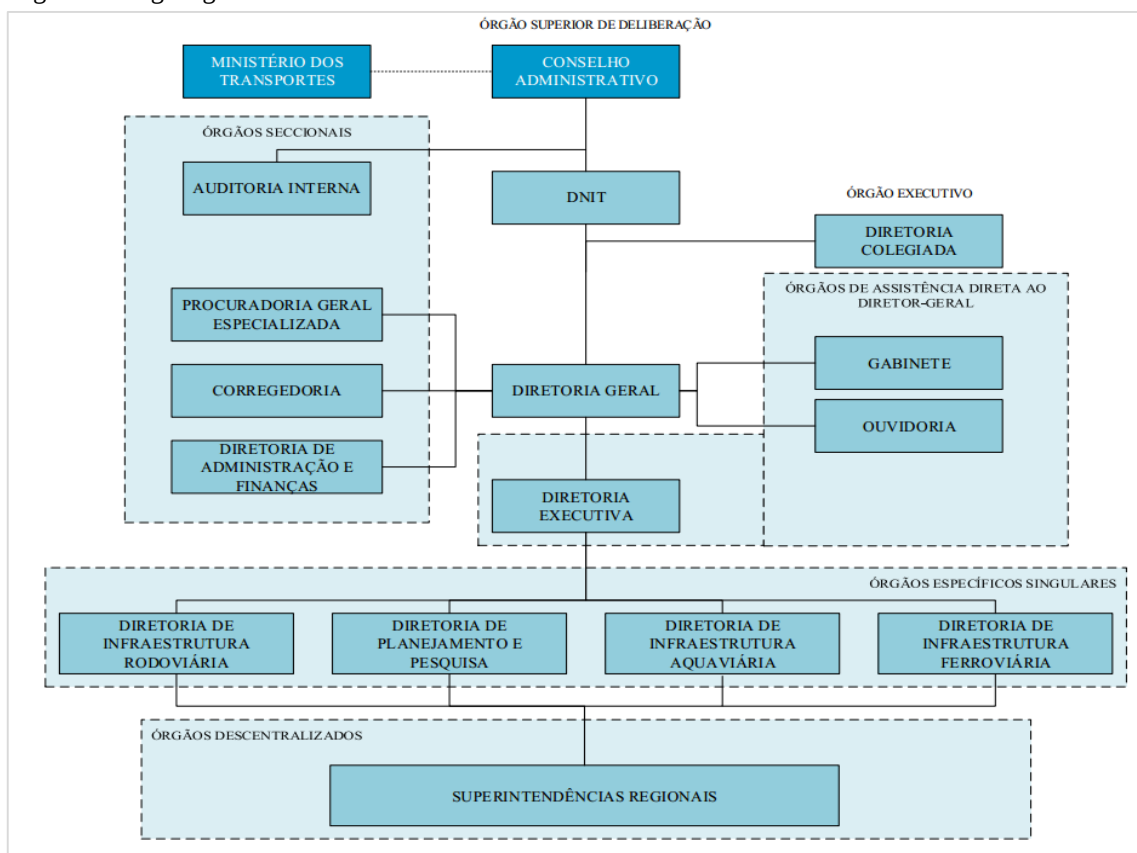
O DNIT tem como missão “implementar a política de infraestrutura de transportes contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país”. Para tanto, o DNIT vem, nos últimos anos, aprimorando a sua gestão no sentido de dar maior transparência as suas ações junto aos órgãos de controle e à sociedade brasileira.

A Autarquia é dirigida por um Conselho de Administração e por uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e seis Diretores, os quais formam a Diretoria Colegiada da mesma.

Já o Conselho de Administração - Órgão Superior de Deliberação - é composto por seis membros, sendo um secretário executivo do Ministério dos Transportes, Diretor-Geral do DNIT, dois representantes do Ministério dos Transportes, um representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e um representante do Ministério da Fazenda.

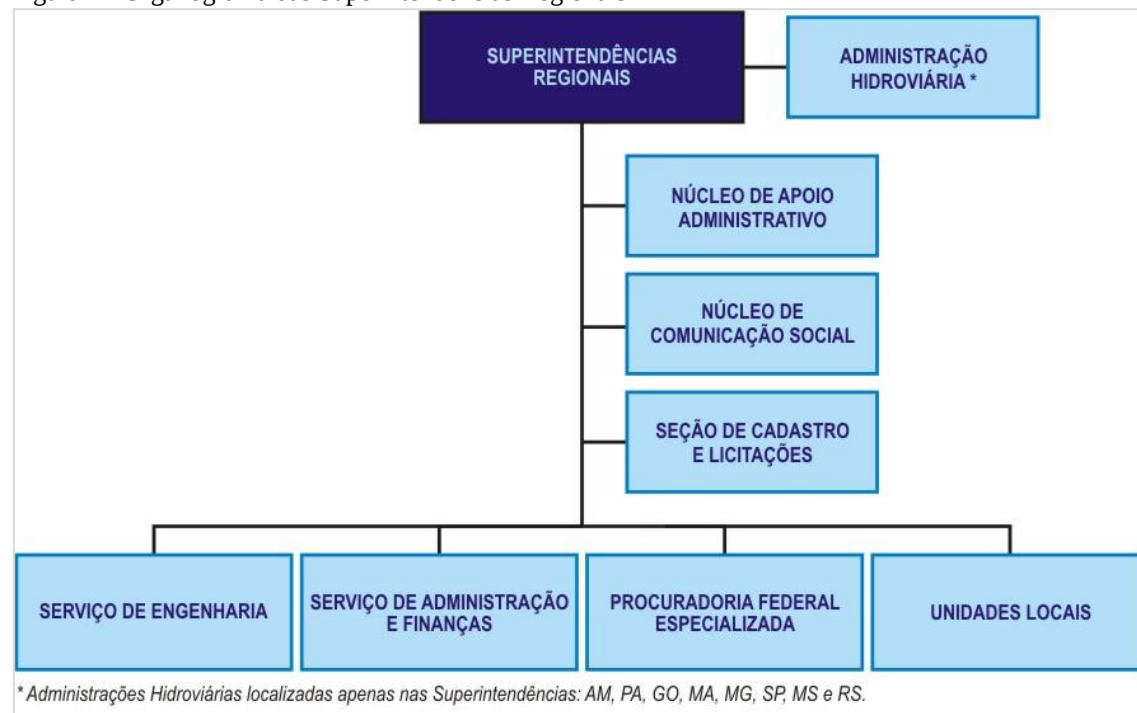
O Departamento conta ainda com 25 órgãos descentralizados, denominados de Superintendências Regionais, às quais vinculam-se 124 Unidades Locais, 8 Administrações Hidroviárias e 40 Terminais Portuários.

Figura 1 - Organograma



Fonte: DNIT

Figura 2 - Organograma das Superintendências Regionais



\* Administrações Hidroviárias localizadas apenas nas Superintendências: AM, PA, GO, MA, MG, SP, MS e RS.

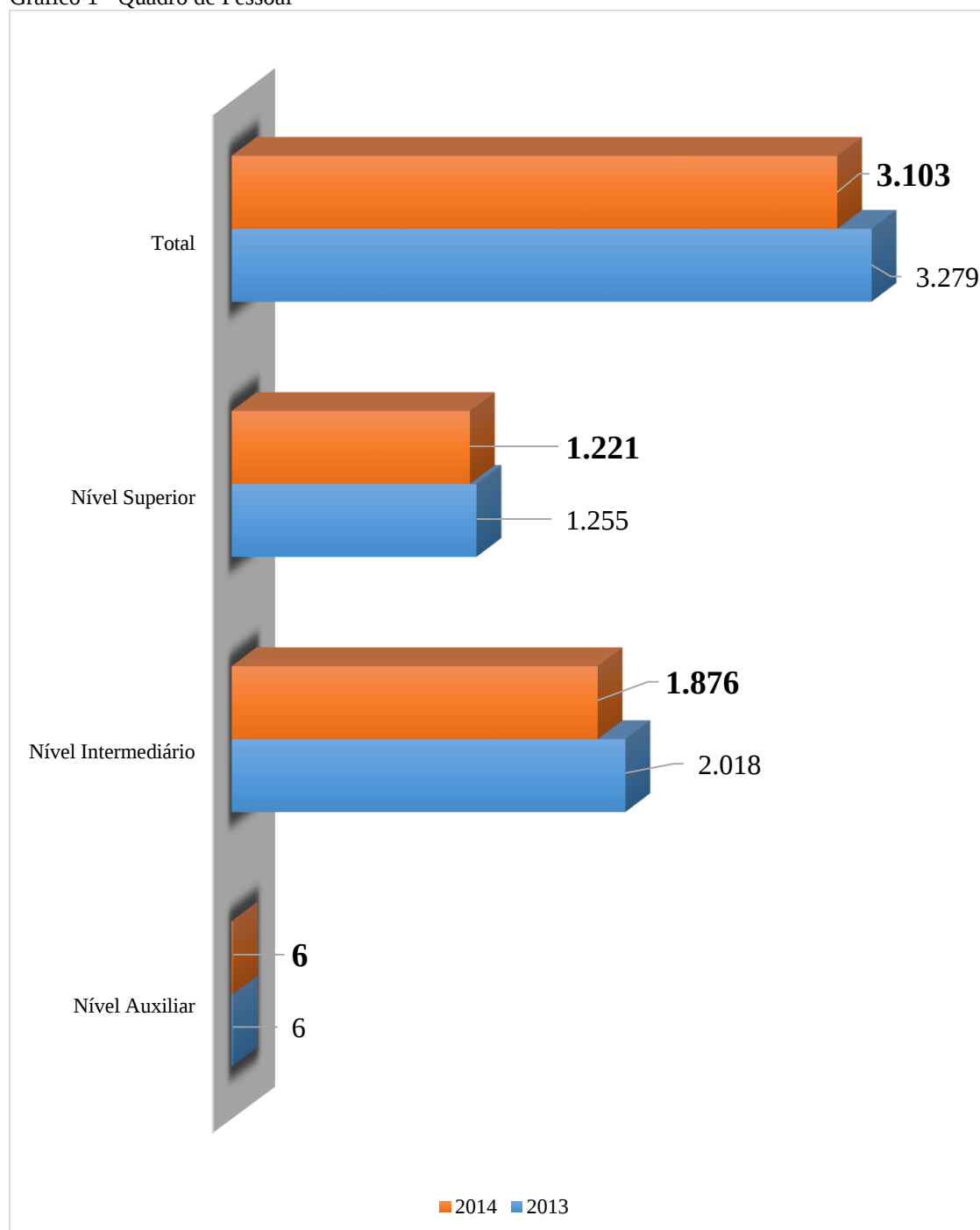
Fonte: DNIT

**Quadro de Pessoal**

O DNIT conta, atualmente, com um quadro de pessoal ativo composto por 3.103 servidores efetivos para desempenhar as suas

atividades meio e fim. Cumpre ressaltar que em relação ao exercício de 2013 o quadro de pessoal ativo sofreu uma redução de 5,3%.

Gráfico 1 - Quadro de Pessoal



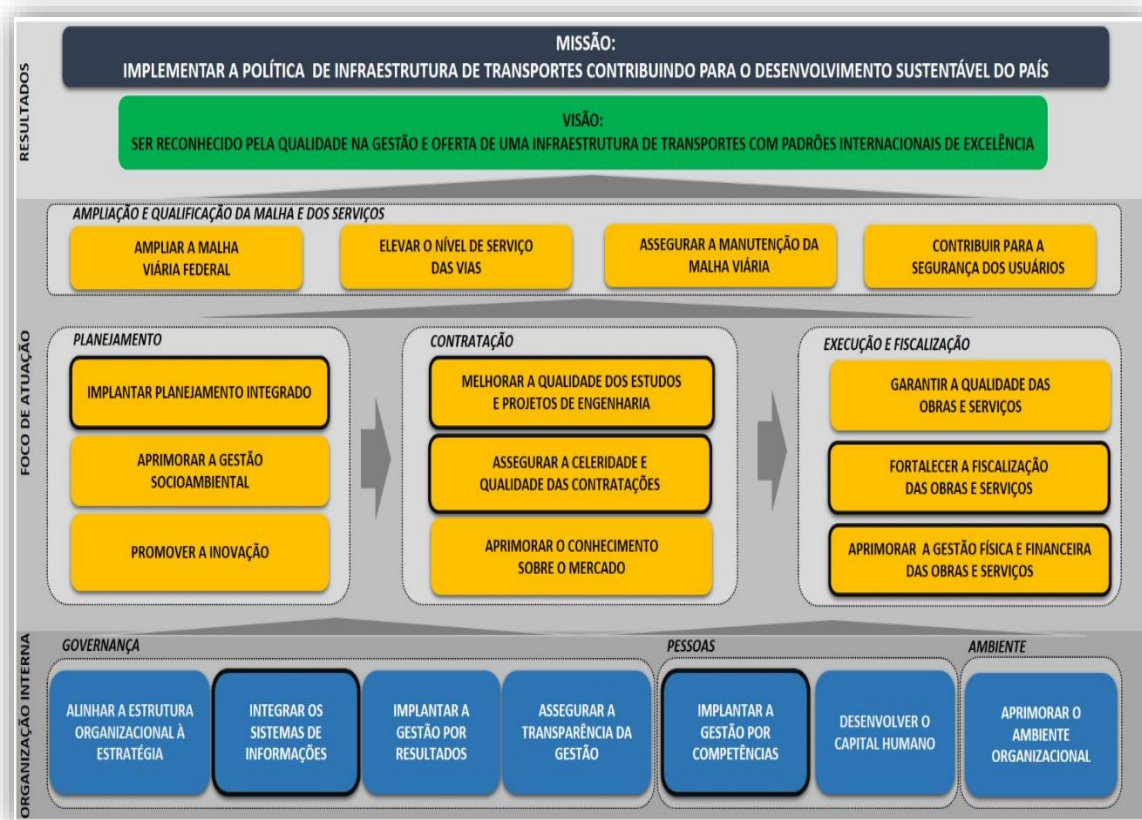
Fonte: CGRH/DNIT (data de referência 31/12/2014).

**“O Mapa estratégico mostra, de maneira simplificada, como o DNIT pretende implementar a política de infraestrutura de transportes”.**

**A**o definir seu Mapa Estratégico, o DNIT estabeleceu o caminho a percorrer nos próximos anos para cumprir sua missão de implementar a política de infraestrutura de transportes, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país. Neste percurso, a Autarquia busca ser reconhecida pela qualidade na gestão e oferta de uma infraestrutura de transportes com padrões internacionais de excelência, tornando-se referência em sua área de atuação.

O Mapa mostra graficamente, de maneira simples, a estratégia que o DNIT deve seguir para alcançar a sua visão de longo prazo. Essa estratégia é composta por objetivos estratégicos que consistem em desafios de longo prazo que o DNIT almeja superar. Esses desafios estão aglomerados nos seguintes temas: ampliação e qualificação da malha e dos serviços, planejamento, contratação, execução e fiscalização, governança, pessoas e ambiente.

Figura 3 - Mapa Estratégico



Fonte: AGE/DNIT

A fim de contribuir para o alcance dos seus objetivos estratégicos, o DNIT escolheu 36 iniciativas estratégicas. Destas 36 iniciativas, 24 já estão em andamento, a exemplo do desenvolvimento do processo de planejamento integrado, a implantação do escritório de empreendimentos e implantação de *Business Intelligence - BI*, além do Novo Sistema de Custos Referenciais de Obras e do DNIT Móvel, uma inovadora ferramenta de interação da Autarquia com os usuários de rodovias em todo o país.

A expectativa é que a implantação das iniciativas gere resultados concretos para a infraestrutura do país e, consequentemente, para a sociedade brasileira.

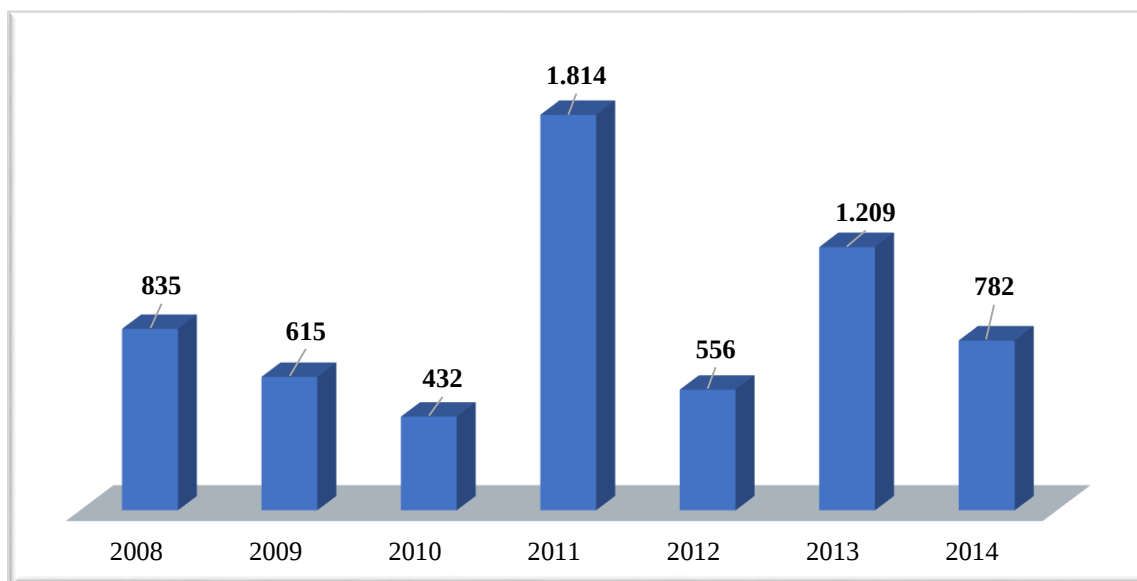
No que diz respeito aos indicadores estratégicos, o DNIT caminhou em 2014 no sentido de monitorar os 10 indicadores implantados em 2013 e ampliar o acompanhamento para 17 indicadores, cobrindo de forma mais abrangente os objetivos do Mapa Estratégico da Autarquia.

Os indicadores supracitados foram alinhados com os órgãos de controle e servem de subsídio às decisões nas Reuniões de Análise da Estratégia - RAE, que ocorrem periodicamente junto à Diretoria Colegiada do DNIT, bem como na esfera do Ministério dos Transportes - MT.

A seguir, estão apresentados os resultados obtidos por meio da aferição de 14 indicadores estratégicos implantados no DNIT, em 2014.

### Indicadores Estratégicos

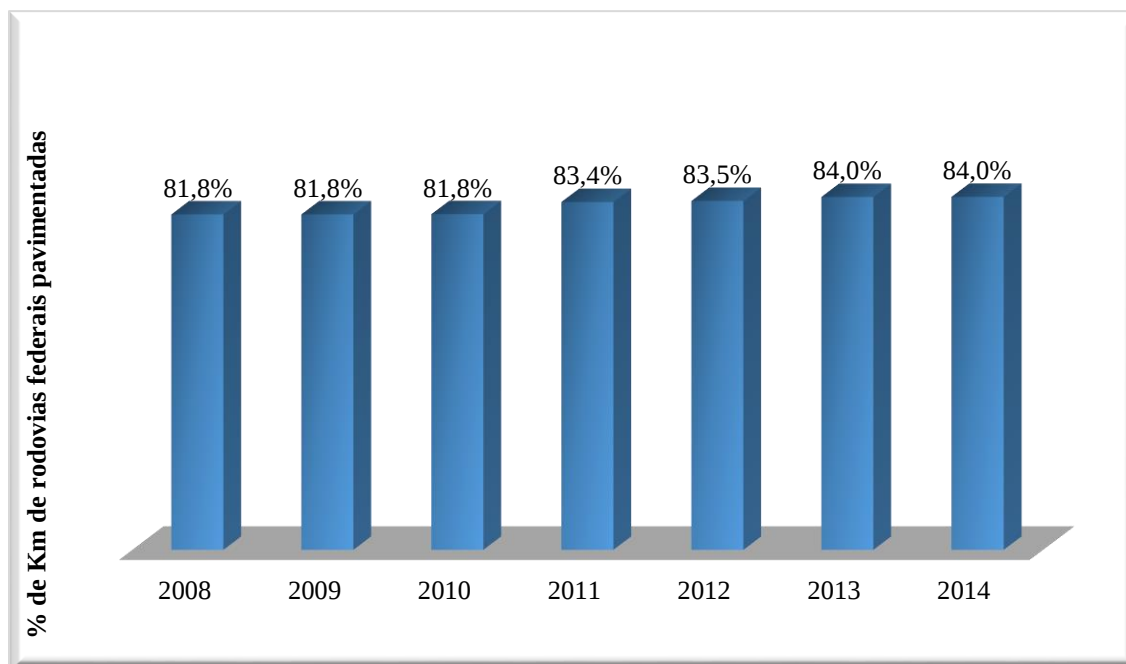
Gráfico 2 - Acréscimo anual de km de malha pavimentada e adequada em rodovias federais sob jurisdição do DNIT



Fonte: AGE/DG/DNIT

Observação: Km em situação de pista simples, em obras de duplicação (EOD) e duplicados; Não avaliadas as absorções. Atualizado em 09/02/2015.

Gráfico 3 - Percentual (%) de km de rodovias federais pavimentadas sob jurisdição do DNIT



Fonte: AGE/DG/DNIT

Observação: Km em situação de pista simples, em obras de duplicação (EOD) e duplicados; Não avaliadas as absorções. Atualizado em 09/02/2015.

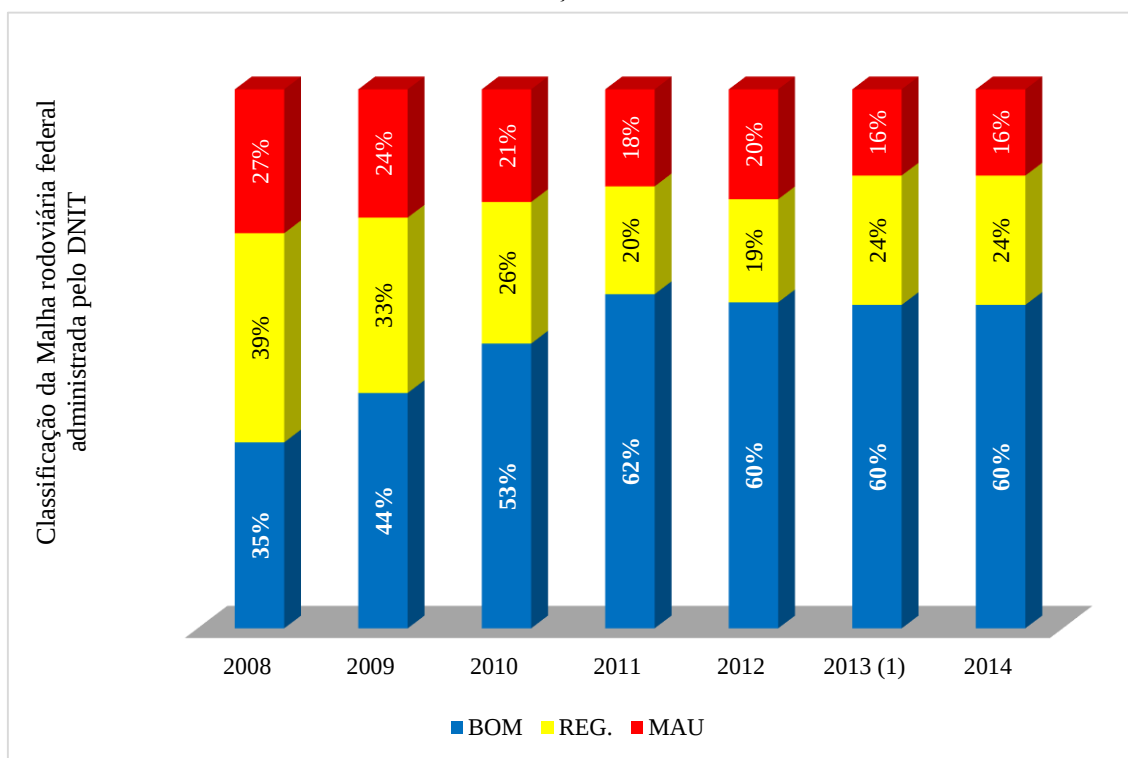
Gráfico 4 – Acréscimo de malha duplicada em rodovias federais sob jurisdição do DNIT



Fonte: AGE/DG/DNIT

Observação: Não avaliadas as absorções. Atualizado em 09/02/2015

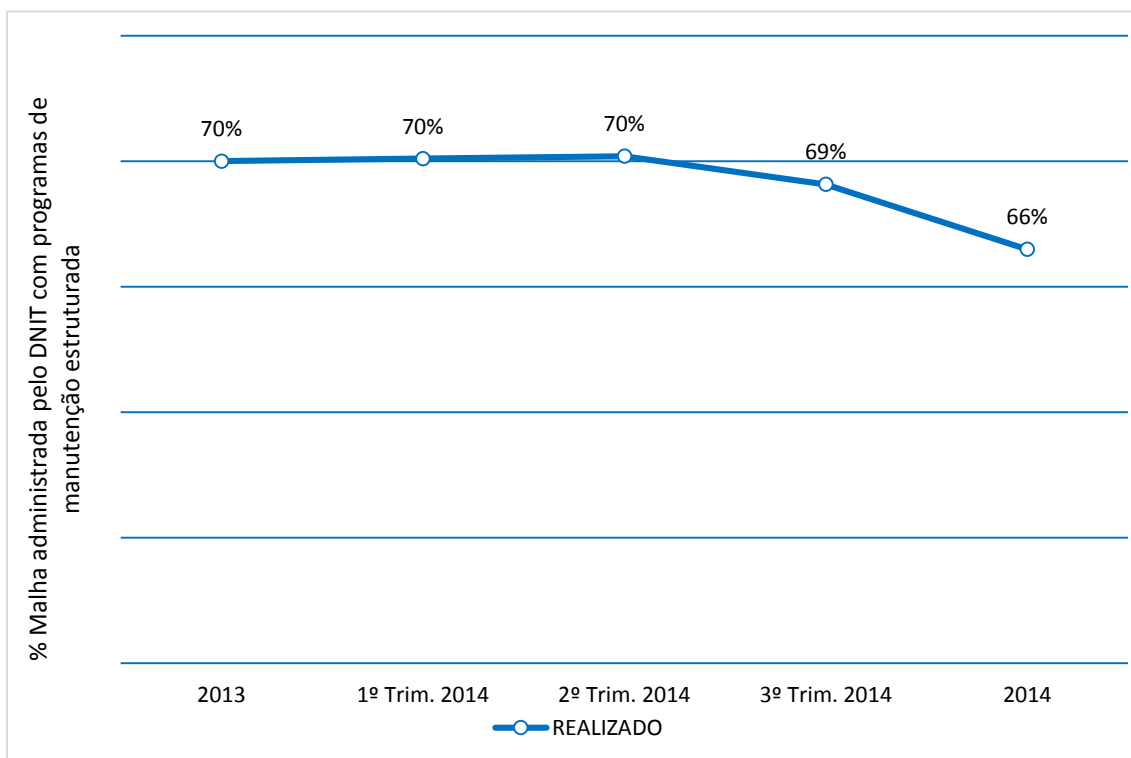
Gráfico 5 - Malha rodoviária federal sob administração do DNIT classificada como “BOA”



Fonte: AGE/DG/DNIT

Observação (1): Não houve apuração nos estados de SC e PR.

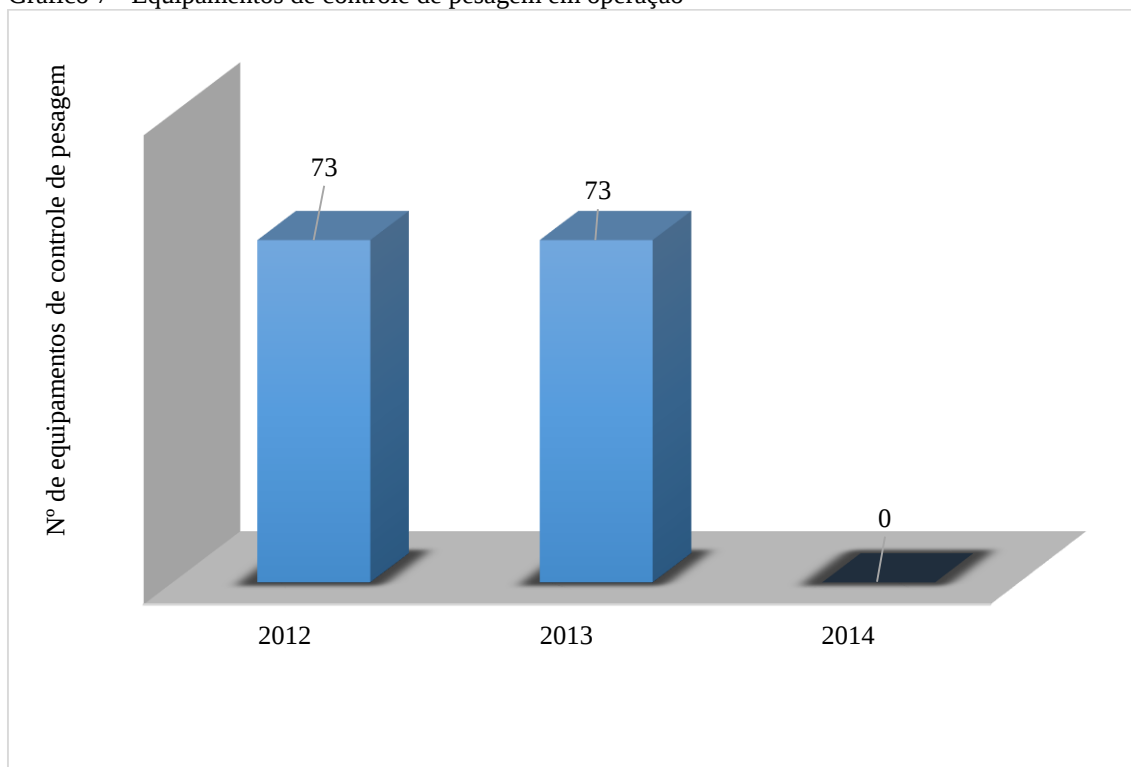
Gráfico 6 – Percentual da malha rodoviária administrada pelo DNIT em programas de manutenção estruturada



Fonte: AGE/DG/DNIT

Observação: A extensão atual da Rede Federal Pavimentada é de 52.900 (SNV-2014)

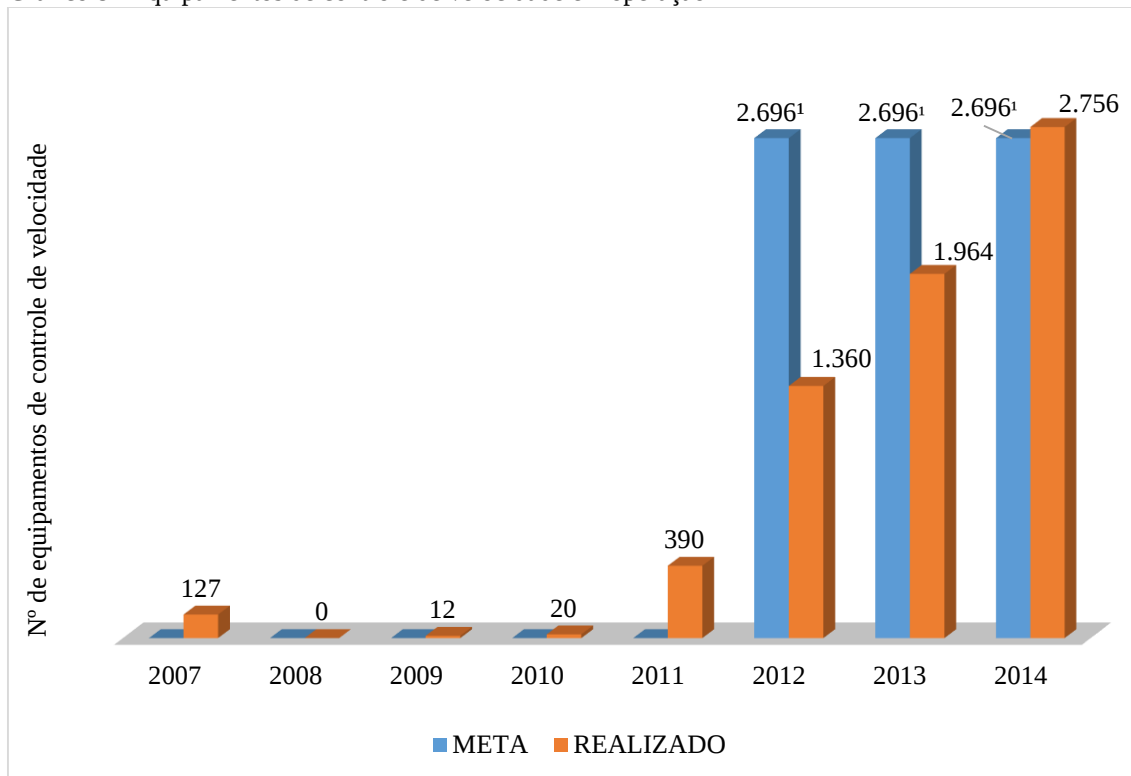
Gráfico 7 - Equipamentos de controle de pesagem em operação



Fonte: AGE/DG/DNIT

Observação: No exercício de 2014, os postos não operaram devido à Ação Civil Pública nº 908-02.2013.5.10.0001

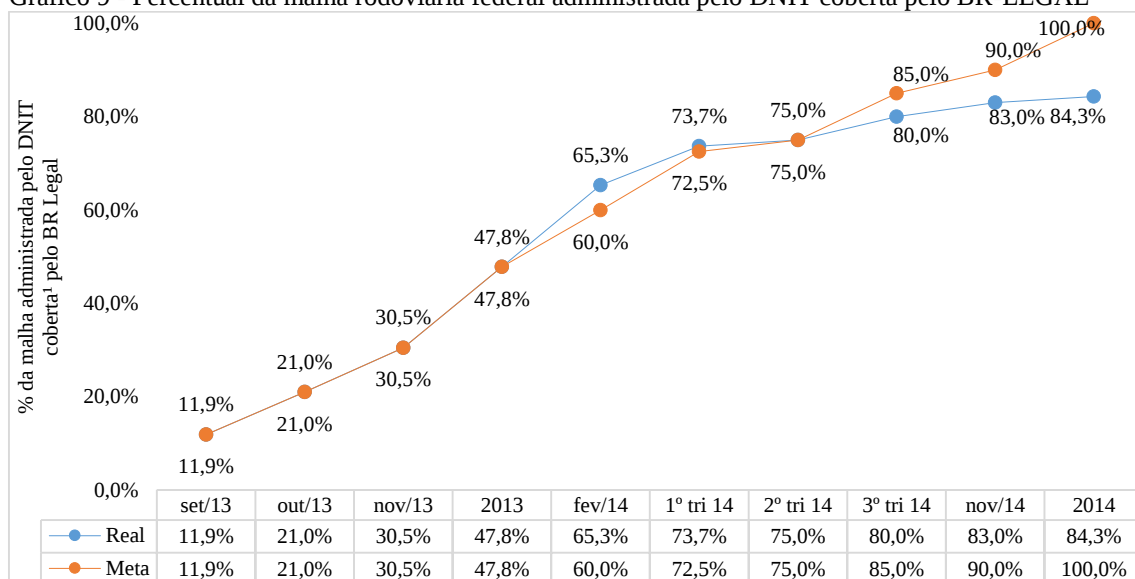
Gráfico 8 - Equipamentos de controle de velocidade em operação



Fonte: AGE/DG/DNIT

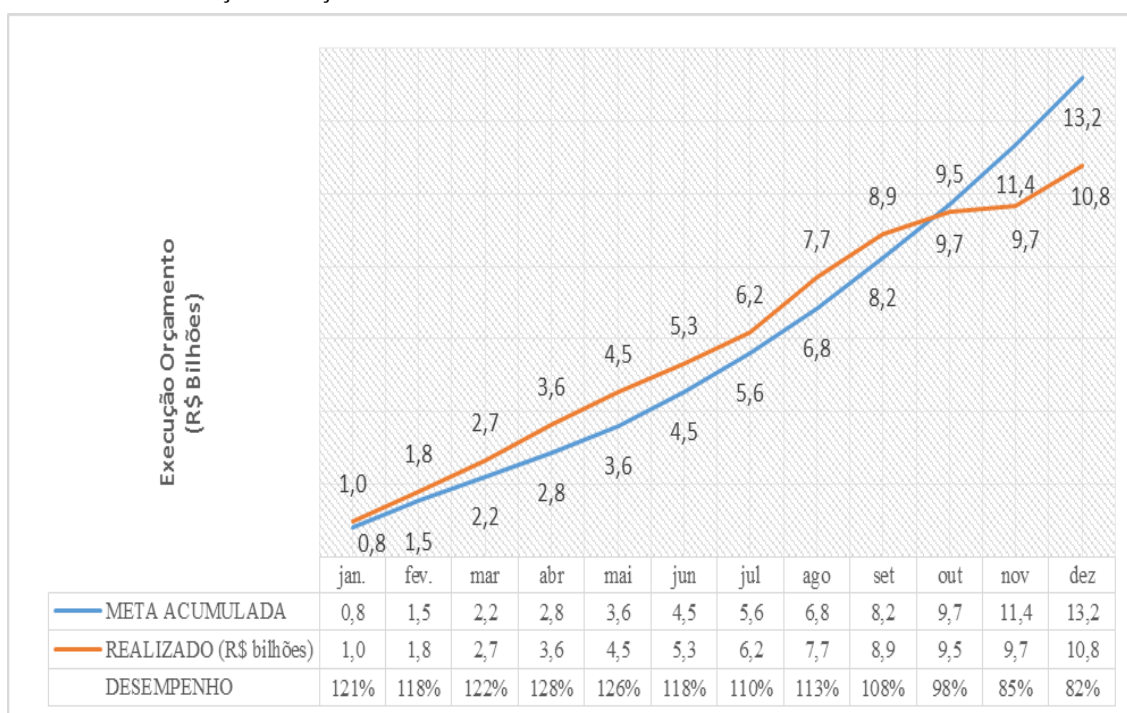
<sup>1</sup> Meta que consta do PPA 2012 – 2015.

Gráfico 9 - Percentual da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT coberta pelo BR-LEGAL



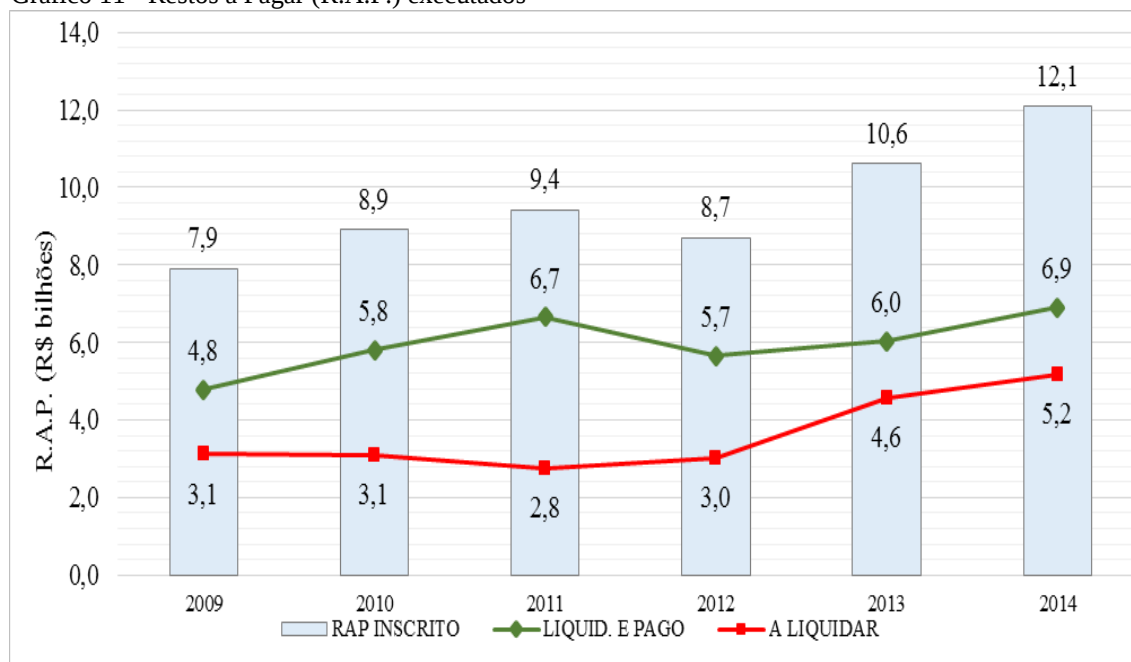
Fonte: AGE/DG/DNIT

Gráfico 10 - Execução do orçamento - 2014



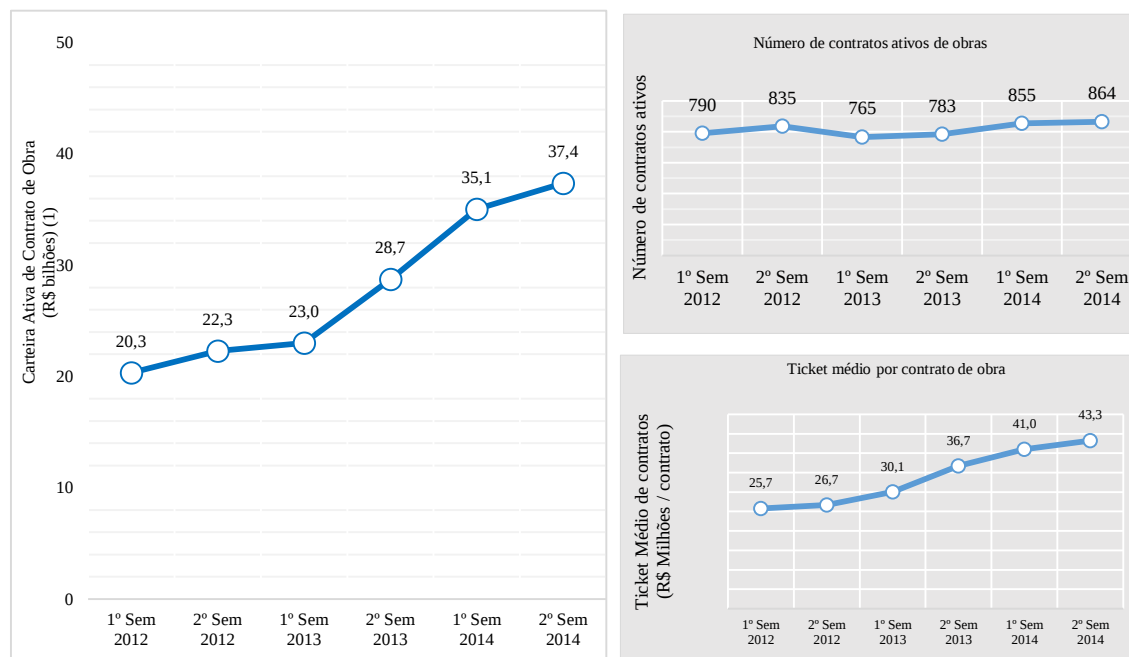
Fonte: AGE/DG/DNIT

Gráfico 11 - Restos a Pagar (R.A.P.) executados



Fonte: AGE/DG/DNIT

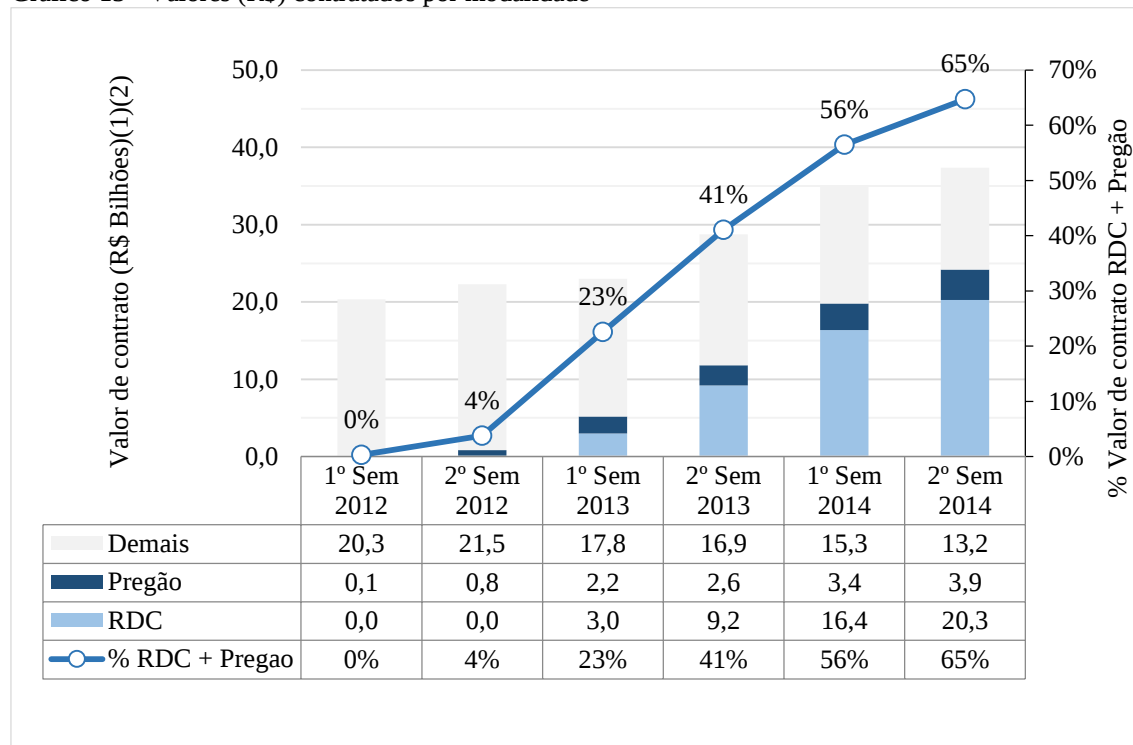
Gráfico 12 - Carteira ativa de contratos de obras do DNIT



Fonte: AGE/DG/DNIT

(1) Valor Inicial do Contrato (PI) levantados até dezembro de 2014. Data da Extração: 21/01/2015

Gráfico 13 - Valores (R\$) contratados por modalidade

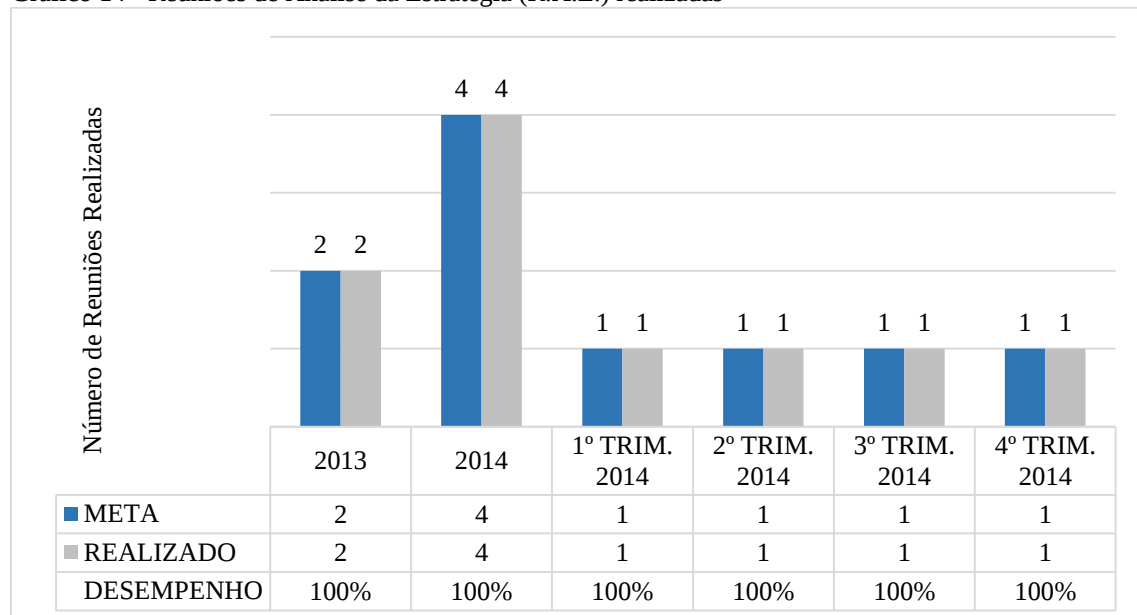


Fonte: AGE/DG/DNIT

(1) Valor Inicial do Contrato (PI) levantados até dezembro de 2014. Data da extração 21/01/2015;

(2) Somente contratos de obras ativas no âmbito do DNIT são consideradas nesse indicador.

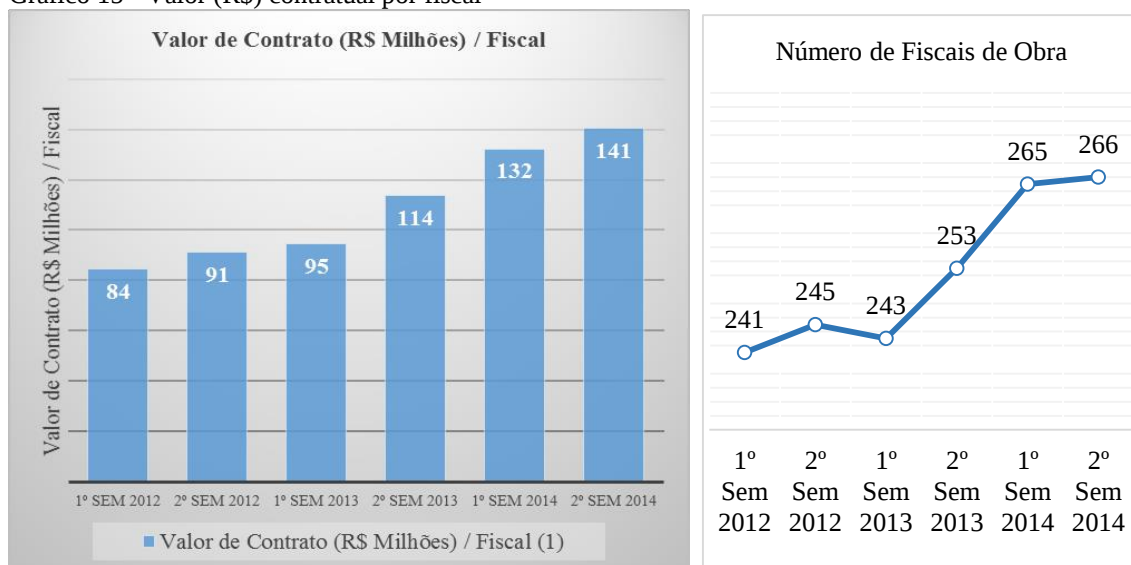
Gráfico 14 - Reuniões de Análise da Estratégia (R.A.E.) realizadas



Fonte: AGE/DG/DNIT

Observação: Reunião com a Diretoria do DNIT para priorização de iniciativas e Reunião com a Diretoria do DNIT para encaminhamento dos indicadores estratégicos do DNIT.

Gráfico 15 - Valor (R\$) contratual por fiscal\*



Fonte: SINDEC 2 - AGE/DG/DNIT

(1) Valor Inicial do Contrato (PI) levantados até dezembro de 2014. Data da extração 21/01/2015; Somente contratos de obras ativas no âmbito do DNIT são consideradas nesse indicador.



## Ouvidoria

No ano de 2014, a Ouvidoria do DNIT teve um crescimento expressivo nos atendimentos ao cidadão. Os 130 mil chamados demonstram o aperfeiçoamento e a ampliação dos canais de comunicação, abertos com a Autarquia Federal.

Os dados da Ouvidoria mostram que, comparado ao ano de 2013, o número de atendimentos dobrou. A implantação da Central de Atendimento e Serviços - CAS e o lançamento do aplicativo “DNIT Móvel” em dezembro do ano passado contribuíram significativamente para facilitar o diálogo com o usuário. Outros canais já em funcionamento como SIC (Lei de Acesso a Informação), SIAET (licenças de AET) e DNIT Cidadão atuam como ferramentas importantes para a comunicação entre o cidadão e a Autarquia.

Além disso, é importante destacar a diminuição do número de mensagens

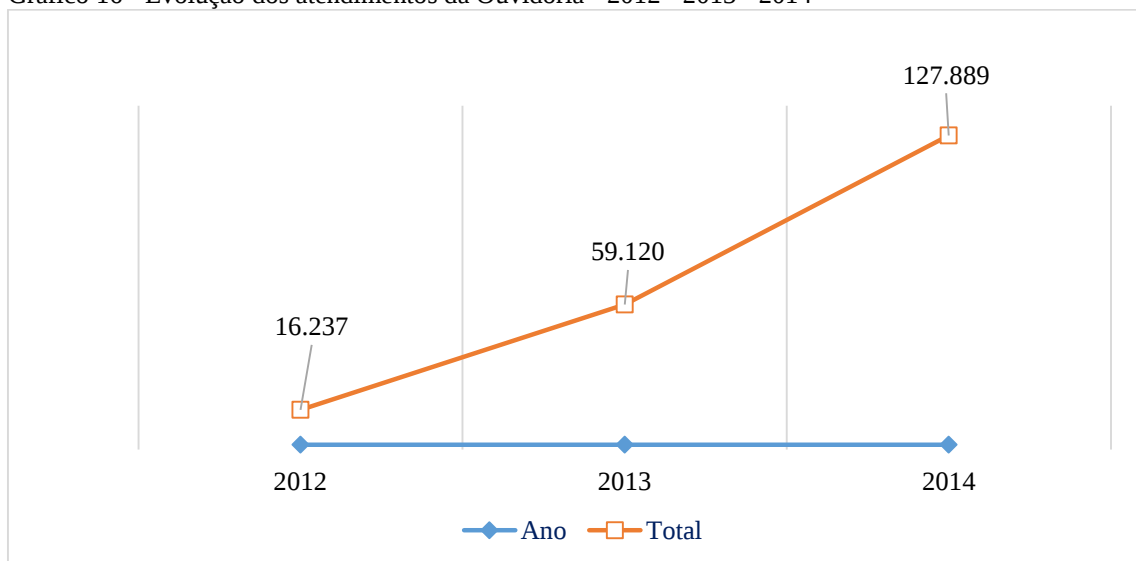
formalizadas no sistema Ouvidoria Virtual, na categoria “reclamação”, de 33% para 31%. Isso demonstra uma melhor percepção social sobre as atividades conduzidas pela Autarquia.

Para o ouvidor Rafael Vidal, o conjunto dessas informações reflete, em sua essência, a consolidação de resultados obtidos a partir da coesão e da sinergia das mais variadas áreas, unidades e autoridades do DNIT.

Diante deste contexto, apresenta-se a seguir o quantitativo total de demandas recebidas pela Ouvidoria do DNIT, nos exercícios de 2012, 2013 e 2014, para evidenciar a evolução dos atendimentos nos canais de comunicação. Vale salientar que o aumento de atendimentos do exercício de 2012 para o de 2013 e ainda do exercício de 2013 para o de 2014 foi de 27,5% e 46,2%, respectivamente, conforme demonstra o Gráfico abaixo:

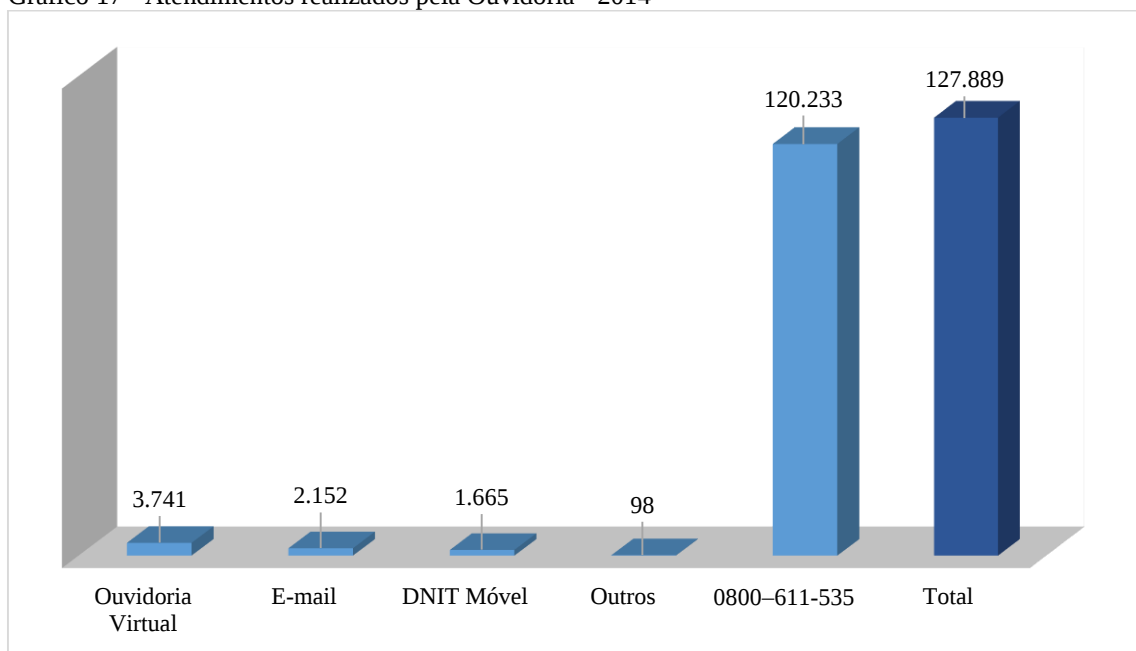
**“O CAS e o DNIT Móvel contribuem para o diálogo com os usuários das rodovias federais.”**

Gráfico 16 - Evolução dos atendimentos da Ouvidoria - 2012 - 2013 - 2014



Fonte: Ouvidoria do DNIT

Gráfico 17 - Atendimentos realizados pela Ouvidoria - 2014



Fonte: Ouvidoria /DNIT

A despeito do expressivo crescimento da exposição ao público, como para qualquer atividade humana é exposto o entendimento de que aquelas que são desenvolvidas por este Departamento podem ser aperfeiçoadas, e um caminho delineado para tanto é o da continuidade do aperfeiçoamento dos controles sociais.

Essa é a contribuição que pode ser oferecida pela Ouvidoria do DNIT, permitindo que, cada vez com mais eficiência, agilidade, precisão e pertinência, cheguem ao conhecimento daqueles que sejam os responsáveis pela condução das obras e das ações, as valiosas informações prestadas pelo cidadão participativo.

**Procuradoria**

**D**estaca-se como importante resultado em 2014, a parametrização das atividades pela PFE/DNIT, visando ganhar tempo na análise e na segurança jurídica das manifestações exaradas, isso a exemplo de outros órgãos da Procuradoria-Geral Federal - PGF e em consonância com as diretrizes do Manual de Boas Práticas Consultivas da Advocacia-Geral da União-AGU.

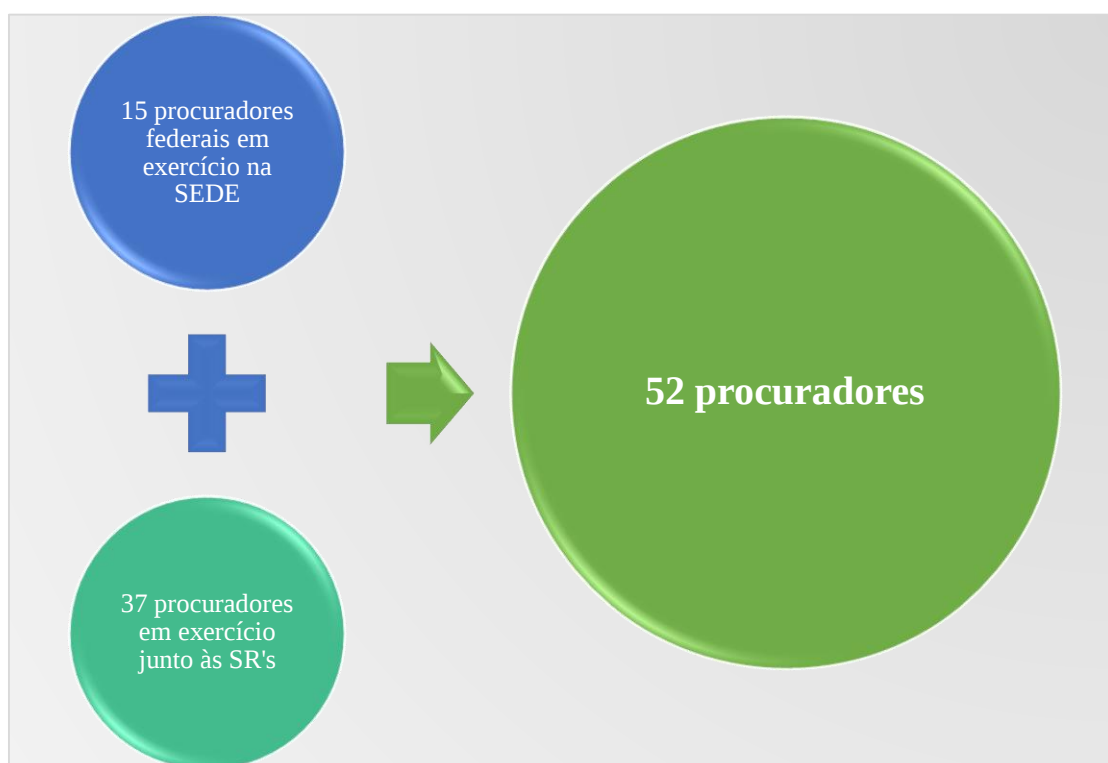
A PFE/DNIT participou, em 2014, de eventos internos e externos, destacando-se os seguintes:

- ✓ Semana de Ambientação dos novos Procuradores;

- ✓ Seminário de Desapropriação e Reassentamento do DNIT;
- ✓ Seminário de Licitações e Contratos do DNIT;
- ✓ I Reunião Técnica Nacional da Procuradoria-Geral Federal;
- ✓ XV Congresso Nacional dos Procuradores Federais.

Ainda no exercício, ressalta-se uma seleção de manifestações jurídicas realizadas pela PFE/DNIT que se sobressaíram, seja pela relevância administrativa ou judicial, seja pela inovação da tese jurídica desenvolvida, quais sejam:

Figura 4 - Procuradores na PFE/DNIT



Fonte: PFE/DNIT

Tabela 1 - Manifestações Jurídicas em destaque em 2014

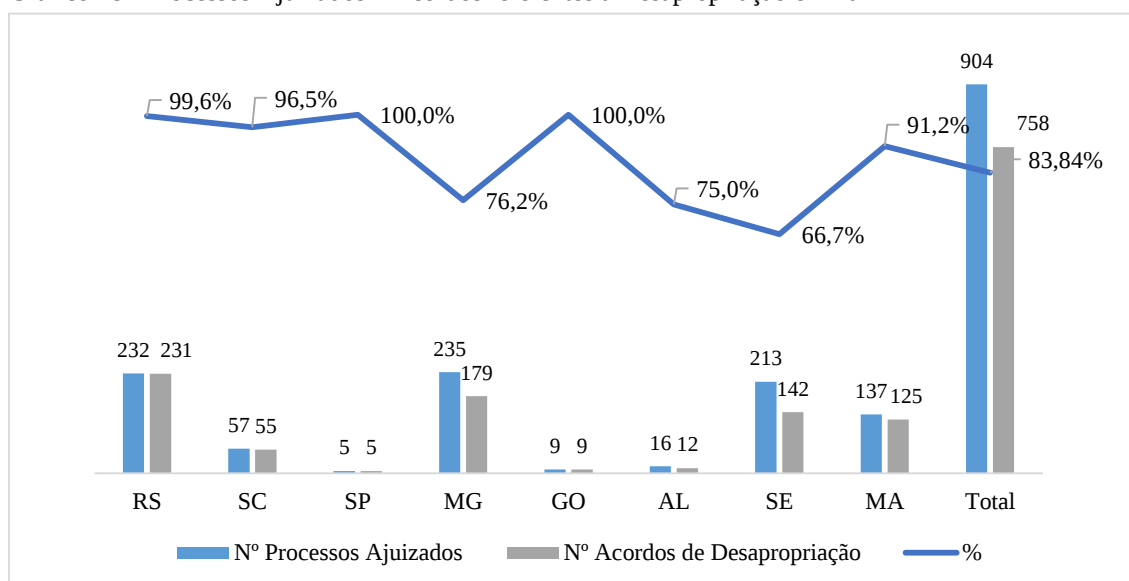
| Assunto das Manifestações Jurídicas                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ✓ Termo de ajustamento de conduta que viabilizou o programa de reassentamento da BR-381/MG - Norte e do Anel Rodoviário de Belo Horizonte.                           |
| ✓ Acordo judicial na Ação Civil Pública nº 990-46.2012.4.01.3802 – Recuperação dos passivos ambientais da BR-050 (Uberlândia – Divisa MG/SP – Uberlândia).           |
| ✓ Impossibilidade de pagamento de indenização pela construção de rodovia anterior à demarcação de terra indígena.                                                    |
| ✓ Prevalência da legislação federal nas questões afetas às faixas de domínio de rodovia federal situadas em zona urbana.                                             |
| ✓ Responsabilidade pela prestação de serviço de iluminação pública em trechos urbanos de rodovias federais.                                                          |
| ✓ Utilização de contratação integrada (RDC) para licitar o projeto executivo e a execução das obras, aproveitando-se o projeto básico de que dispõe a administração. |
| ✓ Aditamento de contrato licitado pelo RDC, sob o regime de contratação integrada.                                                                                   |
| ✓ Postos Integrados Automatizados de Fiscalização (PIAF).                                                                                                            |
| ✓ Porto de Manaus - AM                                                                                                                                               |

Fonte: PFE/DNIT

Destacam-se, ainda, os resultados expressivos alcançados pela PFE/DNIT, nas desapropriações e desocupações de imóveis imprescindíveis aos empreendimentos da Autarquia, por meio da realização de mutirões de conciliação.

No Gráfico 18, seguem os números obtidos por região, acerca de processos levados à conciliação e o número de acordos realizados com êxito.

Gráfico 18 - Processos Ajuizados x Acordos referentes à Desapropriação em 2014



Fonte: PFE/DNIT

Foram 904 processos submetidos ao procedimento de desapropriação, sendo que 758 acordos foram finalizados, alcançando êxito 83,84%. O sucesso dessa atividade deve-se à metodologia empregada, que é a utilização de mutirões de conciliação para a resolução das desapropriações/desocupações.

Os processos de desapropriação apresentados no Gráfico acima foram efetuados nos seguintes trechos:

- BR-116/RS – Duplicação Guaíba – Pelotas e na BR-116/392/RS – Contorno de Pelotas;
- BR-282/SC – Travessia Urbana de Lages;
- BR-280/SC – Lotes 2.1 e 2.2 e na Entrada da BR-101/SC – Corupá;
- Contorno Ferroviário de Araraquara e Pátio de Tutóia – SP;

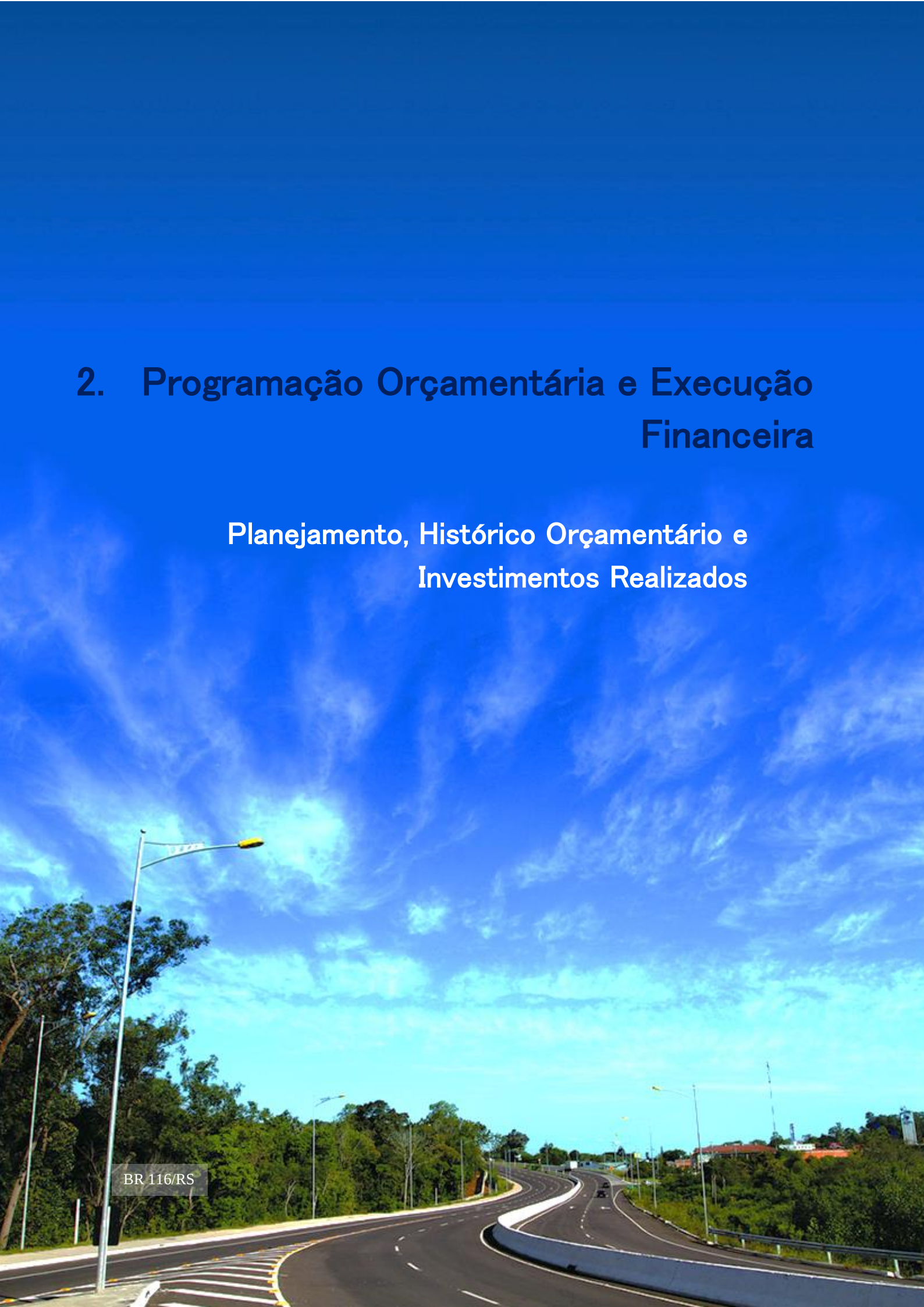
- BR-381/MG – Duplicação, trecho Governador Valadares – Belo Horizonte;
- BR-060/GO – Duplicação do Contorno de Jataí;
- BR-101/AL – Duplicação na Divisa PE/AL – Divisa AL/SE;
- BR-101/SE – Duplicação na Divisa AL/SE – Divisa SE/BA;
- BR-135/MA – Estiva Bacabeira.

Em dezembro de 2014, houve o 1º mutirão de conciliação para a desapropriação e desocupação de faixa de domínio correspondente a imóveis necessários às obras de duplicação e adequação da BR - 381/MG (trecho entre Governador Valadares - Belo Horizonte), tendo a participação, em conjunto da PFE/DNIT, Procuradoria Regional Federal da 1ª Região - PRF1 e a Procuradoria-Geral do estado de Minas Gerais - PG/MG.

## 2. Programação Orçamentária e Execução Financeira

Planejamento, Histórico Orçamentário e  
Investimentos Realizados

BR 116/RS



## Planejamento Orçamentário

O planejamento orçamentário do DNIT é elaborado em consonância com o cronograma que é publicado, anualmente, no Diário Oficial da União, por recomendação da

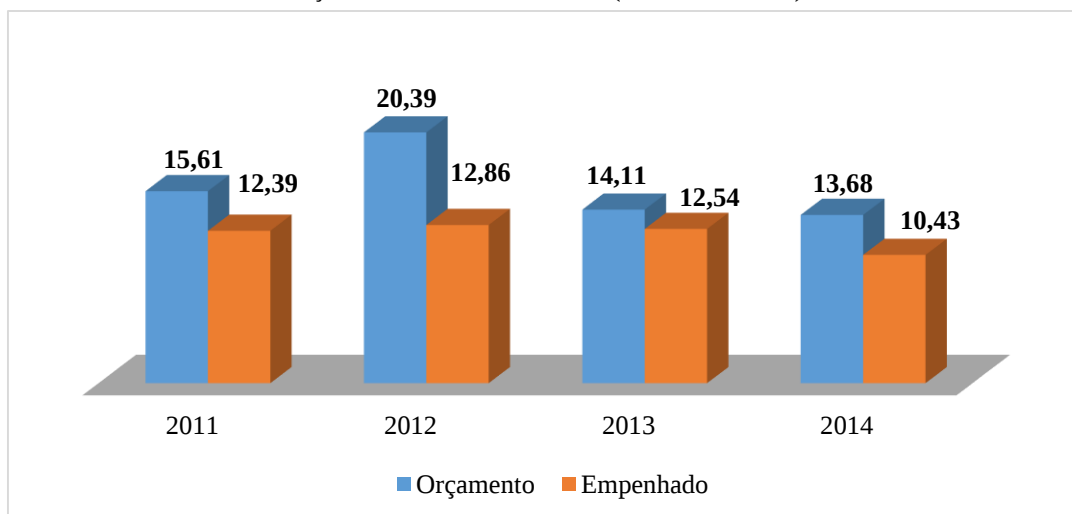
Controladoria-Geral da União – CGU. No supracitado cronograma contém os prazos para as 5 etapas de elaboração da Proposta Orçamentária do DNIT, conforme apresentado a seguir.

Figura 5 - Etapas para elaboração da PLOA



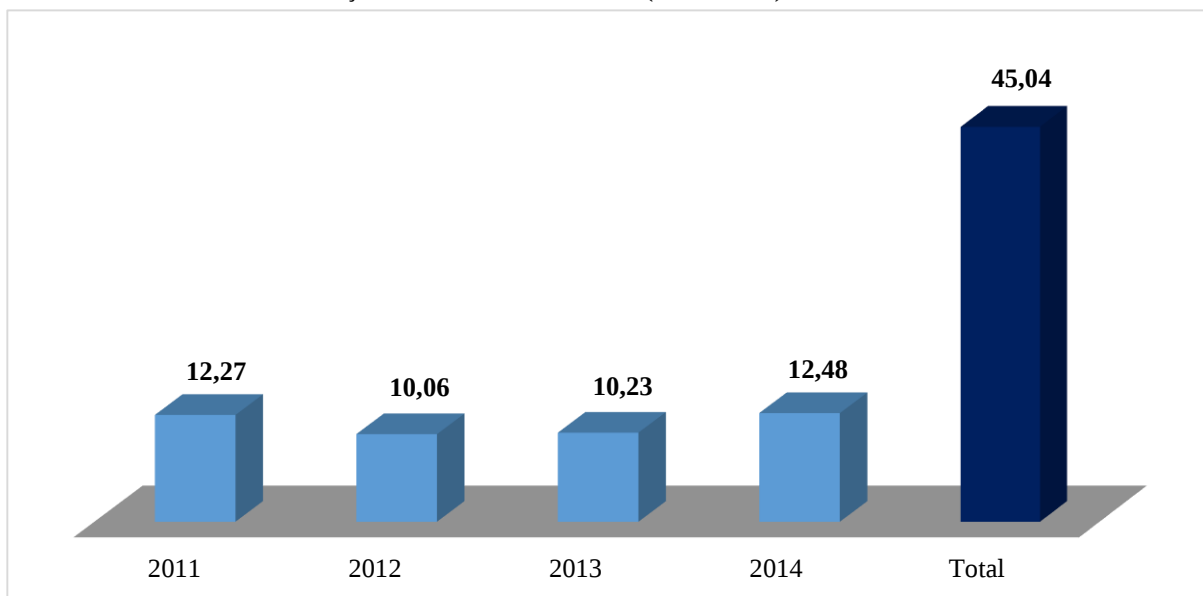
Fonte: COPINV/CGPLAN/DPP.

Gráfico 19 - Histórico do Orçamento Geral - R\$ bilhões (LOA + Créditos)



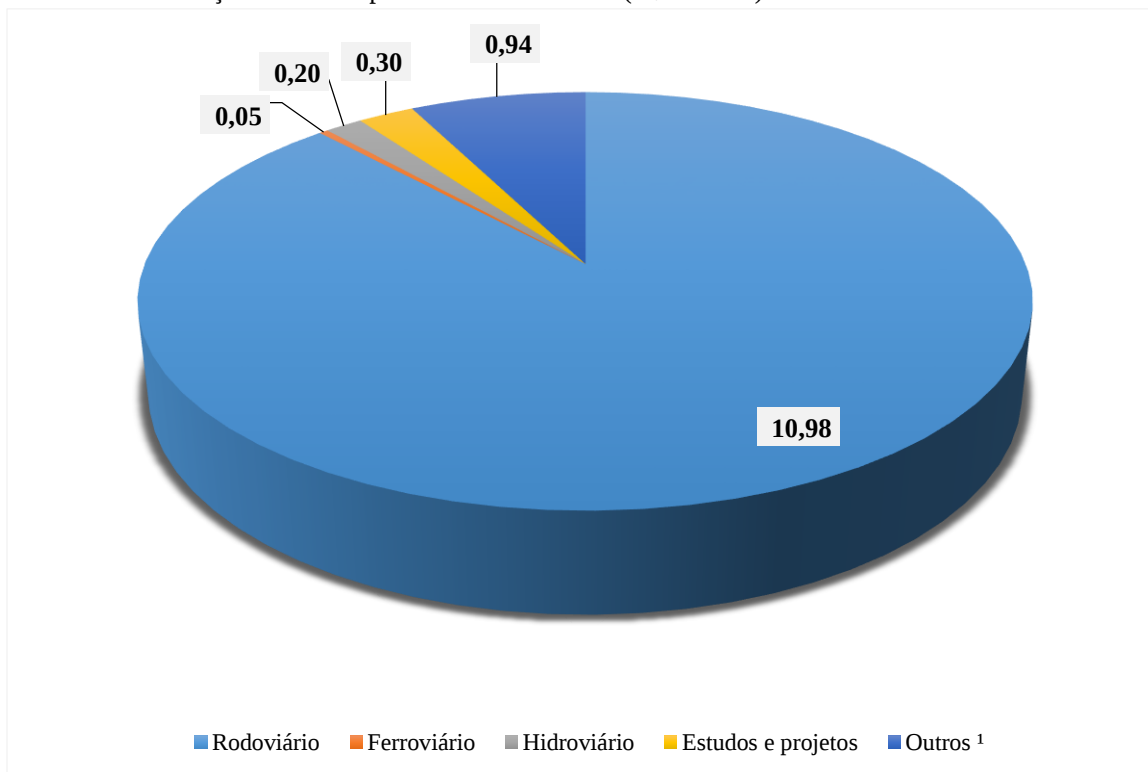
Fonte: SIAFI Gerencial DNIT, em 31/12/2014.

Gráfico 20 - Histórico da execução financeira – R\$ bilhões (LOA+RAP)



Fonte: SIAFI Gerencial, em 31/12/2014.

Gráfico 21 - Execução financeira por modalidade – 2014 (R\$ bilhões<sup>2</sup>)



Fonte: SIAFI Gerencial, em 31/12/2014.

<sup>1</sup> Administração da Unidade, Gestão do PAC, Sentenças, Pessoal, Benefícios, etc.

<sup>2</sup> Para demonstrar a execução foram considerados os valores liquidados de RAP e OGU.

### 3. Licitações

O DNIT economizou, em 2014, R\$ 1,6 bilhão  
em 681 certames licitatórios.

BR 381/MG

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

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

As 681 licitações realizadas pelo DNIT, em 2014, resultaram em economia de R\$

1,6 bilhão, ou 12,6% de desconto em relação ao valor inicialmente previsto.

Além da economia, a utilização de boas práticas e procedimentos modernos tem agilizado os certames licitatórios. Em 2014, o tempo médio para conclusão de um certame chegou à marca de cem dias, desde a publicação do edital e a homologação. Ou seja, são gastos, em média, 55 dias entre a abertura das propostas e o término da licitação, incluídos todos os prazos recursais.

Como exemplo, destacam-se os 20 lotes do Plano Nacional de Pesagem que foram licitados na modalidade RDC Eletrônico, em um tempo médio de 54 dias entre a divulgação do edital e a publicação da homologação no Diário Oficial da União – DOU, com uma economia total de R\$ 27,3 milhões.

O Pregão Eletrônico também tem sido utilizado para as contratações de serviços comuns de engenharia no DNIT. O tempo médio tem sido de 58 dias da publicação à homologação.

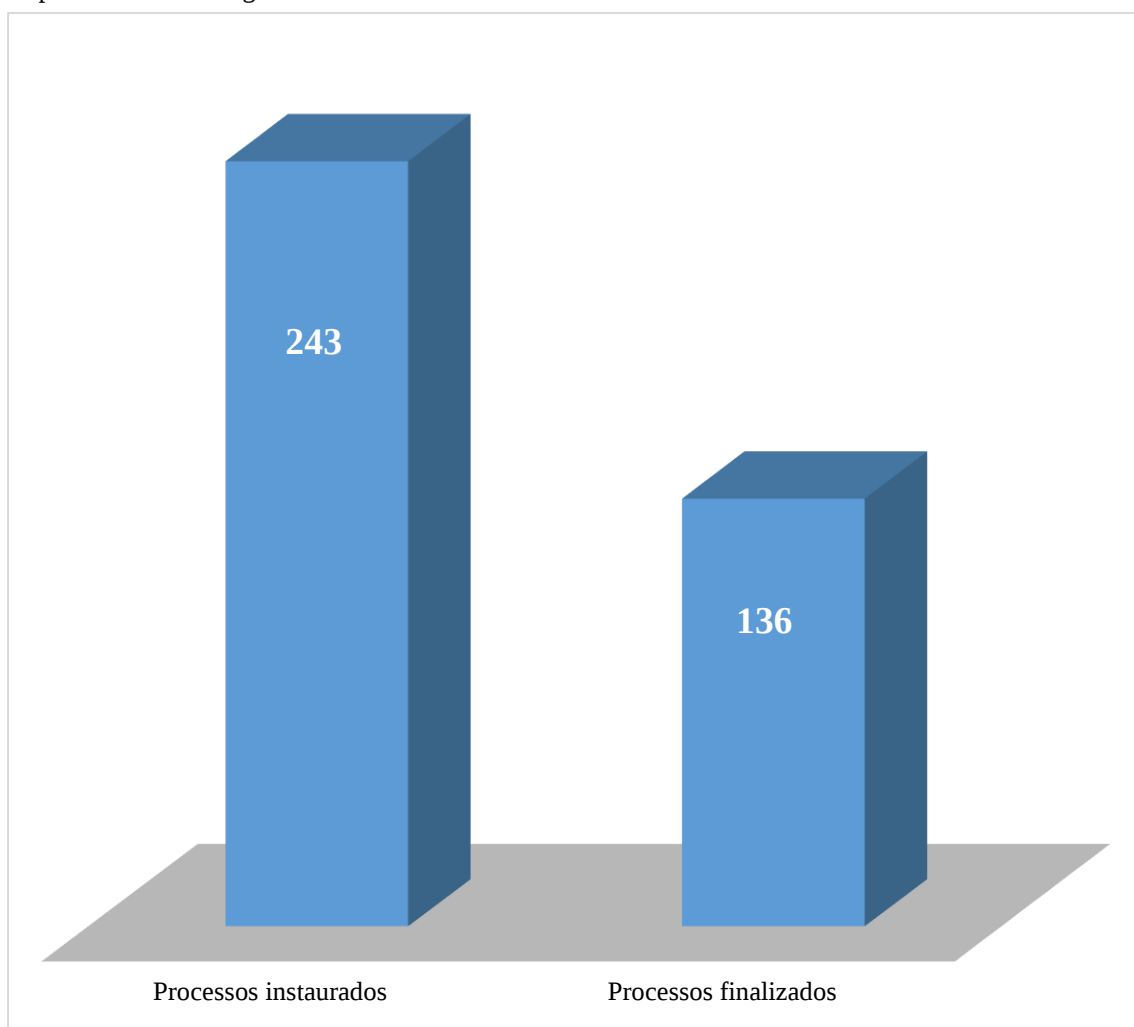
**“DNIT economiza R\$ 1,6 bilhão em 681 licitações. Com quase duas licitações realizadas por dia, a Autarquia otimiza recursos e agiliza resultados.”**

**Penalidades Aplicadas**

**D**esde o segundo semestre de 2013, com a publicação da Instrução Normativa - IN/DG nº 01, que institui o rito do Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade – PAAR das infrações praticadas pelos fornecedores do

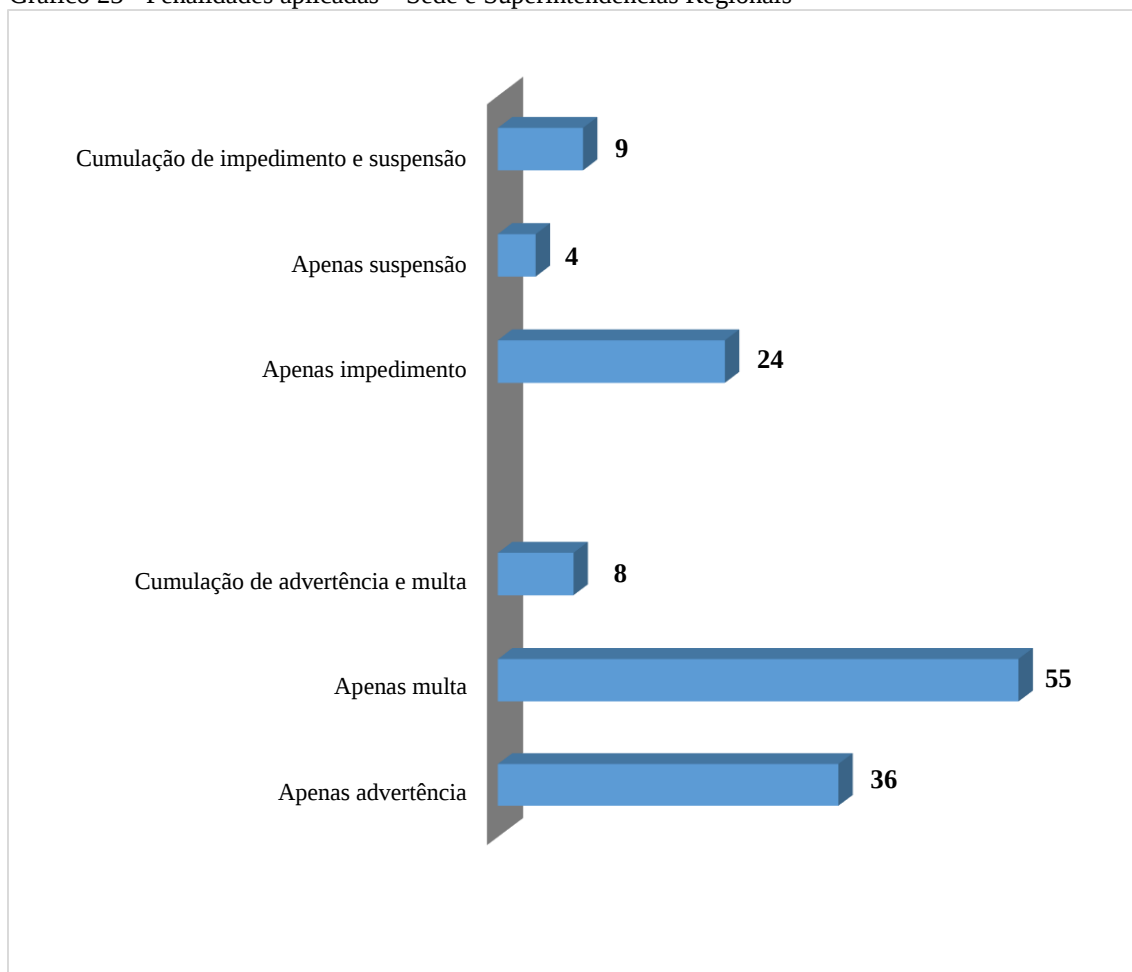
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, foram instaurados, aproximadamente, 243 processos, dos quais 136 foram finalizados. Destes finalizados, 115 tiveram aplicação efetiva de penalidade e 21 processos foram arquivados.

Gráfico 22 - Processos Administrativos de Apuração de Responsabilidade – PAAR - Sede e Superintendências Regionais



Fonte: CGCL/DNIT

Gráfico 23 - Penalidades aplicadas – Sede e Superintendências Regionais



Fonte: CGCL/DNIT

Cumpre destacar que desde a publicação da referida IN, o DNIT aplicou o valor total de R\$ 23,66 milhões em multas, sendo:

- ✓ Ativas (a serem pagas): R\$ 23,46 milhões;
- ✓ Inativas (multas pagas + vencidas não pagas): R\$ 200 mil.

## 4. Planejamento e Pesquisa

Estudos, Projetos, PNCT, HDM-4, Gestão  
Ambiental e Desapropriação: Principais  
Resultados



BR 060/GO

## Estudos Rodoviários

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

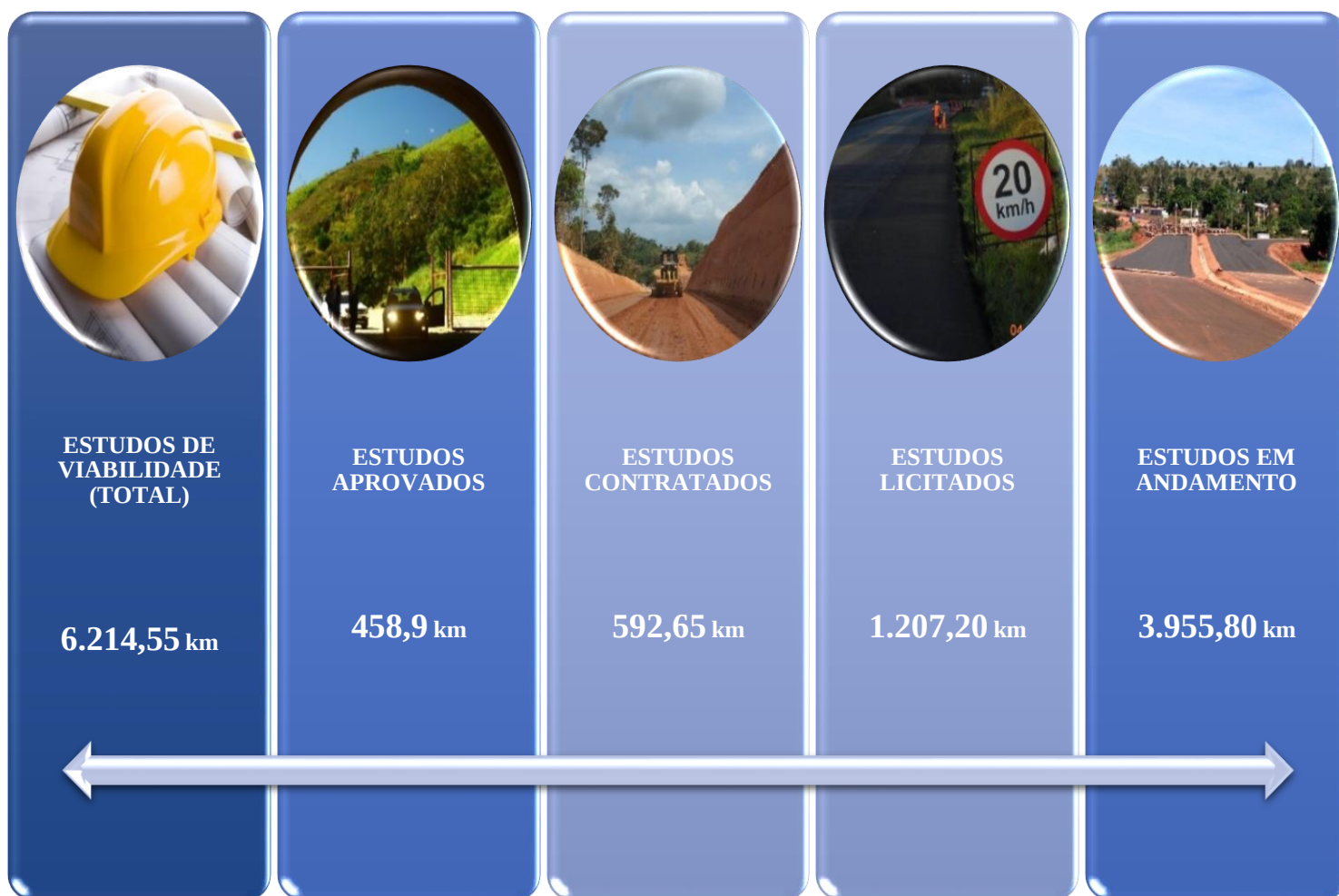
Dentre os objetivos do PAS, ressaltam-se os seguintes:

- ✓ Possibilitar uma visão aprimorada da necessidade de expansão, adequação e integração das vias de transportes, bem como das respectivas demandas, além da sistematização do processo de obtenção dos dados, seu armazenamento, utilização em estudos futuros e integração com as demais áreas desta Autarquia;

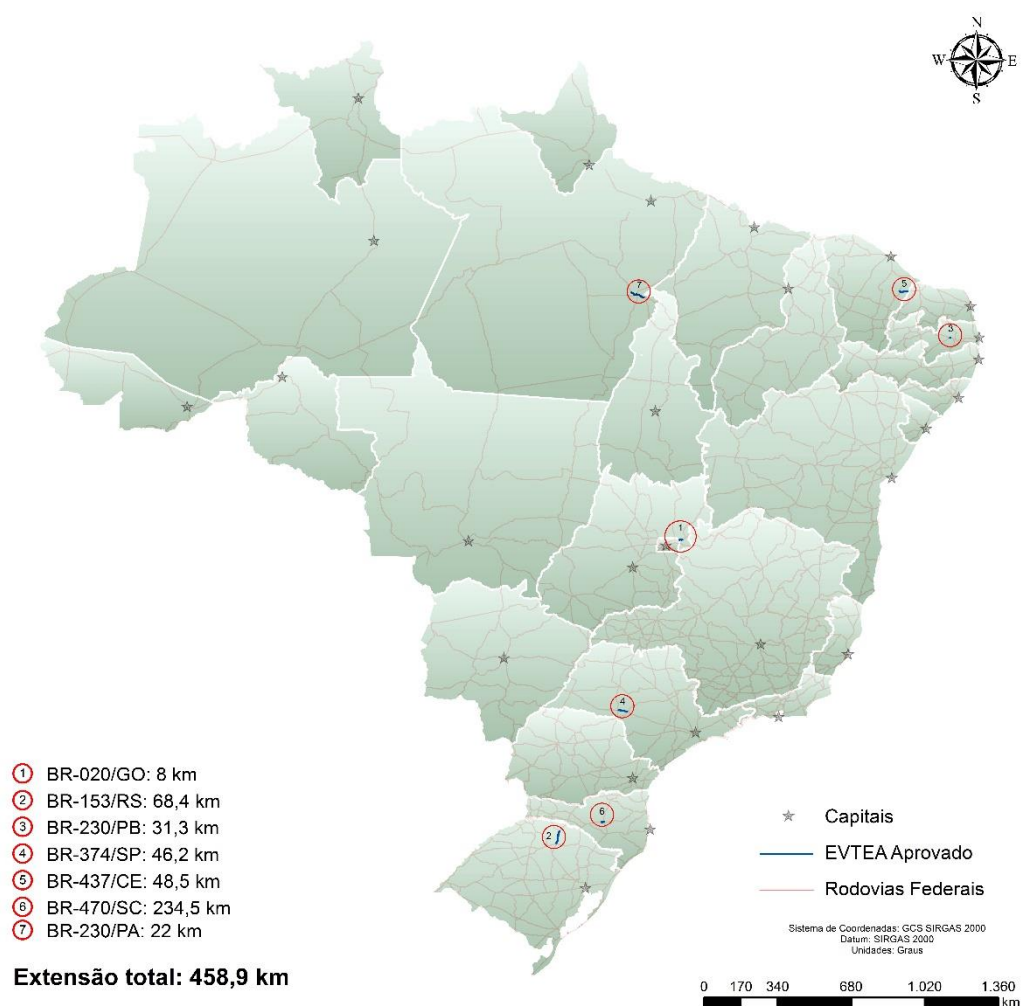
- ✓ Otimizar a elaboração dos anteprojetos e/ou projetos do DNIT, reduzindo custo e tempo, em razão de um melhor planejamento;
- ✓ Detalhamento, tratamento estatístico e elaboração de relatórios dos dados coletados nas pesquisas e no acervo de dados existentes, que deverão ser estruturados, formando a base para desenvolvimento de Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica.

A gestão do PAS está sob a responsabilidade da Coordenação de Avaliação de Viabilidade e Desempenho – COVIDE/CGPLAN/DPP. A primeira etapa do PAS contempla a elaboração de Estudos de Viabilidade de, aproximadamente, 21.000 km de trechos rodoviários, com vários pontos de integração multimodal. Este total está dividido em 60 lotes, dos quais quatro foram iniciados no exercício de 2014.

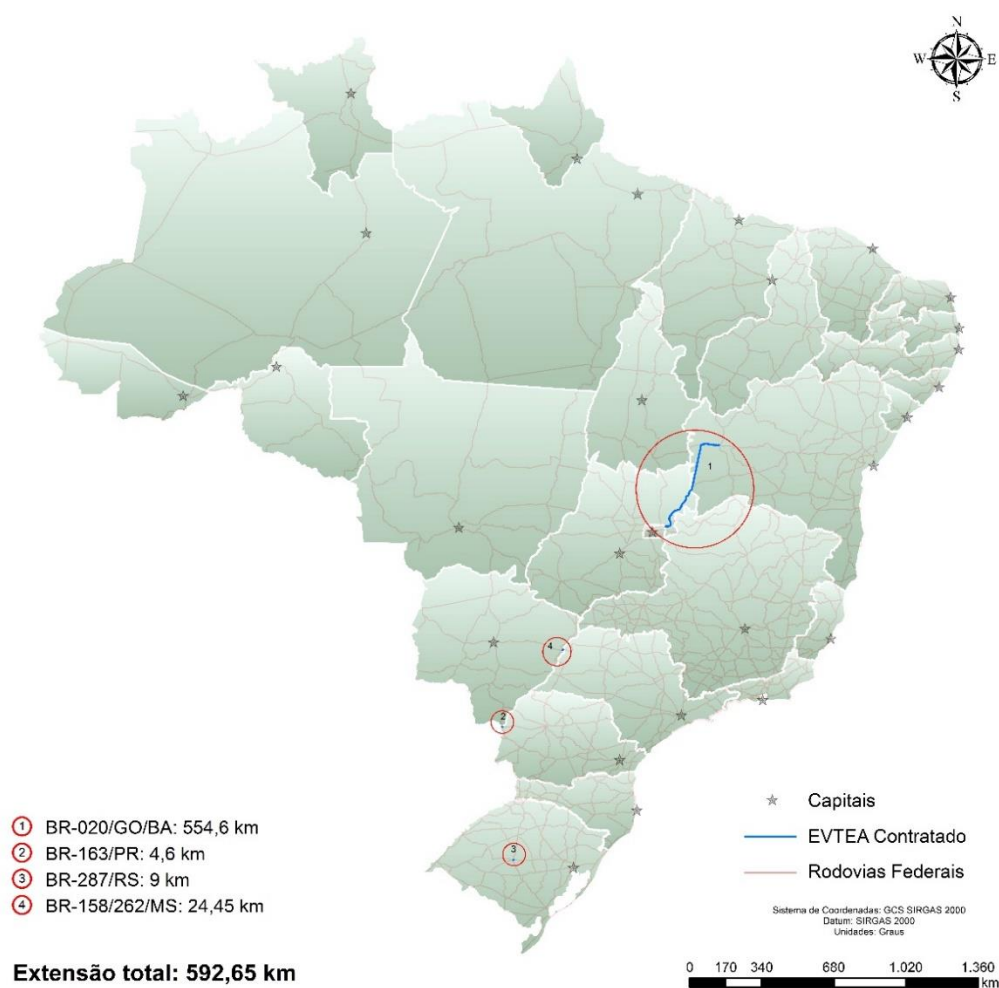
**PAS** **PLANO DE AVALIAÇÃO  
SOCIOECONÔMICA  
DE PROJETOS**

**Resultados dos Estudos de Viabilidade, Técnico, Econômico e Ambiental (2014).**

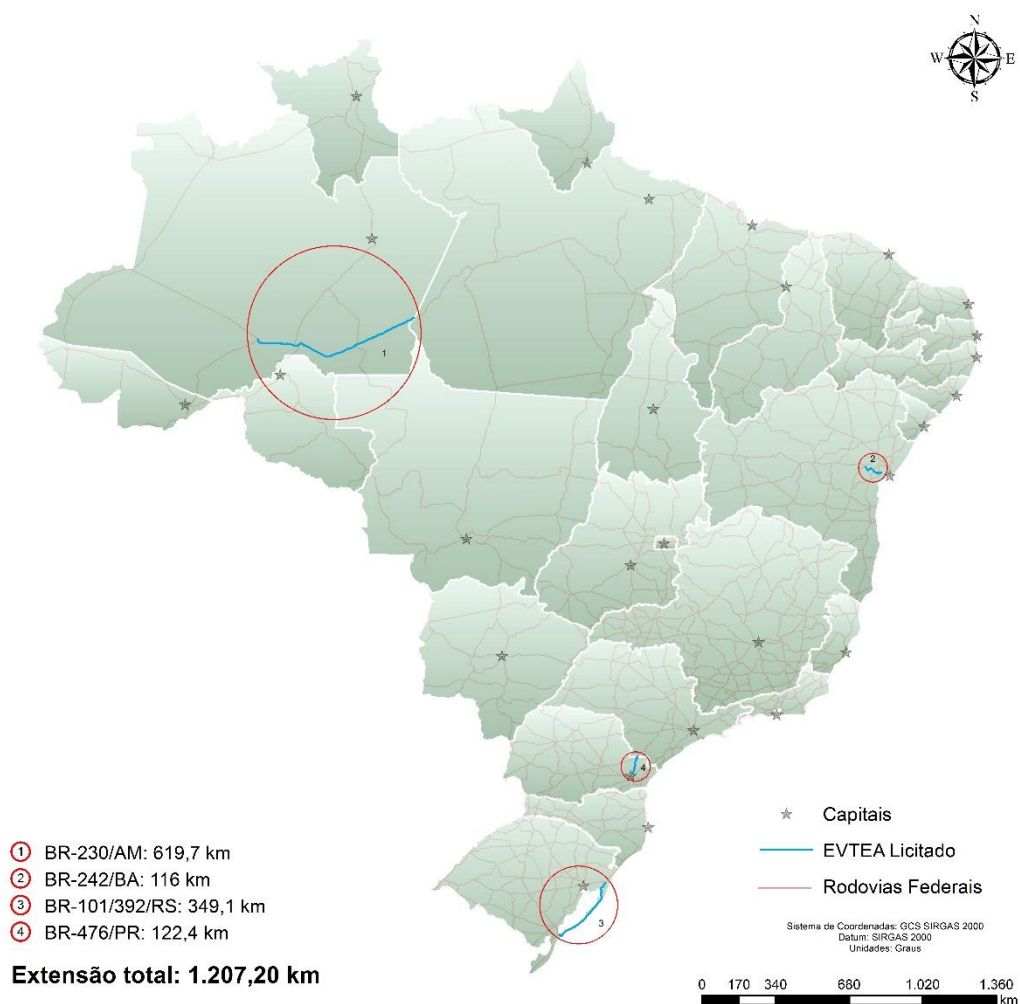
Em 2014, foram aprovados 458,90 km de estudos de viabilidade, dentre os quais destacam-se os seguintes:



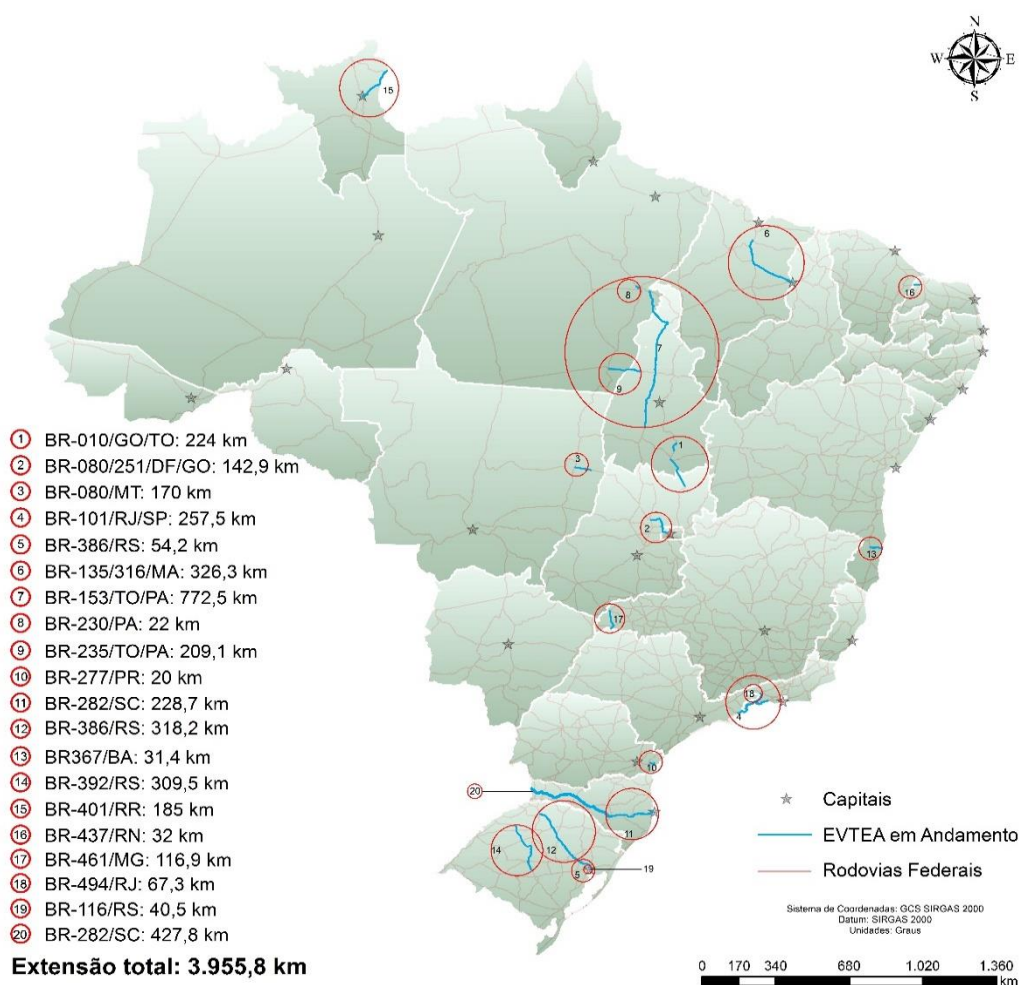
Em 2014, foram contratados 592,65 km de estudos de viabilidade, dentre os quais destacam-se os seguintes:



Em 2014, foram licitados 1.207,20 km de estudos de viabilidade, dentre os quais destacam-se os seguintes:



Em 2014, estavam em andamento 3.955,80 km de estudos de viabilidade, dentre os quais destacam-se os seguintes:



### Projetos Rodoviários

**E**m 2014, foram contratados cerca de 68 projetos executivos de obras rodoviárias, tendo como objetos: adequação, construção, restauração e Obra de Arte Especial - OAE, dentre os quais destacam-se os seguintes:

- BR-381/MG (Norte) - Divisa ES/MG-Divisa MG/SP - Lote 01 e 02 - Contratada empresa para a elaboração do projeto básico e executivo das obras de adequação de capacidade da rodovia, incluindo duplicação, melhoramentos e ampliação de capacidade e segurança de segmentos da rodovia.
- BR-381/MG - Variante do Rio Santa Bárbara - Contratada empresa para a elaboração dos estudos preliminares e anteprojeto de engenharia para implantação em pista dupla, pavimentação, Obra de Arte Especial - OAE e túneis na rodovia.
- BR-415/BA - Entr. BA-262(A) (Ilhéus) - Entr. BR-116/BA-265(A) (Vitória da Conquista) - Contratada empresa para a elaboração de projeto básico e executivo de engenharia para construção da rodovia.
- BR-285/RS - Divisa SC/RS (Serra da Rocinha) - Fronteira Brasil/Argentina (Ponte sobre Rio Uruguai) - Contratada empresa para a elaboração de projeto básico e executivo da interseção de acesso, com implantação de uma passagem inferior, bem como implantação de ruas laterais no município de Bozano.
- BR-101/BA - Divisa SE/BA - Divisa BA/ES - Contratada empresa para a elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos, da rodovia BR-101/BA - Lote 01, incluindo Obras de Arte Especiais - OAE.
- BR-116/BA - Divisa PE/BA (Ibó) - Divisa BA/MG - Contratada empresa para a elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de duplicação, implantação de vias laterais, adequação de capacidade, restauração com melhoramentos e Obras de Arte Especiais na rodovia.
- BR-349/BA - Divisa SE/BA (Tobias Barreto) - Divisa BA/GO - Contratada empresa para a elaboração de projeto de engenharia para implantação e pavimentação de acostamentos na rodovia.
- BR-262 e BR-040/MG - 1) BR-262: Divisa ES/MG a Entr. BR-153(B) Divisa MG/SP BR-040/MG; 2) BR-040 - Divisa GO/MG a Divisa MG/RJ - Contratada empresa para a elaboração dos projetos de engenharia complementares e execução das obras e serviços de adequação de capacidade, segurança e melhoramentos do Anel Rodoviário de Belo Horizonte – MG.
- BR-101/BA - Divisa SE/BA - Divisa BA/ES - Contratada empresa para a elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos, da rodovia BR-101/BA - Lote 02, incluindo Obras de Arte Especiais - OAE.

- BR-290/RS - Lote 02 - Contratada empresa para a elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras prioritárias de melhoria de capacidade incluindo duplicação da rodovia.
- BR-135/BA - Divisa PI/BA - Divisa BA/MG - Contratada a empresa para a elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de construção na rodovia.
- BR-235/BA - Divisa PE/BA-Divisa BA/PI - Contratada a empresa para a elaboração de projeto executivo de

engenharia para implantação e pavimentação na rodovia.

- BR-135/MG - Contratada a empresa para a elaboração de estudos e anteprojeto de engenharia para implantação, pavimentação, restauração e Obra de Arte Especial - OAE, na rodovia.

Ainda em 2014, destaca-se a abertura de mais 20 certames licitatórios para a contratação de projetos executivos de obras rodoviárias. Todos os certames estão disponíveis no *site* do DNIT: [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br).



BR-381/MG

### Plano Nacional de Contagem de Tráfego - PNCT

O Plano Nacional de Contagem de Tráfego - PNCT envolve a implantação e operação de 320 pontos de coletas permanentes (contagem volumétrica e classificatória, medição do peso bruto total por eixo e medição da velocidade) e coleta de cobertura em 280 faixas.

O desenvolvimento do PNCT procurou e ainda procura cobrir os trechos mais representativos da malha rodoviária de cada estado e, sem dúvida, os de fundamental importância, pois seus resultados são subsídios básicos para os estudos de planejamento em geral, estudos econômicos e projetos rodoviários, essenciais ao estabelecimento de critérios para o cumprimento das seguintes finalidades:

- Planejar o sistema rodoviário;
- Programar necessidades e prioridades de melhorias no sistema rodoviário;
- Medir a demanda atual de serviços por via rodoviária;
- Estabelecer as tendências de tráfego no futuro;
- Determinar os volumes de viagens de forma a proporcionar justificativa econômica aos investimentos programados;
- Avaliar o fluxo existente de tráfego em relação ao sistema rodoviário atual;
- Estimar os benefícios dos usuários nas rodovias;
- Estabelecer uma classificação do sistema rodoviário;
- Justificar e planejar o policiamento;

- Estabelecer o veículo de projeto para fins de projeto geométrico;
- Projetar pavimento, obras de arte, seção transversal e outros elementos de rodovia;
- Estudos de localização de postos de pesagem, socorro médico emergencial e etc.;
- Analisar a capacidade e estabelecer o Nível de Serviço;
- Realizar análise estatística de acidentes;
- Localizar e projetar instalações para a operação rodoviária.

Atualmente, o DNIT conta com 163 equipamentos instalados. Até dezembro de 2014, o PNCT contabilizou 99 pontos em operação, distribuídos em diversas unidades da federação, com dados de tráfego a partir de abril de 2014.

O PNCT também contempla a realização de Pesquisa de Origem e Destino - Pesquisa OD por meio da qual é possível obter um conhecimento mais detalhado sobre o fluxo de veículos na malha rodoviária federal, caracterizando suas origens e destinos, além de informações que descrevam a viagem, como por exemplo, motivo da viagem, frequência da viagem, dados da carga transportada, entre outros.

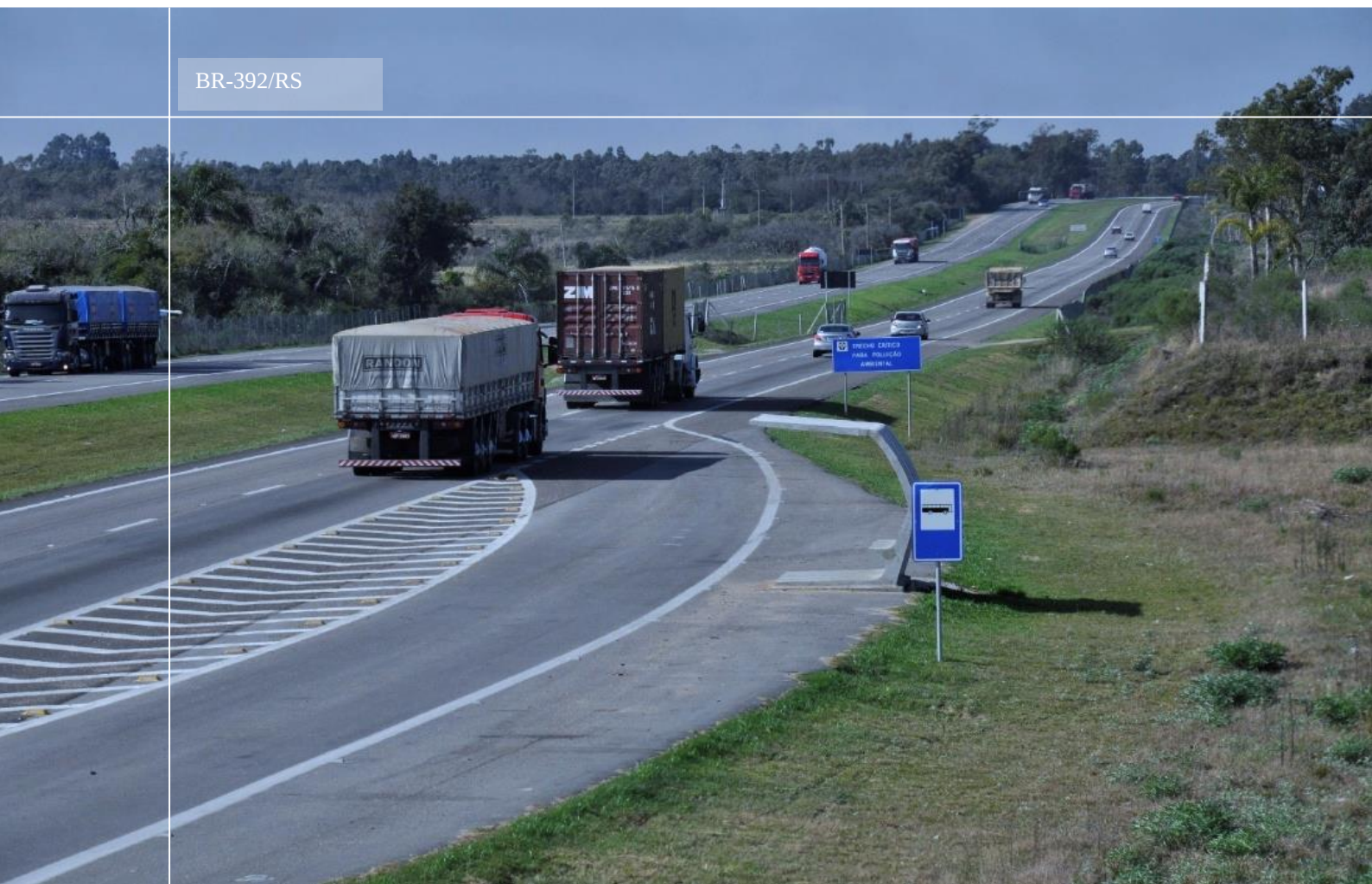
Para isso, o DNIT firmou dois Termos de Execuções Descentralizadas - TED, com duas instituições: o Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia - COPPE, através da Universidade Federal do Rio de Janeiro e Comando de Operações Terrestres - COTER, através do Exército Brasileiro.

Ao Exército cabe a realização de 4 (quatro) coletas de dados de campo distintas, com duração de sete dias úteis cada, consistindo em contagens volumétricas e classificatórias dos veículos e entrevistas socioeconômicas com identificação de origens e destinos. A coleta de campo da Pesquisa OD contempla o levantamento em 300 pontos da malha rodoviária federal e está prevista para ser realizada em 4 (quatro) fases ( $60 + 120 + 60 + 60 = 300$  pontos).

A 1ª fase da Pesquisa OD está prevista para ser realizada no mês de setembro de 2015, a 2ª fase para novembro de 2015 e as demais em 2016.

Para a UFRJ é previsto o desenvolvimento de metodologia para Pesquisas OD, consolidação e tratamento dos dados de fluxos de veículos e aplicação de modelo matemático para estimativa de tráfego médio diário anual para toda a malha rodoviária.

BR-392/RS



**Highway Development and Management Model - HDM-4**

O programa *Highway Development and Management Model - HDM-4* foi idealizado para a análise econômica de rede rodoviária para investimentos com restrição orçamentária, buscando atingir a maior extensão possível, visando o maior retorno através do Valor Presente Líquido dos diversos cenários estudados, dentro de um horizonte de projeto (por exemplo 20 anos), podendo analisar diversas alternativas de intervenção para cada célula, indicando a época para a realização dos investimentos, tendo como objetivo final a melhor condição da rede no final do horizonte de projeto.

São dados de entrada para a rodada do HDM-4: as condições atuais dos pavimentos das rodovias, obtidas no Banco de Dados para cada célula (extensões, estrutura, volume de tráfego, defeitos, irregularidade, deflectometria, geometria - largura de pista, largura de acostamentos, declividades médias, índice de curvatura, etc. - condições climáticas, de topografia, idade do

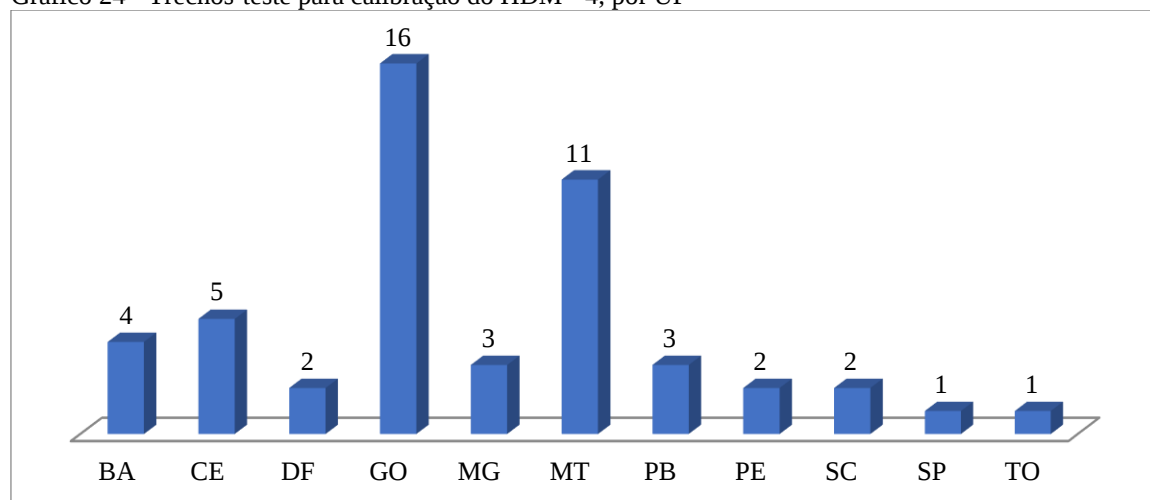
pavimento, idade da última restauração, etc.), dados da frota nacional (tipo de veículos, peso, custos de aquisição e de manutenção, custo do combustível), as políticas de intervenção (tipo de manutenção ou restauração e custo) e os cenários de investimento.

Os resultados do HDM-4 são traduzidos nos tipos de intervenção para cada segmento, custo e época, dentro de um cenário de investimentos. Cabe aqui salientar que este programa é de uso obrigatório para obtenção de investimentos do Banco Mundial.

Segue, abaixo o Gráfico 24 que demonstra os 50 trechos-teste da pesquisa para calibração do modelo HDM-4, por UF, para as condições da rede de rodovias do Brasil.

O projeto é realizado através de campanhas anuais de levantamentos. São 5 campanhas ao todo. Cabe ressaltar que a terceira campanha está em curso.

Gráfico 24 - Trechos-teste para calibração do HDM - 4, por UF



Fonte: COPLAN/CGPLAN/DPP

## Gestão Ambiental

A Coordenação-Geral de Meio Ambiente – CGMAB/ DPP/ DNIT, tem como missão promover a gestão ambiental em todas as fases dos empreendimentos de infraestrutura de transportes, aliando

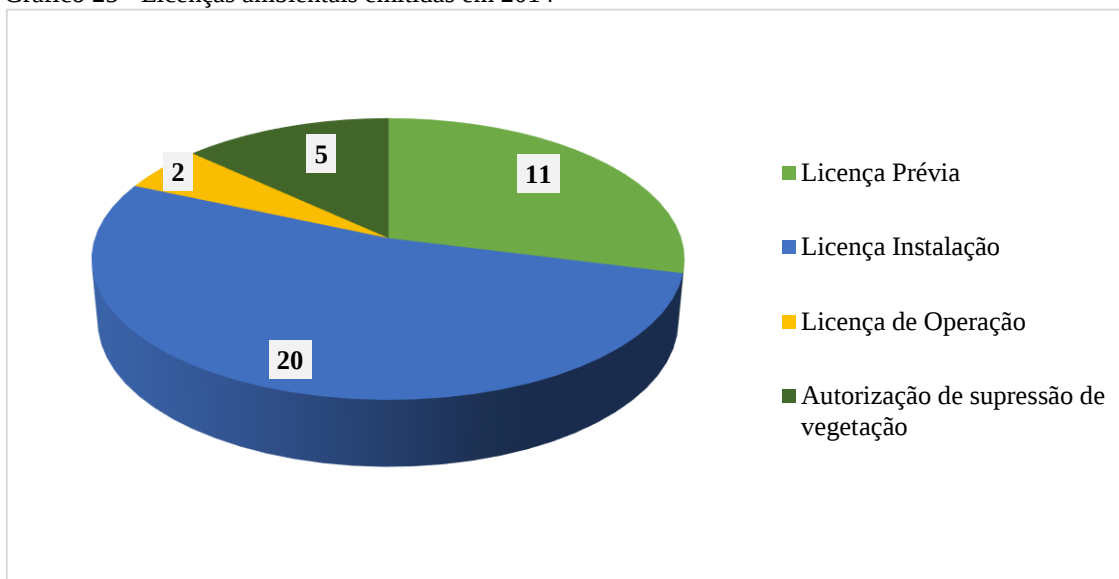
desenvolvimento socioeconômico, segurança nacional e proteção à vida, como determinam a Política Nacional do Meio Ambiente, a Política Ambiental do Ministério dos Transportes - MT e a Política Nacional de Transportes.

### Licenças Ambientais Emitidas

No ano de 2014, o DNIT conseguiu a emissão de 38 licenças ambientais, permitindo a continuidade da implementação da Política Nacional de

Viação em mais de 2.600 km de rodovias federais. Segue, abaixo, Gráfico com o detalhamento das licenças emitidas.

Gráfico 25 - Licenças ambientais emitidas em 2014



Fonte: CGMAB/DPP/DNIT

No ano de 2014, o DNIT participou e, ainda, realizou diversos eventos ligados ao tema Meio Ambiente. Dentre eles, destacam-se os seguintes:

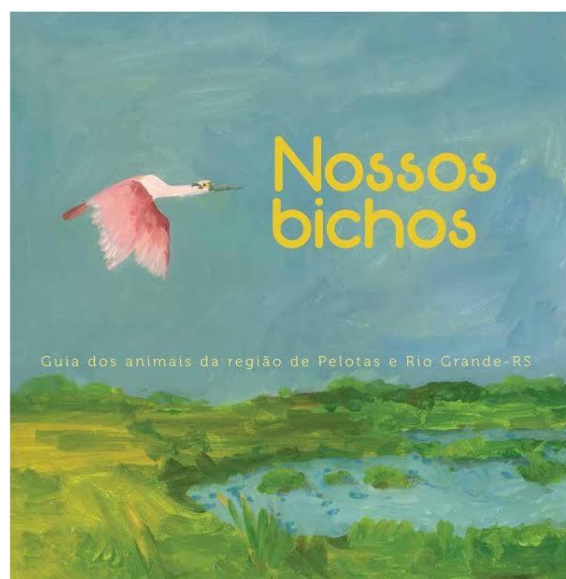
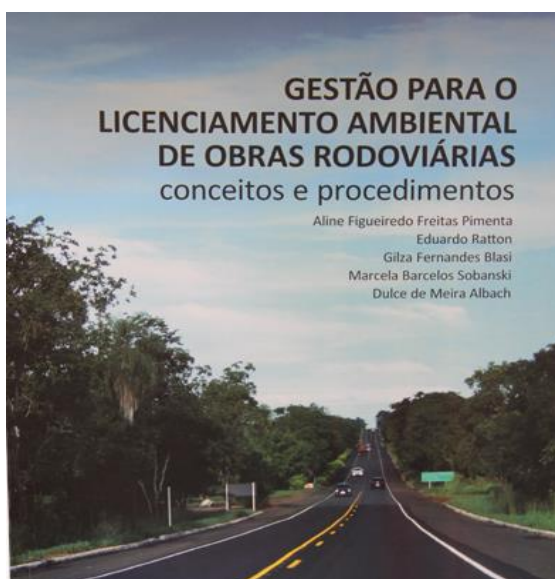
- Participou dos maiores fóruns de conservação e licenciamento ambiental do país. A experiência do DNIT foi importante aliada na

avaliação da aplicabilidade das novas salvaguardas ambientais do Banco Mundial, no planejamento dos programas de mitigação de atropelamento de fauna no estado do Paraná e no Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental, no qual foram apresentados 12 trabalhos inéditos de servidores da Autarquia.

- Gestão Ambiental na BR - 448/RS recebeu prêmio no Rio Grande do Sul - o Programa de TOP Reassentamento de 599 famílias, ganhou o prêmio TOP Cidadania da Associação Brasileira de Recursos Humanos.
- O DNIT realizou *Workshop* sobre o Meio Ambiente - “Desafios e Avanços da Instrução para Empreendimentos” foi o tema do II *Workshop* de Fauna realizado pelo DNIT, que estabeleceu a padronização metodológica da amostragem de fauna exigida nos estudos ambientais para as licenças nos projetos de infraestrutura e dos procedimentos para o monitoramento dos animais.

Ainda em 2014, o DNIT lançou o livro “Gestão para o Licenciamento Ambiental de Obras rodoviárias”, padronizando os procedimentos de licenciamento ambiental executados pela Autarquia. Também foi lançado o livro “Nossos Bichos”, que retrata da fauna protegida pelos programas ambientais executados nas obras de duplicação da BR-116/392/RS.

Ainda, na execução de educação ambiental e comunicação social dos licenciamentos ambientais em andamento, foram divulgadas mais de 10 publicações sobre saúde, saneamento, educação, cultura e preservação ambiental.



### Regularização Ambiental

Ainda como destaque, em 2014, foram assinados 138 termos de compromisso com o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, a fim de executar o Programa de Rodovias Federais

Ambientalmente Sustentáveis - PROFAS, regularizando assim mais de 51 mil km de rodovias federais em todos os estados do Brasil.

No dia 5 de junho de 2014, foi realizado um grande evento no edifício sede do DNIT para comemorar o “Dia Mundial do Meio Ambiente”. Foram realizadas palestras sobre a temática ambiental para os adultos e atividades de educação

ambiental para 200 crianças do ensino público do Distrito Federal, que incluiu o plantio de mais de 100 mudas de espécies nativas do cerrado.

O resultado desta ação evidencia-se na imagem a seguir.



### Sistema de Gestão Ambiental

Ressalta-se também que em 2014 foram iniciadas as tratativas e a criação do Sistema de Gerenciamento Ambiental - SIGESA, em parceria com o Ministério dos Transportes. O sistema servirá como canal de comunicação direto entre DNIT

e Ministério dos Transportes, provendo informações em tempo real de todas as obras de infraestrutura de transportes a cargo da Autarquia, aprimorando o gerenciamento dessas informações.

### Mestrado em Economia do Meio Ambiente

Foram iniciadas as aulas do mestrado profissional de Economia do Meio Ambiente, do departamento de Economia

da Universidade Federal de Brasília, contando com a participação de 15 servidores do DNIT.

### Colaboração Legislativa e Regulatória

O DNIT participou e ofereceu pareceres nas discussões legislativas do ano de 2014 na temática Ambiental. Foram dadas sugestões no Projeto de Lei - PL nº 3.729/2004, que dispõe sobre o licenciamento ambiental, nos projetos regulatórios que se transformaram na Portaria Interministerial PI nº 60/2015 e nas instruções normativas FCB nº 01/2015 (DOU 26/03/2015), IPHAN nº 01/2015 (DOU 26/03/2015) e FUNAI nº

02/2015 (DOU 30/03/2015) – todas tratando da divisão de competências entre cada instituição no processo de licenciamento federal.

Ainda em 2014, o DNIT colaborou com as discussões que levaram à publicação do Decreto nº 8.437/2015, que versa sobre as tipologias de empreendimentos na divisão de competências dos entes federativos para o licenciamento ambiental.



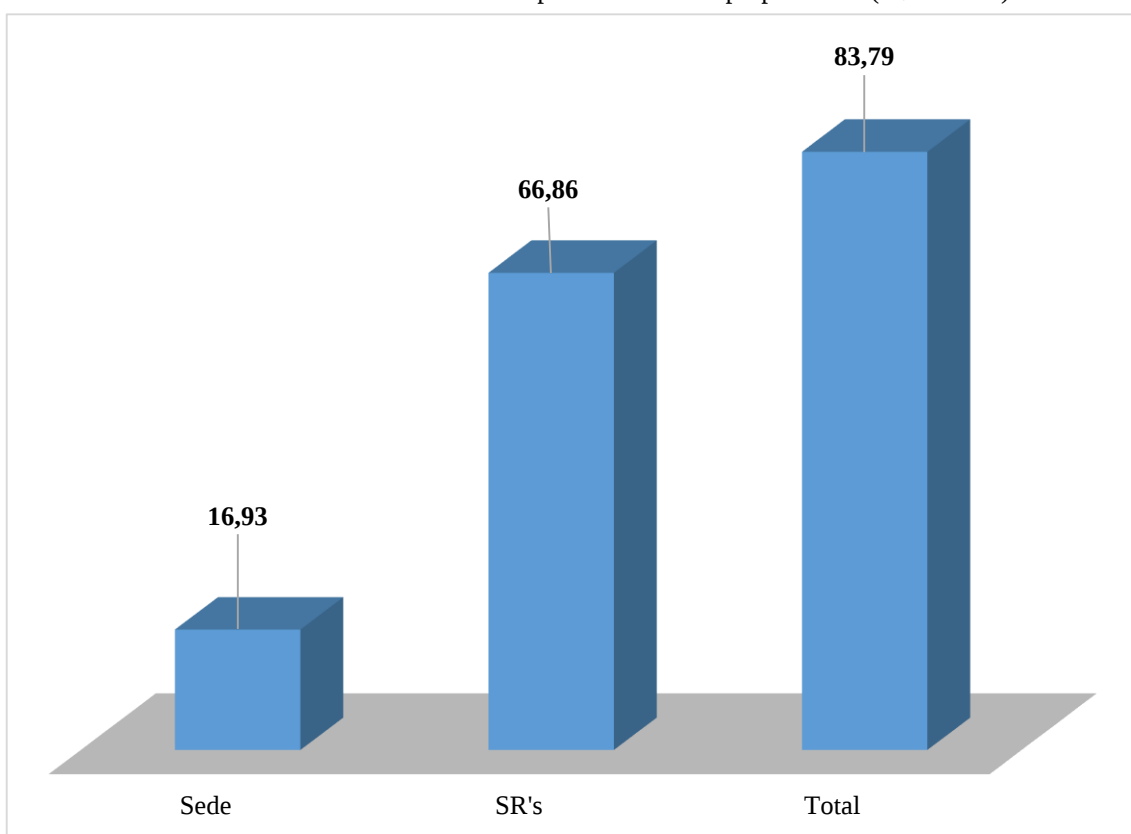
**Desapropriação e Reassentamento**

**E**m 2014, o DNIT aprimorou de forma significativa o seu processo de desapropriação e reassentamento, com a consolidação da adoção do Regime Diferenciado de Contratação - RDC. Esse processo exige grandes avanços no planejamento, execução e gestão das obras realizadas. Na gestão 2014, foram realizados 10 pregões voltados, exclusivamente, para o processo de desapropriação e reassentamento, perfazendo o valor de R\$ 14.022.677,46. Foram licitados, ainda, 25 empreendimentos que necessitavam desse tipo processo, sendo que 19 deles, o

objeto de desapropriação foi incluído no escopo da contratada.

Com o objetivo de centralizar as ações de desapropriação e de reassentamento, foi institucionalizado o setor de Desapropriação e Reassentamento, na Diretoria de Planejamento e Pesquisa. Durante o ano de 2014, o DNIT Sede realizou, em conjunto com as Superintendências Regionais, a gestão de R\$ 83.799.308,82, entre contratos e indenizações relacionados aos procedimentos expropriatórios, conforme demonstra o Gráfico abaixo:

Gráfico 26 - Gestão de recursos relacionados aos procedimentos expropriatórios (R\$ milhões)



Fonte: Setor de Desapropriação/DNIT.

Outra ação que merece destaque neste contexto foi a criação dos Núcleos Regionais de Desapropriação e Reassentamento - NRDR, instituídos por meio da Portaria nº 495/2014, de 27/03/2014. Dentre os objetivos dessa ação, citam-se:

- Garantir que em cada Superintendência Regional exista ao menos 1 (um) profissional com atribuições formalmente estabelecidas;
- Criar um grupo de profissionais capacitados para atuar na gestão das desapropriações e reassentamentos;
- Otimizar os processos de planejamento e controle das ações de desapropriação e reassentamento.

Ainda no âmbito da desapropriação e reassentamento, foram realizadas diversas ações em 2014, visando a capacitação dos servidores envolvidos nesses processos, dentre as quais, destacam-se as seguintes:

- I Seminário Nacional de Desapropriação e Reassentamento;
- Curso de Avaliação de Propriedades Rurais;
- Curso de Avaliação de Imóveis por Inferência Estatística;
- Curso de Introdução ao Sistema de Informações Geográficas - SIG



## 5. Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR

Resultados dos ensaios e amostras, e ainda,  
um amplo programa de treinamento



Hidrovia Tietê Paraná

O Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR/DNIT tem a importante função de realização de estudos e pesquisas, normatização técnica, transferência de tecnologia e apoio às setoriais do DNIT.

O IPR conta uma área de 3.870 m<sup>2</sup>, dividida em quatro laboratórios: Geotecnia, Asfalto, Concreto e Sinalização. Esses laboratórios são utilizados para apoio no desenvolvimento de pesquisas rodoviárias que subsidiam a elaboração de normas técnicas, bem como ficam à disposição para realizar análises de apoio às obras em andamento.

No laboratório de Geotecnia, foram realizadas as seguintes pesquisas:

- ✓ Pesquisa com Areia Descartada de Fundição - ADF, a fim de verificar a capacidade de suporte nas misturas ADF + Argila amarela da BR-040/RJ – km 112, Duque de Caxias. Outra mistura analisada foi a ADF + Argila vermelha de Piracicaba/SP, ambas misturas houve variação dos teores com objetivo de se obter o teor ótimo de ADF nas Argilas. A variação do percentual foi de 50 a 90%, mesmo assim não foi obtido aumento na capacidade de suporte.
- ✓ Pesquisa de solo melhorado com cimento Portland, Nassau CPII-32 RS. Os estudos foram realizados com dois tipos de solo, com a variação dos teores de cimento 2, 3 e 4%, no ensaio de Índice Suporte Califórnia - ISC.

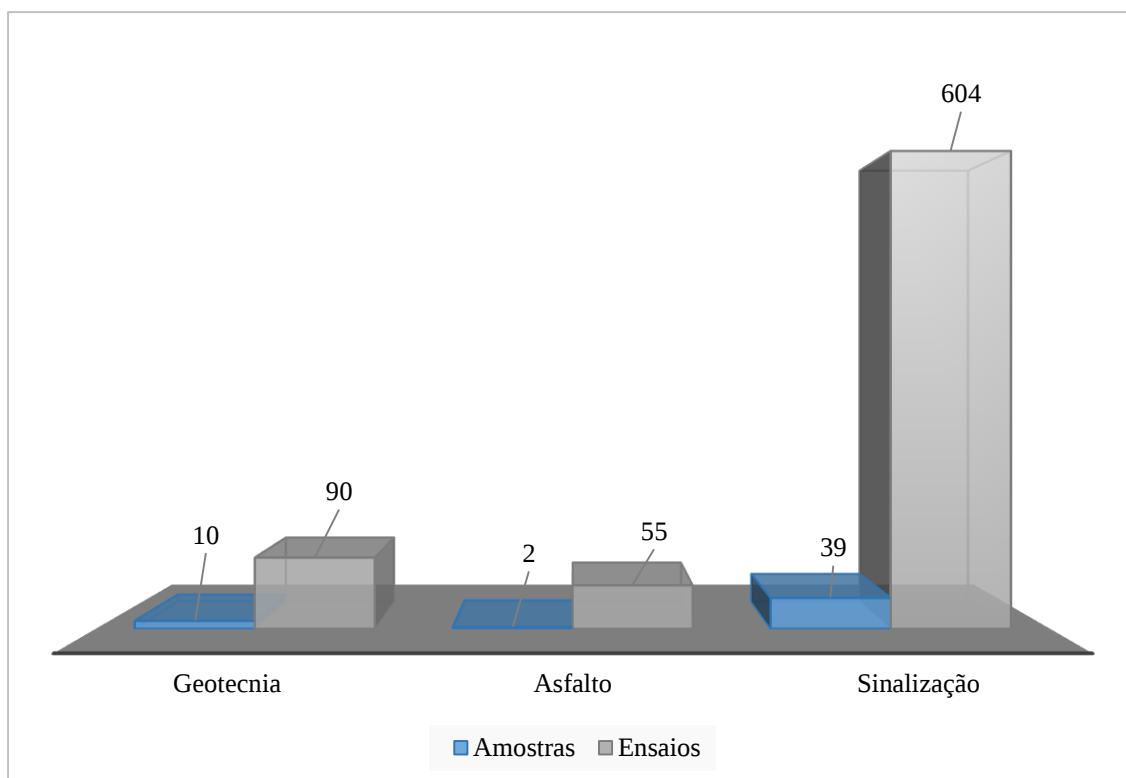
- ✓ Pesquisa para verificar o comportamento dos aditivos de solo: a enzima ESS XX ZYME, Aditivo Permutador Iônico de Solos - APIS e o aditivo Top solo. A conclusão dos estudos dos aditivos em solos foi que nenhum melhorou a capacidade de suporte de carga.
- ✓ Inspeção no aterro junto a Ponte sobre o Rio São João, BR 101/RJ, em Silva Jardim. O trabalho realizado, pelos técnicos do IPR e o pelo Engenheiro Fernando Merege - Ministério dos Transportes, foi a abertura de poços no aterro para verificação das espessuras das camadas, revestimento, base, sub-base e a camada de pedra de mão.

No que tange aos ensaios realizados no laboratório de Asfalto, foram realizados estudos sobre o produto (Gilsonita) e estudos sobre o aditivo para Misturas Mornas - EVOTHERM.

Concernente ao laboratório de Sinalização, foram realizados ensaios e analisados resultados, com consequente emissão de Certificados de amostras de materiais para sinalização viária horizontal, e ainda para o apoio das ações das Superintendências Regionais do DNIT.

Segue a estatística de amostras recebidas e o número de ensaios realizados, nos supracitados laboratórios, em 2014 (Gráfico 27).

Gráfico 27 - Amostras e ensaios realizados pelo IPR - 2014



Fonte: IPR/DNIT

Observação: O Laboratório de Concreto não apresentou resultados no período de referência.

### Acervo Técnico de Engenharia de Transporte Rodoviário

O IPR possui uma biblioteca com cerca de 5.500 publicações que atende aos servidores do DNIT, universidades, empresas de consultoria e de construção. É considerada um dos acervos técnicos mais completos de engenharia de transportes rodoviários. Atualmente, possui um acervo técnico-normativo composto por 746 Publicações Técnicas (Manuais, Diretrizes, Guias, Glossários, entre outros) e 407 Normas Técnicas (Coletânea de Normas), dentre as quais, em 2014, foram aprovadas as seguintes:

- ✓ Norma DNIT 094/2014-EM: Tubos de Poliéster Reforçado com Fibra de Vidro (PRFV) e poliolefinicos (PE e PP) para drenagem em rodovia - Especificação de material.

- ✓ Norma DNIT 144/2014-ES: Pavimentação - Imprimação com ligante asfáltico - Especificação de serviço.

- ✓ Norma DNIT 169/2014-ES: Pavimentação - Reciclagem de pavimento em usina com espuma de asfalto - Especificação de Serviço.

Além disso, encontravam-se em revisão as seguintes normas e manuais:

- ✓ Projeto de Revisão de Norma DNIT 035/2014-ES: Pavimentos flexíveis - Micro revestimento asfáltico a frio com emulsão modificada por polímero elastomérico;

- ✓ Projeto de Revisão da Norma DNER-ME 049/94: Solos - Determinação do índice de suporte Califórnia utilizando amostras não trabalhadas - Método de ensaio;
- ✓ Projeto de Revisão da Norma DNIT 093/2006-EM: Tubo dreno corrugado de polietileno de alta densidade PEAD para drenagem rodoviária - Especificação de material;
- ✓ Projeto de Revisão de Norma DNIT 135/2014-ME: Pavimentação Asfáltica - Misturas asfálticas - Determinação do Módulo de Resiliência e Coeficiente de Poisson - Método de ensaio;
- ✓ Projeto de Revisão do Álbum de Projeto-Tipo de Dispositivos de Drenagem, Publicação IPR 736, 5ª Edição, criação do Capítulo 9;
- ✓ Projeto de Revisão do Manual de Sinalização Rodoviária, Publicação IPR 743, 3ª Edição, 2010;
- ✓ Diretrizes Básicas para Desapropriação, Publicação IPR 746, 2011.



Laboratório de Asfalto do IPR/DNIT

### Programa de Treinamento do IPR

O IPR possui, ainda, um Programa de Treinamento, voltado aos servidores do DNIT, com objetivo de qualificar técnicos, analistas e engenheiros em diversas áreas de

pesquisa. Em 2014, foram realizados 17 cursos a seguir demonstrados, contando com a participação de 526 alunos, no total.

Tabela 2 - Treinamentos realizados pelo IPR - 2014

|                                                                          |                                                                   |                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Custos/Orçamento de Obras Rodoviárias                                    | Projeto Rodoviário na Contratação Integrada - RDC                 | Direito Administrativo com ênfase na Fiscalização de Obras Rodoviárias |
| Aulas Práticas de Laboratório Geotecnia                                  | Gestão Ambiental Rodoviária no DNIT                               | Gerência de Pavimento HDM4                                             |
| Faixa de Domínio das Rodovias Federais – Desapropriação/Realocação       | Ensaio Laboratoriais em Geotecnia, Asfalto e Concreto – Intensivo | Tráfego Rodoviário                                                     |
| Materiais, Misturas Asfálticas e Reciclagem de Revestimentos Rodoviários | Gestão da Qualidade em Obras Rodoviárias                          | Sinalização e Segurança Rodoviária                                     |
| Obras de Arte Especiais Rodoviárias                                      | Administração da Manutenção Rodoviária                            | Avaliação Estrutural e Funcional de Pavimentos Rodoviários             |
| Supervisão e Fiscalização de Obras Rodoviárias                           | Pavimentação Rodoviária                                           |                                                                        |

## 6. Programas de Infraestrutura de Transportes

Resultados, em 2014, dos Programas de  
Infraestrutura Rodoviária, Aquaviária e Ferroviária



## Infraestrutura Rodoviária

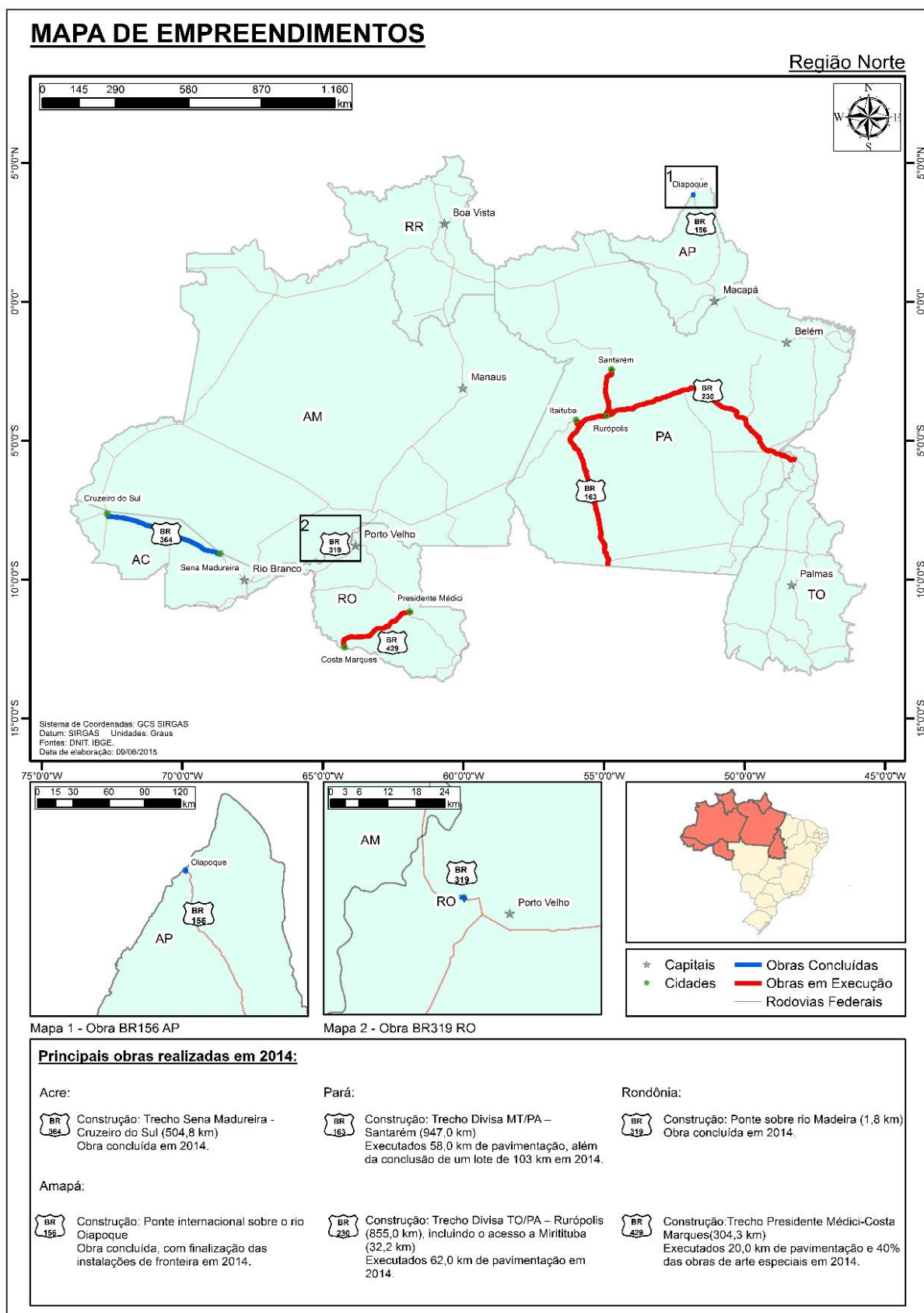
O Programa de Infraestrutura Rodoviária tem como prioridades adequar a capacidade dos eixos rodoviários federais, garantindo condições estáveis de fluxo e segurança, com a finalidade de atender às demandas de cargas e ao volume de tráfego; ordenar o tráfego rodoviário; promover a expansão da malha rodoviária federal de forma a promover a ligação entre todos os estados

brasileiros, rompendo com o isolamento regional.

Os principais empreendimentos rodoviários, no exercício de 2014, estão apresentados, por região, conforme a seguir.



BR-101/SC - Ponte Anita Garibaldi



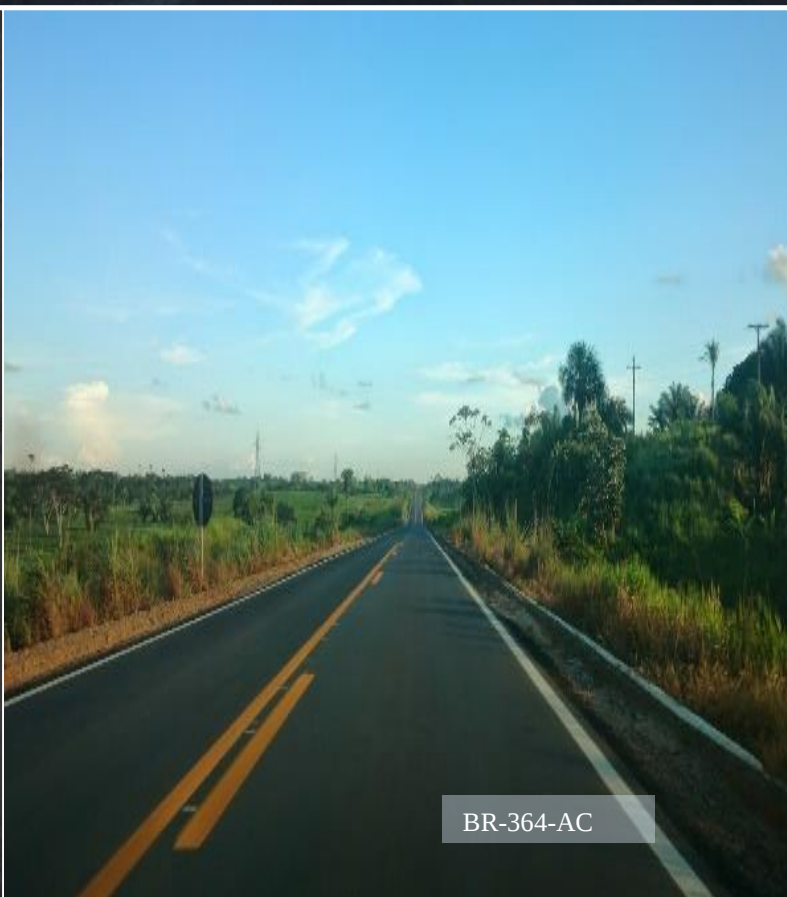




BR-230-PA



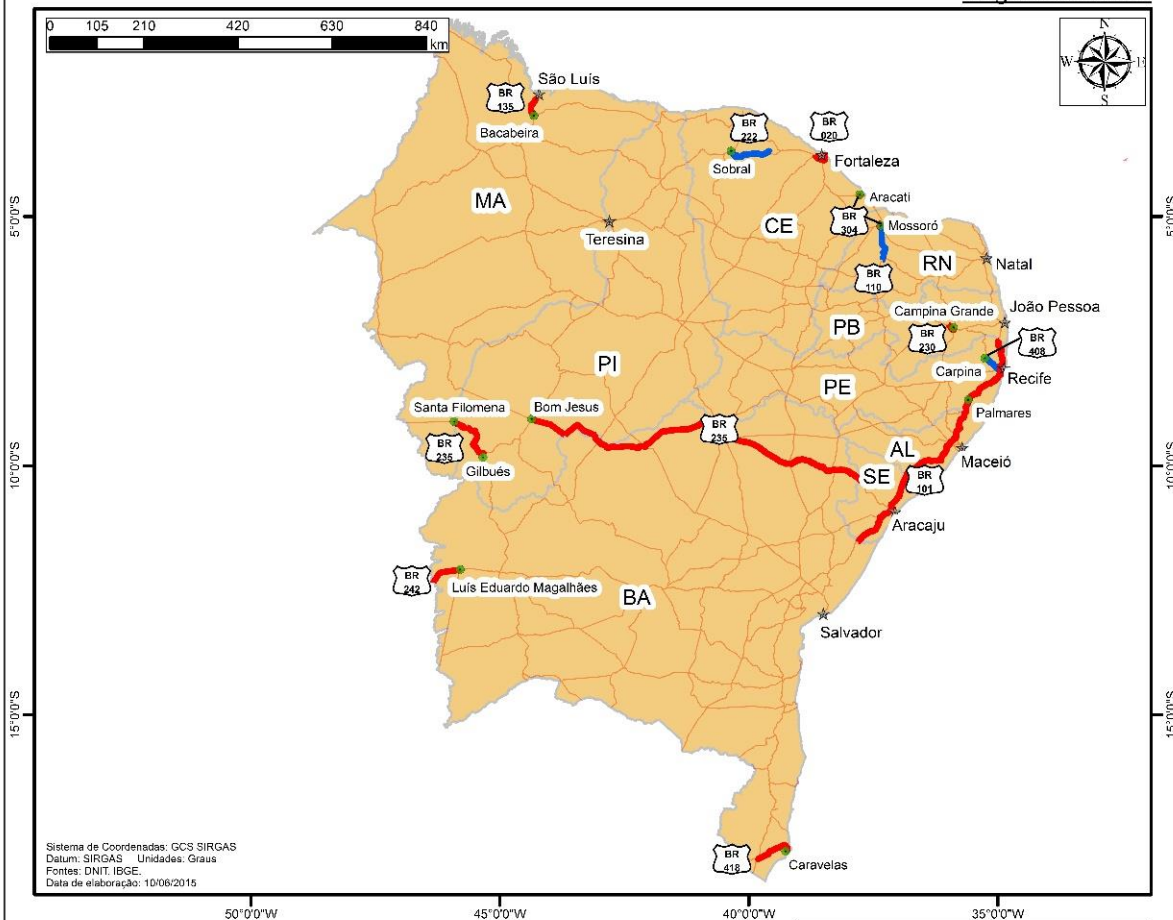
BR-230-PA



BR-364-AC

## MAPA DE EMPREENDIMENTOS

Região Nordeste



- ★ Capitais
- Cidades
- Obras Concluídas
- Obras em Execução
- Rodovias Federais

### Principais obras realizadas em 2014:

#### Alagoas:

- BR 101: Duplicação: Trecho divisa PE/AL – Divisa AL/SE (248,5 km). Executados 32,9 km de duplicação em 2014.

#### Bahia:

- BR 235: Construção e pavimentação: Trecho Divisa SE/BA-Divisa BA/PI (664,0 km). Em execução 283,3 km correspondentes aos lotes 1, 2, 4 e 5, com 146,0 km atacados e 35,0 km concluídos em 2014.
- BR 422: Adequação: Travessia Luís Eduardo Magalhães (8,0 km). Executados 5,0 km em 2014.

- BR 418: Pavimentação: trecho Entroncamento BA-460-Divisa BA/TO (49,0 km). Obra retomada em 2014, com execução de 2,0 km.

- BR 418: Construção: Trecho Caravelas-Entroncamento BR101/BA (72,8 km). Executados 18,5 km em 2014.

#### Ceará:

- BR 020: Duplicação: Contorno de Fortaleza (32,0 km). Executados 18,0 km em 2014.

#### Maranhão:

- BR 222: Adequação: Trecho Entroncamento acesso ao Porto de Pecém - Sobral (194,0 km). Concluídas as obras de readequação em 2014.
- BR 304: Construção de nova ponte e recuperação de antiga ponte sobre o rio Jaguaribe, em Aracati/CE (3,1 km). Retomada das obras de acesso à nova Ponte em 2014.

#### Paraíba:

- BR 135: Duplicação: Trecho Estiva – Bacabeira (27,0 km). Executados 7,0 km de duplicação em 2014.
- BR 230: Duplicação: Contorno de Campina Grande/PB (2,86 km). Obra de duplicação concluída e 75% das obras de arte especiais em 2014.

#### Pernambuco:

- BR 101: Duplicação: Trecho Divisa PB/PE – Divisa PE/AL (191,6 km). Incluída a restauração do Contorno de Recife. Iniciada a recuperação do pavimento rígido no Contorno de Recife e a duplicação do trecho Palmares – Divisa PE/AL em 2014.
- BR 408: Adequação: Trecho Carpina – Entroncamento BR-232 (41,9 km). Obra concluída em 2014.

#### Piauí:

- BR 235: Construção: Trecho Bom Jesus – Divisa PI/BA (150,7 km). Obra iniciada em 2014, com execução de 2,0 km.
- BR 235: Construção: Trecho Gilbués – Divisa PI/MA (Santa Filomena) (130,2 km). Executados 25,0 km de pavimentação e concluídas as obras de arte especiais em 2014.

#### Rio Grande do Norte:

- BR 119: Construção: Trecho Mossoró – Campo Grande (78,0 km). Obra concluída em 2014.

- BR 304: Duplicação e restauração: Contorno de Mossoró (17 km). Executados 2,0 km de duplicação, 13,2 km de restauração e 95% das obras de arte especiais em 2014.

#### Sergipe:

- BR 101: Duplicação: Trecho Divisa AL/SE – Divisa SE/BA (204,3 km), incluindo o contorno de Aracaju. Executados 13,92 km de duplicação em 2014.



BR-154-MG



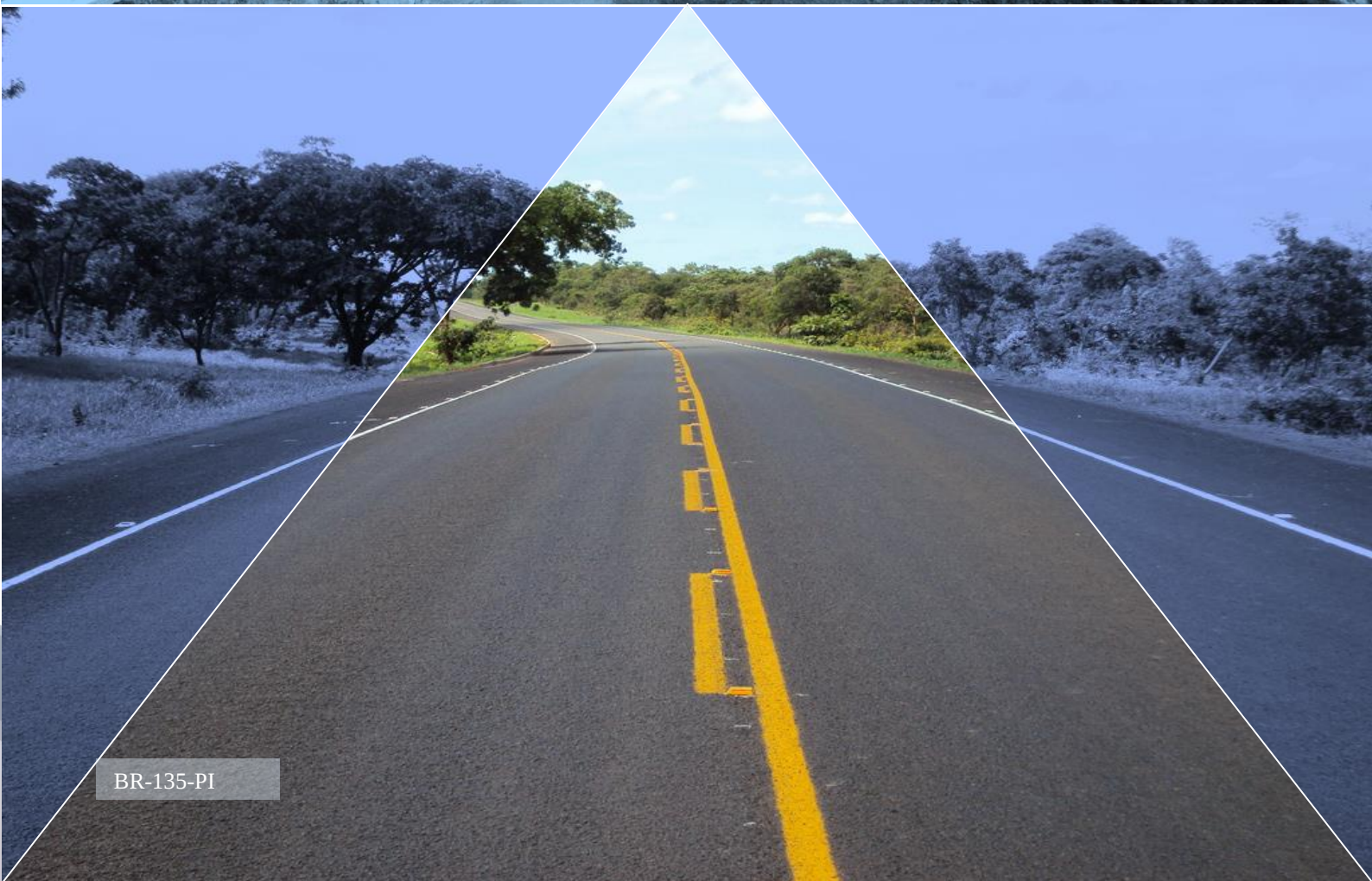
BR-418-BA



BR-020-CE



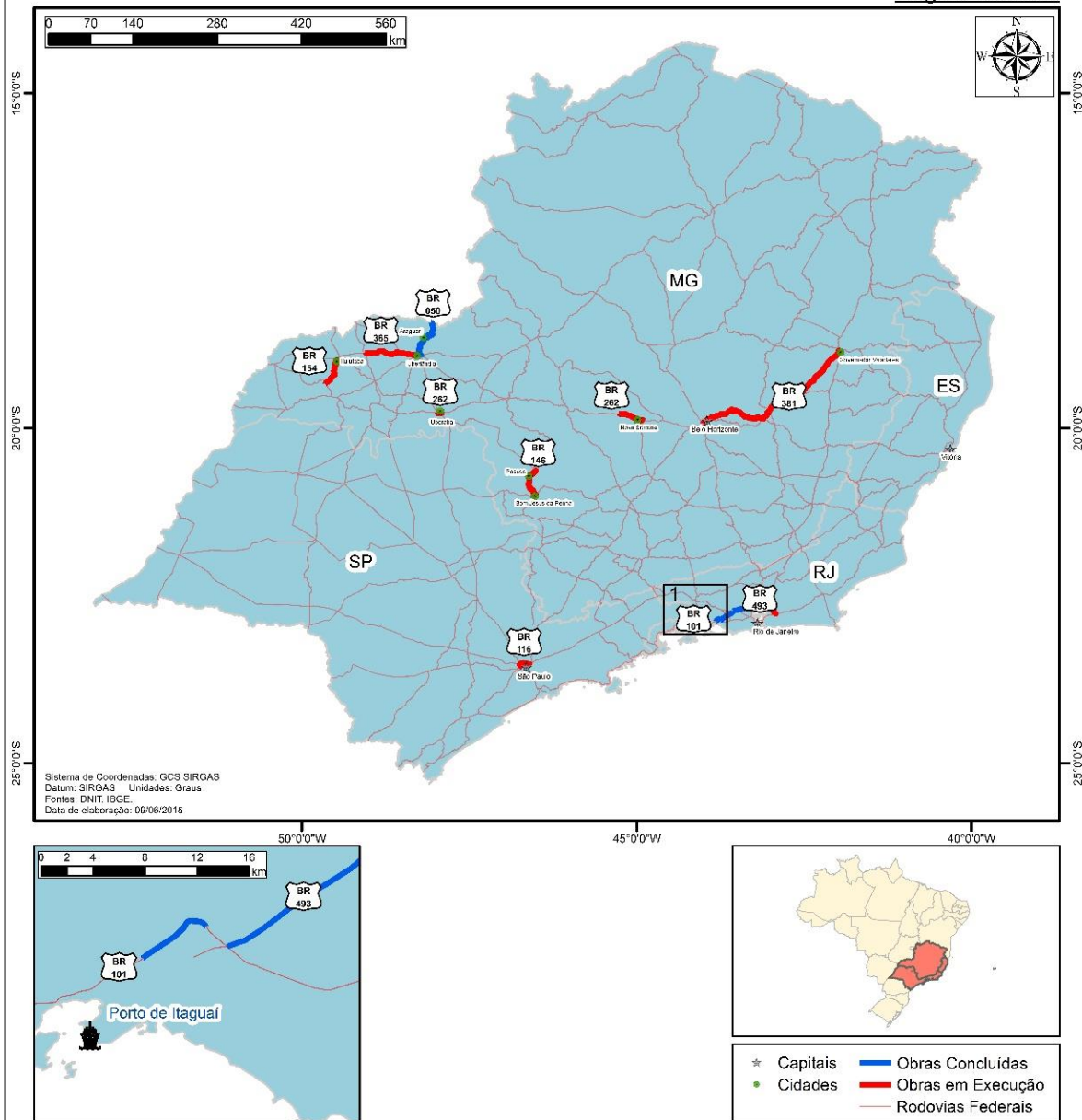
BR-408-PE



BR-135-PI

## MAPA DE EMPREENDIMENTOS

Região Sudeste

**Principais obras realizadas em 2014:****Minas Gerais:**

**BR-050** Duplicação: Trecho Uberlândia – Araguari – Divisa MG/GO (68,4 km)  
Obra concluída em 2014.

**BR-146** Construção e pavimentação: Trecho Passos-Bom Jesus da Penha (44,3 km)  
Obra iniciada em 2014, com execução de 7,0 km de terraplanagem.

**BR-154** Construção e pavimentação, trecho Entroncamento BR-364–Entroncamento BR-365 (Ituiutaba) (50,8 km)  
Obra iniciada em 2014, com execução de 15,0 km de pavimentação.

**BR-262** Adequação: Travessia Urbana de Nova Serrana (9,9 km)  
Executadas quatro obras de arte especiais, 1,5 km de terraplanagem e 5,0 km de pavimentação em 2014.  
Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Uberaba (16,5 km) e marginais (11,3 km)  
Executado 1 km pavimentação da pista marginal em 2014.



Duplicação: Trecho Uberlândia – Entroncamento BR-153 (Trevão) (95,3 km), incluindo construção de obras de arte especiais  
Em 2014 foram executados 45% das obras do Trevão (Lote 4.3) e concluída uma passagem inferior no Lote 4.4.



Duplicação: Trecho Governador Valadares – Belo Horizonte (317,0 km)  
Obra iniciada em 2014. Foram executados 39,3 km de restauração dos lotes 1 e 2, 48,5% do túnel do Rio Piracicaba (lote 3.2) e 3,0 % do túnel Prainha (Lote 3.3), em 2014.

**São Paulo:**

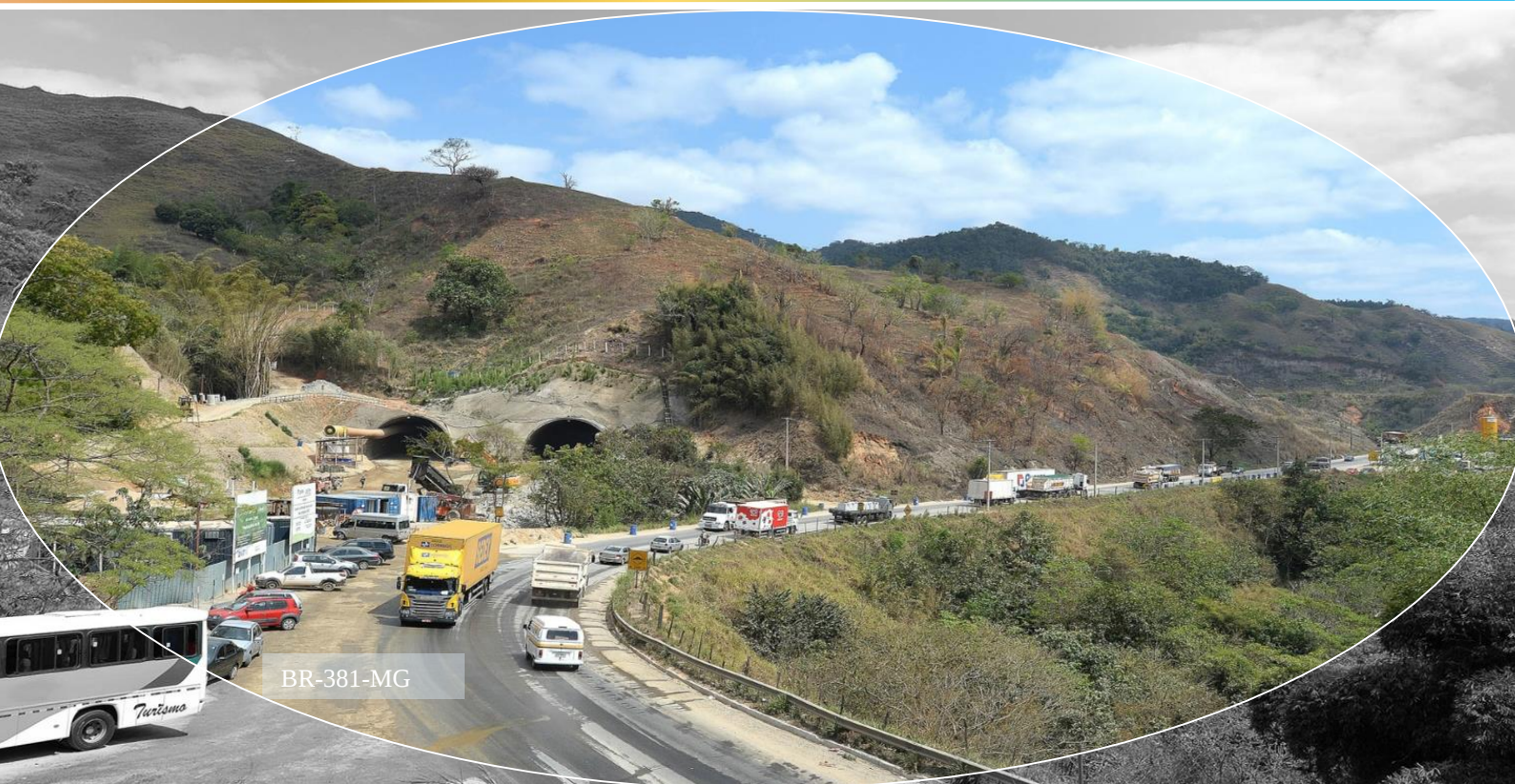
Construção: Rodocanal de São Paulo, trecho Norte (44,0 km) convênio com o Estado de São Paulo  
Executados 21,5% da obra em 2014.

**Rio de Janeiro:**

Duplicação: Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, acesso ao Porto de Itaguaí (3 km)  
Obra concluída em 2014.



Construção: Arco Rodoviário do Rio de Janeiro (97,0 km) composto pelo trecho Entroncamento BR-040/RJ – Entroncamento BR-101/RJ (71,0 km)  
Obras concluídas em 2014 e pelo trecho Entroncamento BR-101/RJ (Manilha) – Santa Guilhermina (26,0 km), com obra iniciada em outubro de 2014.

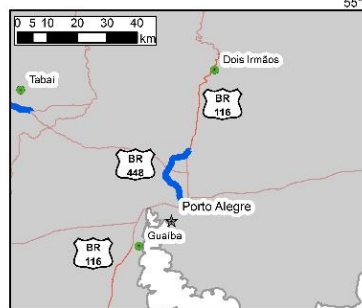
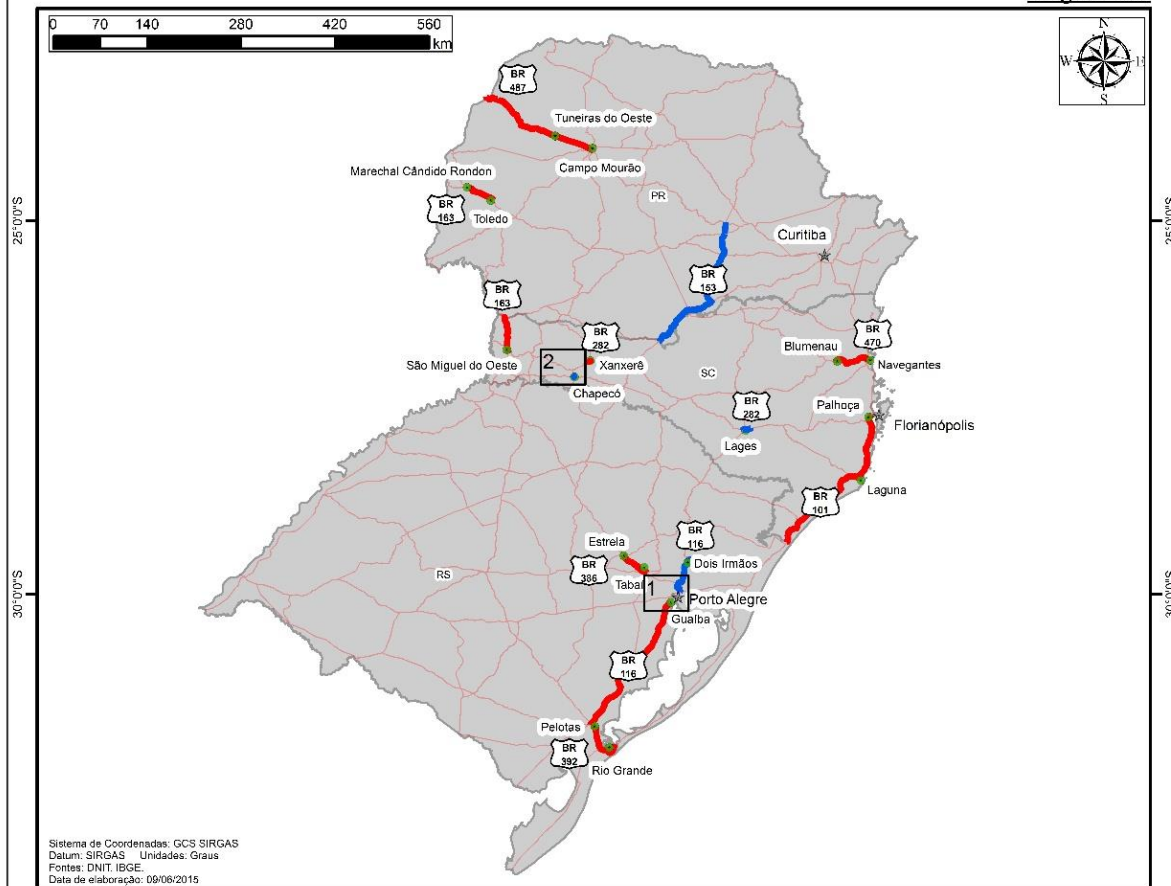




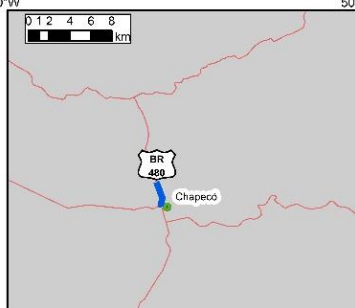


## MAPA DE EMPREENDIMENTOS

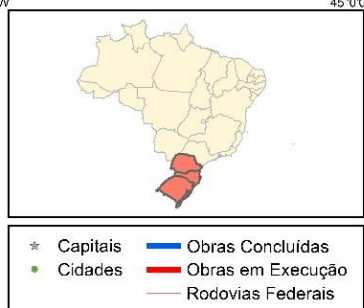
Região Sul



Mapa 1 - Obra BR448 RS



Mapa 2 - Obra BR480 SC



### Principais obras realizadas em 2014:

#### Paraná:

- BR 153** Adequação: Trecho Entroncamento BR-487/PR (B) – Divisa PR/SC (74,3 km)  
Obra concluída em 2014.
- BR 163** Duplicação: Trecho Toledo – Marechal Cândido Rondon–Guaíra (102,2 km), incluindo a construção da Travessia de Marechal Cândido Rondon  
Obra da Travessia de Marechal Cândido Rondon concluída em 2014, com extensão de 5,4 km. Obras contratadas, por RDC, sob o regime de contratação integrada, para a duplicação do trecho Toledo – Marechal Cândido Rondon em 2014.
- BR 487** Construção: Trecho Porto Camargo – Campo Mourão (101,7 km)  
Obra iniciada em 2014, com execução de 4,0 km de terraplanagem entre Tuneiras do Oeste e Nova Brasília.

#### Rio Grande do Sul:

- BR 116** Adequação: Trecho Dois Irmãos – Rua Gravataí (Viaduto Sapucaia)  
Obra concluída em 2014.
- BR 385** Duplicação: Trecho Gualba – Pelotas (211,2 km)  
Executados 60,2 km de terraplanagem.
- BR 386** Duplicação: Trecho Tabai – Estrela (33,8 km)  
Executados 4,5 km de pavimentação em 2014.
- BR 392** Duplicação: Trecho Pelotas – Rio Grande (85,0 km), incluindo o Contorno de Pelotas  
Executados 29% do contorno rodoviário em 2014.
- BR 449** Construção: Trecho Sapucaia – Porto Alegre (22,3 km)  
Obra concluída em 2014.

#### Santa Catarina:

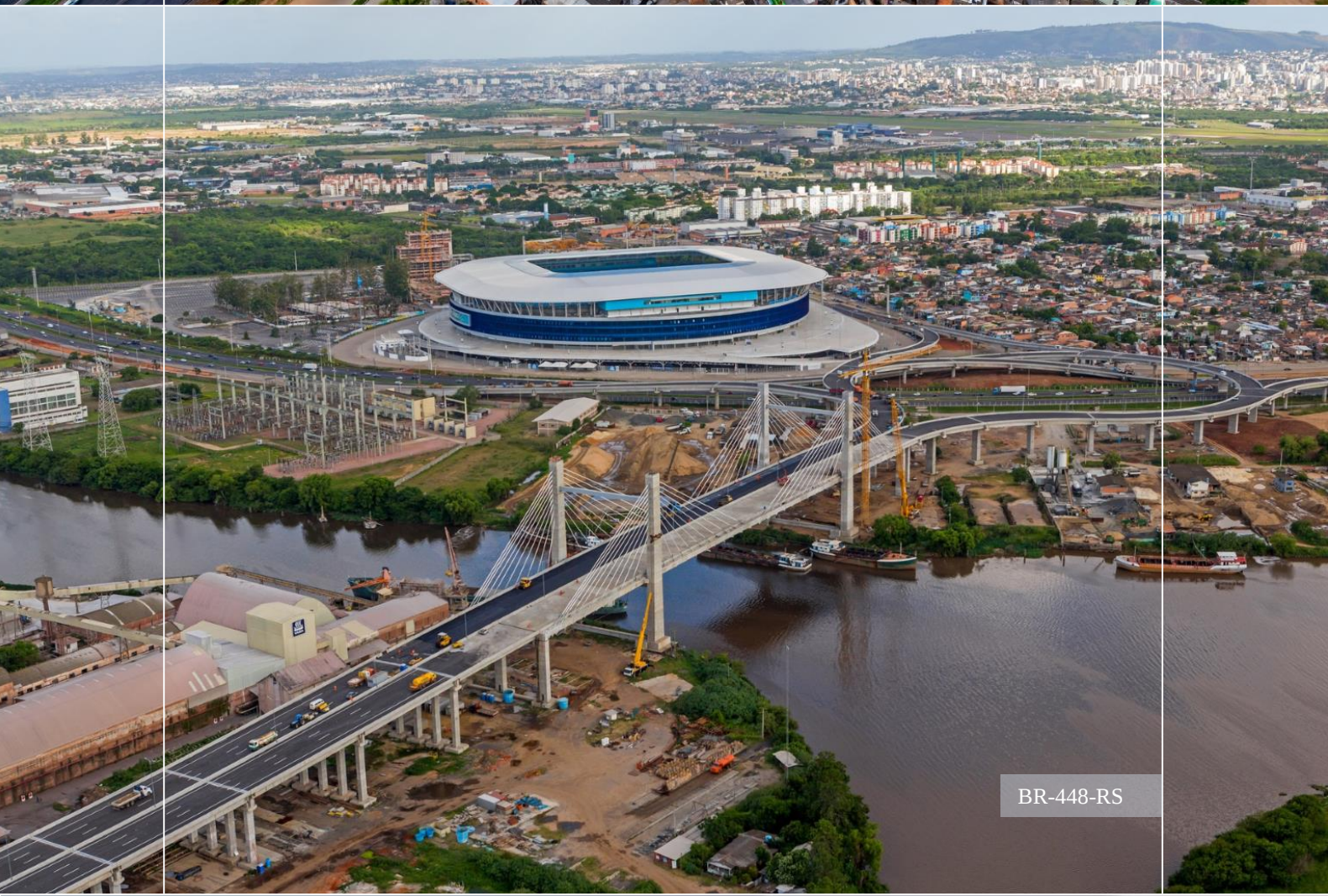
- BR 101** Duplicação: Trecho Palhoça–Divisa SC/RS (248,5 km)  
Executados 90% da ponte de Laguna, 4,5 km de terraplanagem e 1,0 km de pavimentação da travessia de Laguna e concluídos o túnel do Morro do Formigão, a quarta faixa do Morro dos Cavalos e a demolição da antiga ponte sobre o rio Tubarão em 2014.
- BR 163** Adequação: trecho São Miguel do Oeste – Divisa SC/PR (61,1 km)  
Executados 20,0 km de terraplanagem e 13,0 km de pavimentação em 2014.
- BR 282** Adequação: Trecho Travessia de Xanxerê (14,0 km)  
Executados: 7km e duas obras de arte especiais em 2014.
- BR 470** Adequação: Travessia Urbana de Lages (5,9 km)  
Obra concluída em 2014.
- BR 480** Duplicação: Trecho Navegantes – Blumenau (73,2 km)  
Obra iniciada em 2014, com execução de 10,0 km de terraplanagem em 2014.
- BR 489** Adequação: Contorno Norte de Chapecó (7,6 km)  
Obra concluída em 2014.



BR-153-PR



BR-116-RS





BR-480-SC



BR-116-RS



BR-163-PR



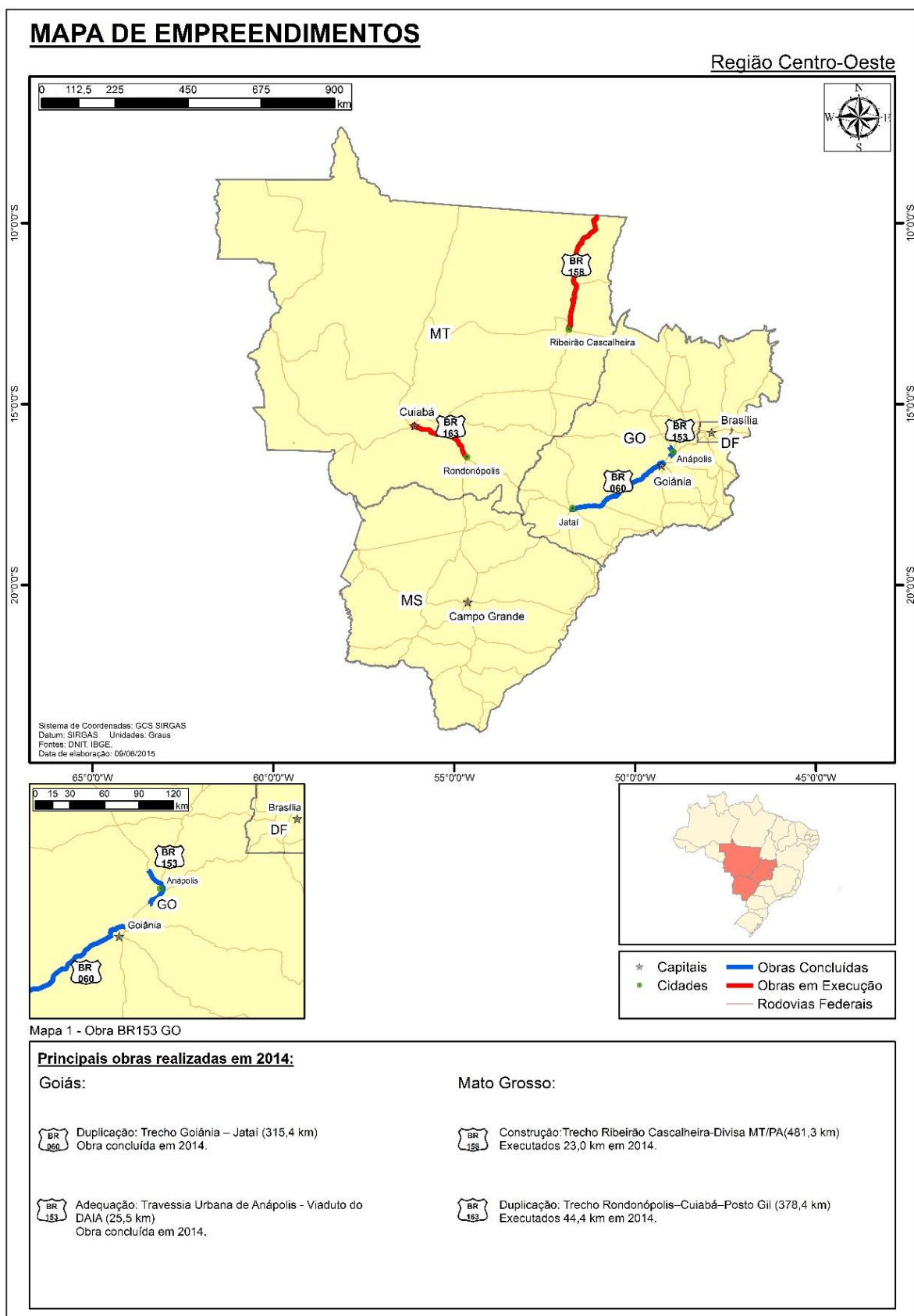


BR-101/SC - Ponte Anita Garibaldi



BR-101/SC - Ponte Anita Garibaldi







BR-060-GO



BR-163/364-MT



BR-153-GO



BR-153-GO

## Manutenção Rodoviária

**E**m 2014, os Programas de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas - PROCREMA, aliados às obras de restauração e serviços de conservação, contemplaram 46.443,5 km da malha rodoviária federal pavimentada, correspondendo a cerca de 89% da malha total, conforme a seguir:

- **PROCREMA 1ª e 2ª Etapas:** estão cobertos por este programa 30.325,8 km de rodovias pavimentadas, por meio de contratos de dois anos e de cinco anos de duração e que preveem a realização de obras de recuperação do pavimento e execução dos serviços de manutenção e de conservação rotineira durante todo o prazo contratual.
- **Restauração de Pista em contratos de Duplicação:** essa modalidade de restauração aplica-se a trechos de rodovias que se encontram em obras de duplicação. A pista antiga, utilizada também como rota de serviço, é recuperada ao final da obra. Em 2014, foram restaurados 2.073,7 km de rodovias.
- **Restauração Tradicional:** em execução 2.520,4 km de obras de restauração do pavimento de rodovias, que preveem intervenções mais substanciais na pista existente, como a correção geométrica em 202,7 km.
- **Conservação Tradicional:** cobertos 11.523,6 km de rodovias pavimentadas por meio da contratação de serviços de conservação preventiva e rotineira.



## Gerência de Pavimentos

Para a análise das condições da rede, priorização dos trechos e apresentação do Cenário Econômico, o DNIT utiliza-se do Sistema de Gerência de Pavimentos - SGP e do HDM-4 que é um sistema informatizado para a definição das soluções de restauração e manutenção da rede dentro de um programa, visando a melhor relação custo/benefício para diversos níveis de investimento.

O Sistema de Gerência de Pavimentos - SGP conta com um banco de dados que armazena informações de projeto, como a geometria, relevo, e dados de composição das camadas da rodovia (leito, sub-base, base e pavimento), além de uma série histórica das condições estruturais, funcionais e operacionais das Rodovias Federais, sendo realimentadas pelos periódicos ciclos de levantamento de campo.

Para análise das condições de superfície e divulgação dos resultados, o DNIT utiliza três faixas de condição da rodovia: Bom, Regular e Ruim.

Para o cálculo do Índice de Condição da Superfície – ICS das Rodovias Federais, o DNIT utiliza-se do Levantamento Visual Contínuo - LVC e do *International Roughness Index* – IRI.

O Levantamento Visual Contínuo – LVC tem a finalidade de avaliar e quantificar o nível de defeitos numa pista. Realizado por técnico treinado, que percorre o trecho a uma velocidade de até 50 km/hora, tendo como objetivo coletar a frequência de defeitos encontrados (ex.: panelas, remendos, trincas, desgaste, entre outros) e o estado de conservação da pista de rolamento (Norma DNIT PRO-006/2003).

O *International Roughness Index* – IRI é o somatório, por quilômetro, das irregularidades do pavimento em relação a um plano de referência, representado o conforto à trafegabilidade. Este levantamento é realizado com um veículo equipado com aparelhagem adequada, tipo integrador *Laser*.

Para o resultado final do levantamento, e pela importância tanto do IRI como do LVC, após o devido tratamento e utilizando a pior situação entre eles, os mesmos são agrupados em um índice representativo da condição geral da superfície dos pavimentos, intitulado Índice de Condição da Superfície – ICS.

Para os índices apresentados na página seguinte, foi considerada a malha rodoviária federal sob responsabilidade do DNIT.

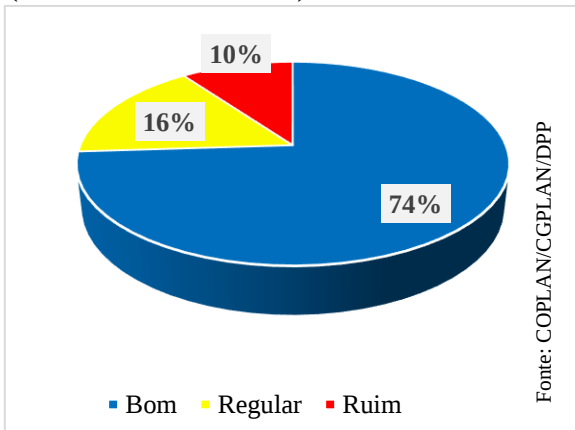
Gráfico 28 – *International Roughness Index* – IRI (Malha Rodoviária Federal)

Gráfico 29 – ICS – Índice de Condição da Superfície (Malha Rodoviária Federal)

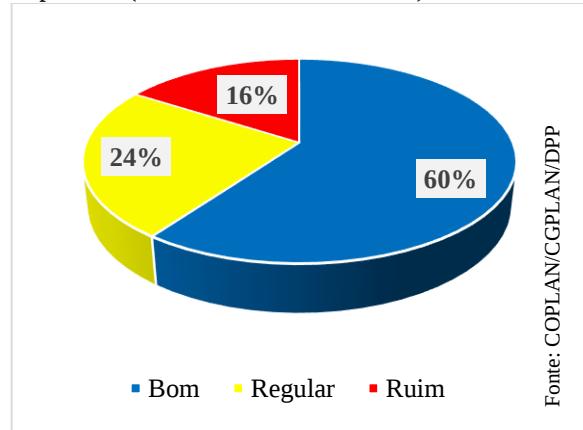


Gráfico 30 – Rede do PNV – Jurisdição Federal

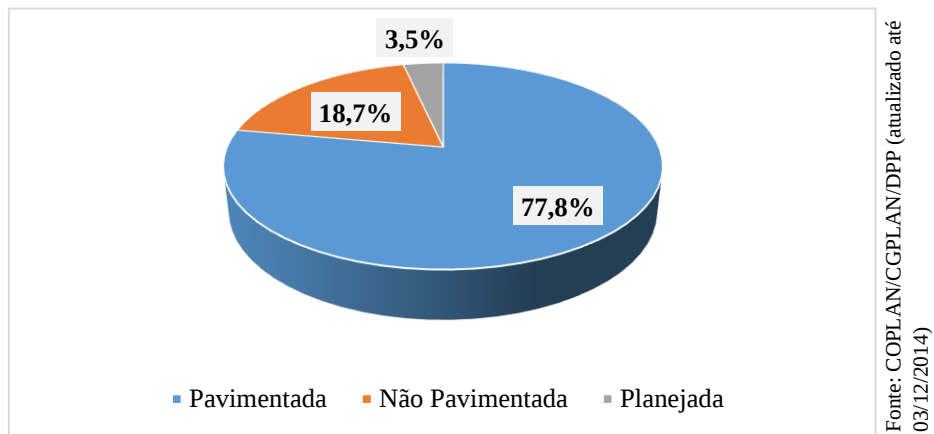
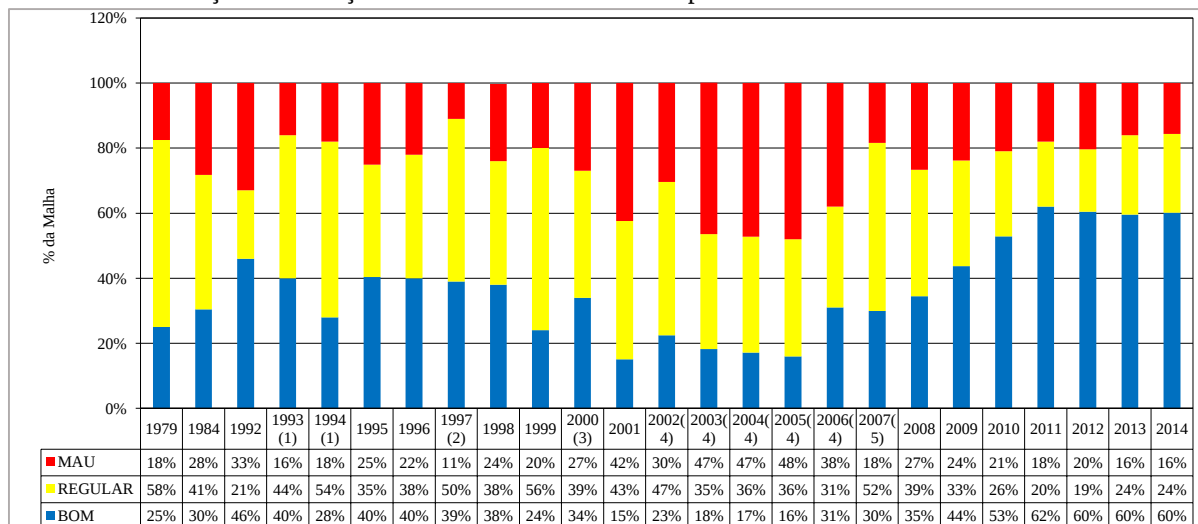


Gráfico 31 - Evolução da condição da malha rodoviária federal pavimentada



Observações:

- (1) Aumento do regular devido ao reflexo do Programa S.O.S. Rodovias (91/92).
- (2) Aumento do regular devido ao reflexo do Programa de Valorização da Cidadania (97).
- (3) Mudança do critério de avaliação da condição da malha com inclusão do IRI e LVC.
- (4) Cenário com base no modelo HDM.
- (5) Aumento Bom devido ao reflexo do Programa PETSE.

**Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade**

O Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade - PNCV tem como objetivo o aumento da segurança viária nas rodovias federais, com benefício aos núcleos urbanos adjacentes, por meio da utilização de equipamentos eletrônicos de fiscalização do trânsito. A partir de novas necessidades detectadas, a meta inicial do programa, que contemplava a instalação de 2.696 equipamentos eletrônicos, foi ampliada, em 2014, para 3.341 equipamentos. Nesse ano, entraram em

operação 815 equipamentos, totalizando 2.755. Outros 586 encontram-se em fase de instalação.

Para avaliar a efetividade do PNCV, o DNIT se vale do cálculo do Índice de Severidade. Este Índice de Severidade, proposto pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, no Manual de Identificação, Análise e Tratamento de Pontos Negros, pode ser obtido através da fórmula a seguir.

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

No estudo do DENATRAN, é utilizado o termo Unidade Padrão de Severidade – UPS, para expressar a medida do Índice de Severidade. Por exemplo,  $S = 104$  UPS.

Na fórmula,  $D$  corresponde ao número de acidentes sem vítimas;  $V$  ao número de acidentes com vítimas não fatais,  $P$  ao número de acidentes com vítimas não fatais envolvendo pedestres (atropelamentos); e,  $F$  ao número de acidentes com vítimas fatais (mortes).

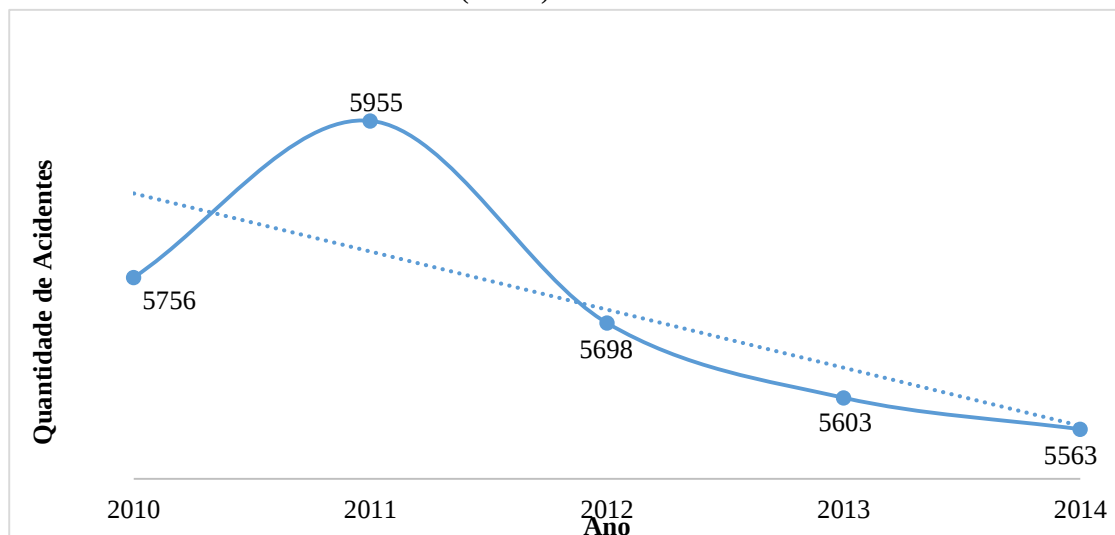
No presente Relatório de Gestão Customizado apresenta-se os principais resultados para a segurança viária obtidos com o PNCV.

Cumpre ressaltar que para compor os Gráficos, a seguir, o DNIT partiu dos dados de acidentes disponibilizados pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF, e considerou igual período, compreendendo os meses de janeiro a outubro, para os anos de 2010 a 2014.

O Gráfico 32 – Acidentes com Vítimas Fatais (mortes) apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas fatais

(mortes) registrados pelo DPRF, entre os meses de janeiro a outubro, nos anos de 2010 a 2014.

Gráfico 32 - Acidentes com vítimas fatais (mortes)

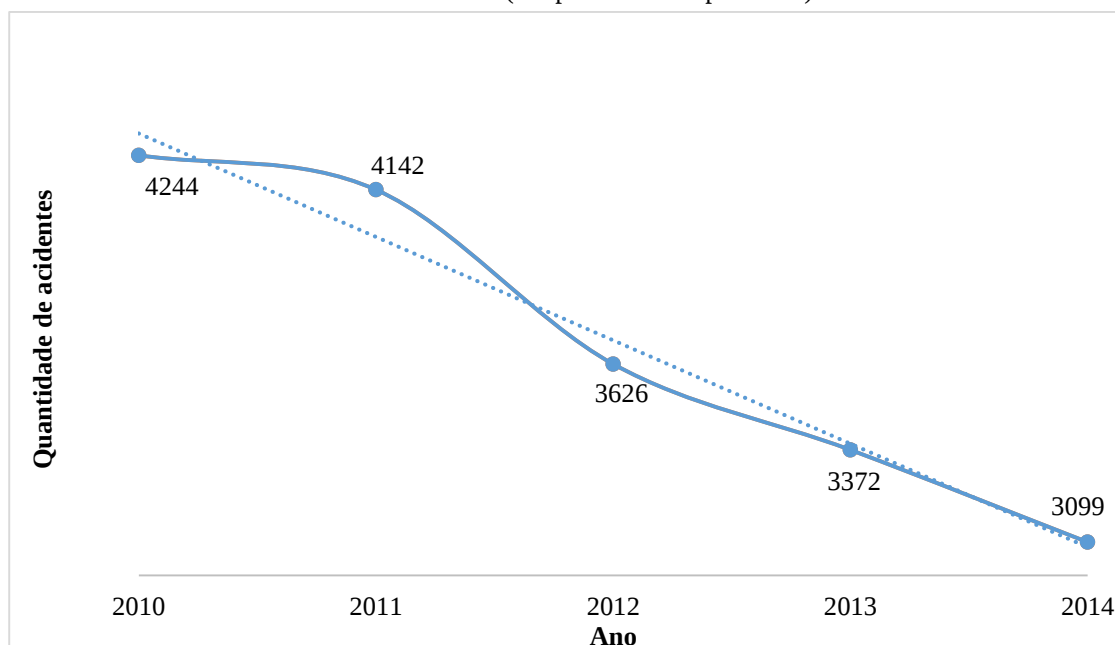


Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 33 – Acidentes com Vítimas não Fatais (atropelamento de pedestres) apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas não fatais

(atropelamento de pedestres), registrados pelo DPRF, entre os meses de janeiro a outubro, nos anos de 2010 a 2014.

Gráfico 33 - Acidentes com vítimas não fatais (atropelamento de pedestres)

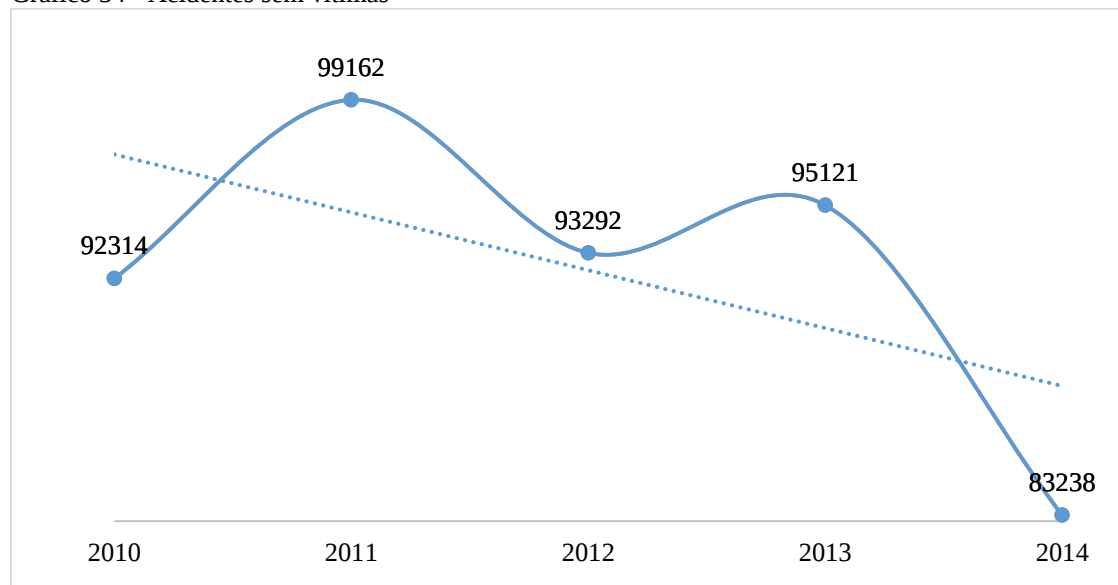


Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 34 – Acidentes sem Vítimas apresenta, em números absolutos, os acidentes sem vítimas registrados pelo

DPRF entre os meses de janeiro a outubro nos anos de 2010 a 2014.

Gráfico 34 - Acidentes sem vítimas

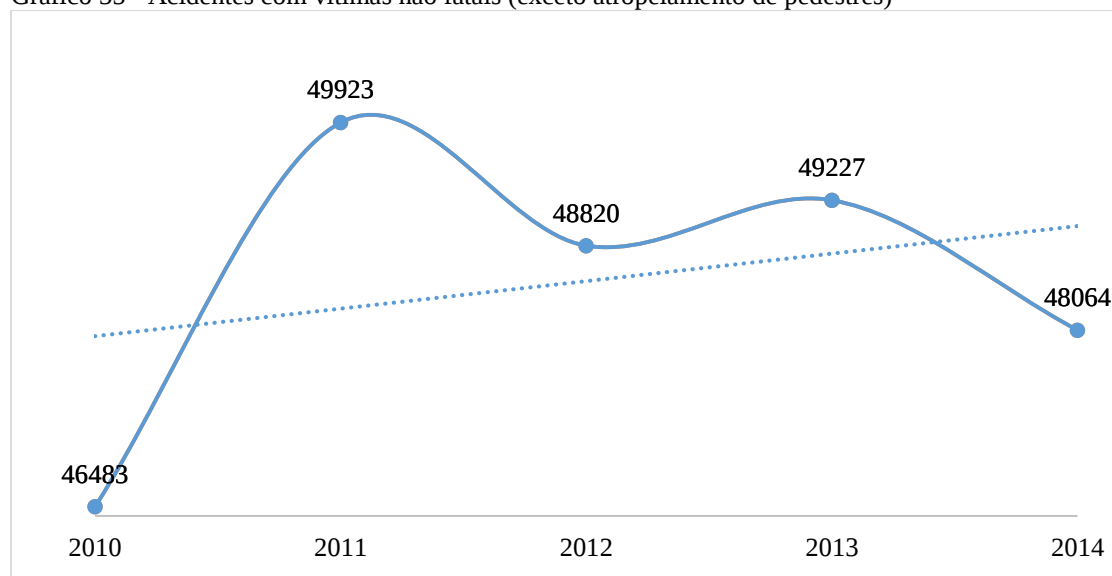


Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 35 – Acidentes com Vítimas não Fatais (**exceto** atropelamento de pedestres) apresenta, em números absolutos, os acidentes com vítimas não

fatais (**exceto** atropelamento de pedestres) registrados pelo DPRF, entre os meses de janeiro a outubro, nos anos de 2010 a 2014.

Gráfico 35 - Acidentes com vítimas não fatais (exceto atropelamento de pedestres)

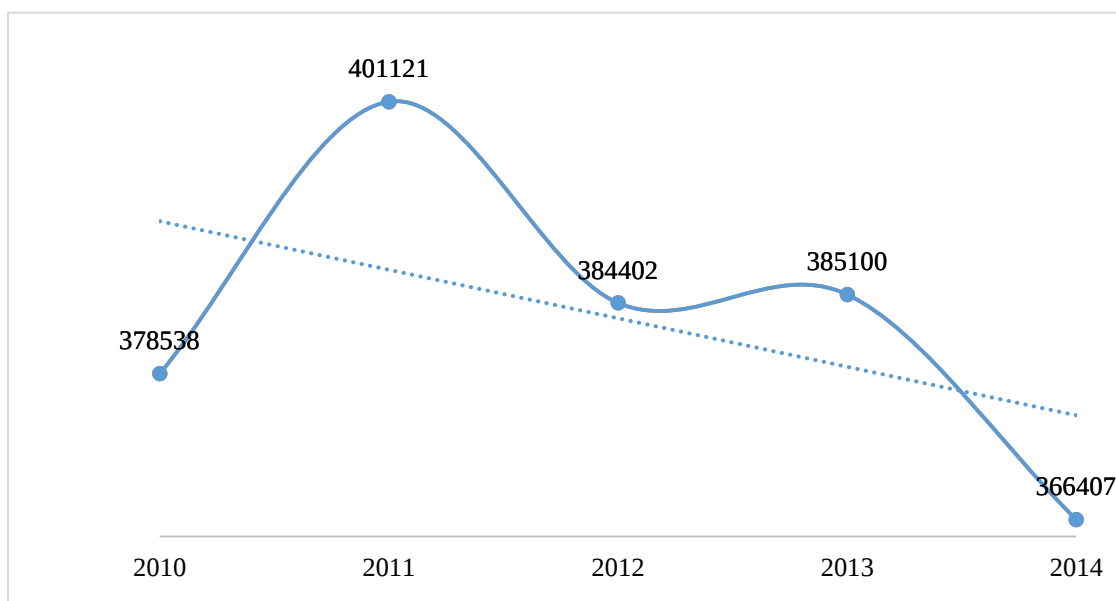


Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 36 – Índice de Severidade (S) demonstra, através da variação registrada

no período, que houve redução do Índice de Severidade em 3,2%.

Gráfico 36 - Índice de severidade (S)

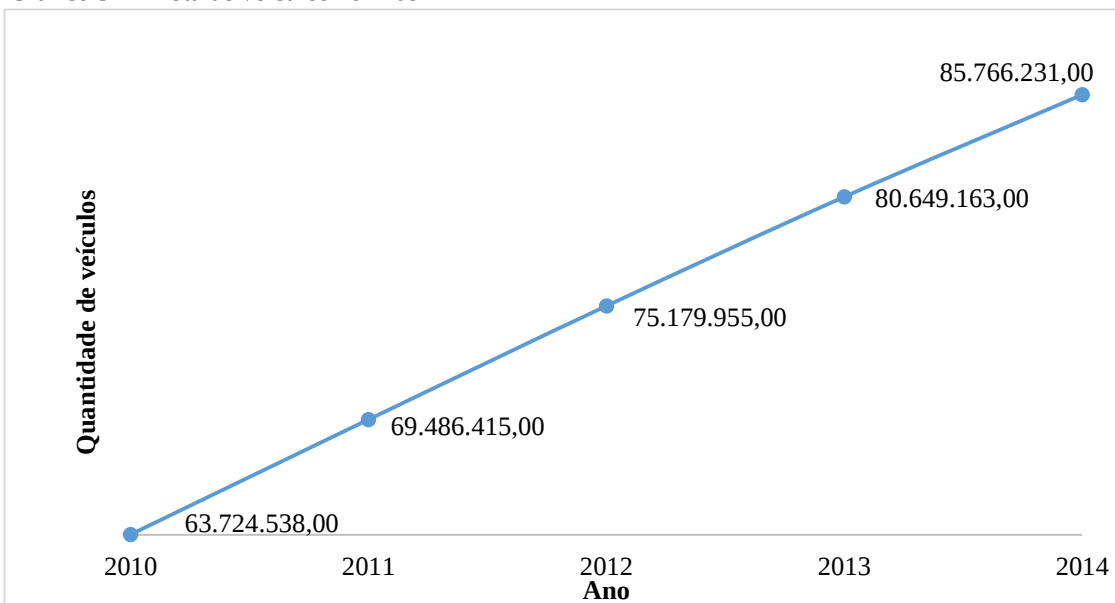


Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

No caminho contrário ao da redução da quantidade e da severidade dos acidentes, a partir dos dados publicados pelo DENATRAN, e considerando igual período, compreendendo os meses de janeiro a outubro, dos anos de 2010 a 2014, o DNIT observou um crescente

aumento da frota de veículos no país, conforme pode ser constatado no Gráfico 37 – Frota de Veículos no Brasil. Considerando ainda, os dados do Gráfico 37, é possível verificar que a frota de veículos do Brasil aumentou em 34,6%.

Gráfico 37 - Frota de veículos no Brasil

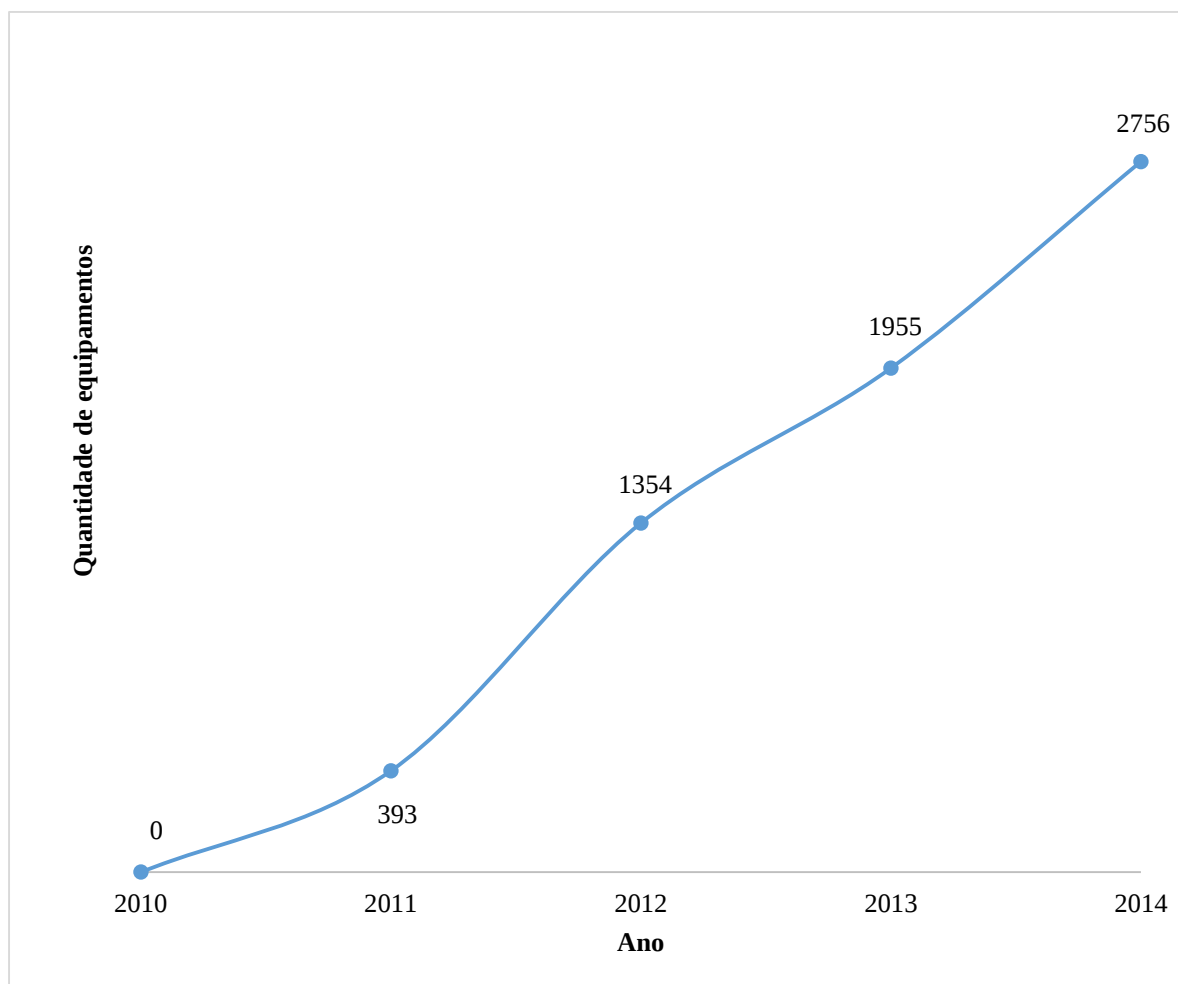


Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

É pertinente, também, observar as informações relativas ao quantitativo de equipamentos em operação no PNCV ao

longo dos anos contidas, no Gráfico 38, abaixo.

Gráfico 38 - Equipamentos em operação no PNCV

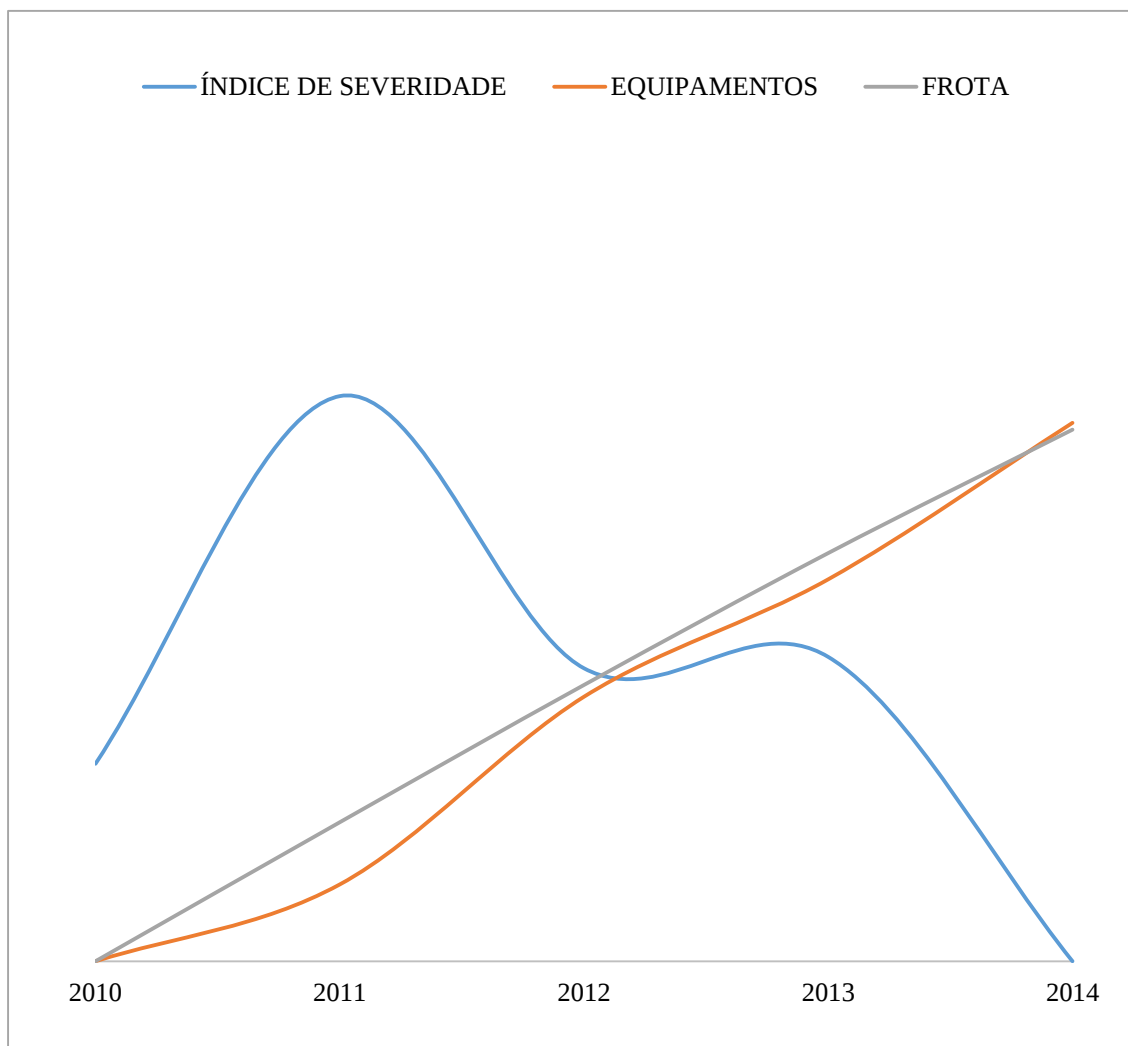


Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

De maneira simplificada, é possível comparar através do Gráfico 39 – Comparação: Índice de Severidade x Equipamentos x Frota, abaixo, os dados apresentados no Gráfico 37 – Frota de Veículos no Brasil e no Gráfico 38 – Equipamentos em operação no PNCV, e observar que ao longo dos anos, partindo

de 2010, a frota de veículos no Brasil aumentou, assim como a quantidade de equipamentos em operação no PNCV e, em contraposição, o Índice de Severidade nas rodovias federais diminuiu.

Gráfico 39 - Comparação: Índice de Severidade x Equipamentos x Frota

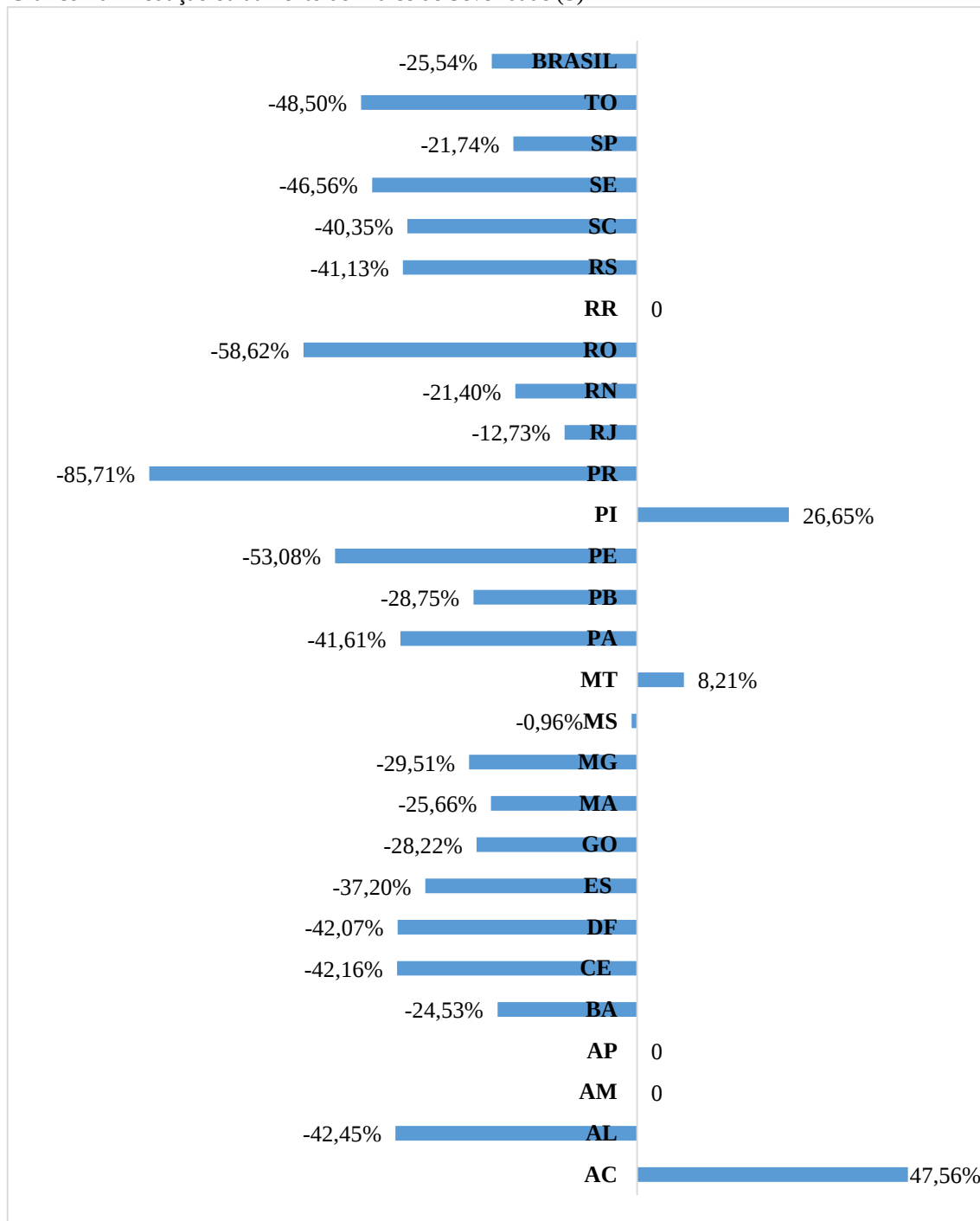


Fonte: CGPERT/DIR/DNIT e DPRF

O Gráfico 40 – Redução ou Aumento do Índice de Severidade (S), abaixo, apresenta a redução ou aumento do Índice de Severidade, evidenciado 1 (um) ano,

após o início da operação dos equipamentos, no Brasil e em cada uma das Unidades da Federação.

Gráfico 40 - Redução ou aumento do Índice de Severidade (S)



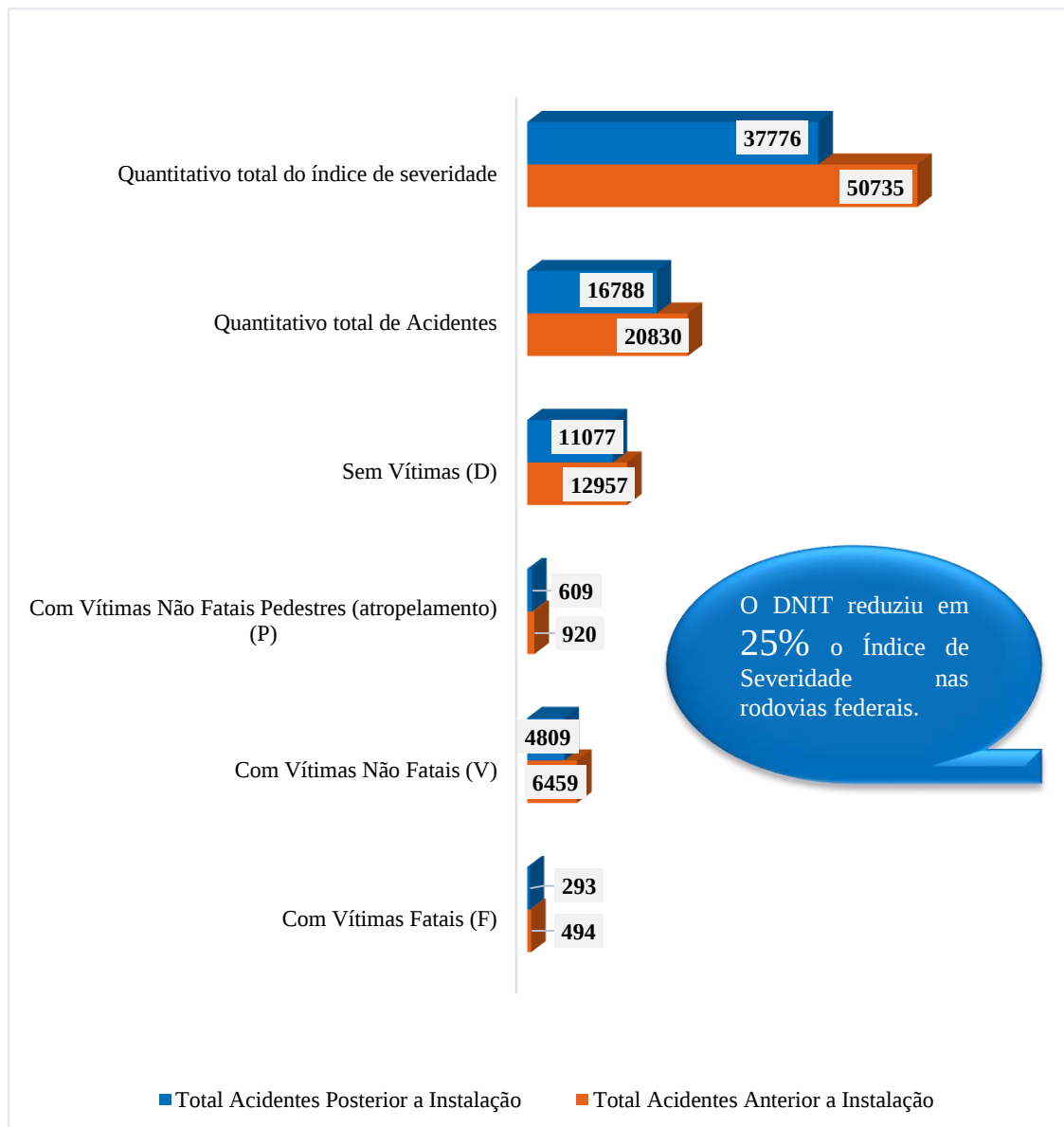
Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Observação: Não foi possível realizar as análises para os estados do Amazonas/AM, Amapá/AP e Roraima/RR, uma vez que os equipamentos nesses estados ainda não completaram um ano desde a data de início de operação.

Cabe destacar que o percentual do Índice de Severidade (S), considerando o Consolidado Nacional, apresentou uma

redução de 25,54 %, mesmo com a crescente frota de veículos no país e, consequente crescente volume de tráfego.

Gráfico 41 - Eficácia do Plano Nacional de Controle de Velocidade



Fonte: CGPERT/DIR/DNIT

Observação: Na presente análise foi considerada a data de início de operação, área de influência de cada um dos equipamentos (500 metros antes e 500 metros depois), e igual período de 6 meses antes e depois do início da operação dos equipamentos, conforme orienta a Resolução nº 396/2011, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Destaca-se, que a redução do número de mortes, evidenciada na área de abrangência dos equipamentos do PNCV,

foi de 40,70%; e a redução do número de atropelamentos na área de abrangência dos equipamentos, de 33,80%.

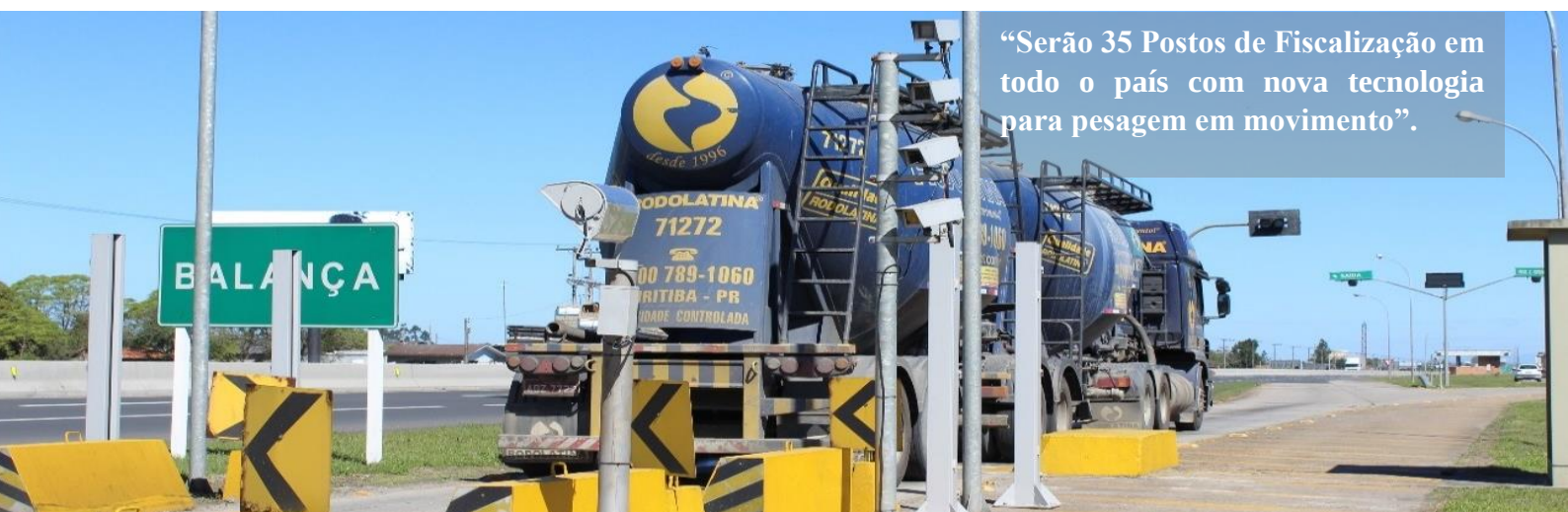
## Plano Nacional de Pesagem - PNP

O controle do excesso de peso dos veículos de transporte de carga e de passageiros que trafegam nas rodovias federais teve como abordagem inicial a implantação e operação de 73 Postos de Pesagem de Veículos - PPV até julho de 2014. Porém, o modelo de fiscalização do excesso de peso foi alterado para a constituição de Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAF, cuja proposta é baseada na coleta de dados de veículos pesados. Serão 35 Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAF's, nas cinco regiões do país. Haverá controle de peso de veículos durante cinco anos nas rodovias administradas pelo Governo Federal, nos seguintes estados: Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Pará, Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte, Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Em 2014, foram licitados os serviços de coleta de dados de veículos pesados, para os 35 PIAF's previstos, por meio do Regime Diferenciado de Contratações – RDC.

O novo modelo de fiscalização, automatizado, permite reduzir o tempo de parada dos veículos no processo de coleta de dados para fiscalização. Uma das principais mudanças no novo modelo é a possibilidade do posto operar sem a

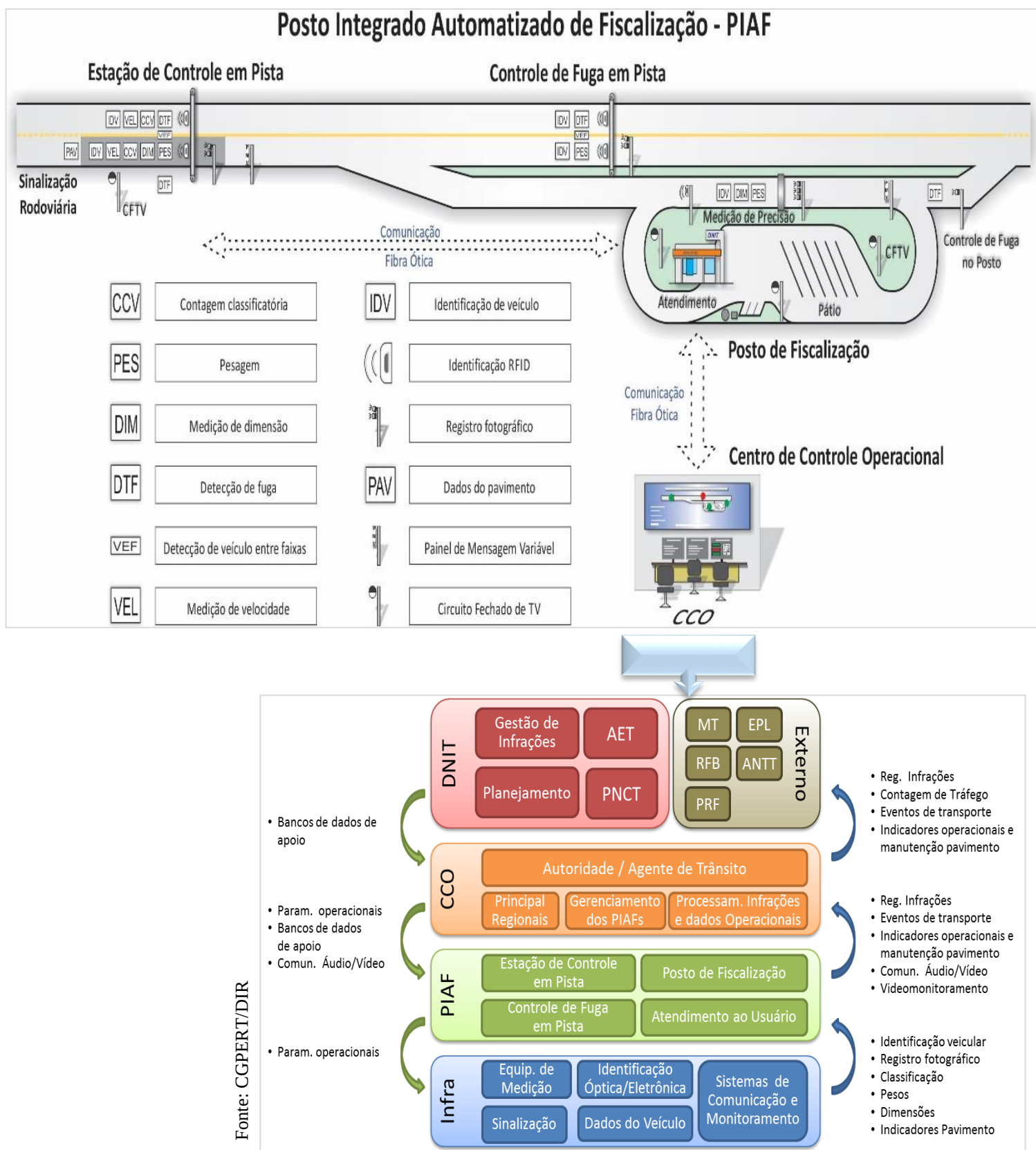
presença física do agente de trânsito, que passa a exercer suas atividades em Centros de Controle Operacionais. Um PIAF tem três unidades: a Estação de Controle em Pista, o Posto de Fiscalização e o Controle de Fuga em Pista. Por meio de um sistema de pesagem em movimento, a Estação de Controle seleciona previamente os veículos com indicativo de excesso de peso, de dimensões ou outra irregularidade. Somente nesses casos, o motorista será orientado a entrar no Posto de Fiscalização.

Para definir a localização dos postos de fiscalização, foi necessário mapear as rotas das mercadorias. Os PIAF's devem ser instalados o mais próximo possível da região geradora de carga para impedir que veículos trafeguem com excesso de peso e danifiquem o pavimento das rodovias. Assim, é possível manter as condições de conforto, segurança e economia para os usuários. O desenvolvimento da tecnologia dos PIAF's é uma parceria entre o DNIT e o Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS, da Universidade Federal de Santa Catarina.



“Serão 35 Postos de Fiscalização em todo o país com nova tecnologia para pesagem em movimento”.

Figura 6 - Posto Integrado Automatizado de Fiscalização – PIAF



**Segurança e Sinalização – BR-LEGAL**

O Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária - BR-LEGAL tem como objetivo implantar e manter, por meio de contratos por desempenho de cinco anos, a sinalização horizontal, vertical e suspensa, dispositivos auxiliares de segurança viária e serviços relacionados à área de engenharia de trânsito, em aproximadamente 59.000 km de rodovias federais. Em 2014, foram assinados 90 contratos, o que corresponde a aproximadamente 50.000 km. Outros 21 contratos têm previsão de serem assinados em 2015, totalizando os 59.000 km. A modalidade de licitação adotada é o Regime Diferenciado de Contratação - RDC, na forma da Contratação Integrada. Já foram aprovados 28.000 km de projetos básicos de sinalização e 16.100 km de projetos executivos. Quanto à execução, foi implantada, em 2014, sinalização horizontal em 4.358 km, sinalização vertical em 1.260 km e 1.418 km de rodovias com dispositivos de segurança.

Ao todo, o BR-LEGAL está avaliado em R\$ 4,2 bilhões, que serão investidos em

mais de 58 mil km de rodovias federais sob jurisdição do DNIT, de acordo com o Sistema Nacional de Viação - SNV 2012, nos 26 estados da federação e no Distrito Federal.

O BR-LEGAL foi elaborado com base nos mais modernos padrões tecnológicos do setor, seguindo as definições da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e do Código de Trânsito Brasileiro - CTB e suas publicações. Segundo o Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias, todos os projetos irão seguir padrões rígidos. “Será feito um intenso trabalho de engenharia de tráfego, e as normas técnicas serão respeitadas em todas as fases do projeto”. O Superintendente Regional do DNIT/CE, considera o programa inovador: “O programa possui um diferencial: as empresas são contratadas através do RDC – Regime Diferencial de Contratação, onde elas são responsáveis pela elaboração do projeto, execução dos trabalhos e manutenção/conservação de toda a sinalização horizontal, vertical e dispositivo de segurança da rodovia por todo o período do contrato”, explica.



## Infraestrutura Ferroviária

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

A consolidação de uma malha ferroviária capaz de promover a interoperabilidade com outros modais de transportes é condição necessária para a promoção de maiores fluxos de cargas e passageiros. Avanços neste setor podem conferir ao país ganhos econômicos com maior eficiência energética e menores custos operacionais.

Para que as ações ferroviárias desta Autarquia estejam em conformidade com os princípios da Administração Pública, foi desenvolvido o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas – PROSEFER, que tem por objetivo expandir os investimentos em infraestrutura ferroviária e de eliminar os gargalos para o desenvolvimento do país, o que viabiliza uma visão geral da atual situação dos conflitos ferroviários,

especialmente os urbanos, em aproximadamente 15 mil km de extensão da malha ferroviária, e tem como diretriz nortear os investimentos em contornos ferroviários e adequações.

Cabe destacar que, em 2014, foram concluídos os seguintes empreendimentos:

- Contorno Ferroviário e Pátio de Tutóia, no município de Araraquara/SP;
- Contorno Ferroviário no município de Três Lagoas/MS;
- Construção de Terminal Intermodal no município de Campo Grande/MS;
- Construção de Passagem Inferior à Via Férrea, incluindo desvio ferroviário, no município de Paverama/RS (Concluído);
- Pátio Ferroviário de Uruaçu/GO (Ferrovia Norte-Sul - trecho: Palmas/Anápolis);
- Pátio Ferroviário de Anápolis/GO (Ferrovia Norte - Sul - trecho: Palmas/Anápolis).



Contorno Ferroviário e Pátio de Tutóia – Araraquara/SP



Contorno Ferroviário no município de Três Lagoas/MS

Destacam-se ainda, em 2014, os projetos executivos ferroviários aprovados:

- Transposição da via férrea nos municípios de Cerqueira César/SP, Avaré/SP e Guararema/SP;
- Contorno Ferroviário de Ourinhos/SP;
- Interseção da linha férrea no perímetro urbano de São Carlos/SP.

Ainda no âmbito da gestão ferroviária, seguem abaixo, outras ações ferroviárias em execução:

- Execução das obras de construção de intervenções para a eliminação dos conflitos rodoferroviários no município de Juiz de Fora/MG;
- Execução das obras de adequação da linha férrea e do Pátio Anísio Brás em Barra Mansa/RJ;
- Execução dos serviços necessários à construção da Variante Ferroviária de Camaçari/BA;

- Desapropriação da área para construção da Ferrovia Transnordestina, na Região Nordeste;
- Elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Transposição de via férrea no município de Votuporanga/SP;
- Elaboração dos projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Transposição de via férrea no município de Conchas/SP;
- Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Transposição de via férrea no município de Mogi das Cruzes/SP;
- Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, e Projeto Básico e Executivo para Transposição da via férrea no município de Lençóis Paulista/SP.

### Infraestrutura Aquaviária

A gestão aquaviária do DNIT, tem como objetivo o desenvolvimento de projetos e obras, instituir padrões e normas, manutenção, recuperação, programas de segurança e operação de infraestrutura aquaviária. Esses objetivos visam o desenvolvimento das hidrovias, padrões de segurança, garantindo melhores condições de navegação para o transporte de bens e de pessoas.

Para atender às diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário - PNTTH, foram executadas, em 2014, ações de sinalização, balizamento, destocamento, dragagem, batimetria e elaboração de cartas náuticas, que visam à manutenção da navegabilidade em aproximadamente 6.000 km de hidrovias federais. Também foram realizados outros investimentos em 800 km de hidrovias estaduais, compreendendo a Hidrovia do Tietê.

No âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, para a Hidrovia do Tietê, de um investimento inicialmente previsto em R\$ 923 milhões, foi repassado ao Governo do estado de São Paulo o montante de R\$ 13,68 milhões em 2014, perfazendo o total, a partir de 2011, de R\$ 96,05 milhões. Esses investimentos foram destinados às obras de adequação de canais, adequação de pontes e melhorias em eclusas.

Ainda com recursos do PAC, há previsão de investimentos para ampliação, adequação e manutenção dos corredores dos rios Madeira, Tapajós, São Francisco, Paraná, Paraguai e Brasil – Uruguai. Em 2014, foram investidos R\$ 18,24 milhões.

No tocante às ações de manutenção de eclusas, foi mantido o contrato da eclusa de Tucuruí, no Rio Tocantins, no estado do Pará e firmado contrato de cinco anos para a manutenção da eclusa de Três Irmãos, no Rio Tietê, no estado de São Paulo.

Eclusa do Tucuruí – Estado do Pará





IP4 – Município de Beruri/AM

### Principais resultados da Gestão Aquaviária (2014)

Com o objetivo de expandir a malha hidroviária no país, identificar rios economicamente viáveis para serem transformados em hidrovias e, ainda, para embasamento técnico-científico das ações de implementação, foram iniciados 11 (onze) Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental - EVTEA, dos quais 4 já foram concluídos. No total, os estudos tiveram um orçamento de, aproximadamente, R\$ 84 milhões.

### Ações de melhoramentos a serem implementadas

- Atualização permanente da sinalização e balizamento do canal navegável em cada hidrovia;
- Dragagens de manutenção;
- Execução de obras de derrocamento que irão viabilizar a utilização da hidrovia em cerca de 100% do tempo.

## Hidrovi as com Estudos de Viabilidade Conclu idos

## Hidrovia Paraná-Tietê

**A** Hidrovia do Paraná estende-se desde a Usina Hidrelétrica - UHE de Itaipu, no município de Foz do Iguaçu/PR até seus extremos, na barragem da Usina Hidrelétrica - UHE de

São Simão, situada no rio Paranaíba, município de São Simão/GO, e da Usina Hidrelétrica - UHE de Água Vermelha, situada no rio Grande, município de Iturama/MG.



### Hidrovia do Parnaíba

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da Hidrovia do Parnaíba, inicialmente, integrava os corpos hídricos rio Parnaíba e rio Balsas, numa extensão de 1.401 km, somando-se mais 90 km do Delta do Parnaíba, posteriormente. A região do estudo abrangeu os estados do Piauí e Maranhão, da foz do rio Igarauçu, junto à Ilha Grande - PI/Luís Correia - PI, à confluência com o rio Parnaíba, seguindo em direção ao sul até Alto Parnaíba - MA/Santa Filomena - PI, abrangendo ainda o rio Balsas, no Maranhão, da foz em Uruçuí - PI/Benedito Leite - MA a Balsas - MA.

Após uma avaliação das intervenções, das limitações ambientais e dos investimentos para tornar a via navegável, o EVTEA apontou como alternativa para a Hidrovia do Parnaíba, num primeiro momento, o trecho compreendido entre a cidade de Teresina - PI/Timon - MA até Ribeiro Gonçalves - MA, com 569 km de extensão, incluindo a eclusa da Barragem da Boa Esperança. Conforme as operações forem se consolidando e as obras do porto de Luís Correia forem concluídas, a hidrovia poderá ser expandida.



### Hidrovia do Brasil-Uruguaí (Mercosul)

A Hidrovia do Mercosul é composta pelos seguintes corpos hídricos: Lagoa Mirim, Lagoa dos Patos, Canal São Gonçalo, rio Jacuí, rio Taquari, rio Caí, rio dos Sinos, rio Gravataí, rio Jaguarão, rio Camaquã, rio Uruguai e rio Ibicuí.

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da

Hidrovia Brasil-Uruguaí foi realizado sobre um trecho de 1.851 km de extensão, que integrava os corpos hídricos Lagoa Mirim, Lagoa dos Patos, Canal São Gonçalo, rio Jacuí, rio Taquari, rio Caí, rio dos Sinos, rio Gravataí, rio Jaguarão, rio Camaquã, Lago do Casamento, rio Uruguai, rio Ibicuí. Neste estudo, os corpos hídricos foram divididos em três trechos, como apresentado a seguir:

Tabela 3 - Corpos hídricos que compõem a Hidrovia do Mercosul, por trecho

| Trechos    | Subtrechos - Corpos Hídricos                                                                                                                                      |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>I</b>   | Rio Jacuí e afluentes: Rios Taquari, Caí, dos Sinos e Gravataí.                                                                                                   |
| <b>II</b>  | Lagoa dos Patos, Lago Guaíba, Lagoa do Casamento e Terminais de Acesso.                                                                                           |
| <b>III</b> | Lagoa Mirim, Rio Jaguarão, Canal de São Gonçalo, (jusante e montante), Canal de Sangradouro, Acesso ao Rio Jaguarão, Acessos a Santa Vitória do Palmar e Arroito. |

Fonte: DAQ/DNIT



### Hidrovia do Madeira Mamoré-Guaporé

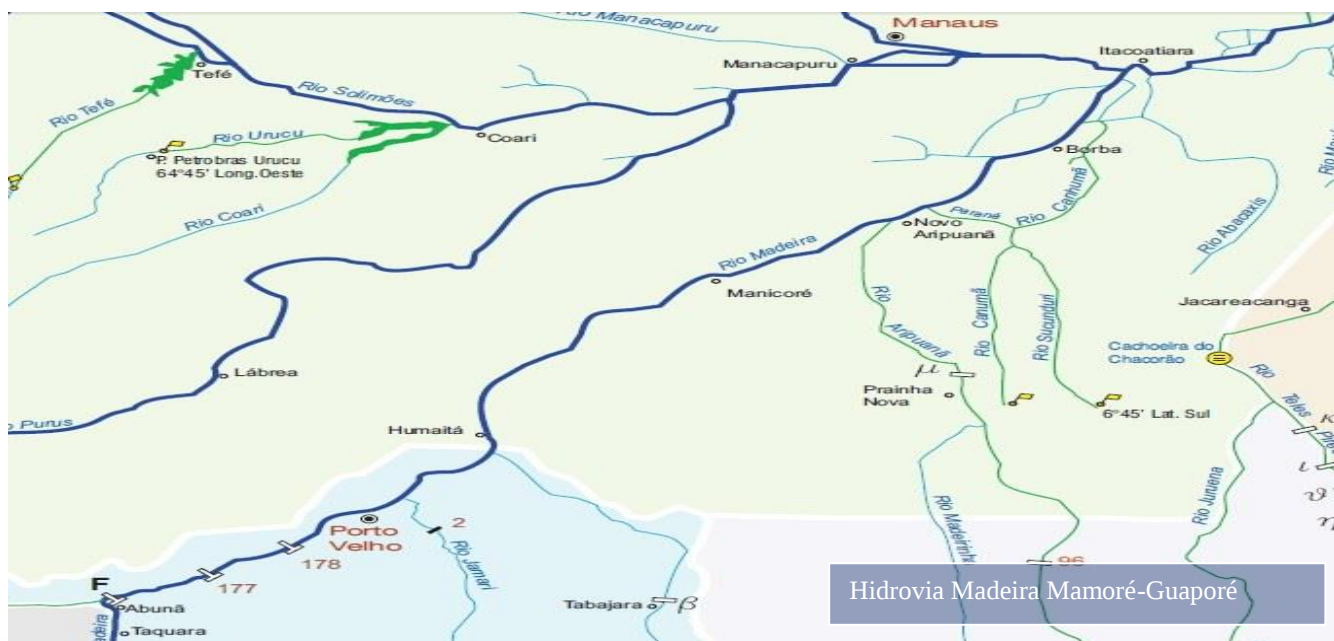
O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA para o curso dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé foi concebido como uma tentativa de estabelecer navegação regular entre os municípios de Vila Bela da Santíssima

Trindade/MT e Itacoatiara/AM, consistindo em uma alternativa viável ao modal rodoviário dominante, na matriz de escoamento produtivo regional atual. Para tal objetivo, optou-se por subdividir a totalidade da extensão hidroviária em três trechos, a saber:

Tabela 4 - Hidrovia Mamoré-Guaporé, por trecho

| Trechos | Extensão                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I       | Da foz do rio Madeira, próximo a cidade de Itacoatiara, até a capital do estado de Rondônia - Porto Velho - trecho navegável do rio Madeira, com 1.086 km;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| II      | Da capital do estado de Rondônia - Porto Velho à Cidade de Guajará-Mirim/RO - trecho de 375 km, onde se situam as hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, que afogaram as corredeiras até Abunã, na fronteira com a Bolívia. De Abunã a Guajará-Mirim existem ainda cinco corredeiras. De Porto Velho a Nova Mamoré/RO, o trecho é do rio Madeira, de Nova Mamoré a Guajará-Mirim, rio Mamoré;                                                                                 |
| III     | Da Cidade de Guajará-Mirim/RO até a Cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade/MT - trecho com 1.412 km, navegável durante a época das cheias, de Guajará-Mirim a Pimenteiras do Oeste/RO, por embarcações tipo recreio (uma vez por mês), ribeirinhos e balsas bolivianas geralmente carregando gado. De Guajará-Mirim até Surpresa (localidade dentro do município de Guajará-Mirim), o trecho é do rio Mamoré, de Surpresa a Vila Bela da Santíssima Trindade, rio Guaporé. |

Fonte: DAQ/DNIT



**Hidroviás com Estudo de Viabilidade em andamento:**

- Hidrovia Teles Pires Tapajós;
- Hidrovia do Guamá Capim;
- Hidrovia do Amazonas;
- Hidrovia do São Francisco;
- Hidrovia do Tocantins Araguaia;
- Hidrovia Paraguai;
- Lago de Furnas.

**Hidroviás em operação**

Figura 7 - Mapeamento das Hidroviás em operação



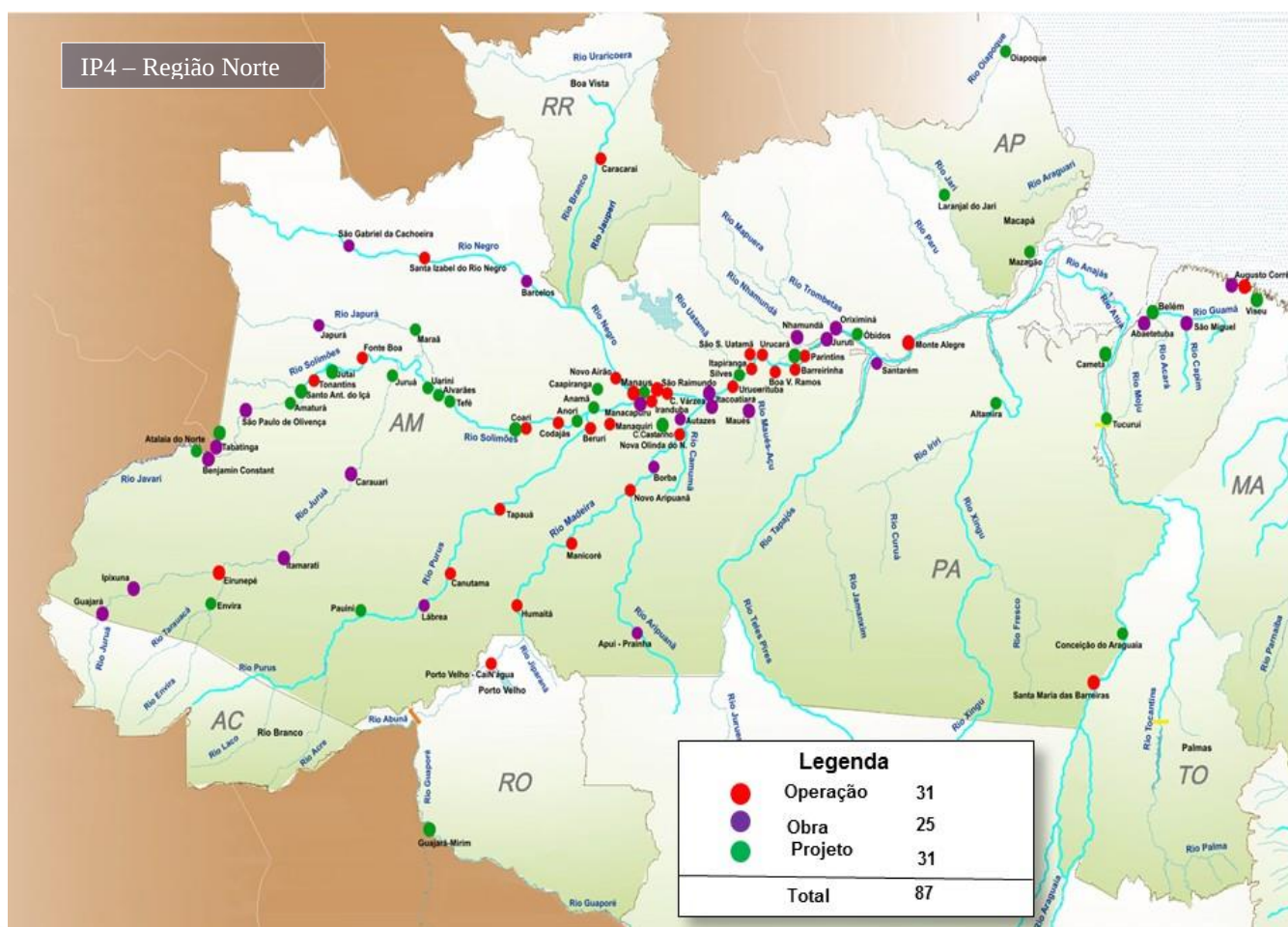
Fonte: DAQ/DNIT

## Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4

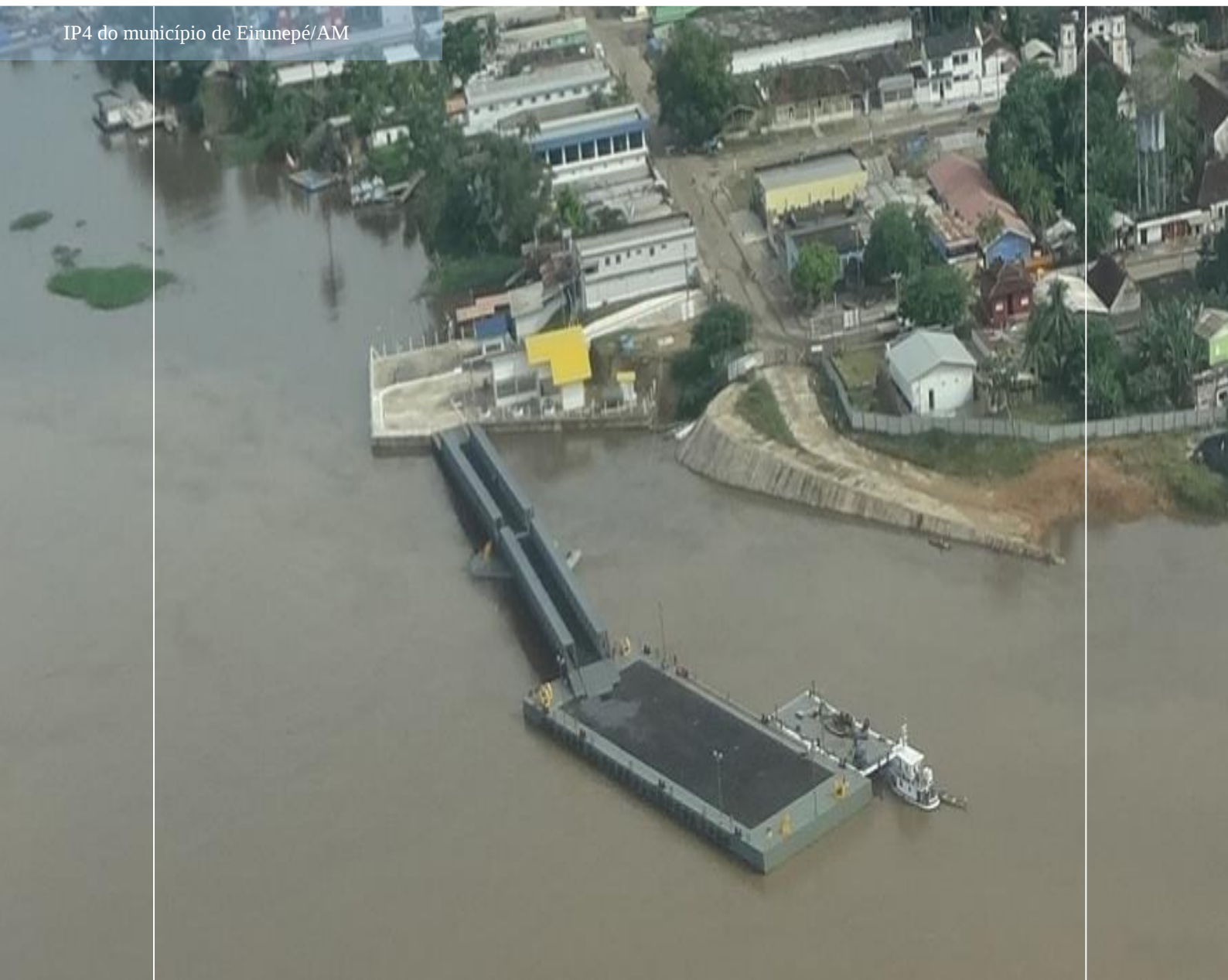
O DNIT possui um programa de investimento voltado para a Região Norte do país, com o objetivo de prover municípios localizados às margens dos rios, que dependem exclusivamente do transporte hidroviário para suprir seus principais insumos (medicamentos, alimentos, entre outros), com IP4 que forneçam segurança nas operações de embarque e desembarque.

Assim, foram construídas as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4 em diversos municípios da Região

Norte, onde o modal hidroviário é preponderante, permitindo a circulação regional de pessoas, o transporte de mercadorias e a melhoria da qualidade de vida da população local. Após conclusão e inauguração, as IP4 foram abertas para uso da população. Em um primeiro momento, o DNIT é responsável pela manutenção e operação das IP4, porém, pretende-se realizar concessões dessas atividades. Na Figura abaixo é possível verificar a extensão do programa na Região Norte.



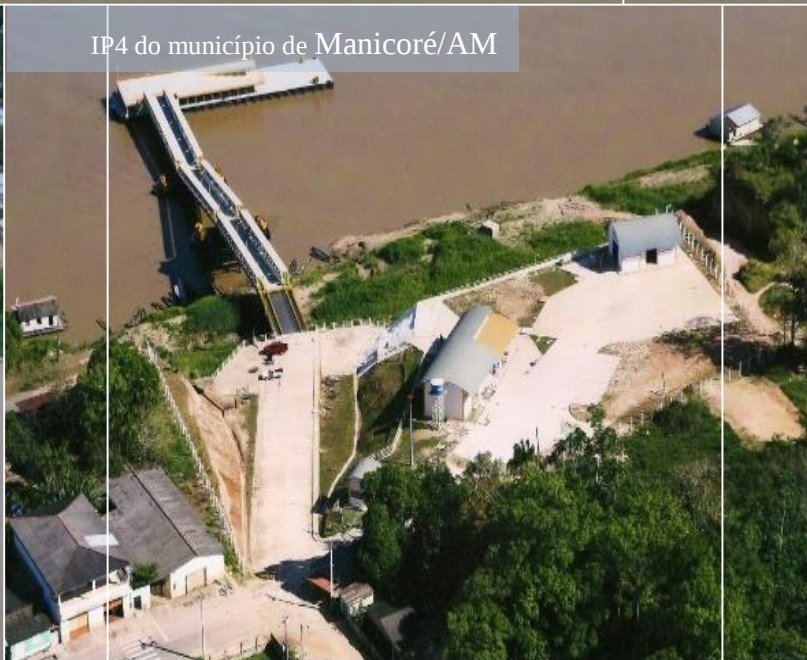
IP4 do município de Eirunepé/AM



IP4 do município de Tabatinga/AM



IP4 do município de Manicoré/AM



## Ações Executadas nas IP4 da Região Norte

## Obras Concluídas

**Amazonas:** Barreirinha, Beruri, Boa Vista do Ramos, Canutama, Careiro da Várzea, Codajás, Eirunepé, Iranduba, Itapiranga, Manicoré, Tapauá, Coari, Fonte Boa, Humaitá, Manaquiri, Nova Olinda do Norte, Novo Airão, Novo Aripuanã, Parintins, Santa Isabel do Rio Negro, São Raimundo/Manaus, São Sebastião do Uatumã, Terminal Pesqueiro, Tonantins, Urucará e Urucurituba.

**Pará:** Augusto Corrêa, Monte Alegre e Santa Maria das Barreiras.

**Roraima:** Caracará.

**Rondônia:** Cai N'Água.

## Obras em Andamento

**Amazonas:** Apuí, Itacoatiara (novo), Japurá, Autazes e Borba.

**Pará:** Juruti, Oriximiná, Santarém, Abaetetuba, São Miguel do Guamá e Augusto Corrêa (Vila Pirimirim).

## Projetos Básico e Executivo concluídos

**Amapá:** Oiapoque, Laranjal do Jari e Mazagão.

## Elaboração de Projeto

**Amazonas:** Amaturá, Atalaia do Norte, Caapiranga, Coari (novo), Juruá, Maraã, Pauini, Tabatinga (Belém do Solimões) e Manaus Moderna.

**Pará:** Belém (Mosqueiro), Cametá e Viseu.

## Licitações em Andamento

**Amazonas:** Carauari, Guajará, Ipixuna, Itamarati, Itacoatiara, Manacapuru, Tabatinga, Alvarães, Anamá, Anori, Envira, Parintins (Vila Amazônia), Silves e Tefé.

**Pará:** Altamira, Conceição do Araguaia, Óbidos e Tucuruí.

**Rondônia:** Guajará-Mirim.

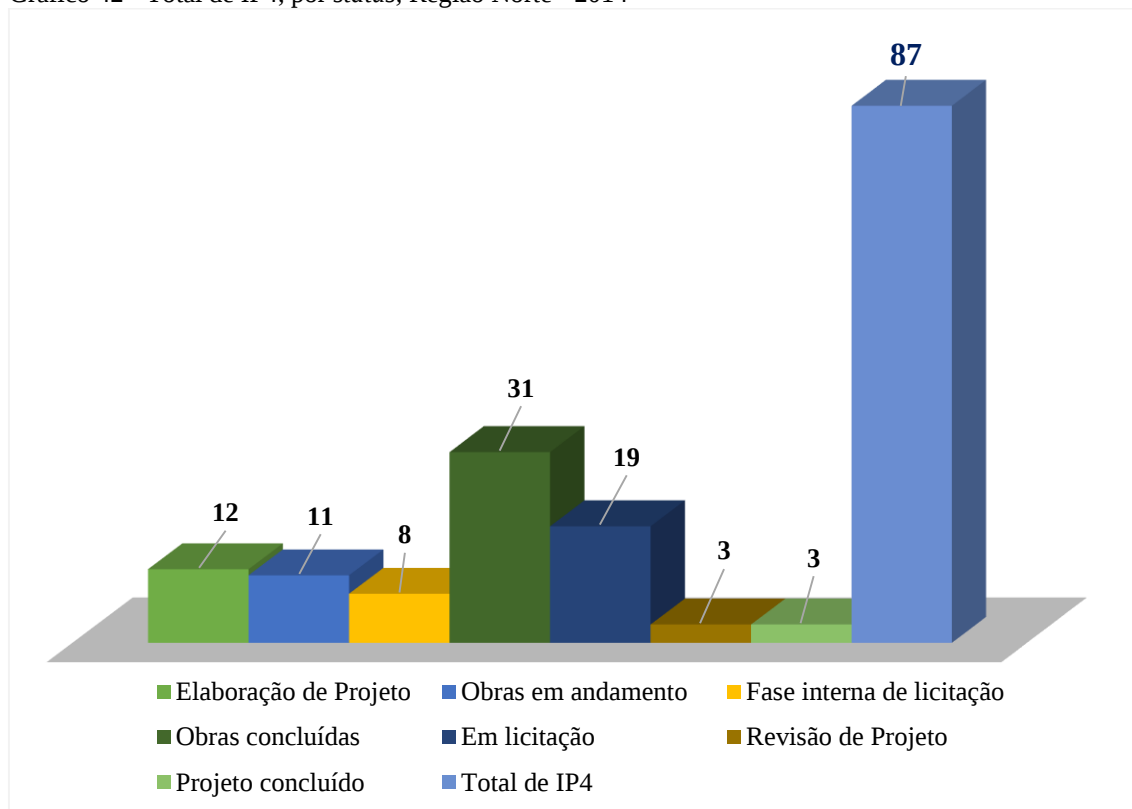
## Fase Interna de Licitação

**Amazonas:** Barcelos, Benjamin Constant, Lábrea, Maués, Nhamundá, São Paulo de Olivença, Careiro Castanho e Uarani.

## Fase de Revisão de Projeto

**Amazonas:** Jutai, Santo Antônio de Içá e São Gabriel da Cachoeira.

Gráfico 42 - Total de IP4, por status, Região Norte - 2014



Fonte: DAQ/DNIT

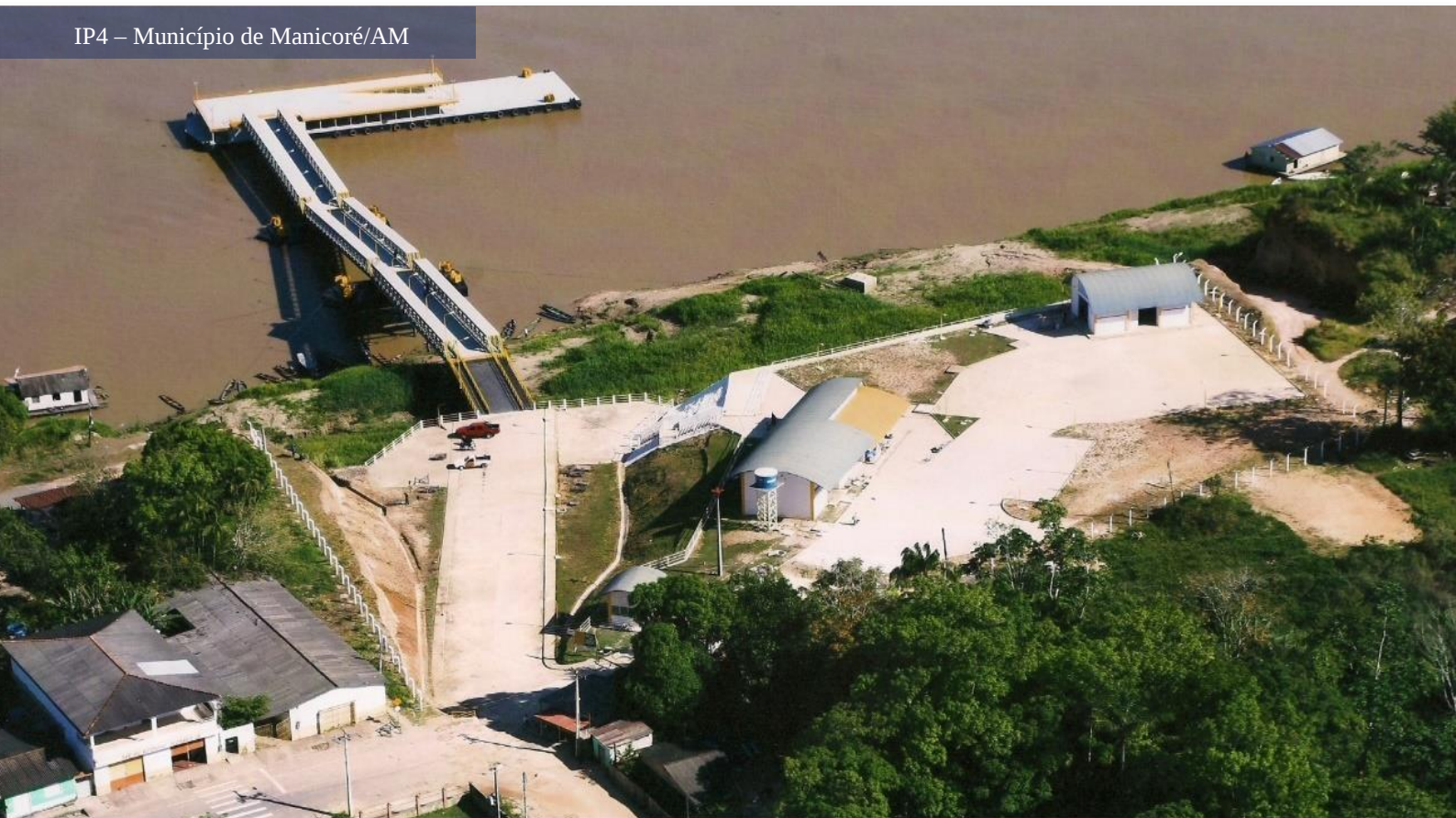
IP4 - Eirunepé/AM – Apoio das pontes metálicas



IP4 - Eirunepé/AM - Terminal de Passageiro



IP4 – Município de Manicoré/AM



IP4 –Município de Guajará/AM

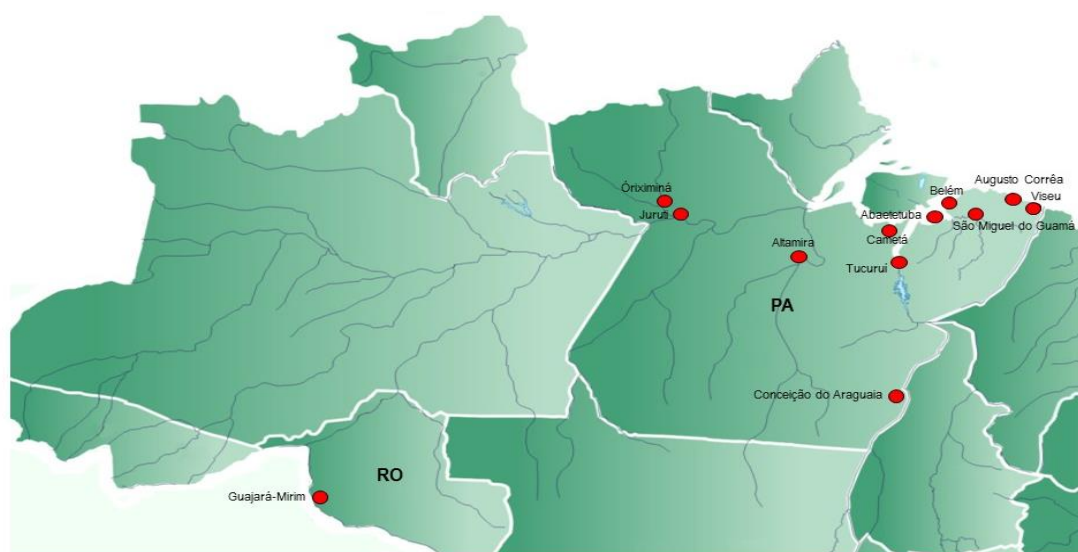


### Elaboração de Anteprojetos de Engenharia das IP4 Estados: Pará e Rondônia

Os técnicos da Coordenação de Obras Hidroviárias Diretas e Delegadas, da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT realizaram um trabalho, em 2014, cujo escopo foi a elaboração dos Anteprojetos de Engenharia das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4, nos estados do Pará e Rondônia.

Os trabalhos foram iniciados por meio de visitas técnicas de inspeções com a finalidade de coletar dados para subsidiar a elaboração de Anteprojeto de Engenharia para implantações das IP4, nos municípios do Pará e Rondônia, que estão inscritas no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

Figura 8 - Visitas realizadas pelo DNIT para as novas implantações das IP4 - Pará/Rondônia



Fonte: DAQ/DNIT

A metodologia utilizada pelos técnicos para o desenvolvimento dos Estudos Preliminares e o Anteprojeto de Engenharia foi dividida nas seguintes etapas:

- ✓ Planejamento logístico (programação de viagem);
- ✓ Parâmetros técnicos (estudos e/ou projetos existentes);
- ✓ Coleta de dados (levantamentos de campo: Programa de necessidades e Levantamento cadastral dos terrenos):
  - Análise dos dados coletados;
  - Ordenamento dos dados analisados.
- ✓ Emissão de relatórios de visita técnica de inspeção e relatórios fotográficos;
- ✓ Emissão de relatórios preliminares de estudo de concepção das alternativas;
- ✓ Emissão de relatório final do Anteprojeto de Engenharia.

**D**urante a coleta de dados foi elaborado o Programa de Necessidades e Levantamentos Cadastrais dos Terrenos. O programa identificou os aspectos visuais preliminares observados “*in loco*” e as necessidades relacionadas a transporte da população do município, sendo que parte desses dados foram coletados por meio de consulta junto a Prefeitura Municipal. A finalidade deste programa foi estudar alternativas de soluções a serem propostas, avaliando dentre os principais tipos de infraestruturas portuárias o que mais se adequaria a necessidade do município, proporcionando a população o atendimento mínimo de eficiência e segurança nas operações de carga e descarga de mercadorias e fluxo de passageiros.

O levantamento cadastral dos terrenos consistiu em identificar no município quais os terrenos estavam disponíveis para implantação de uma IP4 e suas respectivas titularidades, para posterior avaliação de necessidade de

desapropriação. Na maioria dos casos, os terrenos mais apropriados eram do próprio município, logo as Prefeituras efetuaram as doações dos terrenos a União, através de Decretos municipais de doação.

Realizados os levantamentos de campo, a equipe avaliou as alternativas, escolhendo a solução a ser elaborada, com descrição detalhada, planta dos estudos e plano de trabalho para prosseguimento dos estudos preliminares.

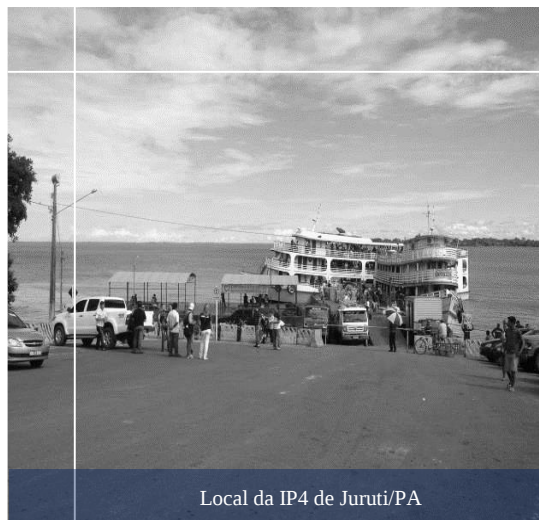
A finalização do trabalho se deu com a emissão do Anteprojeto de Engenharia de implantação das futuras IP4s, dos municípios do Pará e Rondônia, que subsidiou os certames licitatórios do exercício de 2014.

Abaixo, são apresentadas algumas imagens dos locais das futuras implantações das IP4, nos municípios do Pará e Rondônia, que foram objetos do trabalho técnico elaborado pelos técnicos do DNIT.

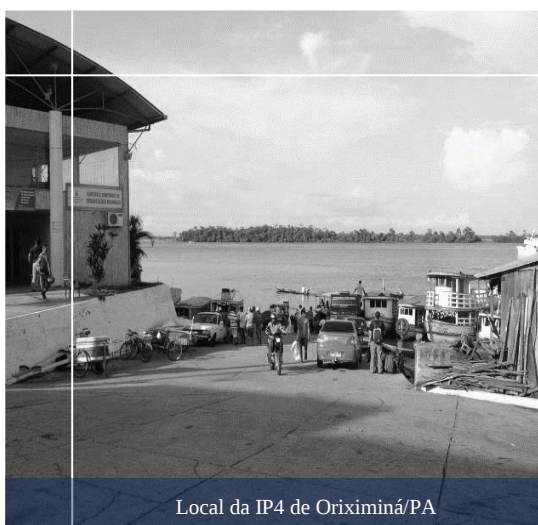




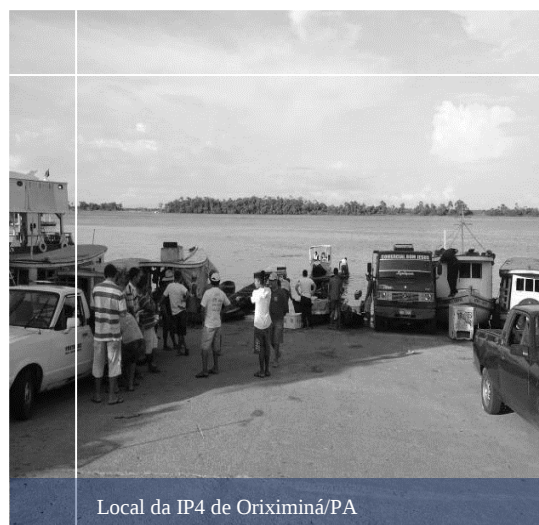
Local da IP4 de Juruti/PA



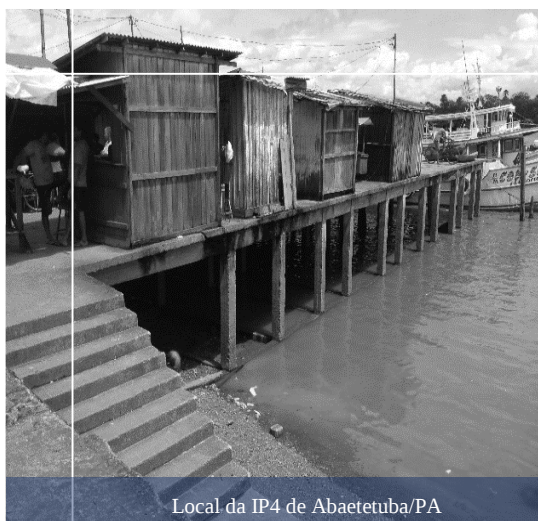
Local da IP4 de Juruti/PA



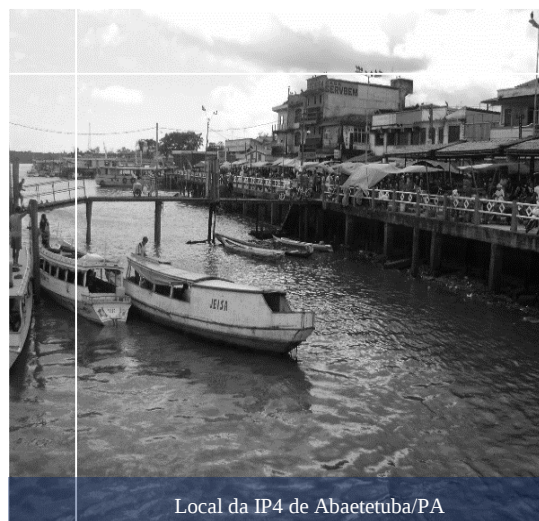
Local da IP4 de Oriximiná/PA



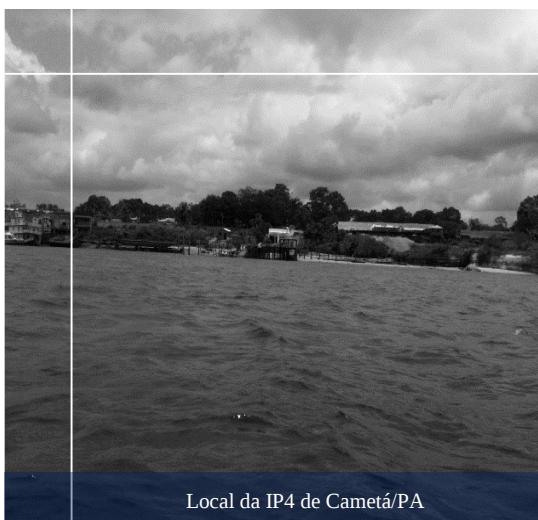
Local da IP4 de Oriximiná/PA



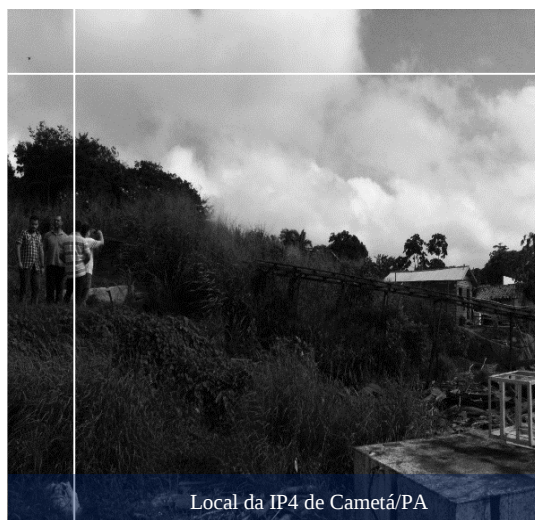
Local da IP4 de Abaetetuba/PA



Local da IP4 de Abaetetuba/PA



Local da IP4 de Cametá/PA



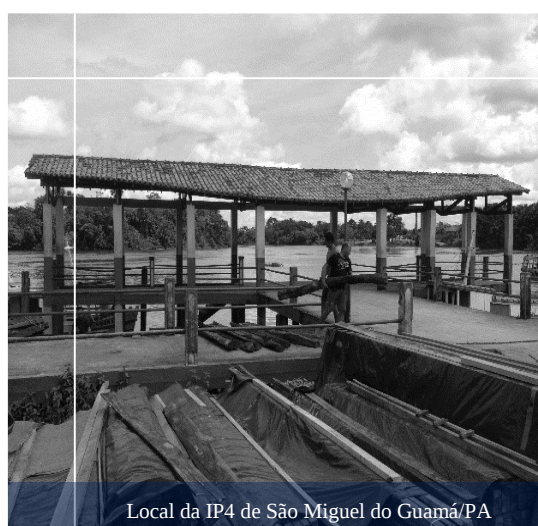
Local da IP4 de Cametá/PA



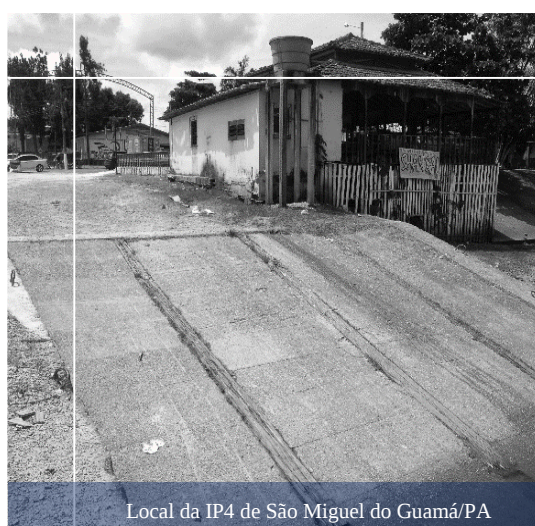
Local da IP4 de Augusto Corrêa (Vila Pirimirim)/PA



Local da IP4 de Augusto Corrêa (Vila Pirimirim)/PA



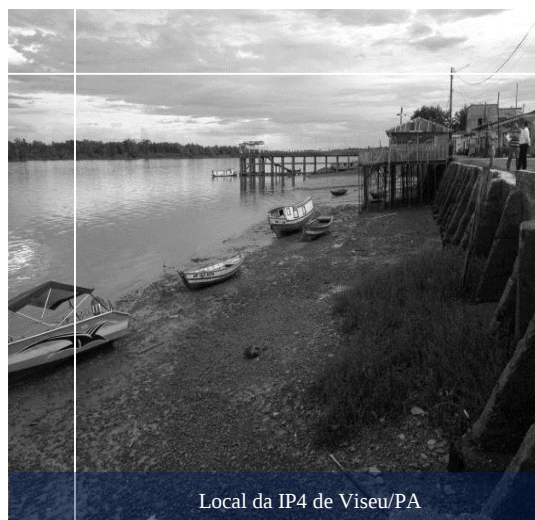
Local da IP4 de São Miguel do Guamá/PA



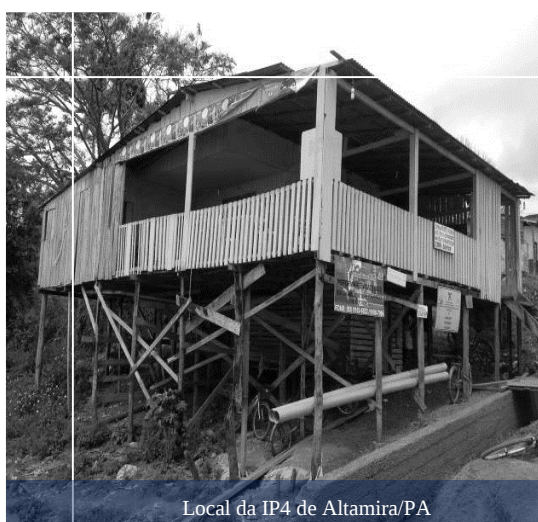
Local da IP4 de São Miguel do Guamá/PA



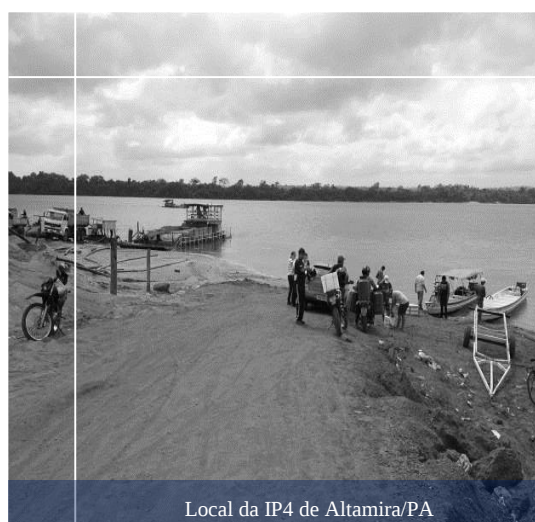
Local da IP4 de Viseu/PA



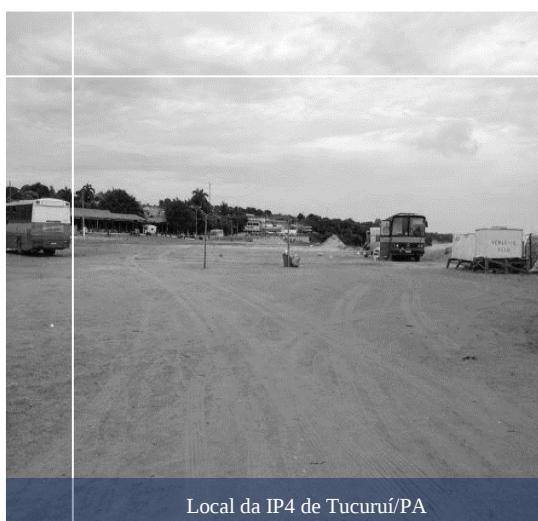
Local da IP4 de Viseu/PA



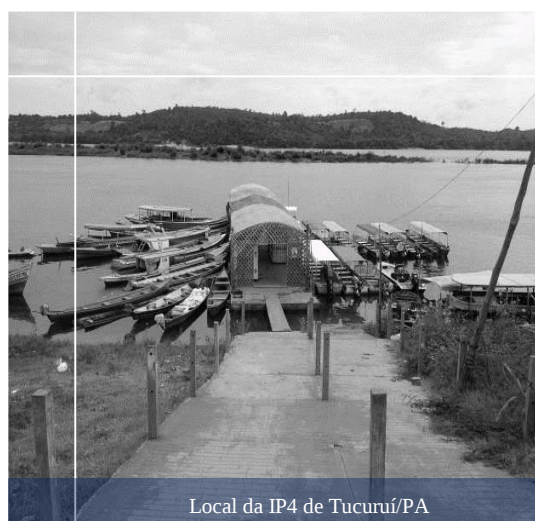
Local da IP4 de Altamira/PA



Local da IP4 de Altamira/PA



Local da IP4 de Tucuruí/PA



Local da IP4 de Tucuruí/PA



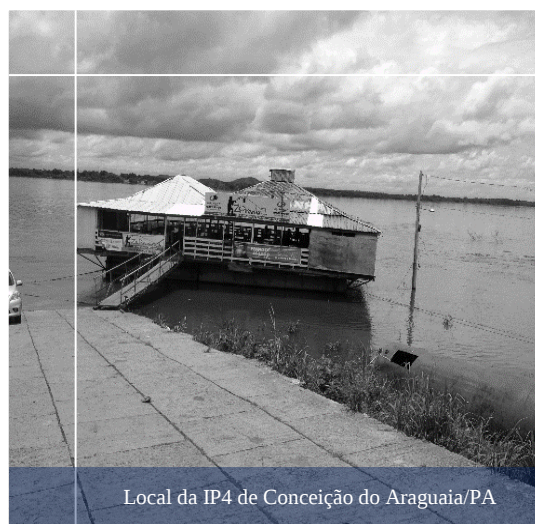
Local da IP4 de Belém (Mosqueiro)/PA



Local da IP4 de Belém (Mosqueiro)/PA



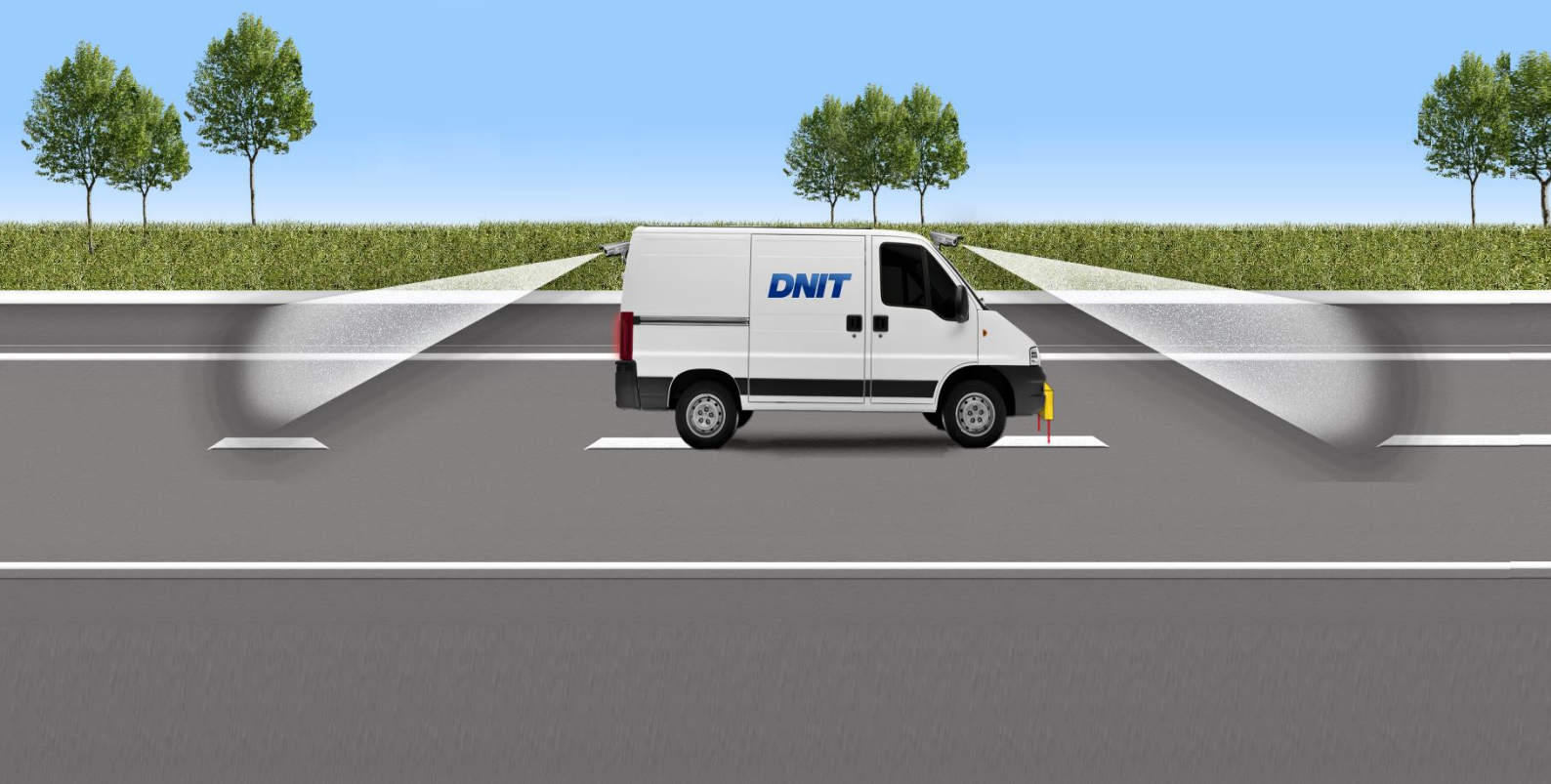
Local da IP4 de Conceição do Araguaia/PA



Local da IP4 de Conceição do Araguaia/PA

## 7.Eventos e Premiações

Os destaques de 2014



## “Concurso promovido pela ENAP premia Veículo de Diagnóstico de Rodovias - VDR”



O Veículo de Diagnóstico de Rodovias - VDR, desenvolvido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, foi o vencedor da 19ª edição do Concurso Inovação, patrocinado pela Escola Nacional de Administração Pública - ENAP, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG, que tem por objetivo incentivar a implementação de iniciativas inovadoras de gestão em organização do governo federal, de disseminá-las e de valorizar servidores públicos que atuam de forma criativa.

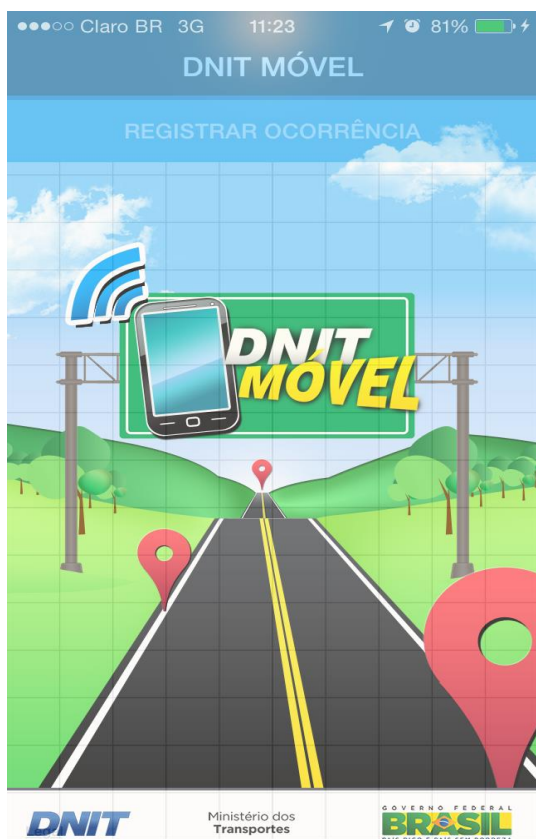
“Esse prêmio é a contemplação de todo esforço que fazemos para melhorar as nossas práticas operacionais e administrativas, o que resulta no aprimoramento das nossas estradas, beneficiando a população”, afirmou o Diretor Geral do DNIT.

O VDR é responsável por coletar informações do Índice de Irregularidade Internacional - IRI, do Registro em Vídeo e do Levantamento Visual Contínuo - LVC, dos, aproximadamente, 56 mil km de estradas federais pavimentadas. Com a coleta destas informações, o VDR alimenta o banco de dados do Sistema de Gerência de Pavimentos - SGP. A implementação de novas tecnologias, até então não disponíveis no mercado brasileiro, permitiram que os diagnósticos, antes realizados separadamente, fossem realizados por meio de um único veículo. Assim, para cobrir os 56 mil km de rodovias federais, eram necessários 18 meses e o investimento de quase R\$ 12 milhões. Hoje são necessários apenas oito meses, a um custo de R\$ 4 milhões.

O projeto foi apresentado pelo Coordenador - Geral de Planejamento e Programação de Investimentos - CGPLAN/DNIT, André Nunes de Oliveira (foto ao lado), que compareceu ao evento com os membros da equipe técnica que desenvolveu o VDR: Sandro Scarpelini Vieira, Marco Antônio Sandoval Leite, Carlos Alberto Abramides, Carlos Eduardo Mattos. O projeto, que é de responsabilidade do Coordenador de Planejamento Olímpico Moraes, também contou com a consultoria de Renato Santos. Adailton Cardoso Dias e André Nunes de Oliveira receberam o troféu ao final do evento das mãos do Secretário Executivo do MPOG, Diogo Oliveira, e do Embaixador da França, Denis Pieppon, conforme foto abaixo.



### O DNIT lançou aplicativo “DNIT MÓVEL”



O motorista que rodar pelas estradas federais já pode comunicar, em tempo real, ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, os problemas encontrados nas rodovias - como buracos e quedas de barreira. Para tanto, esta

Autarquia desenvolveu um aplicativo para *smartphones*, o **DNIT Móvel**, que facilita o contato com os usuários. Sem a necessidade de dar um telefonema e nem ser atendido por um *telemarketing*, o programa envia o registro da ocorrência direto ao banco de dados do DNIT.

“A localização exata da ocorrência é marcada por GPS. Com isso, pode-se mapear os problemas da malha rodoviária federal, atualizando os dados sobre suas condições”, explica o Diretor Geral do DNIT. O DNIT Móvel, com a ajuda dos usuários, permite que o reparo nas rodovias federais possa ser feito mais rápido, proporcionando, assim, mais segurança para os usuários.

Além disso, o aplicativo facilita o mapeamento das ocorrências mais constantes em determinada rodovia federal e possibilita o planejamento e a priorização dos trabalhos de manutenção e melhorias. “Isso dá mais eficiência ao uso dos recursos públicos e torna as estradas federais mais seguras”, completa o Diretor de Planejamento e Pesquisa do DNIT.

#### Objetivos do DNIT Móvel

- Adequação do governo às novas tecnologias;
- Busca de interação com o cidadão;
- Inovação de processos;

#### Funcionalidades do aplicativo

- Agilidade na comunicação com a sociedade;
- Participação do cidadão na manutenção das rodovias.

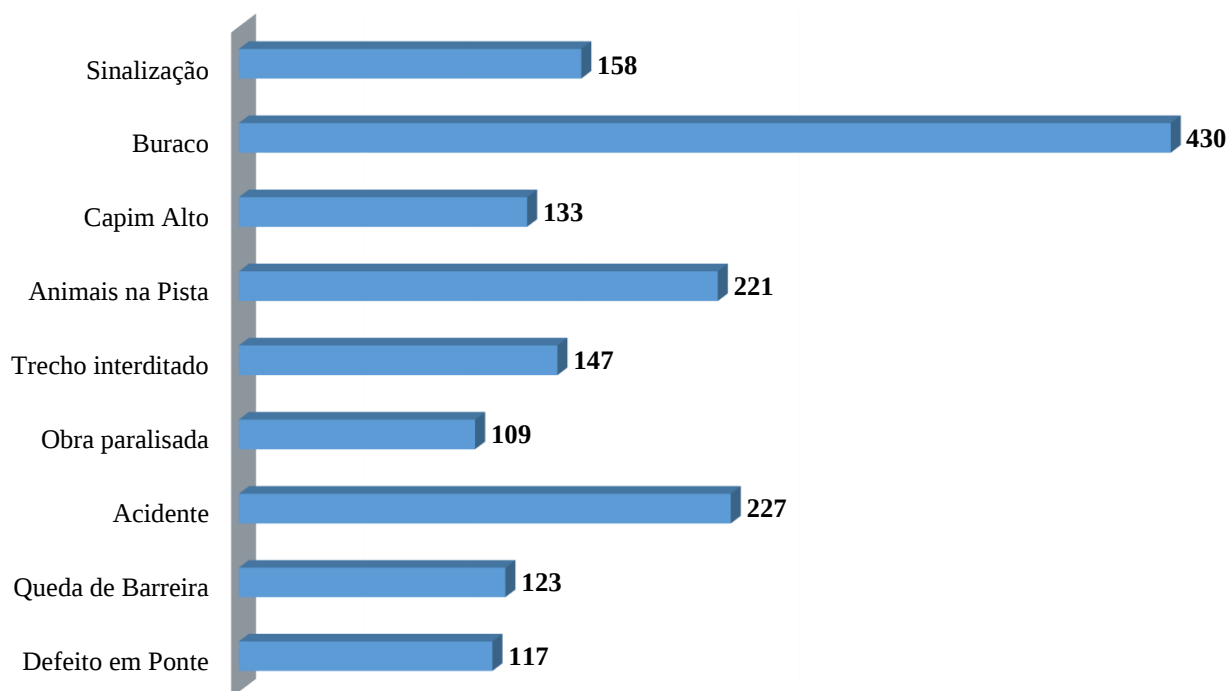
#### Aparelho Celular

- Cadastro de usuários;
- Visualização de mapa;
- Registro de ocorrências;
- Captura de fotos para anexar às ocorrências;
- Envio de demanda para Ouvidoria.

Em menos de um mês, o aplicativo DNIT MÓVEL recebeu 1.665 notificações dos usuários de rodovias federais. “A maioria das reclamações é de buraco na pista”, contabiliza o Diretor de Planejamento e

Pesquisa. Com a ocorrência devidamente registrada, a empresa de engenharia realiza o serviço. Maiores informações pelo *site* [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br).

Gráfico 43 - Tipo de ocorrência registrada pela Ouvidoria referente ao DNIT Móvel



Fonte: DNIT, período de 19/12/2014 a 31/12/2014.

### Seminário sobre Desapropriação e Reassentamento

O DNIT realizou, de 12 a 16 de maio de 2014, o “I Seminário Nacional sobre Desapropriação e Reassentamento”. O evento representou um marco na Administração Federal por reunir os maiores especialistas no assunto

para discutir aspectos socioeconômicos, jurídicos e ambientais do processo de realocação de famílias. Participaram do evento representantes dos setores público e privado, e ainda, a comunidade acadêmica.

### Simpósio sobre Ferrovias nos Estados Unidos

O DNIT participou do Simpósio sobre Segurança de Passagens em nível ferroviárias, o “2014 *Global Level Crossing Safety and Trespass Prevention Symposium*”, que aconteceu entre os dias 4 e 8 de agosto de 2014, na Universidade de Illinois, nos Estados Unidos.

Durante o evento, o Diretor de Infraestrutura Ferroviária apresentou soluções de conflitos ferroviários no Sul e no Sudeste do país e o Programa de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas - PROSEFER. O programa executado pelo DNIT prevê a eliminação de conflitos entre as ferrovias e as vias urbanas por meio de obras de Transposição e de Contornos Ferroviários. Foram mapeados mais de 15

mil km de ferrovias em 16 estados brasileiros, com mais de 5 mil interseções em 17 corredores ferroviários por onde passa 95% da carga transportada no modal ferroviário. Baseado nesses dados, o DNIT intervém em 186 municípios, com investimentos de US\$ 3,5 bilhões.

Além de palestras e debates, foram realizadas visitas técnicas a instalações ferroviárias entre Urbana-Champaign e a cidade de Chicago. O encontro é promovido a cada dois anos pela União Internacional de Ferrovias - UIC. Esta foi a quarta edição do evento, que já teve sede em Londres, Tóquio e Paris. O Simpósio contou com a participação de membros do governo e de universidades das Américas, Ásia, Europa e Oceania.



### **Workshop sobre Segurança em Obras Rodoviárias com o governo dos Estados Unidos**

**E**m 12 de agosto de 2014, o DNIT e a *Federal Highway Administration* - FHWA realizaram o “Workshop Segurança em Obras Rodoviárias”, no auditório do DNIT Sede, em Brasília. O principal objetivo foi capacitar os servidores da Autarquia e incrementar a sinalização de obras, além de promover a troca de informações sobre regras, normativos, processos e mecanismos de fiscalização e controle para aumentar a segurança de trechos rodoviários em obras.

O evento contou com palestras de especialistas do DNIT e convidados do Brasil e dos Estados Unidos. Entre os temas abordados, acidentes de trânsito, sinalização e segurança na malha rodoviária e dispositivos auxiliares de sinalização temporária são alguns destaques.

O evento foi direcionado a técnicos, gestores e legisladores que desenvolvem atividades relacionadas à segurança em obras rodoviárias, incluindo profissionais do Ministério dos Transportes, DNIT, ANTT, ABCR, ABDR, Departamentos Estaduais de Rodovias, Departamentos Estaduais de Infraestrutura, CONTRAN, centros de pesquisas, empresas do setor e a Embaixada Americana.

Durante o evento houve palestras de especialistas do DNIT, do CONTRAN, da Universidade de Santa Catarina, da ABNT e da FHWA, órgão do governo americano que atua na gestão de rodovias. Os debates e painéis foram momentos para compartilhar informações e experiências sobre o gerenciamento de segurança em obras rodoviárias no Brasil e nos Estados Unidos.

### **I Seminário de Licitações e Contratos do DNIT**

**O** DNIT realizou de 22 a 26 de setembro de 2014, o I Seminário de Licitações e Contratos, com o objetivo de melhorar as contratações públicas, no que se refere ao planejamento, licitações e gestão contratual e buscar a padronização dos procedimentos. O evento contou com palestras de especialistas do DNIT e de convidados, além de oficinas. Durante os cinco dias do seminário, cerca de 400 pessoas compareceram ao Auditório Térreo do DNIT Sede para participar das atividades.



## I Seminário do Plano Nacional de Contagem de Tráfego

A contagem de tráfego foi iniciada pelo extinto DNER em 1975, com a implantação de 14 postos de coleta nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais e chegou a ter 285 postos em operação. Em 2001, o Programa foi paralisado em função de contingenciamentos orçamentários. Somente em 2012, novos estudos foram desenvolvidos pelo DNIT por meio do Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR, em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Para o novo PNCT, o DNIT firmou ainda parceria com o Exército Brasileiro para realização de pesquisas de origem e destino que têm como objetivo a ampliação do alcance das informações de tráfego.

Por isso, nos dias 7 e 8 de outubro de 2014, o DNIT realizou o I Seminário do

Plano Nacional de Contagem de Tráfego – PNCT, no Auditório Sede, em Brasília. A iniciativa, que tem previsão de ser realizada anualmente, visou apresentar a retomada do PNCT, divulgar principais ações já realizadas, além de servir de espaço de debates sobre temas relacionados à contagem de tráfego com especialistas, autoridades e personalidade nacionais e internacionais de instituições públicas e privadas.

O seminário foi dividido em três sessões: histórico, metodologia e implementação do PNCT; coletas permanentes e de cobertura e utilização e aplicações e contará com palestras específicas de pesquisadores e consultores sobre pesquisas de contagem de tráfego por meio da coleta permanente e coleta de cobertura, bem como as metodologias adotadas pelo DNIT.



### Sistema de Informações e Monitoramento - SIM DNIT

**E**m 23 de outubro de 2014, foi realizado, no Auditório da Autarquia, em Brasília, o “Café com *Business Intelligence - BI*”, encontro que teve o propósito de inaugurar uma nova fase de utilização da tecnologia em favor da Governança Corporativa do DNIT, por meio da gestão da informação. Este foi o segundo Café com BI promovido pelo DNIT: no primeiro, foi apresentado o projeto de implantação do escritório de BI; neste segundo, discutiu-se o andamento do projeto.

De acordo com o Diretor-Geral (Interino), a implementação da política de infraestrutura do Sistema Nacional de Viação compreende a operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante a construção de novas vias e terminais. “Para isso, a gestão de contratos finalísticos, como processo de negócio, é vital para a consecução da

cadeia de valor da Autarquia”, destacou. A partir da criação da Assessoria em Gestão da Informação e Processos - AGIP, acrescentou, o DNIT conseguiu estruturar uma área responsável por tratar e armazenar a informação que alimenta diversos sistemas da Autarquia.

É o caso do Sistema de Informações e Monitoramento do DNIT - SIM/DNIT. Fundamentado nos conceitos de BI, é um *software* composto por painéis de informações sobre as obras rodoviárias que permite um acompanhamento das atividades na malha viária do Brasil, fornecendo suporte à tomada de decisão do corpo diretor da Autarquia. O programa é um espaço tecnológico que permite o acesso ao banco de dados do ambiente de gestão de conteúdos corporativos do DNIT, que vai desde a execução orçamentária e financeira à situação dos contratos de obras e estatísticas de tráfego nas rodovias.



### Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental e Sustentabilidade

Entre os dias 29 e 31 de outubro de 2014, o DNIT participou do Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental - CONGESTAS 2014, com artigos científicos sobre gestão ambiental, direito ambiental, educação ambiental e recursos naturais, na Paraíba. Os estudos foram realizados pela Coordenação - Geral de Meio Ambiente e apresentados como parte das atividades do setor.

O Congresso teve o objetivo de debater questões relativas à Gestão Ambiental e à

Sustentabilidade de forma multidisciplinar, promovendo a capacitação dos profissionais da área.

Os doze trabalhos apresentados pelo DNIT no Congresso ficaram expostos no Edifício Sede, durante o mês de novembro de 2014.



### Workshop sobre Monitoramento do Atropelamento da Fauna



O Monitoramento do Atropelamento da Fauna em Rodovias foi tema do Workshop realizado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, em 05 de dezembro de 2014, no Auditório da Autarquia, em Brasília. A programação incluiu uma oficina de capacitação para a versão 2.0 do Siriema – Software Livre de Avaliação Espacial de Mortalidade

Animal em Rodovias, sistema desenvolvido por pesquisadores do Núcleo de Ecologia de Rodovias e Ferrovias da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS. A ferramenta que é utilizada pela gestão ambiental da BR-116/RS teve sua aplicação apresentada durante o evento, cuja entrada foi gratuita.

**Workshop sobre o Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV**

O DNIT, por meio da Coordenação - Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT, da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR, em colaboração com o Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, promoveu, nos dias 11 e 12 de dezembro de 2014, o *Workshop* sobre o Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV, na Sede do DNIT.

A importância do controle de velocidade para os usuários das rodovias federais foi destacada pelo Diretor de Planejamento e Pesquisa do DNIT, durante a abertura do evento. “O PNCV é uma atividade que faz parte das ações do DNIT relacionadas à redução de acidentes nas rodovias”, informou.

O *Workshop* teve como objetivo difundir conceitos, apresentar tecnologias voltadas ao controle de tráfego, promover debates com foco na integração de instituições e nos reflexos do Programa na segurança viária.

O Diretor de Planejamento e Pesquisa abordou, ainda, a função dos equipamentos eletrônicos instalados pelo DNIT nas rodovias. “Os dispositivos não são colocados nas rodovias para penalizar os motoristas, e sim para alertá-los sobre a importância de dirigir com responsabilidade, dentro do limite de velocidade permitido na via”, observou.

De acordo com o Coordenador - Geral de Operações Rodoviárias, o PNCV está sendo aprimorado e, atualmente são quase três mil equipamentos instalados nas estradas federais sob responsabilidade do DNIT. Isso acarretou, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal - PRF, uma redução de 4,9% no número de acidentes nas estradas brasileiras. Para o Coordenador, o PNCV vem garantir uma segurança maior às estratégias de tráfego e o fortalecimento das diretrizes viárias do país.



Principais parceiros do DNIT, internos ou externos que colaboraram ou participaram na consecução dos objetivos

da Autarquia, ou seja, os parceiros relacionados aos seus macroprocessos finalísticos.



Ministério dos Transportes

[www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)



Petrobras

[www.petrobras.com.br](http://www.petrobras.com.br)



Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

[www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br)



Escola Nacional de Administração Pública

[www.enap.gov.br](http://www.enap.gov.br)



Instituto de Pesquisas Rodoviárias

[ipr.dnit.gov.br](http://ipr.dnit.gov.br)



UFSC

[www.ufsc.br](http://www.ufsc.br)



Exército Brasileiro

[www.eb.mil.br](http://www.eb.mil.br)



Fundação Trompowsky

[www.trompowsky.org.br](http://www.trompowsky.org.br)



SERPRO

[www.serpro.gov.br](http://www.serpro.gov.br)



Fundação Getúlio Vargas

[portal.fgv.br](http://portal.fgv.br)



**DNIT**

Ministério dos  
Transportes

GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PÁTRIA EDUCADORA