

DNIT

Relatório de Gestão **2020**



DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Presidente da República

Jair Messias Bolsonaro

Ministro da Infraestrutura

Tarcísio Gomes de Freitas

Diretor Geral do DNIT

Antônio Leite dos Santos Filho

Diretor Executivo Substituto

Euclides Bandeira de Souza Neto

Diretor de Infraestrutura Rodoviária Substituto

Lucas Alberto Vissotto Junior

Diretora de Infraestrutura Aquaviária

Karoline Brasileiro Quirino Lemos

Diretor de Infraestrutura Ferroviária

Marcelo Almeida Pinheiro Chagas

Diretora de Administração e Finanças Substituta

Fernanda Gimenez Machado Faé

Diretor de Planejamento e Pesquisa

Luiz Guilherme Rodrigues de Mello

Aprovação e Revisão do Relatório de Gestão de 2020

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

Érica Mayumi Yamada Tajima - **Coordenadora de Modernização**

Organização e Consolidação do Relatório de Gestão de 2020

Camila Costa Nunes

Fátima Regina Carneiro Cassanti

Leonardo Villares de Almeida Affonso

Marcus Vinicius Soares Lopes

Milenna Almeida Pessoa Gonçalves

Roberta Valletta Luz

Diagramação e arte final do Relatório de Gestão 2020

Gabriela Guedes Queiroz

SUMÁRIO - RELATÓRIO DE GESTÃO

a) Como a organização determina os temas a serem incluídos no relatório de gestão e como estes temas são quantificados ou avaliados

b) Identificação e declaração da missão e visão

c) Principais normas direcionadoras

d) Estrutura organizacional do DNIT

e) Modelo de Negócios e Cadeia de Valor

f) Políticas e Programas de governo/ações orçamentárias

g) Contratos de Gestão

h) Ambiente Externo

a) Estrutura de Governança

b) Planejamento Estratégico

c) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas

d) Resultados das principais áreas de atuação

e) Indicadores de Governança e Gestão

f) Ações de supervisão, controle e de correção

a) Demonstrações contábeis e notas explicativas

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



CAPÍTULO 01

MENSAGEM DO DIRIGENTE

1.MENSAGEM DO DIRIGENTE

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), autarquia federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura (MInfra), apresenta o Relatório de Gestão de 2020, em seu novo formato, tendo como objetivo destacar em grandes números as ações executadas ao longo do último exercício.

O ano de 2020 foi marcado por mudanças inesperadas, em que todos tiveram que se adaptar e reinventar, organizacionalmente, em meio ao cenário causado pela pandemia do coronavírus. As ações previstas e planejadas, para todos os modos - rodoviário, aquaviário e ferroviário - foram observadas, discutidas e trabalhadas de maneira a gerar benefícios em termos de qualidade, produtividade, custo e nível de serviço prestado à sociedade e sempre com o foco na melhoria da trafegabilidade para os usuários da malha de todo o país.

O DNIT chegou ao fim de 2020 realizando ações efetivas para que os usuários e a sociedade não ficassem desabastecidos e para que as obras não parassem. No âmbito da Governança, a Autarquia, para enfrentar os desafios impostos pela pandemia, realizou mudanças, como a adaptação de suas Superintendências Regionais (SRE) e respectivas Unidades Locais (UL), de modo a atender às normas de segurança sanitária ora vigentes; a unificação das Administrações Hidroviárias às Superintendências; e a revisão do manual de gestão e fiscalização de contratos, bem como de suas metas, iniciativas e indicadores estratégicos.

Ao longo de 2020 foram realizadas mais de 80 entregas. Atualmente, o DNIT responde por uma malha federal rodoviária pavimentada de 65,3 mil km. Dessa forma, a manutenção dessa malha é uma das atividades mais estratégicas da Autarquia, consumindo grande parte do seu orçamento. Quase 100% da malha encontra-se coberta por meio de contratos do Programa Anual de Trabalho e Orçamento (PATO) e Contratos de Recuperação e Manutenção (CREMA): são 56.603,20 km de rodovias federais, o que equivale a 92% da malha. Os trechos ainda não pavimentados correspondem a 6.900,80 km da malha, ou 8% do total.

Além da manutenção periódica, foram realizados serviços essenciais e estruturantes em rodovias consideradas estratégicas para a infraestrutura e a logística viária, como as BR-163/PA, BR-158/PA, BR-135/MA, BR-174/MT,

BR-364/RO.

Outro marco importante para o DNIT foi a implantação do Método de Dimensionamento Nacional de Pavimentos (MeDiNa), o que proporcionará um salto de qualidade para a infraestrutura rodoviária, com estradas mais duráveis e com menor número de intervenções, acarretando maior segurança e conforto para os usuários.

No modo aquaviário, destaca-se a finalização das obras de dragagem do Porto de Rio Grande/RS e dragagem do Porto de Santos/SP, importantes meios de escoamento da produção brasileira para o exterior; implantação e recuperação de sete Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) na região Norte do país; e conclusão de obras de manutenção nas hidrovias nacionais, como a dragagem recorrente do Rio Madeira.

Dentre as realizações no modo ferroviário, pode-se destacar: conclusão da obra de adequação da linha férrea em Mogi Guaçu/SP; andamento das obras de transposição da linha férrea em Juiz de Fora/MG com a conclusão do Viaduto Tupynambás e respectivos acessos; andamento da obra de adequação do ramal ferroviário de Barra Mansa/RJ; e conclusão da obra de transposição da linha férrea em Rolândia/PR e início das obras de ajustes no acesso à trincheira para tráfego de veículos de grande porte.

Em decorrência do trabalho remoto, motivado pela pandemia do coronavírus, algumas despesas administrativas da sede do DNIT reduziram em 2020, o que resultou em uma economia de R\$ 6,19 milhões (34,76%) se comparado às despesas de 2019.

Ainda no bojo das diversas ações realizadas pela Autarquia em 2020, convém destacar aquelas relativas à integridade. Nesse exercício, houve a instituição da Coordenação-Geral de Integridade (CGInt) como unidade responsável pela coordenação da estruturação, execução e monitoramento do Programa de Integridade do DNIT (Portaria nº 5.594/2020); a atualização do Programa de Integridade (Portaria nº 5.594/2020); a instituição da Política Antifraude e Anticorrupção do DNIT (Portaria nº 5.843/2020); e do Plano de Integridade (aprovado pela Diretoria Colegiada). Tudo isso foi difundido na instituição por meio de um Plano de Comunicação de Integridade, para internalização de medidas de prevenção à fraude e à corrupção, e visando o fortalecimento da cultura de integridade e ética.

Com base nos cinco princípios fundamentais da Administração Pública – legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência – o DNIT

segue atuando em todo o país para cumprir a missão de implementar a política de infraestrutura de transportes e contribuir para o desenvolvimento sustentável do Brasil. O Diretor-Geral do DNIT aponta nos infográficos a seguir os principais resultados alcançados pela Autarquia em 2020, e reconhece sua responsabilidade pela integridade, fidedignidade, precisão e completude

deste Relatório de Gestão e de todas as informações que o compõem.

Figura 1 – Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

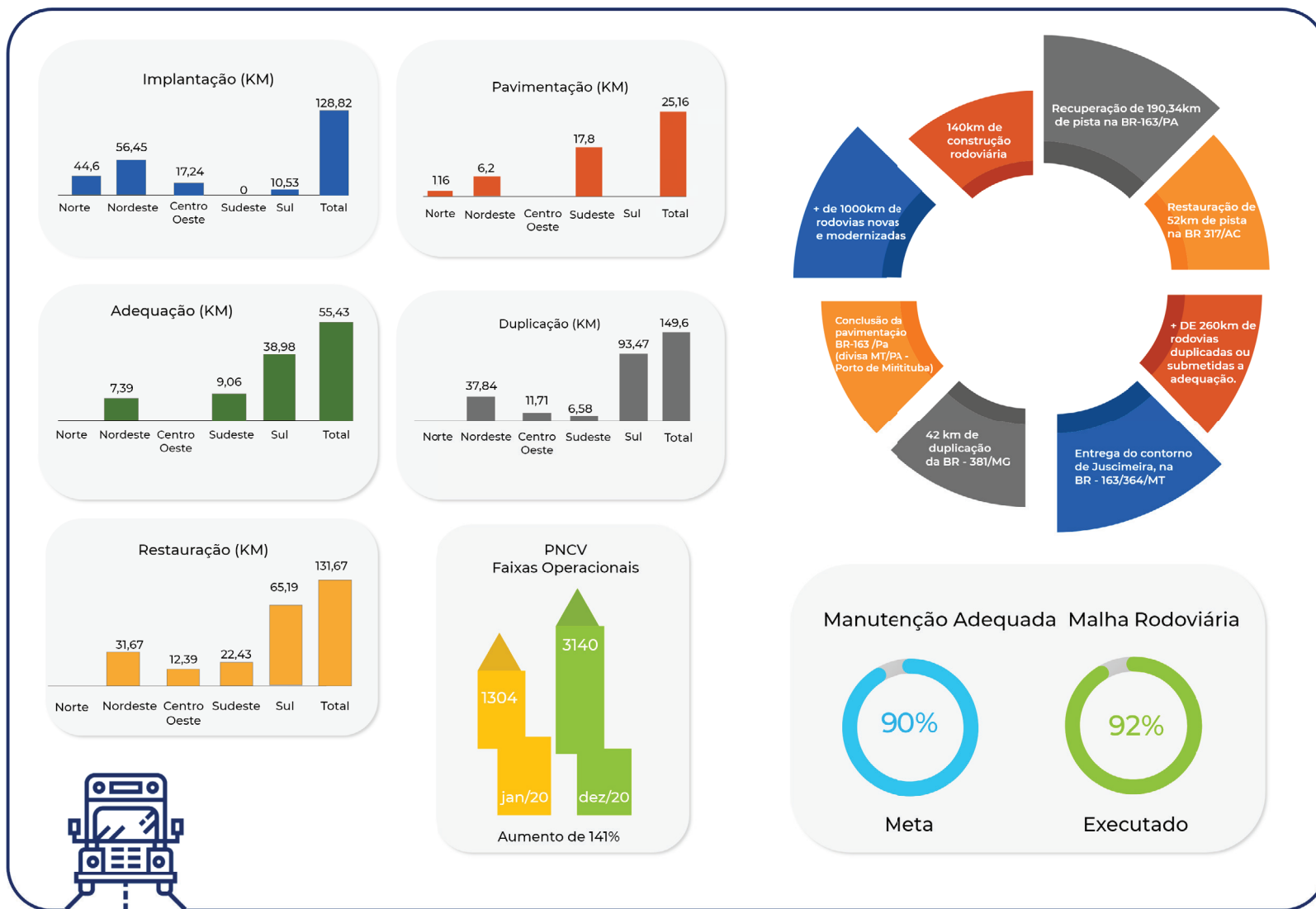
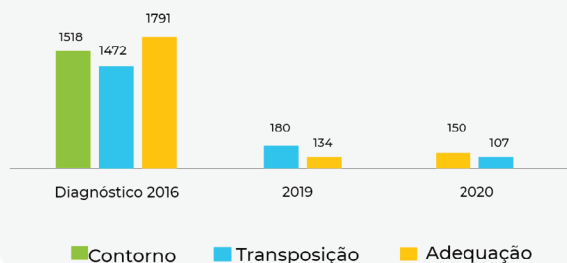
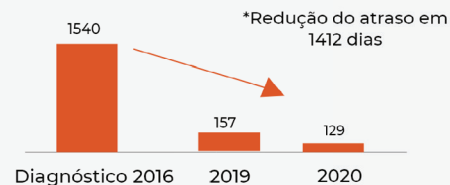


Figura 2 - Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – Infográfico Principais Resultados 2020

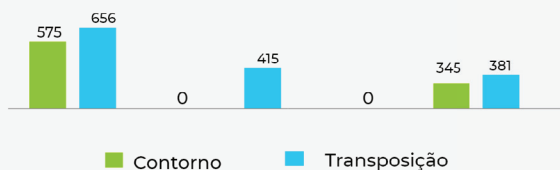
Categorização das obras concluídas por complexidade x tempo total de atraso



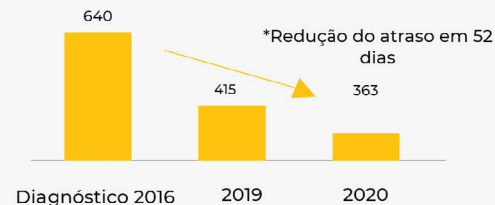
Variação de término de obras concluídas



Categorização dos projetos concluídos por complexidade x tempo total de atraso



Variação de término dos projetos aprovados



Manutenção e Gestão de Ativos

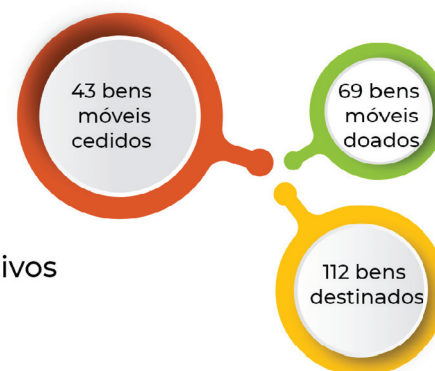


Figura 3 - Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – Infográfico Principais Resultados 2020



The background of the slide is a dark blue-tinted photograph of a business meeting. Several hands are visible, some typing on a laptop keyboard and others holding pens over documents. On the right side, there are three large, overlapping circular graphics in orange, teal, and light blue. The text is overlaid on the left side of the image.

CAPÍTULO 02

VISÃO GERAL

ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO

2. VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO

Como a organização determina os temas a serem incluídos no relatório de gestão e como estes temas são quantificados ou avaliados.

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

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

Identificação e declaração da missão e visão

O DNIT é uma autarquia federal vinculada ao

Ministério da Infraestrutura, criada pela Lei nº 10.233/2001. A legislação reestruturou o sistema de transportes rodoviário, aquaviário e ferroviário do Brasil, extinguindo o antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). A sede do DNIT é em Brasília, no Distrito Federal.

Atualmente, possui 26 unidades administrativas – as Superintendências Regionais (SRE), conforme figura abaixo:

Figura 4 - Superintendências Regionais nos estados



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

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

excesso de peso e/ou de velocidade, por meio dos postos de pesagem e das lombadas eletrônicas.

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

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

Figura 5 - Missão, Visão e Valores do DNIT



Principais normas direcionadoras

Em novembro de 2020, o DNIT passou a contar com um novo Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 39 do CONSAD, trazendo novas competências e a nova organização da Autarquia, tendo como base o Decreto nº 10.367/2020, que aprovou a Estrutura Regimental da entidade.

O regimento é resultado de um esforço coletivo para listar, de maneira formal, as atribuições e funções de cada área. O documento pode ser acessado: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/regimento-interno>

Figura 6 – Organograma

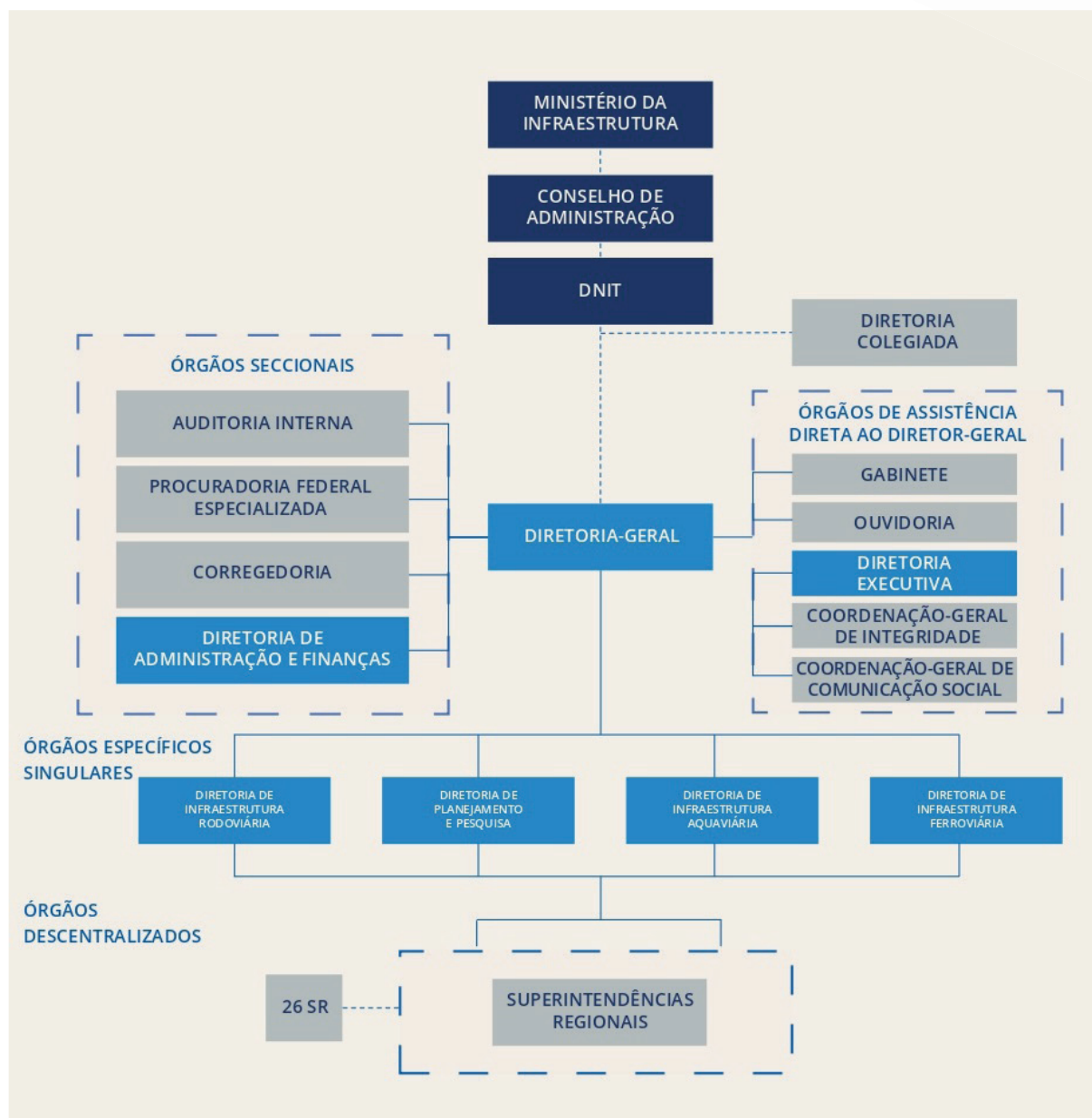
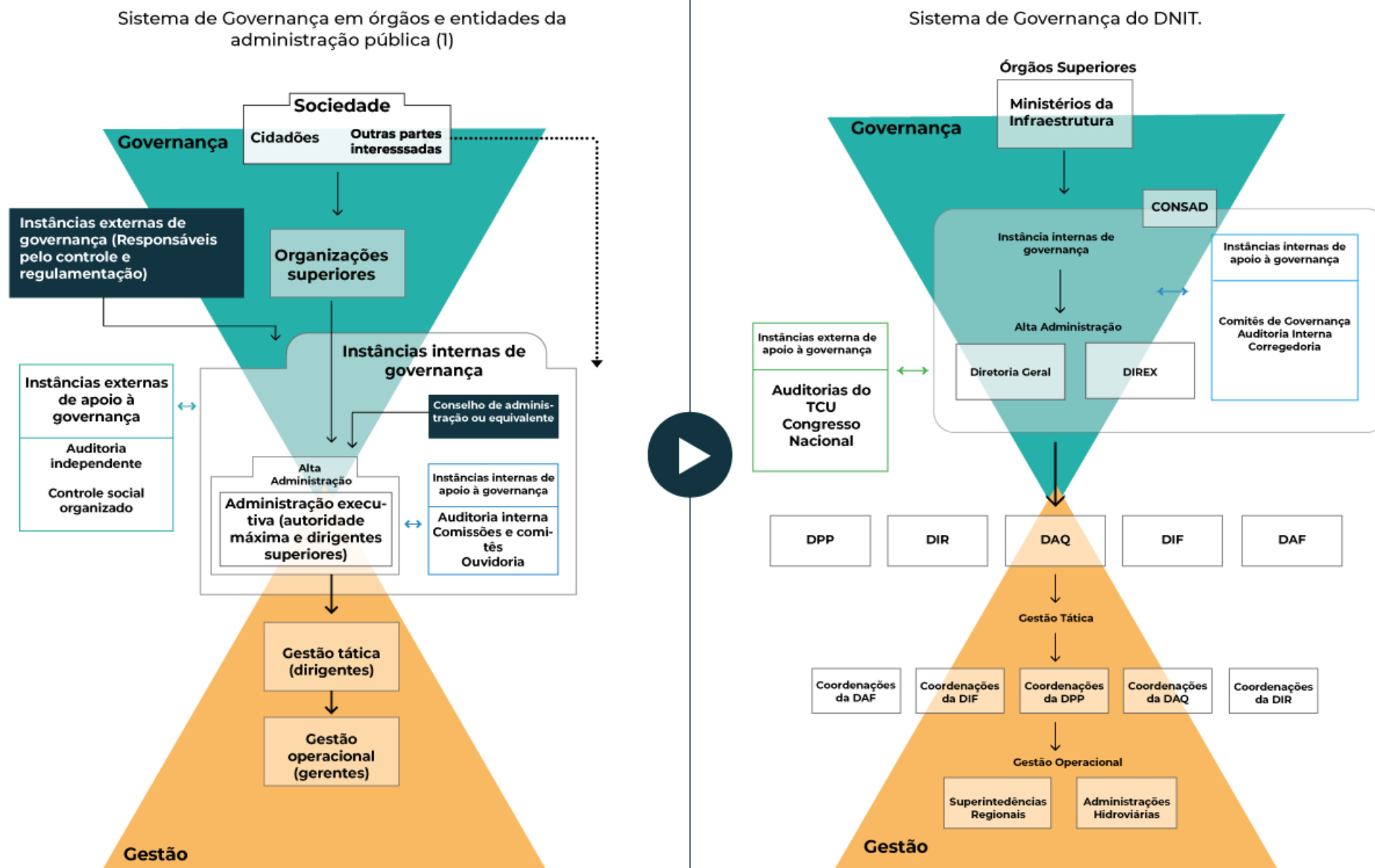
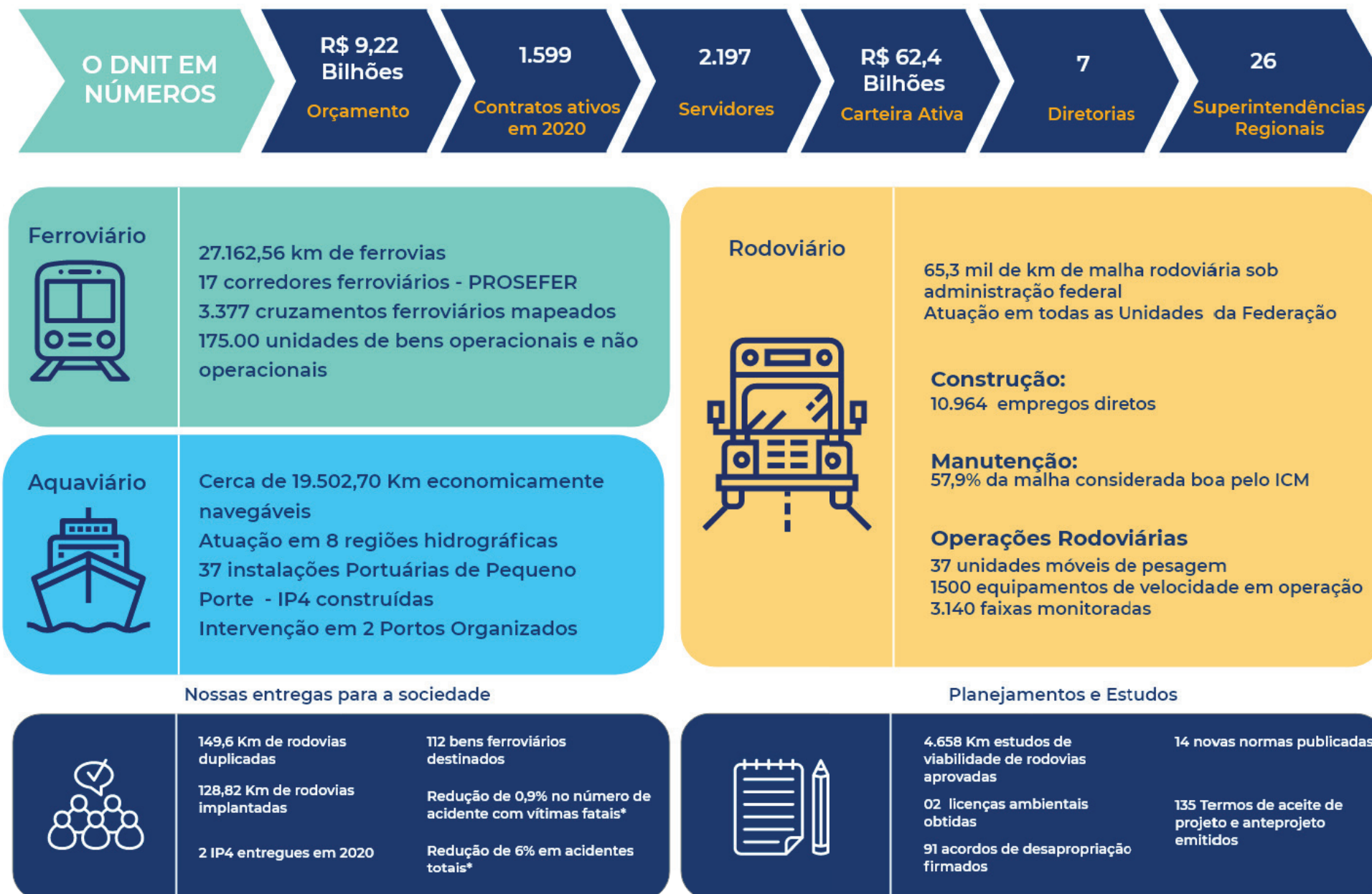


Figura 7- Modelo de Governança do DNIT conforme metodologia preconizada pelo TCU



[1] Fonte: Tribunal de Contas da União, <https://portal.tcu.gov.br>

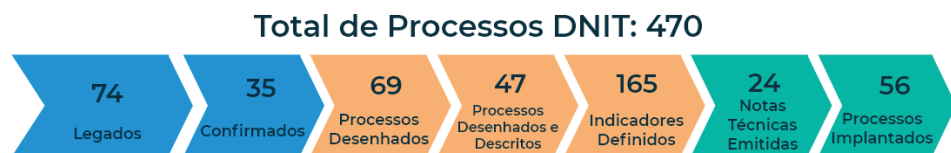
Figura 8 – Modelo de Negócios



*Fonte: Polícia Rodoviária Federal - PRF

Ao fim de 2019, dos 470 processos mapeados pelo DNIT, 56 estavam implantados, conforme figura abaixo:

Figura 9 – Total de processos mapeados



Em 2020, com a reestruturação promovida pelo Decreto nº 10.367/2020, que aprovou a Estrutura Regimental do DNIT, as atividades de gestão de processos não sofreram alterações. Para 2021, a intenção é retomar esse trabalho por meio da Coordenação-Geral de Modernização e Gestão Estratégia (CGMGE), da Diretoria Executiva (DIREX), visando aprimorar os macroprocessos existentes, conforme a cadeia de valor vigente.

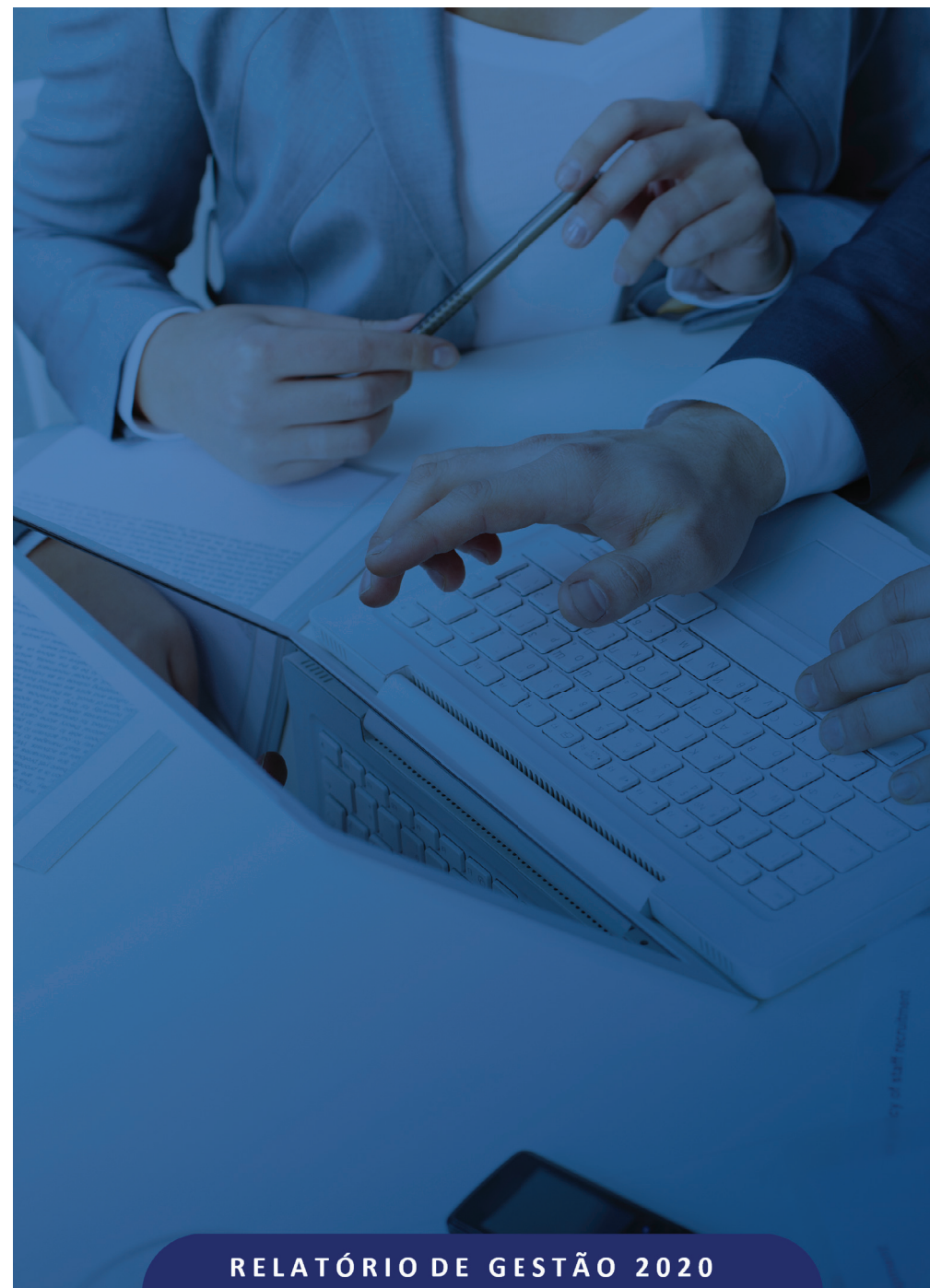
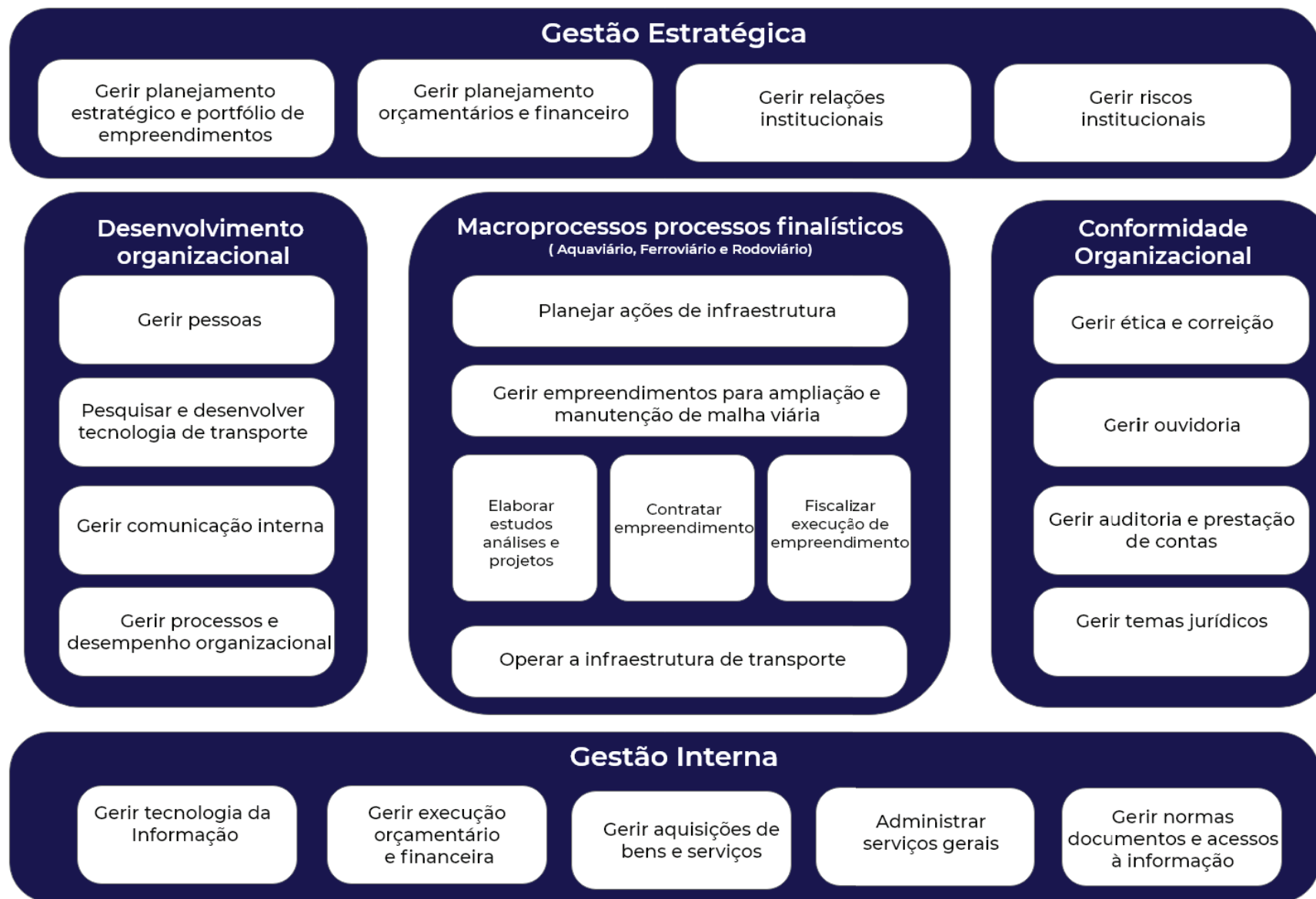


Figura 10 – Cadeia de Valor do DNIT



Infraestrutura Rodoviária

A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR) recebeu, na Lei Orçamentária Anual (LOA) 2020, recursos em 111 ações orçamentárias, sendo elas:

Construção ou adequação de rodovias

- 105S - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - na BR-101/BA
- 10IW - Construção de Trecho Rodoviário - Itacarambi - Divisa MG/BA - na BR-135/MG
- 10IX - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116/259/451 (Governador Valadares) - Entroncamento MG-020 - na BR-381/MG
- 10JQ - Adequação de Trecho Rodoviário - São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul - na BR-280/SC
- 10KR - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/TO - Altamira - na BR-230/PA
- 10L1 - Adequação de Trecho Rodoviário - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil - na BR-163/MT
- 10L3 - Adequação de Trecho Rodoviário - Caucaia - Entroncamento Acesso ao Porto de Pecém - na BR-222/CE
- 110I - Construção de Trecho Rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230/PA
- 110Q - Adequação de Trecho Rodoviário - Pedra Branca - Divisa SE/AL - na BR-101/SE
- 11VA - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - na BR-158/MT
- 1214 - Adequação de Trecho Rodoviário - Rio Grande - Pelotas - na BR-392/RS
- 123U - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116 (p/Guaíba) - Entroncamento BR-471 (Pântano Grande) - na BR-290/RS
- 1248 - Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR-319/AM
- 12IW - Adequação de Trecho Rodoviário - Ilhéus - Itabuna - na BR-415/BA
- 12JL - Adequação de Trecho Rodoviário - Cascavel - Guaíra - na BR-163/PR
- 12JU - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento Acesso ao Porto

de Pecém - Sobral - na BR-222/CE

- 12KF - Adequação de Trecho Rodoviário - São Miguel do Oeste - Divisa SC/PR - na BR-163/SC
- 12KG - Adequação de Travessia Urbana em Santa Maria - na BR-158/287/RS
- 13SL - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PE/AL (Inajá) - Entroncamento BR-423 (Carié) - na BR-316/AL
- 13X5 - Adequação de Travessia Urbana em Imperatriz - na BR-010/MA
- 13X7 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PE/BA (Ibó) - Feira de Santana - na BR-116/BA
- 13XG - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/MG (Salto da Divisa) - Entroncamento MG-406 (Almenara) - na BR-367/MG
- 13Y0 - Adequação da Via Expressa de Florianópolis - na BR-282/SC
- 13YK - Construção de Trecho Rodoviário - Laranjal do Jari - Entroncamento BR-210/AP-030 - na BR-156/AP
- 1418 - Construção de Trecho Rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) - na BR-156/AP
- 1490 - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MT/PA - Santarém - na BR-163/PA
- 14PC - Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba e Acessos - na BR-116/290/RS
- 14X0 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-232 (São Caetano) - Entroncamento BR-424/PE-218 (Garanhuns) - na BR-423/PE
- 14X1 - Construção de Viaduto Rodoviário em Maceió (Viaduto PRF) - no Entroncamento das BRs 104/316/AL
- 1558 - Adequação de Trecho Rodoviário - Fortaleza - Pacajus - na BR-116/CE
- 15K0 - Construção de Contorno Rodoviário em Aragarças - na BR-070/GO
- 1C09 - Construção de Trecho Rodoviário - São Desidério - Divisa BA/MG - na BR-135/BA
- 1D02 - Construção de Ponte sobre o Rio Madeira, no Distrito de Abunã, em Porto Velho - na BR-364/RO
- 1K23 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-050 - Entroncamento BR-153 - na BR-365/MG
- 3E50 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-101 (Manilha) - Entroncamento BR-116 (Santa Guilhermina) - na BR-493/RJ

- 5E15 - Construção de Trecho Rodoviário - Peixe - Paraná - Taguatinga - na BR-242/TO
- 7242 - Construção de Trecho Rodoviário - Cantá - Novo Paraíso - na BR-432/RR
- 7435 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101/PE
- 7530 - Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul - na BR-470/SC
- 7624 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE - na BR-101/AL
- 7E79 - Construção de Trecho Rodoviário - Uruaçu - Divisa GO/MT - na BR-080/GO
- 7F51 - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Divisa BA/SE - na BR-235/BA
- 7G16 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 - Entroncamento BR-267 - na BR-440/MG
- 7I68 - Construção de Contorno Rodoviário - No Município de Manhauçu - Na BR-262
- 7I71 - Construção de Contorno Rodoviário em Jataí - na BR-060/GO
- 7I84 - Construção de Ponte sobre o Rio Madeira - no Município de Porto Velho - na BR-319 - no Estado de Rondônia
- 7K23 - Construção de Trecho Rodoviário - Porto Camargo - Campo Mourão - na BR-487/PR
- 7L03 - Adequação de Anel Rodoviário em Fortaleza - na BR-020/CE
- 7L04 - Adequação de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Pelotas - na BR-116/RS
- 7L92 - Construção de Ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá - na BR-153/TO
- 7M32 - Construção de Trecho Rodoviário - Piancó - Nova Olinda - na BR-426/PB
- 7M88 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento PE-160 - Entroncamento PE-149 (Km 19,8 ao 71,2) - na BR-104/PE
- 7M95 - Adequação de Anel Rodoviário em Belo Horizonte - nas BRs 040/135/262/381/MG
- 7N22 - Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/PI - Divisa PI/MA - na BR-235/PI
- 7N85 - Construção de Trecho Rodoviário - Timbé do Sul - Divisa SC/RS - na BR-285/SC
- 7P87 - Adequação de Travessia Urbana em Ji-Paraná - na BR-364/RO
- 7R82 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa DF/GO - Divisa GO/BA - na BR-020/GO
- 7S51 - Construção de Contorno Rodoviário (Contorno de Mestre Álvaro) em Serra - na BR-101/ES
- 7S57 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 (Rio Verde de Mato Grosso) - Entroncamento BR-262 (Aquidauana) - na BR-419/MS
- 7S59 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-364 - Entroncamento BR-365 - na BR-154/MG
- 7S62 - Construção de Trecho Rodoviário - Viseu - Bragança - na BR-308/PA
- 7S69 - Adequação de Trecho Rodoviário - km 0 - km 4,5 - na BR-376/PR
- 7S73 - Adequação de Trecho Rodoviário - Acesso a Onda Verde - Entroncamento SP-355 - na BR-153/SP
- 7S75 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-226 - Entroncamento BR-101 (Reta Tabajara) - na BR-304/RN
- 7S80 - Construção de Contorno Rodoviário em Barra do Garças - na BR-070/MT
- 7T98 - Adequação de Trecho Rodoviário - km 0 (Cabedelo) - km 28 (Oitizeiro) - na BR-230/PB
- 7U06 - Construção de Acesso Rodoviário ao Terminal Portuário de Capuaba - na BR-447/ES
- 7U07 - Construção de Trecho Rodoviário - Colônia Leopoldina - Ibateguara - na BR-416/AL
- 7U22 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-277 (acesso Cascavel) - Marmelândia - na BR-163/PR
- 7U27 - Adequação de Acesso Rodoviário ao Porto de Pecém (CE-155) - na BR-222/CE
- 7V00 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-316 (Início do contorno de Timon) - Povoado Montividel - na BR-226/MA
- 7V25 - Construção de Contorno Rodoviário - Maringá - Paçandu - Sarandi - Marialva - na BR-376/PR
- 7W07 - Adequação de Trecho Rodoviário - Castanhal - Santa Maria do Pará - Trevo de Salinópolis - Divisa PA/MA - na BR-316/PA

- 7W67 - Construção do Viaduto do Gancho nos Municípios de Natal e São Gonçalo do Amarante - na BR-406/RN
- 7W70 - Construção de Viaduto Rodoviário nos Municípios de Natal e Parnamirim - na BR-101-RN
- 7W84 - Adequação de Trecho Rodoviário - Trecho Estiva - Entroncamento BR-222 (Miranda do Norte) na BR-135/MA
- 7W95 - Adequação de Trecho Rodoviário - Teresina - Parnaíba - na BR-343/PI
- 7X34 - Construção de Anel Rodoviário em Três Lagoas - nas BRs 262/158/MS
- 7X35 - Construção de trecho rodoviário - Santana do Araguaia - Redenção - na BR 158/PA
- 7X51 - Construção de Trecho Rodoviário - Nova Remanso - Campo Alegre de Lourdes - na BR-235/BA
- 7X75 - Adequação de Trecho Rodoviário - Fim das obras de duplicação - Estádio Municipal (Demerval Lobão) - na BR-316/PI
- 7X78 - Adequação de Trecho Rodoviário - São José dos Ausentes - Divisa RS/SC - na BR-285/RS
- 7X96 - Construção de Ponte sobre o Rio Uruguai (Fronteira Brasil/Argentina) - na BR-392/RS
- 7XA3 - Adequação de Trecho Rodoviário - Vilhena - Porto Velho - na BR-364/RO
- 7XF8 - Duplicação da Ponte São Raimundo sobre o Rio Doce - Em Governador Valadares - Na BR-116/MG
- 7XG6 - Adequação de Trecho Rodoviário - Bataguassu - Porto Murtinho - na BR-267/MS
- 7XI6 - Adequação de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Novo Hamburgo - na BR-116/RS
- 7XI7 - Adequação de Trecho Rodoviário - Erechim - Passo Fundo - na BR-153/RS
- 7XI8 - Adequação de Ponte sobre o rio Ibicuí - na BR-472/RS
- 7XI9 - Adequação de Trecho Rodoviário - Taquaritinga - Caruaru - Agrestina - na BR-104/PE
- 7XJ0 - Construção de Trecho Rodoviário - Jacuí - Alpinópolis - na BR-265/MG
- 7XJ1 - Construção de Trecho Rodoviário - Berilo - Chapada do Norte - na

BR-367/MG

- 7XJ2 - Construção de Trecho Rodoviário - Km 866,2 - Km 905,5 - na BR-174/MT
- 7XJ3 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-101 (João Neiva) - Entroncamento BR-040 - na BR-259/ES
- 7XJ4 - Construção de Trecho Rodoviário - Maraú - Entroncamento BR-101 - na BR-030/BA
- 7XJ5 - Adequação de Trecho Rodoviário - Florianópolis - São Miguel do Oeste - na BR-282/SC
- 7XJ6 - Adequação de Trecho Rodoviário - Feira de Santana - Teofilândia - na BR-116/BA
- 7XJ7 - Construção de Contorno Rodoviário em Feira de Santana - na BR-116/BA
- 7XJ8 - Adequação de Trecho Rodoviário - Bacabeira - Santa Rita - na BR-135/MA
- 7XJ9 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PI/MA - Divisa MA/TO - na BR-226/MA
- 7XK0 - Adequação de Trecho Rodoviário - Km 183 - 188 - na BR-428/PE
- 7XK1 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 (Juiz de Fora) - Entroncamento BR-267 (Juiz de Fora) - na BR-440/MG
- 7XK5 - Adequação de Trecho Rodoviário - Km 124,6 - Km 130,0 - na BR-407/PE
- 7XK9 - Construção de Arco Metropolitano Rodoviário na BR-230/PB e BR-101/PB - Trecho entre os Km 92,4 da BR-101 e Km 41,9 da BR-230 em João Pessoa
- 7XL1 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 (Sorriso) - Entroncamento BR-158 (Ribeirão Cascalheira) - Na BR-242/MT

Operações Rodoviárias

- 108X - Implantação de Postos de Pesagem
- 2036 - Controle de Trânsito na Malha Rodoviária Federal
- 2325 - Operação do Sistema de Pesagem de Veículos
- 4482 - Julgamento de Recursos Administrativos a Multas de Trânsito

Manutenção e conservação de rodovias

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

- 20VL - Manutenção de Trechos Rodoviários na Região Sudeste

Essas ações permitiram que a DIR executasse as iniciativas planejadas para o ano.

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

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

Em relação ao PPA 2020-2023, é importante citar que os empreendimentos que se encontram em execução pela DIR, constantes na LOA 2020, são traduzidos pelas ações orçamentárias que compõem um dos programas desse PPA, o Programa Transporte Terrestre. Dessa forma, a participação da DIR no referido Programa tem como objetivo contribuir para a melhoria da competitividade da Infraestrutura Logística Nacional e promover a segurança dos usuários e bens transportados, impactando o indicador “Índice de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre - IESTT”, a partir da execução de empreendimentos em andamento, conforme consta nas diretrizes do projeto de Lei do PPA 2020-2023.

O PPA 2020-2023 e seus resultados intermediários não detêm metas/objetivos específicos relacionados à área de operações rodoviárias, conforme verifica-se em consulta ao programa 3006 - Transporte Terrestre e Trânsito. Entretanto, consta o objetivo 1235 - Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito.

As ações dos programas de operações fazem parte da busca pela garantia de boas condições da malha rodoviária com a pesagem, assim como a implementação de ações e programas relacionados à redução de acidentes nas rodovias federais sob jurisdição do DNIT.

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

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

- 0396 - Porto de Pecém - Acesso Rodoviário - BR-222/CE
- 0397 - BR-163/MT - Adequação - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil
- 0399 - BR-101/AL - Adequação - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE
- 0408 - BR-116/RS - Adequação - Eldorado do Sul - Pelotas
- 0429 - BR-163/PR - Adequação - Cascavel - Guaíra
- 0454 - BR-163/PR - Adequação Entr. BR-277 - Cascavel - Marmelândia
- 0460 - Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba - nas BRs 116/290/RS
- 0616 - BR-376/PR - Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Curitiba
- 0617 - BR-419/MS - Construção - Rio Verde de Mato Grosso - Aquidauana
- 0618 - BR-010/TO - Construção - Entr. TO-020 (Aparecida do Rio Negro) - Divisa TO/MA (Goiatins)
- 0619 - BR-401/RR - Construção - Bonfim - Normandia
- 0620 - Construção de Ponte sobre o Rio Araguaia (Xámbioá/TO - São Geraldo do Araguaia/PA) - na BR-153/NO
- 0621 - BR-230/PA - Construção - Altamira - Rurópolis
- 0622 - BR-308/PA - Construção - Viseu - Bragança
- 0623 - BR 349/SE - Construção - Entr. BR-101(B) - Divisa SE/BA
- 0624 - BR-235/TO - Construção - Divisa MA/TO - Entr. TO-010 (Pedro Afonso)
- 0625 - BR-222/PI - Construção - Piripiri - Matias Olímpio
- 0626 - BR-343/PI - Construção - Jerumenha - Eliseu Martins
- 0627 - BR-319/NO - Adequação - Manaus/AM - Porto Velho/RO
- 0628 - BR-484/ES - Construção - Itarana - Afonso Claudio
- 0629 - BR-437/RN - Construção - Entr. BR-405 - Entr. BR-116
- 0630 - BR-430/SC - Construção - São Joaquim - Divisa SC/RS
- 0631 - BR-210/AP - Construção - Fim do Trecho Pavimentado - Divisa AP/PA
- 0632 - BR-116/277/PR - Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Curitiba (Contorno Sul)
- 0634 - BR-285/RS - Adequação de Travessia Urbana - no Município de Ijuí
- 0635 - BR-432/RR - Construção - Cantá - Novo Paraíso
- 0636 - Duplicação da Ponte São Raimundo em Governador Valadares - na BR-116/MG
- 0637 - BR 262/MG - Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Manhuaçu

- 0639 - BR-267/MS - Adequação - Bataguassu - Porto Murtinho (Rota Bioceânica)
 - 0640 - Estrada Caminho do Meio/RS - Adequação - Porto Alegre - Viamão
 - 0641 - BR-282/SC - Adequação - Palhoça - São Miguel do Oeste
 - 0642 - BR-376/PR - Construção de Contorno Rodoviário - Maringá - Paçandu - Sarandi - Marialva
 - 0643 - BR-452/NA - Adequação - Entr. BR-060 (Rio Verde/GO) - Entr. BR-365 (Xapetuba/MG)
 - 0644 - BR-222/MA - Adequação - Miranda do Norte - Buriticupu
 - 0645 - BR-343/PI - Adequação - Km 301,1 - Km 349,1
 - 0647 - BR-156/AP - Construção - Laranjal do Jari - Entr. BR-210/AP-030
 - 0648 - BR-440/MG - Construção - Entr. BR-040 - Entr. BR-267
 - 0650 - BR-101/SE - Adequação - Divisa AL/SE - Pedra Branca
 - 0651 - BR-316/PI - Adequação - Km 13,8 - Km 35,7
 - 0652 - Construção de Ponte sobre o Rio Juruá com Acesso a Rodrigues Alves - na BR-364/AC
 - 0654 - BR-235/SE - Adequação - Entr. BR-101 - Carira
 - 0655 - BR-262/158/MS - Construção de Anel Rodoviário - no Município de Três Lagoas
 - 0656 - BR-316/PA - Adequação - Castanhal - Santa Maria - Trevo de Salinópolis - Divisa PA/MA
 - 0657 - BR-277/369/467/PR - Construção de Contorno Rodoviário (Contorno Norte) - no Município de Cascavel
 - 0658 - BR-407/PE - Adequação de Travessia Urbana - no Município de Petrolina
 - 0659 - BR-010/MA - Adequação - Estreito - Açailândia
 - 0661 - BR-426/PE - Adequação - Entr. BR-232 - Entr. BR-423 (Garanhuns)
 - 0663 - BR-364/AC - Construção - Rodrigues Alves - Fronteira Brasil/Peru (Boqueirão da Esperança)
 - 0664 - BR-156/AP - Construção - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa)
 - 0665 - BR-416/AL - Construção - Colônia Leopoldina - Ibateguara
 - 0666 - BR-222/MA - Adequação - Entr. BR-135 - Chapadinha
 - 0667 - BR-316/MA - Adequação - Caxias - Timon
 - 0668 - Construção de Ponte Internacional sobre o Rio Uruguai (Fronteira Brasil/Argentina) em Porto Xavier/RS
 - 0669 - BR-285/RS - Adequação - Vacaria - São Borja
 - 0670 - BR-308/PA - Construção - Viseu - Bragança
 - 0671 - BR-242/TO - Construção - Formoso do Araguaia - Divisa TO/MT (São Félix do Araguaia)
 - 0674 - BR-304/RN - Adequação - Divisa CE/RN - Entr. BR-226(B) (Macaíba)
 - 0675 - BR-235/PI - Construção Divisa BA/PI - Divisa PI/MA
 - 0676 - BR-365/MG - Adequação de Travessia Urbana - no Município de Uberlândia
 - 0677 - BR-406/RN - Adequação - Macau - Acesso Norte Aeroporto
 - 0678 - BR-163/SC - Adequação - São Miguel do Oeste - Dionísio Cerqueira
 - 0679 - BR-210/RR - Construção - Caroebe - Divisa RR/PA
 - 0680 - BR-230/PB - Adequação - Entr. BR-412 - Entr. PB-393 (Cajazeiras)
- O programa Pró-Brasil é uma iniciativa do Governo Federal que tem como propósito reduzir os impactos do coronavírus nas áreas social e econômica, com foco no período pós-pandemia. No âmbito da DIR, há 71 empreendimentos com essa finalidade:
- BR-317/AC - Construção de Contorno Rodoviário no Município de Brasília/AC
 - BR-235/PI - Construção de Ponte sobre o Rio Parnaíba em Santa Filomena
 - BR-158/282/SC - Adequação de Chapecó - Maravilha - São Miguel do Oeste
 - BR-407/428/PE - Travessia Urbana de Petrolina (2 Viadutos) - R. Bernardo Coelho x Av. São Francisco e R. Mal. Hermes da Fonseca x Av. das Nações
 - BR-425/RO - Construção de Pontes sobre os Rios Araras e Ribeirão
 - BR-116/CE - Construção de Viaduto do Horizonte
 - BR-163/SC - Adequação de Dionísio Cerqueira a São Miguel do Oeste
 - BR-222/CE - Travessia de Tianguá
 - BR-163/MT - Adequação de Rondonópolis - Cuiabá
 - BR-154/MG - Construção do Entr. BR-364 ao Entr. BR-365
 - BR-135/BA - Construção de São Desidério à Divisa BA/MG
 - BR-277/PR - Construção da Segunda Ponte Binacional sobre o Rio Paraná (Foz do Iguaçu)
 - Conservação e Recuperação de Ativos Rodoviários de Infraestrutura da União - Nacional
 - BR-242/TO - Construção da Divisa TO/BA ao Rio Palma (km 0,0 ao km 71,1)
 - BR-153/TO - Construção de Ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá

- BR-153/SP - Adequação da Travessia de São José do Rio Preto (km 54.3 ao Km 72.1)
- BR-101/SE - Adequação de Pedra Branca a Divisa SE/AL
- BR-470/SC - Adequação de Navegantes a Rio do Sul
- BR-285/SC - Construção de Timbé do Sul à Divisa SC/RS (km 33.8 ao Km 55.8)
- BR-280/SC - Adequação de São Francisco do Sul a Jaraguá do Sul
- BR-392/RS - Adequação do Contorno Rodoviário de Pelotas
- BR-290/RS - Adequação do Entr. BR-116 (p/Guaíba) ao Entr. BR-471 (Pantano Grande)
- BR-285/RS - Adequação de São José dos Ausentes à Divisa RS/SC
- BR-158/287/RS - Adequação de Travessia Urbana em Santa Maria
- BR-116/RS - Adequação de Porto Alegre a Pelotas
- BR-116/RS - Adequação de Porto Alegre a Novo Hamburgo
- BR-116/290/RS - Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba e Acessos
- BR-432/RR - Construção de Cantá a Novo Paraíso
- BR-364/RO - Construção de Ponte sobre o Rio Madeira (no Distrito de Abunã)
- BR-304/RN - Adequação do Entr. BR-226 ao Entr. BR-101 (Reta Tabajara)
- BR-101/406/RN - Construção de Viaduto Rodoviário em Natal
- BR-101/RN - Construção de Viaduto Rodoviário nos municípios de Natal e Parnamirim
- BR-487/PR - Construção de Porto Camargo a Serra dos Dourados
- BR-163/PR - Adequação de Entr. BR-277 (Acesso a Cascavel) a Marmelândia
- BR-163/PR - Adequação de Toledo a Marechal Cândido Rondon
- BR-343/PI - Adequação da Travessia de Teresina (km 341,5 ao Km 346,7)
- BR-235/PI - Construção do Entr. BR-135 a Divisa BA/PI
- BR-104/PE - Adequação do Entr. PE-160 ao Entr. PE-149 (Km 19,8 ao Km 71,2)
- BR-426/PB - Construção de Piancó a Nova Olinda
- Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-104/408/PB-095 (Campina Grande) - Entroncamento BR-110/361 (Patos) - Na BR-230/PB
- BR-230/PB - Adequação de Cabedelo ao Entr. BR-101 (Oitizeiro)
- BR-316/PA - Adequação de Castanhal - Santa Maria do Pará - Trevo de Salinópolis (km 67.6 ao km 112.6)
- BR-230/PA - Construção de Altamira a Rurópolis
- BR-230/PA - Construção de Marabá a Altamira
- BR-163/PA - Construção da Divisa MT/PA a Rurópolis
- BR-070/MT - Construção do Contorno Rodoviário em Barra do Garças
- BR-419/MS - Construção Entr. BR-163 (Rio Verde Mato Grosso) ao Entr. BR-262 (Aquidauana)
- BR-440/MG - Construção da Travessia de Juiz de Fora Entr. BR-040 ao km 5 (Acesso a UFJF)
- BR-381/MG - Adequação do Entr. MG-320 (km 288.4) ao km 317,0 e São Gonçalo do Rio Abaixo ao Entr. MG-435 (km 389.5 ao km 427)
- BR-367/MG - Construção da Divisa BA/MG (Salto da Divisa) ao Entr. MG-406 (Almenara)
- BR-365/MG - Adequação da Travessia Urbana de Uberlândia
- BR-226/MA - Construção do Entr. BR-316 ao Povoado Montividel - Incluindo Contorno de Timon
- BR-135/MA - Adequação de Bacabeira ao Entr. BR-222 (Miranda do Norte)
- BR-010/MA - Adequação da Travessia Urbana em Imperatriz
- BR-080/GO - Construção de Uruaçu à Divisa GO/MT
- BR-070/GO - Construção do Contorno de Aragarças (km 8,30 - km 14,60)
- BR-060/GO - Construção de Contorno Rodoviário em Jataí (km 12 ao Km 23.6)
- BR-020/GO - Adequação da Travessia de Formosa (km 0,0 ao km 12,0)
- BR-101/ES - Construção do Contorno Rodoviário de Mestre Álvaro, em Serra
- BR-101/AL - Adequação entre a Divisa AL/PE e a Divisa AL/SE
- BR-447/ES - Construção de Acesso Rodoviário ao Terminal Portuário de Capuaba - Vias Elevadas, no estado de Espírito Santos
- BR-222/CE - Adequação de Caucaia ao Entr. Acesso ao Porto de Pecém
- BR-020/CE - Adequação de Anel Rodoviário em Fortaleza
- BR-235/BA - Construção de Div. PI/BA à Div. BA/SE
- BR-235/BA - Construção de Nova Remanso a Campo Alegre de Lourdes
- BR-116/BA - Adequação da Div. PE/BA a Feira de Santana
- BR-101/BA - Adequação da Div. SE/BA ao Entr. BR-324
- BR-156/AP - Construção de Ferreira Gomes a Oiapoque
- BR-319/AM - Construção de Manaus a Divisa AM/RO
- BR-416/AL - Construção de Colônia Leopoldina a Ibateguara

- BR-104/316/AL - Construção de Viaduto Rodoviário em Maceió (viaduto PRF)
- BR-101/AL - Adequação entre a Divisa AL/PE e a Divisa AL/SE
- BR-447/ES - Construção de Acesso Rodoviário ao Terminal Portuário de Capuaba - Vias Elevadas, no estado de Espírito Santo

Infraestrutura Ferroviária

A Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) recebeu, na LOA 2020, recursos em 11 ações orçamentárias, sendo elas:

- 1276 - Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul - na EF-485/SC
- 7V06 - Adequação de Linha Férrea em Rolândia- na EF-369/PR
- 15RT - Adequação de Linha Férrea em Mogi Guaçu - na EF-050/SP
- 14TL - Adequação da linha férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG
- 11H1 - Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - na EF-222- RJ
- 13KH - Construção de Viaduto sobre linha férrea em Guararema - na EF-105/SP
- 7X30 - Adequação de Ramal Ferroviário no Perímetro Urbano para Eliminação de Pontos Críticos em Botucatu – SP
- 10MK - Desapropriação das áreas para Construção da Ferrovia Transnordestina
- 15SP - PRAD São Félix
- 14MM - PRAD Nacional
- 869V – Manutenção e Gestão de Ativos

Essas ações permitiram que a DIF executasse as iniciativas planejadas para o ano. A tabela 1 apresenta a relação entre as iniciativas da Diretoria e as ações orçamentárias.

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

Iniciativa	Ações Orçamentárias										
	1276	7V06	15RT	14TL	11H1	13KH	7X30	10MK	15SP	14MM	869V
Tratamento do Acervo documental											X
Plano de Recuperação de Áreas Degradadas									X	X	
Construção/Adequação Ferroviária	X										
Desapropriação de áreas para construção da ferrovia Transnordestina								X			
Manutenção e Gestão dos ativos ferroviários											X
Adequações Ferroviárias		X	X	X	X	X	X				t1.1

É importante destacar que a DIF, a partir das suas ações orçamentárias, cujo *status* será apresentado a seguir, participa de dois importantes programas do Governo: Programa Terrestre, que compõe o PPA 2020-2023, e Programa Pró-Brasil. A Diretoria está vinculada ao Programa 3006 - Transporte Terrestre e Trânsito, e ao objetivo 1235 - Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito.

O PPA 2020-2023 estabelece o conjunto de políticas públicas do governo para um período de quatro anos, expresso nas leis orçamentárias anuais e de diretrizes orçamentárias. Nesse sentido, é importante citar que os empreendimentos que se encontram em execução pela DIF, constantes na LOA 2020, são traduzidos pelas ações orçamentárias que compõem um dos programas desse Plano Plurianual: o Programa Transporte Terrestre. Dessa forma, a participação desta Diretoria no referido programa tem como objetivo contribuir para a melhoria da competitividade da Infraestrutura Logística Nacional e promover a segurança dos usuários e bens transportados, impactando o indicador “Índice de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre – IESTT”, a partir da execução de empreendimentos em andamento,

conforme consta nas diretrizes do projeto de Lei do PPA 2020-2023.

Não constou do PPA 2020-2023, referente ao exercício de 2020, nenhum investimento plurianual sob gestão da DIF.

Em relação ao Programa Pró-Brasil, em abril de 2020, a DIF indicou as condições para a construção de um cenário de retomada da economia nos próximos anos, até 2023, no tocante à execução de empreendimentos. Assim, a DIF realizou a proposição dos empreendimentos para compor o programa, cujas premissas para definição também estão em consonância com as que auxiliaram a definição dos empreendimentos que compõem o PPA 2020-2023 e a LOA 2020. Dessa forma, compõem o programa Pró-Brasil os seguintes empreendimentos:

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

Infraestrutura Aquaviária

A Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) recebeu, na LOA 2020, recursos em dez ações orçamentárias, sendo elas:

- 219Z - Conservação e Recuperação de Ativos;
- 127G - Construção de Terminais Fluviais;
- 20LN - Manutenção e Operação de Terminais Hidroviários;
- 20LO - Manutenção e Operação de Eclusas;
- 12J1 - Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do São Francisco;
- 2E76 - Remoção de Navio Naufragado no Porto de Vila do Conde em Barcarena (PA);
- 212A - Dragagem de Adequação da Navegabilidade em Portos;
- 122O - Dragagem de Aprofundamento no Porto de Paranaguá (PR);
- 15NW - Construção de Edificação para Recepção de Passageiros do Porto de Maceió/AL;
- 123M - Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Tocantins.

Essas ações permitiram que a DAQ executasse as iniciativas planejadas para o ano. A tabela 2 apresenta a relação entre as iniciativas da Diretoria e as ações orçamentárias:

Tabela 2 – Relação geral de iniciativas e ações orçamentárias DAQ

Iniciativas	AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS									
	127G	219Z	20LN	20LO	123M	12J1	2E76	122O	15NW	212A
1. Construção de Terminais Fluviais	X									
2. Ampliação da malha hidroviária		X			X					
3. Manutenção e Operação de Terminais Hidroviários		X	X							
4. Manutenção e Operação de Eclusas		X		X						
5. Manutenção das hidrovias		X	X			X				
6. Intervenções em Portos Organizados							X	X	X	X

No nível tático da visão geral do PPA 2020-2023, a DAQ está vinculada ao Programa 3005 - Transporte Aquaviário, no objetivo 1184 - Promover a eficiência, a qualidade e a segurança do sistema de transporte aquaviário, aumentando a sua disponibilidade e competitividade, na meta 0523 - Melhorar o nível do “Indicador de Eficiência do Sistema de Transporte Aquaviário – IESTA” (indicador mensurado e controlado pelo MInfra), passando de 1,88 para 8,00. Ainda conforme o PPA 2020-2023, mas em nível operacional, como elementos formais de orçamento, os seguintes investimentos plurianuais são vinculados a ações orçamentárias sob responsabilidade da DAQ :

0615 - Melhoramentos no canal de navegação da hidrovia do Rio Tocantins (Ação Orçamentária 123M);

0722 - Dragagem para Adequação da Navegabilidade no Porto do Recife - no Estado de Pernambuco (Ação Orçamentária 212A).

A DAQ é responsável pela execução de 34 iniciativas no âmbito do programa Pró-Brasil:

- Manutenção, Operação e Certificação de IP4
- Obras e Recuperação e Conservação Bacia do Paraguai
- Derrocagem de Nova Avandava
- Derrocagem do Pedral do Lourenço
- Escavação Canal de Acesso Ibatinga/SP

- Terminal de Passageiros do Porto de Maceió/AL
- IP4 de Cametá/PA
- IP4 de Careiro da Várzea/AM (Recuperação)
- IP4 de Envira/AM
- IP4 de Juruti/PA
- IP4 de Jutai/AM
- IP4 de Lábrea/AM
- IP4 de Manicoré/AM (Recuperação)
- IP4 de Oriximiná/PA
- IP4 de Santa Izabel do Rio Negro/AM (Recuperação)
- IP4 de Santo Antônio do Içá/AM
- IP4 de São Raimundo/AM
- IP4 de Silves/AM
- IP4 de Alvarães/AM
- IP4 de Anori/AM
- IP4 de Augusto Corrêa/PA
- IP4 de Barcelos /AM
- IP4 de Belém/PA (Mosqueiro)
- Modernização das Eclusas do Sul
- Obras de Melhoramento na Hidrovia do Amazonas
- Obras de Melhoramento na Hidrovia do Madeira
- Obras de Melhoramento na Hidrovia do Tapajós
- Obras e Recuperação e Conservação Bacia do Atlântico Sul
- Obras e Recuperação e Conservação Bacia do Paraná
- Obras e Recuperação e Conservação Bacia do Parnaíba
- Obras e Recuperação e Conservação Bacia do São Francisco
- Obras e Recuperação e Conservação Bacia do Tocantins-Araguaia
- Operação de Eclusas e Hidrovias
- Remoção do Navio Haidar

Contratos de Gestão

Com base nos objetivos e na previsão disposta no §8º do art. 37 da Constituição Federal (1988), não houve a formalização de contratos de gestão pelo DNIT, no exercício de 2020.

Ambiente externo

Nacional

O ano de 2020 foi marcado por mudanças em todos os setores de infraestrutura, incluindo o setor de transportes, que sofreu consequências diretas em função do fechamento de fronteiras e do isolamento social imposto pela pandemia do coronavírus.

Apesar do contexto desafiador, o DNIT, como organização, se reinventou e continuou trabalhando incessantemente por uma infraestrutura de transporte de excelência. Foram mais de 1.200 km de rodovias novas e modernizadas, 260 km de rodovias duplicadas ou submetidas à adequação, 140 km de construção rodoviária e mais de 600 km de restauração da malha.

Portos foram implantados ou voltaram a operar. Viadutos, pontes, túneis e passarelas foram construídos, além da melhoria quanto a conflitos urbanos com ferrovias.

As estradas, as hidrovias e ferrovias foram utilizadas para o transporte de medicamentos, alimentos e para os deslocamentos diários de pessoas. Dentre as várias entregas realizadas em 2020, pode-se destacar:

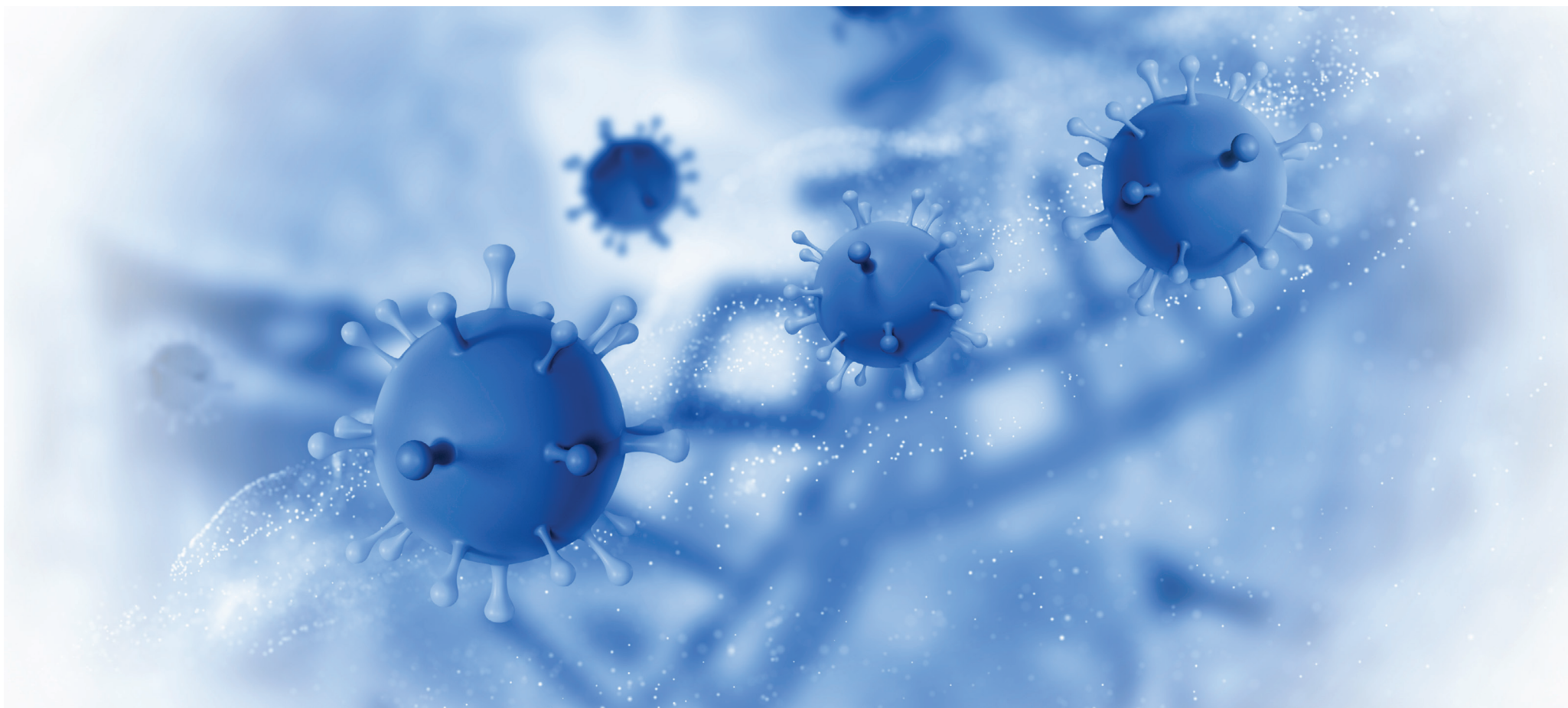
- Obras da BR-381/MG, em conjunto com o Ministério da Infraestrutura, com liberação de 42 km de vias duplicadas em uma das rodovias com maior índice de acidentes do Brasil e de grande complexidade em seu relevo;
- Duplicação de 9km na BR-163/PA, uma das principais vias de acesso aos portos do chamado Arco Norte, usados para exportação de soja e milho;
- Duplicação de 15 km da BR-163/MT;
- Execução de 27,73 km na BR-470/SC;
- Implantação de 12 km na BR-235/BA;
- Eclusagem do Tucuruí, localizada no estado do Pará, ação necessária para a transposição de uma Unidade Básica de Saúde Fluvial, em caráter emergencial, para auxiliar nas ações de combate ao coronavírus;
- Construção da Instalação Pública de Pequeno Porte – IP4 de Maués, no Amazonas;
- Retomada da operação das IP4 de Turiaçu, no Maranhão e de Coari, no Amazonas;
- Manutenção e ampliação das Bacias de Manobra no porto de Santos, no estado de São Paulo;

- Oito pontes na BR-242, em Mato Grosso, incluindo a recuperação da ponte rodoviária Felipe Guerra, na BR-304, no Rio Grande do Norte;
- Conclusão da ponte sobre o Rio Jequiá, na BR-101, na divisa entre os estados de Alagoas, Pernambuco e Sergipe;
- Transposição da Linha Férrea em Mogi Guaçu/SP;
- Conclusão do Viaduto Tupynambás e respectivos acessos em Juiz de Fora/MG;
- Destinação de 112 bens ferroviários.

Internacional

A pandemia do coronavírus certamente foi o maior desafio enfrentado no cenário internacional. Com a restrição dos deslocamentos de pessoas e, em determinada medida, de mercadorias, a retração do Produto Interno Bruto (PIB) acometeu inúmeras nações, dentre elas o Brasil.

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





CAPÍTULO 03

RISCOS

OPORTUNIDADES
E PERSPECTIVA

Em 2020, a reestruturação promovida pelo Decreto nº 10.367/2020, que aprovou a Estrutura Regimental do DNIT, impôs desafios para a continuidade das ações relativas à gestão de riscos na Autarquia. Uma das alterações mais relevantes foi a extinção do Escritório de Gestão Estratégica (EGE), responsável por conduzir essas ações em 2019.

Com a nova estrutura, foi criada a CGMGE, da DIREX, que tem como uma de suas competências conduzir as atividades relativas ao gerenciamento de riscos corporativos do DNIT. Assim, considerando o nível de maturidade do DNIT quanto ao tema, foi necessário revisar a metodologia relacionada à gestão de riscos, atividade essa que continuará no decorrer do ano de 2021. É importante ressaltar que a Política de Gestão de Riscos do DNIT, atualmente em vigor, editada por meio da Portaria nº 4.665/2019, também sofrerá alterações para se adaptar a futuras mudanças previstas.

Ainda como uma das ações referentes ao tema, pode-se citar a criação da Coordenação-Geral de Integridade (CGInt), que tem, dentre suas atividades, a identificação, análise, avaliação e gestão de riscos do DNIT, afetos à integridade. Com isso, o DNIT avança na importante empreitada de se atuar nos riscos atinentes a fraudes e corrupção.

Outra ação de impacto foi a adoção da prática de abertura de processos seletivos para funções estratégicas, objetivando mitigar o risco de interferência política quanto à escolha de ocupantes para esses cargos.

No que tange aos controles internos implementados pela entidade, um relevante avanço foi a revisão do manual de gestão e fiscalização de contratos, mediante a consolidação de outros normativos internos correlatos. Com isso, buscou-se orientar e auxiliar, de maneira mais clara, todos os que participam ativamente dessas atividades, contribuindo para o aprimoramento da missão institucional, mediante a otimização de suas tarefas, garantindo celeridade e o controle de todos os atos administrativos, técnicos e financeiros pertinentes. A pandemia do coronavírus trouxe riscos à consecução dos objetivos estratégicos do DNIT, no entanto, pode-se entender esse evento como uma grande oportunidade de mudanças estruturais na Autarquia. Como exemplo, é possível citar o início da estruturação do Programa de Gestão de Demandas que, fundamentalmente, permite ao corpo funcional da entidade realizar suas atividades laborais de maneira remota, proporcionando, ainda, uma efetiva avaliação de desempenho dos servidores. O PGD deverá ser adotado paulatinamente no decorrer de 2021.

Outra oportunidade aproveitada devido à necessidade de manipulação do grande fluxo de informações relativas às atividades estratégicas do DNIT foi o planejamento da criação de um núcleo de processamento de dados, no âmbito da DIREX, buscando otimizar e garantir a integridade desses dados, e minimizar os riscos inerentes.





CAPÍTULO 04

GOVERNANÇA

ESTRATÉGIA E DESEMPENHO

Estrutura de Governança

O DNIT, como Autarquia executiva, tem o importante papel de implementar as políticas públicas relacionadas à infraestrutura de transportes terrestre e aquaviário, integrante do SFV e, por isso, busca constantemente a adoção dos mecanismos de governança e gestão instruídos pelos órgãos de controle e fiscalizadores, dando mais visibilidade e transparência a essas ações.

Conceitos como gestão estratégica, gestão de riscos e controles internos possuem como objetivo comum a melhoria da implementação das políticas públicas e estão compreendidos como componentes da estrutura (*framework*) de governança. Isso posto, entende-se que ter governança é garantir que as estruturas, os controles e as pessoas estão alinhados para a consecução de um objetivo comum, de modo a aumentar a capacidade de entrega de resultados à sociedade, em termos de serviços e políticas públicas, com a otimização dos recursos e o gerenciamento de riscos.

A DIREX, na atual estrutura regimental, responde pela implantação e coordenação das rotinas de governança, interna e externa, que melhorem a comunicação e o levantamento das informações das demais Diretorias e Unidades da Autarquia. Em 2020, a Diretoria, por meio de sua CGMGE, iniciou a revisão do Modelo de Governança existente, com o objetivo de simplificar e garantir a execução das boas práticas recomendadas, bem como os conceitos e as abordagens a serem propostos, e buscando fortalecer a gestão estratégica, de riscos e os controles internos da Autarquia.

O grande foco da mudança na estrutura de governança do DNIT visa aprimorar o monitoramento, garantir a melhoria contínua, desburocratizar os fluxos de processos e dar celeridade e transparência nas informações, tanto aos órgãos de controle quanto à sociedade.

Isso inclui orientar todos os servidores e colaboradores da organização na melhor compreensão dos conceitos e princípios relativos à governança, com sua incorporação na rotina diária de trabalho, buscando estabelecer fluxos de informação eficazes, comunicação assertiva, padronização de ferramentas e capacitação de todos os envolvidos.

Por fim, cumpre esclarecer que o Modelo de Governança adotado em 2020 possui em sua estrutura três Comitês:

- Comitê Estratégico, criado por meio da Portaria nº 1.541/2018, é uma instância de natureza consultiva, cuja finalidade é o assessoramento à Diretoria Colegiada do DNIT nos assuntos relacionados à elaboração,

revisão, monitoramento, controle e gestão da estratégia organizacional da Autarquia.

- Comitê de Governança, criado por meio da Portaria Nº 1.538/2018, é uma instância de natureza consultiva, cuja finalidade é o assessoramento à Diretoria Colegiada do DNIT nos assuntos relacionados às boas práticas de governança da Autarquia.
- Comitê de Riscos, criado por meio da Portaria Nº 1.970/2017, é uma instância de natureza consultiva, cuja finalidade é o assessoramento à Diretoria Colegiada do DNIT nos assuntos relacionados à identificação, avaliação, monitoramento e controle, e gestão dos riscos corporativos da Autarquia.

Com a revisão da Governança, a expectativa para 2021 é de retomar as reuniões dos Comitês, reforçando seu papel de apoio à execução eficiente da Governança.

Figura 11 - Benefícios da modernização da Governança Corporativa do DNIT

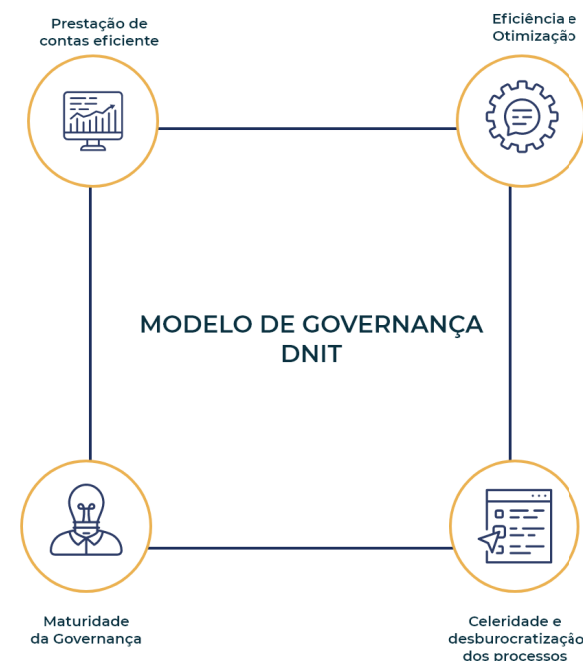
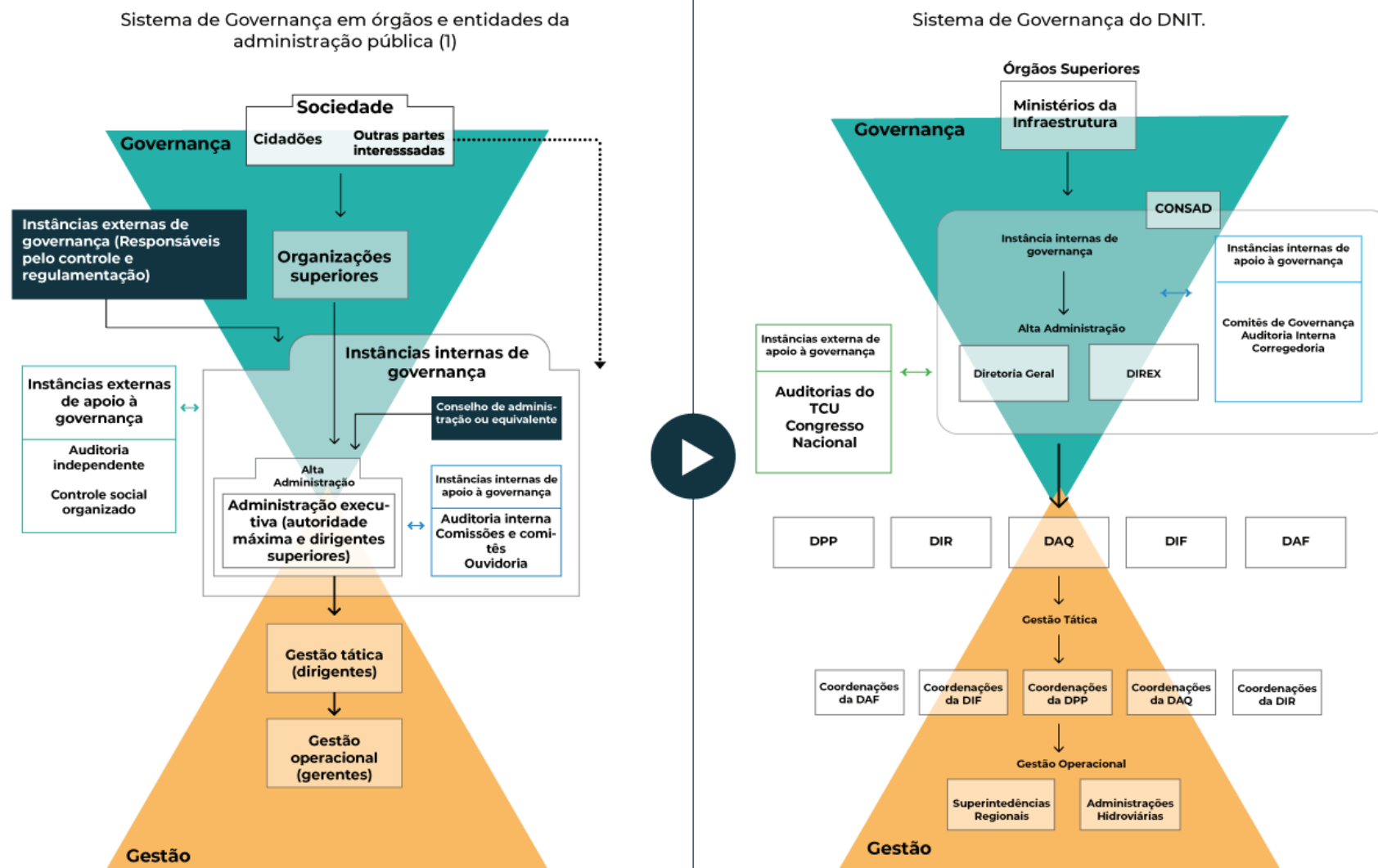
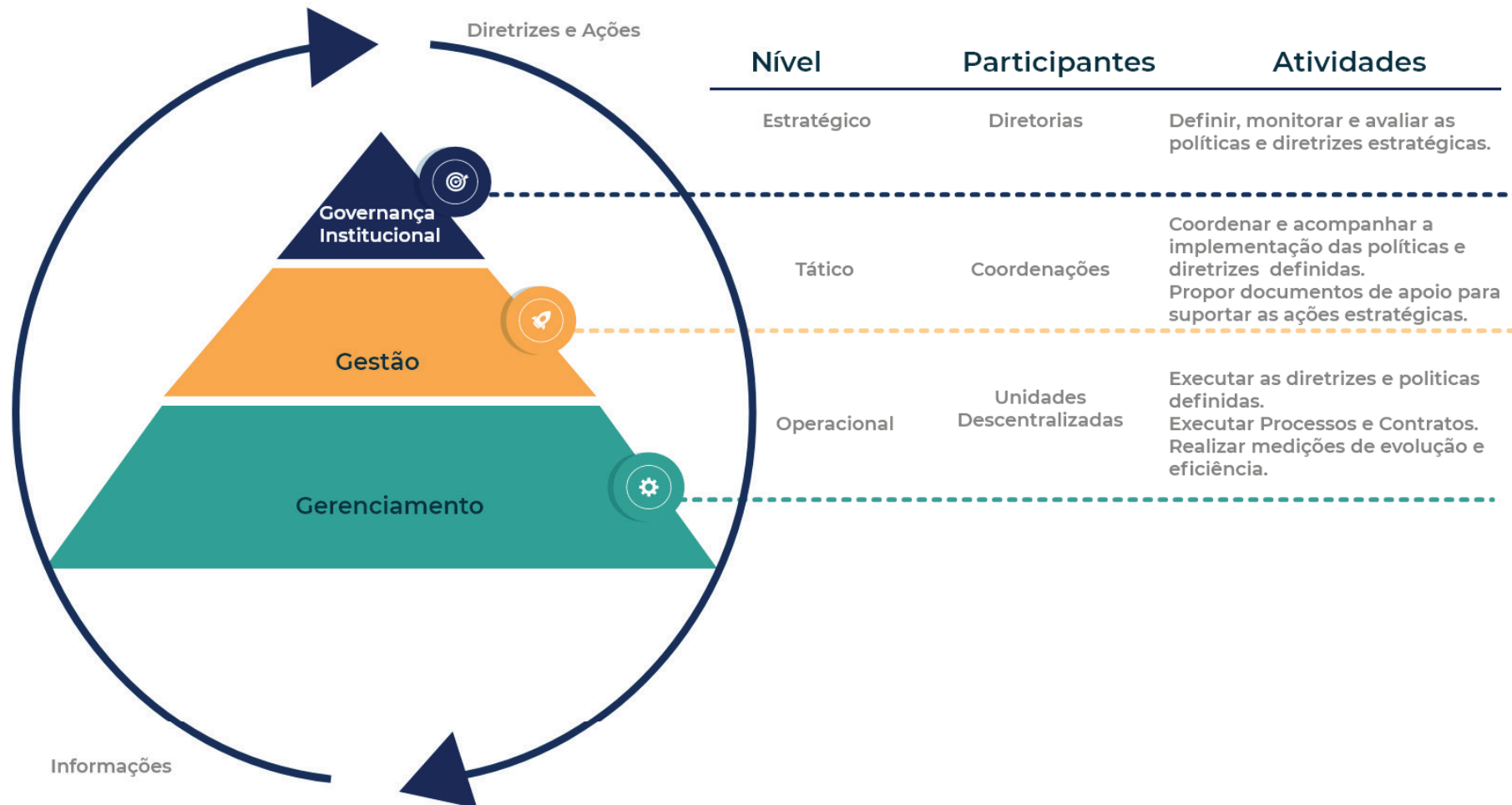


Figura 12 - Modelo de Governança do DNIT conforme metodologia preconizada pelo TCU



[1] Fonte: Tribunal de Contas da União, <https://portal.tcu.gov.br>

Figura 13 - Os níveis organizacionais da Governança Corporativa do DNIT



Planejamento Estratégico

O planejamento estratégico do DNIT é realizado quadrienalmente e tem como principal produto o mapa estratégico, do qual derivam os objetivos, as iniciativas e os indicadores estratégicos, elementos norteadores para que a organização mantenha o foco na sua missão e visão.

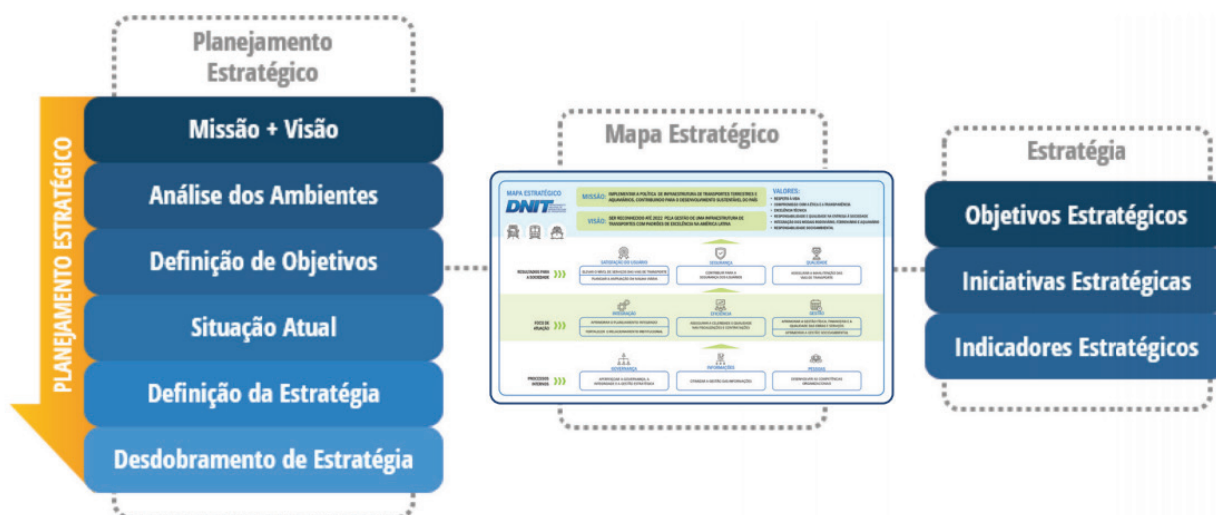
Os objetivos estratégicos traduzem os resultados a serem alcançados pela

organização.

As iniciativas estratégicas delimitam projetos e ações que precisam ser priorizados e desenvolvidos para que o DNIT atinja seus objetivos.

Os indicadores estratégicos, por sua vez, definem métricas para mensurar se os resultados almejados foram alcançados e verificar a efetividade das ações da Autarquia.

Figura 14 - Planejamento Estratégico



O mapa estratégico do DNIT, para o quadriênio 2019-2022, foi publicado em 2019, por meio da Portaria nº 6.180/2019, em alinhamento ao mapa do Ministério da Infraestrutura.

A seguir são apresentados o Mapa Estratégico e a descrição de seus objetivos:

Figura 15 - Mapa Estratégico



Figura 16 - Objetivos Estratégicos



O desdobramento da estratégia considera a contribuição de cada unidade responsável com relação ao alcance dos objetivos estratégicos definidos. Um passo importante é a definição da carteira de Iniciativas Estratégicas da Autarquia, que determina quais ações são necessárias para o atingimento dos objetivos estratégicos.

As iniciativas estratégicas vigentes em 2020 foram as estabelecidas na Portaria nº 6.292/2018, conforme a tabela abaixo:

Tabela 3 - Iniciativas Estratégicas

Tema estratégico	Objetivo Estratégico	Iniciativa Estratégica	Área
Planejamento	Implantar o planejamento integrado	Ampliação da Utilização da Gerência de Pavimentos	DPP
		Desenvolvimento do Processo de Planejamento Integrado	DPP
		Atualizar o Programa PROSEFER	DIF
		Implementação da Modelagem da Informação da Construção (BIM) Aplicada a Projetos de Infraestrutura	DPP
	Aprimorar a gestão socioambiental	Aprimoramento do Processo de Gestão Ambiental	DPP
		Aprimoramento do Processo de Gestão de Desapropriação e Reassentamento	DPP
Contratação	Melhorar a qualidade dos estudos e projetos de engenharia	Melhoria do Processo de Elaboração e Análise de Estudos e Projetos	DPP
		Remodelagem do IPR	DPP
	Assegurar a celeridade e qualidade das contratações	Melhoria dos Processos de Contratação	DAF
	Aprimorar o conhecimento sobre o mercado	Consolidação do Novo Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO)	DPP
Execução e Fiscalização	Garantir a qualidade das obras e serviços	Implantação do Plano Nacional de Controle de Velocidade (PNCV)	DIR
		Implantação da Pesagem em Movimento (PIAF)	DIR
		Modelagem da 2ª Etapa das Obras e Serviços de Sinalização e Segurança Viária (BR Legal)	DIR
		Integração SUPRA	DIR
		Implantação do Centro Integrado de Controle e Operação	DIR
		Implantação do PROARTE	DIR
	Fortalecer a fiscalização das obras e serviços	Implantação do Novo Modelo de Supervisão para Área de Manutenção Rodoviária	DIR
		Implementar Programa para Outorga das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4	DAQ
	Aprimorar a gestão física e financeira das obras e serviços	Consolidação do Escritório de Empreendimentos	DIREX
Ampliação e qualificação da malha de serviços	Contribuir para a segurança dos usuários	Implantação do iRAP nas Rodovias do DNIT	DIR
Governança	Alinhar a estrutura organizacional à estratégia	Consolidação dos Novos Negócios	DIREX
	Integrar os sistemas de informações	Gestão do Patrimônio Ferroviário	DIF
		Remodelagem da TI para Alavancar as Áreas Fim e para Capturar Valor de Novas Tecnologias	DAF
		Aprimoramento e Manutenção da Infraestrutura e Sistemas para Continuidade do PNCV	DAF
		Aprimoramento da Infraestrutura de Informação e Comunicação das Unidades, Colaboradores e Dispositivos Conectados	DAF
	Implantar a gestão por resultados	Consolidação do Novo Modelo de Governança	DIREX
		Aprimoramento da Infraestrutura e do Ambiente de Trabalho nas Instalações do DNIT	DAF
	Assegurar a transparência da gestão	Elaboração e Implantação do Plano de Comunicação	DG
Pessoas	Implantar a gestão por competências	Definir, Avaliar e Desenvolver as Competências Estratégicas	DAF
		Redesenho do Modelo de Avaliação e Reconhecimento do Desempenho	DAF
Ambiente	Aprimorar o ambiente organizacional	Estruturar Plano de Descentralização	DAF

Outra importante ferramenta de gestão são os indicadores estratégicos, que constituem formas de representação quantitativa utilizadas para acompanhar e melhorar os resultados da Autarquia. No desdobramento da estratégia, são responsáveis por informar como serão medidos o alcance dos objetivos estratégicos definidos, a eficiência da organização na utilização dos recursos

públicos e o atendimento às metas estabelecidas pela administração, e servem de instrumento ao processo de tomada de decisão.

Os indicadores estratégicos vigentes em 2020 foram estabelecidos na Portaria nº 6.299/2018, conforme a tabela abaixo:

Tabela 4 - Indicadores Estratégicos

Tema Estratégico	Objetivo Estratégico	Indicador Estratégico	Área
Planejamento	Implantar o planejamento integrado	Percentual de execução do orçamento	DPP
		Percentual de execução financeira	DPP
	Aprimorar a gestão socioambiental	Número de bens não operacionais destinados	DIF
		Proporção de obras do DNIT sem autos de infração resultantes de regulamentos ambientais impostos pelos órgãos ambientais	DPP
Contratação	Assegurar a celeridade e qualidade das contratações	Tempo médio entre a data de abertura do processo de compras até a data de Homologação da Licitação - (Ciclo de Contratação)	DIREX
	Melhorar a qualidade dos estudos e projetos de engenharia	Tempo médio de desenvolvimento do projeto	DPP
Governança	Alinhar a estrutura organizacional à estratégia	Índice de Governança e Gestão do DNIT Sede	DIREX
	Integrar os sistemas de informações	Indicador Geral do PDTI	DAF
Pessoas	Desenvolver o Capital Humano	Percentual de execução do orçamento destinado ao PEA	DAF
		Percentual de servidores capacitados nas competências priorizadas no PEA	DAF
		Índice de Absenteísmo	DAF
		Índice de Rotatividade	DAF
Ampliação e qualificação da malha de serviços	Contribuir para a segurança dos usuários	Índice de Fatalidade em Rodovias Federais sob administração do DNIT	DIR
		Índice de faixas de monitoramento de controle de velocidade operacionais	DIR
		Índice de equipamentos fiscalizadores de excesso de peso em operação	DIR
		Proporção da malha rodoviária federal em intervenção pelo BR-LEGAL	DIR
	Elevar o nível de serviço das vias	Índice de Conflitos Ferroviários Solucionados	DIF
		Proporção da Malha Rodoviária sob administração do DNIT com classificação iRAP superior a 3 estrelas	DIR
		Nível de infraestrutura da malha hidroviária	DAQ
	Assegurar a manutenção da malha viária	Índice de Construção de contornos, anéis e travessias urbanas e outras intervenções	DIR
		Proporção da malha viária (pav + npav) em intervenção por contrato de manutenção rodoviária	DIR
		Proporção da malha considerada “boa” pelo Índice de Condição da Manutenção – ICM	DIR
		Proporção da Malha Rodoviária Federal sob administração do DNIT coberta por contratos de manutenção estruturada	DIR
		Índice de condição da conserva	DIR
		Proporção da Malha rodoviária sob administração do DNIT Pavimentada	DIR
		Percentual da malha rodoviária federal sob administração do DNIT com medição de qualidade (ICS)	DPP
		Percentual da malha rodoviária sob jurisdição do DNIT pavimentada	DPP
	Ampliar a Malha Viária Federal	Índice de ampliação da malha rodoviária	DIR

Em 2020, com a edição do Decreto nº 10.367/2020 e consequente alteração do Regimento Interno do DNIT, aprovado pela Resolução nº 39/2020, a estrutura da DIREX foi alterada, os Escritórios vinculados a ela foram extintos, e foi criada a Coordenação-Geral de Modernização e Gestão Estratégica - CGMGE, com duas Coordenações Setoriais em sua estrutura: a de Modernização e a de Gestão Estratégica.

Segundo o Regimento Interno, a CGMGE é responsável, entre outras atribuições, por acompanhar o desempenho dos programas, projetos e obras do DNIT em consonância com as iniciativas estratégicas da instituição e por elaborar os indicadores de desempenho estratégico. Dessa forma, em 2020, formulou-se um conjunto de práticas com vistas a revisar o planejamento estratégico ora vigente, garantindo que seus objetivos fossem traduzidos em iniciativas, indicadores com métrica e meta para as áreas responsáveis (dentro de orçamentos viáveis previstos), além da criação de instrumentos para monitoramento e avaliação de sua execução. Portanto, está em curso a revisão da carteira de iniciativas e indicadores estratégicos e do modelo de

governança, com previsão de publicação para o primeiro trimestre de 2021.

Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas

Com a finalidade de facilitar a identificação e caracterização das iniciativas foi criado um conjunto de ícones de classificação, os quais foram divididos em 3 grupos.

Grupo de priorização – Auxilia na identificação do grau de priorização da iniciativa, ou seja, se ela está vinculada a um programa, ação ou projeto de governo; se ela é considerada uma iniciativa estratégica para o DNIT.

Grupo da modalidade de transporte – Auxilia na identificação do modo de transporte ao qual a iniciativa está vinculada (Rodoviário, Aquaviário e Ferroviário).

Grupo de classificação socioambiental – Auxilia na identificação das iniciativas de cunho social, referentes à desapropriação e reassentamento, e das iniciativas e resultados operacionais de cunho ambiental.

Figura 17 - Ícones de classificação das iniciativas



Área responsável	Iniciativas								
DIR	Construção ou adequação de rodovias	X				X			
	Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União	X				X			
	Implantação do PROARTE	X	X			X			
	Implantação do novo modelo de supervisão para área de manutenção rodoviária		X			X			
	Modelagem da 2ª etapa das obras e serviços de sinalização e segurança viária (BR-LEGAL)	X	X			X			
	Plano Nacional de Pesagem - PNP	X				X			
	Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade - PNCV	X	X			X			
DIF	Atualização do Programa PROSEFER		X	X					
	Elaboração de estudos para construção de contornos e variantes ferroviárias	X		X					
	Construção/Adequação Ferroviária	X		X					
	Adequação Ferroviária			X					
	Desapropriação de Áreas para Construção da Ferrovia Transnordestina	X		X					
	Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)	X		X				X	
	Cooperação com a ANTT na Renovação Antecipada dos contratos de Concessão da Malha Ferroviária			X					
	Melhorias da Gestão Ferroviária			X					
	Desenvolvimento do SUPRA DIF			X					
	Destinação de bens ferroviários			X					
	Mitigação do Passivo Ambiental em Imóveis Ferroviários			X				X	
	Gestão do patrimônio ferroviário		X	X					
	Tratamento do Acervo Documental			X					
	Manutenção e Gestão de Ativos Ferroviários	X		X					
	Melhoria dos processos da Diretoria Ferroviária			X					
DAQ	Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União	X				X			
	Construção de terminais fluviais	X				X			
	Manutenção e operação de terminais hidroviários	X				X			
	Manutenção e operação de eclusas	X				X			
	Melhoramentos no canal de navegação da Hidrovia do São Francisco	X				X			
	Remoção de navio naufragado no Porto de Vila do Conde em Barcarena/PA – Navio Haidar	X				X			
	Dragagem de adequação da navegabilidade em portos	X				X			
	Dragagem de aprofundamento do Porto de Paranaguá	X				X			
	Construção de edificação para recepção de passageiros do Porto de Maceió	X				X			
	Melhoramentos no canal de navegação da Hidrovia do Rio Tocantins	X				X			
DPP	Remodelagem do IPR		X			X			
	Utilização do Guia de Análise De Projetos Rodoviários					X			
	Elaboração do Guia para Elaboração dos Termos de Referência					X			
	Análises de Estudos e Projetos Rodoviários		X						
	Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE	X	X			X			
	Otimização da análise de projetos de infraestrutura aquaviária						X		
	Criação do Núcleo de Planejamento do Programa CREMA					X			
	Aprimoramento do Processo de Gestão de Desapropriação e Reassentamento		X					X	
	Plano Nacional de Desapropriação e Reassentamento - PNDR							X	
	PROFAIXA							X	
	Resultados Operacionais de Desapropriação e Reassentamento							X	
	Aprimoramento do Processo de Gestão Ambiental		X					X	
	Resultados Operacionais da Gestão Ambiental							X	
	Resultado da execução dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA					X			
	Execução dos contratos referentes à inspeção de Obras de Arte Especiais – OAE					X			
	Plano Nacional de Contagem de Tráfego – PNCT					X			
	Plano Nacional de Manutenção Rodoviária - PNMR					X			
	Levantamento de dados e caracterização funcional e estrutural das rodovias federais					X			
	Estratégia BIM BR		X						

I. Construção ou adequação de rodovias

O Brasil ainda possui uma malha rodoviária cuja extensão está aquém das necessidades de escoamento de mercadorias e de integração nacional. Assim, o papel da iniciativa é aumentar a abrangência e a capacidade da rede, reduzindo os custos de transporte e trazendo conforto e bem-estar à população.

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

Resultados

No ano de 2020, foram executados 490,68 km de obras rodoviárias, subdivididos em 153,98 km de implantação e pavimentação, 205,03 Km de adequação e duplicação, e 131,67 km de restauração da pista existente nos contratos de duplicação. Os resultados físicos e financeiros contextualizados por região do Brasil estão apresentados na tabela seguinte:

Tabela 6 – Resultados Físicos e Financeiros (km)

Região	Implantação	Pavimentação	Adequação	Duplicação	Restauração
Norte	44,6	1,16	0	0	0
Nordeste	56,45	6,2	7,39	37,84	31,67
Centro Oeste	17,24	0	0	11,71	12,39
Sudeste	0	17,8	9,06	6,58	22,43
Sul	10,53	0	38,98	93,47	65,18
TOTAL	128,82	25,16	55,43	149,6	131,67

Destaca-se que a meta global para o indicador presente no PPA para 2020 era de 544,19 km, assim houve a execução de 90,16% da meta. Considera-se a execução adequada ao período, apesar de restrito, e que houve impacto da emergência internacional devido à pandemia do coronavírus em alguns contratos, com necessidade de realocação de equipes e maiores dificuldades na aquisição de insumos.

Desafios Futuros e Riscos

O tempo necessário para execução da obra nem sempre pode ser feito de

forma precisa, pois existem interferências que não podem ser controladas e que influenciam diretamente no cronograma, tais como: clima, insumos, desapropriação, reassentamento, questões ambientais, questões jurídicas e administrativas, e mão de obra. Assim, o DNIT vem buscando aprimorar seu sistema de gestão para antecipar interferências e solucioná-las antes que impactem diretamente o ritmo de seus contratos. A agilidade na transmissão de informações das obras por meio do Sistema de Supervisão Rodoviária Avançada (SUPRA) permite um acompanhamento melhor pela Sede do DNIT em Brasília-DF e, assim, uma gestão mais eficaz e célere.

II. Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União

A iniciativa visa a conservação e manutenção estruturada com contratos de manutenção em 90% de toda a malha rodoviária federal, objetivando dotar as rodovias com sinalização e manutenção, trazendo conforto e maior segurança aos usuários do sistema rodoviário.

Isso envolve também a manutenção das OAE e da sinalização de dispositivos de segurança viária, como, por exemplo, defensas metálicas.

Resultados

No ano de 2020, 92,4% da malha rodoviária federal estava com contrato de manutenção rodoviária ativo, superando a meta estipulada de 90%, conforme a tabela abaixo:

Tabela 7 – Execução Física da Manutenção da Malha Rodoviária

META 2020	RESPONSÁVEL	OBJETIVO (EXECUÇÃO FÍSICA)	EXECUTADO EM 2020
Manutenção Adequada Malha Rodoviária	CGMRR	90%	92,40%

No ano de 2021, seguirão em contratação a manutenção e reabilitação das OAE, por meio do Programa de Reabilitação de Obras de Arte Especiais (PROARTE), e a sinalização, mediante o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-LEGAL) 2ª ETAPA.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios para a manutenção destaca-se a restrição orçamentária

para formalização de CREMA.

III. Implantação do PROARTE

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

Resultados

Foram elaborados 43 planos de trabalho de OAE e enviados às respectivas SRE, abrangendo 1753 OAE. Os planos de trabalho incluem serviços de manutenção, como caiação das pontes, substituição de juntas, aplicação de concreto projetado etc. Já para a reabilitação, foram elaborados 21 anteprojetos e solicitados os estudos para outras 23 estruturas. Os serviços dessa classe são mais complexos e envolvem aspectos estruturais, alargamento de plataformas, análise de passarelas, os quais exigem estudos mais complexos.

Tabela 8 – PROARTE Manutenção

PROARTE MANUTENÇÃO			
UF	UL	Situação	nº de OAE atendidas
AL	Maceió e Santana do Ipanema	Contratado	111
ES	Santa Isabel (P. do Príncipe)	Contratado	1
GO	Anápolis	Contratado	50
MG	Leopoldina I	Contratado	4
PA	Capanema	Contratado	1
PI	Piripiri, Floriano, Picos e Bom Jesus	Contratado	147
RN	Natal	Contratado	62
SE	Sergipe	Contratado	57
PR	Foz do Iguaçu	Contratado	1
RO	Pimenta Bueno, Ji-Paraná e Porto Velho	Contratado	85
RJ	Contenções	Contratado	65
RR	Boa Vista	Contratado	27
AC	Rio Branco	Contratado	58
MS	Campo Grande, Três Lagoas e Coxim	Contratado	62

Desafios Futuros e Riscos

O desafio do PROARTE é garantir a funcionalidade e a capacidade estrutural das OAE, estendendo a vida útil das estruturas para o maior tempo possível. O risco envolvido seria a exigência de licenças ambientais durante a execução dos serviços, o que pode comprometer a adequada performance do Programa.

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

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

O novo modelo incorporou novos serviços aos contratos de supervisão, disponibilizando profissionais especializados, laboratórios e equipamentos, perfazendo um total de 43 produtos e/ou subprodutos. Engloba, ainda, os programas CREMA, PROARTE, conservação em rodovia pavimentada e não pavimentada, ou quaisquer outras atividades afetas à manutenção rodoviária.

Resultados

Em 2020, 24 unidades da federação tinham o novo contrato de supervisão, totalizando 43 contratos ativos.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio para 2021 é assegurar o fortalecimento da fiscalização de obras por meio das empresas supervisoras e que a modernização dos contratos possa resultar em produtos de qualidade, tais como relatórios, pareceres técnicos e, como objetivo final, assegurar que os serviços sejam executados conforme a técnica e qualidade desejados. Em 2021, a Coordenação-Geral de Modernização e Restauração Rodoviária (CGMRR) pretende licitar 9 contratos em mais 3 unidades da federação.

Demandas judiciais representam riscos e podem atrasar as licitações para a adoção do novo modelo de supervisão de manutenção nas SRE. Além disso, outros riscos podem ser citados: a baixa qualificação de pessoal das empresas supervisoras pode afetar a qualidade dos produtos; pode haver restrição orçamentária e excesso de produtos que demandem critérios de habilitação rigorosos que podem acarretar a não adesão das SRE ao novo modelo de supervisão e de manutenção rodoviária.

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

A modelagem da 2ª Etapa do BR-LEGAL 2 tem como escopo a contratação de empresa para adequação/atualização do projeto executivo de engenharia e execução dos serviços técnicos de aplicação e manutenção de dispositivos de segurança e de sinalização rodoviária. A segurança das intervenções é uma inovação dessa nova etapa do Programa de forma que toda sinalização de obras, verticais e horizontais, estarão de acordo com manual do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Os dispositivos de segurança seguirão o conceito da “Rodovia que Perdoa”, Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e dos controles de qualidade.

Resultados

O DNIT alcançou 100% do cronograma do projeto de planejamento do Programa, restando apenas a aprovação do orçamento e lançamento dos primeiros editais.

Com a alteração da competência da licitação do Programa para as Superintendências, modificou-se consideravelmente algumas diretrizes previamente definidas.

O Termo de Referência (TR) chegou a ser elaborado e encontra-se em fase de validação, restando a licitação a ser iniciada no exercício de 2021.

Os principais fatores que contribuíram para o não atingimento da meta planejada foram:

Alteração da competência de licitar o programa para as SRE;

Utilização do novo Sistema de Custos Rodoviários (SICRO) não contempla ainda todas as composições (processos para os novos preços em aprovação).

Desafios Futuros e Riscos

Otimizar a aplicação da concepção do BR-LEGAL com os contratos de manutenção e de construção rodoviária.

VI. Plano Nacional de Pesagem (PNP)

A preservação da integridade da infraestrutura e da segurança do trânsito das rodovias federais pavimentadas sob a jurisdição do DNIT utiliza-se de operações de fiscalização para aferição do peso dos veículos que trafegam nas rodovias.

a) Posto de Pesagem Veicular (PPV) / Unidades Móveis Operacionais (UMO) - 2325

O seu objetivo é garantir a preservação do pavimento, a racionalização dos investimentos em manutenção rodoviária e a garantia da vida útil do patrimônio sob administração do DNIT.

Utiliza-se de equipamentos de pesagem móveis que podem ser utilizados tanto nos postos quanto em qualquer lugar da rodovia, atingindo assim o mesmo propósito dos postos fixos.

O contrato nº 182/2019 iniciou operação de duas balanças móveis/portáteis, com enfoque nos caminhões bitrem de nove eixos, e veículos para transportes de cargas superdimensionadas.

Já o edital nº 237/2017, contempla nove lotes, totalizando 46 Unidades Móveis Operacionais de pesagem estática (UMO-E) e 15 Unidades Móveis Operacionais de pesagem dinâmica (UMO-D).

A meta do PPV é de 35 equipamentos em operação. Atualmente, foram contratados 63 equipamentos, tendo sido mobilizados 37 equipamentos.

Os desafios são:

Automatização dos processos de fiscalização e a localização dos postos de forma a atender à novas demandas do transporte rodoviário de cargas e posicionar o mais próximo possível da região geradora da carga, minimizando os impactos na infraestrutura causados pelos possíveis excessos de peso;

Baixo contingente de agentes da Autoridade de Trânsito.

b) Postos Integrados Automatizados de Fiscalização (PIAF) - 108X

O objetivo é garantir a preservação do pavimento, a racionalização dos investimentos em manutenção rodoviária e a garantia da vida útil do patrimônio sob administração do DNIT, cuja meta atual é a implantação de dois PIAF.

O novo modelo de pesagem desenvolvido pelo DNIT apresenta como principais características a automatização dos processos e a operação do posto de forma remota, por meio de um Centro de Controle Operacional (CCO).

No período de transição entre os modelos de fiscalização, alguns dos principais PPV estão sendo utilizados em conjunto com as UMO.

Os desafios são:

Nível de detalhamento insatisfatório dos projetos entregues inicialmente pelas contratadas;

- Burocratização e demora na análise dos projetos ambientais e de

desapropriação;

- Alteração da localização de alguns postos devido a fatores externos (geotécnicos, MPU);
- Demora na análise inicial do projeto em razão do ineditismo do seu escopo, necessitando de conhecimento aprofundado pelos analistas;
- Paralisação dos contratos por mais de 12 meses;
- Restrições orçamentárias.

c) Agente Remoto - 2325

O objetivo é a disponibilização de agente, para que a operação dos equipamentos possa ser acompanhada de forma remota pelos agentes de trânsito, de forma a otimizar a utilização do quadro de pessoal do DNIT.

Atualmente encontram-se mobilizados 37 equipamentos de um total de 63 contratados. Espera-se com a utilização do agente remoto uma maior mobilização nesse ano de 2021.

Os desafios são:

- A alta rotatividade de servidores como agentes da Autoridade de Trânsito, decorrente em parte de pedidos de aposentadorias, afastamentos por questões médicas, ainda mais nesse momento delicado de pandemia do coronavírus, entre outros motivos, necessitando ainda mais de constantes nomeações de outros servidores.
- A formação de novos agentes de Trânsito, no formato Educação à Distância (EAD), aguardando definição de uma nova Portaria do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

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

O objeto é a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito, através de controle da velocidade dos veículos em rodovias federais, mediante a disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos controladores e redutores de velocidade, avanço de sinal vermelho e parada sobre a faixa de pedestres, com coleta, armazenamento e processamento de dados estatísticos, imagens de infrações, visando maximizar a segurança viária dos usuários de rodovias federais sob jurisdição do DNIT.

A meta é de 1.500 equipamentos em operação.

No início de 2020 havia 1.308 faixas operacionais no controle de velocidade e ao final 3.140 faixas operacionais em funcionamento, demonstrando grande

evolução ao longo do ano e que se espera refletir no indicador de redução de acidentes em 2021.

O PNCV contempla a implantação de equipamentos eletrônicos controladores e redutores de velocidade, além de detectores de avanço semafórico e parada sobre a faixa de travessia de pedestres, por meio dos quais é feito o monitoramento das faixas de tráfego das rodovias federais sob circunscrição do DNIT.

Ainda, contempla a promoção de demais ações e/ou atividades relacionadas à engenharia de tráfego e de campo, bem como de fiscalização e educação, previstas na Resolução CONTRAN nº 638/2016, todas afetas ao aprimoramento e/ou melhoramento do monitoramento das faixas de tráfego e consequente fiscalização eletrônica de velocidade.

O desafio é o cumprimento do acordo judicial firmado entre o DNIT e o Ministério Público (MP), constante nos autos da Ação Popular nº. 1008898-38.2019.4.01.3400, referente à instalação de equipamentos eletrônicos de controle de velocidade nas rodovias federais, em que foi necessária a priorização de faixas para monitoramento, com as consequentes formulações de novos normativos e suas adaptações com o desenrolar do programa.

a) Julgamento de Recursos Administrativos a Multas de Trânsito - 4482

O objetivo é realizar o Julgamento de Recursos Administrativos a Multas de Trânsito, nos moldes do que prevê a legislação.

No ambiente do Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP) não há uma meta prevista, vez que a unidade para contabilização é porcentagem. Dessa forma, foi estabelecida meta interna de 250.000 julgamentos.

Por fim, podemos destacar que houve grande evolução com a implementação das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI) virtuais.

VIII. Atualização do Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER)

Atendendo ao objetivo estratégico de “Aprimorar o planejamento integrado”, foi estabelecido na DIF o PROSEFER. Esse Programa visa incluir e priorizar empreendimentos em programas orçamentários do Governo Federal e na carteira de iniciativas estratégicas do DNIT, objetivando apresentar subsídios para que sejam estudadas soluções, de modo que eventuais problemas com a interface dos modais de transportes rodoviário e ferroviário, em áreas urbanas

e passagens em nível, sejam equacionados, de forma a eliminar ou minimizar os conflitos resultantes dessa convivência.

O PROSEFER foi idealizado com o desígnio de realizar estudos e pesquisas, para definir intervenções em trechos ferroviários com interferências em áreas urbanas. Os estudos foram elaborados por município, com levantamento de informações para cada um dos cruzamentos que necessitavam de intervenções, seguindo critérios definidos pelo estudo. A partir daí, foi sugerida uma ação adequada e possível para resolver o problema detectado.

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

Resultados

Em março de 2020 foi concluída a definição dos conceitos de cada um dos parâmetros relativos às áreas de priorização e a metodologia para a obtenção dos seus valores. Foram escolhidos a estrutura da tabela para o cálculo do índice de priorização do PROSEFER (IPP) e o método de análise utilizado para a obtenção dos pesos das áreas de priorização - *Analytic Hierarchy Process* (AHP) - Método de Análise Hierárquica. Além disso, foi apresentada a relação dos empreendimentos contemplados pelo Programa após seleção por meio do parâmetro Grau de Importância (GI), conforme norma NBR7613/2019. Também foi exibida a metodologia para o cálculo do IPP e, por fim, a classificação dos empreendimentos em ordem decrescente de priorização.

No mesmo ano, foi concluída a metodologia para obtenção do ganho operacional potencial lançando mão da estimativa de um possível acréscimo no volume de cargas transportadas. Esse ganho seria decorrente de uma futura implantação dos empreendimentos nos municípios, conforme indicados pelo PROSEFER, após as adequações realizadas em sua atualização.

Desafios Futuros e Riscos

Em função do dinamismo da natureza das informações abordadas nos processos de atualização e revisão, é importante que o PROSEFER seja aprimorado

periodicamente.

Desse modo, em julho de 2020 foi iniciada uma nova fase de aprimoramento. O escopo prevê a inclusão de empreendimentos listados no PROSEFER 2009 e não contemplados na atualização de 2019, cujo GI seja menor de 50.000. Eles constarão na relação de soluções com implantação de sinalização.

Na primeira fase do aprimoramento foram atualizados os dados de 122 passagens em nível (PN), de um universo de 734 PN. A atualização dos dados relativos às demais está em desenvolvimento.

O resultado desse trabalho proverá uma complementação à lista de classificação dos empreendimentos com solução de sinalização contendo: a indicação do tipo de proteção, tipo de sinalização e custo da sinalização de cada PN. Com o programa sempre atualizado, será possível executar a solução mais eficiente, visando a eliminação ou redução dos conflitos entre o transporte ferroviário e a mobilidade urbana nos municípios afetados.

IX. Elaboração de estudos para construção de contornos e variantes ferroviárias - OODJ

A carteira de estudos e projetos hoje da DIF, no âmbito da CGOFER, conta com empreendimentos vinculados a dois objetivos: “Elevar o nível de serviço das vias de transporte” e “Contribuir para a segurança dos usuários”.

Construções de contornos ferroviários estão vinculados ao primeiro objetivo, enquanto adequações de linhas férreas/ ramais ferroviários e viadutos, ao segundo.

Resultados

Em 2020, o DNIT contabilizou uma carteira de 22 estudos e projetos ferroviários com grande concentração na região Sul e Sudeste. A seguir, carteira da DIF especificada:

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

- EVTEA de Solução Integrada em Mogi das Cruzes/SP;
- Variante - Jaraguá do Sul – Guaramirim/SC.

EVTEA em andamento:

- Solução de conflitos ferroviários no Litoral do Paraná;
- Solução de conflitos ferroviários em Arapongas - Jandaia do Sul - Mandaguari - Marialva - Sarandi/PR;

- Solução de conflitos ferroviários em Ponta Grossa – Piraquara/PR;
- Solução de conflitos ferroviários Mafra – São Bento do Sul/SC;
- Variante ferroviária Aparecida – Canas/SP;
- Solução de conflitos ferroviários de Bambuí - Santa Luzia/MG;
- Solução de conflitos ferroviários em Cruz Alta/RS.

Projetos em andamento:

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

Projetos Concluídos:

- Projeto Básico da Ferrovia Litorânea Sul - Lote 2/ Imbituba - Araquari/SC;
- Projeto Básico da Ferrovia Litorânea Lote 1/SC;
- Projeto Básico da Variante ferroviária São José do Rio Preto/SP.

Além desses, alguns empreendimentos cujas análises de coerência orçamentária de estudos e projetos estavam sob a responsabilidade da DIF em 2019 foram removidos da sua carteira e passaram a compor o caderno de obrigações das concessionárias da malha ferroviária local. Destacam-se:

Concessionária Rumo Malha Paulista (RMP):

- Transposição da Via Férrea em Itirapina/SP;
- Transposição da Via Férrea em Embu-Guaçu/SP;
- Instalações industriais e oficinas ferroviárias em Rio Claro/SP;
- Projeto Executivo da Transposição em São Carlos - Praça Itália/SP;
- Projeto Executivo do Contorno de Catanduva/SP;
- Projeto Executivo da Transposição em Limeira/SP;
- Projeto Executivo da Transposição em Campinas/SP.

Concessionária MRS Logística:

- Projeto Executivo do Contorno Ferroviário de Santos Dumont/MG;
- Projeto Executivo de obras de transposição ferroviária em Itaguaí/RJ;
- EVTEA Variante Ferroviária de Aparecida – Canas/SP;
- Projeto Executivo das obras remanescentes em Guararema/SP.

Por fim, dois empreendimentos foram retirados da carteira DIF, pois não constaram da lista de prioridades do PROSEFER. Adicionalmente, em consulta ao Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – (SAFF) - Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), foi identificado um baixo número de passagem de trens por dia. São eles:

- Transposição da Via Férrea em Laranjal Paulista/SP;
- Transposição da Via Férrea em Américo Brasiliense/SP.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio para 2021 é concluir os EVTEA e projetos em andamento, com o risco de que não haja recursos orçamentários para a execução das próximas fases desses empreendimentos.

X. Construção/Adequação Ferroviária

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

Atualmente seguem em curso a construção de dois Contornos Ferroviários. São eles:

- Joinville/SC;
- São Francisco do Sul/ SC.

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

Projeto concluído, aguardando análise do componente ambiental. Assim, a minuta do projeto executivo encontra-se em trâmite de aprovação técnica, cuja previsão é para o 1º sem/21, representando 97% de execução no cronograma gerencial interno do DNIT da fase de projeto.

Dada a avocação da competência para obtenção da renovação da Licença Ambiental de Instalação (LAI) - 5 para a DIF, foi realizada em 2020 a contratação do inventário florestal e dos estudos do componente ambiental, indígena e arqueológico. A previsão de obtenção da LAI é no 2º sem/21. Assim sendo, o cronograma gerencial interno do DNIT, da fase de licenciamento, aponta 40% de execução.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio para 2021 é a conclusão do projeto executivo, renovação da licença de instalação do trecho I e conclusão do Estudo de Impacto Ambiental, Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) para obtenção de licença prévia (LP) para o trecho II-Araquari. O risco é a inexistência de recursos orçamentários para início da obra no trecho I ainda em 2021, além da não obtenção da licença do trecho II-Araquari.

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

Resultados

Projeto concluído e em fase de adequações solicitadas pela equipe técnica à projetista, com previsão de aprovação para 1º sem/21. Além disso, foram concluídos no 2º sem/20 a celebração de Termo de Compromisso (TC) e assinatura de Termo de Ajuste de Conduta (TAC) para reparação de danos arqueológicos para obtenção da anuência, que irá refletir em uma evolução no avanço físico do empreendimento.

Encontram-se em andamento os estudos ambientais para renovação da Licença de Instalação (LI). Pendente análise do Inventário Florestal e do Plano Básico Ambiental (PBA) pelo Instituto de Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA/SC).

Desafios Futuros e Riscos

Acompanhar a implantação do TC celebrado para a reparação dos danos arqueológicos e finalizar os estudos ambientais para a obtenção da LI.

Destaca-se que, embora a minuta do projeto executivo da Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul - na EF-485/SC esteja concluída, foram solicitados ajustes à projetista por parte da equipe técnica. Apesar de os estudos ambientais para obtenção da LA se encontrarem em andamento, houve atraso nas análises do Plano de Trabalho - Estudo do Componente Indígena (ECI) e Plano Básico Ambiental do Componente Indígena (PBAI) e Programa de Resgate Arqueológico por agentes externos, como Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), respectivamente. Além disso, destaca-se o atraso nas análises por parte do IMA/SC.

XI. Adequação Ferroviária

A iniciativa visa reduzir/suprimir passagens em nível com ferrovia e eliminar conflitos rodoferroviários com o objetivo de aumentar a segurança dos usuários. Estão descritas abaixo as ações em andamento:

Cinco obras de transposição de linha férrea:

- Rolândia/PR;
- Juiz de Fora/MG;
- Mogi Guaçu/SP;
- Botucatu/SP; e
- Guararema/SP.

Uma Adequação de Ramal:

- Barra Mansa/RJ.

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

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

Resultados

Obra de transposição foi concluída, conforme projeto executivo aprovado. Entretanto, após o protocolo de reclamações a respeito do empreendimento na Ouvidoria do DNIT, manifestação negativa da mídia local e solicitações da Prefeitura, foram realizados ajustes no acesso à trincheira para tráfego de veículos de grande porte. Assim, foi celebrado aditivo contratual para realização dos ajustes pactuados entre DNIT e Prefeitura, com a consequente entrega da obra à população local.

Desafios Futuros e Riscos

Concluir os ajustes de acesso à trincheira no 1º sem/21.

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

A iniciativa contempla o TC nº 646/2011, firmado entre a Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG e o DNIT para realização de intervenções que permitirão a eliminação de conflitos rodoferroviários no município. São elas:

- Benjamin Constant: objetiva a eliminação das travessias em nível ao longo do trecho urbano do Município, promovendo qualidade de vida e segurança da população local, bem como melhorando o fluxo de veículos

da região;

- Viaduto Tupynambás: liga os bairros Santa Teresa e Poço Rico em transposição à EF-040, eliminando o cruzamento em nível da via urbana com a ferrovia, o que assegura fluidez no tráfego de veículos e trens e consequente aumento da segurança da população local;
- Viaduto Praça dos Poderes: objetiva a eliminação da travessia em nível do trecho urbano que cruza a Ferrovia EF-040, na altura do Trecho Três Rios, visando a segurança do tráfego entre veículos urbanos, trens e pedestres;
- Viaduto Mariano Procópio: objetiva a eliminação da travessia em nível, conectando a rua Mariano Procópio por meio de viaduto e respectivos acessos.

Resultados

Em 2020 houve andamento na obra da Praça dos Poderes e conclusão do Viaduto Tupynambás e respectivos acessos, levando o empreendimento a apresentar avanço físico de 85% no acumulado, de acordo com cronograma interno do DNIT. No entanto, os projetos do Viaduto Mariano Procópio e do Viaduto Benjamin Constant encontram-se em fase de revisão por parte da Prefeitura de Juiz de Fora.

Além disso, em 2020 houve a aprovação da 2ª Prestação de Contas do TC com o repasse da parcela seguinte no valor de R\$ 4.707.375,86. Por fim, também no mesmo período, houve a celebração do 3º Termo Aditivo (TA) de rerratificação do prazo de vigência e do valor. Dessa forma, o prazo ficou estendido até 30 de dezembro de 2022 e o valor foi acrescido em R\$ 15.277.624,65 (sendo R\$ 12.222.099,72 de repasse e R\$ 3.055.524,93 de contrapartida).

Desafios Futuros e Riscos

Como desafios para 2021 estão a conclusão da obra do Viaduto Praça dos Poderes e a contratação das obras do Viaduto Benjamin Constant e Viaduto Mariano Procópio.

c) Adequação de Linha Férrea em Mogi Guaçu - na EF-050/SP

A iniciativa envolve a Transposição da Linha Férrea em Mogi Guaçu/SP que contemplou a construção do Viaduto Emília Marchi e a recuperação estrutural do Viaduto Vilobaldo Vilas Boas.

Resultados

Obra concluída em dezembro de 2020.

Desafios Futuros e Riscos

Não há.

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

A iniciativa compreende a adequação de linha férrea (5,80 Km) e construção do Pátio Ferroviário de Anísio Brás (7,00 ha) em Barra Mansa – RJ.

Resultados

Embora tenha sido dada continuidade à construção das Unidades Habitacionais para realocação das famílias afetadas pelo empreendimento e dado início às obras remanescentes do Pátio Anísio Brás e Passarela Isaías Leite, contratadas por meio do Regime Diferenciado de Contratação (RDC) eletrônico nº 263/2019 e iniciadas em Jan/2020, a finalização dessas obras foi impactada pela não liberação das obras no terreno da Várzea do Quartel pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU), que resultou na alteração da estratégia de reassentamento, alterando as construções previstas no terreno da Várzea para a área do terreno do Campo Ferroviário. Adicionalmente, a pandemia do coronavírus também trouxe impactos na obra, gerando a redução de mão de obra entre março e julho.

Desafios Futuros e Riscos

Conclusão das obras das Unidades Habitacionais e reassentamento das famílias para continuidade das obras remanescentes, além da contratação das obras complementares.

e) Adequação de Ramal Ferroviário no Perímetro Urbano para Eliminação de Pontos Críticos em Botucatu - SP

Resultados

Implantação de OAE para transposição da via férrea no município de Botucatu-SP foi concluída em nov/19. Apesar disso, em 2020 houve movimentação financeira a fim de liquidar medições pendentes para a construtora e a

supervisora da obra. Não haverá necessidade de pagamento subsequente.

Desafios Futuros e Riscos

Não há.

f) Construção de Viaduto sobre Linha Férrea em Guararema - na EF-105/SP

A iniciativa envolve a transposição da via férrea com implantação de dois viadutos nos seguintes locais de conflito (passagens em nível): Estrada José Franco de Souza, próximo ao nº 633, Lambari e Avenida Dona Francisca Lerário, próxima ao nº 4.780, Maracatu.

Resultados, Desafios Futuros e Riscos

O empreendimento foi removido da carteira da DIF, pois passará a compor o caderno de obrigações da concessionária da malha ferroviária local (MRS).

XII. Desapropriação de Áreas para Construção da Ferrovia Transnordestina

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

Tabela 9 - Detalhamento da desapropriação da Ferrovia Transnordestina

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

Figura 18 – Mapa da Ferrovia Transnordestina



Resultados

Em outubro de 2017, o DNIT questionou ao MInfra e à ANTT, por meio do Ofício nº 7043/2017/ASSAD/GAB - DG/DNIT SEDE-DNIT, sobre a expectativa para retomada das obras, porém ainda aguarda retorno. Os valores liquidados e executados de Restos a Pagar (RAP) se referem ao cumprimento de ordens judiciais pendentes dos processos de desapropriação da Transnordestina, justificando assim a necessidade de manutenção da dotação atual para a ação que, em 2020, entrou para o anexo VI, da LOA.

Desafios Futuros e Riscos

As obras da Transnordestina estão suspensas pelos acórdãos 1.724/2016 e 67/2017.

XIII. Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)

Essa iniciativa tem como objetivo eliminar os passivos ambientais remanescentes, como por exemplo: canteiro de obras, bueiros, taludes de

corte, aterros, entre outros, contribuindo para o aperfeiçoamento da gestão socioambiental, com a redução dos impactos deixados pelas obras no meio ambiente. Dessa forma, está diretamente alinhada ao objetivo estratégico do DNIT de “Aprimorar a gestão socioambiental”.

Na LOA 2020 da DIF constam duas ações referentes à recuperação de áreas degradadas:

- PRAD Nacional; e
- PRAD São Félix/BA.

a) Implantação do PRAD na Malha Ferroviária Nacional

A iniciativa envolve a realização de ações corretivas, compreendendo os serviços de terraplenagem, drenagem, recuperação de taludes e plantio de espécies florestais nativas na faixa de domínio, necessárias para a recuperação de áreas atingidas diretamente pela execução de obras na malha ferroviária.

Resultados

Em 2020, essa ação concentrou-se na implantação do PRAD Gália/SP, que teve o contrato rescindido amigavelmente em jun/20 (Processo nº 50608.500495/2017-68), em função de trâmite de processo judicial impetrado pela propriedade particular contida na área do PRAD. Dessa forma, a ação não teve avanço físico no exercício, pois ainda aguarda decisão judicial que viabilize a realização dos serviços.

Desafios Futuros e Riscos

Aguarda-se decisão judicial que viabilize a realização dos serviços.

b) Implantação do PRAD em São Félix/BA

A iniciativa envolve a contratação de obra de Recuperação de Áreas Degradadas objetivando eliminar os passivos ambientais remanescentes (canteiro de obras, bueiros, taludes de corte e aterro) da paralisação da obra do Contorno Ferroviário, em cumprimento à demanda do Ministério Público Federal (MPF), expressa por meio do Inquérito Civil Público nº 1.14.000.000175/2007-57 – PR/PA-CRQ, advindos dos impactos ambientais das obras do contorno ferroviário de São Félix/BA, assim como para atender à solicitação do MPF, conforme Ofício nº 125/14-NTC-PR/BA-CRQ.

Resultados

A contratação do empreendimento, iniciada em fevereiro, foi finalizada no 2º sem/2020. A publicação da adjudicação e homologação do processo licitatório foi realizada em out/20, restando pendente ainda a conclusão da contratação. Ressalta-se o atraso no recebimento das garantias da contratada, que inviabilizou a formalização do contrato e a emissão da ordem de serviço ainda em 2020.

Desafios Futuros e Riscos

Formalizar o contrato e dar início à execução dos serviços a serem finalizados ainda em 2021. Caso a empresa não apresente todas as garantias requeridas, pode ser necessário um novo processo licitatório, o que poderá impactar no atraso do início das obras e na sua consequente finalização em 2021.

XIV. Cooperação com a ANTT na Renovação Antecipada dos contratos de Concessão da Malha Ferroviária

A iniciativa, alinhada aos objetivos estratégicos de “Elevar o nível de serviço das vias de transporte” e “Contribuir para a segurança dos usuários”, tem como escopo apoio à ANTT nas verificações de coerência dos orçamentos contidos nos projetos e estudos de conflitos ferroviários urbanos e sinalizações apresentados pelas Concessionárias ao MInfra no âmbito das renovações antecipadas, bem como disponibilidade para monitoramento da implementação das obrigações pactuadas entre as Concessionárias e a ANTT. Esse tipo de atuação visa validar os projetos e estudos apresentados pela Concessionária com o objetivo final de compor o Caderno de Obrigações dessa, no âmbito da renovação antecipada do contrato de concessão ferroviária celebrado junto à ANTT.

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

Resultados

Com participação atuante e efetiva de técnicos do DNIT, do MInfra, da ANTT e do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) é possível analisar projetos de conflitos ferroviários urbanos que beneficiarão cerca de 33 municípios na Malha Paulista (RUMO MALHA PAULISTA - RMP) no estado de São Paulo, 24 na Estrada de Ferro Carajás, nos estados do Pará e Maranhão, e 28 na Estrada de Ferro Vitória-Minas em Minas Gerais, esses dois últimos referentes à concessão da VALE S/A.

Desafios Futuros e Riscos

Atualmente, as análises de projetos referentes à Concessão da MRS Logística S/A já foram iniciadas e espera-se concluir todo o processo com essa concessionária até meados do próximo ano. Para essa concessionária, espera-se solucionar conflitos ferroviários urbanos em cerca de 50 municípios, entre os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Para o próximo ano, espera-se que trabalho semelhante seja desenvolvido com as concessionárias RUMO MALHA SUL e FCA/VLI.

XV. Melhorias da Gestão Ferroviária

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

Desdobramento anual de metas e diretrizes;

- Implantação de estrutura de governança e sistemática de monitoramento e controle dos empreendimentos (com implantação de rotinas periódicas); e
- Elaboração de padrões para a gestão dos empreendimentos e para as tarefas críticas dos processos redesenhados.

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

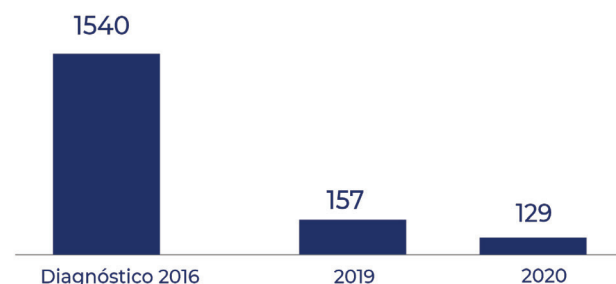
Resultados

- Tempo total de atraso das obras Ferroviárias

Em 2020, a DIF continuou evoluindo e apresentando melhorias importantes nos seus resultados com a consolidação do Escritório de Projetos da Diretoria. Quanto às obras, o patamar de 157 dias registrados em 2019 teve uma redução

de 29 dias, alcançando um novo *benchmark* de 129 dias, ou seja, uma redução de 1.412 dias em relação ao diagnóstico realizado em 2016, que apresentava um atraso de 1.540 dias. Essa redução ocorreu em função da conclusão das obras de Mogi Guaçu/SP, em 91 dias, e da obra de Tupynambás em Juiz de Fora/MG, em apenas 53 dias.

Gráfico 1– Redução do atraso das Obras Ferroviárias (em dias)
Variação de término de obras concluídas



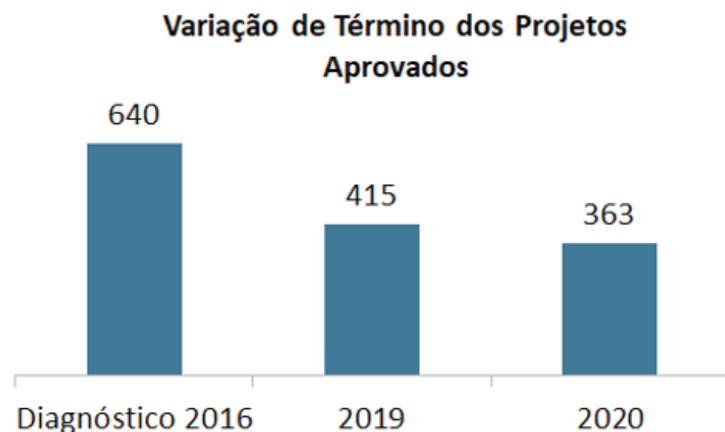
A tabela abaixo detalha o ganho por tipo e complexidade de intervenção:

Categorização das Obras por Complexidade	Tempo Total de atraso das obras concluídas (Diagnóstico 2016)	Tempo Total de atraso das Obras Concluídas (2019)	Tempo Total de atraso das Obras Concluídas (2020)
Contorno	1518	-	-
Transposição	1472	180	150
Adequação	1791	134	107
Variável do Término Total	1540	157	129

Já em relação aos projetos, observa-se uma redução de 52 dias do atraso total, em relação a 2019, atingindo um patamar de 363 dias de atraso médio em 2020. A redução média apurada deu-se em função do alcance de uma baixa variação de término para aprovação do projeto executivo de Mogi Guaçu/SP, bem como alinhamento das diretrizes estratégicas dessa Diretoria.

Já em relação aos projetos, observa-se uma redução de 52 dias do atraso total, em relação a 2019, atingindo um patamar de 363 dias de atraso médio em 2020. A redução média apurada deu-se em função do alcance de uma baixa variação de término para aprovação do projeto executivo de Mogi Guaçu/SP, bem como alinhamento das diretrizes estratégicas dessa Diretoria.

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



A tabela a seguir detalha a variação total de término de projetos por complexidade, que evidencia a melhoria dos resultados como um todo.

Tabela 11- Variação de término médio de projetos Ferroviários

Categorização das obras por complexidade	Tempo total de atraso das obras concluídas (Diagnóstico 2016)	Tempo total de atraso das obras concluídas (2019)	Tempo total de atraso das obras concluídas (2020)
Contorno	575	-	345
Transposição	656	415	381
Variável do Término Total	640	415	363

XVI. Desenvolvimento do SUPRA DIF

A iniciativa se refere ao desenvolvimento do módulo Ferroviário SUPRA. Esse

sistema foi desenvolvido inicialmente pela DIR, com o objetivo de padronizar o relatório de supervisão das obras, de forma a otimizar o fluxo de informação entre as obras e o DNIT, reduzindo o tempo gasto com a tramitação dos relatórios físicos, melhorando, portanto, a eficiência do processo de medição e da fiscalização. Com isso, essa iniciativa está alinhada com o objetivo estratégico “Assegurar a celeridade e qualidade nas fiscalizações e contratações”.

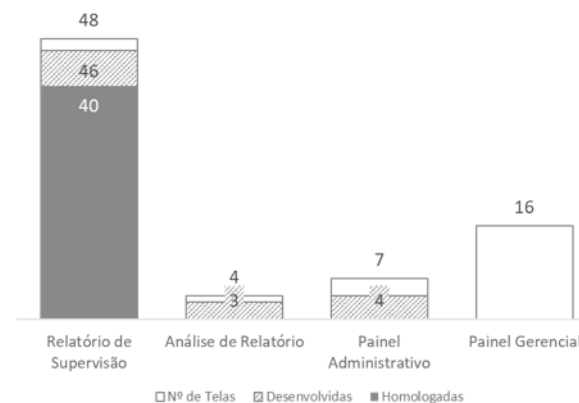
O módulo Ferroviário SUPRA compreende o desenvolvimento de quatro submódulos: painel administrativo, relatório de supervisão, análise de relatório e painel gerencial.

Resultados

Durante o ano de 2020, deu-se continuidade ao desenvolvimento iniciado em ago/19.

Gráfico 3 – SUPRA DIF

SUPRA-DIF – Status de 23/12/2020



O Relatório de Supervisão encontra-se em estágio de desenvolvimento avançado (95% de telas desenvolvidas e 83% homologadas). Trata-se do módulo com a maior quantidade de telas, demandando, assim, o maior esforço de codificação. Ainda estão em desenvolvimento os módulos painel administrativo (57% de evolução) e análise de relatórios (75% de evolução), restando iniciar o desenvolvimento do painel gerencial.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio para 2021 é implantar o módulo Ferroviário SUPRA.

XVII. Destinação de bens Ferroviários

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

Resultados

A meta de número de bens imóveis cedidos e de bens móveis doados para 2020 foi superada com êxito, impactada fortemente pela consolidação das práticas de gestão, com o estabelecimento de rotinas semanais de controle e metas individuais para a equipe. Além do alcance da meta, o número de bens doados apresentou uma evolução de 53% em relação ao ano de 2019, totalizando 69 bens doados frente aos 45 bens de 2019.

No caso de bens móveis cedidos, a meta proposta inicialmente não foi alcançada, tendo em vista a existência de impedimento legal no instrumento de destinação de bens, conforme Decreto nº 9.373/18, inicialmente transferidos ao IPHAN, guardados em museus e, após serem destituídos de valor histórico, posteriormente ao DNIT, por força de um Termo de Conciliação. Outro fator de impedimento é que a DIF teria que proceder com a avaliação de tais bens, no entanto, existe uma lacuna no quantitativo da força de trabalho atual disponível para tal finalidade.

No ano de 2020 não foram realizados leilões, uma vez que a pandemia do coronavírus impediu a etapa de vistoria, porém, foram realizadas reuniões de planejamento com as SRE objetivando descentralizar as atividades para a sua execução.

Além disso, houve um expressivo resultado de melhoria na quantidade de processos de avaliação técnica concluídos. Em 2020, foram concluídos 60 processos frente a um histórico de 48 processos em 2019, o que totaliza um aumento de 25%, bem como o alcance da meta prevista para o período.

Gráfico 4 - Destinação de bens ferroviários

112 Bens destinados



Desafios Futuros e Riscos

Realizar os leilões dos bens móveis ferroviários não operacionais através da contratação de leiloeiro especializado, gerando economia de recursos com manutenção, gestão de ativos e aprimorar os procedimentos para execução dos processos de cessão e doação.

XVIII. Mitigação do Passivo Ambiental em Imóveis Ferroviários

Ainda dentro do objetivo estratégico de “Aprimorar a gestão socioambiental”, essa iniciativa tem por finalidade mitigar os passivos ambientais mapeados pela Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), ao longo da malha ferroviária transferida ao DNIT.

Resultados

Em 2020, foram continuadas as tratativas junto à Coordenação Geral de Meio Ambiente (CGMAB), visando proposição de ações para tratamento dos passivos ambientais.

O primeiro trabalho refere-se ao passivo localizado no Pátio das Oficinas de Santos Dumont/MG, e está em fase de elaboração do TR para a contratação de empresa especializada visando o levantamento de quantitativo e diagnóstico, e proposição de ações mitigatórias.

Desafios Futuros e Riscos

Os principais desafios para 2021 são: concluir a contratação de empresa especializada e obter o diagnóstico; estabelecer um cronograma de ações para atuar na regularização do passivo ambiental existente no Pátio das Oficinas de Santos Dumont; iniciar a atualização do levantamento de passivos ambientais realizado pela Inventariança da extinta RFFSA; elaborar um plano de ações conjunto, com a CGMAB e MInfra, para diagnóstico e tratamento dos demais passivos identificados.

Como principal risco, destaca-se o adiamento da referida iniciativa diante de uma possível limitação orçamentária de recursos, com consequente agravamento dos impactos ambientais.

XIX. Gestão do patrimônio Ferroviário

Visando a melhoria do marco regulatório e contribuindo para o objetivo de “Aprimorar a gestão socioambiental”, essa iniciativa tem como foco o desenvolvimento de três temas especificados a seguir:

Figura 19 - Aprimorar a Gestão Socioambiental



a) Normatização de rotinas e procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário

A iniciativa tem o objetivo de regulamentar as rotinas e os procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário. Para isso, foram definidas, por exemplo, a elaboração e validação das instruções normativas já inicialmente elaboradas.

Resultados

Destaca-se a publicação da Instrução Normativa nº 15/2020, que dispõe sobre os parâmetros para alienação dos bens móveis ferroviários inservíveis não arrendados de que trata o Decreto nº 10.161/2019, pelos concessionários da malha ferroviária de propriedade do DNIT.

Outro importante documento concluído foi a Instrução Normativa nº 31/2020, que dispõe sobre as instruções e os procedimentos a serem adotados com vistas a realizar a avaliação técnica de bens que compõem o patrimônio ferroviário do DNIT.

Por fim, tem-se a Instrução Normativa de Doação de bens móveis inservíveis, que se encontra em fase final para aprovação e publicação.

Embora no planejamento da CGPF conste a necessidade de outros normativos, como por exemplo, de cessão de bens imóveis e de anuência de imóveis lindeiros à faixa de domínio, essas ações encontram-se impactadas pela existência de interpretações jurídicas do Decreto nº 7.929/2013, que impedem a continuidade dos procedimentos.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio para 2021 é validar e publicar todas as instruções normativas referentes à iniciativa em questão.

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

A iniciativa envolve elaboração de proposta em conjunto com o MInfra de alteração do Decreto nº 7.929/2013, que regulamenta o inciso IV do art. 8º, da Lei nº 11.483/2007, objetivando regularizar a gestão de bens imóveis não operacionais da reserva técnica, entre DNIT, MInfra e Ministério da Economia, por meio da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU).

Resultados

Em 2020, houve avanço na validação da versão final da minuta com as propostas de revisão do Decreto regulamentador supracitado juntamente ao MInfra, que estabelece novos critérios para definição da reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio para 2021 está relacionado à análise e validação da minuta pela Conjur do MInfra e, pela Conjur do Ministério da Economia e, posteriormente, a sua publicação.

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

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

Também, com a publicação do Decreto nº 10.161/2019, coube ao DNIT, estabelecer os parâmetros e procedimentos para a alienação ou a disposição dos bens móveis ferroviários inservíveis.

Resultados

Em 2020, houve avanço na elaboração e validação da proposta do novo Acordo de Cooperação Técnica entre o DNIT e ANTT. Foi publicada pelo DNIT a Instrução Normativa nº 15/2020, que trata do desfazimento de bens ferroviários inservíveis, não operacionais, trazendo avanços consideráveis nos processos de extinção dos contratos de arrendamento.

Desafios Futuros e Riscos

Em 2021 pretende-se realizar a publicação do Acordo de Cooperação Técnica entre DNIT e ANTT, iniciar a limpeza dos pátios e faixa de domínio com base na IN de desfazimento e concluir os processos de extinção dos contratos de arrendamento das malhas demandados ao DNIT.

XX. Tratamento do Acervo Documental

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

Em 2019, o DNIT recebeu as Unidades Regionais da Inventariança da extinta RFFSA, situadas nas cidades de São Paulo/SP e Rio de Janeiro/RJ, por meio da Portaria nº 1.200/2019, MInfra. Isso porque, apesar da Portaria nº 552/2018

ter estabelecido o prazo de conclusão dos trabalhos da Inventariança (31/03/2019), ainda restaram atividades remanescentes que demandam definir atores que possam finalizá-las, conforme descrito no relatório final do processo da Inventariança da extinta RFFSA.

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

Para dar andamento ao tratamento do acervo em 2020, a Coordenação-Geral de Patrimônio Ferroviário (CGPF) traçou três estratégias de atuação:

- Contratação de uma empresa especializada nessa massa documental para cada SRE;
- Adesão a uma Ata de Registro de Preço da Universidade Federal de Pernambuco; e
- Integração, na contratação geral do DNIT, por meio da DAF, da Associação do Centro de Treinamento de Educação Física Especial (CETEFE).

Resultados

Foi tomada a decisão de unificar e centralizar a contratação da empresa, pela DAF, em atendimento à decisão da Diretoria Colegiada. Dessa forma, ao fim de 2020 foi assinado o contrato nº 810/2020, que possui como escopo o tratamento e a gestão do acervo documental da extinta RFFSA nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Pernambuco.

Por fim, vale ressaltar que, em paralelo, o acervo de São Paulo já foi tratado, totalizando, assim, 42% do acervo, e para a SRE de Minas Gerais já foi realizada a contratação pela própria Superintendência.

Desafios Futuros e Riscos

Realizar a transferência do acervo documental de São Paulo, Rio de Janeiro e Pernambuco para local apropriado, a ser contratado pelo DNIT, até 2021. Assim como realizar o tratamento do acervo documental do Rio de Janeiro e Pernambuco.

Como principal risco, destaca-se o não tratamento citado diante de uma possível limitação orçamentária de recursos, com consequente perda de

informações decorrente do mau acondicionamento do acervo em parte dos locais inadequados de guarda atuais.

XXI. Manutenção e Gestão de Ativos Ferroviários

Manutenção dos ativos ferroviários no que tange à supervisão e limpeza de pátios e almoxarifados usados para a guarda de bens móveis não destinados. A gestão da ação deve ser integrada junto à destinação de bens. Ela também exerce impacto direto no objetivo de “Aprimorar a gestão socioambiental”.

Resultados

Em 2020 foi executado (liquidação + execução de RAP) 62% do recurso disponível para gestão e manutenção de ativos.

A iniciativa refere-se ao atendimento às despesas de custeio mensal com serviço de vigilância eletrônica e vigilância armada patrimonial dos bens móveis e imóveis nas SRE dos estados do Pernambuco, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

Desafios Futuros e Riscos

Como desafio futuro, o DNIT deverá proceder com ações relacionadas à redução do objeto para os contratos atrelados a pátios ferroviários, cujos bens estão sendo gradativamente leiloados/destinados.

XXII. Melhoria dos processos da Diretoria Ferroviária (DIF)

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

Resultados

Em 2020, três processos foram revisitados para avaliação de novas melhorias e um novo processo foi priorizado:

Processo “Celebrar Convênio” – A partir da sistemática de controle e acompanhamento mensal dos resultados da DIF em relação às metas definidas, foi possível identificar com base nos desvios apresentados a necessidade de priorização desse processo para implantação de melhorias, gerando impacto

em um dos importantes indicadores orçamentários da Diretoria: % de empenho emitido;

Processo “Gerir Padrões” e “Contratar obras, Bens e Serviços” – A partir da execução contínua dos processos ao longo dos anos, foram identificadas novas oportunidades de melhoria e novas práticas, resultando na reavaliação dos mesmos e/ou implantação de novas melhorias;

Processo “Regularizar imóveis à faixa de domínio ferroviário” – A partir da implementação do procedimento padrão, identificou-se a necessidade de aprimoramento com a definição dos critérios para estabelecimento da faixa de domínio de ferrovias existentes, concessionadas ou devolvidas, que impacta diretamente no indicador finalístico deste processo. Com isso, foram iniciados os trâmites para essa definição e melhorias no processo, sendo implementado a sistemática de controle e acompanhamento dos seus indicadores finalísticos junto à SREMG, SREMS e SRESP, uma vez que a sua execução ocorre via superintendências e essas representam cerca de 70% da demanda por solicitações de cartas de anuência.

Desafios Futuros e Riscos

Continuidade ao aprimoramento e/ou implantação de melhorias junto aos processos da DIF, dar seguimento à sistemática de controle dos resultados dos indicadores da referida Diretoria, bem como junto às SRE, para os casos em que se aplica tal interface. Além disso, destaca-se a elaboração de normativos e critérios para estabelecimento da faixa de domínio de ferrovias consolidadas e concessionadas.

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

A ação envolve a manutenção das hidrovias, por meio da conservação da sinalização de margens, balizamento flutuante e barragens de navegação; realização de obras civis de recuperação das condições de navegabilidade e de segurança da hidrovia; dragagens de manutenção; execução de serviços de desobstrução de canais de navegação, incluindo a limpeza e o destocamento; obras de recuperação e/ou modernização de eclusas, terminais hidroviários e Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), inseridos nas hidrovias; e cumprimento de exigências ambientais, contribuindo para a segurança e confiabilidade da operação desses equipamentos. Envolve também a implementação da gestão ambiental do empreendimento, englobando, entre

outras, ações mitigadoras e compensatórias das áreas de influência direta e indireta, e o atendimento das licenças ambientais.

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

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

Resultados

Dentre os resultados alcançados em 2020, destacam-se as Dragagens de manutenção dos Rios Madeira e Taquari, Manutenções corretivas e preventivas das IP4 do Amazonas, Recuperações das IP4 de Benjamin Constant/AM, Cai n'Água/RO, Codajás/AM, Nhamundá/AM e Tabatinga/AM, Reforma de 13 atracadouros hidroviários implantados na área de jurisdição da Bacia do Nordeste, Manutenção das Eclusas de Sobradinho e Tucuruí, Manutenção das Hidrovias do Nordeste (Grajau, Paranaíba) Amazonas, Paraguai e Taquari.

Desafios Futuros e Riscos

Início das obras de Recuperação e Modernização das Eclusas do Sul, planejamento e contratação da nova Dragagem de Manutenção do Rio Madeira e contratação da operação e manutenção por nível de serviço das IP4, essa a fim de garantir a disponibilidade das instalações.

As principais dificuldades e riscos para execução dos serviços estão associados a fatores como: mudança das dinâmicas dos rios, que acarreta mudança no planejamento de dragagem; condições hidrológicas adversas, que reduzem e comprometem a janela hidrológica disponível para execução das intervenções; falta de recurso para levantamentos hidrográficos e continuidade dos serviços; além de dificuldades logísticas.

XXIV. Construção de terminais fluviais - 127G

A iniciativa visa construir IP4, com o fim de dotar as populações de municípios

ribeirinhos de acesso efetivo às hidrovias, para maior segurança nas operações de embarque e desembarque de cargas e passageiros da navegação fluvial interior.

Envolve, também, a implementação da gestão ambiental do empreendimento, englobando, entre outras, ações mitigadoras e compensatórias para o atendimento das licenças ambientais.

Resultados

Foram concluídas as obras de construção da IP4 de Maués e da IP4 de Parintins (Vila Amazônia), localizadas no Estado do Amazonas. Os Termos de Recebimento Definitivo (TRD) e o início da operação de ambas ocorreram no mês de março de 2020. No Estado do Pará, as IP4 de Abaetetuba e Viseu estão com inauguração previstas para o início de 2021.

Permanecem em andamento as obras nas IP4 de Alvarães/AM, Anori/AM, Silves/AM, Envira/AM, Guajará-Mirim/RO, Oriximiná/PA, Juruti/PA, Belém Mosqueiro/PA, Augusto Corrêa e Cametá/PA.

Figura 20 - IP4 de Parintins (Vila Amazônia) /AM



Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios para a construção de terminais portuários para 2021, destacam-se: as dificuldades na emissão de licenças e autorizações ambientais; postergação da inauguração dos terminais em razão da tramitação necessária para anuência da Marinha e paralisação ou atraso das obras em decorrência de dificuldades logísticas para execução dos serviços.

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

Figura 21 - Obras de IP4 em 2020



XXV. Manutenção e operação de terminais hidroviários - 20LN

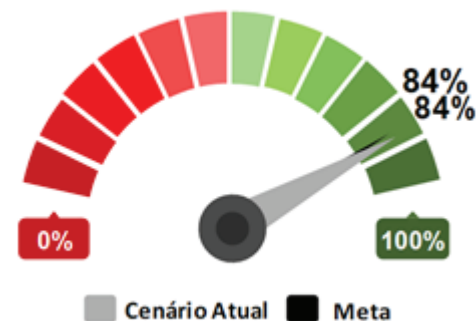
A iniciativa visa garantir as atividades de manutenção e operação dos terminais, de acordo com as suas características técnicas originais, proporcionando maior segurança e eficiência aos seus operadores, por meio da manutenção da infraestrutura, inclusive as edificações de apoio à operação portuária, gestão e operação do parque portuário, dos equipamentos, da carga e descarga das embarcações e dos terminais de passageiros. Envolve, também, a implementação da gestão ambiental do empreendimento, englobando, entre outras, ações mitigadoras e compensatórias das áreas de influência direta e indireta, e o atendimento das licenças ambientais.

Resultados

O principal indicador da iniciativa é a disponibilidade de terminais hidroviários: número de IP4 em operação sobre o total de IP4. Para 2020 estava previsto operar 84% das estruturas, ou seja, 37 IP4 de um total de 44. Destaca-se que

foi alcançada a meta de disponibilidade prevista para o ano e, dos meses de janeiro a setembro, 12 IP4 voltaram a operar.

Figura 22 - Indicadores de disponibilidade de IP4



Para uma melhor visualização de todos os indicadores geridos pela DAQ, pode-se acessar o Atlas Aquaviário através do link: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/atlas-aquaviario>.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio da iniciativa é garantir que todos os terminais possuam contrato de manutenção e operação em 2021. Para isso, o foco está na conclusão e licitação do novo contrato de Operação de IP4 por nível de serviço, que garantirá a disponibilidade aos terminais de Amazonas, Rondônia e Roraima, e a gestão dos contratos para as demais regiões.

Com relação aos riscos, o mais relevante é a falta de recursos para operação plena e manutenção preventiva e corretiva de todas as instalações. Com vistas a contornar a situação, vislumbra-se a oportunidade de celebração de Convênio de Delegação Administrativa junto a municípios e estados interessados em operar e manter as IP4.

XXVI. Manutenção e operação de eclusas - 20LO

A ação tem a finalidade de atender iniciativas administrativas e operacionais relacionadas às eclusas, de forma a garantir a operação e manutenção das estruturas e proporcionar maior segurança aos usuários e operadores. Envolve, também, a implementação da gestão ambiental do empreendimento,

englobando, entre outras, ações mitigadoras e compensatórias das áreas de influência direta e indireta, e o atendimento das licenças ambientais.

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

Figura 23 - PROECLUSAS



Resultados

As eclusas de Amarópolis, Fandango, Bom Retiro do Sul e Dom Marco, localizadas no Rio Grande do Sul, contaram com cobertura contratual e operação constante ao longo de todo o ano de 2020.

O DNIT convencionou adotar uma nova abordagem em relação à operação e manutenção das eclusas que consiste na celebração de contratos de diagnóstico para uma ampla avaliação das estruturas e sistemas que as compõem, provendo todas as informações fundamentais para a celebração de contratos de mais longo prazo e mais eficientes. Nesse sentido foram concluídos os diagnósticos nas eclusas de Tucuruí e Sobradinho, estando em andamento a licitação para a contratação dos diagnósticos de Jupia e Três Irmãos.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio futuro da iniciativa é, após a realização dos diagnósticos das eclusas, realizar a contratação dos serviços de operação e manutenção por 5 anos para as eclusas de Tucuruí, Sobradinho, Jupia e Três Irmãos.

O risco apontado está na obtenção da nova licença de operação (LO) para a eclusa de Tucuruí/PA.

XXVII. Melhoramentos no canal de navegação da Hidrovia do São Francisco -12J1

A ação tem a finalidade de atender iniciativas administrativas e operacionais relacionadas às obras de melhoria e implantação na Hidrovia do São Francisco, ampliando a malha hidroviária brasileira na região nordeste. A principal iniciativa é o levantamento batimétrico de passagens difíceis localizadas no Trecho do Rio São Francisco, compreendido entre as cidades de Pirapora/MG (PK 1982) e Pilão Arcado Velho/BA (PK 967).

Resultados

Iniciado o Contrato de Batimetria de Passagens Difíceis para o Levantamento Topobatimétrico da região.

Desafios Futuros e Riscos

Para 2021 o foco será na contratação do plano de monitoramento hidroviário do rio São Francisco. Com relação aos riscos, o mais relevante é a falta de recursos para licitar a nova contratação e a supervisão do contrato.

XXVIII. Remoção de navio naufragado no Porto de Vila do Conde em Barcarena/PA – Navio Haidar - 2E76

A ação tem a finalidade de atender iniciativas administrativas e operacionais relacionadas à execução dos serviços de salvatagem do Navio Haidar junto ao berço de atracação do Porto Conde, no estado do Pará.

Resultados

Concluída a contratação da empresa Supervisora do serviço de remoção do navio. Com isso, foi emitida a ordem de início parcial para retirar as licenças ambientais com o auxílio da supervisão. No mês de agosto foi protocolado junto ao órgão ambiental, SEMAS, o Plano de Controle Ambiental (PCA). Os próximos passos serão a realização da batimetria na região da remoção. No final do ano de 2020 foi emitida a licença ambiental para o empreendimento e a mobilização da equipe.

Figura 24 - Estrutura de mobilização



Desafios Futuros e Riscos

Para 2021, o resultado esperado é a conclusão do serviço de salvatagem do navio. Com relação aos riscos, aponta-se a dificuldade técnica desse serviço de engenharia.

XXIX. Dragagem de adequação da navegabilidade em portos - 212A

A ação envolve intervenções de dragagens de adequação da infraestrutura de Portos Organizados, sendo subdividida em localizadores que representam as regiões onde as intervenções acontecem. Em 2020, as regiões dessa ação foram:

- 0020 – Região Nordeste;
- 0030 – Região Sudeste;
- 0040 – Região Sul.

As principais iniciativas de cada região são:

Dragagem e Supervisão da Dragagem do Porto de Recife (Região Nordeste); Dragagem e Supervisão da Dragagem do Porto de Santos (Região Sudeste); e a Dragagem e Supervisão da Dragagem do Porto de Rio Grande (Região Sul). Das iniciativas em andamento, destaca-se a Dragagem do Porto de Recife que está presente no PPA 2020/2023 como investimento plurianual nº 0722.

Resultados

Em 2020, na região sudeste, foi concluída a dragagem do Porto de Santos/SP. Na região Sul, foi concluída a dragagem do Porto de Rio Grande/RS.

No que concerne à dragagem do Porto de Recife/PE, o projeto básico foi entregue e aprovado pela DPP. A próxima etapa será a publicação do edital para a contratação da obra.

Desafios Futuros e Riscos

Existe a necessidade de recursos para a continuidade das atividades nos instrumentos já vigentes e na contratação da Obra do Porto de Recife/PE.

XXX. Dragagem de aprofundamento do Porto de Paranaguá - 1220

A ação envolve intervenções de dragagens de adequação da infraestrutura do Porto de Paranaguá, no estado do Paraná. O principal instrumento da ação é responsável pela confecção de projetos básico e executivo de dragagem, sinalização, balizamento e execução das obras de dragagem de aprofundamento por resultado no porto.

Resultados

Não houve execução física de obra dessa ação em 2020. Pendências administrativas foram sanadas, e há expectativa de retomada e conclusão da obra em 2021.

Desafios Futuros e Riscos

Os principais desafios para 2021 serão a realização de levantamentos batimétricos dos volumes dragados e os riscos de paralisação ou atraso das obras referentes ao assoreamento em decorrência de dificuldades logísticas para execução dos serviços.

XXXI. Construção de edificação para recepção de passageiros do Porto de Maceió - 15NW

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

Resultados

Em 2020 foi dado prosseguimento na obra do terminal de passageiros, com

previsão de conclusão para o ano de 2021.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio para 2021 é a entrega final da obra. Os riscos levantados estão relacionados com possíveis atrasos na conclusão das fundações e demais etapas.

XXXII. Melhoramentos no canal de navegação da Hidrovia do Rio Tocantins - 123M

A ação tem a finalidade de atender iniciativas administrativas e operacionais relacionadas às obras de melhoria e implantação na Hidrovia do Tocantins-Araguaia, ampliando a malha hidroviária brasileira na região norte. A principal iniciativa é o Derrocamento do Pedral do Lourenço, no estado do Pará, com a realização de obras de derrocamento entre Santa Teresinha do Tauri e Ilha do Bogéia (km 350 a 393) e melhoria das condições operacionais da hidrovia Tocantins-Araguaia, no mesmo trecho. Com o derrocamento, a rota na hidrovia passará a ter capacidade nominal de transportes de até 20 milhões de toneladas/ano para 2025, em grãos, minérios e outros produtos.

Figura 25 - Imagem aérea do Pedral do Lourenço



Resultados

Licenciamento Ambiental: todas as tratativas para o atendimento às

complementações dos estudos ambientais (EIA/RIMA) solicitadas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) foram atendidas. O próximo passo é a emissão da Licença Prévia – LP por parte do órgão ambiental.

Projeto Básico: foi entregue e está na fase de análise, entretanto sua aprovação depende da emissão da Licença Prévia pelo IBAMA. Está sendo desenvolvida, a pedido do Tribunal de Contas da União (TCU), uma modelagem multicritério para apoio à avaliação do projeto básico.

Desafios Futuros e Riscos

Os desafios vislumbrados para a ação são a obtenção da Licença Prévia junto ao IBAMA e aprovação do projeto básico. Os riscos estão vinculados a atrasos nessas etapas, que impactarão no projeto executivo e na execução da obra.

XXXIII. Remodelagem do IPR

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

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

Portanto, as ações necessárias para a conclusão da remodelagem do Instituto são consideradas como prioridade e continuam em desenvolvimento ao longo do ciclo de gestão 2019 – 2020, alinhada com os objetivos estratégicos: “Aprimorar o planejamento integrado” e “Otimizar a gestão das informações”.

Resultados

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

Tabela 12 – Ações remodelagem IPR

Ação	Observação no Relatório de Gestão 2019	Situação em 2020
1. Transferência IPR para Brasília	Portaria nº 2490 - Boletim Administrativo nº 77, de 23/04/2019	Realizada
2. Equipamentos do Laboratório	Classificados, aguardando espaço físico e transporte	Os equipamentos foram transportados para a UL/Gama e recebidos no dia 5/10/2020. Nova estimativa de custo, de volume e peso de 11 equipamentos a serem transportados em uma segunda viagem.
3. Biblioteca - Publicações IPR	Acervo catalogado. Transferido para Brasília, estocado na UL/DF e aguardando destinação final	Acervo catalogado e transferido para Brasília. Está estocado na UL/DF, aguardando destinação final
4. Layout do Setor - Primeira Fase	Ocupação Física inadequada	Programado para 1º sem/2021: implantação do layout definido no prédio do próprio DNIT – Edifício Núcleo dos Transportes
5. Gestão Logística e Operacional	Atribuições de suporte tecnológico comprometidas	A capacidade de prestação de suporte e apoio tecnológico está sendo incrementada da seguinte maneira: Laboratórios – caso haja necessidade de realização de ensaios, serão realizados junto às universidades/entidades com as quais foram celebradas parcerias; Consultoria – corpo de servidores e colaboradores do IPR e professores/pesquisadores das universidades/entidades parceiras
6. Gestão Financeira	Ações de 2 a 5 comprometidas e paralisadas por falta de recursos	Os recursos foram disponibilizados e as ações tiveram continuidade

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

Desafios Futuros e Riscos

Para a iniciativa “Remodelagem do IPR”, os maiores desafios consistem em garantir a evolução das ações que envolvem implantação de espaços físicos e movimentação de equipamentos e acervos durante 2021. As ações foram impactadas, anteriormente, pela falta de recursos, intervalo para conclusão dos trâmites até efetiva aprovação do Novo Regimento Interno do DNIT, bem como pelo estado de emergência de saúde pública internacional decorrente da pandemia do coronavírus.

a) Compra de equipamentos para suporte às pesquisas e ao apoio tecnológico em obras

Conforme informado no Relatório de Gestão de 2019, visando consolidar o fortalecimento do Instituto, foi inserida no planejamento das Metas do IPR em 2020 a compra de equipamentos para suporte às pesquisas e ao apoio tecnológico em obras. Desse modo, a iniciativa colabora com o objetivo estratégico “Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviço”.

Resultados

Foi publicado o Pregão nº 242/2020, cujo resultado de julgamento foi Licitação Fracassada, possivelmente por ter previsto critérios de habilitação que não puderam ser atendidos pelo mercado nacional. Segundo o Processo nº 50600.028193/2020-24, o modelo de Edital está sob revisão, visando nova contratação para aquisição dos equipamentos necessários. O Termo de Referência foi revisado e o processo está na fase interna de licitação.

Desafios Futuros e Riscos

Conclusão da fase interna e publicação em 2021. O risco envolvido é a aceitação do modelo pelo mercado após publicação.

b) Contratação de nova consultoria técnica especializada

Conforme informado no Relatório de Gestão de 2019, visando consolidar o fortalecimento do Instituto, foi inserida no planejamento das Metas do IPR em 2020 a contratação de nova consultoria técnica especializada para dar apoio às atividades do Instituto. Desse modo, a iniciativa colabora com o objetivo estratégico “Otimizar a gestão das informações”.

Resultados

Finalizado o RDC Eletrônico nº 032/2020-00, com vistas à contratação de empresa para prestação de serviços técnicos especializados no assessoramento em gestão pública e engenharia consultiva no âmbito da DPP, sendo o Contrato nº 0325/2020 firmado com Consórcio STE-SIMEMP.

c) Revisão e criação de normativos e manuais

Essa ação consta no Relatório de Gestão de 2019 como um dos principais desafios para 2020, citando a necessidade de contratação de consultoria técnica e formalização das parcerias com Centros de Excelência. Desse modo, a iniciativa colabora com o objetivo estratégico “Desenvolver as Competências Organizacionais”.

Tabela 13 - Celebração de TED com Centros de Excelência

Centro de Excelência de Processo	Situação	Assinatura	Objeto
Universidade de Brasília – UnB - 50600.018666/2019-41	Em execução	28/05/2020	Aprimoramento e consolidação do método mecanístico-empírico de dimensionamento para pavimentos rodoviários flexíveis (MeDiNa) e estudos complementares com geossintéticos e drenagem para pavimentos ferroviários.
Universidade Federal do Ceará – UFC - 50600.013808/2020-18	Iniciado 01/05 recurso repassado	12/11/2020	Aprimoramento de métodos mecanístico-empíricos no dimensionamento de pavimentos; Plataforma integrada de estruturação e análise de dados por meio da Inteligência Artificial, avaliação de resultados de campo em relação aos previstos em projeto e elaboração de modelo de certificação de obras.
Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC - 50600.012803/2020-78	Iniciado 01/05 recurso repassado	12/11/2020	Avaliação do comportamento viscoelástico linear de misturas asfálticas no dimensionamento de pavimentos rodoviários submetidos a carregamento dinâmico.

Universidade Federal de Viçosa - UFV - 50600.023023/2020-53	Início em 2021 - 01/04 recurso repassado	11/11/2020	Apoio à implementação da metodologia BIM e desenvolvimento de metodologias e ferramentas para gestão de estruturas de Obras de Arte Especiais (OAE).
Universidade de São Paulo - USP - 50600.013818/2020-53	Aguardando assinatura do Plano de Trabalho pelo Reitor da Universidade		Aperfeiçoamento e ampliação do uso do material fresado, <i>Reclaimed Asphalt Pavement</i> - RAP, nas técnicas de projeto e execução de reciclagem de pavimentos asfálticos.
Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPE/ UFRJ) 50600.013458/2020-90	Aguardando assinatura do Plano de Trabalho pelo Reitor da Universidade		Caracterização de cimentos asfálticos para obras de pavimentação nas rodovias federais e avaliação de suas características em misturas asfálticas regionais dentro das classes definidas no MeDiNa, com proposição de especificações, normas e manuais.

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

Tabela 14 – Publicação de normas e manuais

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

Tabela 15 – Normas publicadas em 2020

Normas Publicadas	Assunto
DNIT 423/2020-ME	Pavimentação - Ligante Asfáltico - Fluência e recuperação de ligante asfáltico-determinados sob tensões múltiplas (MSCR) - ME
DNIT 408/2020-PAD	Canteiro de Obra Padrão para diversos tipos de empreendimentos rodoviários - PAD
IPR – 748	Álbum de projetos-tipo de passarelas para pedestres – Desenhos (Volume 1)
IPR – 748	Álbum de projetos-tipo de passarelas para pedestres – Memória de Cálculo (Volume 2*)
DNIT 424/2020 - ME	Pavimentação - Agregado - Determinação do índice de forma com crivos - ME
DNIT 425/2020 - ME	Pavimentação - Agregado - Determinação do índice de forma com paquímetro – ME
DNIT 426/2020 - ME	Pavimentação - Misturas Asfálticas - Determinação dos parâmetros CDI e TDI – ME
DNIT 427/2020 - ME	Pavimentação - Misturas Asfálticas - Determinação da densidade relativa máxima medida e da massa específica máxima medida em amostras não compactadas – ME
DNIT 428/2020 - ME	Pavimentação - Misturas Asfálticas - Determinação da densidade relativa aparente e da massa específica aparente de corpos de prova compactados - ME
IPR - 749	Guia para execução de segmentos experimentais - PRO-MEDINA (1a Edição).
DNIT 429/2020 - ME	Pavimentação - Agregado - Determinação do percentual de partículas achatadas e alongadas em agregados graúdos - ME
DNIT 430/2020 - ME	Pavimentação - Agregado - Determinação do percentual de partículas fraturadas em agregados graúdos - ME
DNIT 431/2020 - ME	Pavimentação - Misturas Asfálticas - Densidade in situ usando densímetro não nuclear – ME
DNIT 432/2020 - ME	Agregados - Determinação das propriedades de forma por meio do processamento digital de imagens (PDI) - ME

*documento republicado em 12/2020.

Tabela 16 - Normas em desenvolvimento

Normas (Processos)	Tipo	Assunto	Situação
DNIT 033/2020 - ES 50600.026813/2020-91	Especificação de Serviços	Pavimentos Flexíveis - Concreto Asfáltico reciclado à quente na usina - ES	Consulta Pública Externa até 06/01
50600.014703/2020-86	Procedimento	Pavimentação - Levantamento de área trincada e de afundamento de trilha de roda de pavimento asfáltico - PRO	Consulta Pública Externa até 27/01
50600.031207/2020-97	Instrução de Serviço	Instrução de Serviço - Estudos para elaboração de projeto usando o método de dimensionamento nacional - MeDiNa	Consulta Pública Interna e Externa até 14/01

Desafios Futuros e Riscos

Acompanhamento do cumprimento dos objetos dos TED firmados, em função do número reduzido de servidores do IPR (Coordenação-Geral do Instituto de Pesquisas em Transportes); Definição de outras formas passíveis de adoção/ implementação pelo IPR para reforçar a capacidade operacional de atuação na revisão e criação de normativos; garantir o atingimento das metas de criação e revisão de normas e manuais durante 2021 com base nos recursos humanos atualmente disponíveis no âmbito do IPR.

d) Promoção de cursos técnicos e treinamentos para público interno e externo

A ação citada consta no Relatório de Gestão de 2019 como um dos principais desafios para 2020, citando a necessidade de maior autonomia do Instituto. Desse modo, a iniciativa colabora com o objetivo estratégico “Desenvolver as Competências Organizacionais”.

Resultados

Tabela 17 – Cursos e capacitações

Atividades	Resultado 2019	Resultado 2020
Cursos/capacitações	7 cursos realizados 224 participantes	10 cursos 334 participantes

Tabela 18 – Cursos 2020

Cursos realizados	Data	Participantes
Análise de Projetos Rodoviários – Pavimentação	Mód. 1: 03 a 07 / ago Mód. 2: 17 a 20 / ago	40
Análise de Projetos Rodoviários: Hidrologia e Drenagem	Mód. 1: 10 a 13 / ago Mód. 2: 24 a 27 / ago	33
Orçamentação de Obras Rodoviárias	Mód. 1: 08 a 11 / set Mód. 2: 21 a 24 / set	42
Desapropriação e Reassentamento	Mód. 1: 14 a 18 / set Mód. 2: 28 a 30 / set	25
Supervisão e Fiscalização de Obras Rodoviárias	Mód. 1: 06 a 09 / out Mód. 2: 13 a 16 / out	48
Direito Administrativo com ênfase na Fiscalização e Supervisão das Obras Rodoviárias	Mód. 1: 20 a 23 / out Mód. 2: 26 a 29 / out	40
Orçamentação de Obras Rodoviárias	Em 20 a 29 / out	32
SICRO – Sistema de Custos Referenciais de Obras – Conceitos e Práticas	Em 19/nov	17
Revisão de Projeto em Fase de Obra (RPFO)	Mód. 1: 09 a 12 / nov Mód. 2: 23 a 26 / nov	28
Análise de Projetos Rodoviários	Mód. 1: 16 a 19 / nov Mód. 2: 01 a 04 / dez	29

Desafios Futuros e Riscos

Garantir o atingimento das metas de veiculações de cursos e treinamentos

durante 2021 com base nos recursos humanos atualmente disponíveis no âmbito do IPR, considerando inclusive o atual cenário decorrente da pandemia do coronavírus.

e) Certificados para rotas de produtos perigosos

A ação citada consta no Relatório de Gestão de 2019 como um dos principais resultados. Essa ação é relacionada ao Objetivo Estratégico “Contribuir para a Segurança dos Usuários”.

Resultados

Foram emitidos 1.418 certificados. A partir da segunda quinzena de dez/20, os certificados passaram a ser assinados pela Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias (CGPERT), em função da publicação do Novo Regimento Interno do DNIT:

Tabela 19 – Certificados para rotas de produtos perigosos

Atividades	Resultado 2019	Resultado 2020
Certificados para rotas de produtos perigosos	500 certificados emitidos	1.418 certificados emitidos

Durante 2021, essa atividade será acompanhada pela CGPERT.

f) Congresso do novo instituto

Essa ação consta no Relatório de Gestão de 2019 como um dos principais desafios para 2020, citando a necessidade do evento para fortalecimento do Instituto e divulgação das suas novas atribuições e papel junto ao setor de infraestrutura. A ação é relacionada ao Objetivo Estratégico “Fortalecer o Relacionamento Institucional”.

Resultados

Não foi realizado em função do estado de emergência de saúde pública internacional decorrente da pandemia do coronavírus.

g) Parceria com a ANTT

Essa ação consta no Relatório de Gestão de 2019 como um dos principais desafios para 2020, citando a necessidade de criar ferramenta administrativa que facilite a utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) - contratos de Concessão Rodoviária e Ferroviária - nas pesquisas do Instituto. A ação foi proposta como uma diretriz para 2021, sob a nomenclatura “Estudar e propor um modelo para intercâmbio dos resultados das pesquisas realizadas por concessionárias com RDT (ANTT)” e está relacionada ao objetivo estratégico “Fortalecer o Relacionamento Institucional”.

Resultados

Foram iniciadas as tratativas e o trabalho será continuado em 2021. A meta é a proposição, em 2021, do modelo de intercâmbio a ser firmado.

Desafios Futuros e Riscos

Definir o modelo da parceria, disponibilizar recursos compatíveis e oficializar parceria.

h) Ajuste e calibração no método MeDiNa

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

Resultados

Com a meta de, futuramente, definir o MeDiNa como método oficial do DNIT para o dimensionamento mecanístico-empírico de pavimentos, em 2020 houve a celebração do TED nº 352/2020 com a UnB, cujo objeto contempla essa ação, bem como a publicação do Guia para o Programa PRO-Medina, com parâmetros para seleção e acompanhamento dos trechos experimentais.

Desafios Futuros e Riscos

Garantir a continuidade da aplicação de recursos orçamentários e humanos necessários para evolução das atividades relacionadas ao tema.

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

A ação prevê o desenvolvimento de estudos visando publicar norma que estabeleça a utilização obrigatória de um percentual mínimo de material reciclado na composição do pavimento asfáltico. Vincula-se ao Objetivo Estratégico “Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviço”.

Resultados

Foi publicada Nota Técnica do IPR acerca da avaliação quanto à viabilidade de utilização de material fresado - RAP (*Reclaimed Asphalt Pavement*) nas misturas asfálticas recicladas, em obras do DNIT, para recomendação do percentual a ser utilizado (SEI nº 6547086). A Especificação de Serviço DNIT nº 033/2005-ES encontra-se em revisão (DNIT 033/2020 – ES).

Desafios Futuros e Riscos

Conclusão da revisão e publicação da Instrução Normativa.

j) Biblioteca física e virtual

Essa ação consta no Relatório de Gestão de 2019 como um dos principais desafios para 2020, citando a necessidade de organizar espaço físico, digitalizar acervo, criar ferramenta virtual. A ação se relaciona com o objetivo estratégico “Otimizar a Gestão das Informações”.

Resultados

Conforme citado na Iniciativa “Remodelagem do IPR”, o acervo da biblioteca foi catalogado, transferido para Brasília, estocado na UL/DF e está aguardando destinação final. Quanto ao aspecto virtual, será reestruturada, no site do DNIT (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr>), a forma de disponibilização das publicações técnicas que podem ser veiculadas ao público geral sem restrição de direitos autorais.

Desafios Futuros e Riscos

Os maiores desafios consistem em garantir a evolução das ações que envolvem implantação de espaços físicos e movimentação de equipamentos e acervos durante 2021. As ações foram impactadas, anteriormente, pela falta de

recursos, intervalo temporal para conclusão dos trâmites até efetiva aprovação do Novo Regimento Interno do DNIT, bem como pelo estado de emergência de saúde pública internacional decorrente da pandemia do coronavírus.

XXXIV. Utilização do Guia de Análise de Projetos Rodoviários

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

Resultados

Em 2020, nos Termos de Referência elaborados pela CGDESP, o *checklist* de elaboração, contido no Guia, passou a ser um item obrigatório. Com isso, já se faz notar a melhoria na qualidade dos projetos recebidos, visto que se o *checklist* não estiver preenchido, o material nem segue para análise.

A mudança de paradigma pouco a pouco vai sendo implementada, visto que algumas empresas estavam preenchendo o *checklist* sem a devida atenção, em que possíveis falhas de entregas só eram notadas durante as análises técnicas, ocasionando perda de tempo. Apesar disso, percebe-se que a cultura está mudando e cada vez menos tem se notado esse tipo de situação.

Desafios Futuros e Riscos

Os principais desafios futuros do Guia de Análise são: a atualização do seu material técnico, visto que os normativos, tanto do DNIT quanto dos órgãos regulamentadores nacionais, atualizam constantemente as normas técnicas; criação de treinamentos para os servidores e para as empresas contratadas, abordando temas do tipo “como utilizar de maneira eficiente o Guia de análise”; além disso, a inclusão de roteiros de análise e checklists para o setor de projetos de infraestrutura aquaviária.

O maior risco quanto à iniciativa do Guia de Análise está ligado aos recursos humanos, se o quadro de servidores e contratados não for suficiente para atuar na atualização, no treinamento e no acréscimo de disciplinas, o Guia pode ficar muito defasado, e isso pode prejudicar a sua usabilidade.

XXXV. Elaboração do Guia para Elaboração dos Termos de Referência

O Guia visa estabelecer um procedimento padrão para a elaboração de Termos de Referência, no âmbito da CGDESP, de forma a promover a eficiência e segurança administrativa aos envolvidos em sua elaboração e, ainda, servir de registro das melhorias incorporadas no decurso do desenvolvimento dos trabalhos correspondentes, objetivando a constante melhoria dos procedimentos necessários a essa etapa de preparação dos certames.

Com isso, esse documento apresenta as premissas a serem observadas, as orientações por etapas da confecção, as particularidades conforme o objeto pretendido e tipo de licitação previsto, bem como o fluxo de trabalho necessário à construção do documento final.

Destaca-se que o procedimento criado contribui ainda para a integração entre as demais Coordenações Gerais da DPP, que também participam da elaboração dos Termos de Referência (CGMAB e CGDR).

Resultados

O modelo de Termo de Referência está em uso pela Coordenação-Geral e tem sido atualizado constantemente à medida que são verificadas necessidades de ajustes de conteúdo, a cada Termo de Referência elaborado, tanto no que concerne ao processo de contratação quanto às especificações técnicas das disciplinas necessárias ao desenvolvimento dos produtos vinculados ao objeto que será pactuado. Após a avaliação da CGDESP, o documento passou por ajustes e se encontra em fase de novo aprimoramento, incorporando as orientações atinentes às contratações para elaboração de anteprojetos rodoviários.

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

Reiteradamente, os diversos entes da Administração, com destaque para os órgãos de controle, evidenciam que o descuido nas etapas iniciais de consecução de um empreendimento tende a ocasionar diversos problemas nas fases finais, de difícil solução no futuro. Assim, a iniciativa corrobora com a boa prática da engenharia e administrativa, contribuindo para a adequada execução física e conclusão buscando a excelência do trinômio qualidade, preço e prazo.

Tabela 20 – Termos de Referência

Empreendimento	Rodovia	Competência	Formalização da demanda	Termo de Referência	Elaboração Edital	Publicação do Edital	Homologação	Formalização e contratação
Contratação de empresa para elaboração de estudos e projetos básico e executivo de Engenharia visando a Duplicação da BR-365/MG - trecho: Patos de Minas, Patrocínio e Uberlândia, do km 407 ao km 607.	BR-365/MG	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para Implantação, Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos da Rodovia BR-437/CE/RN.	BR-437/CE	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básico e executivo de Engenharia visando à execução das obras de pavimentação com melhorias do Lote 01 (km 27,0 a km 87,10), do Lote 02 (km 87,10 a 149,12), Lote 3 (km 149,12 a 210,18) e do Lote 04 (km 210,18 ao km 271,28) da rodovia BR-156/AP, incluindo adequação de capacidade e melhoramentos na Travessia Urbana de Laranjal do Jari.	BR-156/AP	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa para elaboração dos projetos básicos e executivos de engenharia para adequação de capacidade, duplicação, restauração, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos BR-080/DF - Entr. BR-251(A)/DF-001/240(A) (Brasília) – Entr. DF-180(B) (Div. DF/GO).	BR-080/DF	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia visando a execução das obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-010/GO/TO.	BR-010/TO	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Contratação de empresa especializada para Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para Adequação de Capacidade com Implantação, Duplicação, Restauração, Melhorias de Segurança e Eliminação de Pontos Críticos da BR-230/PA, BR-222/PA e BR-155/PA – Complexo Rodoviário do Perímetro Urbano de Marabá – PA.	BRs- 230/155/222/PA	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e Projetos Básicos e Executivos de engenharia para implantação, pavimentação, adequação de capacidade com melhoria da segurança e eliminação de segmentos críticos da rodovia BR-104/RN, km 0,0 ao km 215,7.	BR-104/RN	Delegado	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para pavimentação e melhoramentos, incluindo Obras de Arte Especiais, do “Trecho do Meio” da rodovia BR-319/AM, referente ao trecho do km 250,70.	BR-319/AM	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para construção da Ponte Internacional Porto Xavier (Brasil) / San Xavier (Argentina), acessos - margem Brasil e margem Argentina - e infraestrutura completa para execução dos Complexo Integrado de Fronteira (Aduana).	BR-392/RS	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos da Rodovia BR-153/RS.	BR-153/RS	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para obras de Duplicação, com Implantação de Contorno, de vias laterais e Obras de Arte Especiais, incluindo Restauração da pista existente da rodovia BR-343/PI, referente ao trecho do km 303,10 ao km 332,20 (SNV201903a).	BR-343/PI	Delegado	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Contratação de empresa especializada para Elaboração de Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Recuperação de Passarelas de Pedestres localizadas na cidade de Uberlândia-MG.	BR-365/MG	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para Alçamento, Restauração, Adequação de Capacidade e Eliminação de Pontos Críticos da Rodovia BR-222/MA.	BR-222/MA	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Reabilitação da Ponte sobre o Rio Santo Antônio, localizada no quilômetro 95,82 da rodovia BR-352/MG.	BR-352/MG	Delegado	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de Projetos Básico e Executivo de engenharia para adequação de capacidade e reabilitação com melhorias para segurança na rodovia BR-230/MA - km 0,00 ao km 405,10.	BR-230/MA	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa para elaboração de Projetos Básico e Executivo de engenharia para adequação de capacidade, melhoria da segurança e eliminação de segmentos críticos de rodovia na BR-285/RS. Trecho: Div. SC/RS – Fronteira Brasil/Argentina. Lote 1 (km 414,6 ao km 495,9); Lote 2(km 495,9 ao km 566,4) e Lote 3 (km 566,4 ao km 674,2).	BR-285/RS	Sede	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia do Contorno Rodoviário Norte em Porto Murtinho/MS, com o acesso à Ponte Internacional, Brasil/Paraguai e respectivas instalações aduaneiras para o Centro Integrado de Controle de Fronteira, na rodovia BR-267/MS.	BR-267/MS	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para Adequação da Capacidade e Segurança, Restauração, Melhoramentos e Eliminação de Pontos Críticos, incluindo Contornos e Tratamentos de Travessias Urbanas do Anel Rodoviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte na Rodovia BR-381/MG.	BR-381/MG	Sede	✓	✓	✓	✓	✓	✗

Contratação de empresas para elaboração de Estudos, Levantamentos e a Elaboração dos Projetos Básicos/Anteprojetos e Projetos Executivos de Engenharia para adequação de capacidade com duplicação, implantação, restauração, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos da BR-020/GO/BA. BR-020/GO (Lote1, 2 e 3) e BR-020/BA (Lotes 4, 5 e 6).	BR-020/BA	Sede	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Contratação de empresa para Elaboração de Projetos Básico e Executivo de engenharia visando a execução das obras de implantação do trecho rodoviário planejado na rodovia BR-364/AC, referente ao trecho do km 752,7 ao km 888,3, do município de Rodrigues Alves até a divisa com o Peru em Pucallpa.	BR-364/AC	Sede	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Elaboração de um projeto executivo específico para a substituição dos aparelhos de apoio da ponte km 244,63 da BR-226/CE.	BR-226/CE	Sede	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Contratação de empresa para realização de Inspeção Especial, com elaboração de Projeto para Manutenção e Melhoramentos da Ponte Binacional Brasil / Guiana Francesa, localizada no Km 822,5 da BR-156/AP, na cidade de Oiapoque-AP.	BR-156/AP	Sede	✓	✓	✗	✗	✗	✗

Desafios Futuros e Riscos

Em virtude de mudanças na legislação e/ou nos regimes de contratação pelo setor público, bem como da intensa mudança nas tecnologias aplicadas a projetos e obras, corre-se o risco de o novo Guia tornar-se obsoleto rapidamente. Para evitar isso, é preciso superar os seguintes desafios:

Incorporar, no Guia para Elaboração dos Termos de Referência, instruções relacionadas ao *Build Information Modeling* (BIM) para sua inclusão em futuros TR, para contratações de projetos, de forma a se cumprir o que determina o Decreto nº 10.306/2020;

Executar a melhoria contínua do Guia por meio do Ciclo PDCA (*Plan-Do-Check-Act*), interagindo com outras coordenações que tenham ligação com o guia, como CGMAB e a CGDR.

XXXVI. Análises de Estudos e Projetos Rodoviários

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

Resultados

Com relação a projetos e estudos rodoviários, ao final do período avaliativo, foi apurado que, no âmbito da Coordenação Setorial de Projetos de Infraestrutura Terrestre (COPTER), foram emitidas, em 2020, um total de 266 Relatórios de

Análises de Projetos. Ou seja, mesmo no ano em que a pandemia do coronavírus obrigou a maioria dos servidores e colaboradores a trabalharem remotamente, constatou-se um aumento de 76% no número de Relatórios gerados em relação ao ano de 2019.

Desafios Futuros e Riscos

Um dos maiores riscos envolve as análises dos contratos a serem celebrados, visto que quando os produtos começarem a ser protocolados, a capacidade limite de processos para análise será atingida de forma rápida, ocasionando possíveis atrasos. Nesse sentido, a solução seria começar a delegar boa parte das análises de projetos às SRE. Por esse motivo, o ritmo de elaboração de Termos de Referência foi momentaneamente reduzido.

Em função da atualização periódica dos normativos do DNIT, ABNT, Portarias da Autarquia, e demais documentos/diretrizes, um outro desafio importante é em relação à necessidade de capacitação e/ou treinamentos regulares com os servidores do DNIT e profissionais das empresas contratadas, para que haja um nivelamento técnico entre as equipes da COPTER, e por consequência uma padronização nas análises dos projetos.

O maior desafio futuro para o setor envolve manter a mão de obra especializada dos servidores do DNIT, visto que estão em número reduzido atualmente, bem como, contratar e manter empresa de consultoria especializada (na quantidade de profissionais necessários para atender todas as demandas prioritárias da Autarquia) para dar suporte à COPTER. Outrossim, importante destacar as dificuldades de algumas empresas contratadas (projetistas) em atender a qualidade mínima esperada, principalmente, nos projetos rodoviários localizados na região Amazônica.

XXXVII. Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE

No âmbito do PROARTE, em conjunto com a CGMRR e a CGCIT, a CGDESP foi responsável pela elaboração de 14 anteprojetos de reabilitação de OAE.

Resultados

A tabela a seguir apresenta os resultados operacionais da CGDESP quanto ao PROARTE.

Tabela 21 - Resultados PROARTE 2020

Mês/Ano	Ponte	Localização		Compr.	Largura		Área	
	Nome	Rodovia	Km	Real	Atual	Reabil.	Atual	Reabil.
Fev-20	Riacho Pontal II	BR-122/PE	256,72	41,4	10,13	16,7	419,38	691,38
Mar-20	Riacho Mandembo	BR-494/MG	90,44	20	10	12,8	200	256
	Riacho São João	BR-354/MG	555,84	29,5	10	12,8	295	377,6
Abr-20	Aribiri	BR-477/ES	13,89	126,2	10	16,2	1262	2044,44
	Sanga Sinassina	BR-290/RS	608,55	30,68	10	12,8	306,8	392,7
Mai-20	Rio Dois Irmãos	BR-304/RN	197,08	75,8	10	12,8	758	970,24
	Ponte km 8,38	BR-498/BA	8,38	26,8	10	12,8	268	343,04
Jun-20	Viaduto sobre a ferrovia	BR-101/BA	217,27	19,2	9,9	12,8	190,08	245,76
Jul-20	Rio Acauã II	BR-427/RN	28,03	98	5,1	5,1	499,8	499,8
	Riacho Peleiro	BR-104/PB	43,2	60	10	12,8	600	768
	Riacho da Caiçara	BR-230/PB	423,56	22,15	8,1	12,8	179,42	283,52
Ago-20	Açude São Bento	BR-230/PB	388,8	13,2	10	12,8	132	168,96
	Ponte km 35,25	BR-104/PB	35,25	8,7	6,9	12,8	60,03	111,36
Set-20	Rio Jaru	BR-364/RO	426,67	206,3	10,05	26,9	2073,32	5.549,47

Desafios Futuros e Riscos

O PROARTE é um programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas, e a principal atuação da CGDESP dentro do programa é no desenvolvimento dos anteprojetos de reabilitação e quantitativos de serviço para as OAE.

Para o desenvolvimento dos anteprojetos foi usado a metodologia BIM, que é basicamente um conjunto de informações geradas a partir da modelagem da informação da construção, que é utilizada durante todo o ciclo de vida do empreendimento. Dentro da CGDESP foram desenvolvidos os projetos, modelos 3D, dimensionamento e quantitativos de serviço de cada obra do PROARTE.

Os desafios futuros são: Continuidade do programa, mantendo o contrato de empresa especializada em projetos de estruturas e BIM; Continuidade na implantação do BIM no setor; Investimentos em hardware e software para dar suporte ao BIM; e Garantia da transferência de conhecimento por meio de

capacitações.

Os riscos envolvem a descontinuidade dos contratos com empresas especializadas.

XXXVIII. Otimização da análise de projetos de infraestrutura aquaviária

Em meados do 2º sem/2020, houve o reforço da equipe responsável por analisar especificamente os projetos de infraestrutura aquaviária, fazendo com que as demandas de análise de projeto se tornassem mais céleres.

Com relação ao modal aquaviário, o Brasil tem cerca de 19 mil km economicamente navegáveis e distribuídos principalmente em nove regiões hidrográficas, contando com 44 IP4.

Antes da política de implantação das IP4, as embarcações encostavam-se nas imediações das margens do rio e os usuários subiam os barrancos, que na estiagem podem atingir 20 metros de altura, desembarcando por “pinguelas”, num sistema precário exposto a acidentes e ao risco de perda de mercadorias para as águas do rio.

Criadas pela Lei 12.815/2013, as IP4 têm que satisfazer requisitos de eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, e preservação do meio ambiente. Além disso, precisam constar no SNV, operar exclusivamente com embarcações de navegação interior e estar fora da poligonal do porto organizado.

O DNIT é o responsável pela construção, manutenção e operação das IP4 e, por meio de suas Administrações Hidroviárias (AH), atualmente integradas às Superintendências, atuou em cada IP4 para garantir o funcionamento de todo o empreendimento: retroporto (facilidades localizadas em terra) e estruturas de acostagem, adequadas às características de cada rio.

Após a implantação da infraestrutura adequada, o município é imediatamente beneficiado pela segurança, praticidade e celeridade no embarque e desembarque de passageiros e cargas. Ao concluir a obra, o DNIT disponibiliza a IP4 para uso da população, sem cobrança de tarifas.

Resultados

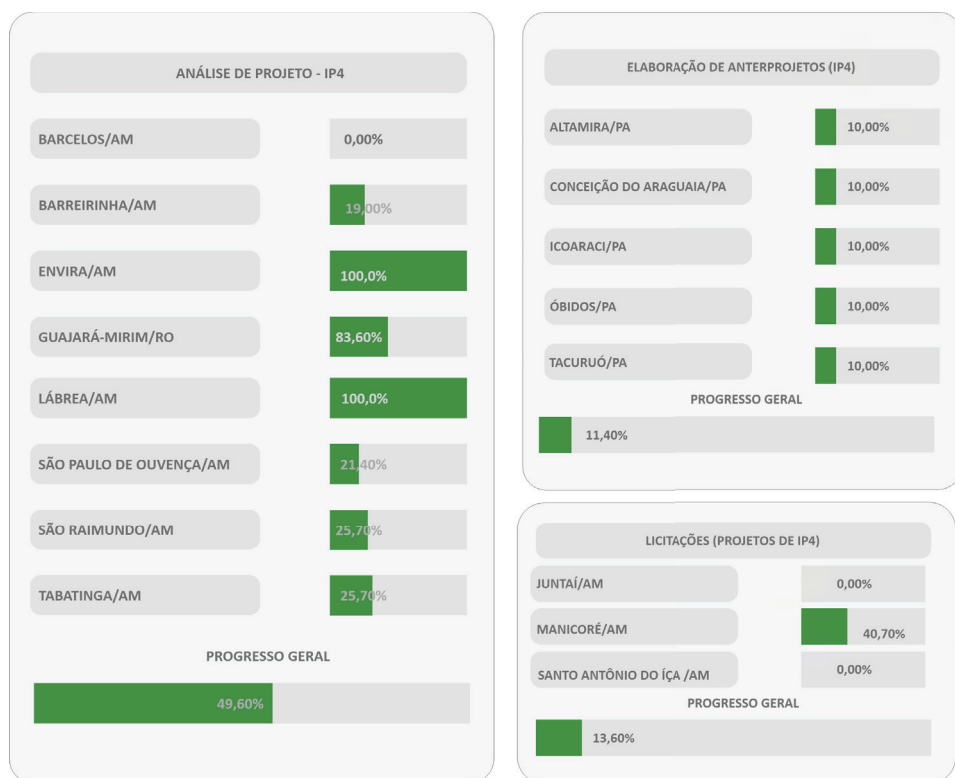
Para o planejamento e gerenciamento das atividades da CGDESP/COPIAQ foi montada uma Estrutura Analítica de Projeto (EAP) que se constituiu em 275 pacotes de trabalho distribuídos em seis níveis. Após a checagem do andamento atual das atividades, obteve-se os percentuais exibidos na tabela

abaixo:

Tabela 22 - Status das atividades da CGDESP/COPIAQ

Nome	% Concluída
ANÁLISE DE PROJETOS (IP4)	49,6
BARCELOS/AM	0,0
Projeto Básico	0,0
Projeto Executivo	0,0
BARREIRINHA/AM	19,0
Projeto Executivo	19,0
ENVIRA/AM	100
Projeto Básico	100
Projeto Executivo	100
GUAJARÁ-MIRIM/RO	83,6
Projeto Básico	100
Projeto Executivo	68,5
LÁBREA/AM	100
Projeto Básico	100
Projeto Executivo	100
SÃO PAULO DE OLIVENÇA/AM	21,4
Projeto Básico	42,9
Projeto Executivo	0,0
SÃO RAIMUNDO/AM	25,7
Projeto Básico	51,4
Projeto Executivo	0,0
TABATINGA/AM	25,7
Projeto Básico	51,4
Projeto Executivo	0,0
ELABORAÇÃO DE ANTEPROJETOS (IP4)	11,4
ALTAMIRA/PA	10,0
CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA/PA	10,0
ICOARACI/PA	10,0
ÓBIDOS/PA	10,0
TUCURUI/PA	10,0
LICITAÇÕES (PROJETOS DE IP4)	13,6
JUTAÍ/AM	0,0
MANICORÉ/AM	40,7
SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ/AM	0,0

Figura 26 – Resumo do andamento das atividades relativas às IP4 (CGDESP/COPIAQ)

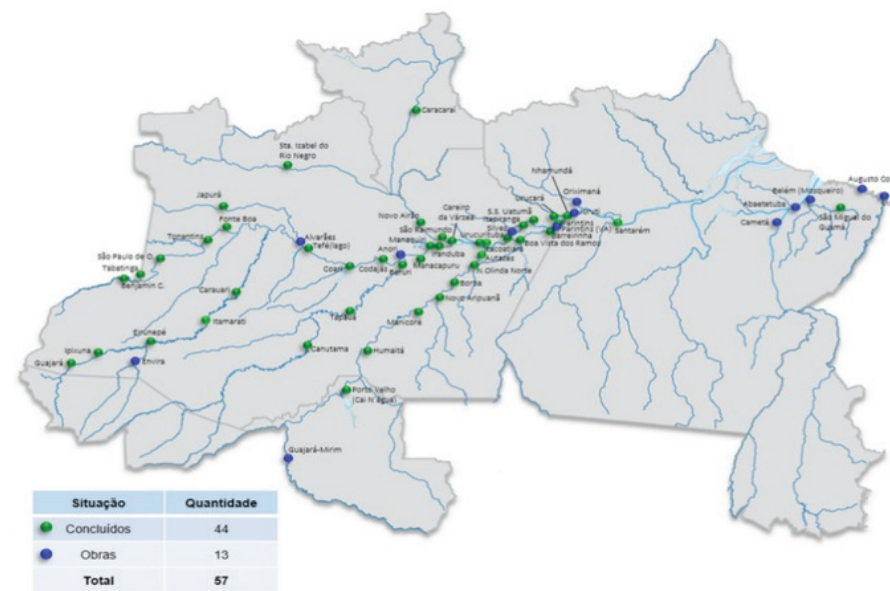


Desafios Futuros e Riscos

Superada a dificuldade inicial em formar uma equipe capaz de desenvolver as atividades, o principal desafio, já iniciado, é o de implementar o BIM na elaboração dos anteprojetos das IP4 e incluir as exigências relativas ao BIM nos futuros Termos de Referência para contratações de projetos. Dessa forma objetiva-se cumprir o que determina o Decreto nº 10.306/2020, que estabelece a utilização do BIM na execução direta ou indireta de obras e serviços de engenharia realizada pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal, no âmbito da Estratégia Nacional de Disseminação do BIM.

Os principais riscos para a carteira de atividades estão fortemente relacionados ao fornecimento e cumprimento dos prazos por parte das empresas consultoras contratadas para a elaboração dos projetos, pois é sabido que algumas estão em grave situação financeira.

Figura 27 - Mapa de localização dos IP4



XXXIX.Criação do Núcleo de Planejamento do Programa CREMA

O Núcleo de Planejamento do Programa CREMA foi criado no âmbito da CGDESP, por meio da Portaria nº 1.523/2020, passando a vigorar a partir do dia 1º de abril de 2020. Com a publicação do novo Regimento Interno do DNIT, e consequente criação da Coordenação de Projetos de Manutenção (COPMAN), o Núcleo passou a ser subordinado a essa Coordenação.

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

Ainda, o Núcleo tem a função de gerir os produtos dos Contratos de Supervisão das regionais relacionados a Projetos CREMA e de Restauração desde a

emissão das Ordens de Serviço até a aceitação dos produtos (levantamentos de campo e elaboração de projetos).

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

Resultados

Em 2020, o Núcleo de Planejamento do Programa CREMA atuou no planejamento e gestão de 5.885,49 km de projetos de manutenção e restauração rodoviária, conforme discriminado no gráfico a seguir:

A seguir, os projetos relacionados compõem o Planejamento 2020 do Núcleo de Planejamento do Programa CREMA e detalham os trechos constantes do gráfico acima.

Gráfico 5 – Núcleo de Planejamento 2020

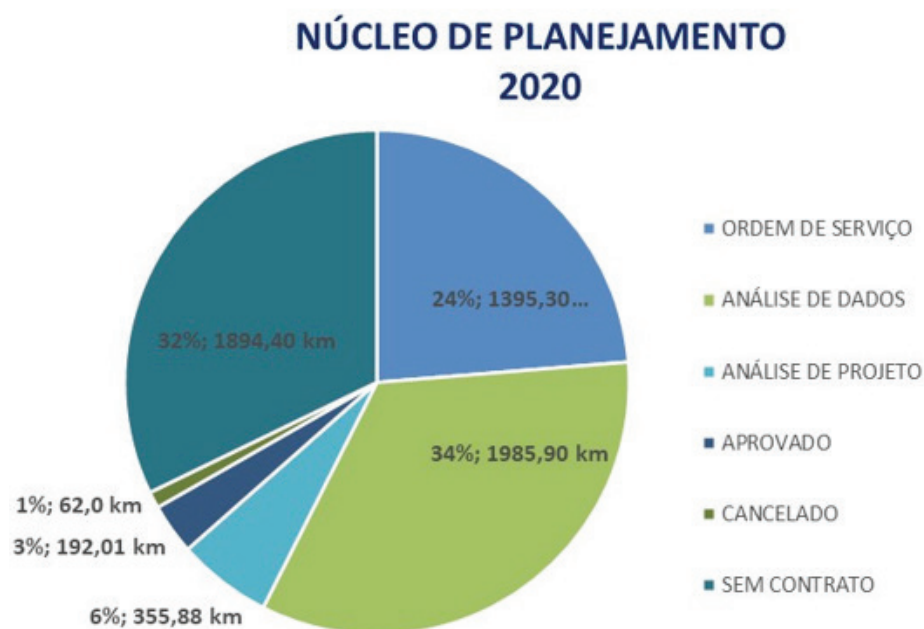


Tabela 23 - Projetos do Programa CREMA

BR	UF	Local de Início	Local de Fim	Km Inicial	Km Final	Extensão	SITUAÇÃO
364	AC	364BAC1550 - DIV RO/AC	364BAC1585 - ENTR AC-040 (INÍCIO CONTORNO RIO BRANCO)	0	125,5	130	ANÁLISE DE DADOS
364	AC	364BAC1590 - ENTR AC-040 (INÍCIO CONTORNO RIO BRANCO)	364BAC1630 - RIOZINHO DO ANDIRÁ	125,5	178,8	70,9	ANÁLISE DE DADOS
364	AC	364BAC1635 - RIOZINHO DO ANDIRÁ	364BAC1640 - ENTR AC-339 (SENA MADUREIRA)	178,8	272,9	94,1	ANÁLISE DE DADOS
101	AL	101BAL0590 - DIV PE/AL	101BAL0625 - ENTR AL-205 (P/JOAQUIM GOMES) + 8,5 KM	0	46	82,1	ANÁLISE DE DADOS
174	AM	174BAM0630 - INÍCIO TERRA INDÍGENA (RIO SANTO ANTÔNIO DA ABONARÍ)	174BAM0650 - DIV AM/RR (RIO ALALAÚ)	1093,3	1140,2	46,9	ORDEM DE SERVIÇO
116	BA	116BBA0670 - ENTR BA-504 (P/SANTANÓPOLIS)	116BBA0700 - ENTR BR-324(B)/BA-502/503 (FEIRA DE SANTANA)	403,1	423,1	20	SEM CONTRATO
101	BA	101BBA1405 - DIV SE/BA (INÍCIO DA PONTE S/RIO REAL)	101BBA1490 - ENTR BA-503	0	117,4	117,4	SEM CONTRATO
101	BA	101BBA1510 - ENTR BA-515 (TEODORO SAMPAIO)	101BBA1540 - ENTR BR-324	140,6	166,5	25,9	SEM CONTRATO
116	CE	116BCE0130 - ENTR BR-304 (BOQUEIRÃO DO CESÁRIO)	116BCE0170 - ENTR CE-265(A) (P/MORADA NOVA)	114,6	190,4	75,8	ORDEM DE SERVIÇO
116	CE	116BCE0180 - ENTR CE-265(A) (P/MORADA NOVA)	116BCE0230 - ENTR CE-273 (P/AÇUDE CASTANHÃO)	190,4	287,9	97,5	ORDEM DE SERVIÇO
20	CE	020BCE0560 - ENTR CE-168/266 (BOA VIAGEM)	020BCE0590 - ENTR CE-257 (CANINDÉ)	203,2	308,8	105,6	ORDEM DE SERVIÇO
20	CE	020BCE0600 - ENTR CE-257 (CANINDÉ)	020BCE0650 - ENTR BR-222	308,8	406,6	97,8	ORDEM DE SERVIÇO
122	CE	122BCE0060 - ENTR CE-060(A)/265 (QUIXADÁ)	122BCE0090 - ENTR CE-153/266/368 (BANABUIÚ)	98	154,51	56,51	APROVADO
259	ES	259AES1005 - ENTR BR-484	259BES0095 - DIV ES/MG	0	106,3	106,3	ANÁLISE DE PROJETO
10	MA	010BMA0390 - ENTR BR-226(A)/230(B)/MA-138 (ESTREITO)	010BMA0410 - RIBAMAR FIQUENE	128,8	203,5	74,7	ANÁLISE DE DADOS
10	MA	010BMA0410 - RIBAMAR FIQUENE	010BMA0430 - ENTR MA-122 (IMPERATRIZ)	203,5	253,6	50,1	ANÁLISE DE DADOS
135	MA	135BMA0110 - ENTR MA 339 (COLOMBO)	135BMA0150 - ENTR BR-316(A) (CACHUCHA)	125,72	199,5	73,78	ANÁLISE DE PROJETO

BR	UF	Local de Início	Local de Fim	Km Inicial	Km Final	Extensão	SITUAÇÃO
222	MA	222BMA0400 - ENTR MA-025(A)/234(B) (INI TRAV URB CHAPADINHA)	222BMA0450 - ENTR MA-224 (FAZEND-INHA)	74,6	118,2	45,9	ANÁLISE DE DADOS
222	MA	222BMA0450 - ENTR MA-224 (FAZENDINHA)	222BMA0510 - ENTR BR-135(A) (OUTEIRO)	118,2	219,4	101,9	ANÁLISE DE DADOS
226	MA	226BMA0870 - BARRA DO CORDA	226BMA0870 - ENTR MA-328 (P/JENIPAPO DOS VIEIRAS)	299,8	340,3	40,5	ANÁLISE DE DADOS
226	MA	226BMA0880 - ENTR MA-328 (P/JENIPAPO DOS VIEIRAS)	226BMA0885 - ENTR MA-006(B) (PONTE S/ R GRAJAÚ (ACESSO BELA ESTRÊLA)	340,3	419,9	79,6	ANÁLISE DE DADOS
226	MA	226BMA0890 - ENTR MA-006(B) (PONTE S/ R GRAJAÚ (ACESSO BELA ESTRÊLA)	226BMA0890 - ENTR MA-275	419,9	478,4	58,5	ANÁLISE DE DADOS
226	MA	226BMA0910 - ENTR MA-275	226BMA0910 - ENTR BR-010(A) (PORTO FRANCO)	478,4	570,7	92,3	ANÁLISE DE DADOS
316	MA	316BMA0240 - DIV PA/MA (BOA VISTA DO GURUPÍ)	316BMA0250 - ENTR MA-106(B) (GOVERNADOR NUNES FREIRE)	0	67,6	67,6	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0260 - ENTR MA-106(B) (GOVERNADOR NUNES FREIRE)	316BMA0260 - SANTA LUZIA PARUA	67,6	110,6	43	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0265 - SANTA LUZIA PARUA	316BMA0265 - NOVA OLINDA DO MARANHÃO	110,6	144,9	34,3	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0270 - NOVA OLINDA DO MARANHÃO	316BMA0270 - ENTR MA-006(A) (COCALINHO)	144,9	188,7	43,8	ORDEM DE SERVIÇO
316	MA	316BMA0280 - ENTR MA-006(A) (COCALINHO)	316BMA0295 - ENTR BR-222(B) (ESTACA ZERO)	188,7	271,4	82,7	ANÁLISE DE DADOS
316	MA	316BMA0300 - ENTR BR-222(B) (ESTACA ZERO)	316BMA0306 - ENTR MA-008 (ZÉ CHICÃO)	271,4	321,5	52,3	ANÁLISE DE DADOS
316	MA	316BMA0310 - ENTR MA-008 (ZÉ CHICÃO)	316BMA0340 - ENTR BR-135(B)/MA-020 (PERITORÓ)	321,5	423,7	102,2	ANÁLISE DE DADOS
116	MG	116BMG1010 - DIV BA/MG	116BMG1030 - ENTR BR-367 (P/ ITAOBIM)	0	117,3	117,3	SEM CONTRATO
116	MG	116BMG1050 - ENTR BR-367 (P/ ITAOBIM)	116BMG1070- ENTR BR-342(A) (RIB TRÊS BARRAS) (CATUGI)	117,3	207,1	89,8	SEM CONTRATO
116	MG	116BMG1090 - ENTR BR-342(A) (RIB TRÊS BARRAS) (CATUGI)	116BMG1130 - ACESSO ITAMBACURI	207,1	306,5	99,4	SEM CONTRATO
267	MG	267BMG0165 - ENTR MG-457 (BOM JARDIM DE MINAS)	267BMG0230 - ENTR BR-354(B) (CAXAMBÚ)	213,6 0,00	304 0,738	91,1	SEM CONTRATO

BR	UF	Local de Início	Local de Fim	km inicial	km final	Extensão	SITUAÇÃO
354	MG	354BMG0510 - ENTR BR-267(B)/383(B) (CAXAMBÚ)	354BMG0595 - DIV MG/RJ	704,4	775,4	71	SEM CONTRATO
364	MG	364BMG0250 - ENTR BR-455 (DIV SP/MG) (PLANURA)	364BMG0270 - ENTR BR-153(A)/262(A)	0	41,4	41,4	SEM CONTRATO
364	MG	364BMG0310 - ENTR BR-153(B)/262(B)	364BMG0320 - ENTR BR-497(A) (CAMPINA VERDE)	66	136,2	70,2	SEM CONTRATO
365	MG	365BMG0010 - ENTR BR-251(A) (MONTES CLAROS)	365BMG0045 - ENTR MG-208 (JEQUITAIÁ)	0	92,8	92,8	SEM CONTRATO
365	MG	365BMG0045 - ENTR MG-208 (JEQUITAIÁ)	365BMG0063 - ENTR BR-496 (PIRAPORA)	92,8	160,2	67,4	SEM CONTRATO
365	MG	365BMG0063 - ENTR BR-496 (PIRAPORA)	365BMG0070 - ENTR MG-161	160,2	183,3	23,1	SEM CONTRATO
452	MG	452BMG0230 - ENTR MG-190 (P/NOVA PONTE)	452BMG0237 - ENTR BR-462(A) (P/PERDIZES)	203,8	256,3	52,5	SEM CONTRATO
452	MG	452BMG0240 - ENTR BR-462(A) (P/PERDIZES)	452BMG0270 - ENTR BR-262	256,3	299,9	43,6	SEM CONTRATO
158	MS	158BMS0431 - ENTR MS-306	158BMS0440 - ENTR BR-483/497 (INÍCIO DA PISTA DUPLA)	1,1	91	89,9	ORDEM DE SERVIÇO
158	MS	158BMS0445 - ENTR BR-483/497 (INÍCIO DA PISTA DUPLA)	158BMS0460 - ENTR MS-316 (P/APARECIDA DO TABOADO)	91	141,9	58,1	ORDEM DE SERVIÇO
158	MS	158BMS0470 - ENTR MS-316 (P/APARECIDA DO TABOADO)	158BMS0491 - FIM PISTA DUPLA (VÉSTIA)	141,9	200,1	59,4	ORDEM DE SERVIÇO
163	MT	163BMT0834 - ENTR MT-220 (P/PORTO DOS GAÚCHOS)	163BMT0840 - ENTR MT-320(B) (P/MARCELÂNDIA)	868,6	973,6	105	ORDEM DE SERVIÇO
163	MT	163BMT0841 - ENTR MT-320(B) (P/MARCELÂNDIA)	163BMT0852 - INÍCIO DA TRAV URB DE GUARANTÃ DO NORTE	973,6	1078,7	105,1	ORDEM DE SERVIÇO
163	MT	163BMT0860 - FIM DA TRAV URB DE GUARANTÃ DO NORTE	163BMT0860 - DIV MT/PA	1081,6	1131,4	49,8	ANÁLISE DE PROJETO
163	PA	163BPA0910 - ACESSO USINA (SALTO CURUÁ)	163BPA0930 - CASTELO DOS SONHOS	102,3	158	55,7	ANÁLISE DE DADOS
163	PA	163BPA0940 - CASTELO DOS SONHOS	163BPA0970 - VILA ISOL + 14,5 KM	158	240,5	82,5	ANÁLISE DE DADOS
163	PA	163BPA0990 - VILA ALVORADA DA AMAZÔNIA - NOVO PROGRESSO	163BPA1010 - RIO SANTA JULIA - RIO ARRAIAS (DIV N PROGRESSO/ITAITUBA)	308,5	354,9	46,4	ANÁLISE DE DADOS

BR	UF	Local de Início	Local de Fim	Km Inicial	Km Final	Extensão	SITUAÇÃO
163	PA	163BPA1090 - RIO ITAPACURÁ (DIV TRAIRÃO/ ITAITUBA)	163BPA1090 - ENTR BR-230(A) (FIM TRECHO PAVIMENTADO CAMPO VERDE)	643,4	674,4	64	ANÁLISE DE DADOS
230		230BPA1640 - ENTR BR-163(B) (CAMPO VERDE)	230BPA1640 - INÍCIO TRAVESSIA R. TAPAJÓS (MIRITITUBA)	1113,4	1146,4		
230	PB	230BPB0140 - ENTR PB-073	230BPB0145 - ENTR PB-051 (CAJÁ)	71	85	28	APROVADO
230	PB	230BPB0150 - ENTR PB-051 (CAJÁ)	230BPB0215 - ENTR BR-104(A)/408(B)/PB-095 (CAMPINA GRANDE)	85	148	126	ANÁLISE DE PROJETO
101	PE	101BPE0440 - PRAZERES (ENTR ANTIGA BR-101)	101BPE0468 - FIM DA DUPLICAÇÃO	82,3	104,6	44,6	SEM CONTRATO
232	PE	232BPE0430 - ENTR BR-116/361 (SALGUEIRO)	232BPE0450 - ENTR BR-316 (PARNAMIRIM)	509,6	560,1	50,5	SEM CONTRATO
153	PR	153BPR1430 - IRATI	153BPR1450 - ENTR BR-476(B) (P/UNIÃO DA VITÓRIA)	331,7	450,5	118,8	SEM CONTRATO
163	PR	163BPR0095 - ENTR BR-277 (P/CASCADEL)	163BPR0115 - ENTR BR-467(B) (P/ MARECHAL CÂNDIDO RONDON)	197,6	280,6	83	SEM CONTRATO
163	PR	163BPR0120 - ENTR BR-467(B) (P/MARECHAL CÂNDIDO RONDON)	163BPR0125 - ENTR BR-272(A) (ACESSO P/ GUAÍRA)	280,6	343,9	63,3	SEM CONTRATO
272	PR	272BPR0560 - ENTR PR-182 (FRANCISCO ALVES)	272BPR0570 - AV THOMAZ LUIZ ZEBALLOS (GUAÍRA)	526,1	571,4	45,3	SEM CONTRATO
356	RJ	356BRJ0230 - DIV MG/RJ	356BRJ0350 - ENTR RJ-234 (P/PENEDO)	0	82,6	86,4	ANÁLISE DE DADOS
356	RJ	356BRJ0370 - ENTR RJ-234 (P/PENEDO)	356BRJ0450 - SÃO JOÃO DA BARRA	82,6	187,7	105,1	ANÁLISE DE DADOS
101	RN	101BRN0132 - ENTR BR-304(B) (COMPLEXO VIÁRIO TRAMPOLIM DA VITÓRIA) *TRECHO URBANO*	101BRN0180 - ENTR RN-061 (P/AREZ)	104,1	141,5	74,8	SEM CONTRATO
101	RN	101BRN0180 - ENTR RN-061 (P/AREZ)	101BRN0240 - DIV RN/PB	141,5	176,5	70	SEM CONTRATO
304	RN	304BRN0200 - ENTR RN-263(B) (ANGICOS)	304BRN0250 - ENTR BR-104(B) (LAJES)	148,5	191,3	42,8	SEM CONTRATO
304	RN	304BRN0270 - ENTR BR-104(B) (LAJES)	304BRN0330 - ENTR BR-226(A)	191,3	280,1	88,8	SEM CONTRATO
427	RN	427BRN0010 - ENTR R. WALKER MACEDO (CURRAIS NOVOS) *TRECHO URBANO*	427BRN0110 - ENTR RN-118(A) (CAICÓ)*TRECHO URBANO*	0	93,7	93,7	APROVADO
364	RO	364BRO1120 - ENTR RO-010 (PIMENTA BUENO)	364BRO1145 - ENTR RO-471 (P/MINISTRO ANDREAZZA)	196,9	245,4	48,5	ANÁLISE DE DADOS

BR	UF	Local de Início	Local de Fim	Km Inicial	Km Final	Extensão	SITUAÇÃO
364	RO	364BRO1148 - ENTR RO-471 (P/MINISTRO ANDREAZZA)	364BRO1154 - ENTR BR-429(A) (PRESIDENTE MÉDICI)	245,4	305	59,6	ANÁLISE DE DADOS
364	RO	364BRO1460 - FINAL PISTA DUPLA (NOVA MUTUM)	364BRO1460 - INÍCIO TRAV. PONTE SOBRE O RIO MUTUM-PARANÁ	817,5	876,5	59	ORDEM DE SERVIÇO
364	RO	364BRO1470 - INÍCIO TRAV. PONTE SOBRE O RIO MUTUM-PARANÁ	364BRO1480 - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA	876,5	937,6	61,1	ORDEM DE SERVIÇO
174	RR	174BRR0670 - DIV AM/RR (RIO ALALAÚ)	174BRR0710 - IGARAPÉ ARRUDA	0	102,8	102,8	ANÁLISE DE DADOS
174	RR	174BRR0895 - CARACARÁ (R. SEN. HÉLIO CAMPOS)	174BRR0935 - IGARAPÉ ÁGUA BOA	367,1	485,4	119,5	ANÁLISE DE DADOS
158	RS	158BRS1110 - ENTR BR-386(A) (DIV SC/RS) (INÍCIO PONTE S/RIO URUGUAI)	158BRS1165 - ENTR BR-386(B)	0	74,9	74,9	SEM CONTRATO
158	RS	158BRS1290 - ENTR RS-527 (P/JÚLIO DE CASTILHOS)	158BRS1315 - ENTR BR-287(A) (P/CAMOBÍ)	264,1	324,7	62	CANCELADO
		158ARS1005 - ENTR BR-158 (KM 304)	158ARS1005 - 13ª CIA DAM ITAARA - ACESSO	0	1,4		
285	RS	285BRS0270 - ENTR BR-377(B) (P/CRUZ ALTA)	285BRS0330 - ENTR BR-392/RS-344 (P/SANTO ÂNGELO)	383,6	498,3	114,7	SEM CONTRATO
153	SC	153BSC1530 - DIV PR/SC	153BSC1640 - DIV SC/RS (FIM PONTE S/RIO URUGUAI)	0	120	120	ORDEM DE SERVIÇO
282	SC	282BSC0310 - ENTR BR-153 (P/IRANI)	282BSC0310 - ENTR SC-154 (PONTE SERRADA)	436,4	460	23,6	ANÁLISE DE DADOS
470	SC	470BSC0130 - FIM DA DUPLICAÇÃO	470BSC0180 - ENTR SC-114(B) (P/OTÁCILIO COSTA)	74,2	199,6	125,4	ORDEM DE SERVIÇO
101	SE	101BSE1170 - ENTR SE-245/429 (PEDRA BRANCA)	101BSE1230 - FIM PISTA DUPLA - ENTR SE-464 (P/SÃO CRISTOVÃO)	77	94	34	ANÁLISE DE DADOS
153	TO	153BTO0200 - ENTR TO-342(A) (INÍCIO PISTA DUPLA - MIRANORTE)	153BTO0205 - FIM PISTA DUPLA (MIRANORTE)	409,6	416,5	13,8	APROVADO
Total:						5885,49 km	

Além do planejamento trabalhado no ano de 2020, o Núcleo de Planejamento do Programa CREMA participou intensamente na atualização e aprimoramento do normativo que visa estabelecer procedimentos a serem utilizados na elaboração de projetos do Programa CREMA.

A nova instrução de serviço carrega consigo a consolidação das experiências adquiridas com o histórico do Programa CREMA, uma vez que esse está em plena execução desde 2001, percurso no qual o programa foi continuamente aplicado e aperfeiçoado. A linha do tempo a seguir ilustra o avanço do Pro-

grama CREMA juntamente com as Instruções de Serviço que o acompanham.

Figura 28 – Linha do tempo Projeto CREMA



Desafios Futuros e Riscos

Os principais desafios identificados para 2021 são:

Otimizar a aplicação dos padrões desejados nos projetos de manutenção do Programa CREMA e de Restauração Rodoviária, tornando célere o adequado entendimento dos ideais a nível nacional;

Expandir e fortalecer a metodologia gerencial da Coordenação de Projetos de Manutenção COPMAN/CGDESP/DPP, buscando o devido enquadramento das regionais e das empresas supervisoras que compõe o ciclo de desenvolvimento das atividades de maneira uniforme; e

Compor equipe técnica suficiente frente ao planejamento esperado.

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

XL.Aprimoramento do Processo de Gestão de Desapropriação e Reassentamento

A Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento (CGDR), ao longo do ano de 2020, deu andamento nos projetos previstos para a implantação

dessa iniciativa, considerada como estratégica para a Autarquia. Foram executadas 99% de todas as ações previstas até o momento. O desempenho de cada ação é especificado a seguir, de forma a compor os percentuais cumulativos reportados.

Figura 29 - Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de Gestão de Desapropriação e Reassentamento



a) Elaboração do Plano de Comunicação

O projeto visa elaborar um plano de comunicação formatado no âmbito de um Plano de Governança da CGDR, contendo metodologias de gestão, monitoramento e comunicação, visando à manutenção e melhoria das ações implantadas e das relações da CGDR com outras setoriais do DNIT e com órgãos externos.

Resultados

O cronograma foi 100% concluído. Foram realizadas atividades inerentes à gestão, monitoramento e comunicação previstas para o ano de 2020, em específico, destaca-se a elaboração de proposta de infográficos para o

Programa Federal de Regularização de Faixas de Domínio (PROFAIXA), visando apresentar o procedimento de reconhecimento de limites das faixas de domínio, conforme a Instrução Normativa nº 20/2020 e a divulgação junto às SRE dos materiais (cartaz e folder) de desapropriação.

Desafios Futuros e Riscos

Identificar e aprimorar meios de comunicação continuamente. Tal atividade visa proporcionar acesso a informações de qualidade acerca das desapropriações/reassentamentos em cada empreendimento e orientar de forma adequada e eficiente as demais unidades do DNIT e a população envolvida nos processos de desapropriação/reassentamento.

b) Aprimoramento dos Meios Normativos

O projeto consiste na elaboração de Diretrizes Básicas para Programas de Remoção e Reassentamento e de Diretrizes Jurídicas para Desapropriações.

Resultados

O cronograma foi concluído em 2019. Diante à dinamicidade da legislação, que se encontra em constante atualização, a CGDR definiu, junto à Procuradoria Federal Especializada (PFE), que não serão elaboradas Diretrizes Jurídicas para Desapropriações, mas disponibilizado, no site do DNIT, acervo de legislações e pareceres jurídicos para auxiliarem essa Coordenação e as SRE no embasamento dos processos administrativos.

As diretrizes básicas para Programas de Remoção e Reassentamento consolidaram-se com a publicação da Instrução de Serviço nº 03/2019, em complemento às Instruções de Serviço nº 17/2018 e nº 18/2018.

Desafios Futuros e Riscos

Com as experiências adquiridas no âmbito das execuções dos Programas de Remoção e Reassentamento e com a construção do app de Pesquisa Básica de Vulnerabilidade Socioeconômica, faz-se necessário o aprimoramento das Instruções de Serviço.

c) Aprimoramento dos Meios Operacionais

Projeto que visa efetuar diagnóstico de capacidade operacional da CGDR e das setoriais com as quais ela interage nos temas de interesse, na capacitação

desses servidores e na implantação do Sistema de Gestão de Processos de Desapropriação (SGPD), solução informatizada para planejamento, execução e controle das atividades de desapropriação em âmbito nacional.

Resultados

O cronograma foi 99% concluído. Em 2020, foi realizado curso de capacitação de servidores, promovido pelo IPR e ministrado pelos servidores da CGDR, abrangendo o aperfeiçoamento técnico em desapropriação e reassentamento. A capacitação foi realizada online, devido ao período de pandemia, em set/20. Em relação ao SGPD, foi iniciado o desenvolvimento dos módulos de acompanhamento de processos e acompanhamento dos mutirões. Houve a integração com o DNIT Geo-Vgeo, com atualização diária.

Quanto ao Aplicativo da Pesquisa Básica de Vulnerabilidade Socioeconômica (PBVS) (Versões web e app), o aplicativo foi concluído, mas ainda demanda integração com a intranet do DNIT, para armazenamento das informações. Ainda no ano de 2020, foram realizadas melhorias na apresentação do relatório após a aplicação da pesquisa.

Desafios Futuros e Riscos

Quanto às atividades de capacitação interna, ainda em virtude da pandemia do coronavírus, deverão ser utilizados mecanismos online, como seminários online.

No âmbito do SGPD, estão previstos ainda o desenvolvimento dos módulos de acompanhamento de empreendimentos e o módulo de reassentamento. Na integração com o DNITGeo-VGEO, vislumbra-se melhorias na visualização das informações.

Em relação ao PBVS, após integração com o sistema web, serão feitos testes com a utilização do aplicativo em campo. O intuito é monitorar as pesquisas realizadas, o banco de dados, de modo a obter os resultados atualizados em tempo real.

d) Mapeamento de Processos e Planos de Melhorias

Projeto de mapeamento dos processos operacionais atuais e futuros de desapropriação e reassentamento que, uma vez implantados, permitirão identificar gargalos, repetições, atrasos, responsabilidades e medidas de eficácia ou indicadores.

Resultados

Os processos atuais e futuros de desapropriação e reassentamento foram 100% mapeados. Apesar de concluído, o mapeamento dos processos de desapropriação passará por revisão, visto que as Instruções de Serviços que normatizam as atividades de desapropriação estão sendo elaboradas/revisadas. A previsão é concluir a revisão de normativos específicos até jul/21. Para os processos de reassentamento, o referido Manual de Processos está sendo revisado e adequado às recomendações proferidas pela PFE/DNIT.

Desafios Futuros e Riscos

Garantir a execução dos processos definidos e monitorar continuamente a necessidade de ajustes ou atualizações.

e) Contratações estruturadas

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

Resultados

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

XLI. Plano Nacional de Desapropriação e Reassentamento (PNDR)

A iniciativa consiste no desenvolvimento de metodologia e monitoramento das ações de desapropriação e reassentamento junto às SRE e demais unidades.

Resultados

O modelo para o PNDR foi consolidado no mês de jul/20.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio é ajustar a execução de desapropriação frente à disponibilidade de recursos a menor do que foi solicitado no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), de modo a realizá-las dentro do prazo das Declarações de Utilidade Pública e que permitam liberação de frente de obras suficientes no exercício.

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

O PROFAIXA foi criado em decorrência do Decreto nº 8.376/2014, com o objetivo de identificar, definir e regularizar as faixas de domínio das rodovias federais sob administração do DNIT.

Resultados

Publicada a Instrução Normativa nº 20/20, que trata dos procedimentos de Reconhecimento de Faixa de Domínio Existente no DNIT. O documento está sendo aplicado na elaboração de novos projetos e no PROFAIXA, e apresenta, entre outras definições, os conceitos de faixa de domínio consolidada e faixa de domínio documentada.

Com base nesses conceitos, o PROFAIXA tem realizado o levantamento de documentação técnica referente às faixas de domínio das rodovias federais nos arquivos da Sede, assim como as faixas de domínio consolidadas pelo uso (operacionais) para espacialização de dados.

Até o mês de dez/20, o resultado das análises das informações sobre faixas de domínio é apresentado na tabela a seguir:

Tabela 24 – Levantamento de Faixas Operacionais e Documentadas (SNV/julho 2020)

REGIÃO	Faixa Operacional (km)	Faixa Documentada (km)	Administração DNIT (km)
CENTRO-OESTE	6.736	7.226	9.358
NORDESTE	8.894	9.293	20.283
NORTE	12.613	9.112	14.700
SUDESTE	1.815	7.083	7.715
SUL	2.184	3.289	8.322
Total Geral	32.242	36.003	60.377

Encontra-se em teste e aprimoramento, o sistema de Gestão do PROFAIXA, o qual tem por objetivo criar um canal de comunicação entre DNIT e lindeiros à rodovia, agilizando a análise de processos de regularização fundiária relativas às faixas de domínio.

Em paralelo, trabalhou-se na elaboração de minuta de Termo de Referência para contratação dos serviços de regularização fundiária das faixas de domínio em nível nacional.

Desafios Futuros e Riscos

Os próximos passos para o PROFAIXA incluem:

- Alinhamento de entendimentos sobre a regularização fundiária com a SPU;
- Verificação da possibilidade de compartilhamento de dados do SIGEF e SICAR;
- Publicação de edital de licitação para contratação dos serviços de regularização fundiária das faixas de domínio;
- O maior desafio dessa ação é a sua abrangência, em termos de extensão, e a conciliação entre os interesses da União e o interesse privado (lindeiros).

XLIII. Resultados Operacionais de Desapropriação e Reassentamento

A evolução das iniciativas estratégicas da CGDR está associada à execução, desempenho e metas definidas pela área, e com a análise e avaliação de possíveis melhorias ao decorrer de cada implementação.

Resultados

O desempenho das atividades de desapropriação e reassentamento está sendo aferido pelo indicador “Resultados de Mutirões de Conciliação”.

Os Mutirões de Conciliação são realizados desde 2015, tendo como resultado a otimização de tempo e custos para o DNIT e a sociedade.

Os gráficos abaixo mostram a quantidade de audiências e de acordos realizados, e o percentual de êxito dos mutirões nos anos de 2017, 2018, 2019 e 2020.

Em 2020, em função da pandemia do coronavírus, verifica-se uma significativa redução no número de audiências, haja vista a impossibilidade de agendamento de mutirões.

Gráfico 6 – Histórico do Resultado dos Mutirões de Conciliação

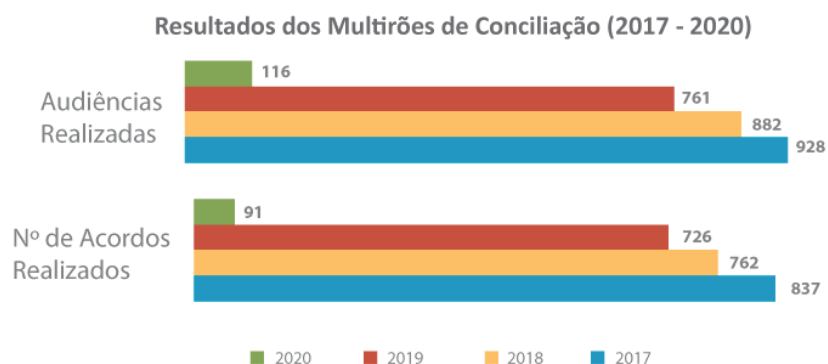
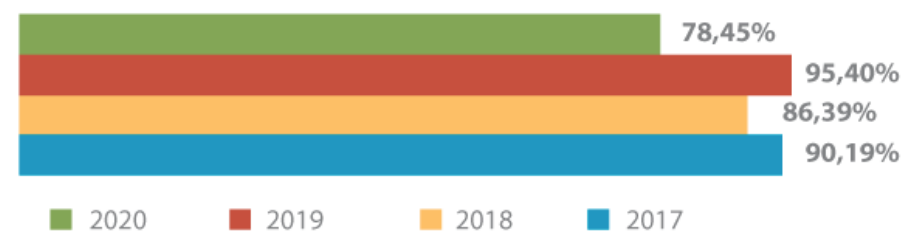


Gráfico 7 - Percentual de Êxito de Mutirões de Conciliação

Percentual de Êxito - Mutirões de Conciliação (2017-2020)



Na Tabela são listados os mutirões de conciliação realizados em 2020:

Tabela 25 – Resultado dos mutirões de conciliação 2020

RESULTADOS DOS MUTIRÕES DE CONCILIAÇÃO 2020								
Ano	UF	OBRA	LOTE	DESPROPRIÇÃO - REASSENTAMENTO	AUDIÊNCIA REALIZADAS	Nº DE ACORDOS REALIZADOS	PERCENTUAL DE ÊXITO	DATA DE REALIZAÇÃO DO MUTIRÃO
2020	MG	BR-381/MG - Duplicação Governador Valadares - Belo Horizonte	Lote 8-B	Reassentamento	9	9	100,00%	11/03/2020
2020	MG	BR-381/MG - Duplicação Governador Valadares - Belo Horizonte	Lote 8-B	Reassentamento	12	12	100,00%	12/08 a 14/08/2020
2020	MG	BR-381/MG - Duplicação Governador Valadares - Belo Horizonte	Lote 8-B	Reassentamento	7	6	85,71%	07/10 a 08/10/2020
2020	PB	Obras de Adequação de Capacidade da BR-230/PB (Adequação Cabedelo - Oitizeiro)	Lote Único	Desapropriação	2	2	100,00%	20/05/2020
2020	MT	Contorno de Barra do Garças-MT	Lote Único	Desapropriação	48	36	75,00%	21 a 23/01/2020
2020	PR	Adequação BR-163 - Marmelândia - Cascavel	Lote Único	Desapropriação	35	23	65,71%	23 a 26/11/2020
2020	MG	BR-381/MG - Duplicação Governador Valadares - Belo Horizonte		Reassentamento	3	3	100,00%	18 a 19/11/2020
				TOTAL	116	91	78,45%	

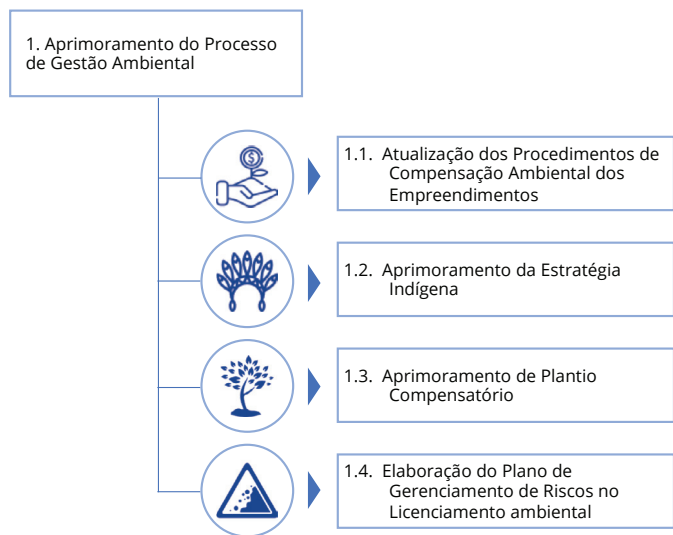
Desafios Futuros e Riscos

Para o próximo período, espera-se realizar um maior número de mutirões de conciliação, prejudicados neste ano por conta da pandemia do coronavírus, risco que ainda estará presente no exercício 2021, podendo acarretar baixo número de mutirões. Em função da necessidade de isolamento social, aos poucos, a Justiça Federal está adaptando as audiências de conciliação para a modalidade de videoconferência.

XLIV. Aprimoramento do Processo de Gestão Ambiental

A iniciativa é considerada estratégica para a Autarquia e compreende um conjunto de ações que foram planejadas com o intuito de aprimorar a gestão socioambiental dos empreendimentos do DNIT. As ações e os projetos estão especificados abaixo.

Figura 30 - Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de Gestão Ambiental



a) Atualização dos procedimentos de Compensação Ambiental dos Empreendimentos

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

A ação visa atualizar as pendências relacionadas ao cumprimento das compensações ambientais atinentes aos empreendimentos licenciados na esfera federal e cujo empreendedor seja o DNIT, iniciando-se pelo levantamento dos valores devidos, definição de modalidade de execução, escopo dos respectivos Termos de Compromisso para Compensação Ambiental (TCCA), perpassando pela necessária análise jurídica e, por fim, com a formalização dos instrumentos.

Resultados

São muitas as rodovias com necessidade de compensação ambiental, mas por questões de orçamento, no ano de 2020 foram priorizadas as BR-285/

RS/SC, BR-429/RO e BR-386/RS. As minutas de termos de compromisso referentes a esses empreendimentos já foram aprovadas pela PFE/DNIT e serão oportunamente encaminhadas para apreciação e assinatura dos órgãos ambientais pertinentes.

b) Aprimoramento estratégico do componente indígena

O estudo do componente indígena ocorre quando um empreendimento interfere em terras indígenas sendo, então, necessária a elaboração de estudos específicos dentro do procedimento de licenciamento ambiental do empreendimento, bem como a execução de medidas mitigadoras/compensatórias. Dando continuidade às ações iniciadas em 2018, a CGMAB manteve tratativas com a Fundação Nacional do Índio (FUNAI), visando atualizar e/ou repactuar o escopo dos Planos Básicos Ambientais Indígenas.

Resultados

Em 2020, as discussões entre as entidades públicas (DNIT, IBAMA, FUNAI, FCP, etc.) e respectivos ministérios (MInfra, MMA, MJSP, etc.) foram aprofundadas com a finalidade de se chegar a uma pacificação/definição quanto à “abrangência do licenciamento ambiental dos empreendimentos que interferem com comunidades indígenas”, bem como propor possíveis instrumentos para fortalecimento (administrativo/orçamentário) das entidades públicas consideradas originariamente competentes para executar políticas ou serviços públicos frequentemente demandados pelas referidas comunidades.

Ainda em 2020, o DNIT intensificou suas tratativas com a FUNAI sobre as reformulações dos Componentes Indígenas dos Planos Básicos Ambientais (CI-PBA) da BR-163/PA e da BR-101/AL, de modo que se possa melhorar sua eficácia no cumprimento dos compromissos acordados com os indígenas, sempre respeitando suas capacidades institucionais.

Quanto a esse tema, vale destacar que uma possível lei geral de licenciamento ambiental seria um instrumento que poderia contribuir significativamente na pacificação de tais questões.

c) Aprimoramento na execução do plantio compensatório

Em função da supressão de vegetação necessária à execução dos empreendimentos do DNIT, esse fica obrigado a replantar uma quantidade

de mudas conforme definido pelo órgão licenciador quando da emissão da Autorização para Supressão Vegetal (ASV).

A iniciativa de aprimoramento da execução do plantio compensatório visa estruturar uma solução que permita ao DNIT atender tal demanda e, assim, sanar o passivo existente frente à totalidade dos processos federais de licenciamento ambiental.

Resultados

Devido às dificuldades impostas pela pandemia do coronavírus e outras limitações institucionais, optou-se por substituir os esforços relativos a uma parceria com o Serviço Florestal Brasileiro (SFB), pela elaboração de Termos de Referência para a contratação integrada de projetos e respectiva execução de plantios compensatórios (via RDCi).

Em 2020 ocorreram avanços nas discussões junto ao IBAMA e ao ICMBio quanto à elaboração de Termos de Referência para a contratação integrada de projetos e respectiva execução de plantios compensatórios (em empreendimentos piloto), com vistas a iniciar a quitação do passivo existente no âmbito do licenciamento ambiental federal atinente aos empreendimentos do DNIT.

Seguindo essa abordagem, em 2020 o DNIT iniciou a elaboração dos Termos de Referência para a contratação integrada de projetos e execução dos plantios compensatórios relativos às obras da BR-230/PA e da BR-163/PA, os quais serão implantados em áreas selecionadas dentro da FLONA Tapajós e dentro do PARNA Amazônia.

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

O gerenciamento de riscos ambientais tem ocorrido mediante a realização de reuniões junto ao órgão licenciador e aos órgãos envolvidos no processo de licenciamento ambiental, de forma a se ter um constante acompanhamento das ações e, assim, se evitar e/ou agir tempestivamente frente a problemas que venham a ser identificados e que possam provocar atrasos nos processos. Lado outro, a CGMAB, em conjunto com o MInfra, e suas vinculadas, tem participado de discussões técnicas objetivando a revisão de Termos de Referência atinentes aos diversos estudos ambientais e, também, no que concerne ao escopo e periodicidade dos programas ambientais constantes nos Planos Básicos Ambientais (PBA).

Por iniciativa do MInfra foi criada uma agenda com o IBAMA a fim de discutir as pendências ambientais dos empreendimentos de infraestrutura de transporte, onde a CGMAB foi participante ativa ao longo de 2019, iniciativa esta que foi continuada em 2020.

Desafios Futuros e Riscos

Para 2021, a gestão ambiental tem como principais desafios:

- Aprimorar o controle das informações atinentes às atividades, possibilitando maior agilidade na programação e consequente execução das ações por meio do desenvolvimento do Sistema de Gestão Ambiental (SGMAB);
- Promover maior inserção das atividades ambientais no escopo dos instrumentos que tenham por objeto a execução das obras referentes aos empreendimentos sob responsabilidade do DNIT, mediante o aprimoramento da Instrução de Serviço atinente às Responsabilidades Ambientais das Contratadas (RAC), cuja minuta já se encontra em fase de revisão;
- Organizar, padronizar, facilitar o acesso e aprimorar o gerenciamento das informações, e consequentes ações necessárias, mediante a consolidação da utilização do Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental (SIGESA), na sede e nos setores de meio ambiente das SRE. Destaca-se que em out/20 foi iniciada a inserção, no SIGESA, de informações selecionadas pelo DNIT;
- Promover adequação nas ações ambientais na fase de obras, de forma que estas ocorram em estrita consonância com desenvolvimento dos empreendimentos, imprimindo economicidade e maior eficiência à gestão ambiental;
- Dispor de base de dados para tomada de decisão quanto ao encerramento, suspensão e/ou otimização do escopo dos programas constantes nos PBA, mediante estruturação dos dados técnicos produzidos ao longo da execução de contratos de gestão ambiental;
- Otimizar o escopo dos termos de referência, proporcionando redução de prazos para sua elaboração e, por conseguinte, contratação e execução das ações necessárias à obtenção das licenças e autorizações ambientais, pela revisão e padronização, com participação do MInfra e IBAMA, da minuta de Termos de Referência para elaboração de EIA/RIMA para os

empreendimentos rodoviários e portuários;

- Fomentar, na fase de elaboração dos estudos ambientais, a utilização das indicações disponíveis atinentes às áreas sensíveis da biodiversidade e respectivas medidas de redução dos impactos sobre os *habitats* e suas espécies, mediante efetivação de Acordo de Cooperação Técnica com o ICMBio, buscando utilização dos dados do Plano de Redução de Impactos à Biodiversidade (PRIM), em projeto piloto a ser definido. Em out/20 o DNIT encaminhou ao ICMBio uma proposta de Plano de Trabalho para a celebração de Acordo de Cooperação Técnica visando o Compartilhamento de dados e conhecimentos técnicos sobre monitoramento de fauna e proteção à biodiversidade para a otimização da aplicação de políticas ambientais na infraestrutura de transportes.

Ademais, outros desafios a serem destacados se referem às propostas de revisões de normativos que disciplinam o licenciamento ambiental. Ao longo do ano de 2020 ocorreram reuniões entre o DNIT, o MInfra e demais ministérios e entidades federais envolvidas, para discutir, entre outras normas:

- Revisão do Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis (PROFAS): Portaria Interministerial MMA/MT nº 288/2013 e Portaria MMA nº 289/2013. Uma nova portaria conjunta MInfra/MMA foi concluída e publicada em 4/11/2020.
- Revisão do Decreto nº 8.437/2015, relativo às tipologias de empreendimentos e atividades cujo licenciamento ambiental é de competência da União;
- Projetos de Lei tratando do licenciamento ambiental (ex: PL nº 3.729/2004 e PLS nº 168/2018).
- Também sobre esses temas, destaca-se que uma possível lei geral de licenciamento ambiental seria um instrumento que poderia contribuir significativamente na pacificação da “abrangência do licenciamento ambiental”. Após apresentar ao MINFRA suas contribuições sobre os referidos temas/normas, o DNIT encontra-se aguardando o desenvolvimento e a conclusão dos respectivos processos legislativos.

Os principais riscos inerentes estão relacionados à tempestiva manifestação por parte dos órgãos envolvidos nos processos de licenciamento ambiental, nas fases de alinhamento das ações pertinentes e, também, à restrição orçamentária.

Figura 31 - Órgãos Ambientais intervenientes e licenciadores

Órgãos Licenciadores	Órgãos Intervenientes
 Órgãos estaduais e municipais de meio ambiente	

XLV. Resultados Operacionais da Gestão Ambiental

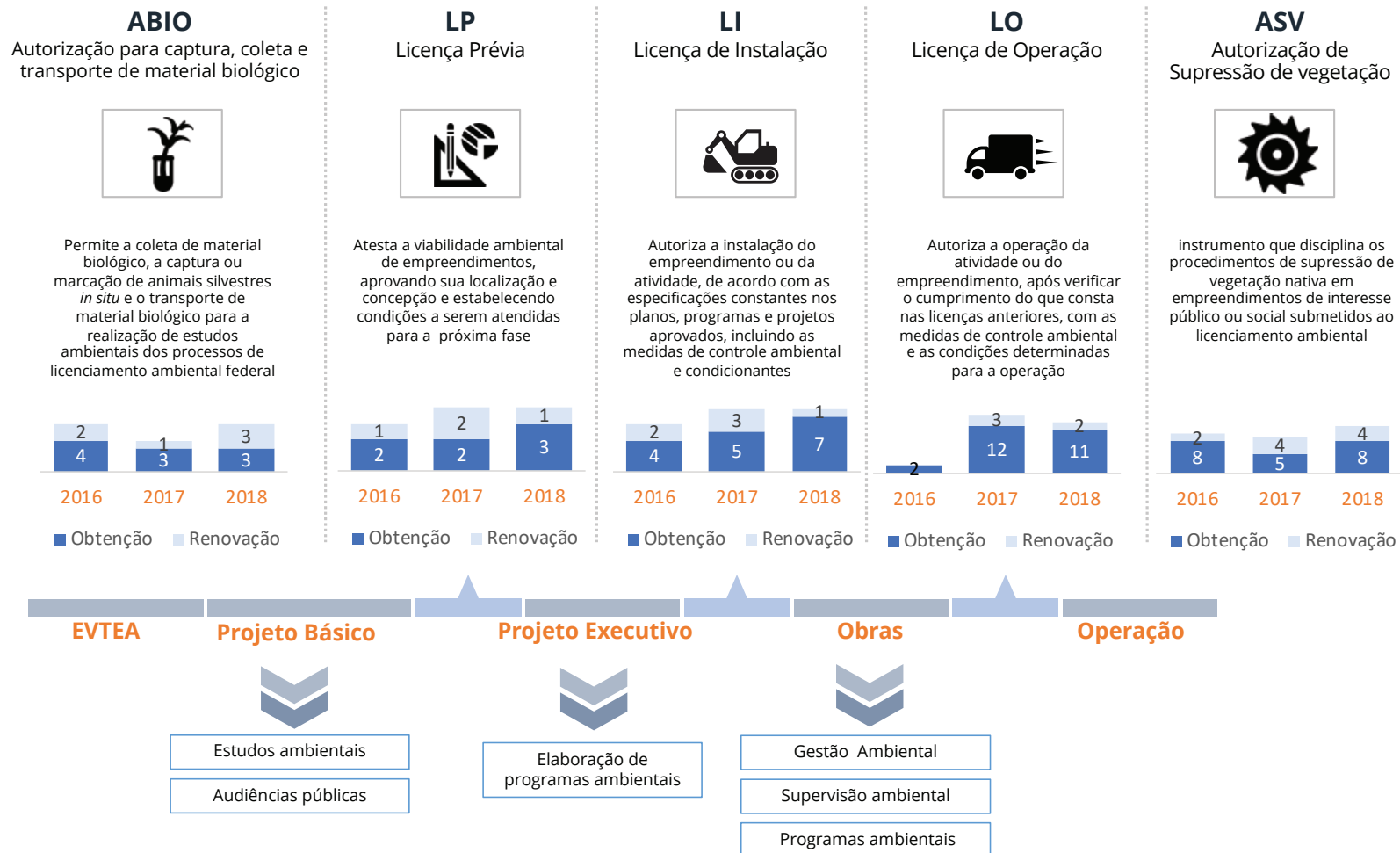
Em 2020 foram obtidas duas licenças ambientais, sete renovações de licenças e foi requerida a abertura de oito processos de licenciamento junto ao IBAMA (via Ficha de Caracterização de Atividade). Nesse âmbito destacam-se:

- Nova Licença de Instalação (LI) e renovação da Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) para as obras de pavimentação e implantação de Obras de Artes Correntes e Especiais da rodovia BR-230/PA, no trecho entre a Divisa PA-TO e o município de Rurópolis/PA;
- Renovação da Licença Prévia (RLP) referente à pavimentação da Rodovia BR-156/AP, Trecho Sul: Laranjal do Jari/AP - Entroncamento da BR-210, com extensão de 244 km, interceptando os municípios de Macapá, Santana, Mazagão e Laranjal do Jari, estado do Amapá;
- Renovação da Licença de Instalação (RLI), da ASV e da Autorização para Coleta, Captura e Transporte de Material Biológico (ABio) referentes à ponte sobre o Rio Araguaia e acessos na BR-153 entre Xambioá (TO) e São Geraldo do Araguaia (PA).
- Renovação da Licença Prévia (RLP) referente à implantação da ponte sobre o Rio Corrente na Rodovia BR-135/BA, no município de Correntina.

A figura a seguir traz breve explanação quanto às modalidades de licenças e autorizações ambientais, o momento do ciclo de vida do empreendimento em que elas devem ser obtidas e uma série histórica dos resultados alcançados pelo DNIT Sede.

Figura 32 - Visão geral do licenciamento ambiental

Gestão ambiental



XLVI. Resultado da execução dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)

Atualmente, a carteira de estudos de viabilidade é constituída por contratos para elaboração de EVTEA, por meio do Contrato PP-940/2014-00, que contempla a elaboração de 74 lotes de estudos de viabilidade e por contratos de EVTEA individuais (ou avulsos). Os estudos de viabilidade proporcionam a tomada de decisão em busca de um planejamento mais robusto das intervenções de ampliação e adequação da malha viária, com base em indicadores técnicos e econômicos.

O Contrato PP-940/2014-00, firmado entre o DNIT e a empresa PROSUL Projetos, Supervisão e Planejamento LTDA, apresenta a seguinte situação ao fim do exercício de 2020:

Tabela 26 – Informações Contrato PP-940/2014-00

DESCRIÇÃO	EXT.	LOTE	%
EXTENSÃO CONCLUÍDA:	17.465,95	49	66,97%
EXTENSÃO EM ANDAMENTO:	8.136,90	24	31,20%
EXTENSÃO INTERROMPIDA:	477,4	1	1,83%
EXTENSÃO LOTES 01 AO 74:	26.080,25	74	100,00%

Somente no ano de 2020, foram concluídos e aprovados 15 lotes de estudos, que totalizam 4.658 km de extensão.

Em relação aos contratos individuais, ressaltam-se cinco estudos, que estão em análise pela CGPLAN, sendo dois referentes à BR-230/AM e um em cada uma das seguintes rodovias: BR-242/BA; BR-101/392/RS e BR-010/222/PA, totalizando 1.300 km. Em 2020 foi aprovado, por meio do Termo de Aceitação de Estudo de Viabilidade – TAEV nº 10/2020-SRE/BA, o EVTEA do Contorno Oeste de Itabuna, BR-101/BA, numa extensão de 14 km.

Adicionalmente, foram iniciados os procedimentos visando contratar mais 10.000 km de estudos de viabilidade.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio será a inserção dos EVTEA no âmbito da metodologia BIM.

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

XLVII. Execução dos contratos referentes a inspeção de Obras de Arte Especiais

O DNIT, buscando um melhor diagnóstico das condições das OAE e um planejamento estratégico eficiente, procura atualizar continuamente o armazenamento de dados no SGO com informações atualizadas e confiáveis, adquiridas a partir de levantamentos in loco.

Visando a manutenção e atualização do SGO, o DNIT firmou os Contratos nº 371/2018-00, lote 1, firmado com a empresa Strata Engenharia Ltda., e o nº 372/2018-00, lote 2 com a empresa Engefoto Engenharia e Aerolevantamentos S.A, oriundos do Edital Pregão nº 539/2017-00-DPP. Os serviços foram iniciados em jun/18, contemplando a execução das inspeções de OAE em dois ciclos: 1º ciclo, finalizado em nov/19, e 2º ciclo, que teve início em mai/20, com previsão de término em mai/21.

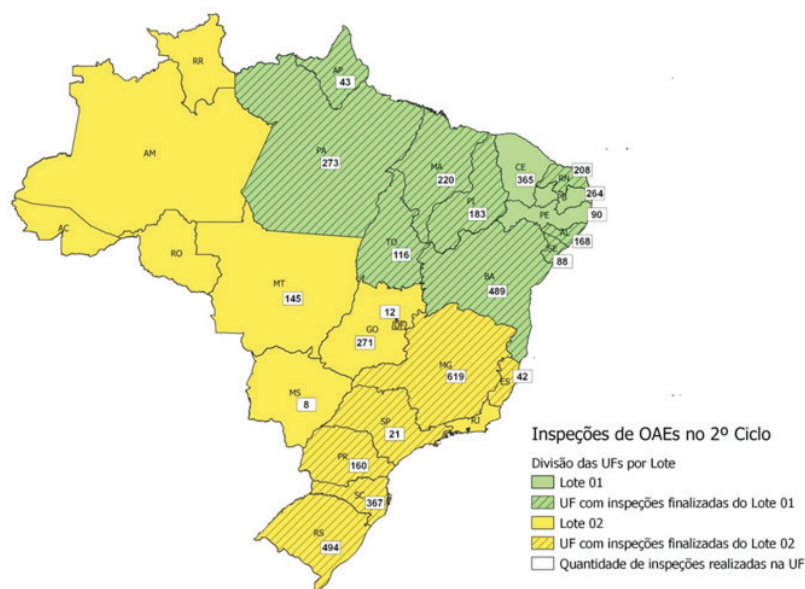
Dados levantados ao fim de dez/20:

- Total de obras de arte especiais (OAE) existentes sob jurisdição do DNIT: 6.151
- Total de OAE cadastradas no SGO: 6.674
- Total de inspeções de rotina realizadas: 4.646
- Total classificado como problemáticas ou críticas: 903

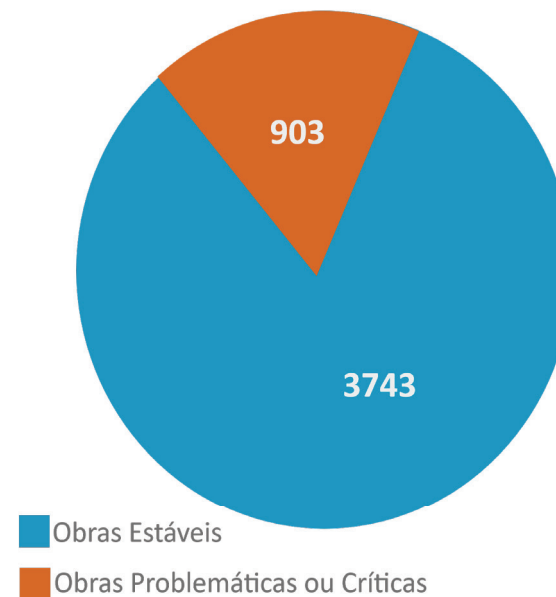
Ao término dos dois contratos, o DNIT estima ter inspecionado o total das OAE sob sua jurisdição, perfazendo o montante de 6.151 obras e todas elas constando no banco de dados do SGO.

As atividades em campo do 2º ciclo foram iniciadas em 15 de maio de 2020, pelo lote 2, nas unidades federativas da Região Sul: Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná. O lote 1, por sua vez, teve o seu início em 13 de julho do mesmo ano, nas seguintes unidades federativas: Amapá, Pará e Tocantins, conforme mapa temático a seguir:

Figura 33 – Mapa temático

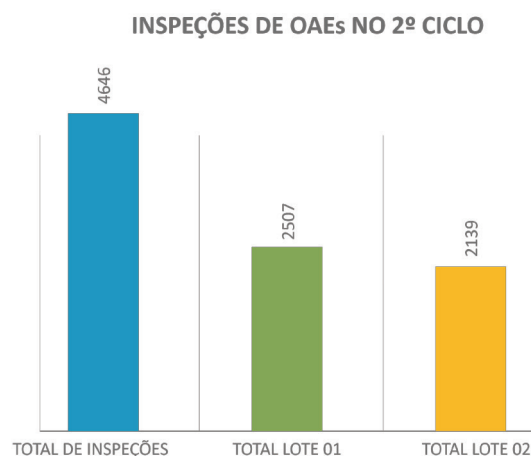


Classificação das OAEs até Dez/2020



Até o mês de dez/20, as duas empresas, juntas, realizaram cerca de 4.646 inspeções de OAE. Dessas, foram classificadas como problemáticas ou críticas o total de 903 obras, conforme análises gráficas a seguir:

Gráfico 8 – Inspeções de OAE no 2º ciclo



Desafios Futuros e Riscos

Os desafios futuros são concluir o 2º ciclo de inspeções de OAE no 1º sem/21 e, ainda, iniciar, no 2º semestre do mesmo ano a elaboração de um novo Termo de Referência para contratação da continuidade das inspeções para o exercício de 2022.

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

XLVIII. Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT)

O PNCT visa fortalecer as ações que envolvem o planejamento e o atendimento às demandas da infraestrutura federal de transportes, abrangendo a identificação do comportamento do tráfego nas rodovias federais, sendo fundamental para a tomada de decisão no campo técnico e gerencial, subsidiando as atividades-fim do DNIT.

Resultados

- Divulgação dos dados de contagem contínua do ano base de 2019;

- Implantação de diversas melhorias no sítio oficial do programa;
- Divulgação da modelagem estatística de fluxo de tráfego da rede rodoviária federal, ano base 2019;
- Elaboração de estudos para novo termo de referência, incluindo a contratação de novas empresas para a continuidade da contagem contínua e garantia do histórico de dados.

A contratação das empresas para instalação dos equipamentos para monitoramento dos 350 postos de contagem foi concluída em dez/20, com início no ano de 2021:

Objeto: Prestação de Serviços de Contagem e Caracterização de Tráfego, incluindo as atividades de implantação, manutenção, operação de equipamentos e atividades de suporte e gerenciamento, em locais específicos da malha rodoviária do SNV.

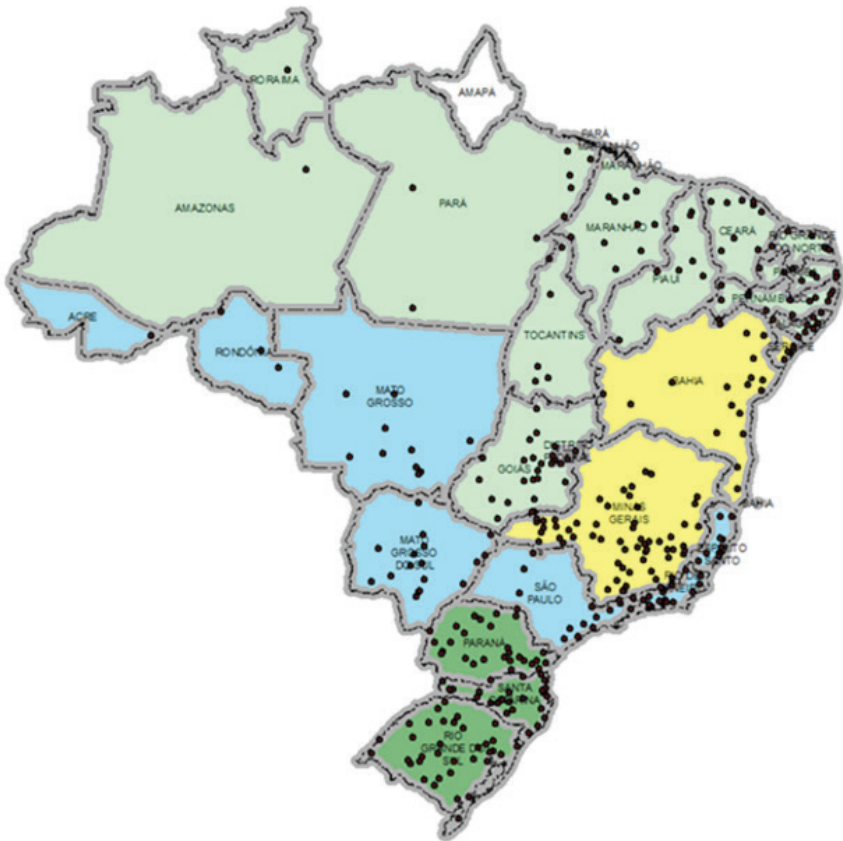
Status: Contratado

Valores: Edital – R\$157.343.132,46

Propostas vencedoras – R\$83.975.736,30

No mapa abaixo, pode-se observar o número de equipamentos por estado:

Figura 34 - Mapa de equipamentos por estado



LOTES	ESTADOS	Quantidade de Postos
1	PR, RS, SC	90
2	AC, ES, MT, MS, RJ, RO, SP	72
3	BA, MG, SE	85
4	AL, AM, CE, DF, GO, MA, PA, PB, PE, PI, RN, RR, TO	103
5	EMPRESA DE SUPORTE E GERENCIAMENTO	-
Total		350

Desafios Futuros e Riscos

O desafio é implementar, até o fim do exercício de 2021, os 350 postos de contagem de tráfego que correspondem à instalação de 874 equipamentos. O risco refere-se à garantia da disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, tendo em vista que não depende desta Autarquia, especificamente.

XLIX. Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR)

O PNMR objetiva o planejamento da manutenção da malha rodoviária federal, assegurando a sua cobertura com contratos de manutenção necessários a cada segmento rodoviário, conforme procedimentos assegurados na Portaria nº 1.050/2015. O PNMR realiza o planejamento, o controle e a avaliação das diversas etapas de cada projeto de manutenção de todas as rodovias que integram a malha sob administração do DNIT.

Em 2020, a metodologia continua a mesma dos anos anteriores, e um novo contrato será licitado para atender ao PNMR.

Resultados

Ao fim de 2020, a CGPLAN concluiu Termo de Referência, o qual se encontra, atualmente, na etapa de análise pelo DNIT, que corresponde à fase interna da licitação, com previsão de publicação de edital entre fev/21 e mar/21.

Convém destacar que, em 2019, a CGPLAN iniciou a estruturação de uma nova iniciativa estratégica denominada “Aprimoramento do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR)”, em substituição à “Ampliação da Gerência de Pavimento”, que consta atualmente na Portaria nº 6.292/2018, a qual estabelece diretrizes de acompanhamento de iniciativas estratégicas.

Após a contratação de uma nova empresa, a CGPLAN aperfeiçoará o conceito de aderência ao PNMR, com a finalidade de melhorar a análise considerando o tipo de intervenção e não o tipo de contrato.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio futuro será assinar os contratos e iniciá-los ainda no 1º sem/21. O risco refere-se à garantia da disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, tendo em vista que não depende desta Autarquia, especificamente.

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

Em jun/20, o DNIT emitiu ordem de serviço para os contratos que realizarão os levantamentos necessários para avaliação das condições estruturais e funcionais de toda a malha pavimentada sob sua responsabilidade. Os contratos estão divididos em quatro ciclos de levantamento para o Veículo de Diagnóstico de Rodovias (VDR) com duração de oito meses e um ciclo único para a atividade de Falling Weight Deflectometer (FWD), com duração de 16 meses.

Trata-se de levantamento de dados em campo e caracterização de rodovias federais, realizados com equipamentos especiais em ambiente sujeito a condições adversas, utilizando o VDR para a coleta de dados de Índice de Irregularidade Longitudinal (IRI), Afundamento de Trilha de Roda (ATR) e Registro em Vídeo para a atividade de Levantamento Visual Contínuo (LVC), e o equipamento FWD para a coleta das deflexões dos pavimentos. O serviço é composto por quatro contratos: três para execução das atividades de campo - VDR e FWD -, e um para a execução da atividade de LVC e suporte à gestão e fiscalização dos contratos em escritório, conforme quantitativos apresentados a seguir:

Tabela 27 - Quantitativo previsto para levantamento Ciclo 1 (2020-2021)

Lote	VDR	FWD	LVC
	(km)	(pontos)	(km)
Lote 1 - Strata	19.720,60	98.824	-
Lote 2 - Pavesys/HPT	19.957,30	99.889	-
Lote 3 - Dynatest	15.175,50	75.895	-
Lote 4 - Engefoto	-	-	54.853,40

Resultados

As atividades em campo se iniciaram em jun/20, quando foram realizadas as vistorias e aferições dos equipamentos de VDR e FWD em Brasília e na Pista Teste (BR-251/GO), para início dos levantamentos em toda malha viária federal

Por sua vez, os trabalhos em campo iniciaram em jul/20.

Os levantamentos em campo de Vídeo Registro para o Ciclo 1 foram concluídos em dez/20. Dos 54 mil km levantados, mais de 48 mil km já foram entregues, 25 mil km de dados foram aprovados e aproximadamente 40 mil km de LVC já foram analisados, tendo previsão para conclusão da avaliação de pavimentos em fev/21.

Tabela 28 - Status atividade de VDR e LVC Ciclo 1 (2020-2021)

Lote	Total Plano Logístico (km)	Total Entregue (km)	Total Aprovado (km)	LVC Total Avaliado (KM) (Lote 4 - Engefoto)
Lote 1 - Strata	19.720,60	19.117,51	19.105,30	19.117,70
Lote 2 - Pavesys	19.957,30	16.202,04	1.472,60	11.354,10
Lote 3 - Dynatest	15.175,50	12.917,65	5.116,20	10.384,30
Soma	54.853,40	48.237,20	25.694,10	40.856,10

Em relação à avaliação estrutural dos pavimentos, até dez/20 foram executados 87.346 pontos de ensaio FWD, representando 31,81% do previsto para o Ciclo. Desses, 59.761 pontos já foram aprovados, conforme apresenta a tabela a seguir.

Tabela 29 - Status atividade FWD Ciclo 1 (2020-2021)

Lote	Ensaio Previstos	Entregue		Aprovado	
	(Plano Logístico)	Nº de pontos	(%)	Nº de pontos	(%)
Lote 1 - Strata	98.824	32.218	32,60%	32.218	32,60%
Lote 2 - Pavesys	99.889	18.331	18,35%	1.426	1,43%
Lote 3 - Dynatest	75.895	36.797	48,48%	26.117	34,41%
Soma	274.608	87.346	31,81%	59.761	21,76%

Os levantamentos de campo da atividade de VDR para o Ciclo 1 foram concluídos em dez/20. Por sua vez, a atividade de LVC para avaliação de pavimentos tem previsão de conclusão para o mês de fev/21, quando iniciarão as avaliações das condições de sinalização das pistas, acostamentos e faixas de domínio. Já a atividade de FWD tem conclusão prevista para as atividades de

campo em jul/21.

O início do Ciclo 2 do VDR está previsto para jul/21, com término em dez/21. A avaliação dos levantamentos desse segundo ciclo tem início previsto para ago/21 e sua finalização em fev/22.

Desafios Futuros e Riscos

Os desafios futuros são identificar e implementar inovações tecnológicas que propiciem maior velocidade na realização dos levantamentos e melhor qualidade dos dados obtidos por meios dos referidos levantamentos.

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

LI. A Estratégia BIM BR

A Estratégia BIM BR foi instituída por meio do Decreto nº 9.377/2018, o qual fora revogado pelo Decreto nº 9.983/2019, que estabeleceu a Estratégia Nacional de Disseminação do BIM e criou o Comitê Gestor da Estratégia do BIM.

Após a instituição da referida estratégia, foi publicado o Decreto nº 10.306/2020, estabelecendo a utilização do BIM na execução direta ou indireta de obras e serviços de engenharia realizada pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal.

Implementação

A Diretoria Colegiada desta Autarquia publicou a Instrução Normativa nº 22/2020, instituindo o Núcleo BIM do DNIT, cujas atividades destinam-se à promoção permanente de discussão e estudos sobre a metodologia BIM entre os servidores deste Departamento, visando sua implantação e disseminação. Tendo em vista o caráter estratégico da implementação do BIM e a necessidade de se realizar reforço no corpo técnico da autarquia visando a consecução dos prazos estabelecidos no Decreto nº 10.306/2020, foi realizado aditivo ao contrato nº 00.00325/2020, cujo objeto refere-se ao serviço de assessoria na implementação do BIM.

No que se refere à implantação da Estratégia BIM, cumpre informar que, durante os anos de 2020 e início de 2021, tem-se trabalhado em duas grandes frentes principais, sendo que uma está voltada à modelagem de objetos voltados à OAE e a segunda voltada à estruturação de um Termo de Referência

BIM padrão, contendo todos os requisitos necessários para a contratação em BIM.

Em relação às OAE, está sendo elaborada Instrução Normativa estabelecendo procedimentos para a priorização de empreendimentos do PROARTE, na implementação do BIM, no âmbito do DNIT.

O PROARTE foi escolhido como projeto piloto para implantação da metodologia BIM nesta Autarquia. Tal atividade possibilitará a realização de um diagnóstico sobre os benefícios e as dificuldades associadas à efetiva implantação do BIM, permitindo a replicação da experiência adquirida em futuras contratações.

No tocante ao Termo de Referência BIM, está sendo realizada a estruturação do caderno de requisitos técnicos atinentes ao uso da metodologia no DNIT, contendo, dentre outros pontos, os requisitos técnicos básicos para a contratação de projetos de reforço e reabilitação estrutural de obras de arte especiais englobadas no PROARTE com requisitos em BIM.

É a partir da elaboração do Termo de Referência mencionado que será possível a introdução efetiva do uso da metodologia BIM nos processos de contratação de projetos pelo DNIT.

Além do que já informado, outro ponto essencial para a implantação da Estratégia BIM BR são as tratativas realizadas junto às empresas desenvolvedoras de software e outros órgãos da Administração Pública visando celebração de Acordos de Cooperação Técnica e de TED, os quais poderão subsidiar de informações para implementação do BIM na Autarquia, auxiliando em uma série de requisitos, dentre os quais cita-se a possibilidade de melhor definição de um pacote de softwares para implementação do BIM no DNIT.

Atualmente, em se tratando desta finalidade, cabe ressaltar as seguintes parcerias:

- Autodesk - Termo de Cooperação Técnica - Assinado;
- Bentley - Termo de Cooperação Técnica - Em tratativas;
- Trimble - Termo de Cooperação Técnica - Assinado;
- SEIL e DER/PR - Termo de Cooperação Técnica - Assinado; e
- UFV - Termo de Execução Descentralizada – Assinado.

Desafios Futuros e Riscos

Ainda como uma das frentes de iniciativas, esta Autarquia iniciou a elaboração de edital de chamamento público, por meio do qual serão estabelecidos outros de Acordo de Cooperação Técnica entre este Departamento e instituições

do setor privado que já tenham efetivamente utilizado a metodologia BIM, permitindo, assim, o aperfeiçoamento do uso desta tecnologia nos processos de contratação de projetos pelo DNIT.

A publicação do referido chamamento reforça o compromisso do DNIT de incorporar a metodologia BIM nos processos de trabalho da Autarquia e a utilizá-la como ferramenta para aprimorar a gestão da informação, transparência e eficiência na aplicação dos recursos públicos.

III. Atuação transversal - Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura (CGCIT)

Tendo uma atuação transversal, a CGCIT contribui indiretamente para o atingimento de diversos objetivos e metas do DNIT, mas não está inserida diretamente em nenhuma delas.

Resultados

No ano de 2020, foi finalizado o eixo central da metodologia de engenharia consultiva, na forma de uma nova tabela de consultoria, conforme Resolução nº 11, publicada no Boletim Administrativo nº 163, de 25/8/2020, compreendendo um conjunto de custos e despesas que seriam similares a qualquer contrato, diferenciando-se apenas nas suas combinações: mão de obra, veículos, instalações físicas (residências, escritórios e laboratórios), custos diversos (despesas de água, energia, telefonia, entre outros), equipamentos e materiais, diárias e passagens, mobilização e desmobilização, e benefícios e despesas indiretas (BDI).

O tema foi amplamente debatido na Câmara Técnica de Desenvolvimento de Nova Metodologia de Engenharia Consultiva, instituída por meio da Instrução Normativa/DNIT nº 11/2019.

A Resolução nº 11/2020, em seus Anexos I, II e III, apresenta as diretrizes para aplicação da nova tabela, bem como os custos referentes ao mês de janeiro/2020, que são atualizados periodicamente.

O citado trabalho objetiva atender a uma determinação oriunda do TCU, e pontuada pela Controladoria-Geral da União (CGU), que permanece como desafio futuro: a reformulação da metodologia para a contratação de engenharia consultiva adotada pelo DNIT.

No ano de 2020, também foi efetivada a publicação de quatro meses-base para o Custo Médio Gerencial (CMG) Rodoviário, e a ampliação dos CMG Aquaviário

e Ferroviário está em fase de desenvolvimento. A ampliação dos estudos de parametrização de custos aquaviário e ferroviário também permanece em andamento, enquanto o desenvolvimento para o setor rodoviário está em fase de finalização.

Restou em fase inicial o diagnóstico de custos referenciais do setor aéreo, conforme Termo de Execução Descentralizada (TED) firmado entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura - SAC/MInfra e o DNIT. Cabe ressaltar que uma das tarefas pleiteadas para execução no exercício de 2020, denominada “Revisão dos Manuais de Custos do SICRO” teve seu cronograma realinhado para o 2º sem/2021. Isso se deve ao fato, em maior dimensão, da necessidade de se aguardar o término do processo de revisão das composições de custos unitários do SICRO, visto a simetria existente entre os Manuais de Custos do SICRO e as respectivas composições de custos daquele sistema.

Outra tarefa iniciada em 2020 é a revisão das Instruções Normativas. O desenvolvimento dessa atividade não pôde ser concluído no mesmo ano em vista do processo de revisão e consolidação dos atos normativos atualmente em desenvolvimento no âmbito do DNIT, decorrente do Decreto nº 10.139/2019, bem como em decorrência do período pandêmico vivenciado no mundo e suas implicações práticas no trabalho.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, encontram-se o diagnóstico técnico objetivando a elaboração e o desenvolvimento de custos de referência do modal de transporte aéreo e a ampliação dos CMG e dos estudos de parametrização de custos para os setores aquaviário e ferroviário. A finalização do desenvolvimento dos estudos de parametrização dos custos rodoviários também permanece nessa seara.

Outro grande desafio futuro é a finalização e implementação da nova metodologia de engenharia consultiva no DNIT, que teve seu eixo central concluído em 2020 com a publicação da Resolução nº 11/2020.

Cabe, por fim, mencionar outros dois desafios: a conclusão da revisão dos Manuais de Custos do SICRO e a revisão das Instruções Normativas.

Quanto à conclusão da revisão dos Manuais de Custos, importa destacar que a CGCIT já iniciou atuação no ano de 2021 junto à responsável pelo desenvolvimento, a Fundação Getúlio Vargas (FGV), em que foram indicadas

novas datas para a apresentação dos resultados da revisão das composições de custos do SICRO, premissa essa necessária para desenvolvimento e apresentação de nova versão dos Manuais de Custos do SICRO, e que configura um risco para o cumprimento dessa meta.

Importa também destacar as dificuldades técnicas na modelagem final da metodologia de contratação para a engenharia consultiva. À medida que as discussões técnicas avançam, o tema tem se mostrado bastante complexo. Tal disposição pode ser evidenciada nas atas das reuniões da Câmara Técnica da Engenharia Consultiva constante do Processo nº 50600.022370/2020-69 ocorridas em 2020, e também pode ser indicada como um risco ao cumprimento da tarefa.

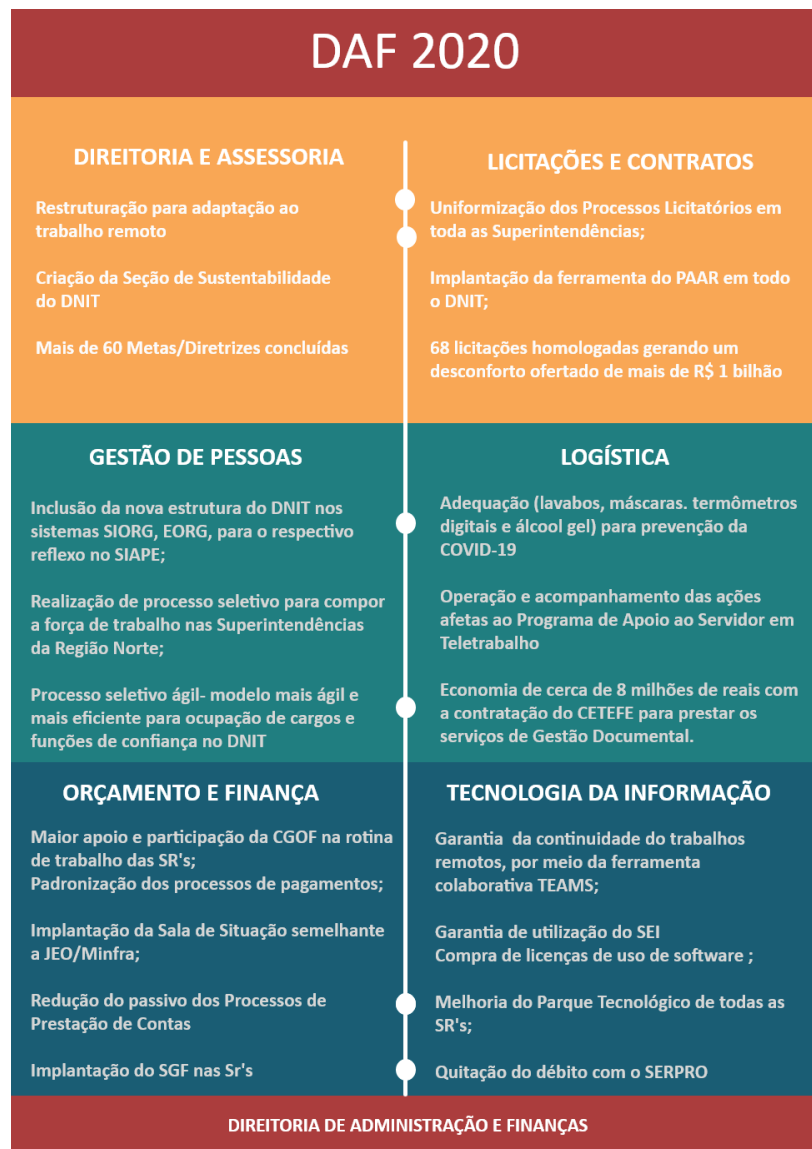
d) Resultados das principais áreas de atuação

A Diretoria de Administração e Finanças (DAF) integra a estrutura organizacional do DNIT, conforme o Decreto 10.367/2020. As suas competências estão regulamentadas no art. 37 do Regimento Interno do DNIT, aprovado por meio da Resolução n.º 39/2020, visando dar suporte administrativo e financeiro para implementar as políticas formuladas pelo MInfra. A DAF desempenha no DNIT os seguintes macroprocessos: gestão de pessoas, orçamento e planejamento financeiro, contabilidade, tecnologia da informação (TI), logística e licitações, exercendo o papel de coordenação nesses temas nas 26 SRE.

Importante ressaltar que em 2020, com a aprovação do novo Regimento Interno do DNIT, conforme a Resolução 39 de 17 de novembro de 2020, (SEI 7149092), foi transferido da Diretoria Executiva – DIREX, para a Diretoria de Administração e Finanças – DAF, a Coordenação Geral de Cadastro e Licitações – CGCL, que trata de todos os assuntos relacionados à Licitações e ainda que após conscientização das Diretorias foi criada a 1ª Seção de Sustentabilidade oficial no DNIT (cujas as competências, estão discriminadas no mesmo documento acima referido), vinculada diretamente à Diretoria de Administração e Finanças – DAF, para cuidar dos assuntos de Sustentabilidade no âmbito do DNIT com a missão clara de apresentar o novo plano de logística sustentável do DNIT já em 2021.

Apresentamos a seguir os principais resultados de 2020, segregados por tema

Figura 35 – Resultados 2020 por tema



I. Gestão Orçamentária e Financeira

a) Declaração sobre o planejamento, orçamento e administração

Os resultados financeiros e orçamentários são processados na DAF através da Coordenação Geral de Orçamento e Finanças (CGOF), sempre com divulgação e transparência. O orçamento da Autarquia sofreu um incremento de 10,7% ao longo do ano e foi 99,7% empenhado.

O desempenho do DNIT é fruto do esforço de todas as Diretorias e SRE e se materializa na DAF, dentro da CGOF. Por esse motivo, nos esforçamos para dar transparência a todos, do resultado do trabalho conjunto.

b) Execução Orçamentária e Financeira em 2020

Do orçamento de R\$ 9,22 bilhões (LOA + Créditos) disponibilizado ao DNIT em 2020, R\$ 9,20 bilhões foram empenhados (99,74%) e a execução financeira (LOA + Créditos + RAP) foi na ordem de R\$ 8,66 bilhões.

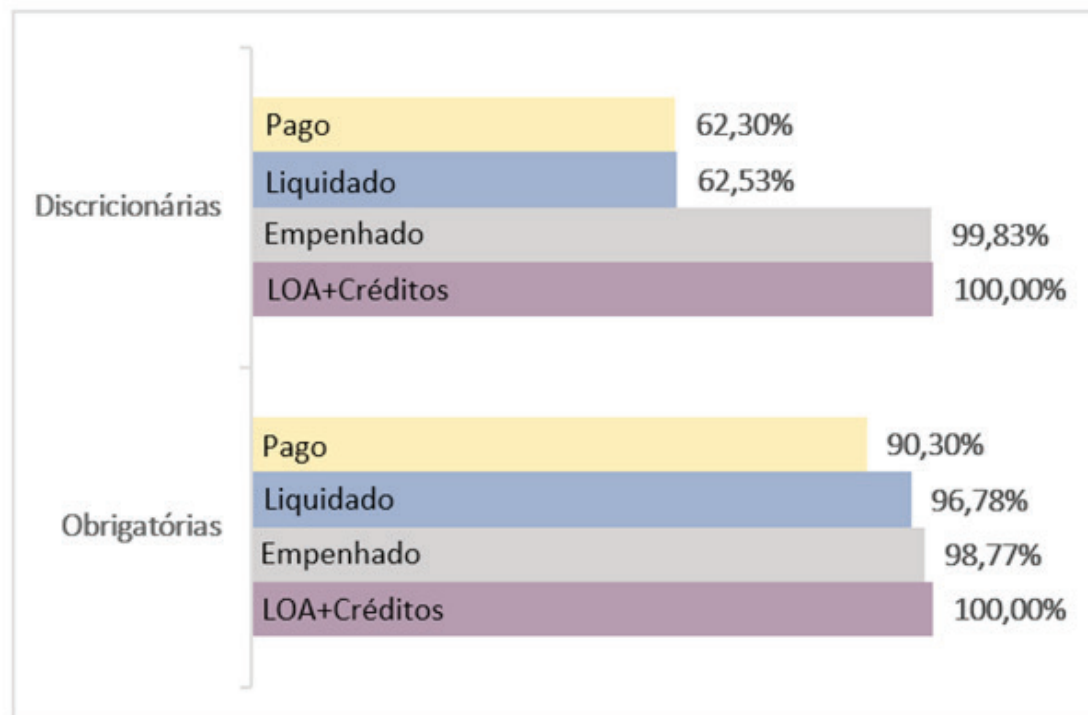
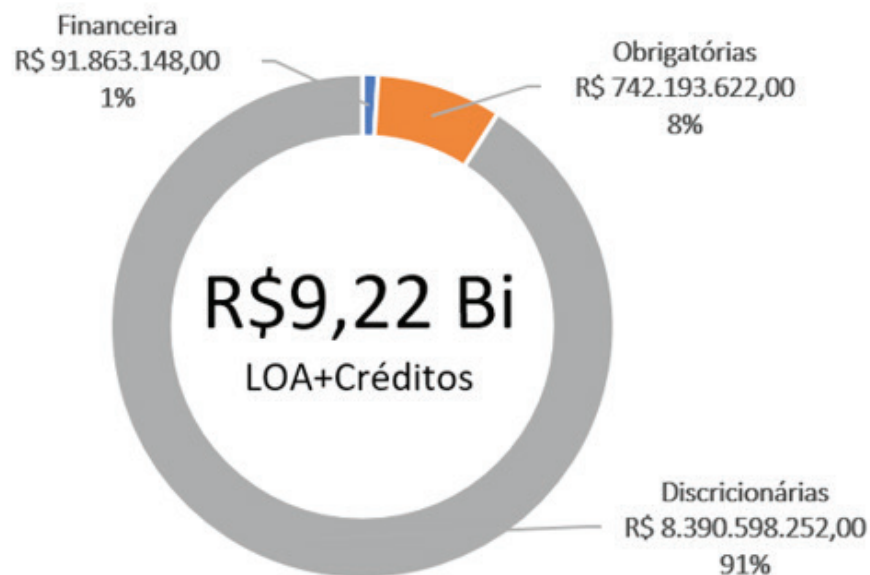
Tabela 30 – Resumo de Execução Orçamentária

ORÇAMENTO DO EXERCÍCIO		
	LEI + CRÉDITOS 2020	LEI + CRÉDITOS 2020
TOTAL	100%	R\$ 9,22 Bi
EMPENHADO	99,74%	R\$ 9,20 Bi
ORÇAMENTO TOTAL		
	Lei + CRÉDITOS + RAP	Lei + CRÉDITOS + RAP
TOTAL	100%	R\$ 12,6 Bi
LIQUIDADO	68,50%	R\$ 8,7 Bi
PAGO	68,19%	R\$ 8,66 Bi

c) Despesas Obrigatórias X Discricionárias

Dos R\$ 9,22 bilhões destinados ao órgão, R\$ 742,1 milhões (8%) foram para cobrir despesas obrigatórias e R\$ 8,39 bilhões (91%) para as despesas discricionárias:

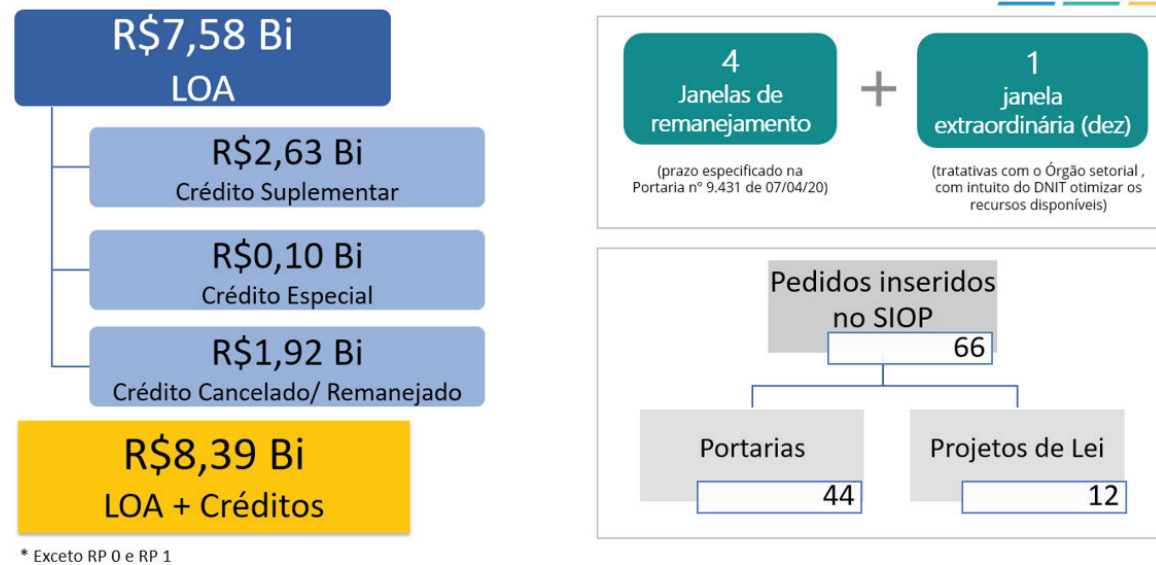
Figura 36 – Despesas Obrigatórias x Discricionárias



d) Alterações Orçamentárias

Descontadas as despesas financeiras RP0 e de pessoal RP1, a LOA do DNIT (R\$ 7,58 bilhões) foi suplementada em R\$ 0,81 bilhões no decorrer do exercício. Foram quatro janelas de remanejamento previstas no decreto de programação financeira e orçamentárias e uma janela extraordinária, aberta no final do ano:

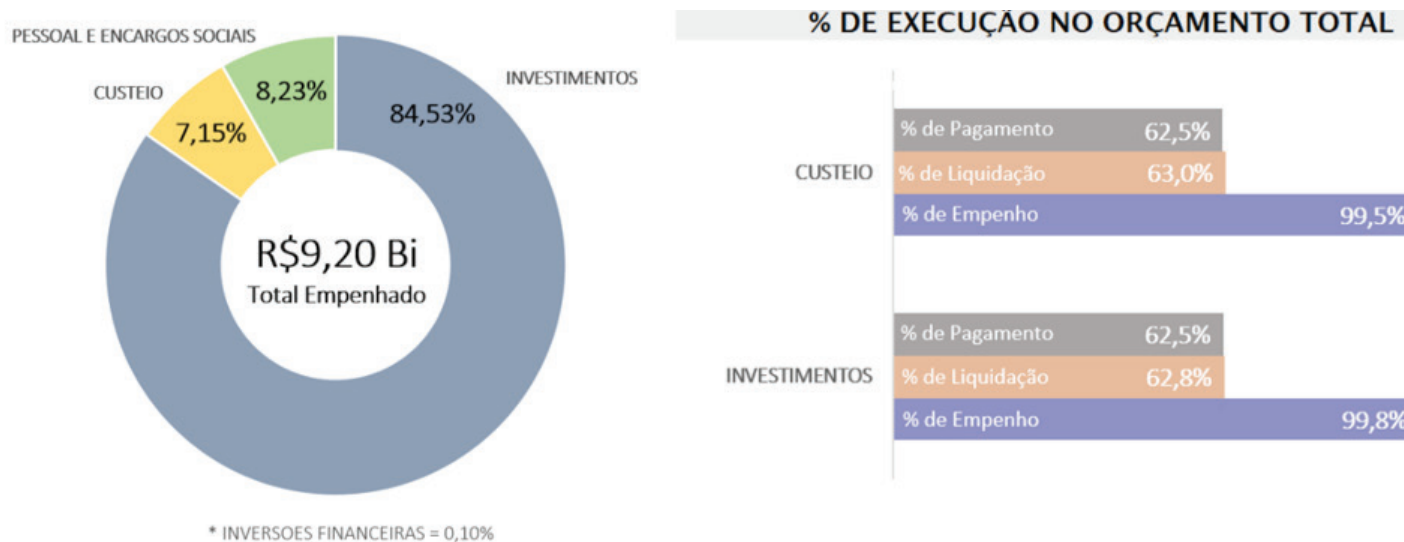
Figura 37 – Alterações Orçamentárias



e) Execução por Grupo de Despesa

Dos R\$ 9,2 bilhões empenhados, R\$ 7,7 bilhões (84,53%) foram recursos de investimento e R\$ 1,4 bilhões (7,15%) foram recursos de custeio:

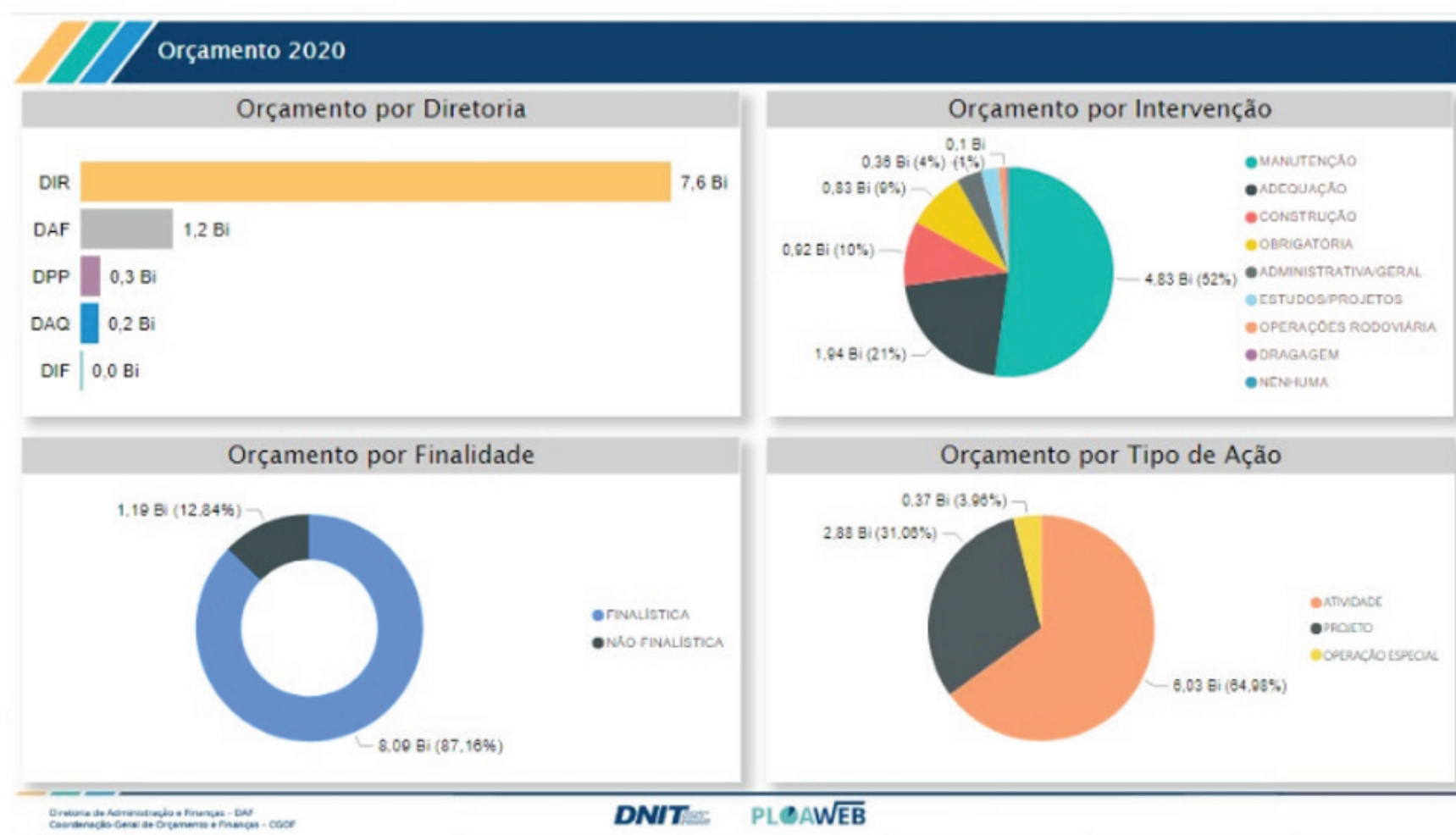
Figura 38 – Execução por Grupo de Despesa



f) Distribuição do Orçamento no ano

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

Figura 39 – Distribuição do Orçamento no ano



g) Total de empenhos gerados no ano

Do total empenhado (R\$ 9,2 bilhões), foram realizados R\$ 8,87 bilhões em novos empenhos, R\$ 3,06 bilhões de reforços e R\$ 2,73 bilhões de anulações aos empenhos já existentes:

Figura 40 – Total de empenhos gerados no ano



h) Indicadores de execução - Junta de Execução Orçamentária (JEO)

No ano de 2020 a JEO/MInfra definiu metas, que foram acompanhadas no decorrer do exercício



Figura 41 – Indicadores de execução (Metas 01 e 02)

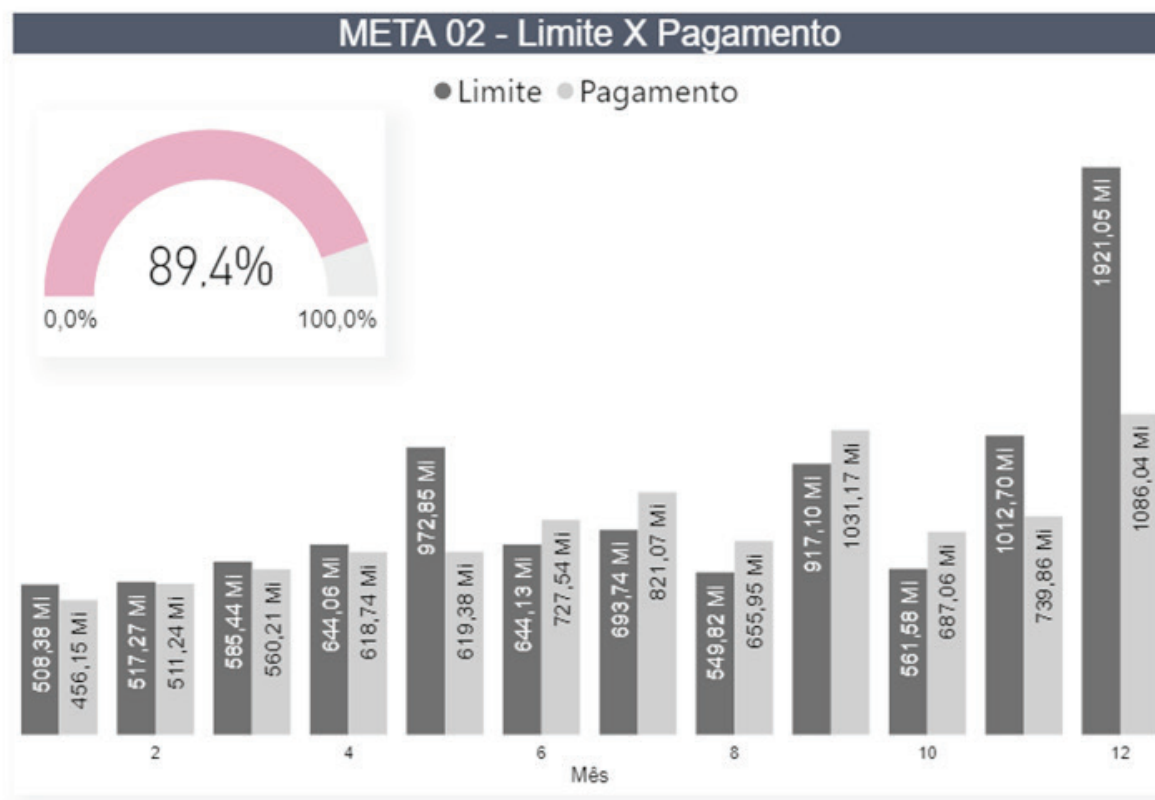
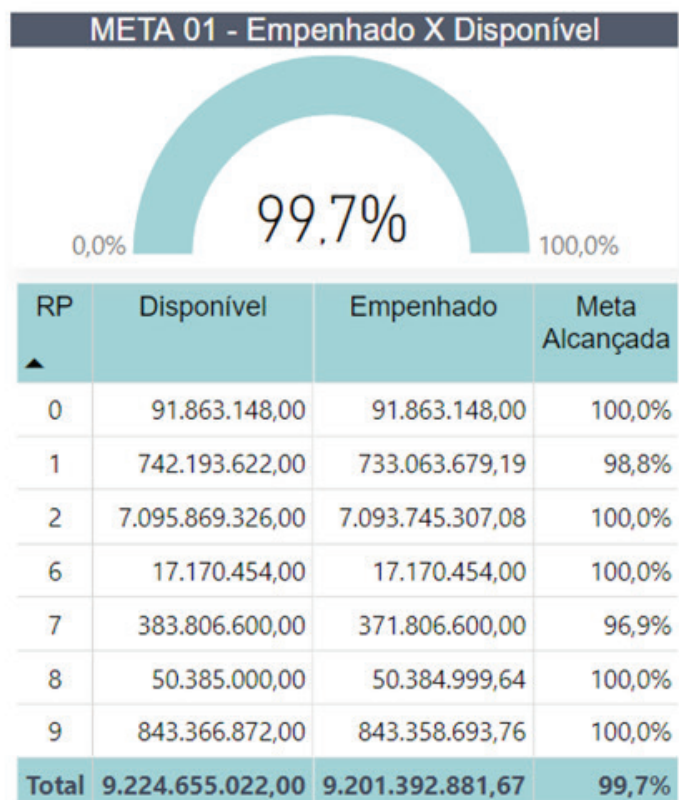
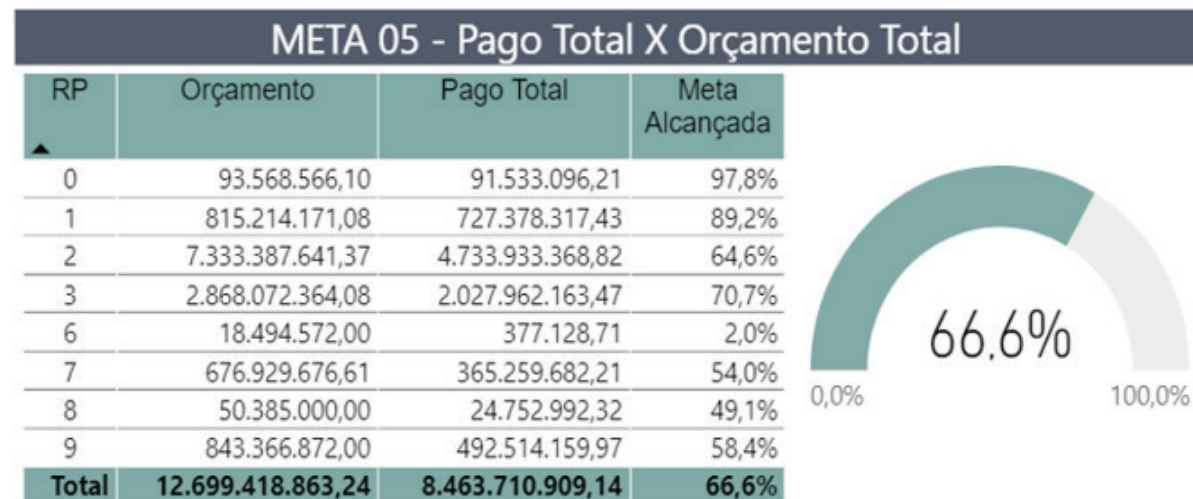
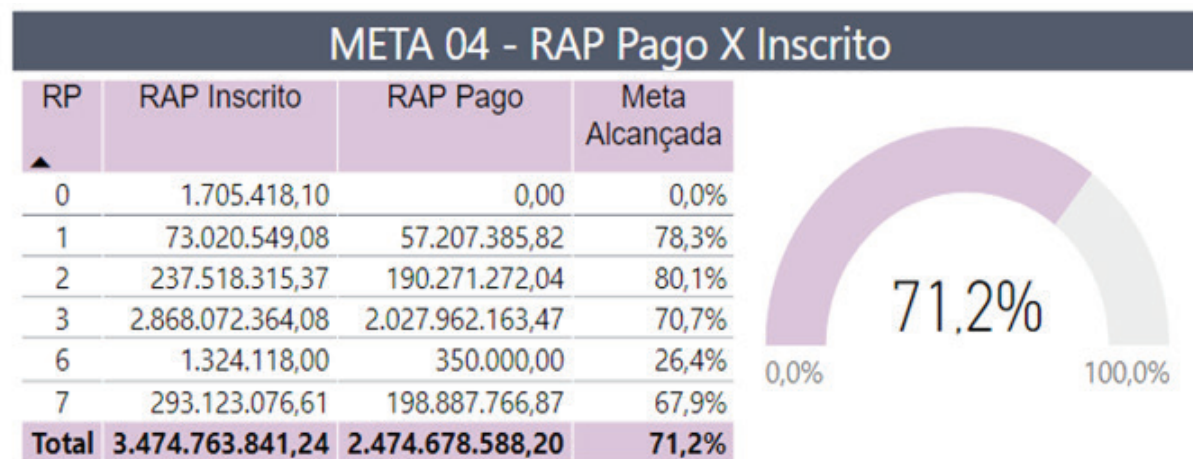
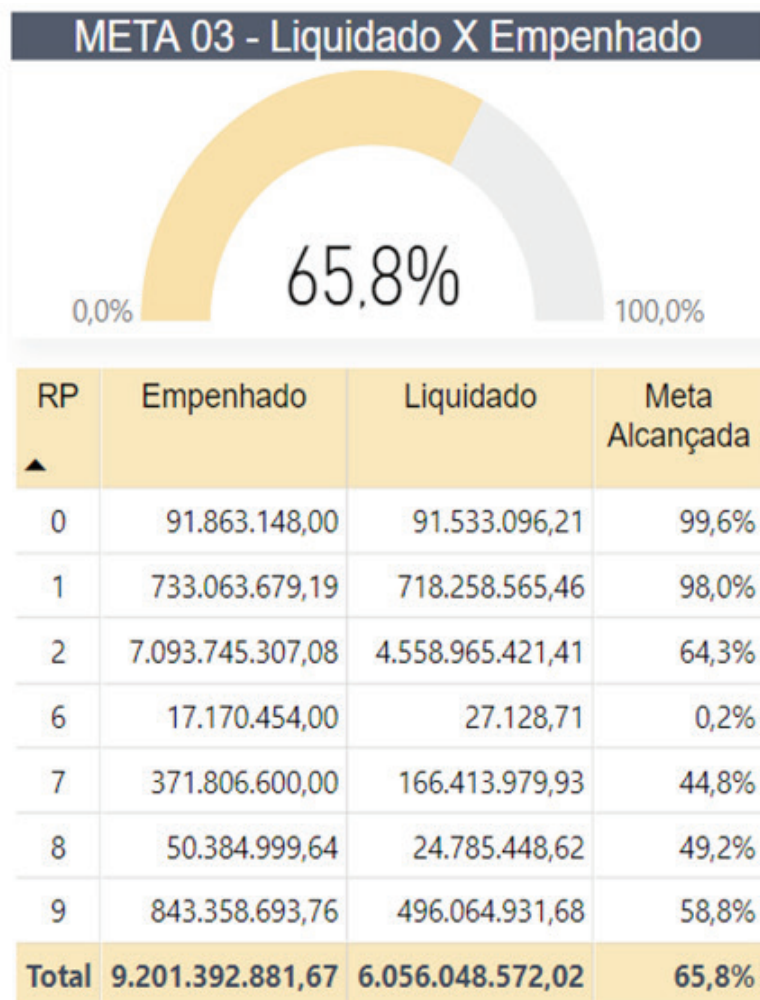


Figura 42 - Indicadores de execução (Metas 03 a 05)



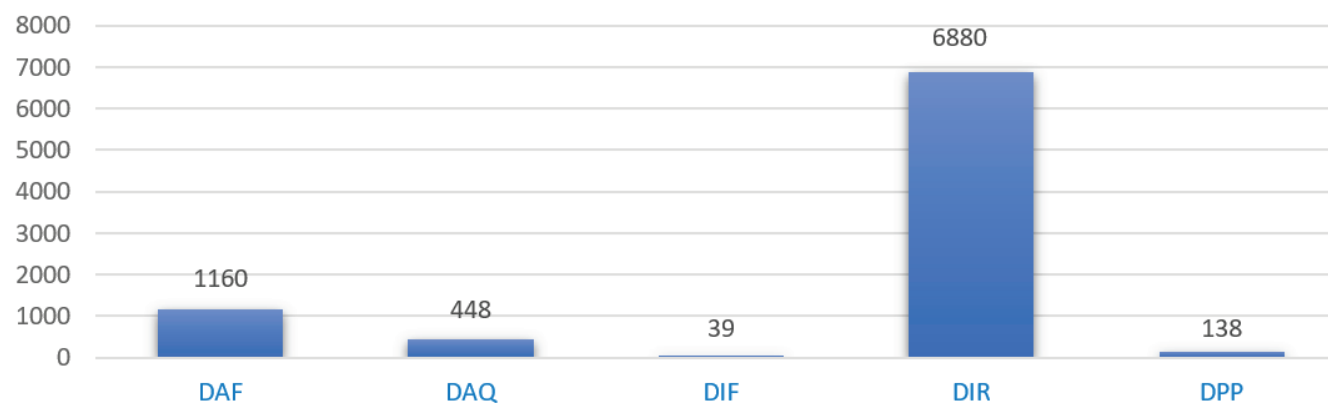
i) Pagamento mensal por diretoria

O DNIT pagou em 2020 R\$ 8,66 bilhões, distribuídos entre as diretorias conforme segue:

Figura 43 – Pagamento mensal por diretoria



Gráfico 10 – Pagamentos 2020 por diretoria (em milhões)



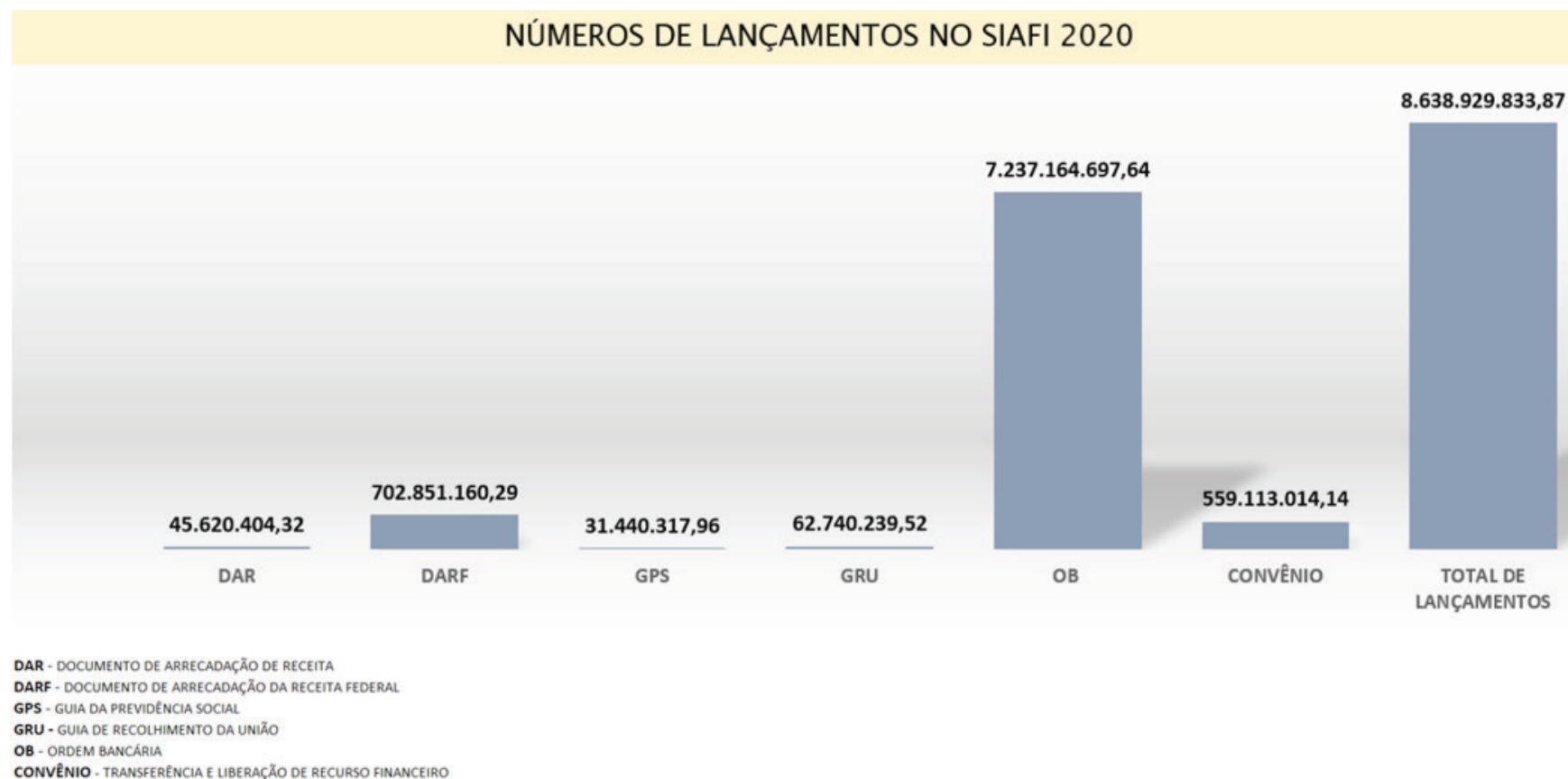
j) Quantitativo de operações realizadas no Sistemas Integrados de Acompanhamento Financeiro (SIAFI)

Foram realizados um total de 159.201 lançamentos no SIAFI em 2020:

Gráfico 11 – Números de lançamentos no SIAFI



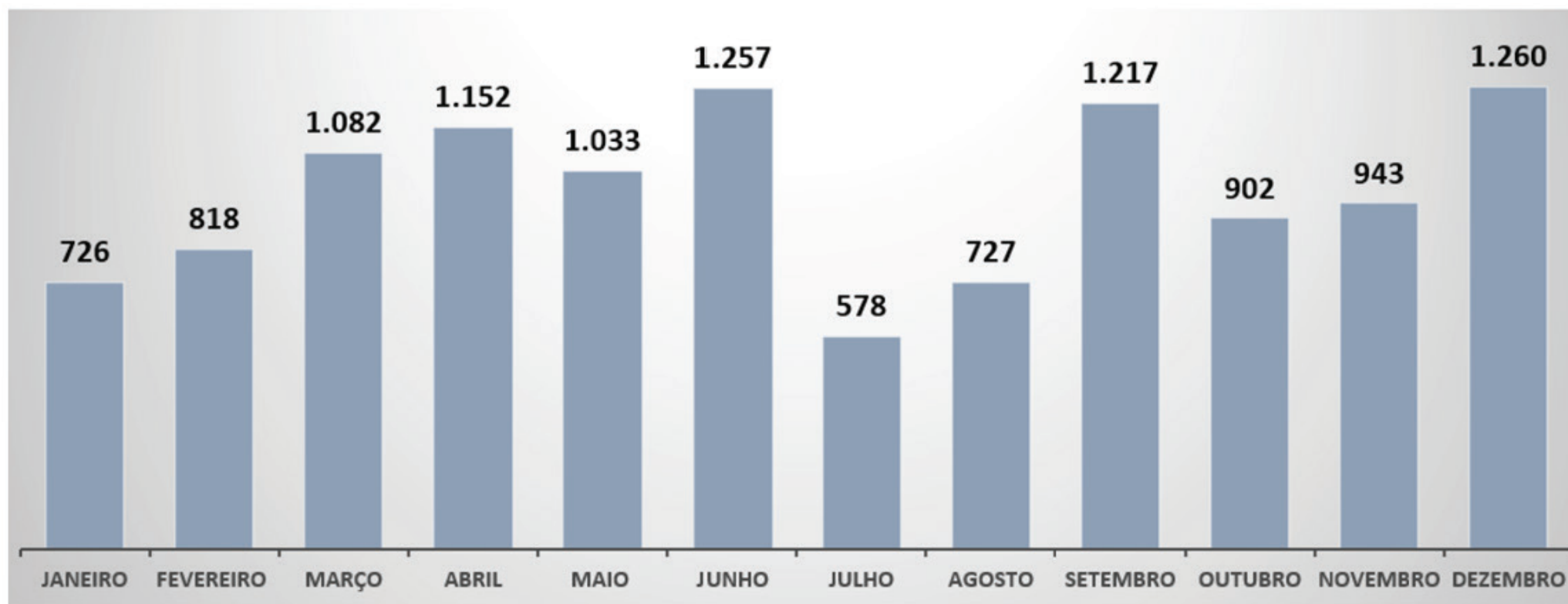
Gráfico 12 - Números de lançamentos no SIAFI (em R\$)



k) Quantitativo de processos tramitados e pagos

Em 2020 foram tramitados e pagos 11.695 processos:

Gráfico 13 – Processos tramitados e pagos

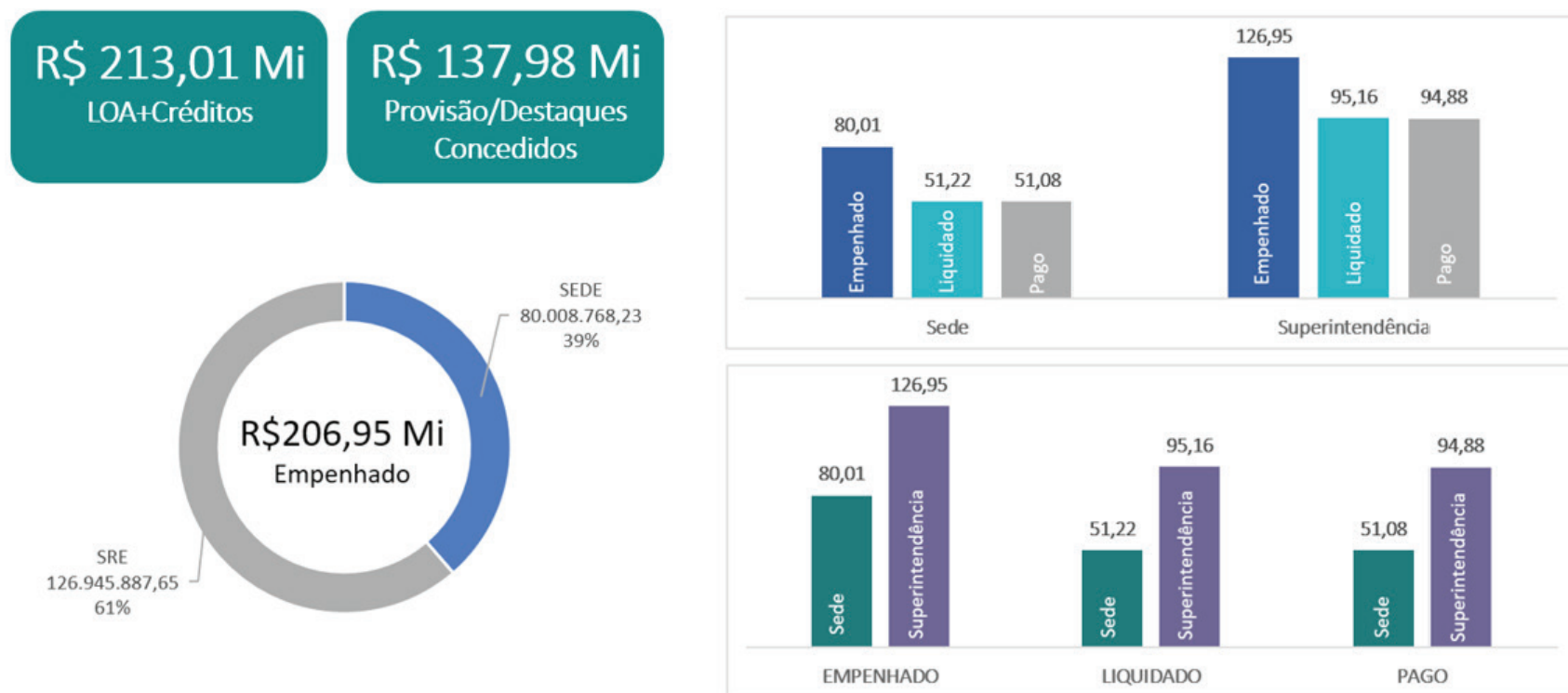


II. Despesas Administrativas

Gastos Administrativos Sede e Superintendências

Dos R\$ 213,01 milhões alocados na ação 2000 -Administração da Unidade, R\$ 206,95 milhões foram empenhados, e destes, R\$ 126,9 foram empenhados nas Superintendências e R\$ 80,0 milhões na Sede:

Figura 44 – Gastos Administrativos Sede e Superintendências



Provisão Recebida por Superintendência

Dos R\$ 127,38 milhões destacados às Superintendências, R\$ 122,61 milhões foram recursos de custeio e R\$ 4,78 milhões recursos de investimentos, distribuídos entre as regionais conforme segue:

Gráfico 14 – Provisão Recebida por Superintendência



Execução orçamentária das Superintendências

Dos recursos administrativos recebidos pelas 26 Superintendências, R\$126,9 milhões (99,88%) foram empenhados, R\$ 95,1 milhões (74,7%) liquidados e R\$ 94,8 milhões (74,48%) pagos:

Figura 45 – Execução orçamentária das Superintendências

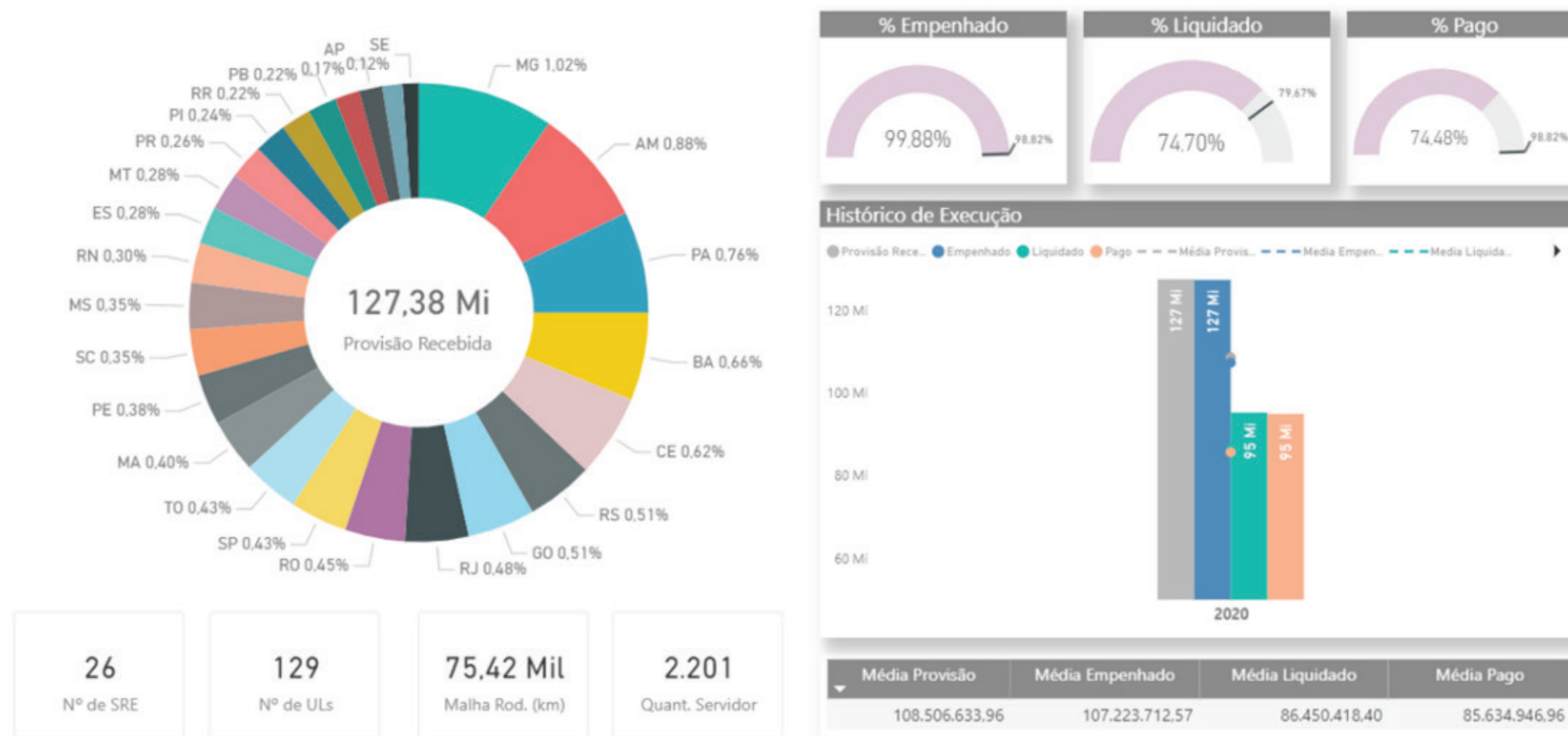
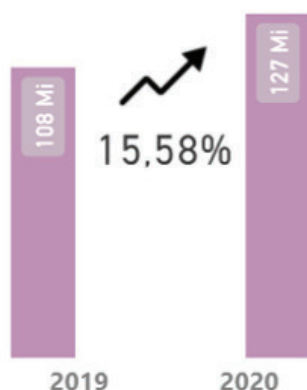


Figura 46 – Indicadores 2019 x 2020 - Superintendências

Provisão Recebida



Maiores Reduções de Empenho

Natureza	Redução
Indenizações e Restituições	-770,94%
Publicidade legal	-211,80%
Diárias e Passagens	-155,41%
Seleção e Treinamento	-110,84%
Telecomunicações	-89,77%
Comunicação em Geral	-78,39%
Manut. e Conserv. de Máquinas e Equipamentos	-26,33%
Ajuda de Custo	-24,25%
Seguros em Geral	-17,64%



Maiores Elevações de Empenho

Natureza	Aumento
Assessoria e Consultoria Técnica ou Jurídica	79,65%
Tecnologias da Informação e Comunicação – TIC	67,89%
Manutenção e Conservação Predial	67,76%
Outros	65,30%
Sentenças, Serviços e Depósitos Judiciais	38,59%
Veículos e Combustíveis	26,63%
Água esgoto	25,96%
Apoio Administrativo	17,85%
Locação Imóveis	6,82%

5 Maiores Orçamentos



UF	2019	2020	Malha Rod. (% km)	Quant. Servidor
MINAS GERAIS	10,16%	9,57%	11,68%	208
AMAZONAS	5,20%	8,29%	3,18%	54
PARÁ	4,76%	7,14%	10,19%	73
BAHIA	7,71%	6,20%	9,70%	94
CEARÁ	3,74%	5,82%	3,18%	88

5 Maiores Contratos



Contratos	2019	2020
Apoio Administrativo	27,35%	28,11%
Vigilância	21,09%	18,57%
Limpeza e Conservação	14,16%	12,27%
Manutenção e Conservação Predial	4,04%	10,58%
Energia Elétrica	7,47%	6,42%

Economias geradas em 2020

Em decorrência do teletrabalho, motivado pela pandemia do coronavírus, alguns contratos administrativos da sede do DNIT passaram por ajustes em 2020 o que resultou em uma economia de R\$ 6,19 milhões (34,76%) se comparado às despesas de 2019.

Comparativo de Gastos 2019 x 2020

-34,76%

% de Economia entre Abr - Dez / 2020

17,80 Mi

Gasto 2019

11,61 Mi

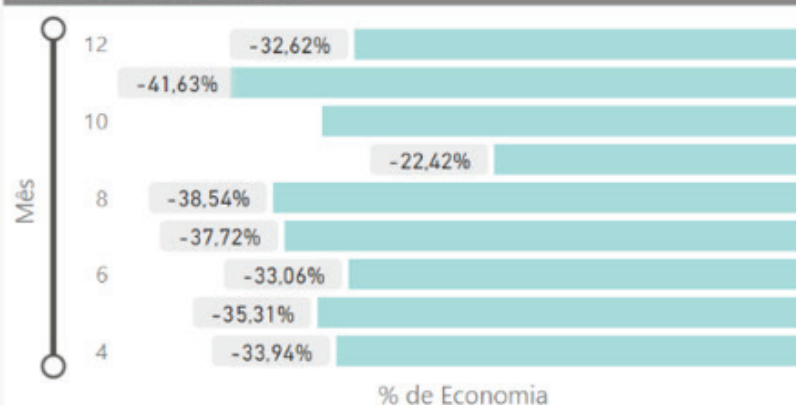
Gasto 2020

6,19 Mi

Economia Total

Despesa	% de Economia	Economia	Gasto 2019	Gasto 2020
Passagens	-90,24%	-1.899.076	2.104.460,56	205.384,75
Combustível	-77,17%	-87.614	113.530,36	25.916,08
Diárias	-76,10%	-994.004	1.306.164,46	312.160,64
Outsource de Impressão	-67,27%	-860.770	1.279.655,09	418.884,83
Manutenção de Veículos	-48,90%	-86.906	177.724,93	90.818,90
Água	-40,29%	-185.727	460.951,73	275.225,14
Energia	-28,81%	-1.125.557	3.906.369,81	2.780.813,26
Limpeza	-11,98%	-686.304	5.727.250,38	5.040.946,61
Copeiragem	-9,61%	-261.711	2.723.179,06	2.461.468,36
Total	-34,76%	-6.187.668	17.799.286,38	11.611.618,57

% de Economia Mensal



Comparativo de Gasto Mensal

Despesa	4	5	6	7	8	9	10	11
Passagens	-93,86%	-97,98%	-93,41%	-93,99%	-96,27%	-36,73%	-84,46%	-91,71%
Combustível	-85,33%	-90,22%	-90,13%	-84,41%	-81,16%	-86,70%	-73,34%	-55,75%
Diárias	-77,79%	-85,74%	-80,17%	-85,87%	-93,32%	2,45%	-77,35%	-89,10%
Outsource de Impressão	-70,82%	-54,35%	-52,29%	-62,52%	-53,17%	-44,20%	-84,98%	-100,00%
Manutenção de Veículos	-38,75%	-48,31%	-100,00%	-83,82%	-100,00%	-55,30%	10,57%	-43,66%
Água	0,63%	-57,73%	-63,03%	-55,89%	-47,95%	-37,38%	-38,39%	-53,82%
Energia	-24,78%	-35,68%	-35,61%	-31,50%	-24,37%	-34,27%	-29,75%	-22,29%
Limpeza	-11,40%	-10,98%	-10,98%	-14,03%	-12,09%	-12,09%	-12,09%	-12,09%
Copeiragem	-8,11%	-9,08%	-9,09%	-12,05%	-9,38%	-9,17%	-10,23%	-9,90%
Total	-33,94%	-35,31%	-33,06%	-37,72%	-38,54%	-22,42%	-35,00%	-41,63%

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

DNIT

PLOA WEB

Perfil do gasto da Autarquia

Evolução dos últimos anos da execução orçamentária da despesa por função e/ou unidade orçamentária (empenhada, liquidada e paga).

Gráfico 15 – Comparativo histórico entre 2016 e 2020

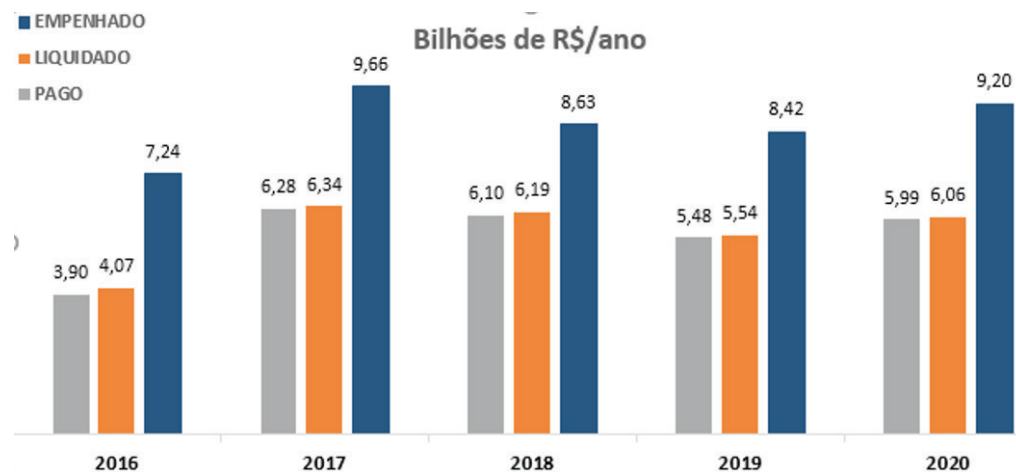


Tabela 31 - Comparativo histórico entre 2016 e 2020

Unidade Orçamentária	Ano	EMPENHADO	LIQUIDADO	PAGO
TOTAL		43.165.871.600	28.207.451.946	27.754.784.174
39252 DNIT	2020	9.201.077.686	6.056.080.889	5.989.032.319
	2019	8.424.138.367	5.540.026.200	5.483.766.683
	2018	8.632.378.170	6.193.547.033	6.104.082.181
	2017	9.663.752.409	6.342.825.399	6.280.552.167
	2016	7.244.524.968	4.074.972.425	3.897.350.824



Tabela 32 - Detalhamento das despesas por grupo e elemento de despesa

Grupo Despesa		Elemento Despesa	EMPENHADO	LIQUIDADO	PAGO
			43.165.871.600,33	28.207.451.946,46	27.754.784.174,07
5	INVERSOES FINANCEIRAS	Total	8.843.619,13	8.843.619,13	8.843.619,13
		91 SENTENCAS JUDICIAIS	8.843.619,13	8.843.619,13	8.843.619,13
4	INVESTIMENTOS	Total	7.784.080.330,26	4.893.704.822,49	4.876.404.645,59
		4 CONTRATACAO POR TEMPO DETERMINADO - PES.CIVIL	433.761,52	274.130,08	274.130,08
		14 DIARIAS - PESSOAL CIVIL	37.038,12	37.038,12	36.730,77
		15 DIARIAS - PESSOAL MILITAR	187.013,75	187.013,75	178.452,35
		30 MATERIAL DE CONSUMO	116.822.597,16	68.754.192,23	68.073.822,46
		33 PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	952.977,73	572.904,63	543.187,50
		35 SERVICOS DE CONSULTORIA	93.231.743,69	45.314.371,69	45.100.322,36
		36 OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	939.020,94	448.567,67	446.067,67
		39 OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	2.461.765.126,15	1.614.460.121,40	1.606.742.218,51
		40 SERVICOS DE TECNOLOGIA DA INFORMACAO E COMUNICACAO - PJ	4.734.805,71	4.541.639,01	4.536.654,01
		47 OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	2.064.354,56	640.362,17	639.700,61
		51 OBRAS E INSTALACOES	4.942.752.394,79	3.078.358.865,62	3.069.866.079,40
		52 EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE	38.387.689,28	14.561.311,57	14.519.786,02
		61 AQUISICAO DE IMOVEIS	116.083.514,19	61.649.277,31	61.605.681,31
		92 DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	4.301.381,72	3.377.302,45	3.377.302,45
		93 INDENIZACOES E RESTITUICOES	1.386.910,95	527.724,79	464.510,09
3	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	Total	655.740.054,35	415.226.322,92	411.821.508,61
		8 OUTROS BENEF.ASSIST. DO SERVIDOR E DO MILITAR	2.239.724,26	2.210.165,19	2.055.877,64
		14 DIARIAS - PESSOAL CIVIL	1.370.127,91	1.370.127,91	1.369.246,85
		30 MATERIAL DE CONSUMO	5.991.561,09	4.068.970,09	4.068.420,59
		33 PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	482.358,61	264.579,56	261.954,06
		35 SERVICOS DE CONSULTORIA	28.243.284,87	10.206.988,75	10.206.988,75
		36 OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	1.856.134,10	1.298.325,45	1.132.529,69
		37 LOCACAO DE MAO-DE-OBRA	119.861.371,28	89.319.333,36	89.210.332,61

1 PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS

39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	350.297.056,55	190.964.066,62	189.650.126,52
40	SERVICOS DE TECNOLOGIA DA INFORMACAO E COMUNICACAO - PJ	41.001.719,32	20.757.946,84	20.743.537,33
46	AUXILIO-ALIMENTACAO	12.760.097,60	12.471.776,40	11.438.276,48
47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	4.885.094,31	4.071.398,23	4.071.398,23
49	AUXILIO-TRANSPORTE	1.121.396,14	861.839,56	828.600,83
59	PENSOES ESPECIAIS	3.558.980,04	3.349.492,66	3.239.469,76
91	SENTENCAS JUDICIAIS	38.395.340,31	38.395.340,31	38.395.340,31
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	36.936.558,13	29.107.264,43	29.101.537,71
93	INDENIZACOES E RESTITUICOES	6.701.462,14	6.485.966,52	6.027.458,81
95	INDENIZACAO PELA EXECUCAO TRABALHOS DE CAMPO	37.787,69	22.741,04	20.412,44
Total		752.413.681,78	738.306.124,66	691.962.545,61
1	APOSENT.RPPS, RESER.REMUNER. E REFOR.MILITAR	179.139.107,03	178.598.601,30	173.617.524,48
3	PENSOES DO RPPS E DO MILITAR	32.561.224,27	32.378.733,02	30.208.896,97
7	CONTRIBUICAO A ENTIDADE FECHADA PREVIDENCIA	3.903.977,02	3.711.620,87	3.406.717,58
11	VENCIMENTOS E VANTAGENS FIXAS - PESSOAL CIVIL	398.437.983,84	397.840.724,59	359.507.286,66
13	OBRIGACOES PATRONAIS	92.524.220,85	91.986.003,67	91.953.684,49
16	OUTRAS DESPESAS VARIÁVEIS - PESSOAL CIVIL	2.640.210,18	2.620.727,90	2.448.953,08
91	SENTENCAS JUDICIAIS	14.961.314,00	14.420.110,37	14.184.903,67
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	1.510.378,25	1.386.074,03	1.271.049,77
96	RESSARCIMENTO DESPESAS PESSOAL REQUISITADO	26.735.266,34	15.363.528,91	15.363.528,91
Total		5.505.432,63	5.505.432,63	5.505.432,63
91	SENTENCAS JUDICIAIS	5.505.432,63	5.505.432,63	5.505.432,63
Total		6.934.049.469,28	4.338.807.369,53	4.335.151.465,08
4	CONTRATACAO POR TEMPO DETERMINADO - PES.CIVIL	1.115.849,85	703.540,76	703.540,76
14	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	50.441,57	50.441,57	50.441,57
15	DIARIAS - PESSOAL MILITAR	301.491,90	301.491,90	296.481,60
18	AUXILIO FINANCEIRO A ESTUDANTES	11.500,00	8.000,00	8.000,00
20	AUXILIO FINANCEIRO A PESQUISADORES	241.149,90	221.494,01	221.494,01
30	MATERIAL DE CONSUMO	77.381.382,21	42.820.464,65	42.540.187,55

5 INVERSÕES FINANCEIRAS

4 INVESTIMENTOS

3 OUTRAS DESPESAS CORRENTES

33	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	1.000.762,08	472.800,24	472.800,24
35	SERVICOS DE CONSULTORIA	123.844.401,66	68.782.437,83	68.157.966,13
36	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	524.617,31	257.188,67	254.688,67
39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	2.522.873.363,84	1.561.513.470,93	1.559.729.466,45
40	SERVICOS DE TECNOLOGIA DA INFORMACAO E COMUNICACAO - PJ	258.713,57	60.672,79	60.672,79
47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	3.900.445,26	3.165.713,10	3.153.483,13
51	OBRAS E INSTALACOES	4.095.455.026,80	2.600.320.370,31	2.599.504.929,41
52	EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE	25.364.476,07	12.409.413,45	12.403.013,45
61	AQUISICAO DE IMOVEIS	80.002.099,49	46.857.691,13	46.732.121,13
91	SENTENCAS JUDICIAIS	680,2	680,2	680,2
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	1.723.067,58	861.498,00	861.498,00
Total		729.637.804,68	461.027.609,67	455.854.326,46
8	OUTROS BENEF.ASSIST. DO SERVIDOR E DO MILITAR	2.244.163,30	2.222.190,85	2.060.110,49
14	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	3.481.185,75	3.481.185,75	3.463.896,25
15	DIARIAS - PESSOAL MILITAR	16.580,65	16.580,65	15.851,90
18	AUXILIO FINANCEIRO A ESTUDANTES	30.063,00		
30	MATERIAL DE CONSUMO	8.807.759,80	5.155.211,75	5.139.283,07
33	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	5.629.742,77	3.728.521,86	3.728.521,86
35	SERVICOS DE CONSULTORIA	41.229.347,89	23.213.715,55	23.213.715,55
36	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	2.106.453,27	1.800.525,02	1.738.258,88
37	LOCACAO DE MAO-DE-OBRA	112.375.409,59	87.635.211,28	87.568.845,01
39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	399.173.167,26	207.222.638,09	204.344.429,54
40	SERVICOS DE TECNOLOGIA DA INFORMACAO E COMUNICACAO - PJ	85.738.227,87	60.137.728,19	60.093.478,22
46	AUXILIO-ALIMENTACAO	14.400.000,00	13.231.138,33	12.171.925,87
47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	8.740.050,92	7.872.781,12	7.872.742,10
48	OUTROS AUXILIOS FINANCEIROS A PESSOAS FISICAS	1.985,94	1.985,94	1.985,94
49	AUXILIO-TRANSPORTE	1.880.000,00	1.660.142,29	1.542.393,74
59	PENSOES ESPECIAIS	2.977.266,01	2.972.242,78	2.775.312,12

1 PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS

91	SENTENCAS JUDICIAIS	25.772.943,65	25.772.943,65	25.772.943,65
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	7.890.624,43	7.887.144,55	7.813.673,45
93	INDENIZACOES E RESTITUICOES	7.101.127,58	6.987.490,82	6.511.676,47
95	INDENIZACAO PELA EXECUCAO TRABALHOS DE CAMPO	41.705,00	28.231,20	25.282,35
Total		754.945.660,63	734.685.788,52	687.255.458,56
1	APOSENT.RPPS, RESER.REMUNER. E REFOR.MILITAR	164.101.573,15	163.959.694,73	152.840.939,89
3	PENSOES DO RPPS E DO MILITAR	29.495.296,33	29.412.479,34	27.398.401,62
4	CONTRATACAO POR TEMPO DETERMINADO - PES.CIVIL	5.804,49	5.804,49	5.804,49
7	CONTRIBUICAO A ENTIDADE FECHADA PREVIDENCIA	3.535.575,37	3.500.112,34	3.200.002,17
11	VENCIMENTOS E VANTAGENS FIXAS - PESSOAL CIVIL	419.323.803,92	417.373.104,61	384.443.823,94
13	OBRIGACOES PATRONAIS	90.700.000,00	88.782.310,28	88.782.310,28
16	OUTRAS DESPESAS VARIÁVEIS - PESSOAL CIVIL	2.539.668,00	2.539.668,00	2.283.487,21
91	SENTENCAS JUDICIAIS	17.005.121,83	15.916.074,50	15.116.403,56
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	4.607.083,79	1.919.989,46	1.907.734,63
94	INDENIZACOES E RESTITUICOES TRABALHISTAS	0		
96	RESSARCIMENTO DESPESAS PESSOAL REQUISITADO	23.631.733,75	11.276.550,77	11.276.550,77
Total		7.219.855,45	7.219.855,45	7.219.855,45
91	SENTENCAS JUDICIAIS	7.219.855,45	7.219.855,45	7.219.855,45
Total		7.110.864.101,99	4.953.304.133,78	4.914.861.104,74
4	CONTRATACAO POR TEMPO DETERMINADO - PES.CIVIL	660.781,05	362.402,36	362.402,36
14	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	22.099,19	22.099,19	22.099,19
15	DIARIAS - PESSOAL MILITAR	151.649,33	151.649,33	151.649,33
18	AUXILIO FINANCEIRO A ESTUDANTES	4.400,00	1.000,00	1.000,00
20	AUXILIO FINANCEIRO A PESQUISADORES	287.285,99	157.780,00	157.780,00
30	MATERIAL DE CONSUMO	32.663.961,84	11.162.293,69	10.916.012,24
33	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	370.589,49	195.542,84	195.542,84
35	SERVICOS DE CONSULTORIA	158.160.937,43	99.594.992,14	96.681.698,01
36	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	575.523,87	157.710,75	157.710,75
37	LOCACAO DE MAO-DE-OBRA	150.982,89		

5 INVERSOES FINANCEIRAS

4 INVESTIMENTOS

3

OUTRAS DESPESAS CORRENTES

39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	2.539.799.670,72	1.798.763.301,19	1.787.509.408,20
40	SERVICOS DE TECNOLOGIA DA INFORMACAO E COMUNICACAO - PJ	10.481.269,34	10.440.850,74	10.440.850,74
47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	3.977.728,66	2.554.627,50	2.554.627,50
51	OBRAS E INSTALACOES	4.134.881.781,16	2.918.436.103,05	2.894.413.464,56
52	EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE	52.046.943,69	18.694.738,08	18.687.816,10
61	AQUISICAO DE IMOVEIS	175.350.320,85	91.949.366,47	91.949.366,47
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	885.913,49	267.413,46	267.413,46
93	INDENIZACOES E RESTITUICOES	392.263,00	392.263,00	392.263,00
Total		808.915.938,37	539.071.724,91	533.691.857,52
8	OUTROS BENEF.ASSIST. DO SERVIDOR E DO MILITAR	2.311.933,41	2.243.344,19	2.081.849,58
14	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	3.727.412,20	3.727.412,20	3.724.645,86
30	MATERIAL DE CONSUMO	9.442.821,15	5.833.588,85	5.820.873,82
33	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	5.630.111,60	4.786.031,76	4.782.529,55
35	SERVICOS DE CONSULTORIA	55.913.274,61	40.299.008,93	40.299.008,93
36	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	2.852.971,26	2.429.260,82	2.238.505,30
37	LOCACAO DE MAO-DE-OBRA	106.705.242,79	90.591.187,74	90.335.422,42
39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	488.762.962,27	263.293.881,97	262.855.500,54
40	SERVICOS DE TECNOLOGIA DA INFORMACAO E COMUNICACAO - PJ	57.018.457,81	54.540.306,80	52.266.149,52
46	AUXILIO-ALIMENTACAO	14.657.615,12	14.353.023,20	13.171.200,10
47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	8.911.576,20	6.881.572,89	6.881.393,06
49	AUXILIO-TRANSPORTE	1.882.084,00	1.845.514,64	1.695.656,57
59	PENSOES ESPECIAIS	2.652.322,00	2.448.884,22	2.240.771,17
91	SENTENCAS JUDICIAIS	22.639.516,56	22.639.516,56	22.639.516,56
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	19.337.304,59	16.775.451,13	16.764.887,79
93	INDENIZACOES E RESTITUICOES	6.436.443,81	6.357.504,01	5.870.096,75
95	INDENIZACAO PELA EXECUCAO TRABALHOS DE CAMPO	33.888,99	26.235,00	23.850,00
Total		705.378.274,68	693.951.318,62	648.309.363,78
1	APOSENT.RPPS, RESER.REMUNER. E REFOR.MILITAR	126.454.243,88	126.330.597,48	118.049.973,92
3	PENSOES DO RPPS E DO MILITAR	24.872.248,98	24.761.495,75	23.003.497,29

1

PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS

5	INVERSOES FINANCEIRAS	4	CONTRATACAO POR TEMPO DETERMINADO - PES.CIVIL	0		
		7	CONTRIBUICAO A ENTIDADE FECHADA PREVIDENCIA	2.646.679,41	2.646.679,41	2.426.193,68
		11	VENCIMENTOS E VANTAGENS FIXAS - PESSOAL CIVIL	417.606.493,02	417.346.454,70	383.002.233,77
		13	OBRIGACOES PATRONAIS	90.735.502,40	89.969.913,56	89.969.913,56
		16	OUTRAS DESPESAS VARIAVEIS - PESSOAL CIVIL	1.686.455,20	1.686.196,68	1.524.457,14
		91	SENTENCAS JUDICIAIS	19.038.995,65	18.542.539,00	17.668.161,38
		92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	390.615,42	390.615,42	388.106,42
		94	INDENIZACOES E RESTITUICOES TRABALHISTAS	142.045,08	142.045,08	142.045,08
		96	RESSARCIMENTO DESPESAS PESSOAL REQUISITADO	21.804.995,64	12.134.781,54	12.134.781,54
		Total		2.165.396,73	2.165.396,73	2.165.396,73
4	INVESTIMENTOS	91	SENTENCAS JUDICIAIS	2.165.396,73	2.165.396,73	2.165.396,73
		Total		8.001.405.029,75	5.053.226.234,20	4.998.312.200,15
3	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	4	CONTRATACAO POR TEMPO DETERMINADO - PES.CIVIL	475.381,99		
		14	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	29.862,21	29.862,21	28.435,77
		15	DIARIAS - PESSOAL MILITAR	415.244,57	415.244,57	401.970,12
		20	AUXILIO FINANCEIRO A PESQUISADORES	194.400,00		
		30	MATERIAL DE CONSUMO	16.871.957,88	6.943.176,69	6.851.716,09
		33	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	877.968,32	337.059,30	324.677,00
		35	SERVICOS DE CONSULTORIA	152.113.896,06	90.735.664,74	88.302.200,33
		36	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	389.129,50	52.288,90	52.288,90
		39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	2.809.482.835,32	2.003.526.450,86	1.970.318.306,19
		42	AUXILIOS	647.710,52		
		47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	2.584.880,44	2.112.594,26	2.111.460,62
		51	OBRAS E INSTALACOES	4.847.410.478,03	2.852.312.948,00	2.833.981.589,31
		52	EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE	54.512.467,13	30.645.974,35	29.826.745,50
		61	AQUISICAO DE IMOVEIS	79.400.538,20	35.486.063,73	35.483.903,73
		91	SENTENCAS JUDICIAIS	41.974,52	41.974,52	41.974,52
		92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	16.672.117,36	11.356.737,72	11.356.737,72
		93	INDENIZACOES E RESTITUICOES	19.284.187,70	19.230.194,35	19.230.194,35
		Total		987.606.967,55	623.617.819,43	616.265.821,79

1 PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS

8	OUTROS BENEF.ASSIST. DO SERVIDOR E DO MILITAR	2.163.684,13	2.096.744,04	2.096.744,04
14	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	3.550.643,20	3.550.643,20	3.547.261,85
15	DIARIAS - PESSOAL MILITAR	5.071.635,90	5.071.635,90	5.023.888,15
18	AUXILIO FINANCEIRO A ESTUDANTES	58.682,65	58.682,65	58.682,65
20	AUXILIO FINANCEIRO A PESQUISADORES	97.200,00	97.200,00	97.200,00
30	MATERIAL DE CONSUMO	13.029.148,67	7.514.883,37	7.406.841,33
33	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	6.063.189,97	5.067.980,35	4.824.791,31
35	SERVICOS DE CONSULTORIA	45.782.864,71	31.057.570,12	30.875.472,74
36	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	2.673.028,16	2.281.201,83	2.278.352,74
37	LOCACAO DE MAO-DE-OBRA	118.136.351,34	95.113.107,85	94.466.952,93
39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	703.949.735,75	386.935.545,95	380.841.322,85
45	SUBVENCOES ECONOMICAS	0	0	
46	AUXILIO-ALIMENTACAO	15.380.661,44	14.808.912,89	14.808.912,89
47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	8.306.225,50	7.645.818,11	7.645.585,16
49	AUXILIO-TRANSPORTE	1.882.327,00	1.853.468,87	1.853.468,87
59	PENSOES ESPECIAIS	2.455.535,19	2.211.691,15	2.205.721,65
91	SENTENCAS JUDICIAIS	8.955.380,84	8.955.380,84	8.955.380,84
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	42.324.739,09	42.156.223,90	42.156.223,90
93	INDENIZACOES E RESTITUICOES	7.420.918,93	7.107.063,41	7.088.952,89
95	INDENIZACAO PELA EXECUCAO TRABALHOS DE CAMPO	305.015,08	34.065,00	34.065,00
Total		672.575.014,65	663.815.948,45	663.808.748,52
1	APOSENT.RPPS, RESER.REMUNER. E REFOR.MILITAR	113.136.130,48	113.111.537,40	113.111.537,40
3	PENSOES DO RPPS E DO MILITAR	21.640.265,41	21.640.265,41	21.639.225,98
7	CONTRIBUICAO A ENTIDADE FECHADA PREVIDENCIA	2.182.344,07	2.021.359,50	2.021.359,50
11	VENCIMENTOS E VANTAGENS FIXAS - PESSOAL CIVIL	399.038.207,17	398.688.711,88	398.686.633,02
13	OBRIGACOES PATRONAIS	96.615.239,64	96.174.275,03	96.174.275,03
16	OUTRAS DESPESAS VARIÁVEIS - PESSOAL CIVIL	1.345.537,12	1.345.537,12	1.345.537,12
91	SENTENCAS JUDICIAIS	18.910.197,55	18.848.945,03	18.844.863,39
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	959.676,37	836.535,29	836.535,29
94	INDENIZACOES E RESTITUICOES TRABALHISTAS	71.348,89	71.348,89	71.348,89

5	INVERSOES FINANCEIRAS	96	RESSARCIMENTO DESPESAS PESSOAL REQUISITADO	18.676.067,95	11.077.432,90	11.077.432,90
		Total		2.010.139,48	2.010.139,48	2.010.139,48
4	INVESTIMENTOS	91	SENTENCAS JUDICIAIS	2.010.139,48	2.010.139,48	2.010.139,48
		Total		5.947.499.953,66	2.922.334.232,41	2.769.155.946,29
3	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	4	CONTRATACAO POR TEMPO DETERMINADO - PES.CIVIL	85.192,00	50.000,00	50.000,00
		14	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	18.735,35	18.735,35	18.735,35
		15	DIARIAS - PESSOAL MILITAR	2.036.357,25	2.036.357,25	1.953.930,70
		30	MATERIAL DE CONSUMO	17.735.517,37	8.888.449,34	8.494.567,03
		33	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	918.807,22	555.886,21	525.895,01
		35	SERVICOS DE CONSULTORIA	118.423.447,83	68.152.375,51	63.066.159,83
		36	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	292.787,58	50.380,40	50.380,40
		39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	2.600.520.910,76	1.594.972.096,76	1.522.670.548,29
		42	AUXILIOS	2.652.289,48		
		47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	1.209.908,19	949.843,75	949.843,75
		51	OBRAS E INSTALACOES	3.081.161.356,62	1.200.411.229,83	1.127.696.131,73
		52	EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE	27.563.658,20	16.825.196,28	16.197.581,22
		61	AQUISICAO DE IMOVEIS	62.974.956,77	6.509.023,37	4.598.668,62
		91	SENTENCAS JUDICIAIS	22.440,00	22.440,00	22.440,00
		92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	19.254.934,89	10.307.772,21	10.276.618,21
		93	INDENIZACOES E RESTITUICOES	12.628.654,15	12.584.446,15	12.584.446,15
		Total		708.157.529,63	572.064.438,74	547.621.123,24
		8	OUTROS BENEF.ASSIST. DO SERVIDOR E DO MILITAR	2.049.456,77	2.032.354,51	2.032.354,51
		14	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	2.696.480,31	2.696.480,31	2.696.480,31
		15	DIARIAS - PESSOAL MILITAR	1.445.742,90	1.445.742,90	1.433.054,80
		30	MATERIAL DE CONSUMO	9.152.374,78	5.527.862,08	5.313.032,80
		33	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	3.715.393,48	2.940.152,48	2.929.438,12
		34	OUTRAS DESPESAS DE PESSOAL - TERCEIRIZACAO	10.008.000,00	9.824.102,96	9.824.102,96
		35	SERVICOS DE CONSULTORIA	13.846.401,10	4.186.493,55	3.769.448,95
		36	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - P.FISICA	2.478.023,29	2.436.734,52	2.436.734,52
		37	LOCACAO DE MAO-DE-OBRA	100.345.541,74	91.534.291,52	91.076.960,51

1

PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS

39	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	515.521.251,71	403.680.830,58	380.350.736,74
46	AUXILIO-ALIMENTACAO	15.784.745,39	15.765.969,15	15.765.969,15
47	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	7.546.546,84	6.538.698,67	6.538.084,36
49	AUXILIO-TRANSPORTE	1.728.712,64	1.696.878,39	1.696.878,39
59	PENSOES ESPECIAIS	1.891.130,57	1.882.371,64	1.882.371,64
91	SENTENCAS JUDICIAIS	10.902.025,25	10.902.025,25	10.902.025,25
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	2.073.203,63	2.053.799,41	2.053.799,41
93	INDENIZACOES E RESTITUICOES	6.934.354,23	6.885.630,82	6.885.630,82
95	INDENIZACAO PELA EXECUCAO TRABALHOS DE CAMPO	38.145,00	34.020,00	34.020,00
Total		586.857.345,65	578.563.614,70	578.563.614,70
1	APOSENT.RPPS, RESER.REMUNER. E REFOR.MILITAR	93.438.451,84	93.358.079,85	93.358.079,85
3	PENSOES DO RPPS E DO MILITAR	18.294.389,25	18.279.878,13	18.279.878,13
7	CONTRIBUICAO A ENTIDADE FECHADA PREVIDENCIA	1.511.272,17	1.492.974,17	1.492.974,17
11	VENCIMENTOS E VANTAGENS FIXAS - PESSOAL CIVIL	362.132.328,14	361.362.055,13	361.362.055,13
13	OBRIGACOES PATRONAIS	72.982.956,92	71.059.591,10	71.059.591,10
16	OUTRAS DESPESAS VARIÁVEIS - PESSOAL CIVIL	1.180.060,74	1.179.036,93	1.179.036,93
91	SENTENCAS JUDICIAIS	18.576.175,83	18.566.771,36	18.566.771,36
92	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	3.548.982,44	3.548.982,44	3.548.982,44
96	RESSARCIMENTO DESPESAS PESSOAL REQUISITADO	15.192.728,32	9.716.245,59	9.716.245,59

Tabela 33 - Execução orçamentárias do principais programas/projetos e ações

Programa Governo		Empenhado	Liquidado	Pago
TOTAL		9.201.077.685,52	6.056.080.889,20	5.989.032.318,94
0032	PROGRAMA DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DO PODER EXECUTIVO	1.378.283.823,66	1.074.301.927,97	1.025.858.164,57
0901	OPERAÇÕES ESPECIAIS: CUMPRIMENTO DE SENTENÇAS JUDICIAIS	51.561.501,94	51.561.501,94	51.561.501,94
0909	OPERAÇÕES ESPECIAIS: OUTROS ENCARGOS ESPECIAIS	3.697.710,00	3.488.222,62	3.372.918,72
3005	TRANSPORTE AQUAVIARIO	233.267.488,74	61.462.349,30	61.462.349,30
3006	TRANSPORTE TERRESTRE E TRÂNSITO	7.534.267.161,18	4.865.222.887,37	4.846.777.384,41

Tabela 34 - Detalhamento da execução orçamentária dos principais programas/projetos/ações

Unidade Orçamentária		Ano	Programa Governo	Ação Governo		EMPENHADO	LIQUIDADO	PAGO	
Total						43.165.871.600,33	28.207.451.946,46	27.754.784.174,07	
39252	DNIT	Total				43.165.871.600,33	28.207.451.946,46	27.754.784.174,07	
		2020	32	PROGRAMA DE GESTAO E MANUTENCAO DO PODER EXECUTIVO	181	APOSENTADORIAS E PENSOES CIVIS DA UNIAO	219.962.259,19	218.718.673,70	211.519.032,29
					09HB	CONTRIBUICAO DA UNIAO, DE SU	91.863.148,00	91.533.096,21	91.533.096,21
						AS AUTARQUIAS E FUNDACOES PARA O			
					15P7	MODERNIZACAO E AMPLIACAO DA INFRAESTRUTURA DE TECNOLOGIA DA	6.483.754,40	4.827.534,00	4.827.534,00
					2000	ADMINISTRACAO DA UNIDADE	212.103.588,20	146.805.426,48	146.389.015,46
					2004	ASSISTENCIA MEDICA E ODONTOLOGICA AOS SERVIDORES CIVIS, EMPR	5.525.591,30	5.317.226,31	4.877.182,43
					20TP	ATIVOS CIVIS DA UNIAO	436.195.398,76	423.661.478,92	384.517.541,28
					20UC	ESTUDOS, PROJETOS E PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSP	253.600.602,71	82.883.141,12	82.883.141,12
					212B	BENEFICIOS OBRIGATORIOS AOS SERVIDORES CIVIS, EMPREGADOS, MI	16.121.218,00	15.543.781,15	14.322.754,95
					216H	AJUDA DE CUSTO PARA MORADIA OU AUXILIO-MORADIA A AGENTES PUB	277.571,55	265.425,50	246.515,95
					218S	APOIO AO PLANEJAMENTO, GERENCIAMENTO E ACOMPANHAMENTO DA IMP	69.252.911,00	40.580.730,00	40.580.730,00
					218T	MANUTENCAO E OPERACAO DA INFRAESTRUTURA DE TECNOLOGIA DA INF	61.097.928,22	41.240.473,41	41.236.679,71
					4641	PUBLICIDADE DE UTILIDADE PUBLICA	1.583.631,39	714.709,58	714.709,58
					869V	MANUTENCAO E GESTAO DOS ATIVOS FERROVIARIOS	4.216.220,94	2.210.231,59	2.210.231,59
			901	OPERACOES ESPECIAIS: CUMPRIMENTO DE SENTENÇAS JUDICIAIS	5	SENTENÇAS JUDICIAIS TRANSITADAS EM JULGADO (PRECATORIOS)	51.561.501,94	51.561.501,94	51.561.501,94

909	OPERACOES ESPECIAIS: OUTROS ENCARGOS ESPECIAIS	536	BENEFICIOS E PENSOES INDENIZATORIAS DECORRENTES DE LEGISLACA	3.697.710,00	3.488.222,62	3.372.918,72
3005	TRANSPORTE AQUAVIARIO	123M	MELHORAMENTOS NO CANAL DE NAVEGA- CAO DA HIDROVIA DO RIO TOCAN	0		
		127G	CONSTRUCAO DE TERMINAIS FLUVIAIS	45.796.217,00	4.632.002,61	4.632.002,61
		12J1	MELHORAMENTOS NO CANAL DE NAVEGA- CAO DA HIDROVIA DO SAO FRANC	2.000.000,00	12.053,42	12.053,42
		20LN	OPERACAO DE TERMINAIS HIDROVIARIOS	29.623.760,00	14.603.930,10	14.603.930,10
		20LO	OPERACAO DE ECLUSAS E HIDROVIAS	12.714.205,00	6.061.006,84	6.061.006,84
		212A	DRAGAGEM DE ADEQUACAO DA NAVEGA- BILIDADE EM PORTOS	40.936.401,00	457.353,33	457.353,33
		219Z	CONSERVACAO E RECUPERACAO DE ATI- VOS DE INFRAESTRUTURA DA UNI	98.819.573,74	34.212.567,87	34.212.567,87
		2E76	REMOCAO DE NAVIO NAUFRAGADO NO PORTO DE VILA DO CONDE EM BAR	3.377.332,00	1.483.435,13	1.483.435,13
3006	TRANSPORTE TERRESTRE E TRANSITO	105S	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA SE/BA - ENTRONCAMENT	96.857.049,40	60.304.049,89	60.304.049,89
		108X	IMPLANTACAO DE POSTOS DE PESAGEM	13.889.454,50	2.649.505,28	2.649.505,28
		10IX	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-116/259/45	181.085.076,00	115.151.620,92	114.937.571,59
		10JQ	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO FRANCISCO DO SUL - JARA	108.265.528,00	91.854.432,04	91.854.432,04
		10KR	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PA/TO - ALTAMIRA -	25.140.277,00	16.057.131,20	11.580.916,14
		10L1	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RONDONOPOLIS - CUIABA - POS	113.042.059,87	90.325.703,14	90.325.703,14
		10L3	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - CAUCAIA - ENTRONCAMENTO ACE	36.264.447,92	19.338.086,28	19.295.490,28
		110I	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ALTAMIRA - RUROPOLIS - NA	4.302.865,00	3.168.717,07	3.168.717,07

110Q	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - PEDRA BRANCA - DIVISA SE/AL	54.222.914,96	8.023.819,83	8.023.819,83
11H1	ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO EM BARRA MANSA - NA EF-222/RJ	14.152.417,99	3.807.238,55	3.807.238,55
11VA	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PA/MT - RIBEIRAO CA	681.719,00	645.430,00	645.430,00
1214	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RIO GRANDE - PELOTAS - NA B	28.156.612,80	23.314.733,54	23.314.733,54
123U	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-116 (P/GUA	5.000.000,00		
1248	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - MANAUS - DIVISA AM/RO - NA	385.000,00	61.872,87	61.872,87
1276	CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO EM SAO FRANCISCO DO SUL -	1.830.186,33	33.415,05	33.415,05
12IW	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ILHEUS - ITABUNA - NA BR-41	1.000.000,00		
12JL	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - CASCAVEL - GUAIRA - NA BR-1	104.028.313,24	85.770.198,47	85.770.198,47
12JU	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO ACESSO AO POR	25.000.000,00		
12KF	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO MIGUEL DO OESTE - DIVIS	15.047.448,23	2.003.505,01	2.003.505,01
12KG	ADEQUACAO DE TRAVESSIA URBANA EM SANTA MARIA - NA BR-158/287	56.071.072,00	44.144.971,95	44.143.971,95
13SL	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PE/AL (INAJA) - ENT	430.286,00	788	788
13X5	ADEQUACAO DE TRAVESSIA URBANA EM IMPERATRIZ - NA BR-010/MA	26.362.025,00	14.000.585,55	14.000.585,55
13X7	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PE/BA (IBO) - FEIRA	105.653.795,00	88.717.150,02	88.717.150,02

13XG	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA BA/MG (SALTO DA DIV	14.531.189,28		
13Y0	ADEQUACAO DA VIA EXPRESSA DE FLORI- ANOPOLIS - NA BR-282/SC	2.151.432,00	1.662.583,05	1.662.583,05
13YK	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - LARANJAL DO JARI - ENTRONC	3.000.000,00		
1418	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - FERREIRA GOMES - OIAPOQUE	24.072.542,97	560.666,52	560.666,52
1490	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA MT/PA - SANTAREM -	105.809.917,74	65.108.228,00	65.108.228,00
14PC	CONSTRUCAO DA SEGUNDA PONTE SOBRE O RIO GUAIBA E ACESSOS - N	90.059.371,00	66.838.549,82	66.838.549,82
14TL	ADEQUACAO DE LINHA FERREA EM JUIZ DE FORA - EF-040/MG	4.707.375,86	4.707.375,86	4.707.375,86
14X0	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-232 (SAO C	100.000,00		
14X1	CONSTRUCAO DE VIADUTO RODOVIARIO EM MACEIO (VIADUTO PRF) - N	430.286,00		
1558	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - FORTALEZA - PACAJUS - NA BR	6.000.000,00		
15K0	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODO- VIARIO EM ARAGARCAS - NA BR-070/G	860.573,00		
15RT	ADEQUACAO DE LINHA FERREA EM MOGI GUACU - NA EF-050/SP	1.834.703,00	1.776.404,05	1.776.404,05
15SP	IMPLANTACAO DO PLANO DE RECUPERA- CAO DE AREAS DEGRADADAS EM S	923.448,00		
1C09	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO DESIDERIO - DIVISA BA/	22.311.457,80	5.342.057,29	5.342.057,29
1D02	CONSTRUCAO DE PONTE SOBRE O RIO MADEIRA, NO DISTRITO DE ABUN	6.574.753,00	1.320.850,13	1.312.082,77

1K23	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-050 - ENTR	8.705.729,00	469.737,70	469.737,70
2036	CONTROLE DE TRANSITO NA MALHA RO- DOVIARIA FEDERAL	60.508.275,00	32.608.367,98	31.392.093,92
20VL	MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS NA REGIAO SUDESTE	0		
219Z	CONSERVACAO E RECUPERACAO DE ATI- VOS DE INFRAESTRUTURA DA UNI	4.686.847.210,60	3.186.942.472,13	3.175.575.001,77
2325	OPERACAO DO SISTEMA DE PESAGEM DE VEICULOS	23.382.284,50	9.367.602,73	9.367.602,73
4482	JULGAMENTO DE RECURSOS ADMINISTRA- TIVOS A MULTAS DE TRANSITO	1.408.064,00	270.000,00	270.000,00
5E15	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - PEIXE - PARANA - TAGUATING	1.775.540,00	475.272,17	475.272,17
7242	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - CANTA - NOVO PARAISO - NA	52.145.766,59	21.336.042,56	21.290.143,26
7435	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PB/PE - DIVISA PE/AL	16.473.648,00	2.453.828,81	2.453.828,81
7530	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - NAVEGANTES - RIO DO SUL - N	171.659.206,00	146.735.478,30	146.735.478,30
7624	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA AL/PE - DIVISA AL/SE	122.674.832,00	104.791.721,31	104.791.721,31
7E79	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - URUACU - DIVISA GO/MT - NA	19.596.413,00	25.128,25	2.374,62
7F51	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PI/BA - DIVISA BA/S	4.380.605,00	313.975,93	313.975,93
7G16	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-040 - ENT	12.045.501,00		
7I71	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODO- VIARIO EM JATAI - NA BR-060/GO	657.227,00		
7I84	CONSTRUCAO DE PONTE SOBRE O RIO MADEIRA EM PORTO VELHO - NA	334.431,00		

7K23	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - PORTO CAMARGO - CAMPO MOUR	37.826.284,00	37.479.457,20	37.479.457,20
7L03	ADEQUACAO DE ANEL RODOVIARIO EM FORTALEZA - NA BR-020/CE	9.999.999,28		
7L04	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - PORTO ALEGRE - PELOTAS - NA	146.679.317,00	94.755.903,29	94.534.535,52
7L92	CONSTRUCAO DE PONTE SOBRE O RIO ARAGUAIA EM XAMBIOA - NA BR-	21.792.263,00		
7M32	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - PIANCO - NOVA OLINDA - NA	860.573,00		
7M88	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO PE-160 - ENTR	3.900.000,00		
7N22	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA BA/PI - DIVISA PI/M	82.291.442,00	55.818.586,38	55.818.586,38
7N85	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - TIMBE DO SUL - DIVISA SC/R	38.528.886,79	25.632.995,42	25.632.995,42
7P87	ADEQUACAO DE TRAVESSIA URBANA EM JI-PARANA - NA BR-364/RO	17.728.587,00		
7R82	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA DF/GO - DIVISA GO/BA	28.142.113,00	11.425.439,53	11.425.439,53
7S51	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO (CONTORNO DE MESTRE ALVARO	77.140.588,00	55.625.109,29	55.625.109,29
7S57	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-163 (RIO	20.978.570,20	4.811.347,63	4.811.347,63
7S59	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-364 - ENT	36.211.458,00	30.867.624,72	30.867.624,72
7S62	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - VISEU - BRAGANCA - NA BR-3	3.032.416,00		
7S73	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ACESSO A ONDA VERDE - ENTRO	40.789.282,00	24.876.658,53	24.876.658,53

7S75	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-226 - ENTR	45.646.162,00	23.874.602,12	23.874.602,12
7S80	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODO- VIARIO EM BARRA DO GARCAS - NA BR	8.971.418,79	4.135.181,19	4.135.181,19
7T98	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - KM 0 (CABEDELO) - KM 28 (OI	37.416.115,99	8.287.399,36	7.488.810,16
7U06	CONSTRUCAO DE ACESSO RODOVIARIO AO TERMINAL PORTUARIO DE CAP	22.152.829,00	12.809.295,05	12.809.295,05
7U07	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - COLONIA LEOPOLDINA - IBATE	816.015,00		
7U22	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-277 (ACESS	97.537.357,00	76.385.573,39	76.385.573,39
7U27	ADEQUACAO DE ACESSO RODOVIARIO AO PORTO DE PECÉM (CE-155) -	10.256.000,00		
7V00	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-316 (INIC	4.390.859,00	981.939,57	981.939,57
7V25	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODO- VIARIO - MARINGA - PAICANDU - SAR	0		
7W07	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - CASTANHAL - SANTA MARIA DO	4.000.000,00		
7W67	CONSTRUCAO DO VIADUTO DO GANCHO NOS MUNICIPIOS DE NATAL E SA	43.082.856,81	20.204.374,50	20.204.374,50
7W70	CONSTRUCAO DE VIADUTO RODOVIARIO NOS MUNICIPIOS DE NATAL E P	8.765.577,00	184.768,63	184.768,63
7W84	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - TRECHO ESTIVA - ENTRONCAMEN	22.160.734,00	781.064,59	739.000,00
7W95	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - TERESINA - PARNAIBA - NA BR	4.989.606,99	1.000.000,00	1.000.000,00
7X51	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - NOVA REMANSO - CAMPO ALEGR	9.598.488,00		

7X75	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - FIM DAS OBRAS DE DUPLICACAO	24.352.285,50		
7X78	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO JOSE DOS AUSENTES - DIV	12.160.149,00		
7XA3	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - VILHENA - PORTO VELHO - NA	10.000.000,00	1.080.292,63	1.047.836,33
7XI6	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - PORTO ALEGRE - NOVO HAMBURG	15.240.223,00	9.259.976,62	9.259.976,62
7XJ5	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - FLORIANOPOLIS - SAO MIGUEL	76.358.181,00	32.193.085,08	32.193.085,08
7XJ7	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO EM FEIRA DE SANTANA - NA B	888.784,00		
7XJ9	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PI/MA - DIVISA MA/TO	15.861.485,25	10.312.222,80	10.312.222,80
7XK0	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - KM 183 - 188 - NA BR-428/PE	7.970.227,00		
7XK1	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-040 (JUIZ	1.919.697,00		
7XL1	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-163 (SORR	1.000.000,00	4.692,60	4.692,60

Principais desafios e ações futuras - CGOF:

- Padronizar os processos de pagamento;
- Propor estratégia para quitar o estoque de pedidos de correção monetária;
- Revisar e atualizar os atos normativos;
- Implantar o fluxo e gestão de receitas do DNIT;
- Aprimorar a fidedignidade do registro Ajustes para Perdas Estimadas;
- Implantar os indicadores de desempenho financeiro no PLOAWEB;
- Criar documento com os itens necessários para realizar empenhos, no intuito de orientar os SECONF;
- Promover capacitação sobre retenção tributária aos colaboradores da CORFIN;
- Propor nova Instrução sobre cronologia e padronização de pagamentos;
- Desenvolver melhorias no Sistema de Gestão Financeiro (SGF) junto ao SERPRO, adequando às necessidades das unidades descentralizadas; e
- Encerrar o estoque de prestações de contas do plano de ação.

III. Gestão de Custos

Em relação à Gestão dos Custos, informa-se que o DNIT não adota, ainda, o detalhamento de custos (DetaCusto) no Sistema de Informações de Custos do Governo Federal (SIC), cuja finalidade é permitir a alocação do consumo de recurso por centros de custo, no CPR (SIAFI Web), em um nível mais detalhado. Caso optasse pelo detalhamento, o DNIT conseguiria apurar a informação de custos por objetos que não estejam ligados a fatores orçamentários, e sim detalhando os custos por processos/atividades, serviços prestados, produtos ou unidades organizacionais, permitindo o detalhamento da informação orçamentária e a identificação do setor que consumiu o recurso.

A sua implementação depende de gestão junto à Secretaria do Tesouro Nacional (STN), órgão competente para tratar de assuntos relacionados à área de custos da Administração Pública Federal, além da constituição de um comitê/grupo de trabalho para a definição prévia dos objetos de custos, sistema de acumulação, método de custeio, etc., elaboração de um plano de

implantação do modelo escolhido e, especialmente, criar formalmente uma estrutura de Setorial de Custos com pessoal, espaço físico e equipamentos para a realização contínua dos trabalhos.

Assim, tendo em vista que esse trabalho ainda não foi realizado no DNIT, a única apuração de custos atualmente adotada é mediante o preenchimento da aba centro de custos apenas com a informação orçamentária, que é o padrão inicial do SIAFI para aquelas entidades que ainda não detalham os custos.

IV. Gestão de Pessoas

a) Conformidade legal

Além das competências regimentais, e visando assegurar a conformidade com a legislação aplicável à gestão de pessoas, bem como às legislações específicas aplicáveis às Carreiras e ao Plano Especial de Cargos do DNIT, a Autarquia observa as diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal e pelos Órgãos de Controle, em consonância com os normativos expedidos pelo Órgão Central do Sistema de Pessoal Civil (Siprec), hoje o Ministério da Economia.

Por fim, a CGGP, de acordo com as normas publicadas, elabora normativos internos a fim de orientar as unidades vinculadas quanto aos regulamentos aplicáveis, a exemplo da Instrução Normativa nº 3/2020, que dispõe sobre os critérios e procedimentos específicos para a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento de Pessoas (PNDP) na Autarquia, e a Instrução Normativa nº 13/2020, que estabelece critérios e procedimentos específicos à jornada de trabalho dos seus servidores.

Já sobre a conformidade documental de gestão de pessoas, o DNIT adota providências para que os servidores obrigados pela Lei nº 8.730/1993, assinem a autorização constante no Anexo II da Instrução Normativa – TCU nº 67/2011, a qual autoriza o TCU a ter acesso aos dados de Bens e Rendas das Declarações de Ajuste Anual do Imposto de Renda de Pessoa Física para fins de avaliação da evolução patrimonial e outras providências cabíveis a cargo dos órgãos de controle.

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

b) Avaliação da força de trabalho

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

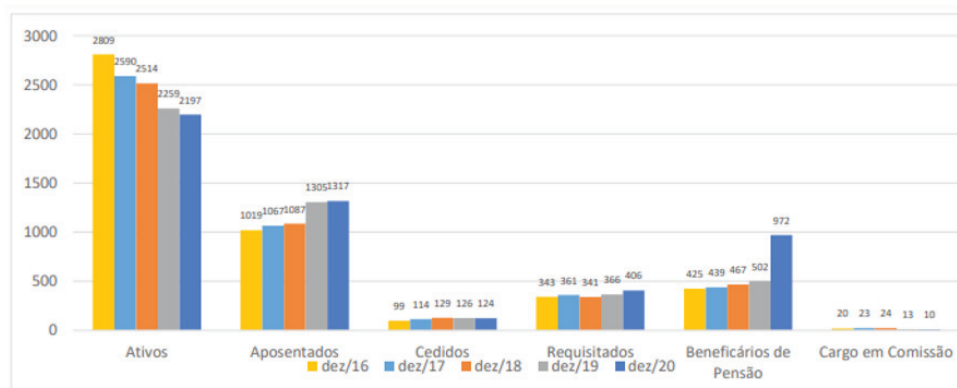
A autarquia possuía, em dez/20, 2.197 servidores ativos, mas vem sofrendo com a evasão de servidores por desligamento, além de muitas concessões de aposentadoria, em que pese o efeito da pandemia ter reduzido, no decorrer do exercício, o número dessas concessões. Essas saídas de servidores treinados e conhecedores das atividades do DNIT acarretam o aumento dos desafios da Autarquia para o alcance da sua missão institucional.

Observa-se que a força de trabalho supracitada se divide pela Sede-DF e pelas Superintendências Regionais da forma demonstrada no quadro a seguir:

Tabela 35 - Força de trabalho do DNIT

	Nível Auxiliar	Nível Intermediário	Nível Superior	Total
Sede	-	209	242	451
Superintendência	1	960	785	1.746
Total	1	1.169	1.027	2.197

Gráfico 16 - Situação de Quadro de Pessoal do DNIT



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

Fonte: SIAPE (GRCOSITCAR)

Tabela 36 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT

Situação atual de Cessões e Requisições		
45 Servidores do DNIT cedidos a outros Órgãos	79 Servidores do DNIT requisitados (atos irrecusáveis)	124 Totais

O gráfico 16 apresenta a situação de quadro de pessoal do DNIT. O item “Cedidos” é detalhado na tabela 36, com a situação atual dos 124 servidores. Já o item “Requisitados” representa o total de servidores de outros órgãos, em exercício no DNIT até dez/20.

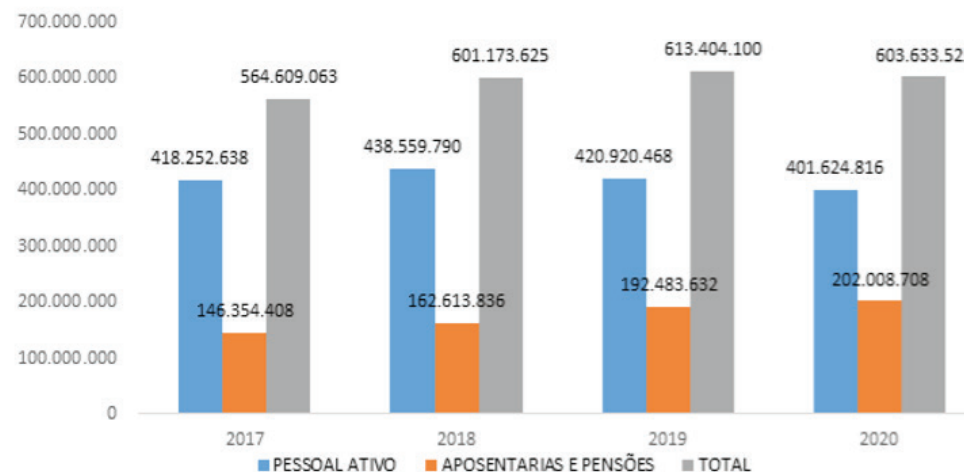
c) Estratégia de recrutamento e alocação de pessoas

No intuito de reverter o cenário de diminuição do seu quadro de pessoal ativo,

a Autarquia fez solicitação ao Ministério da Economia, para obter autorização para Contratação Temporária de 38 Engenheiros nas Superintendências Regionais dos Estados: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Rondônia e Roraima; e, também, para a Diretoria de Planejamento e Pesquisa.

Com a intenção de mitigar o déficit de servidores existente o DNIT realizou 29 Chamamentos para as diversas unidades, tanto para movimentação entre as unidades quanto para o exercício de funções comissionadas de níveis até 2 (FGs, FCPEs 101.1 e 101.2), inclusive para servidores externos, realizou também Chamamento para composição de força de trabalho, nos termos da Portaria nº 282/2020 e cessão/exercício provisório de empregados de empresas públicas e ainda Processos Seletivos para ocupação de cargos comissionados de níveis 3 e 4 (FCPEs 101.3 e DAS 101.4), que, por serem abertos a servidores de outros órgãos, também puderam contribuir com a força de trabalho na Autarquia.

d) Detalhamento da despesa de pessoal



É possível notar um aumento gradativo na despesa relativa a aposentadorias e pensões. Esse dado confirma a tendência de diminuição do quadro de pessoal da Autarquia, reforçando a necessidade de se buscarem alternativas com o intuito de recompor a força de trabalho do órgão.

e) Avaliação de desempenho (sistemas/ferramentas de apoio), levantamento das necessidades de capacitação, meritocracia (gratificação de qualificação e processo seletivo), progressão e promoção funcional, qualidade de vida no trabalho

A remuneração dos servidores está estruturada pela Lei nº 11.171/2005, que criou as Carreiras e o Plano Especial de Cargos do DNIT. As tabelas remuneratórias são as constantes dos anexos dessa Lei, de acordo com a carreira, com o PEC e com seus respectivos cargos.

A partir de 1º de janeiro de 2010, observa-se, houve uma melhoria na estrutura remuneratória, principalmente para os cargos da área finalística. Entretanto, permaneceu nos exercícios subsequentes sem reajustes e ainda existia um descontentamento por parte dos servidores da área administrativa, em razão da diferença entre as remunerações estabelecidas para os respectivos cargos, situação que foi amenizada, porém não equalizada, com os reajustes ocorridos em jan/14.

Cabe registrar que foram concedidos reajustes escalonados para os exercícios de 2017, 2018 e 2019 para os servidores desta Autarquia. Entretanto a remuneração dos servidores do DNIT ainda se encontra defasada em relação a outros órgãos tanto do Poder Executivo, quanto do Legislativo e Judiciário, resultando em uma grande evasão de mão de obra ao longo do tempo, permanecendo ainda a necessidade de equalização entre as áreas administrativa e finalística.

Destaca-se que a remuneração dos servidores também varia conforme a classe e o padrão em que eles se encontram em sua carreira. O primeiro elemento, esclarece-se, diz respeito à promoção funcional, enquanto o segundo é relativo à progressão funcional.

A progressão e a promoção funcional no DNIT, destaca-se, foram regulamentadas por meio do Decreto nº 7.629/2011, tendo seus procedimentos internos estabelecidos na Portaria nº 240/2012, posteriormente alterada pela Portaria nº 248/2012.

A progressão funcional ocorre, anualmente, de forma imediata, desde que o percentual da nota da supracitada avaliação de desempenho tenha sido maior ou igual a setenta por cento do seu valor máximo. Quanto à promoção funcional, além do critério relativo à avaliação de desempenho, o servidor deverá ter se capacitado nos anos anteriores com horas mínimas de capacitação e ainda ter tempo de serviço em atividades relacionadas ao seu cargo por anos exigidos

de acordo com a Classe que irá alcançar.

As planilhas abaixo demonstram os números relativos à concessão de progressão e promoção no ano de 2020:

Tabela 37 – Progressão Funcional 2020

Progressão Funcional 2020	
Analista Administrativo	104
Analista em Infraestrutura de Transportes	249
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	378
Técnico Administrativo	106
Total	837

Promoção 2020	
Analista Administrativo	45
Analista em Infraestrutura de Transportes	123
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	53
Técnico Administrativo	12
Total	233

No âmbito da meritocracia, temos a Gratificação por Qualificação, constituído de um acréscimo remuneratório que o servidor recebe ao obter títulos acadêmicos voltados à área de atuação da Autarquia.

Esta gratificação é concedida aos servidores que detêm conhecimentos específicos e sua avaliação é realizada de forma objetiva com regramentos específicos constantes da Portaria nº 3.313/2018. Esta gratificação por qualificação foi regulamentada por meio do Decreto nº 7.876/2012, alterado pelo Decreto nº 7.922/2013, que disciplinaram a concessão da Gratificação de Qualificação, instituída pelo art. 22 da Lei nº 11.171/2005.

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

Nessa linha, ao longo de 2020 houve a publicação de sete editais de seleção, relativos a 24 cargos diferentes, com, até o final do ano, 33 servidores habilitados. Esses editais objetivaram a designação de servidores para ocupar, dentre outros cargos, as funções de Coordenadores, Coordenadores-Gerais e Superintendentes.

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

Por fim, registra-se que a performance dos servidores do DNIT é mensurada anualmente por meio de uma avaliação de desempenho individual, cujo formato foi regulamentado pelo Decreto nº 7.133/2010.

Por meio dessa avaliação, os servidores realizam uma autoanálise, são avaliados pelos pares e, também, pela sua chefia imediata. Tal metodologia é uma das formas modernas de se proceder à avaliação de pessoas de forma objetiva, realizada por meio de um instrumento que permite a verificação de metas, a definição de indicadores e, ainda, o acompanhamento trimestral pelo chefe da equipe em que o servidor está inserido.

Essa avaliação tem um reflexo financeiro direto na remuneração dos servidores, uma vez que as chamadas gratificações de desempenho, calculadas em função da pontuação final da avaliação a que eles são submetidos, fazem parte da sua estrutura remuneratória.

Dada a importância da matéria, em 2020 estabeleceu-se como meta para o ano de 2021 a implantação do Módulo de Avaliação de Desempenho do Sistema de Gestão de Pessoas (SIGEP), um sistema informatizado de avaliação de desempenho, o que permitirá que o próximo ciclo de avaliação, a ser processado em set/21, ocorra de forma mais ágil e dinâmica, possibilitando uma maior importância à matéria pelos gestores e pelos próprios servidores.

f) Capacitação: Estratégia e números

Execução do Plano de Desenvolvimento de Pessoas

O Plano de Desenvolvimento de Pessoas de 2020 teve por base o Dicionário de Competências publicado no início do ano de 2019, o qual atualizou o rol de competências identificadas no mapeamento de competências realizado no período de dez/15 a mai/17 e as reagrupou em vinte e uma macro

competências.

Posteriormente, foi disponibilizado a todas as unidades da Autarquia um Levantamento de Necessidades de Capacitação (LNC), a fim de obter insumos das áreas acerca da sua necessidade de desenvolvimento nas competências pré-indicadas.

Ao final, foram priorizadas as competências que atingissem um maior número de indivíduos e correspondessem à maior demanda da instituição (segundo a lógica de Pareto), ou seja, competências com lacunas altas e abrangência ampla entre os servidores. A planilha abaixo demonstra os números relativos à execução do Plano:

Tabela 38 – Execução do Orçamento do PDP 2020

Execução do Orçamento do PDP 2020		
Objeto	Investimento Executado	Quantidade de Pessoas Capacitadas
Competências transversais e específicas; Congressos, Conferências e Seminários; e Demandas de Controle	R\$ 488.737,86	990

Estratégia

Uma das estratégias para a execução do PDP/2020 foi a descentralização de recursos às Superintendências e às Administrações Hidroviárias para que as capacitações fossem contratadas localmente, a fim de mitigar a necessidade de deslocamento.

Dessa forma, cada unidade ficou responsável para, seguindo as necessidades identificadas no LNC, suprir as lacunas de desenvolvimento da forma que melhor se adequasse ao seu planejamento estratégico.

Parcerias

O Plano Educacional Anual (PEA) 2019 buscou parceiros estratégicos para ajudar a alcançar os objetivos organizacionais, tendo sido formalizado um Termo de Execução Descentralizada com a Escola Nacional de Administração Pública (ENAP) para a oferta de 20 cursos diversos voltados ao desenvolvimento de áreas-chave do DNIT em 2020.

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

Elaboração do Plano de Desenvolvimento de Pessoas (PDP) - 2021

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

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

Nesse intuito, a Coordenação de Desenvolvimento de Pessoas da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (CGGP), alinhada às diretrizes estabelecidas no Decreto nº 9.991/2019, alterado pelo Decreto nº 10.506/2020, e seguindo orientações constantes na Instrução Normativa nº 201/2019, elaborou o Plano de Desenvolvimento de Pessoas do ano de 2021 (PDP).

Esse instrumento, baseado no LNC, disponibilizado a todas as unidades administrativas do Órgão em 2020, e juntamente com o Dicionário de Competências publicado no ano de 2019, apresenta um planejamento essencial para o desenvolvimento dos gestores e servidores do DNIT. Por meio de todas essas ferramentas e normativos, então, pretende-se implementar um programa de capacitação eficaz que permita desenvolver os seus agentes públicos de forma a possibilitar a consecução dos objetivos definidos na política estratégica da Autarquia.

g) Qualidade de vida no trabalho

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

Diante disso, em 11 de julho de 2019, foi publicada a Portaria nº 4.731/2019, que institucionalizou a Política Nacional de Qualidade de Vida no Trabalho do DNIT (PNQVT), além de estabelecer o Programa de Qualidade de Vida do DNIT (PQVT).

Tal institucionalização ocorreu segundo parâmetros estabelecidos na Portaria Normativa/ME nº 3/2013, que institui as diretrizes gerais para a promoção da saúde do servidor público federal do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal.

No PQVT, então, foram listados dezoito programas que, contando com a parceria de diversas unidades da Autarquia com a CGGP, demonstraram um esforço conjunto das áreas do DNIT para propiciar um ambiente corporativo salutar aos servidores e colaboradores que aqui laboram, contribuindo para a consecução dos objetivos estratégicos da Autarquia.

Dentre esses programas, cabe destacar a realização do “DNIT Reconhece”, por meio do qual foram concedidas homenagens a diversos servidores do órgão, reconhecendo e valorizando sua contribuição à Autarquia, a exemplo da homenagem oferecida no dia do servidor público aos servidores que completaram 25 anos de DNIT por meio de um certificado onde se homenageavam esses servidores pelo esforço, dedicação e compromisso que foram essenciais para o alcance da missão institucional do órgão. Além dele, tivemos as campanhas mensais relacionadas na planilha abaixo:

Tabela 39 – Campanhas Mensais

Mês	Campanha	Ação
Março Lilás	Mês das Mulheres	Oficina O QUE AS MULHERES QUEREM, evento presencial dia 06/03/2020 ; logo após foram, distribuídas flores para todas as colaboradoras e servidoras que estavam no DNIT.
Abril Azul	Nossos Valores em 2020	Mensagem online de apoio e incentivo aos servidores e colaboradores sobre as novas formas de trabalhar, o novo formato do contato físico (27/04/2020)
Maio Roxo	Café Virtual	Foi feito um café virtual entre as equipes dos departamentos do DNIT (04/05/2020); Divulgação de uma série de conteúdos para o desenvolvimento pessoal, profissional e emocional dos servidores e colaboradores (18/05/2020)
Junho Vermelho	Aniversário do DNIT	Transmissão ao vivo com toda Diretoria do DNIT para todos os servidores e colaboradores (05/06/2020); Webnário sobre Desafios nas áreas de gestão de pessoas em tempos de incertezas (09/06/2020); Passo a Passo de como usar e higienizar as máscaras de proteção (15/06/2020)
Julho Amarelo	Treinamento de como usar ferramentas online	Treinamento Online sobre o software Teams; Saúde mental: Pequenas atitudes para melhora da saúde mental (06/07/2020)
Agosto Dourado	Dia dos Pais	Mensagem online para todos os pais (07/08/2020); Manual online para atividades físicas durante a pandemia (24/08/2020)
Setembro Amarelo	Suicídio	Folder online: Entendendo o Suicídio e como ajudar (11/09/2020); Concurso integrado para as crianças FAÇA O QUE É CERTO, MESMO QUE NINGUÉM ESTEJA OLHANDO (modalidade de desenho para crianças até 7 anos e Redação para 8 a 12 anos).

Outubro Rosa	Saúde da Mulher	Palestra com a participação de todos os Diretores do DNIT e a Enfermeira Ana Santana Oliveira; Distribuição de Máscaras rosas para colaboradoras e servidoras que estavam trabalhando presencialmente (22/10/2020); Resultado do Mês da Crianças: INTEGRIDADE PARA CRIANÇAS; Dia do Servidor (27/10/2020)
Novembro Azul	Ética no Trabalho	Vídeo produzido sobre ética no trabalho (17/11/2020)
Dezembro Vermelho	Saúde do Homem e da Mulher	Live Saúde do Homem e da Mulher, em parceria com a Maternidade Brasília (07/12/2020); Palestra motivacional de fim de ano com os Diretores do DNIT e com o Diretor Geral; Palestrante Vanessa Guimarães (26/12/2020); Campanha desejos de 2021.

Principais desafios e ações futuras

Ao longo dos últimos exercícios, esta Autarquia vem envidando esforços no sentido de estimular o aperfeiçoamento e o desenvolvimento dos servidores para uma melhor atuação profissional. Tais esforços produziram importantes avanços na esfera da gestão de pessoas do DNIT e implantaram um ritmo de busca incessante por melhorias e modernização.

Com o intuito de acelerar tal modernização e dar um salto qualitativo, o DNIT adotou para 2020 estratégias para o aperfeiçoamento da gestão de pessoas no tocante ao aprimoramento dos normativos internos, na melhoria dos processos de trabalho e no desenvolvimento de ferramentas e sistemas de gestão.

A revisão de normativos, decorrente das diretrizes contidas no Decreto nº 10.139/2019, conta com o objetivo principal de simplificar e desburocratizar procedimentos administrativos pertinentes à gestão de pessoas.

Novas diretrizes serão estabelecidas no decorrer do exercício para maximizar a capacitação do quadro de pessoal da Autarquia, além do aprimoramento do planejamento e do dimensionamento da força de trabalho que também são desafios a serem vencidos. Daremos continuidade aos estudos iniciados sobre o tema e efetivaremos propostas de melhorias no que tange aos fluxos e processos de trabalho, além das formas de captação e retenção de talentos. A movimentação interna de servidores é, também, um ponto de abordagem em 2021. A fim de estabelecer critérios mais transparentes e técnicos para esse procedimento, será proposto novo normativo que atenuie aspectos subjetivos hoje existentes.

Por fim, a CGGP continuará envidando esforços a fim de compor a força de

trabalho do DNIT, por meio dos diversos instrumentos disponíveis, inclusive com a solicitação de concurso público ao Ministério da Economia para provimento de cargos efetivos vagos na Autarquia.

V. Gestão de Licitações e Contratos

a) Conformidade legal

Para assegurar a conformidade com as suas atribuições regimentais e atender às legislações aplicáveis a licitações, a CGCL observa o conjunto de regras e diretrizes estabelecidas ou referendadas pelo Governo Federal e órgãos de controle.

Nesse contexto, dentre as licitações realizadas, os principais enquadramentos foram:

Pregão Eletrônico: Lei nº 10.520/2002 e Decreto nº 10.024/2019

Regime Diferenciado de Contratações: Lei nº 12.462/2011 e Decreto nº 7.581/2011

b) Resumo dos valores das contratações

A tabela abaixo informa a quantidade de licitações homologadas no ano de 2020 e o valor total homologado por tipo de serviço.

Tabela 40 - Licitações homologadas em 2020, por tipo de serviço

	Licitações Homologadas	Valor Total
Obras e Serviços de Engenharia	49	R\$ 968.540.721,92
Aquisições e Serviços Administrativos	16	R\$ 84.047.269,48

Ressalta-se que os valores informados acima referem-se apenas ao valor total homologado das licitações, os quais não refletem, necessariamente, o valor total das contratações, que é de competência das áreas gestoras dos contratos.

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

- **Anexo I** – Licitações Homologadas 2020 - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos/CGCL;

- **Anexo II** – Processos Licitatórios Homologados 2020 - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia/CGCL;
- **Anexo III** – Licitações Homologadas - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos – dez/20;
- **Anexo IV** – Licitações Homologadas - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia – dez/20.

c) Contratações mais relevantes

Abaixo seguem informações acerca das contratações mais relevantes, sua associação aos objetivos estratégicos e justificativas para essas contratações:

Licitação: RDC 216/2020-00

Justificativa para contratação: A rodovia BR-319 foi inaugurada em 1976 no contexto do projeto de integração da Amazônia. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de complementar alguns segmentos em que o pavimento deteriorou. A BR-319, também conhecida como rodovia Álvaro Maia, é uma rodovia diagonal que liga duas capitais da região Norte, Porto Velho (RO) e Manaus (AM), totalizando uma extensão de 918,8 km. Ao longo de todo o seu percurso, a BR-319 permite acesso a diversas cidades tais como: Humaitá/AM, Lábrea/AM, Manicoré/AM, Careiro/AM, Manaquiri/AM, Autazes/AM e Careiro da Várzea/AM. Além disso, é a única ligação rodoviária e de extrema importância para a região Norte, permitindo e integrando os estados do Amazonas e Rondônia com o restante do país. A rodovia BR-319 sofreu muito desgaste desde que foi inaugurada, tornou-se praticamente intransitável, levando a situação atual de extensos trechos com elevada presença de água na pista (atoleiros), queda de pontes, escorregamentos da plataforma estradal etc.

A execução da obra de reconstrução da BR-319, segmento C, se justifica pelas condições atuais da rodovia, visando melhorar as condições de segurança e trafegabilidade da via, durante todas as estações do ano e estimular o desenvolvimento regional, aumentando a competitividade da economia local e melhorar a mobilidade da população. Portanto, no âmbito social, a reconstrução do segmento C da BR-319 se justifica para promover o maior acesso da população residente a serviços básicos de saúde e educação, pois estes serviços se concentram em Manaus e Porto Velho. Também promoverá

uma rota mais rápida e barata para quem deseja viajar de carro pelo estado do Amazonas ou a outras regiões do país. No âmbito econômico, a rodovia tem como objetivo ser uma opção de escoamento da produção industrial de Manaus para o centro-sul do país, fornecendo uma opção de modal, que perdem competitividade pelo tempo de chegada ao mercado consumidor. Também promoverá o escoamento da produção local tanto dos municípios produtores do interior em direção as capitais, quanto entre os municípios produtores.

Além de promover o desenvolvimento do Ecoturismo, que tem imenso potencial no Amazonas. A elaboração dos projetos e a execução das obras, do trecho PRF (Manaus)-Divisa AM/RO, fazem parte do programa de Pavimentação e Reconstrução da BR-319/AM, obra do Governo Federal, realizada pelo Ministério de Infraestrutura e executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Com a execução das obras de RECONSTRUÇÃO, objetiva-se prover condições de trafegabilidade com segurança na via durante toda as estações do ano, estimulando o desenvolvimento regional, aumentando a competitividade da economia local, melhorando a mobilidade da população e o acesso às oportunidades e serviços, com vistas ao aumento da inclusão social. Podem ser esperados os seguintes benefícios da interação do projeto de pavimentação e reconstrução do trecho PRF (Manaus)-Divisa AM/RO: Redução do tempo de viagens e aumento das condições de segurança de usuários da rodovia e da população local; Facilitação do acesso das populações locais aos serviços sociais (educação e saúde, principalmente), instalados em pólos regionais e cidades de maior porte; Melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e competitividade da economia regional; Redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários; Incremento das atividades econômicas e consequentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência. O meio socioeconômico da área de influência do empreendimento com a pavimentação da BR-319 será alterado, tendo reflexos diretos na economia regional e na qualidade de vida de seus habitantes.

O trecho PRF (Manaus)-Divisa AM/RO encontra-se atualmente implantado e em funcionamento desde a década de 70, e a partir da atualização do PNV em 1997, já se observava que a mesma perdeu a sua capacidade operacional,

tendo trechos intrafegáveis sem pavimento. O Anteprojeto não tratou da implantação total de uma nova rodovia no trecho, mas, sim, de melhorias e adequações que visam atender à demanda do corredor da BR-319 existente e em operação, objetivando dar condições adequadas e de segurança, frente à demanda de tráfego crescente. A Figura 1 do Termo de Referência ilustra o mapa de situação do empreendimento, onde é apresentada a localização do segmento de cada Lote da contratação. Nos termos do art. 3º da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que estabelece o Plano Nacional de Viação – PNV, em seu artigo 3º, alínea i, este empreendimento se remete às necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e às de caráter social, como vetor de integração da região amazônica. Em relação à exigência de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA para o empreendimento, ampara-se o Termo de Referência no entendimento proferido pelo Tribunal de Contas da União – TCU.

O assunto foi analisado na Cômte de contas no processo 015.334/2009-5, que tinha o objetivo de verificar a existência de avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica da rodovia BR-319/AM. nos termos do art. 10, §4º, da Lei nº 11.653, de 7 de abril de 2007, e que resultou no Acórdão 275/2010-TCU Plenário de relatoria do Ministro André Dias de Carvalho. No referido Acórdão, a BR-319/AM fora considerada de interesse social e segurança nacional. Em 17 de dezembro de 2019, tal entendimento fora reforçado pelo Relato do Ministro Benjamin Zymler, em ocasião do processo de Representação TC 040.388/2019-0, de onde se extrai que: “Assim, em juízo sumário, considero que o questionamento acerca da ausência de viabilidade técnica, econômica e ambiental da rodovia deveria ter ocorrido por ocasião de sua implantação, há cerca de 50 anos, e não agora, por ocasião de sua restauração.” e “Portanto, esta representação não deve ser conhecida, por não vir acompanhada de qualquer indício de irregularidade ou ilegalidade, e, por conseguinte, não estarem satisfeitos os requisitos de admissibilidade previstos no art. 235 do Regimento Interno do TCU”.

Alinhamento aos objetivos estratégicos

- elevar o nível de serviços das vias de transporte;
- assegurar a manutenção das vias de transporte;
- contribuir para a segurança dos usuários.
-
-

Justificativa para contratação: O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT é o responsável pelos projetos, construção, manutenção, gerenciamento e fiscalização das rodovias federais, pelas ferrovias sob sua responsabilidade, pelas hidrovias, portos interiores e eclusas.

A previsão orçamentária para o ano de 2020 gira em torno de 7 bilhões de reais, o que ainda implica, apesar da redução orçamentária ao longo dos anos, em pesados investimentos na infraestrutura de transportes do País.

Para a realização de suas atividades, o DNIT Sede, em Brasília, conta com 527 (quinhentos e vinte e sete) servidores, distribuídos entre as 7 (sete) diretorias da Autarquia, número aquém do necessário.

Diversas foram as investidas junto ao então Ministério do Planejamento visando a realização de concurso público para o preenchimento dos cargos que se encontram vagos. Todavia, não houve sucesso.

Ao longo dos últimos anos foram contratadas empresas para prestarem assessoramento e apoio a gestão do órgão, o que logrou êxito até o momento e resultou em vários produtos e novos procedimentos, principalmente voltados para o planejamento, gestão e compliance. Alguns já implantados e outros em implementação no DNIT.

O assessoramento citado engloba trabalhos específicos, em vários campos de atuação do órgão, envolvendo conhecimentos e estudos técnicos que aprimoram a prestação dos serviços de infraestrutura dos diversos modos de transportes.

Por meio da Portaria nº1.837, de 20 de março de 2019 (SEI nº 2881468), foi instituído grupo de trabalho com o objetivo de elaborar o Termo de Referência para contratação de empresa de prestação de serviços técnicos especializados no assessoramento em gestão pública e engenharia consultiva para atuação na estrutura organizacional do DNIT.

No Relatório Final (SEI nº 3677758) o Grupo de Trabalho destacou a economicidade da proposta de contratação dos serviços de apoio técnico administrativo especializado, por meio de simulação que denota a diferença orçada entre os editais de assessoramento e consultoria publicados e a estimativa da contratação por posto de serviço, que consta no Despacho EGE (SEI nº 3474477).

Diante de toda a contribuição advinda dos produtos contratados, do conhecimento adquirido, das técnicas incorporadas, dos procedimentos

aperfeiçoados faz-se necessária a contratação dos serviços de apoio técnico administrativo especializado, em caráter subsidiário, para a manutenção e ampliação dos investimentos feitos com as contratações de assessoramento. A contratação em comento, apesar não possuir o know-how de uma consultoria, é de prestação de serviços especializados, daí o fato de se exigir nível superior e experiência mínima na área de atuação, fazendo frente à complexidade das atividades desenvolvidas pelo DNIT.

Ainda, salientamos que o corpo técnico da Autarquia fica sobrecarregado com a soma de atribuições desempenhadas com as participações em comissões de fiscalização e de tomadas de contas especiais, grupos de trabalho e outras atividades que demandam tempo, afetando a qualidade e segurança na análise de projetos e processos que impactam diretamente no processo de tomada de decisão.

Portanto, a contratação visa apoiar as atividades de planejamento, gestão e compliance decorrentes dos investimentos realizados com os serviços de assessoramento; dar suporte às atividades inerentes à análise de processos e projetos; prover um maior suporte na gestão de riscos da Autarquia; garantir a prestação de serviços que atendam aos anseios da sociedade; adequar as contratações com a realidade econômica e financeira do DNIT.

Alinhamento aos objetivos estratégicos

- elevar o nível de serviços das vias de transporte;
- aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviços

d) Principais metas não alcançadas, metas e desafios, ações e perspectivas para os próximos exercícios

A Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações (CGCL) atingiu todas as metas estabelecidas para o ano de 2020. Para o exercício de 2021 foram estabelecidas as metas a seguir:

- Tornar os procedimentos administrativos de apuração de responsabilidade da CGCL mais céleres e efetivos;
- Otimizar e tornar mais claras e objetivas as minutas de editais padrão conforme legislação vigente;
- Consolidar os normativos da coordenação;
- Realizar o monitoramento constante das demandas de responsabilidade direta da CGCL;

- Reduzir, até dezembro de 2021, o tempo máximo das licitações de obras e serviços de engenharia para até 175 dias;
- Reduzir, até dezembro de 2021, o tempo máximo das licitações de serviços administrativos para até 105 dias.

VI. Gestão Patrimonial e Infraestrutura

a) Conformidade legal

A Coordenação Geral de Recursos Logísticos apresenta declaração de conformidade legal alinhadas com os termos dos artigos 37, 70 e 75 da Constituição Federal, Lei nº 4.320/1964, Decreto-Lei nº 200/1967, Instrução Normativa nº 205/1988, Lei Complementar nº 101/2000, lei 8.429/1992 e demais instrumentos legais que regem a gestão patrimonial da Administração Pública, com destaque a:

BENS MÓVEIS - Âmbito geral

- Instrução Normativa nº 205/1988 – SEDAP/PR, racionalizar o uso de materiais e bens permanentes no âmbito do SISG (Presidência da República);
- Decreto nº 9.373/2018/MP (Ministério do Planejamento), desfazimento de bens móveis no âmbito da União;
- Decreto 10.340/2020/MP (Ministério do Planejamento), altera o Decreto 9.373/2018;
- Manual do SIAFI – Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público – MCASP; • Lei nº 4320/PR, de 17/03/201964, normas gerais de Direito Financeiro – Capítulo III
- Normatização Interna DNIT
- Norma nº 01/DG, de 27/10/2005, controle e responsabilidade de bens móveis no âmbito do DNIT;
- Instrução de Serviço/DG nº 16, de 02/12/2013, desfazimento de bens móveis no âmbito do DNIT;
- Portaria nº 2.292/DAF, de 20/04/2020, institui a política de estoque do DNIT;
- Portaria nº 1469/DAF, de 13/03/2020, institui o Plano Diretor de Compras do DNIT;

BENS IMÓVEIS - Âmbito geral

- Decreto Lei nº 9.760/PR, de 05/09/1946, dispõe sobre imóveis da União;

- Decreto nº 8.376/PR, de 15/12/2014, transfere administração de imóveis da União ao DNIT;
- Lei nº 9.636/PR, de 15/05/1998, regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis da União;
- Lei nº 14.011/PR, de 10/06/2020, gestão e alienação dos imóveis da União;
- Ato Declaratório nº 01/SPU, de 28/10/2015, discrimina a relação de imóveis a serem transferidos para administração do DNIT;
- Portaria nº 98/SPU, de 26/06/2017, inclusão e reversão de bens imóveis da União sob administração do DNIT;
- Instrução Normativa nº 02/SPU, de 02/05/2017, parâmetros técnicos de avaliação de imóveis da União
- Normatização Interna DNIT
- Instrução Normativa nº 03/DG, de 01/08/2016, utilização de bens imóveis residenciais sob administração do DNIT;
- Instrução de Serviço nº 03/DG, de 26/05/2014, administração patrimonial e gestão de risco dos bens imóveis sob administração do DNIT;
- Recomendação nº 03/DAF, de 09/03/2020, imóveis residenciais da União sob responsabilidade do DNIT locados para residência voluntária de servidor do DNIT ou a qualquer interessado.

b) Principais investimento de capital

Em 2020, em função da severa restrição orçamentária iniciada em 2019, a Coordenação de Administração Patrimonial não realizou investimentos de capital.

c) Desfazimento de ativos

As atividades de gestão relacionadas a desfazimento de ativos (bens móveis permanentes) tiveram foco nas tratativas entre o DNIT e a STN acerca da implantação do Sistema Integrado de Administração de Serviços (SIADS), em substituição obrigatória ao sistema privado ora utilizado pelo DNIT. A solução é fundamental para retomada das ações corretivas de inconsistências contábeis, relatórios diversos e baixas de bens alienados ou em processo de alienação em todo o DNIT.

d) Locação de imóveis e equipamentos

Atualmente o DNIT possui sete imóveis alugados para uso das SRE:

- Bahia: Sede da SRE – Salvador;

- Minas Gerais: Sede da SRE – Belo Horizonte; UL-Passos;
- São Paulo: Escritório da AHRANA – São Paulo; UL-São José do Rio Preto;
- Tocantins: Sede da SRE – Palmas;
- Roraima: Sede da SRE – Boa Vista

e) Mudanças e desmobilizações relevantes

Uma das atividades de responsabilidade da gestão de patrimônio iniciadas em 2020 é a incorporação das Administrações Hidroviárias pelas SRE, por disposição do novo Regimento Interno do Departamento. As atividades abrangem as transferências físicas e contábeis de bens móveis patrimoniais e dos imóveis próprios ou de terceiros utilizados pelas unidades.

f) Principais realizações da Coordenação de Patrimônio (COPATR)

Alinhada com as metas definidas para cada coordenação técnica, a DAF em conjunto com a Coordenação Geral de Recursos Logísticos (CGLOG), realizou diversas ações em 2020 referentes à modernização administrativa, sendo oportuno destacar as que se relacionam às competências da COPATR:

- Retomada das atividades de implantação de ferramenta de sistema informatizado de gestão de patrimônio e almoxarifado, SIADS, junto à STN e ao Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO);
- Elaboração de normativos, cartilhas, manuais e dispositivos que subsidiarão as melhores práticas de gestão de patrimônio por exemplo: Nova Política de Renovação de Frota de Veículos; Catálogo de Bens Comuns; Política de Estoque; entre outros;
- Conclusão da contratação de serviços especializados de Gestão Documental e Arquivística do DNIT em Brasília;
- Início da implantação do Plano de Controle Nacional de Imóveis junto às Unidades Descentralizadas do DNIT nos Estados da Federação o qual tem por objetivo alcançar a plena conformidade normativa e integridade das utilizações de bens imóveis sob responsabilidade das Sede e SRE.

Principais desafios e ações futuras

- Implementação/Elaboração do Manual de Procedimentos da Gestão Patrimonial, para a padronização das atividades de controle patrimonial, classificação orçamentária e contábil de material de consumo e

permanente, a ser aplicado por todas as unidades gestoras de bens do DNIT (Sede e Superintendências Regionais), a ser atualizado continuamente em suas informações e registros, de modo a facilitar a implementação das orientações previstas no Manual do SIAFI.

- Publicação da Portaria que institui a nova política de renovação da frota do DNIT, com vistas à racionalização de custos e melhoria da gestão desses recursos logísticos, com ênfase aos aspectos da padronização, do dimensionamento proporcional e dos parâmetros de avaliação e desfazimento (dação em pagamento dos veículos passíveis de alienação);
- Implantação de solução de TI (RFID) para inventário físico automatizado no âmbito do DNIT/Sede.
- Aquisição de material específico para aplicação nas atividades de fiscalização rodoviária do DNIT.
- Implantação do Plano de Gestão do Patrimônio Imobiliário do DNIT.

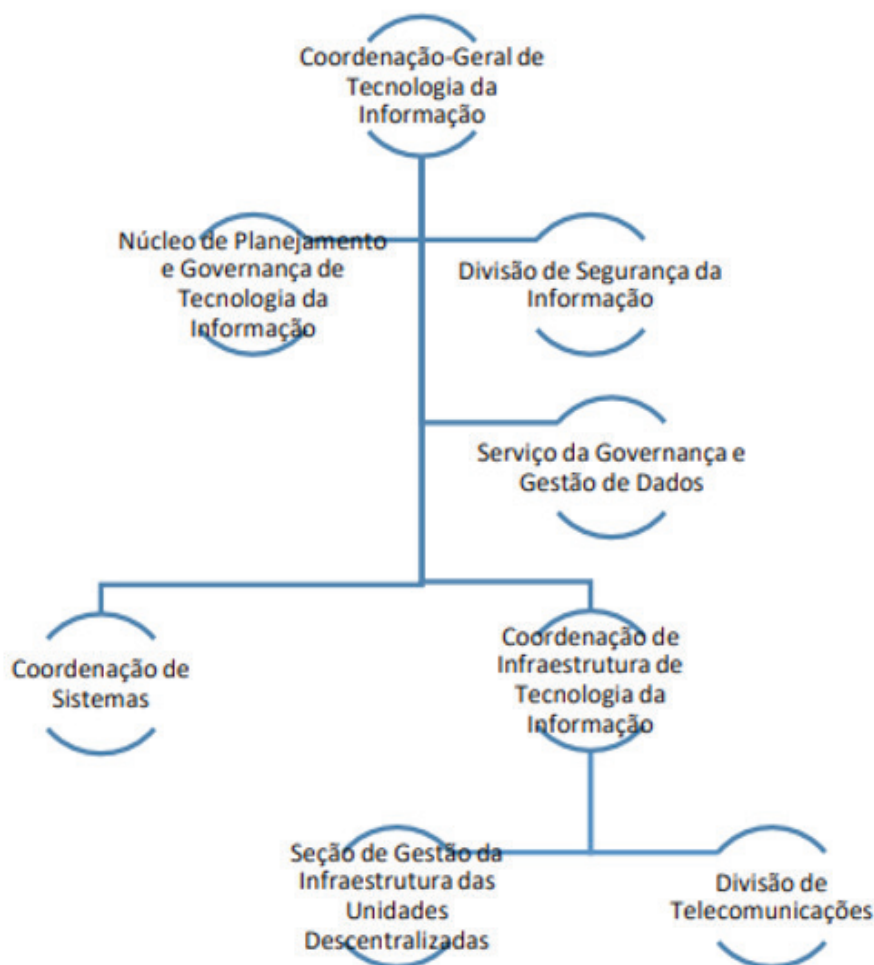
VII. Gestão da Tecnologia da Informação

a) Conformidade legal

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

O DNIT passou por um processo de reestruturação institucional em 2020 consolidado com a publicação da Resolução nº 39/2020 que aprova o novo Regimento Interno da Autarquia. Houve o fortalecimento institucional da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação (CGTI) com a seguinte reestruturação:

Figura 48 – Organograma



b) Modelo de governança de TI

O modelo de governança de TI do DNIT tem como principal instância o Comitê

Gestor de TI, responsável pelo direcionamento estratégico, compreendendo as funções de supervisão e orientação político-administrativa, cabendo-lhe a tomada de decisão acerca das diretrizes, os objetivos e as políticas de administração dentro de sua esfera de competência.

Figura 49 – Modelo de governança de TI



A atual estrutura de governança permite a construção coletiva das políticas e diretrizes relativas à TI. Dentre os instrumentos aprovados pelo Comitê Gestor de TI, em 2020, destaca-se o novo ciclo do Plano Estratégico de Tecnologia da Informação (PETI), que norteia as metas e ações de TI até 2023, e o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) ciclo 2020-2021, definindo os critérios de priorização para o desenvolvimento das ações de TI.

c) Contratações mais relevantes de recursos de TI

Os principais contratos são os firmados com as empresas públicas SERPRO e Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência (DATAPREV), e as empresas privadas Brasoftware, Cimcorp, Resource e Calc Informática, que totalizam cerca de 45 milhões de reais e fornecem serviços para a sustentação de sistemas utilizados por cidadãos, empresas e governo, sustentação de infraestrutura, processamento de dados, subscrição de licenças de uso de *softwares* e comunicação, segundo o discriminado a seguir:

Tabela 41 – Contratações mais relevantes de recursos – Empresas Públicas

Empresas Públicas		
Licitação	Empresa	Valor Empenhado
50600.016430/2020-12	DATAPREV - Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência	R\$ 803.836,00
50600.004461/2018-06	Serviço Federal de Processamento de Dados - SERPRO	R\$ 32.800.000,00

Tabela 42 - Contratações mais relevantes de recursos – Empresas Privadas

Empresas Públicas		
Licitação	Empresa	Valor Empenhado
50600.028083/2020-62	Resource Americana LTDA	R\$ 1.496.000,00
50600.028080/2020-29	Cimcorp Comércio e Serviços de Tecnologia de Informática LTDA	R\$ 2.081.205,71
50600.009422/2020-10	Brasoftware Informática LTDA	R\$ 2.716.355,29
50600.028595/2019-95	Calc Informática Comércio e Serviços LTDA	R\$ 5.683.230,00

As licitações realizadas e em andamento, por modalidade, com editais, anexos e resultados, além dos contratos firmados e notas de empenho emitidas estão detalhadas abaixo:



Tabela 43 - Licitações realizadas e em andamento (CGTI)

Licitação	Objeto	Empresa	Modalidade	Edital (SEI nº)	Contrato Firmado (SEI nº)	Nota de Empenho (SEI nº)	Status
50600.028083/2020-62	Prestação de serviços de atendimento remoto e presencial ao usuário e suporte ao ambiente computacional	Resource Americana LTDA	Pregão	Edital 208/2019 (6753009)	1º Termo Aditivo de Prorrogação do Contrato nº. 789/2019 (6930533)	2020NE800649 (5081285)	Prestação de Serviços
50600.028080/2020-29	Prestação de serviços de atendimento remoto e presencial ao usuário e suporte ao ambiente computacional	Cimcorp Comercio e Serviços de Tecnologia de Informática LTDA	Pregão	Edital 208/2019 (6752533)	1º Termo Aditivo de Prorrogação do Contrato nº. 788/2019 (6907427)	2019NE805925 4676547	Prestação de Serviços
50600.016430/2020-12	Prestação dos serviços de computação em nuvem, na modalidade de infraestrutura como serviço (IAAS - Infrastructure as a Service), para hospedagem de sistemas e serviços essenciais, abrangendo suporte, monitoramento, gerenciamento, treinamento e serviços técnicos	DATA PREV - Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência	Dispensa	Dispensa nº26/2020 6765211	Contrato nº 732/2020 (6934950)	2020NE804237 (6814748) / 2020NE804238 (6814698)	Prestação de Serviços

50600.009422/2020-10	Contratação de subscrição de licenças de uso de softwares Microsoft, com direito de atualização e suporte, no período de 36 (trinta e seis) meses	Brasoftware Informática LTDA	Pregão	Edital nº 482/2020 6973150	Contrato nº 887/2020 (7116672)	2020NE805766 7182163	Ordem de Serviço em andamento (7207965)
50600.024716/2019-20	Adquirir mídias para a realização de cópias de segurança (backups), acompanhadas de etiquetas de identificação e fitas de limpeza	By Information Technologyservices Eireli ME	Pregão	Edital nº 391/2019 4747273	Contrato nº 891/2020 (7312653)	2020NE805909 7197396	Contrato assinado
50600.024716/2019-20		By Information Technologyservices Eireli ME	Pregão	Edital nº 391/2019 4747273	Contrato nº 307/2020 5448447	2020NE800880 5301596	Pagamento do valor total, realizado em 23/10/2020 - Ordem Bancária
50600.028595/2019-95	Aquisição de soluções de infraestrutura tecnológica para a sede demais unidades descentralizadas da DNIT, englobando: Acumulador Tensão (Nobreak)	Ata Sistemas de Energia Ltda - EPP	Pregão	Edital nº 365/2019 4629814	Contrato nº 305/2020 (5302553)	2020NE800863 (5287457)	Ordem de Serviço/ Fornecimento de bens em andamento (5832471)

50600.028595/2019-95	Aquisição de soluções de infraestrutura tecnológica para a sede demais unidades descentralizadas da DNIT, englobando: servidores para hiper convergência	Calc Informática Comércio e Serviços - LTDA	Pregão	Edital nº 365/2019 4629814	Contrato nº 348/2020 (5706956)	2020NE802108 5714161	Instrução de Pagamento em andamento (parcial) (7208465)
50600.028595/2019-95	Aquisição de soluções de infraestrutura tecnológica para a sede demais unidades descentralizadas da DNIT, englobando: rack padrão 19 polegadas por 42U	Compasso Metalúrgica e Tecnologia em Telecomunicações -LTDA	Pregão	Edital nº 365/2019 4629814	Contrato nº 306/2020 (5513788)	2019NE806325 4761428	Instrução de Pagamento em andamento (parcial) (7234858)
50600.028595/2019-95	Aquisição de soluções de infraestrutura tecnológica para a sede demais unidades descentralizadas da DNIT, englobando: cofre para armazenamento para fita de backup	Clayton B. Maia Comércio de Serviços EIRELI EPP	Pregão	Edital nº 365/19-00 5268608	Contrato nº 296/2020 5526706	2020NE800866 5290303	Pagamento realizado em 18/11/2020 - (6946771)

50600.001734/2020-77	Aquisição, mediante Registro de Preços, das seguintes soluções: Switches, Biblioteca de fitas robotizada e Solução de Armazenamento de Alto Desempenho (<i>Storage All Flash</i>)	Fase inicial	Pregão	Minuta de Edital 7214167	Fase inicial	Fase inicial	Aprovação do Relato 323 (7226703)
50600.017111/2020-16		Fase inicial	Fase inicial	Fase inicial	Fase inicial	Fase inicial	Termo de Referência TI (6015894)
50600.035700/2019-42	Solução de tecnologia da informação de engenharia para orçamento e planejamento de obras. Licença de uso do software 90Compór Orçamento e Planejamento Web. Fornecimento de serviço de manutenção, atualização e suporte ao usuário do software 90Compór Orçamento e Planejamento Web.	90 Tecnologia da Informação LTDA	Inexigibilidade 6465925	-	Contrato nº 643/2020 6518250	2020NE803548 (6504719) 2020NE803549 (6504731) 2020NE803550 (6504739) 2020NE803551 (6504742) 2020NE803552 (6504748) 2020NE803553 (6504754) 2020NE803554 (6504758) 2020NE803555 (6504765)	Prestação de Serviços
50600.010389/2020-62	Aquisição de 1 (uma) licença de uso anual para o plano GVinci Next Diamante 2020 (Versão Continua)	SSI Serviços e Soluções Inteligentes de Informática EIRELLI	Inexigibilidade 6194756	-	Contrato nº 576/2020 6461807	2020NE803129 (6311884)	Prestação de Serviços

50600.004461/2018-06	Prestação dos serviços técnicos especializados em Desenvolvimento e Manutenção de Sistemas, Qwartzo, Consultoria em Tecnologia da Informação, Processamento de Dados (Hospedagem de Sistemas e Serviços), Certificado Digital, Segurança da Informação, Rede Longa Distância e Infovia.	Serviço Federal de Processamento de Dados - Serpro	Dispensa 851450		Contrato nº 286/2018 5º Termo Aditivo de Correção (6857984)	2020NE800517 (6741993)	Prestação de Serviços
						2020RE803997 (6741993)	
						2020NE802309 (5809950)	
						2020NE800517 (5007918)	
50600.004576/2020-15	Contratação de empresa especializada no fornecimento/atualização de suíte de solução de segurança para preservação da rede de computadores corporativa e parque tecnológico no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, compreendendo a proteção (prevenção, detecção e remoção) contra <i>softwares</i> e processos maliciosos, do tipo <i>endpoint protection</i> (Antivírus/ <i>Antimalware</i>) e <i>Antispam</i> , incluindo os serviços de instalação, configuração, implementação, transferência de conhecimento, suporte técnico, garantia e atualização (vacinas e ferramenta).	Fase inicial	Fase inicial	Fase inicial	Fase inicial	Fase inicial	Estudo Técnico Preliminar da Contratação (7065757)

d) Montante de recursos aplicados em TI

O total das despesas empenhadas no exercício de 2020 apresentou um decréscimo de 30,60% em relação a 2019. A diminuição gerou uma economia significativa aos cofres públicos pois, é proveniente da redução de custo de vários contratos dessa CGTI. A economicidade contribuiu para a realização de outros investimentos tais como a melhoria do parque tecnológico do DNIT. Pontuamos que foram herdadas dívidas da gestão anterior que comprometeram o orçamento de TI como pode ser verificado nos processos 50600.013854/2019-

83 e 50600.013388/2019-36. Assim, parte do que foi economizado teve que ser alocado para honrar o pagamento do reconhecimento de dívidas no valor de R\$ 22 milhões.

Os principais gastos de custeio estão relacionados com as cadeias de valor relativas à manutenção dos contratos e formalização de novos contratos de sustentação, que representaram 53% e 5,47% dos gastos, respectivamente.

Tabela 44 - Montante de Recursos Aplicados em Tecnologia da Informação

	AÇÃO	EMPENHADO		LIQUIDADO		PAGO		VALOR TOTAL PAGO EM RESTOS A PAGAR	
		2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
MODERNIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	15P7	R\$ 6.483.754,40	R\$ 2.011.636,80	R\$ 4.827.534,00	R\$ 1.841.700,00	R\$ 4.827.534,00	R\$ 1.841.700,00	R\$ 90.632,96	R\$ 1.934,63
MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	218T	R\$ 61.097.928,22	R\$ 95.363.294,80	R\$ 41.240.473,41	R\$ 70.139.371,53	R\$ 41.236.679,71	R\$ 70.139.371,53	R\$ 24.139.323,27	R\$ 5.503.423,19
TOTAL DAS AÇÕES		R\$ 67.581.682,62	R\$ 97.374.931,60	R\$ 46.068.007,41	R\$ 71.981.071,53	R\$ 46.064.213,71	R\$ 71.981.071,53	R\$ 24.229.956,23	R\$ 5.505.357,82

Gráfico 18 - Distribuição dos gastos de TI por cadeia de valor

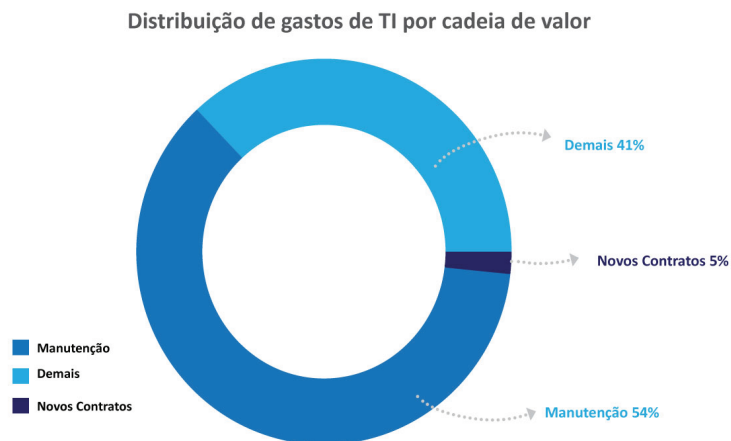
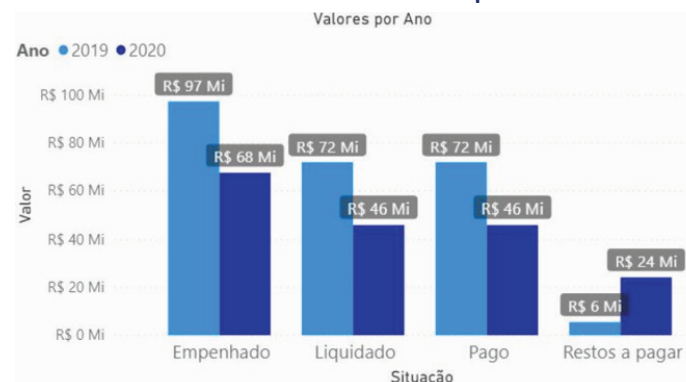


Gráfico 19 - Montante de recursos aplicados em TI



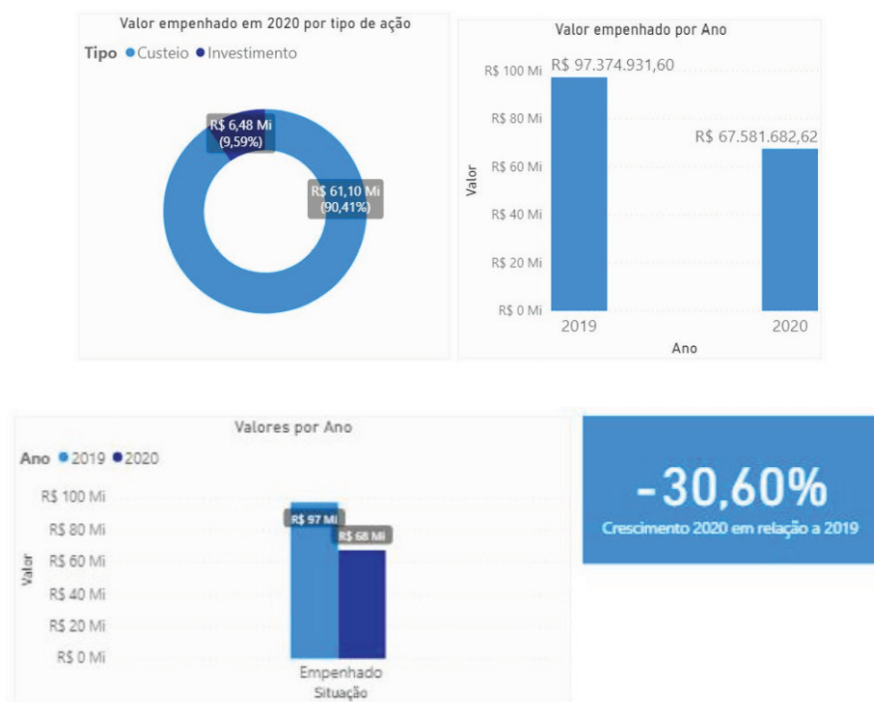
e) Principais iniciativas ou projetos na área de TI

As iniciativas e projetos concluídos no ano de 2020, constantes no PDTI 2020/2021 e plano de metas estratégicas e táticas da DAF são:

Tabela 45 – Principais iniciativas ou projetos na área de TI

Ação PDTI	Grupo	Principais Iniciativas ou Projetos na Área de TI
GTII - N16	I - Informação e Sistema	Implantação de ambiente de compartilhamento e trabalho corporativo para a Sede e SR's
GTII - N17	I - Informação e Sistema	Implantação de ferramenta TEAMS para execução de Teletrabalho
GTII - N19	I - Informação e Sistema	Implantação de modernização de ferramenta de atendimento ao Usuário (migração para o Qualitor)
GT2 - N2	2 - Governança e TI	Reestruturação do Processo de deliberações do Comitê Gestor de TIC
GT2 - N8	2 - Governança e TI	Aprovação da Política de Governança e Gestão de Risco da TI
GT2 - N3	2 - Governança e TI	Implantação do Processo referente à Política de Comunicação de TI
GT2 - N9	2 - Governança e TI	Implantação do Procedimento de fiscalização de contratos de TI no Manual de Fiscalização do DNIT
GT2 - N10	2 - Governança e TI	Reestruturação Institucional da CGTI com a criação da Divisão de Segurança da Informação, Equipe de Tratamento de Incidentes e Respostas (ETIR) e o Serviço de Governança de Dados por meio da publicação do novo Regimento Interno do DNIT

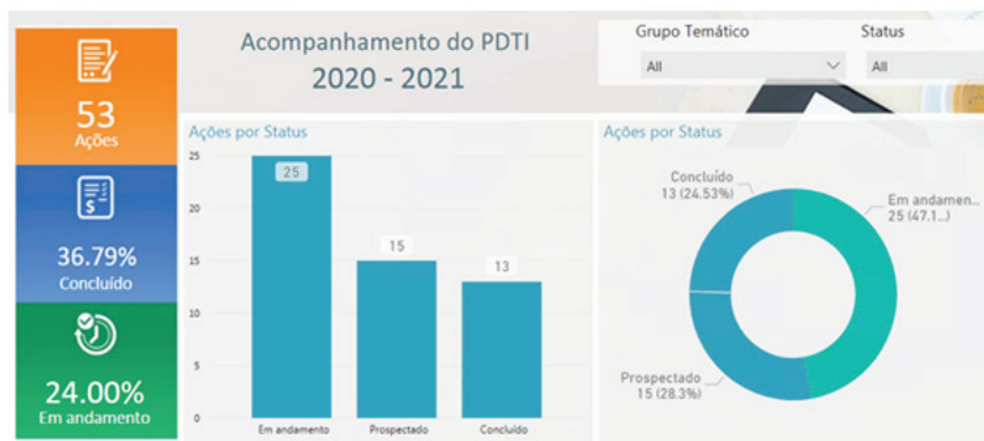
Figura 50 – Valores Empenhados



GT2 - N1	3 - Infraestrutura de TI	Implantação do Processo relativo ao armazenamento na nuvem (cloud computer - DATAPREV)
GT3 - N8	3 - Infraestrutura de TI	Aquisição de Rack, fita de Backup, robô de Backup para implantar processo de backup
GT3 - N9	3 - Infraestrutura de TI	Renovação do licenciamento Microsoft por 36 meses
GT3 - N5	3 - Infraestrutura de TI	Aquisição de servidores para melhoria da infraestrutura de TI na SEDE e SR's
GT5 - N5	5 - Segurança da Informação	Implantação de Anti-Spam e Filtro de Conteúdo

As ações do PDTI 2020/2021 são monitoradas com o uso de ferramentas e painéis, conforme o painel de resultados a seguir:

Figura 51 – Painel de monitoramento das ações do PDTI 2020/2021



f) Segurança da Informação

No ano de 2020, foi nomeado um servidor para atuar na Seção de Segurança da Informação, posteriormente promovida à Divisão de Segurança da Informação (DSINF), com objetivo de fortalecer e valorizar as ações estratégicas relacionadas à segurança da Informação. Ademais foram realizados estudos visando a melhoria e atualização das ferramentas de segurança com objetivo de viabilizar novas contratações em 2021. Foi elaborada a proposta de uma nova Política de Segurança da Informação e Comunicações (POSIC), em trâmite para aprovação e execução em 2021.

g) Governança e Gestão de Dados

Em 2020 foi instituído o Serviço da Governança e Gestão de Dados com o objetivo de atuar na melhoria e qualidade de dados, aprimorar o sistema de Business Intelligence (BI) existente no DNIT - Sistema de Informações e Monitoramento do DNIT (SIMDNIT) e atuar de maneira a suportar, no contexto da CGTI e em consonância com a CGMGE, as questões relativas aos dados do DNIT, como o Plano de Dados Abertos (PDA) e Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

Principais desafios e ações futuras

Como principais desafios para o exercício 2021 no âmbito da CGTI estão estabelecidas as principais diretrizes e metas que contemplam as iniciativas e projetos em curso desde 2020, constantes no PDTI 2020/2021 e o plano de metas estratégicas e táticas da DAF, conforme a seguir:

Tabela 46 – Principais desafios e ações futuras

Ação	Grupo	Principais iniciativas ou projetos na área de TI
GT1 - N5	1 - Informação e Sistemas	Elaborar estudos de novos modelos de contratação.
GT1 - N21	1 - Informação e Sistemas	Implantar melhoria de teletrabalho com aplicação de ferramenta corporativa.
GT1 - N18	1 - Informação e Sistemas	Otimizar sistemas legados hospedados no SERPRO para consulta do DNIT.
GT1 - N22	1 - Informação e Sistemas	Otimizar o processo de atendimento ao usuário de TI
GT1 - N2	1 - Informação e Sistemas	Estudo de novo modelo de contratação de fábrica do software.
GT1 - N7	1 - Informação e Sistemas	Modelagem de regras e métricas de software.
GT1 - N23	1 - Informação e Sistemas	Implantação do processo - IN referente a desenvolvimento e documentação de sistemas a ser entregue a CGTI.
GT2 - N2	2 - Governança de TI	Monitorar e Avaliar resultados das ações de TIC alinhado às diretrizes estratégicas da CGME/DIREX.
GT2 - N11	2 - Governança de TI	Gerir as ações de comunicação de tecnologia da informação em consonância com a Política de Comunicação de TI.
GT2 - N4	2 - Governança de TI	Implantar melhorias e monitorar o desempenho do PDTI com inclusão de novas disciplinas.

GT2 -N5	2 - Governança de TI	Reestruturar a Ferramenta de Governança GovTIPoint para fortalecer o monitoramento do desempenho do PDTI .
GT2 -N12	2 - Governança de TI	Implantar e Gerir riscos de tecnologia da informação em consonância com a Política de Riscos de TI.
GT2 -N13	2 - Governança de TI	Reestruturar o processo de gestão e fiscalização de contratos TIC
GT2 -N15	2 - Governança de TI	Aumento na capacidade de mão de obra técnica especializada para composição de equipe de TI
GT2 -N16	2 - Governança de TI	Gerir Pessoas.
GT3 -N2	3 - Infraestrutura de TI	Elaborar projeto de redundância de infraestrutura.
GT3 -N5	3 - Infraestrutura de TI	Melhorar a infraestrutura de ativos de TI
GT3 -N7	3 - Infraestrutura de TI	Garantir a segurança dos dados corporativos, com prevenção de desastres.
GT3 -N8	3 - Infraestrutura de TI	Elaborar o projeto de sistema de Backup
GT3 -N9	3 - Infraestrutura de TI	Aprovação de política de backup pelo comitê gestor de TI
GT4 -N1	4 - Governança de Dados	Desenvolver modelo de Governança de Dados
GT4 -N3	4 - Governança de Dados	Adequação tecnológicas para atendimento às diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados.
GT4 -N2	4 - Governança de Dados	Contratar suporte de Serviços de Bussines Intelligence / Analytics
GT5 -N5	5 - Segurança da Informação	Contratar solução base de segurança (Antivirus, antispam, EDR, etc.)
GT5 -N6	5 - Segurança da Informação	Implantação do processo - IN de solicitação/renovação de certificado Digital.

VIII. Sustentabilidade Ambiental

a) Critérios de sustentabilidade nas contratações e aquisições

Todos os editais para aquisições de bens e contratações de obras e serviços preveem os “critérios de sustentabilidade”, em conformidade com o Decreto nº 7.746/2012 e seguindo as diretrizes apontadas pelo então Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), hoje Ministério da Economia, para planejamento de contratações sustentáveis. Além do mais, são adotadas práticas diárias de sustentabilidade e racionalização dos gastos em processos de aquisição de bens, na contratação de serviços ou obras, além de realizar ações com vistas à economia e qualidade que objetivem uma maior eficiência dos gastos públicos e da gestão dos processos de trabalho, resultando em

impactos positivos na sociedade e no meio ambiente, tais como os critérios de sustentabilidade apresentados abaixo, inseridos nos últimos editais lançados pela área meio da Autarquia:

1 - Edital 496/2020

Objeto: Contratação de empresa especializada na prestação de serviços contínuos do ramo de Engenharia, voltados à manutenção preventiva, corretiva e preditiva, bem como realização de serviços eventuais correlatos, nos sistemas, equipamentos, redes e instalações elétricas, telefônicas, lógicas, hidrossanitários, de prevenção e combate a incêndios, existentes ou que venham a ser instalados, bem como reconstituição e adequação das partes civis afetadas, nas instalações prediais do DNIT/Sede.

O edital, no seu item 6.1.2 apresenta os seguintes critérios e práticas de sustentabilidade:

6.1.2 Critérios e práticas de sustentabilidade

6.1.2.1 Implementar o disposto na Instrução Normativa n.º 01 de 19 de janeiro de 2010 da Secretária de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento e Gestão e os aspectos definidos no Guia Nacional de Licitações Sustentáveis da Advocacia Geral da União - AGU/2016, devendo ser observados os critérios de sustentabilidade ambiental, visando aperfeiçoar a utilização de recursos e a redução de desperdícios e de poluição, adotando as seguintes práticas de sustentabilidade na execução dos serviços, quando couber:

- Orientar e treinar seus empregados para realizar os serviços procurando reduzir o consumo de energia elétrica, o consumo de água e a produção de resíduos sólidos;
- Observar as orientações do DNIT para a correta separação dos resíduos recicláveis, e a sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis;
- Substituir as substâncias tóxicas por outras atóxicas ou de menor toxicidade;
- Racionalizar o uso de substâncias potencialmente tóxicas ou poluentes;
- Respeitar as Normas Brasileiras - NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos;
- Prever a destinação ambiental adequada das pilhas e baterias usadas ou inservíveis, segundo disposto na Resolução CONAMA nº 257, de 30 de junho

de 1999;

g) A CONTRATADA é obrigada a descartar pilhas, baterias e lâmpadas, observando todas as autorizações e registros dos órgãos ambientais e que emitam certificados de descarte;

h) A CONTRATADA fará o descarte respeitando as normas de Segurança e Medicina no Trabalho em todas as fases do descarte: coleta, armazenamento, transporte, processo de descarte;

i) A CONTRATADA deverá fazer o descarte em períodos e quantidades que determinem a segurança da operação de modo que não se acumule quantidade perigosa antes do descarte, sendo de TOTAL responsabilidade da contratada os riscos do armazenamento;

j) Adotar ou desenvolver procedimentos de descarte de materiais potencialmente poluidores como:

I - Frascos de aerossóis em geral e recipientes de tintas - devem ser separados e acondicionados em recipientes adequados para destinação específica, ambientalmente adequada.

II - Lâmpadas de Led, fluorescentes, halógenas e reatores - devem ser separados e acondicionados em recipientes adequados para destinação específica de acordo com a legislação.

6.1.2.2 A empresa CONTRATADA deverá promover aos seus funcionários, cursos de capacitação em sustentabilidade adequados ao objeto do contrato e adoção de práticas de sustentabilidade vigentes na Autarquia;

6.1.2.3 A CONTRATADA emitirá certificados de recebimento e descarte dos materiais com base nos normativos e na legislação ambiental;

6.1.2.4 O não cumprimento das especificações legais sujeitará os infratores às penalidades previstas na Lei 6.938, de 1981 (Lei da Política do Meio Ambiente) e na Lei 9.605, de 1988. (Lei de Crimes Ambientais).

6.1.2.5 A contratada deverá elaborar e implementar Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, de acordo com as Normas Regulamentadoras do Trabalho e Emprego;

6.1.2.6 A contratada deverá elaborar e implementar Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, com o objetivo de promoção e preservação da saúde dos trabalhadores, de acordo com as Normas Regulamentadoras do Trabalho e Emprego;

2 - Edital 472/2020

Objeto: Contratação de empresa especializada na prestação de serviço de copeiragem, limpeza e conservação, com o fornecimento de toda a mão de obra, insumos e demais itens necessários à execução dos serviços nas dependências do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT/Sede,

O edital, no seu item 21 apresenta os seguintes critérios e práticas de sustentabilidade:

21 Dos critérios de sustentabilidade

21.1 Nos termos do disposto no art. 3º da Lei nº. 8.666/93, a contratada deverá adotar as seguintes providências:

21.2 Observar as orientações do DNIT, quanto à correta separação dos resíduos recicláveis descartados e a sua destinação às associações e Cooperativas dos catadores de materiais recicláveis, nos termos da IN MARE nº 6, de 3/11/1995, e do Decreto nº 5.940/2006, ou outra forma de destinação adequada, quando for o caso;

21.3 Os resíduos sólidos reutilizáveis e recicláveis devem ser acondicionados adequadamente e de forma diferenciada, para fins de disponibilização à coleta seletiva;

21.4 Reciclagem/destinação adequada dos resíduos gerados na prestação dos serviços.

21.5 Implementar o disposto na Instrução Normativa n.º 01 de 19 de janeiro de 2010 da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento e Gestão e os aspectos definidos no Guia Nacional de Licitações Sustentáveis da Advocacia Geral da União - AGU/2016, devendo ser observado os critérios de sustentabilidade ambiental, visando aperfeiçoar a utilização de recursos e a redução de desperdícios e de poluição, adotando as seguintes práticas de sustentabilidade na execução dos serviços, quando couber:

21.6 Orientar e treinar seus empregados para realizar os serviços procurando reduzir o consumo de energia elétrica, o consumo de água e a produção de resíduos sólidos;

21.7 Substituir as substâncias tóxicas por outras atóxicas ou de menor toxicidade;

21.8 Racionalizar o uso de substâncias potencialmente tóxicas ou poluentes;

21.9 Respeitar as Normas Brasileiras - ABNT publicadas pela Associação

Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos;

21.10 Prever a destinação ambiental adequada das pilhas e baterias usadas ou inservíveis, segundo disposto na Resolução CONAMA nº 257, de 30 de junho de 1999;

21.11 A CONTRATADA é obrigada a descartar pilhas, baterias e lâmpadas, observando todas as autorizações e registros dos órgãos ambientais e que emitam certificados de descarte;

21.12 Usar produtos de limpeza e conservação de superfícies e objetos inanimados que obedeçam às especificações determinadas pela ANVISA;

21.13 A CONTRATADA fará o descarte respeitando as normas de Segurança e Medicina no Trabalho em todas as fases do descarte: coleta, armazenamento, transporte, processo de descarte;

21.14 Adotar ou desenvolver procedimentos de descarte de materiais potencialmente poluidores como: Frascos de aerossóis em geral e recipientes de tintas - devem ser separados e acondicionados em recipientes adequados para destinação específica, ambientalmente adequada.

21.15 A empresa contratada deverá promover aos seus funcionários, cursos de capacitação em sustentabilidade adequados ao objeto do contrato e adoção de práticas de sustentabilidade vigentes na Autarquia;

21.16 A CONTRATADA emitirá certificados de recebimento e descarte dos materiais com base nos normativos e na legislação ambiental;

21.17 O não cumprimento das especificações legais sujeitará os infratores às penalidades previstas na Lei 6.938, de 1981 (Lei da Política do Meio Ambiente) e na Lei 9.605, de 1988. (Lei de Crimes Ambientais).

21.18 A contratada deverá elaborar e implementar Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, de acordo com as Normas Regulamentadoras do Trabalho e Emprego;

21.19 A contratada deverá elaborar e implementar Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, com o objetivo de promoção e preservação da saúde dos trabalhadores, de acordo com as Normas Regulamentadoras do Trabalho e Emprego;

21.20 A contratada deverá identificar e acondicionar os resíduos de acordo com o disposto na Lei n. 5.610 de 16/02/2016

e policromática - franquia mais excedente, digitalização e cópia de documentos, com fornecimento e disponibilidade dos equipamentos, assistência técnica e manutenção preventiva e corretiva com suporte on-line; substituição de peças, componentes e materiais utilizados na manutenção, fornecimento de insumos originais (exceto papel) e disponibilização de software de gerenciamento de ativos e bilhetagem de páginas impressas, visando atender às necessidades do DNIT.

O edital, no seu item 9.8 apresenta os seguintes critérios e práticas de sustentabilidade:

9.8 Requisitos sociais e ambientais

9.8.2 A logística reversa deve ser de responsabilidade da contratada, devendo esta obedecer a todas as normas específicas vigentes para a destinação final, inclusive de restos de toner, cartuchos e embalagens dos produtos utilizados. Dentre as normas da legislação obrigatórias a serem seguidas, destacam-se: o Decreto nº 7.404, de 23 de dezembro de 2010; a IN/SLTI/MP nº 1, de 19 de janeiro de 2010; o Decreto nº 7.746, de 5 de junho de 2012 e a Lei nº 12.305/2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos), além dos preceitos de preservação ambiental.

9.8.3 A contratada deverá fornecer, no ato da assinatura do contrato, o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos ou Declaração de Sustentabilidade Ambiental, comprovando a correta destinação dos cartuchos/toners usados e o pleno atendimento à legislação anteriormente citada.

9.8.4 No caso da logística reversa, a empresa contratada deve apresentar semestralmente (no máximo), declaração confirmando o recebimento dos cartuchos e toners já utilizados e respectivas embalagens dos equipamentos, para fins de reaproveitamento no ciclo produtivo das próprias empresas, em outros ciclos (como cooperativas de reciclagem) ou outra destinação final ambientalmente adequada. A periodicidade desse recolhimento deverá ser mensal, de forma a não deixar acumular os materiais utilizados sem serventia nas dependências do DNIT.

9.8.5 Os equipamentos fornecidos deverão possuir funcionalidades que promovam a economia de energia elétrica, como, por exemplo, modo de economia de energia.

3 - Edital 506/2020

Objeto: Contratação dos serviços de outsourcing de impressão monocromática

b) Redução de resíduos poluentes

O DNIT, por se enquadrar como um grande gerador de resíduos, de acordo com a Lei Distrital nº 5.610/2016, é integralmente responsável pelo gerenciamento ambientalmente adequado dos resíduos sólidos que gere e pelo ônus dele decorrente. Sendo assim, a Autarquia tem contrato vigente com empresa especializada na coleta de seus resíduos sólidos. Realiza-se também, no âmbito da Autarquia, a separação dos resíduos. Entretanto, ainda não é realizada na Autarquia a destinação dos resíduos sólidos recicláveis às cooperativas de catadores, sendo essa, aliada a conclusão da elaboração do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, uma das principais metas para o ano de 2021.

c) Consumo de copos descartáveis

O DNIT ainda utiliza copos descartáveis para uso dos públicos interno e externo. A redução desses materiais descartáveis em ao menos 50% partindo do ano de 2020 é uma das principais metas para 2021, a partir de ações como campanhas de conscientização, substituição dos descartáveis por copos biodegradáveis, canecas, squeezes, entre outras.

2019 - 870.000 unidades de copos descartáveis adquiridas

2020 - 437.000 unidades de copos descartáveis adquiridas

d) Galões de água 20 litros (unidade)

Apesar da redução apresentada no ano de 2020, em decorrência do grande número de servidores trabalhando remotamente, devido à pandemia do coronavírus, o DNIT ainda consome uma grande quantidade de galões de água para o uso de seus públicos interno e externo. Com o objetivo de reduzir esses indicadores, a Autarquia tem como principal ação para 2021 a conclusão do estudo técnico de viabilidade para a substituição de galões de água por filtros ou purificadores de água.

- 2016 - 16.138
- 2017 - 19.827
- 2018 - 19.575
- 2019 - 19.324
- 2020 - 11.325

e) Ações para redução do consumo de recursos naturais

Energia elétrica (consumo em kWh)

Embora tenha acontecido um pequeno aumento no consumo de energia entre os anos de 2016 e 2017, nota-se que a partir de 2017 a Autarquia tem apresentado uma redução considerável.

No ano de 2020 a redução é ainda maior, devido ao teletrabalho, em consequência da pandemia do coronavírus. Mesmo desconsiderando o ano de 2020, essa tendência de redução se deve principalmente a ações realizadas pela Autarquia, como instalação de interruptores individuais nas salas, substituição de lâmpadas fluorescentes por LED, campanhas de conscientização e rotina de desligamento de equipamentos.

- 2016 - 6.758.210
- 2017 - 6.780.701
- 2018 - 6.522.957
- 2019 - 6.249.423
- 2020 - 4.662.540

Água e esgoto (consumo em m3)

O DNIT já utiliza sistemas de descarga a vácuo e mictórios a seco, que já impactou significativamente na redução do consumo de água. Além disso, outras ações estão sendo estudadas e implementadas para reduzir ainda mais o consumo da Autarquia, tais como instalação de torneiras com arejadores nas pia e lavatórios, reduzindo o desperdício, e estudo técnico de viabilidade para captação de água de chuva. São também adotadas práticas de manutenção hidráulica e preventiva para evitar o desperdício de água.

- 2016 - 27.655
- 2017 - 23.772
- 2018 - 24.365
- 2019 - 24.958
- 2020 - 13.105

Papel (consumo em resmas)

Nota-se uma redução significativa no consumo de papel dentro da Autarquia. Essa redução se justifica pela eficiência da implantação do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) e a tramitação de documentos eletrônicos.

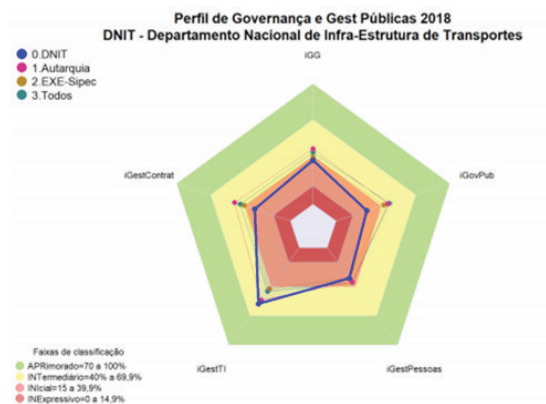
- 2018 - 6.863

- 2019 – 3.096
- 2020 – 548

Indicadores de Governança e Gestão

O TCU vem realizando, sistematicamente, levantamentos para conhecer melhor a situação da governança no setor público e estimular as organizações a adotarem boas práticas de governança. A última avaliação foi realizada em 2018; por meio das respostas obtidas, o TCU classificou o DNIT em nível intermediário, conforme ilustrado abaixo:

Figura 52 – Resultado geral da autoavaliação da organização em relação a seu contexto



No quadro abaixo, são apresentados os indicadores contemplados na avaliação e o resumo da situação da Autarquia:

Tabela 47 – Indicadores de Governança e Gestão

Indicador	Valor
iGG (índice integrado de governança e gestão públicas)	36%
iGovPub (índice de governança pública)	27%
iGovPessoas (índice de governança e gestão de pessoas)	27%
iGestPessoas (índice de capacidade em gestão de pessoas)	31%
iGovTI (índice de governança e gestão de TI)	49%
iGestTI (índice de capacidade em gestão de TI)	58%
iGovContrat(índice de governança e gestão de contratações)	24%
iGestContrat (índice de capacidade em gestão de contratações)	31%

A Autarquia já trabalha internamente os marcadores solicitados pelos órgãos fiscalizadores e de controle, e como medidas para aprimorar o nível de classificação nas próximas avaliações, a DIREX vem trabalhando de forma mais assertiva e efetiva na estratégia organizacional, na comunicação com as partes interessadas e no melhor acompanhamento dos resultados e do desempenho institucional.

Ao longo de 2020, algumas ações já foram iniciadas e executadas, tais como: revisão e consolidação dos atos normativos da Autarquia; publicação do Plano de Dados Abertos da Autarquia; revisão do manual de gestão e fiscalização de contratos; reestruturação do Comitê Gestor de Tecnologia da Informação; início da revisão do modelo de governança; início da revisão da carteira de iniciativas e indicadores estratégicos; início das tratativas para implantação do PGD.

Em decorrência da pandemia do coronavírus, o questionário não foi aplicado em 2020. No entanto, por meio das supracitadas ações, e de outras atividades realizadas pelo DNIT, pretende-se aprimorar a governança e a gestão e, consequentemente, impactar os indicadores correlatos, de maneira que, em 2021, os resultados para a sociedade sejam cada vez mais efetivos.

Ações de supervisão, controle e de correção

Auditoria

Execução do Plano Anual de Auditoria Interna (PAINT), o qual prevê a realização de nove auditorias, além de Ordens de Serviços específicas e cujos status se encontram abaixo, acumulado até o final do ano de 2020:

Concluídos:

Ordens de Auditoria

- Contratos emergenciais e por dispensa de licitação;
- Programas de Conserva e Manutenção Rodoviária;
- Auditoria Especial sobre denúncia na SRE/PB; e
- Macroprocesso “Gerir Fiscalização”.

Ordens de Serviço

- Criação da Matriz de Integridade, que dará subsídios para o planejamento do próximo PAINT;

- b. Estabelecimento das diretrizes para a implantação do Programa de Gestão de Melhoria da Qualidade (PGMQ) dos trabalhos de auditoria;
- c. Participação como instância de integridade, em reuniões semanais com a CGInt, onde são abordadas todas as demandas relacionadas ao tema;
- d. Elaboração do PAINT de 2021, já aprovado pela CGU e pelo Conselho de Administração (CONSAD);
- e. Avaliações práticas sobre os trabalhos de auditoria do PGMQ (fase de avaliação interna); e
- f. Auditoria Especial sobre denúncia na Administração Hidroviária do Sul (AHSUL).

Ordens de Auditoria com relatório preliminar emitido:

- a. PROARTE;
- b. BR-LEGAL;
- c. Níveis de governança no âmbito das Diretorias e monitoramento da gestão de riscos corporativos.

Em andamento:

Ordens de Auditoria

- a. Supervisão; e
- b. Denúncia sobre empresa na SRE/PB.

Corregedoria

Com relação às ações de correção adotadas pela UPC que contribuíram para a aplicação dos recursos públicos, é relevante informar que o ano de 2020 foi caracterizado pela consolidação da reestruturação da Corregedoria do DNIT iniciada em 2019, resultando na publicação da Instrução Normativa nº 36/GAB-DG/DNIT SEDE, de 26 de novembro de 2020, que definiu a organização das atividades, estabeleceu o fluxo interno e regulamentou as atribuições, formas de atuação e os mecanismos administrativos e operacionais da Corregedoria.

Como fruto dessa reestruturação, destaca-se o aumento na eficiência das análises efetuadas em relação aos processos em fase de admissibilidade, os quais tiveram uma melhoria na fundamentação técnica e passaram a ser analisados em menor tempo, evitando-se a instauração de procedimentos correccionais desnecessários e a prescrição da pretensão punitiva.

Nesse sentido, 90 (noventa) processos tiveram decisão de juízo de admissibilidade proferida no período, conforme discriminado na tabela abaixo:

PROCEDIMENTO PROPOSTO	QUANTIDADE	%
Arquivamento	50	56%
Processo Administrativo Disciplinar – PAD	23	26%
Sindicância Acusatória – SINAC	08	9%
Termo de Ajustamento de Conduta – TAC	07	8%
Investigação Preliminar Sumária – IPS	01	1%
Outras Providências	01	1%
Total	90	100%

Ademais, no ano de 2020, foram instaurados 46 (quarenta e seis) procedimentos correccionais, sendo 5 (cinco) Sindicâncias Investigativas, 9 (nove) Sindicâncias Acusatórias, 2 (duas) Sindicâncias Patrimoniais e 30 (trinta) Processos Administrativos Disciplinares.

Com relação aos julgamentos, houve um total de 21 (vinte e um) procedimentos correccionais concluídos, conforme exposto a seguir:

Tabela 49 – Procedimentos correccionais concluídos

CONCLUÍDOS	QUANTIDADE
Sindicância Investigativa	02
Sindicância Acusatória	01
Sindicância Patrimonial	01
Processo Administrativo Disciplinar	17

É importante ressaltar, ainda, que no ano de 2020 foram celebrados os primeiros Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) no âmbito do DNIT, em matéria disciplinar.

No total, foram celebrados 16 (dezesesseis) TAC, que funcionaram como meios alternativos de solução de conflitos para os casos de ilícitos de menor potencial ofensivo, havendo um ganho econômico inerente à desnecessidade de instauração de procedimentos disciplinares mais onerosos, em atenção aos princípios da eficiência e do interesse público por meio da racionalização e simplificação dos procedimentos administrativos.

- Ademais, foram implementadas várias ações pontuais no decorrer do exercício de 2020, as quais repercutiram, em certa medida, na aplicação mais eficiente de recursos públicos;
- Participação no Evento Diálogos com a Integridade, ocorrido em 12/03/2020, com o objetivo de visando difundir as atividades desempenhadas pelas instâncias de integridade do DNIT;
- Criação da nova página oficial da Corregedoria do DNIT, com maior transparência ativa e outros conteúdos de caráter correccional;
- Participação no Estágio de Preparação dos Superintendentes – EPS, com o objetivo de orientar recém-nomeados em relação às atividades da Corregedoria;

- Realização de eventos internos objetivando o estudo dos temas recorrentes, com vistas a dar maior celeridade nas análises;
- Reformulação do fluxo de gerenciamento de processos em fase de admissibilidade;
- Acompanhamento das comissões processantes, mediante requisição de cronograma dos trabalhos;
- Promoção de campanhas internas de conscientização de servidores e colaboradores para questões relacionadas à integridade;
- Promoção de palestras orientativas às Superintendências Regionais do DNIT, com foco na prevenção de ilicitudes;
- Classificação de notícias de fato irregular por eixo temático, com vistas à elaboração de medidas de prevenção; e
- Expedição de 18 recomendações preventivas com base em achados realizados na fase de admissibilidade dos procedimentos correccionais.

Por fim, houve a conclusão do Processo Administrativo Disciplinar (PAD) nº 50600.066978/2014-57, que resultou na aplicação de demissão, destituição de cargo em comissão e cassação de aposentadoria em desfavor de três servidores por atos de improbidade administrativa.

Coordenação-Geral de Integridade (CGInt)

A CGInt possui como principais competências: Coordenar as ações de integridade do DNIT; Elaborar e manter revisão constante do Programa e do Plano de Integridade; Coordenar a implementação do Programa de Integridade e do Plano de Integridade; e executar monitoramento contínuo do Programa de Integridade.

Nas ações de integridade do DNIT, conta com a participação das demais instâncias de integridade, são elas: Corregedoria, Auditoria Interna, Ouvidoria e Comissão de Ética.

Principais ações realizadas:

- Instituição da CGInt como unidade responsável pela coordenação da estruturação, execução e monitoramento do Programa de Integridade do DNIT (Portaria nº 5.594/2020);
- Atualização do Programa de Integridade (Portaria nº 5.594/2020);
- Política Antifraude e Anticorrupção do DNIT (Portaria nº 5.843/2020);

- Plano de Integridade 20/21 - 3ª versão (Aprovação da Diretoria Colegiada, Relato nº 26/2020). Disponível em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/integridade/coordenacao-geral-de-integridade/plano_integridade_dnit.pdf
- “Carta Compromisso de Combate à Corrupção” no DNIT, ratificada pelos Diretores e assinada também pelos Superintendentes, demonstrando o comprometimento da alta Administração com os temas de integridade.
- Orientação e recomendação:
 - Nepotismo e conflito de interesses;
 - Procedimentos de integridade para o período que antecede as eleições municipais 2020;
 - Alerta para casos de divulgação ou uso de informações privilegiadas;
 - Recebimento de brindes, presentes ou qualquer coisa de valor;
 - Prevenção de fraudes e atos de corrupção em processos licitatórios (uso de uma calculadora de riscos de fraude e corrupção em licitações);
 - Uso indevido de correio eletrônico do DNIT;
 - Prevenção contra tentativas de estelionato mediante uso de telefonemas e *WhatsApp*.
- Desenvolvimento e veiculação de vídeo sobre integridade, disseminado no âmbito da Autarquia;
- Promoção do Concurso de Integridade para as Crianças, visando o envolvimento das famílias no desenvolvimento do tema e reflexos sobre os servidores;
- Coordenação com a Comissão de Ética para a divulgação dos valores éticos no âmbito do DNIT;
- Desenvolvimento do “minuto da integridade” para despertar aspectos fundamentais da integridade;
- Ações de *benchmarking* com as unidades de *Compliance* das seguintes empresas: PETROBRAS, ELETROBRAS, TELEBRAS e ITAIPU BINACIONAL;
- Aplicação de questionários para aferição da maturidade dos empregados e colaboradores do DNIT, nas temáticas integridade pública e gestão de riscos, tanto em Brasília quanto nas SRE e UL;
- Instituição dos Agentes de Integridade (AI) nas SRE;
- Implementação de reunião semanal com as instâncias de integridade para verificação de denúncias, casos específicos e estabelecimento de ações de integridade;
- Plano de Comunicação de Integridade para difusão de medidas de prevenção a fraude e a corrupção e fortalecimento da cultura de integridade e ética;
- Publicação e implementação da agenda de compromissos dos superintendentes no sítio eletrônico do DNIT;
- Estabelecimento de Procedimento Operacional Padrão (POP) nº 01/2020, relativo às ocorrências decorrentes de operações da Polícia Federal em dependências do DNIT;
- Aprovação da seção relativa ao tratamento de denúncias no âmbito da Instrução Normativa nº 35/2020.

CAPÍTULO 05

INFORMAÇÕES

ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

5 . INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

a) Demonstrações contábeis e notas explicativas

As demonstrações contábeis, Balanço Patrimonial, Demonstração de Variações Patrimoniais, Demonstração de Fluxo de Caixa, Balanço Orçamentário, Balanço Financeiro e Notas Explicativas, encerradas em 31 de dezembro de 2020, estão, em todos os aspectos relevantes, de acordo com a Lei 4.320/1964, bem como com as normas editadas pela STN, designada como Órgão Central do Sistema de Contabilidade Federal, nos termos do Artigo 17, inciso I, da Lei Federal nº 10.180/2001 e com as Normas Brasileiras de Contabilidade Técnicas Aplicadas ao Setor Público (NBC TSP), além do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público e o Manual SIAFI.

As demonstrações contábeis do DNIT são:

- Balanço Patrimonial – evidencia os bens, direitos e obrigações da Autarquia;
- Balanço Orçamentário – demonstra a receita prevista versus a arrecadada e a despesa autorizada versus a executada;
- Balanço Financeiro e a Demonstração dos Fluxos de Caixa – demonstram as entradas de recursos em confronto com as saídas;
- Demonstração das Variações Patrimoniais – evidencia o resultado do patrimônio; e
- Notas Explicativas.

O detalhamento dessas demonstrações pode ser obtido no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/demonstrativos-contabeis> para consulta e *download*, e também integralmente neste documento. Destaca-se que o DNIT não possui, não opera e não gerencia fundos de financiamento.

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

Quanto a esse item, a Auditoria Interna não realizou qualquer auditoria independente relacionada a questões orçamentárias, financeira e contábeis na Autarquia, assim como não houve fiscalização sobre o assunto por parte dos órgãos de controle público.





CAPÍTULO 06

OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES

6. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES

a) Rol de responsáveis

  								
RELAÇÃO DE ROL DE RESPONSÁVEIS DO ANO DE 2020								
Nome do Ocupante	Cargo	Tipo	Base Legal	Início do Período de Gestão no exercício	Base Legal	Fim do Período de Gestão no exercício	CPF	CORREIO ELETRÔNICO
Antônio Leite dos Santos Filho	Diretor-Geral	Titular	Decreto s/n de 11/01/2019	01/01/2020	-	31/12/2020	xxx.676.717-xx	SANTOS.FILHO@DNIT.GOV.BR
Andre Kuhn	Diretor-Geral	Substituto	Decreto s/n de 11/01/2019	01/01/2020	Decreto s/n de 24/04/2020	17/04/2020	xxx.602.118-xx	ANDRE.KUHN@VALEC.GOV.BR
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor-Geral	Substituto	Resolução/CA 26 de 05/05/2016	18/04/2020	-	31/12/2020	xxx.060.384-xx	EUCLIDES.SOUZA@DNIT.GOV.BR
Andre Kuhn	Diretor Executivo	Titular	Decreto s/n de 11/01/2019	01/01/2020	Decreto s/n de 24/04/2020	17/04/2020	xxx.602.118-xx	ANDRE.KUHN@VALEC.GOV.BR
Marcio Lima Medeiros	Diretor Executivo	Substituto	Portaria n° 322, de 18/01/2019	01/01/2020	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	21/04/2020	xxx.641.307-xx	DRAF@VALEC.GOV.BR
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor Executivo	Substituto	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	22/04/2020	-	31/12/2020	xxx.060.384-xx	EUCLIDES.SOUZA@DNIT.GOV.BR
Marcio Lima Medeiros	Diretor de Administração e Finanças	Titular	Decreto s/n de 11/01/2019	01/01/2020	Decreto s/n de 28/04/2020	23/04/2020	xxx.641.307-xx	DRAF@VALEC.GOV.BR
Andre Kuhn	Diretor de Administração e Finanças	Substituto	Portaria n° 322, de 18/01/2019	01/01/2020	Decreto s/n de 24/04/2020	17/04/2020	xxx.602.118-xx	ANDRE.KUHN@VALEC.GOV.BR
Fernanda Gimenez Machado Faé	Diretora de Administração e Finanças	Substituta	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	22/04/2020	-	31/12/2020	xxx.295.018-xx	FERNANDA.MACHADO@DNIT.GOV.BR
Marcelo Almeida Pinheiro Chagas	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019	01/01/2020	-	31/12/2020	xxx.483.526-xx	MARCELO.CHAGAS@DNIT.GOV.BR
Karoline Brasileiro Quirino Lemos	Diretora de Infraestrutura Ferroviária	Substituta	Portaria n° 322, de 18/01/2019	01/01/2020	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	21/04/2020	xxx.175.724-xx	KAROLINE.LEMOS@DNIT.GOV.BR
Ariston Ayres Rodrigues	Diretor de Infraestrutura Ferroviária	Substituto	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	22/04/2020	-	31/12/2020	xxx.947.853-xx	ARISTON.RODRIGUES@DNIT.GOV.BR
Luiz Guilherme Rodrigues de Mello	Diretor de Planejamento e Pesquisa	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019	01/01/2020	-	31/12/2020	xxx.579.601-xx	LUIZ.MELLO@DNIT.GOV.BR
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor de Planejamento e Pesquisa	Substituto	Portaria n° 322, de 18/01/2019	01/01/2020	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	21/04/2020	xxx.060.384-xx	EUCLIDES.SOUZA@DNIT.GOV.BR
Bruno Vendramini dos Santos	Diretor de Planejamento e Pesquisa	Substituto	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	22/04/2020	-	31/12/2020	xxx.938.858-xx	BRUNO.VENDRAMINI@DNIT.GOV.BR
Euclides Bandeira de Souza Neto	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019	01/01/2020	-	31/12/2020	xxx.060.384-xx	EUCLIDES.SOUZA@DNIT.GOV.BR
Luiz Guilherme Rodrigues de Mello	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Substituto	Portaria n° 322, de 18/01/2019	01/01/2020	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	21/04/2020	xxx.579.601-xx	LUIZ.MELLO@DNIT.GOV.BR
Lucas Alberto Vissotto Junior	Diretor de Infraestrutura Rodoviária	Substituto	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	22/04/2020	-	31/12/2020	xxx.730.311-xx	LUCAS.VISSOTTO@DNIT.GOV.BR
Karoline Brasileiro Quirino Lemos	Diretora de Infraestrutura Aquaviária	Titular	Decreto s/n de 11/01/2019	01/01/2020	-	31/12/2020	xxx.175.724-xx	KAROLINE.LEMOS@DNIT.GOV.BR
Marcelo Almeida Pinheiro Chagas	Diretor de Infraestrutura Aquaviária	Substituto	Portaria n° 322, de 18/01/2019	01/01/2020	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	21/04/2020	xxx.483.526-xx	MARCELO.CHAGAS@DNIT.GOV.BR
Iviane Cunha e Santos	Diretora de Infraestrutura Aquaviária	Substituta	Portaria n° 2.300, de 20/04/2020	22/04/2020	Portaria n° 7.308, de 18/12/2020	20/12/2020	xxx.864.326-xx	IVIANE.SANTOS@DNIT.GOV.BR
Rodrigo Moraes Português de Souza	Diretor de Infraestrutura Aquaviária	Substituto	Portaria n° 7.308, de 18/12/2020	21/12/2020	-	31/12/2020	839.115.291-04	RODRIGO.PORTUGUES@DNIT.GOV.BR

b) Remuneração e subsídio

A remuneração dos servidores está estruturada pela Lei nº 11.171/2005, que criou as Carreiras e o Plano Especial de Cargos do DNIT. As tabelas remuneratórias são as constantes dos anexos dessa Lei, de acordo com a carreira, com o PEC e com seus respectivos cargos, estando devidamente divulgadas no Portal da Transparência: <http://www.portaltransparencia.gov.br/>.

c) Tratamento de determinações e recomendações do TCU

No exercício de 2020 todos os expedientes recebidos pelo DNIT provenientes do TCU, foram registrados e acompanhados no SEI e no Sistema de Acompanhamento de Demandas de Controle Externo (SISACE), onde são gerenciadas as demandas de controle externo; com emissão de alerta, via e-mail para o analista responsável; acompanhamento do cumprimento de prazos e atendimentos; geração de relatórios analíticos ou estatísticos; consulta à base de Acórdãos do TCU com determinações ao DNIT e controle de jurisprudência.

Os expedientes do TCU comumente são endereçados ao Diretor Geral do DNIT, dirigente máximo do Órgão, responsável por coordenar a adoção das providências necessárias ao cumprimento das determinações e recomendações, que é assistido pela Auditoria Interna (AUDINT) no tratamento das demandas, em consonância com o Regimento Interno deste DNIT e artigos 9 e 10 do Estatuto da Auditoria Interna.

Neste sentido, conforme dispõe o art. 36 do Regimento Interno do DNIT, as atividades relacionadas à sistematização, acompanhamento e implementação das recomendações e determinações do TCU devem ser desempenhadas por meio da Auditoria Interna:

Art. 36. À Auditoria Interna, vinculada administrativamente ao Conselho de Administração, compete:

IV - Apoiar e acompanhar a implementação das recomendações e determinações dos órgãos e das unidades do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e do Tribunal de Contas da União, bem como elaborar relatório anual da situação das demandas;

V - Responder pela sistematização, acompanhamento e controle das informações requeridas pelos órgãos de controle do Governo Federal

Posto isto, os ofícios são recebidos via plataforma digital Conecta-TCU, mensagem eletrônica e, ocasionalmente, no protocolo Sede do DNIT. Ato contínuo, são conferidos e inseridos no SEI pela Divisão de Assuntos Administrativos/DG, que gera um processo administrativo e envia à AUDINT, que dispõe de uma equipe para atuar nas demandas de controle externo. O assunto é cadastrado no SISACE, e é realizada análise, identificação de criticidade, relevância, prazo e posterior envio do expediente às áreas técnicas responsáveis. Por fim, as respostas do Diretor Geral são devidamente protocoladas no TCU.

Desse modo, há um procedimento padrão estabelecido, no qual todos os expedientes são acompanhados até o seu completo cumprimento pelas áreas, considerando a competência da AUDINT para responder pela sistematização, acompanhamento e controle das informações requeridas pelos órgãos de controle do Governo Federal.

Por conseguinte, relaciona-se, abaixo, os seguintes Acórdãos expedidos pelo TCU com a determinação de acompanhamento no Processo de Prestação de Contas Anual do DNIT, destacando que o acompanhamento da implementação

das recomendações e determinações é de competência da AUDINT, com base nas ações e providências apresentadas pelas áreas técnicas.

Tabela 50 - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal)

Caracterização da determinação/recomendação do TCU			
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida
TC 006.374/2014-0	Acórdão 413/2020-Plenário	b.3	OFÍCIO 8144/2020-TCU/Seproc
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação			
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes			
Descrição da determinação/recomendação			
b) determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que: b.1) prossiga com a análise dos 36 processos administrativos de apuração de responsabilidade por atraso nas entregas dos projetos básico e/ou executivo (item 9.1.1 do Acórdão 2.011/2015-TCU-Plenário) relativamente aos contratos 929/2013, 931/2013, 933/2013, 935/2013, 937/2013, 938/2013, 1.043/2013, 1.046/2013, 1.047/2013, 1.049/2013, 1.082/2013, 1.083/2013, 1.084/2013, 1.086/2013, 3/2014, 9/2014, 32/2014, 33/2014, 34/2014, 35/2014, 36/2014, 132/2014, 134/2014, 300/2014, 302/2014, 492/2014, 493/2014, 494/2014, 496/2014, 499/2014, 500/2014, 501/2014, 502/2014, 503/2014, 504/2014 e 275/2015; b.2) prossiga com a análise dos oito processos administrativos para correções, estornos ou cancelamentos das medições de serviços em duplicidade entre o BR-Legal e os demais ajustes vigentes nos trechos (item 9.1.2 do Acórdão 2.011/2015-TCU-Plenário) relativamente aos contratos 702/2012, 759/2012, 85/2013, 101/2013, 103/2013, 302/2013, 77/2014 e 1.145/2014; b.3) faça incluir nos próximos relatórios anuais de gestão informação destacada sobre o deslinde dos supracitados processos.			
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas			
Item b.1:			
CONTRATO	LOTE	FASE	
929/2013	24	Processo Concluído – Multa paga no valor de R\$65.957,09	

931/2013	26	Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$92.056,40
933/2013	28	Processo Concluído – Multa paga no valor de R\$26.825,67
935/2013	30	Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$ 133.337,59
937/2013	32	Análise do Recurso – Reconsideração da Decisão de Primeira Instância – Multa no valor de R\$260.013,71
938/2013	34	Processo Concluído – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas pela Contratada
1.043/2013	40	Decisão de Segunda Instância - Multa no valor de R\$74.814,91
1.046/2013	44	Decisão de Primeira Instância – Multa no valor de R\$ 13.170,04
1.047/2013	45	Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
1.049/2013	47	Processo Concluído – Multa paga no valor de R\$11.938,27
1.082/2013	49	Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas

1.083/2013	50	Decisão de Primeira Instância proferida com multa no valor de R\$47.307,47
1.084/2013	51	Decisão de Primeira Instância proferida - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
1.086/2013	53	Empresa multada no valor de R\$47.973,94 – Pagamento Parcelado em 15 parcelas de R\$3.198,26
3/2014	56	Decisão de Primeira Instância proferida – Multa no valor de R\$ 361.583,05
9/2014	62	Análise da Defesa Prévia
32/2014	64	Decisão de Primeira Instância proferida com multa no valor de R\$109.160,79
33/2014	65	Análise de Defesa Prévia
34/2014	66	Análise da Defesa Prévia
35/2014	67	Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$162.762,14
36/2014	68	Análise para Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$242.042,87
132/2014	69	Análise da Defesa Prévia
134/2014	71	Decisão de Primeira Instância proferida com multa no valor de R\$18.531,77

300/2014	76	Decisão de Primeira Instância anulada – Novo julgamento decisório
302/2014	78	Decisão de Primeira Instância proferida com multa no valor de R\$378.212,88
492/2014	81	Processo Concluído - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
493/2014	82	Processo Concluído – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
494/2014	83	Decisão de Primeira Instância proferida com multa no valor de R\$31.393,56
496/2014	85	Decisão de Primeira Instância proferida com multa no valor de R\$17.209,59
499/2014	88	Processo Concluído – Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
500/2014	89	Análise do Recurso para Decisão de Segunda Instância – Multa no valor de R\$55.653,59
501/2014	90	Processo Concluído - Arquivamento em função do acatamento das justificativas apresentadas
502/2014	92	Decisão de Primeira Instância proferida com multa no valor de R\$69.602,76
503/2014	93	Análise do Recurso – Reconsideração da Decisão de Primeira Instância – Multa no valor de R\$163.445,80

504/2014	94	Após a contratada judicializar o processo, em janeiro de 2021 o juízo concedeu a tutela antecipada para suspender os efeitos da penalidade até o julgamento do mérito.
275/2015	109	Decisão de Primeira Instância proferida com multa no valor de R\$35.525,68
Item b.2:		
CONTRATO	EMPRESA	SITUAÇÃO ATUAL DO PROCESSO
180/2013	Consórcio CCM/CCL	Empresa realizou o pagamento
77/2014	Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A	Empresa realizou o pagamento
85/2013	Construtora JK	Construtora não localizada Após tentativas infrutíferas em localizar a Construtora JK, esta Setorial encaminhará esta demanda ao Núcleo de Cobrança e Recuperação de Créditos da Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT.
302/2013	Construtora Três Irmãos Engenharia	Construtora não localizada Após tentativas infrutíferas em localizar a Construtora Três Irmãos Engenharia, esta Setorial encaminhará esta demanda ao Núcleo de Cobrança e Recuperação de Créditos da Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT.

101/2013	Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A	A defesa apresentada pela contratada, consignada na Carta s/nº 2019 CASTILHO está sendo analisada pela Superintendência Regional do DNIT no Estado de Rondônia. Por meio do Ofício nº 145132/2020/CGMRR/DIR/DNIT SEDE expedido dia 02/12/2020, a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária reiterou o Ofício nº 130017/2020/CGMRR/DIR/DNIT SEDE de 26/10/2020, onde solicitou que a Superintendência Regional do DNIT no Estado de Rondônia envide esforços para apresentar as informações quanto aos contratos nº 101/2013 e 103/2013, especialmente quanto as defesas apresentadas pela empresa Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A, na Carta s/n 2019 CASTILHO - RESPOSTA 61447 (e pela empresa Cavalca Construções e Mineração Ltda, na Carta s/n 2019 Cavalca em resposta ao Ofício nº 61641-2019-CGMRR, que estão sendo tratadas conforme Despacho / SRE - RO/COENGE - CAF - RO.
1145/2014	Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A	A defesa apresentada pela contratada, consignada na Carta s/nº 2019 CASTILHO está sendo analisada pela Superintendência Regional do DNIT no Estado de Rondônia. Por meio do Ofício nº 145132/2020/CGMRR/DIR/DNIT SEDE, expedido dia 02/12/2020, a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária reiterou o Ofício nº 130017/2020/CGMRR/DIR/DNIT SEDE de 26/10/2020, para que a Superintendência Regional do DNIT no Estado de Rondônia envide esforços para apresentar as informações quanto ao contrato nº 1145/2014.
759/2012	Zopone Engenharia	Empresa realizou o pagamento

103/2013	Cavalca Construções e Mineração Ltda	A defesa apresentada pela contratada, está sendo analisada pela Superintendência Regional do DNIT no Estado de Rondônia. Por meio do Ofício nº 145132/2020/CGMRR/DIR/DNIT SEDE expedido dia 02/12/2020, a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária reiterou o Ofício nº 130017/2020/CGMRR/DIR/DNIT SEDE, de 26/10/2020, para que a Superintendência Regional do DNIT no Estado de Rondônia envie esforços para apresentar as informações quanto aos contratos nº 101/2013 e 103/2013, especialmente quanto as defesas apresentadas pela empresa Castilho Engenharia e Empreendimentos S.A, na Carta s/n 2019 CASTILHO - RESPOSTA 61447 e pela empresa Cavalca Construções e Mineração Ltda, na Carta s/n 2019 Cavalca em resposta ao Ofício nº 61641-2019-CGMRR que estão sendo tratadas conforme Despacho / SRE - RO/COENGE - CAF - RO
702/2012	Consórcio Pavieng-Meta	O Consórcio Pavieng-Meta foi novamente notificado para efetuar o pagamento total dos valores devidos até o dia 26/02/2021. Após o indeferimento das razões apresentadas pelo Consórcio Pavieng-Meta por meio do Ofício nº 129006/2020/CGMRR/DIR/DNIT SEDE), a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária notificou o Consórcio Pavieng-Meta para que efetuasse o pagamento total dos valores devidos até a data de 22/11/2020. Considerando que o Consórcio não se manifestou quanto ao Ofício nº 129006/2020/CGMRR/DIR/DNIT SEDE em atenção ao princípio do contraditório e da ampla defesa, reiteramos a solicitação de pagamento sob pena de inscrição no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN), inscrição em Dívida Ativa da União, bem como cobrança judicial dos valores apurados, conforme consignado no Ofício nº 9388/2021/CGMRR/DIR/DNIT SEDE.

Tabela 51 - Manutenção de trechos rodoviários do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária- BR-Legal

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 031.665/2013-6	Acórdão 8967/2020-TCU-Segunda Câmara	9.3.3	OFÍCIO 49823/2020-TCU/Seproc	9/15/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
9.3.1. prossiga com as ações tendentes ao deslinde dos contratos 565 e 566/2015; 9.3.2. prossiga com as ações tendentes ao encerramento da conta bancária número 2837015; 9.3.3. preste informação destacada no relatório de gestão das próximas contas anuais sobre as medidas adotadas em relação aos itens 9.3.1 e 9.3.2;				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
Contrato nº 565/2015 – A Diretoria de Infraestrutura Aquaviária informa que foi formalizado o 9º Termo Aditivo de Suspensão do Contrato, a partir de 14/03/2019, e que a elaboração dos estudos relativos ao EVTEA foi dividida em dez trechos e está em andamento, restando contudo, alguns produtos em análise, ainda não entregues e/ou não aprovados. Contrato nº 566/2015 - A elaboração dos estudos relativos ao aludido EVTEA foi dividida em oito subtrechos, sendo que os subtrechos 7 e 8 foram excluídos do estudo por se localizarem dentro de reservas indígenas e não houve autorização para realizar os levantamentos necessários nessas áreas. Devido ao tempo decorrido da realização do Road Show, poderá ser necessária a atualização dos dados. Encontra-se em análise na Coordenação Geral de Custos de Infraestrutura – CGCIT/DNIT. Quanto ao item 9.3.2 - A Diretoria de Administração e Finanças, informa que após consulta ao Sistema SIAFI, comando >condomcred, não foi localizado o domicílio informado para nenhuma das empresas do Consórcio R. Peotta, Hidrotopo, Enefer, detentora da conta bancária número 2837015.				

Tabela 54 - Auditoria operacional e o monitoramento sobre as ações desenvolvidas pelo DNIT para a manutenção, conservação e reparo das obras de arte especiais (pontes, viadutos e outros) das rodovias federais.

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 001.166/2014-0	Acórdão 1185/2020-TCU-Plenário	9.2	Ofício 23369/2020-TCU/Seproc.	5/25/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
9.2. determinar ao DNIT que, em seus relatórios de gestão: 9.2.1 continue prestando informações gerais sobre a manutenção das obras de artes especiais, incluindo necessariamente o total de obras de arte especiais (OAE's) existentes sob jurisdição do DNIT, o total de OAE's cadastradas no SGO, o total classificado como problemáticas ou críticas e o número de projetos contratados, além do total de inspeções de rotina realizadas; 9.2.2 passe a prestar informações específicas sobre os desdobramentos da implantação da Estratégia BIM-BR no âmbito do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte).				
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas				
A área técnica informa que existem, atualmente 6.674 OAEs cadastradas, sendo 159 OAEs com nota 1 (crítica) e 749 OAEs com nota 2 (ruim). No sentido de implementação da metodologia BIM, foi criado um tópico específico com as metas para a implementação do BIM nesta Autarquia, devido a seu caráter estratégico. DNIT está com duas grandes frentes de trabalho internas, uma voltada à modelagem de objetos voltados a Obras-de-Arte Especiais e a segunda voltada à estruturação de um Termo de Referência BIM padrão, contendo todos os requisitos necessários para a contratação em BIM. Em relação às Obras-de-Arte Especiais, destaca-se a elaboração da Instrução Normativa NUBIM – DNIT, em andamento, estabelecendo procedimentos para a priorização de empreendimentos do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE, na implementação do Building Information Modeling - BIM, no âmbito deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, cujo intuito é dar cumprimento as determinações do Decreto nº 10.306, de 2 de abril de 2020 - 50600.010077/2020-59. No tocante ao Termo de Referência BIM, foi realizada a estruturação do Caderno de Requisitos Técnicos atinentes ao uso da metodologia Building Information Modeling no DNIT e sua aplicação ao Termo de Referência, por meio do qual instrumentaliza e orienta sua utilização na elaboração do projeto objeto da contratação - 50600.024842/2020-18. Além do que já informado, estão sendo realizadas tratativas junto às empresas desenvolvedoras de software e outros órgãos da Administração Pública visando celebração de Acordos de Cooperação Técnica e Termos de Execução Descentralizada, os quais poderão subsidiar de informações para implementação do BIM na Autarquia, auxiliando em uma série de requisitos, dentre os quais cita-se a possibilidade de melhor definição de um pacote de softwares para implementação do BIM no DNIT. Destaca-se a celebração do Termo de Cooperação Técnica nº 00473/2020 (SEI nº 5991854) entre o DNIT, Secretaria de Infraestrutura e Logística - SEIL e o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - DER/PR, visando promover ações conjuntas de fomento e implantação da tecnologia BIM para melhorias na gestão de projetos e obras públicas de infraestrutura rodoviária. Ainda como uma das frentes de iniciativas, esta Autarquia está dando andamento a um Chamamento Público, constante no processo SEI 50600.033275/2020-91, por meio do qual serão estabelecidos outros de Acordo de Cooperação Técnica entre este Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e instituições do setor privado que já tenham efetivamente utilizado a metodologia Building Information Modeling - BIM, permitindo, assim, o aperfeiçoamento do uso desta tecnologia nos processos de contratação de projetos pelo DNIT. A publicação do referido chamamento reforça o compromisso do DNIT de incorporar a metodologia BIM nos processos de trabalho da Autarquia e a utilizá-la como ferramenta para melhorar a gestão da informação, transparência e eficiência na aplicação dos recursos públicos. Cabe também citar o Aditivo do Contrato nº 00.00325/2020, celebrado entre o DNIT e o Consórcio STE SIMEMP (SEI nº 6217601) visando contratação de mão de obra especializada.				

Tabela 55 - Representação em face de possíveis irregularidades ocorridas na movimentação financeira na conta corrente do Termo de Compromisso 142/2013.

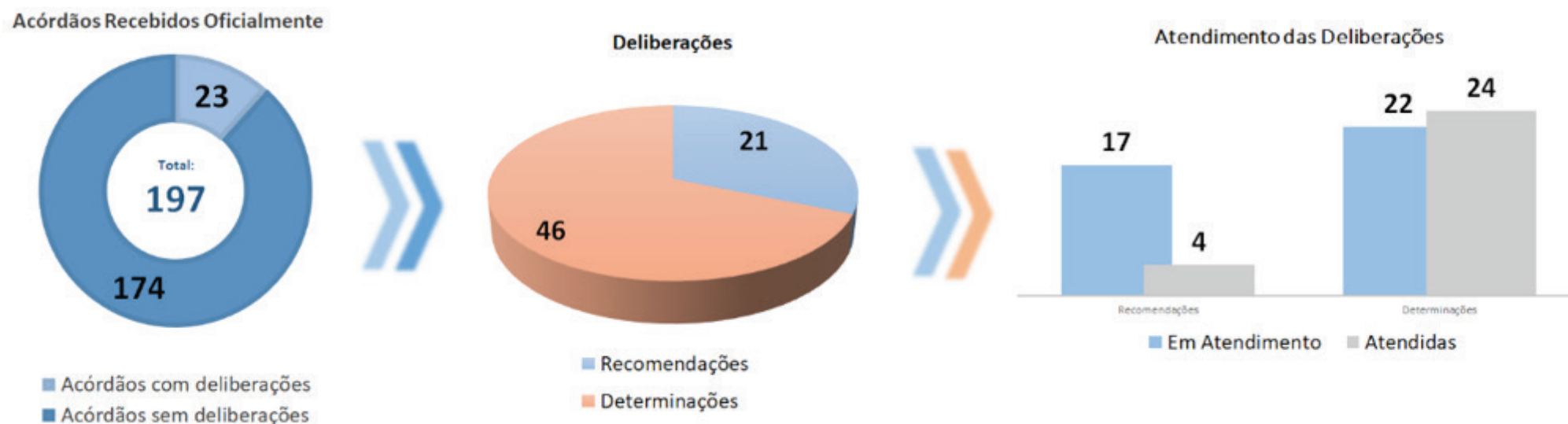
Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 000.505/2018-8	Acórdão 3740/2020-TCU-Plenário	1.7.2	Ofício nº 72562/2020-TCU/Seproc.	12/30/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
1.7.2. Determinar ao DNIT, nos termos dos §§ 1º e 2º do Art. 6º da Redação -TCU 315/2020, que informe nas prestações de contas vindouras o resultado das providências que estão sendo tomadas para reaver os recursos em apreço e dar pleno cumprimento ao item 1.6 do Acórdão 151/2019 - TCU-Plenário				
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas				
A análise da prestação de contas final do referido Termo está a cargo da SR/DNIT/AP, que requereu à Secretaria de Transportes do Estado do Amapá a comprovação de devolução do valor da prestação de contas ainda não recebida pelo DNIT, no Processo nº 50008.001265/2019-41, Ofício nº 9142/2020 SER-AP.				

Tabela 56 - Contrato 559/2018, firmado com a Fundação Getúlio Vargas, a Coordenação de Custos Referenciais CCR.

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 012.235/2009-3	Acórdão nº 2730/2019-TCU/Plenário	1.6.1	Ofício n.º 0790/2019-TCU/SeinfraRodoviaAviação	1/13/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
1.6.1. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que preste informação destacada nas próximas prestações de contas anuais sobre o deslinde e as ações adotadas no bojo do contrato 559/2018 firmado com a Fundação Getúlio Vargas. Cujo objeto e a implementação da nova metodologia de engenharia consultiva no âmbito da autarquia;				
Justificativas do não cumprimento e medidas adotadas				
A Coordenação de Custos Referenciais - CCR apresentou a Nota Técnica nº 6/2020/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE, datada de 31 de agosto de 2020, que trata da Consolidação da Engenharia Consultiva, da qual propôs uma mudança de estratégia no que diz respeito ao objetivo final da nova metodologia de engenharia consultiva, resultando na publicada a Resolução 11, de 21 de agosto de 2020, por meio do Boletim Administrativo nº 163, de 25 de agosto de 2020, a fim de estabelecer a nova tabela de consultoria do DNIT.				
A Resolução 11/2020 possui ainda os Anexos I, II e III, nos quais constam as diretrizes para aplicação da nova tabela, bem como os custos referentes ao mês de janeiro/2020, que serão atualizados periodicamente. A nova tabela passou a vigor a partir de 01 de setembro de 2020.				
E ainda, apresenta como sugestão, uma rotina de divulgação das atividades desenvolvidas, no lugar de um cronograma, isto porque a perspectiva de se fechar a metodologia em blocos temáticos como proposto inicialmente no âmbito do Contrato 559/2018 não se mostrou efetiva, trazendo alteração na estratégia para a tratativa deste tema, cuja consolidação está, neste momento, a cargo da Diretoria de Planejamento e Pesquisa.				

Por fim, apresenta-se, uma visão geral sobre as deliberações do TCU no exercício de 2020. O TCU prolatou 197 Acórdãos em que o DNIT consta como parte interessada. Desse total, de 23 Acórdãos contém deliberações, sendo 21 determinações e 46 recomendações, completando 67, conforme figura abaixo:

Figura 53 – Visão geral deliberações TCU



Do total de 67 recomendações e determinações, 17 das recomendações estão em atendimento e 4 atendidas, e, das determinações, 22 encontram-se em atendimento e 24 atendidas.



ANEXOS

RELATÓRIO DE GESTÃO 2020

ANEXOS

- Anexo I – Licitações Homologadas 2020 - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos/CGCL;
- Anexo II – Processos Licitatórios Homologados 2020 - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia/CGCL;
- Anexo III – Licitações Homologadas - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos – dez/20;
- Anexo IV – Licitações Homologadas - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia – dez/20

LISTA DE SIGLAS

- ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas
- AET – Autorização Especial de Trânsito
- AGU - Advocacia-Geral da União
- AH - Administrações Hidroviárias
- AHP - Analytic Hierarchy Process
- AHRANA – Administração da Hidrovia do Paraná
- AHSUL – Administração Hidroviária do Sul
- AI - Agentes de Integridade
- AIA - Avaliação de Impacto Ambiental
- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
- ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária
- ASV - Autorização de Supressão Vegetal
- ATR - Afundamento de Trilha de Roda
- AUDINT – Auditoria Interna do DNIT
- BDI – Bonificação e Despesas Indiretas
- BIM - Building Information Modeling (Modelagem de Informações da Construção)
- BR-LEGAL - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária
- CCO – Centro de Controle Operacional
- CCR - Coordenação de Custos Referenciais
- CDE - Ambiente Comum de Dados ou *Common Data Environment*
- CETEFE - Centro de Treinamento de Educação Física Especial
- CGCIT - Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura
- CGCL – Coordenação-Geral de Cadastro e Licitação
- CGDESP - Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projeto
- CGDR - Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento
- CGGP - Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas
- CGLOG - Coordenação-Geral de Recursos Logísticos
- CGMAB – Coordenação-Geral de Meio Ambiente
- CGINT - Coordenação-Geral de Integridade
- CGMGE - Coordenação-Geral de Modernização e Gestão Estratégia
- CGMRR - Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária
- CGOF – Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças
- CGOFER - Coordenação-Geral de Obras Ferroviárias
- CGPERT - Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias
- CGPF – Coordenação-Geral de Patrimônio Ferroviário
- CGPLAN - Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos
- CGTI – Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação
- CGU – Controladoria-Geral da União
- CLOSE - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia
- CLSA - Coordenação de Licitação e Serviços Administrativos
- CMG – Custo Médio Gerencial
- CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente
- CONSAD - Conselho de Administração
- CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito
- COPATR - Coordenação de Patrimônio
- COPMAN - Coordenação de Projetos de Manutenção
- COPTER - Coordenação Setorial de Projetos de Infraestrutura Terrestre
- CREMA – Contratos de Recuperação e Manutenção
- DAF – Diretoria de Administração e Finanças
- DAQ – Diretoria de Infraestrutura Aquaviária
- DATAPREV - Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência
- DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
- DSINF - Divisão de Segurança da Informação
- DETACUSTO – Detalhamento de custos
- DG – Diretoria-Geral
- DIF – Diretoria de Infraestrutura Ferroviária
- DIR – Diretoria de Infraestrutura Rodoviária
- DIREX – Diretoria Executiva
- DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
- DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
- DPP - Diretoria de Planejamento e Pesquisa
- EAD - Educação à Distância
- EAP –Estrutura Analítica de Projeto
- ECI - Estudos de Componentes Indígenas
- EGE - Escritório de Gestão Estratégica
- EGP - Escritório de Gestão de Empreendimentos
- EIA – Estudo de Impactos Ambiental
- ENAP - Escola Nacional de Administração Pública
- EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
- FGV - Fundação Getúlio Vargas
- FUNAI – Fundação Nacional do Índio
- FWD - Falling Weight Deflectometer
- GI - Grau de Importância
- GSI/PR - Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República
- IBAMA - Instituto Brasileiro de Meio-Ambiente
- ICC - Índice de Condição da Conserva
- ICMBio - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
- ICS - Índice de Condição da Superfície
- IESTA - Indicador de Eficiência do Sistema de Transporte Aquaviário
- IESTT - Índice de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre
- IMA - Instituto de Meio Ambiente
- IN - Instrução Normativa
- INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
- IP4 – Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte
- IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- IPP - índice de priorização do PROSEFER
- IPR – Instituto de Pesquisas Rodoviárias
- IRI - Índice de Irregularidade Longitudinal
- IS - Instrução de Serviço
- JARI - Juntas Administrativas de Recursos de Infrações
- JEO - Junta de Execução Orçamentária
- KM - Quilômetro
- LAI - Licença Ambiental de Instalação
- LGPD - Lei Geral de Proteção de Dados
- LI – Licença de Instalação
- LNC - Levantamento de Necessidades de Capacitação
- LO – Licença de Operação
- LOA - Lei Orçamentária Anual
- LP – Licença Prévia
- LVC - Levantamento Visual Contínuo
- MCASP - Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público
- ME - Ministério da Economia
- MEDINA - Método de Dimensionamento Nacional de Pavimentos
- MINFRA - Ministério da Infraestrutura
- MMGP - Modelo de Maturidade em Gerenciamento de Projetos
- MP - Ministério Público
- MPF - Ministério Público Federal
- MPOG - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
- NBC TSP - Normas Brasileiras de Contabilidade Técnicas Aplicadas ao Setor Público
- OAE – Obra de Arte Especial

- PAD - Processos Administrativos Disciplinares
- PAINT - Plano Anual de Auditoria Interna
- PATO – Plano Anual de Trabalho e Orçamento
- PBA - Plano Básico Ambiental
- PBAI - Plano Básico Ambiental do Componente Indígena
- PBVS - Pesquisa Básica de Vulnerabilidade Socioeconômica
- PCA - Plano de Controle Ambiental
- PDA - Plano de Dados Abertos
- PDCA – Plan, Do, Check, Act
- PDI - Processamento Digital de Imagens
- PDP - Plano de Desenvolvimento de Pessoas
- PDTI – Plano Diretor de Tecnologia da Informação
- PEA - Plano Educacional Anual
- PEB - Plano de Execução BIM
- PEC /DNIT - Plano Especial de Cargos do DNIT
- PETI - Plano Estratégico de Tecnologia da Informação
- PFE – Procuradoria Federal Especializada
- PGD - Programa de Gestão de Demandas
- PGMQ - Programa de Gestão de Melhoria da Qualidade
- PIAF – Posto Integrado Automatizado de Fiscalização
- PIB – Produto Interno Bruto
- PLOA - Projeto de Lei Orçamentária Anual
- PLS - Projeto de Lei do Senado
- PN - Passagens em nível
- PNCT - Plano Nacional de Contagem de Tráfego
- PNCV - Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade
- PNDP - Política Nacional de Desenvolvimento de Pessoas
- PNDR - Plano Nacional de Desapropriação e Reassentamento
- PNMR - Plano Nacional de Manutenção Rodoviária
- PNP - Plano Nacional de Paisagem
- PNQVT - Política Nacional de Qualidade de Vida no Trabalho
- POP - Procedimento Operacional Padrão
- POSIC - Política de Segurança da Informação e Comunicações
- PPA - Plano Plurianual
- PPI - Programa de Parcerias de Investimentos
- PPV - Posto de Paisagem de Veículos
- PQVT - Programa de Qualidade de Vida do DNIT
- PRAD - Plano de Recuperação de Áreas Degradadas
- PRIM - Plano de Redução de Impactos à Biodiversidade
- PROARTE - Programa de Reabilitação de Obras de Arte Especiais

- PROECLUSAS - Programa Nacional de Recuperação, Operação, Manutenção e Gestão de Eclusas
- PROFAS - Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis
- PROFAIXA - Programa Federal de Regularização de Faixas de Domínio
- PROSEFER - Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas
- RAC - Responsabilidades Ambientais das Contratadas
- RAP - Restos a Pagar
- RAP (*Reclaimed Asphalt Pavement*)
- RDC – Regime Diferenciado de Contratação
- RDT - Recursos para Desenvolvimento Tecnológico
- RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A
- RIMA – Relatório de Impacto Ambiental
- RLI - Renovação da Licença de Instalação
- RLP - Renovação da Licença Prévia
- RMP - Rumo Malha Paulista
- RPFO - Revisão de Projeto em Fase de Obras
- SAFF - Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário
- SEI - Sistema Eletrônico de Informações
- SERPRO – Serviço Federal de Processamento de Dados
- SFB - Serviço Florestal Brasileiro
- SFV- Sistema Federal de Viação
- SGF - Sistema de Gestão Financeiro
- SGO - Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais
- SGMAB - Sistema de Gestão Ambiental
- SGPD - Sistema de Gestão de Processos de Desapropriação
- SIADS - Sistema Integrado de Administração de Serviços
- SIAFI - Sistemas Integrados de Acompanhamento Financeiro
- SIC - Serviço de Informações ao Cidadão
- SICRO – Sistema de Custos Rodoviários
- SIGEPE - Sistema de Gestão de Pessoas
- SIGESA - Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental
- SIM-DNIT - Sistema de Informações e Monitoramento do DNIT
- SINPEV - Sistema de Informação de Paisagem de Veículos
- SIOP – Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento
- SIPEC - Órgão Central do Sistema de Pessoal Civil
- SISACE - Sistema de Acompanhamento de Demandas do Controle Externo
- SISP - Sistema de Administração de Recursos de Tecnologia

- da Informação
- SNV - Sistema Nacional de Viação
- SPU - Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União
- SRE - Superintendências Regionais
- STN - Secretária do Tesouro Nacional
- SUPRA - Sistema de Supervisão Rodoviária Avançada
- TA - Termo Aditivo
- TAC - Termo de Ajustamento de Conduta
- TC - Termo de Compromisso
- TCCA - Termos de Compromisso para Compensação Ambiental
- TCU - Tribunal de Contas da União
- TED - Termo de Execução Descentralizada
- TI - Tecnologia da Informação
- TR - Termo de Referência
- TRD - Termo de Recebimento Definitivo
- UFC - Universidade Federal do Ceará
- UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro
- UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina
- UFV - Universidade Federal de Viçosa
- UL - Unidade Local
- UMO - Unidade Móvel Operacional
- UMO-D - Unidades Móveis Operacionais de paisagem dinâmica
- UMO-E - Unidades Móveis Operacionais de paisagem estática
- UNB - Universidade de Brasília
- UPC - Unidade Prestadora de Contas
- VDR - Veículo de Diagnóstico de Rodovias
- VGEO - Sistema de Georreferenciamento das Rodovias



LISTA DE FIGURAS

FIGURAS	PÁGINA
Figura 1 – Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – Infográfico Principais Resultados 2020	7
Figura 2 - Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – Infográfico Principais Resultados 2020	8
Figura 3 - Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – Infográfico Principais Resultados 2020	9
Figura 4 - Superintendências Regionais nos estados	10
Figura 5 - Missão, Visão e Valores do DNIT	11
Figura 6 – Organograma	12
Figura 7- Modelo de Governança do DNIT conforme metodologia preconizada pelo TCU	13
Figura 8 – Modelo de Negócios	14
Figura 9 – Total de processos mapeados	15
Figura 10 – Cadeia de Valor do DNIT	15
Figura 11 - Benefícios da modernização da Governança Corporativa do DNIT	32
Figura 12 - Modelo de Governança do DNIT conforme metodologia preconizada pelo TCU	33
Figura 13 - Os níveis organizacionais da Governança Corporativa do DNIT	34
Figura 14 - Planejamento Estratégico	35
Figura 15 - Mapa Estratégico	36
Figura 16 - Objetivos Estratégicos	37
Figura 17 - Ícones de classificação das iniciativas	44
Figura 18 – Mapa da Ferrovia Transnordestina	63
Figura 19 - Aprimorar a gestão socioambiental	72
Figura 20 - IP4 de Parintins (Vila Amazônia) /AM	79
Figura 21 - Obras de IP4 em 2020	80
Figura 22 - Indicadores de disponibilidade de IP4	81
Figura 23 - PROECLUSAS	82
Figura 24 - Estrutura de mobilização	84
Figura 25 - Imagem aérea do Pedral do Lourenço	86
Figura 26 – Resumo do andamento das atividades relativas às IP4 (CGDESP/COPIAQ)	107
Figura 27 - Mapa de localização dos IP4	108

FIGURAS	PÁGINA
Figura 28 – Linha do tempo Projeto CREMA	114
Figura 29 - Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de Gestão de Desapropriação e Reassentamento	115
Figura 30 - Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de Gestão Ambiental	123
Figura 31 - Órgãos Ambientais intervenientes e licenciadores	128
Figura 32 - Visão geral do licenciamento ambiental	129
Figura 33 – Mapa temático	132
Figura 34 – Mapa de equipamentos por estado	134
Figura 35 – Resultados 2020 por tema	143
Figura 36 – Despesas Obrigatórias x Discricionárias	144
Figura 37 – Alterações Orçamentárias	145
Figura 38 – Execução por Grupo de Despesa	145
Figura 39 – Distribuição do Orçamento no ano	146
Figura 40 – Total de empenhos gerados no ano	146
Figura 41 – Indicadores de execução (Metas 01 e 02)	147
Figura 42 - Indicadores de execução (Metas 03 e 05)	147
Figura 43 – Pagamento mensal por diretoria	148
Figura 44 – Gastos Administrativos Sede e Superintendências	150
Figura 45 – Execução orçamentária das Superintendências	151
Figura 46 – Indicadores 2019 x 2020 - Superintendências	152
Figura 47 – Economias Geradas em 2020	152
Figura 48 – Organograma	201
Figura 49 – Modelo de governança de TI	201
Figura 50 – Valores Empenhados	208
Figura 51 – Painel de monitoramento das ações do PDTI 2020/2021	209
Figura 52 – Resultado geral da autoavaliação da organização em relação a seu contexto	219
Figura 53 – Visão geral deliberações TCU	235

LISTA DE TABELAS

TABELA	PÁGINA	TABELA	PÁGINA
Tabela 1 - Relação entre as iniciativas da DIF e as Ações Orçamentárias	24	Tabela 32 - Detalhamento das despesas por grupo e elemento de despesa	154
Tabela 2 – Relação geral de iniciativas e ações orçamentárias DAQ	26	Tabela 33 - Execução orçamentária dos principais programas	165
Tabela 3 - Iniciativas Estratégicas	38	Tabela 34 - Detalhamento da execução orçamentária dos principais programas/projetos/ações	166
Tabela 4 - Indicadores Estratégicos	41	Tabela 35 - Força de trabalho do DNIT	181
Tabela 5 - Relação geral de iniciativas	45	Tabela 36 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT	182
Tabela 6 – Resultados Físicos e Financeiros (km)	46	Tabela 37 – Progressão Funcional 2020	184
Tabela 7 – Execução Física da Manutenção da Malha Rodoviária	47	Tabela 38 – Execução do Orçamento do PDP 2020	186
Tabela 8 – PROARTE Manutenção	48	Tabela 39 – Campanhas Mensais	189
Tabela 9 - Detalhamento da desapropriação da Ferrovia Transnordestina	63	Tabela 40 - Licitações homologadas em 2020, por tipo de serviço	191
Tabela 10 – Variação de término médio de obras ferroviárias	68	Tabela 41 – Contratações mais relevantes de recursos – Empresas Públicas	202
Tabela 11- Variação de término médio de projetos Ferroviários	68	Tabela 42 - Contratações mais relevantes de recursos – Empresas Privadas	202
Tabela 12 – Ações remodelagem IPR	87	Tabela 43 – Licitações realizadas e em andamento (CGTI)	204
Tabela 13 - Celebração de TED com Centros de Excelência	90	Tabela 44 - Montante de Recursos Aplicados em Tecnologia da Informação	207
Tabela 14 – Publicação de normas e manuais	90	Tabela 45 – Principais iniciativas ou projetos na área de TI	209
Tabela 15 – Normas publicadas em 2020	91	Tabela 46 – Principais desafios e ações futuras	211
Tabela 16 - Normas em desenvolvimento	91	Tabela 47 – Indicadores de Governança e Gestão	219
Tabela 17 – Cursos e capacitações	92	Tabela 48 – Resultado do Juízo de Admissibilidade	222
Tabela 18 – Cursos 2020	92	Tabela 49 – Procedimentos correccionais concluídos	222
Tabela 19 – Certificados para rotas de produtos perigosos	93	Tabela 50 - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal)	230
Tabela 20 – Termos de Referência	99	Tabela 51 - Manutenção de Trechos Rodoviários no Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária - BR-LEGAL	232
Tabela 21 - Resultados PROARTE 2020	103	Tabela 52 - Processo de Contas Anuais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, relativo ao exercício de 2012	232
Tabela 22 - Status das atividades da CGDESP/COPIAQ	106	Tabela 53 - Representação com pedido de medida cautelar referente ao Pregão Eletrônico 168/2016, (Lote 15)	233
Tabela 23 - Projetos do Programa CREMA	110	Tabela 54 - Auditoria operacional e o monitoramento sobre as ações desenvolvidas pelo DNIT para a manutenção, conservação e reparo das obras de arte especiais (pontes, viadutos e outros) das rodovias federais.	233
Tabela 24 – Levantamento de Faixas Operacionais e Documentadas (SNV/julho 2020)	120	Tabela 55 - Representação em face de possíveis irregularidades ocorridas na movimentação financeira na conta corrente do Termo de Compromisso 142/2013.	234
Tabela 25 – Resultado dos mutirões de conciliação 2020	122	Tabela 56 - Contrato 559/2018, firmado com a Fundação Getúlio Vargas, a Coordenação de Custos Referenciais CCR.	234
Tabela 26 – Informações Contrato PP-940/2014-00	130		
Tabela 27 - Quantitativo previsto para levantamento Ciclo 1 (2020-2021)	136		
Tabela 28 - Status atividade de VDR e LVC Ciclo 1 (2020-2021)	137		
Tabela 29 - Status atividade FWD Ciclo 1 (2020-2021)	137		
Tabela 30 – Resumo de Execução Orçamentária	144		
Tabela 31 - Comparativo histórico entre 2016 e 2020	153		

LISTA DE GRÁFICOS

GRAFICOS	PÁGINA
Gráfico 1– Redução do atraso das Obras Ferroviárias (em dias)	67
Gráfico 2- Redução do atraso dos projetos ferroviários (em dias)	68
Gráfico 3 – SUPRA DIF	69
Gráfico 4 - Destinação de bens ferroviários	71
Gráfico 5 – Núcleo de Planejamento 2020	109
Gráfico 6 – Histórico do resultado dos Mutirões de Conciliação	121
Gráfico 7 - Percentual de êxito de mutirões de conciliação	121
Gráfico 8 – Inspeções de OAE no 2º ciclo	132
Gráfico 9 – Classificação das OEA até dez/2020	133
Gráfico 10 – Pagamentos 2020 por diretoria (em milhões)	148
Gráfico 11 – Números de lançamentos no SIAFI	149
Gráfico 12 - Números de lançamentos no SIAFI (em R\$)	149
Gráfico 13 – Processos tramitados e pagos	150
Gráfico 14 – Provisão Recebida por Superintendência	151
Gráfico 15 – Comparativo histórico entre 2016 e 2020	153
Gráfico 16 - Situação de Quadro de Pessoal do DNIT	181
Gráfico 17 - Demonstrativo de Despesas de Pessoal (em R\$)	183
Gráfico 18 - Distribuição dos gastos de TI por cadeia de valor	207
Gráfico 19 - Montante de recursos aplicados em TI	208

