



RELATÓRIO DE GESTÃO

2023



DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Presidente da República

Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro dos Transportes

Renan Filho

Diretor Geral do DNIT: Fabrício de Oliveira Galvão

Diretor Executivo: Carlos Antônio Rocha de Barros

Diretor de Administração e Finanças: Marcos de Brito Campos Júnior

Diretor de Planejamento e Pesquisa: Luiz Guilherme Rodrigues de Mello

Diretor de Infraestrutura Aquaviária: Erick Moura de Medeiros

Diretor de Infraestrutura Rodoviária: Fábio Pessoa da Silva Nunes

Diretor de Infraestrutura Ferroviária: José Eduardo Guidi

Aprovação e Revisão do Relatório de Gestão de 2023

Coordenador-Geral de Modernização e Gestão Estratégica: Edme Tavares de Albuquerque Filho

Coordenador de Modernização: Leonardo Villares de Almeida Affonso

Elaboração e Organização do Relatório de Gestão de 2023

Camila Costa Nunes

Elaine Paulucio Porfirio

Fátima Regina Carneiro Cassanti

Leonardo Villares de Almeida Affonso

Lília Soares Ramos Ferreira

Maria Eduarda Ramos Figueiredo
Milenna Almeida Pessoa Gonçalves

Diagramação e arte final do Relatório de Gestão de 2023

Fernando Berto Bezerra Júnior

Sumário

1.	Mensagem do Dirigente	3
2.	Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo	10
	a) Como a organização determina os temas a serem incluídos no relatório integrado e como esses temas são quantificados ou avaliados?	10
	b) Identificação e declaração da sua missão e visão	10
	c) Principais normas direcionadoras	11
	d) Estrutura Organizacional e de Governança	11
	e) Modelo de Negócios	13
	f) Políticas e Programas do Governo/Ações Orçamentárias	15
	g) Contratos de Gestão	30
	h) Ambiente externo	31
3.	Riscos, Oportunidades e Perspectivas.....	32
4.	Governança, Estratégia e Desempenho	34
	a) Estrutura de Governança	34
	b) Planejamento Estratégico	36
	c) Mapa Estratégico	37
	d) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas	41
	e) Resultados das principais áreas de atuação	99
	f) Indicadores de Governança e Gestão	147
	g) Ações de supervisão, controle e de correição	148
	Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis	156
5.	Demonstrações contábeis e notas explicativas	156
	a) Conclusões de auditorias independentes e/ou dos órgãos de controle público e as medidas adotadas em relação a conclusões ou eventuais apontamentos	156
	Outras Informações Relevantes	157
6.	Rol de Responsáveis	157
	a) Remuneração e Subsídio	167
	b) Tratamento de determinações e recomendações do TCU	167
	c) ANEXOS	183
7.		

1. Mensagem do Dirigente

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) apresenta o Relatório de Gestão de 2023, cujo objetivo é destacar as ações executadas ao longo do último exercício, mantendo a abordagem de Relato Integrado, conforme orientação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Ao longo de 2023, o DNIT investiu mais de R\$ 14 bilhões para aprimorar a qualidade da malha rodoviária no Brasil, retomando obras por todo o país. Com um aumento significativo no Índice de Condição das Malhas (ICM), de 52,1% em 2022 para 66,8% em 2023, a autarquia encerrou o ano com resultados extremamente positivos.

Atualmente, a instituição responde por uma malha federal rodoviária de 60,2 mil km, cuja manutenção é uma de suas atividades estratégicas, consumindo grande parte de seu orçamento. Foram executados 363,51 km de obras rodoviárias, dos quais 181,32 km de implantação e pavimentação, 77,46 km de adequação e 104,73 km de restauração da pista existente e duplicação. Em manutenção e restauração, 96% da malha rodoviária federal estava coberta por 527 contratos ativos, superando a meta estipulada de 90%.

No âmbito do Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO), aproximadamente 54 mil km de pistas receberam melhorias, totalizando cerca de R\$ 8,32 bilhões em investimentos. Por meio do Programa BR-Legal 2, foram realizados 6.033 km de contratações.

Visando ampliar a cobertura de manutenção e reabilitação nas mais de 6 mil Obras de Arte Especiais (OAE) existentes na malha rodoviária, sob responsabilidade do DNIT, em 2023 foram contratadas 525 OAE de manutenção e 8 de reabilitação estrutural, por intermédio do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE).

No modo aquaviário, foram concluídas, em dezembro de 2023, as obras de construção das Instalações Portuárias de Augusto Corrêa e Belém (Mosqueiro), ambas no estado do Pará, já disponibilizadas à população.

No âmbito do Programa de Manutenção Aquaviária, deu-se andamento às atividades de Operação e/ou Manutenção de 76 Instalações Portuárias, contemplando 55 Instalações Portuárias e 21 Terminais Hidroviários, nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Maranhão e Piauí. Destaca-se a retomada da operação da eclusa de Três Irmãos/SP alcançando o índice de 100% de operação nas 8 eclusas sob responsabilidade do DNIT.

Totalizaram-se, por fim, 3.327 km de vias navegáveis com Planos de Monitoramento Hidroviário implantados, nas hidrovias dos rios Madeira (HN-117), Tapajós (HN-106), Tocantins (HN-200), São Francisco (HN-500) e Paraguai (HN-950).

Quanto à infraestrutura ferroviária, foi concluída a Ponte Ferroviária sobre o Rio Barra Mansa/RJ, foram aprovados 2 Projetos Executivos relativos a contornos ferroviários, 1 em São

Francisco do Sul/SC e outro em Juiz de Fora/MG, e 15 Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA foram concluídos em 15 municípios brasileiros. Além disso, a carteira de infraestrutura ferroviária contabilizou 25 iniciativas, sendo 16 Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), 1 Estudo de Passivos Ambientais para PRAD e projeto executivo, 1 Projeto Básico, 3 Projetos Executivos, 2 Planos de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) e 2 obras, concentrados nas regiões Sul e Sudeste.

No âmbito das ações de Planejamento e Pesquisa, foram celebrados 11 novos contratos para o desenvolvimento de projetos rodoviários, abrangendo empreendimentos do Novo PAC. Foram aprovados mais de 1.600 km de estudos de viabilidade de rodovias que permitiram a seleção e priorização de novos projetos, além de emitidos 213 Termos de Aceite para disciplinas de projetos de engenharia que asseguraram a qualidade dos serviços entregues. Foram obtidas, ainda, 8 licenças ambientais junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), 38 acordos de desapropriação/reassentamento concretizaram-se e foram publicados 27 novos documentos técnicos, como normas e manuais com a finalidade de orientar a execução dos serviços de planejamento de infraestrutura de transportes terrestres. A codificação e classificação por estrelas pela metodologia iRAP foi finalizada em 57.063,30 km de rodovias e introduziu-se uma tecnologia inovadora: o serviço técnico especializado para caracterização de pavimentos rodoviários, utilizando a metodologia *Intelligent Pavement Assessment Vehicle* – iPAVe, com o veículo TSD (*Traffic Speed Deflectometer*).

Por fim, destaca-se o lançamento do edital relativo à construção da Ponte Internacional sobre o Rio Mamoré, conectando o Brasil (Guajará-Mirim) e a Bolívia (*Guayaramerin*), na BR-425/RO, incluindo acessos e complexo de fronteira, utilizando-se da metodologia BIM (*Building Information Modeling*).

Para consecução de todas as atividades da Autarquia foi inicialmente previsto na Lei Orçamentária Anual de 2023, o montante de R\$ 18,5 bilhões que, ao longo do exercício e após cancelamentos e bloqueios, foi reduzido para R\$16,6 bilhões, dos quais foram empenhados 99,4%.

Ressalta-se que, após a publicação da Lei Orçamentária Anual (LOA), o DNIT realiza anualmente o Fórum de Planejamento Orçamentário com as Superintendências Regionais, com a finalidade de traçar metas e diretrizes para execução do orçamento corrente. Dessa forma, foram efetivamente descentralizados R\$ 173,75 milhões para orçamento administrativo das Superintendências, refletindo uma economia de 12,4% em relação ao valor solicitado, montante que foi integralmente remanejado para a área fim, ou seja, para obras de infraestrutura, refletindo em melhoria na qualidade dos gastos.

No que concerne à Governança, a Diretoria Executiva (DIREX) concluiu a revisão do Planejamento Estratégico Institucional (PEI), aprovando-o para o período de 2023-2026, conforme Portaria nº 5.381, de 25 de setembro de 2023. Como resultado, o novo Mapa Estratégico do DNIT

foi publicado e a missão, a visão, os valores institucionais e os objetivos estratégicos foram revisados e atualizados para o próximo ciclo.

Ainda, ao longo de 2023, na busca por estimular a cultura do planejamento e monitoramento sistemático e contínuo do desempenho, foi estabelecida nova metodologia de coleta de dados dos indicadores estratégicos.

Por fim, foi realizado o 1º Workshop de Integridade do DNIT, por meio do qual ocorreram troca de experiências e capacitações em temas relacionados à integridade. Além disso, no âmbito da ação intitulada “Caminhos da Integridade”, foram realizadas 7 ações de um total de 10 que estavam estabelecidas para o exercício.

Com base nos princípios fundamentais da Administração Pública, o DNIT segue atuando em todo o país para cumprir a missão de implementar a política de infraestrutura de transportes, participando no desenvolvimento sustentável do país.

O Diretor-Geral do DNIT aponta nos infográficos a seguir os principais resultados alcançados pela Autarquia em 2023.

Figura 1 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Rodoviária



Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

Execução dos contratos de construção e adequação

Região	Implantação	Adequação	Duplicação/Restauração
Centro-Oeste	20,3	2,8	0,00
Nordeste	114	32	26,6
Norte	47,02	0	0,00
Sudeste	0,00	18,26	0,00
Sul	0,00	24,4	78,13
TOTAL	181,32	77,46	104,73

Cobertura da malha rodoviária com contratos de manutenção



PNCV - Faixas Operacionais



Execução de 363,51 km de obras rodoviárias



Figura 2 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária



Diretoria de Infraestrutura Aquaviária

Manutenção Portuária e Hidroviária

- O volume de material dragado de 2023 nas hidroviás (Madeira HN-117, Taquari HN-710, Paraguai HN-950 e Parnaíba HN-400) corresponderam a mais de 2.4 milhões de m³

Manutenção e Operação de Eclusas

- O índice de disponibilidade das eclusas fechou o ano 2023 em 100%.

Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União

- Manutenções corretivas e preventivas em 22 atracadouros hidroviários implantados nas regiões hidrográficas do Atlântico Nordeste Ocidental e Parnaíba;
- Cobertura contratual de Operação e Manutenção das 54 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) dos estados do AM, MA, PA, RO e RR

Construção de terminais fluviais

- Concluídas: As obras de construção das IP4 de Augusto Corrêa/PA, Belém Mosqueiro/PA e Envira/AM.
- Em andamento: As obras de construção das IP4 nos municípios de Oriximiná/PA, Juruti/PA, Barcelos/AM e Santana/AP

Indicadores de operação e manutenção em 2023



Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4

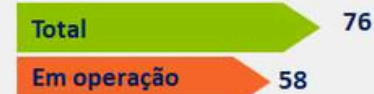


Figura 3 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária



Diretoria de Infraestrutura Aquaviária

Infográfico do Plano de Monitoramento Aquaviário

O PMA é composto por cinco outros planos/programas:

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

BENEFÍCIOS

-  Previsibilidade ao usuário sobre a navegabilidade das hidroviárias
-  Segurança de tráfego, embarque e desembarque de passageiros e cargas
-  Amplia a disponibilidade e confiabilidade das vias e infraestruturas aquaviárias
-  Melhoria do planejamento em Manutenção e Novas intervenções

Infográfico dos Empreendimentos em 2023



-  Derrocagem
-  Dragagem
-  Sinalização
-  PMH
-  Eclusa
-  Instalações Portuárias

- 2 Intervenções**
- 4 Intervenções**
- 3 Hidrovias**
- 5 Hidrovias**
- 8 Eclusas**
(Operação e Manutenção)
- 76 Instalações**
(Operação e Manutenção)
e 4 em Construção

Figura 4- Infográfico Diretoria de Infraestrutura Ferroviária



Diretoria de Infraestrutura Ferroviária



Conclusão da Ponte Ferroviária sobre o Rio Barra Mansa no Rio de Janeiro e Viaduto Benjamin Constant em Juiz de Fora/MG em andamento

Aprovação de 2 Projetos Executivos de contorno ferroviário em São Francisco do Sul/SC e Juiz de Fora/MG e 2 Projetos em andamento em Paranaguá/PR e Joinville/SC

Realização de 1 leilão no Estado de São Paulo, com o valor arrecadado de R\$ 663.850,00

Aprovação de 15 Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e 2 Estudos em andamento

2. Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo

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

As informações constantes neste Relatório de Gestão foram priorizadas tendo como base o planejamento estratégico adotado pela Autarquia, bem como a quantidade de ações orçamentárias e investimentos previstos no Plano Plurianual - PPA 2020-2023.

A determinação dos temas incluídos foi realizada por meio de duas abordagens: na primeira, a DIREX elencou iniciativas de caráter estratégico a serem reportadas pelas demais áreas, ou seja, as definidas no planejamento estratégico e as diretamente atreladas a programas, projetos e ações de governo, em especial aquelas cujas metas e objetivos foram definidos na LOA e no PPA. Na segunda, as Coordenações-Gerais analisaram a materialidade e definiram 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, consolidadas na DIREX, e aprovadas pela Diretoria Colegiada.

b) Identificação e declaração da sua missão e visão

O DNIT é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes (MT), instituída pela Lei nº 10.223, de 5 de junho de 2001, sendo o órgão gestor e executor da política de infraestrutura de transporte terrestre e aquaviário do Sistema Federal de Viação, compreendendo a operação, manutenção, restauração, reposição, adequação de capacidade e construção de novas vias e terminais, nos modos rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Além disso, é a entidade da União competente por exercer as atribuições elencadas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro, responsável pela aplicação de multas por excesso de peso e/ou de velocidade nas rodovias federais. A Autarquia possui sede em Brasília, no Distrito Federal, e conta com 26 unidades administrativas, as Superintendências Regionais (SR), localizadas em todos os estados da federação.

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

Figura 5 – Missão, Visão e Valores



c) Principais normas direcionadoras

O Regimento Interno do DNIT, aprovado pela Resolução CONSAD nº 39, de 17 de novembro de 2020, elaborado com base no Decreto nº 10.367, de 22 de maio de 2020, revogado pelo Decreto nº 11.225, de 7 de outubro de 2022, resulta de um esforço coletivo para listar, de maneira formal, as atribuições e competências de cada área. O documento pode ser acessado em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/Regimento_Interno_do_DNIT_.pdf

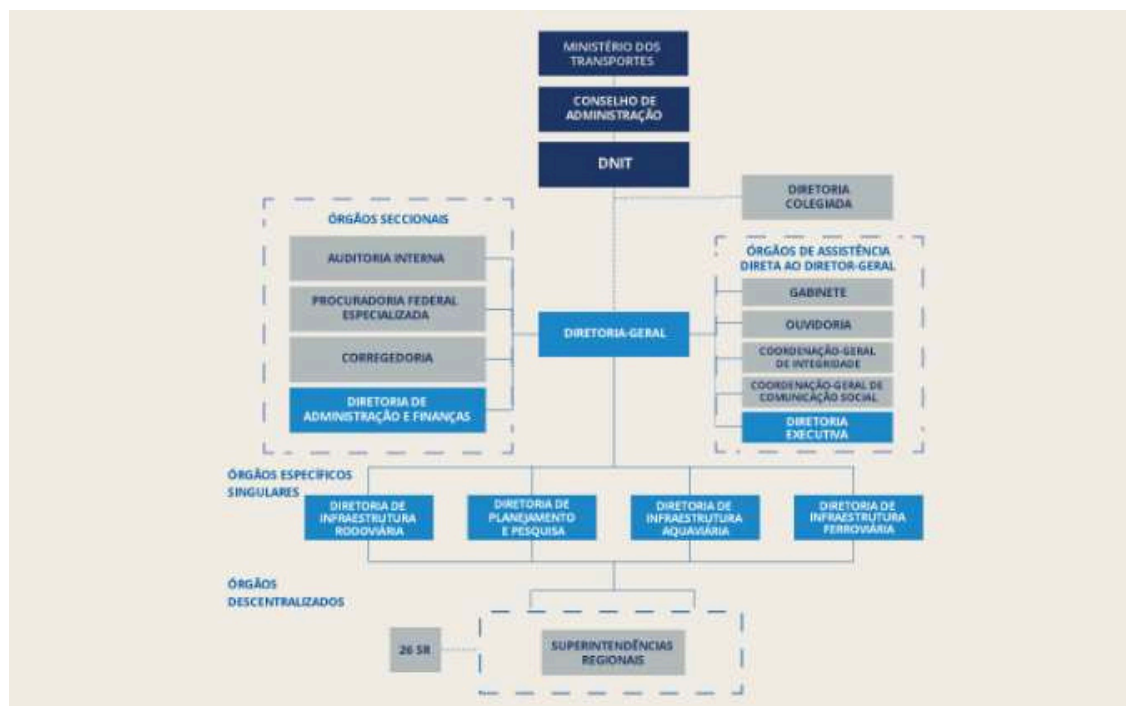
d) Estrutura Organizacional e de Governança

O DNIT e sua alta administração são compostos por um Diretor-Geral e seis Diretores nomeados pelo Presidente da República, integrantes da Diretoria Colegiada, órgão executivo da instituição. As deliberações ocorrem por meio dessa instância e pelo órgão superior de deliberação, o Conselho de Administração (CONSAD), composto por seis membros: o Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes, presidente do Conselho; o Diretor-Geral do DNIT; dois representantes do Ministério dos Transportes e dois representantes do Ministério da Fazenda.

Compõem ainda a estrutura do DNIT: os órgãos seccionais, compreendidos pela Auditoria Interna, Procuradoria Federal Especializada, Corregedoria e Diretoria de Administração e Finanças; e os órgãos descentralizados, compostos pelas Superintendências Regionais. A estrutura organizacional do DNIT pode ser visualizada no organograma abaixo, disponível em:

<https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/organograma>

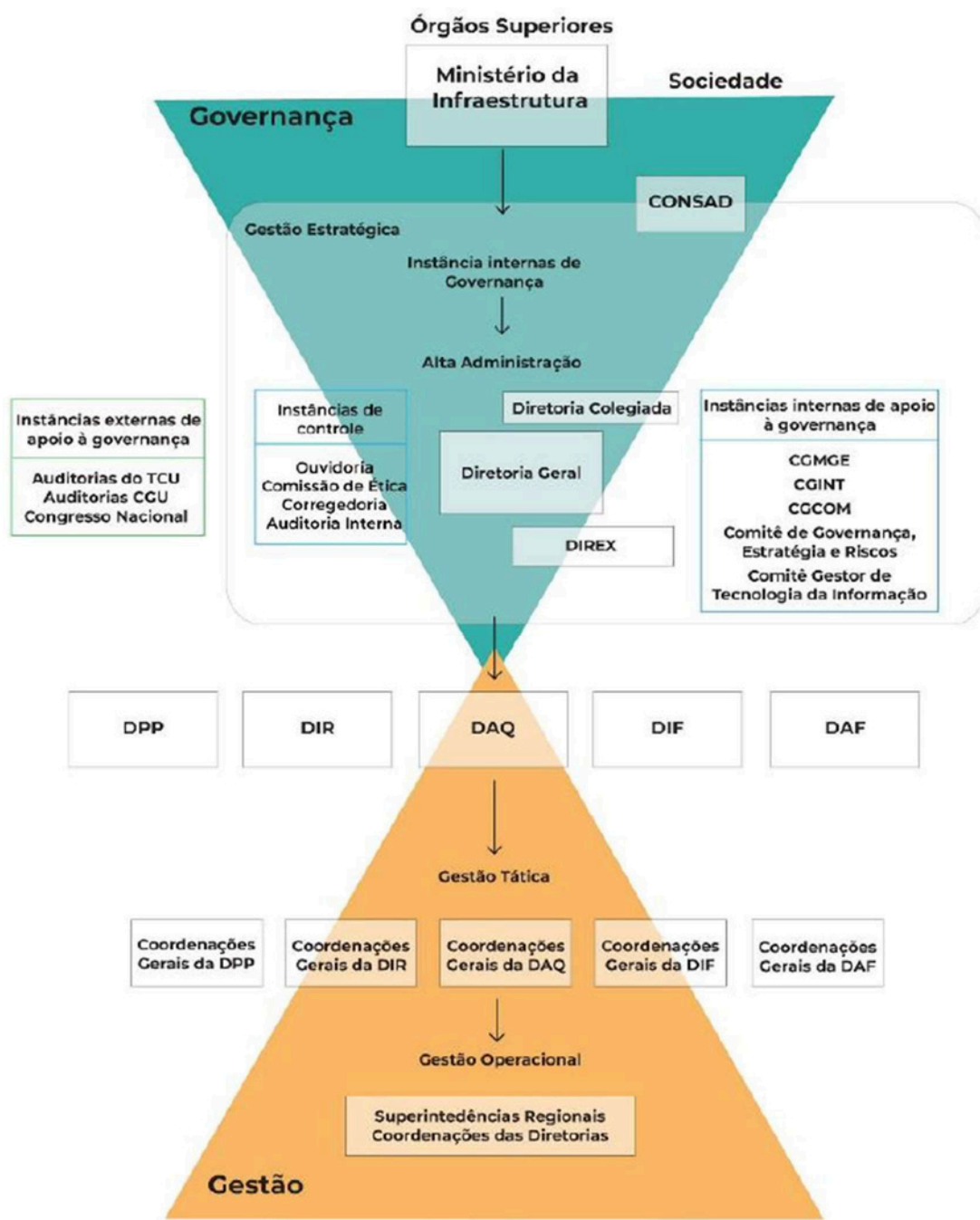
Figura 6 – Organograma DNIT



A estrutura de governança do DNIT encontra-se definida na figura 6 e reflete a maneira como os diversos agentes da Autarquia se organizam, interagem e atuam buscando o cumprimento da missão, a realização da visão e a promoção dos valores institucionais.

Destaca-se que o Modelo de Governança do DNIT está estruturado em cinco eixos: Gestão Estratégica, Gestão de Riscos, Gestão de Pessoas, Gestão de Contratações e Gestão de Tecnologia da Informação e Comunicação. Cada eixo tem por objetivo otimizar os recursos de modo a aumentar a capacidade de entrega de valor para a sociedade, em termos de serviços e políticas públicas.

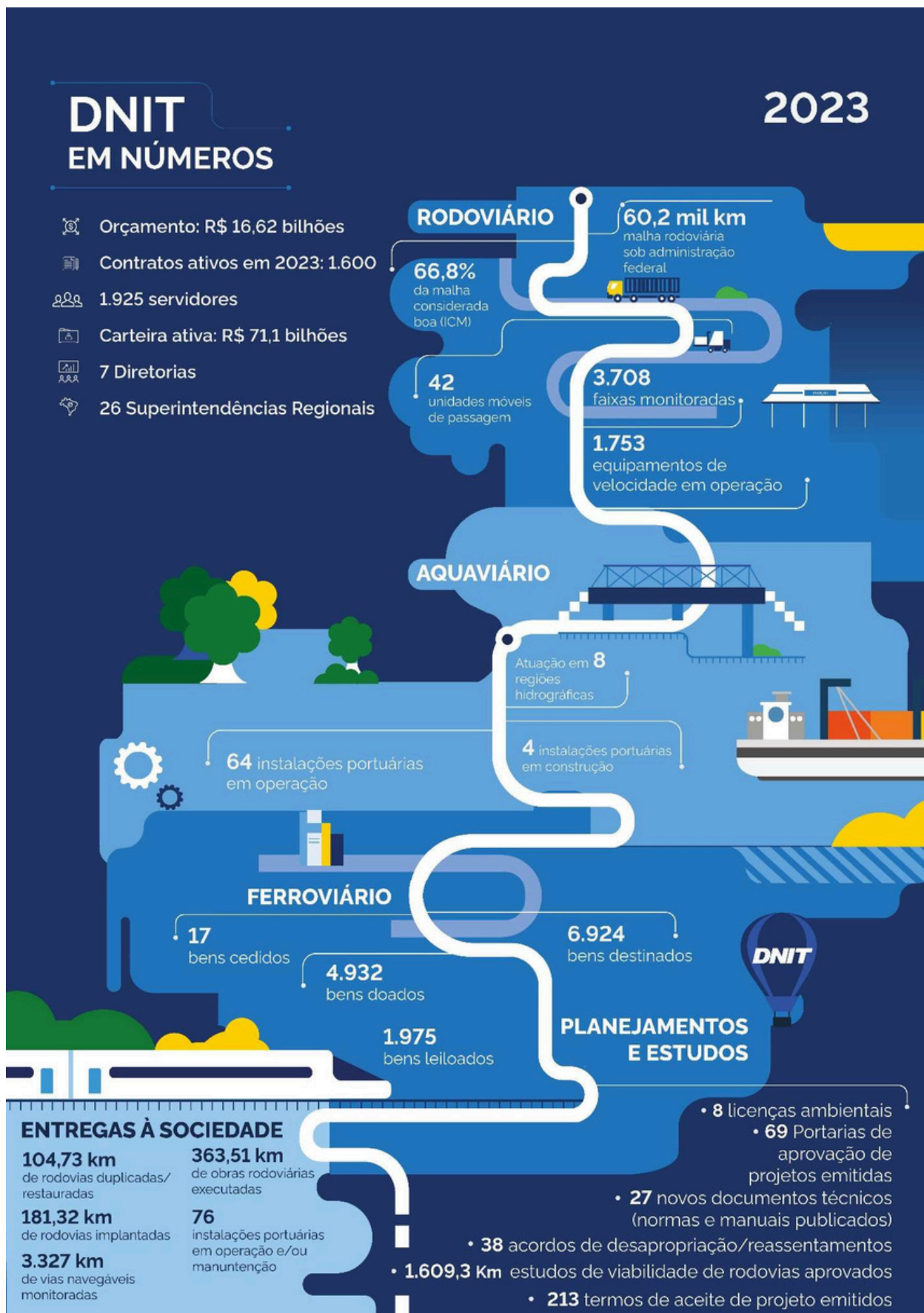
Figura 7 – Estrutura da Governança do DNIT, conforme metodologia do TCU



Fonte: TCU e Adaptado ao modelo de Governança do DNIT

e) Modelo de Negócios

Figura 8 - Modelo de Negócios



f) Políticas e Programas do Governo/Ações Orçamentárias

Infraestrutura Rodoviária

Ações Orçamentárias

ADiretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR) recebeu na LOA 2023 recursos na ordem de R\$ 14.013.122.343,00 em 124 ações orçamentárias, direcionadas à construção ou adequação de rodovias e operações rodoviárias, e 1 ação direcionada à manutenção e conservação rodoviárias, conforme listado abaixo:

Construção ou adequação de rodovias

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
7S97	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO - NO MUNICIPIO DE BRASILEIA - NA BR-317/AC
7V83	CONSTRUCAO DE PONTE SOBRE O RIO JURUA COM ACESSO A RODRIGUES ALVES - NA BR-364/AC
7XX5	PROLONGAMENTO DA PONTE SOBRE O RIO TARAUA - NA BR-364/AC
7624	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA AL/PE - DIVISA AL/SE - NA BR-101/AL
7U07	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - COLONIA LEOPOLDINA - IBATEGUARA - NA BR-416/AL
1248	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - MANAUS - DIVISA AM/RO - NA BR-319/AM
13YK	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - LARANJAL DO JARI - ENTRONCAMENTO BR-210/AP-030 - NA BR-156/AP
1418	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - FERREIRA GOMES - OIAPOQUE (FRONTEIRA COM A GUIANA FRANCESAS) - NA BR-156/AP
7V18	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA GO/BA - DIVISA BA/PI - NA BR-020/BA
105S	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA SE/BA - ENTRONCAMENTO BR-324 - NA BR-101/BA
13X7	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PE/BA (IBO) - FEIRA DE SANTANA - NA BR-116/BA
14LV	ADEQUACAO DE TRAVESSIA URBANA EM JUAZEIRO - NAS BR-235/407/BA
1400	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTR BA-001 (SANTA CRUZ DE CABRALIA) - ENTR BA-001(B) (P/TRANCOSO) - NA BR-367/BA
1C09	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO DESIDERIO - DIVISA BA/MG - NA BR-135/BA
7F51	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PI/BA - DIVISA BA/SE - NA BR-235/BA
7V19	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-135/BA-594 (COCOS) - ACESSO A CARIRANHA - NA BR-030/BA
7XJ4	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - MARAU - ENTRONCAMENTO BR-101 - NA BR-030/BA
7XJ7	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO EM FEIRA DE SANTANA - NA BR-116/BA
7XM0	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO EM FEIRA DE SANTANA - NA BR-324/BA

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
7XM9	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ALAGOINHA - ENTRONCAMENTO BR-324 - NA BR-101/BA
7XW2	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - KM 503 - KM 509 (ITABUNA) - NA BR- 101/BA
7XW3	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - KM 391 - KM 394 - NA BR-242/BA
7XW4	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - CORRENTINA - JABORANDI - NA BR- 135/BA
10L3	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - CAUCAIA - ENTRONCAMENTO ACESSO AO PORTO DE PECEM - NA BR-222/CE
12JU	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO ACESSO AO PORTO DE PECEM - SOBRAL - NA BR-222/CE
1558	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - FORTALEZA - PACAJUS - NA BR-116/CE
13X6	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - PACAJUS - BOQUEIRAO DO CESARIO - NA BR-116/CE
7L03	ADEQUACAO DE ANEL RODOVIARIO EM FORTALEZA - NA BR-020/CE
7S51	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO (CONTORNO DE MESTRE ALVARO) EM SERRA - NA BR-101/ES
7U06	CONSTRUCAO DE ACESSO RODOVIARIO AO TERMINAL PORTUARIO DE CAPUABA - NA BR-447/ES
7XW5	CONSTRUCAO DE TREVO DE ACESSO A BAIXO GUANDU - NA BR-259/ES
15K0	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO EM ARAGARCAS - NA BR-070/GO
7E79	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - URUACU - DIVISA GO/MT - NA BR-080/GO
7I71	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO EM JATAI - NA BR-060/GO
7R82	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA DF/GO - DIVISA GO/BA - NA BR- 020/GO
7XM3	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - KM 65 - KM 187 - NA BR-070/GO
7XW8	CONSTRUCAO DE VIADUTO RODOVIARIO EM VALPARAISO DE GOIAS - NA BR- 040/GO
7XT1	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO DF-001/240 - ENTRONCAMENTO DF-180 - NA BR-080/DF - NO DISTRITO FEDERAL
13X5	ADEQUACAO DE TRAVESSIA URBANA EM IMPERATRIZ - NA BR-010/MA
7V00	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-316 (INICIO DO CONTORNO DE TIMON) - POVOADO MONTIVIDEL - NA BR-226/MA
7W84	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - TRECHO ESTIVA - ENTRONCAMENTO BR- 222 (MIRANDA DO NORTE) - NA BR-135/MA
7XJ9	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PI/MA - DIVISA MA/TO - NA BR- 226/MA
10IW	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ITACARAMBI - DIVISA MG/BA - NA BR- 135/MG
10IX	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-116/259/451 (GOVERNADOR VALADARES) - ENTRONCAMENTO MG-020 - NA BR-381/MG
13XG	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA BA/MG (SALTO DA DIVISA) - ENTRONCAMENTO MG-406 (ALMENARA) - NA BR-367/MG
1K23	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-050 - ENTRONCAMENTO BR-153 - NA BR-365/MG
7G16	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-040 - ENTRONCAMENTO BR-267 - NA BR-440/MG

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
7168	CONSTRUÇÃO DE CONTOURNO RODOVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE MANHUACU - NA BR-262/MG
1130	CONSTRUÇÃO DE VIADUTO RODOVIÁRIO - NA DIVISA DOS MUNICÍPIOS DE ITABIRITO E OURO PRETO - NA BR-040 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS
7XF8	DUPLICAÇÃO DA PONTE SÃO RAIMUNDO SOBRE O RIO DOCE EM GOVERNADOR VALADARES - NA BR-116/MG
7XJ0	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - JACUI - ALPINÓPOLIS - NA BR-265/MG
7XW9	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - ENTRONCAMENTO BR-381 (ANEL RODOVIÁRIO DE GOVERNADOR VALADARES) - ENTRONCAMENTO BR-116/451 - NA BR-259/MG
7XX1	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - PATOS DE MINAS - PATROCÍNIO - NA BR-365/MG
7XX4	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - ENTRONCAMENTO BR-262 - ENTRONCAMENTO MG-431 - NA BR-352/MG
7S57	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - ENTRONCAMENTO BR-163 (RIO VERDE DE MATO GROSSO) - ENTRONCAMENTO BR-262 (AQUIDAUANA) - NA BR-419/MS
7X34	CONSTRUÇÃO DE ANEL RODOVIÁRIO EM TRÊS LAGOAS - NAS BRs 262/158/MS
7XG6	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - BATAGUASSU - PORTO MURTINHO - NA BR-267/MS
10KK	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - ENTRONCAMENTO BR-163/MT (SORRISO) - ENTRONCAMENTO BR-158/MT (RIBEIRÃO CASCALHEIRA) - NA BR-242/MT
10L1	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - RONDONÓPOLIS - CUIABÁ - POSTO GIL - NA BR-163/MT
11VA	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - DIVISA PA/MT - RIBEIRÃO CASCALHEIRA - NA BR-158/MT
12KY	CONSTRUÇÃO DE CONTOURNO RODOVIÁRIO EM CUIABÁ - NAS BRs 070/163/364/MT
7S80	CONSTRUÇÃO DE CONTOURNO RODOVIÁRIO EM BARRA DO GARCAS - NA BR-070/MT
7XN3	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - GUAÍRA (PR) - ITAPIRANGA (SC) - NA BR-163/PR/SC
10KR	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - DIVISA PA/TO - ALTAMIRA - NA BR-230/PA
110I	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - ALTAMIRA - RUOPÓLIS - NA BR-230/PA
1490	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - DIVISA MT/PA - SANTAREM - NA BR-163/PA
7S61	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - NOVO REPARTIMENTO - TUCURUI - NA BR-422/PA
7S62	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - VISEU - BRAGANÇA - NA BR-308/PA
7W07	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - CASTANHAL - SANTA MARIA DO PARA - TREVO DE SALINÓPOLIS - DIVISA PA/MA - NA BR-316/PA
7J39	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - UIRAUNA - POÇO DANTAS - NA BR-434-PB
13YE	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - ENTRONCAMENTO BR-104/408/PB-095 (CAMPINA GRANDE) - ENTRONCAMENTO BR-110/361 (PATOS) - NA BR-230/PB
7M33	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE - MARIZÓPOLIS - NA BR-405 - NO ESTADO DA PARAÍBA
7T98	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - KM 0 (CABEDELO) - KM 28 (OITIZEIRO) - NA BR-230/PB

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
14X0	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-232 (SAO CAETANO) - ENTRONCAMENTO BR-424/PE-218 (GARANHUNS) - NA BR-423/PE
7435	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA PB/PE - DIVISA PE/AL - NA BR-101/PE
7M88	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO PE-160 - ENTRONCAMENTO PE-149 (KM 19,8 AO 71,2) - NA BR-104/PE
7X42	ADEQUACAO DA TRAVESSIA URBANA DE PETROLINA NAS BR-407/428/PE
7XS6	ADEQUACAO DE TRAVESSIA URBANA (CONSTRUCAO DE PASSARELA) EM CARUARU - NA BR-104/PE
7N22	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA BA/PI - DIVISA PI/MA - NA BR-235/PI
7W95	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - TERESINA - PARNAIABA - NA BR-343/PI
7X75	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - FIM DAS OBRAS DE DUPLICACAO - ESTADIO MUNICIPAL (DEMerval LOBAO) - NA BR-316/PI
7XM5	CONSTRUCAO DE PONTE SOBRE O RIO PARNAIABA NA DIVISA PI/MA - NA BR-330/PI
12JL	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - CASCAVEL - GUAIRA - NA BR-163/PR
7K23	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - PORTO CAMARGO - CAMPO MOURAO - NA BR-487/PR
7M91	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO EM MARINGA - NA BR-376/PR
7U22	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-277 (ACESSO CASCAVEL) - MARMELANDIA - NA BR-163/PR
7V25	CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO - MARINGA - PAICANDU - SARANDI - MARIALVA - NA BR-376/PR
7S75	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-226 - ENTRONCAMENTO BR-101 (RETA TABAJARA) - NA BR-304/RN
7W67	CONSTRUCAO DO VIADUTO DO GANCHO NOS MUNICIPIOS DE NATAL E SAO GONCALO DO AMARANTE - NA BR-406/RN
113Y	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-364 - ENTRONCAMENTO RO-478 (FRONTEIRA BRASIL/BOLIVIA) (COSTA MARQUES) - NA BR-429/RO
7X64	CONSTRUCAO DE PONTES NA BR-425/RO
7XA3	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - VILHENA - PORTO VELHO - NA BR-364/RO
7XS4	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA AM/RO - ENTRONCAMENTO BR-364 (PORTO VELHO (TREVO DO ROQUE)) - NA BR-319/RO
7XX2	ADEQUACAO DE TRAVESSIA URBANA EM PIMENTA BUENO (KM 194 - KM 202) - NA BR-364/RO
7XX3	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - DIVISA MT/RO - DIVISA RO/AC - NA BR-364/RO
7242	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - CANTA - NOVO PARAISO - NA BR-432/RR
152V	CONSTRUCAO DE PONTES- TRECHO ROCOCO - SAO FRANCISCO - NA BR-210/RR
7V99	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - BONFIM - NORMANDIA - NA BR-401/RR
10L7	CONSTRUCAO DE TRECHO RODOVIARIO - PORTO ALEGRE - ESTEIO - SAPUCAIA - NA BR-448/RS
1214	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RIO GRANDE - PELOTAS - NA BR-392/RS
123U	ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - ENTRONCAMENTO BR-116 (P/GUAIBA) - ENTRONCAMENTO BR-471 (PANTANO GRANDE) - NA BR-290/RS
12KG	ADEQUACAO DE TRAVESSIA URBANA EM SANTA MARIA - NA BR-158/287/RS

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
14PC	CONSTRUÇÃO DA SEGUNDA PONTE SOBRE O RIO GUAIBA E ACESSOS - NA BR-116/290/RS
7L04	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - PORTO ALEGRE - PELOTAS - NA BR-116/RS
112N	CONSTRUÇÃO DE PONTE SOBRE O RIO JAGUARÃO (FRONTEIRA BRASIL/URUGUAI) - NA BR-116/RS
7X78	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - SÃO JOSÉ DOS AUSENTES - DIVISA RS/SC - NA BR-285/RS
7X96	CONSTRUÇÃO DE PONTE SOBRE O RIO URUGUAI (FRONTEIRA BRASIL/ARGENTINA) - NA BR-392/RS
7XI6	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - PORTO ALEGRE - NOVO HAMBURGO - NA BR-116/RS
7XI8	ADEQUAÇÃO DE PONTE SOBRE O RIO IBICUI - NA BR-472/RS
7XM6	ADEQUAÇÃO DE TRAVESSIA URBANA EM IJUI - NA BR-285/RS
10JQ	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - SÃO FRANCISCO DO SUL - JARAGUA DO SUL - NA BR-280/SC
12KF	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - SÃO MIGUEL DO OESTE - DIVISA SC/PR - NA BR-163/SC
7530	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - NAVEGANTES - RIO DO SUL - NA BR-470/SC
7N85	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - TIMBE DO SUL - DIVISA SC/RS - NA BR-285/SC
7XJ5	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - FLORIANÓPOLIS - SÃO MIGUEL DO OESTE - NA BR-282/SC
7XS8	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - JARAGUA DO SUL - PORTO UNIAO - NA BR-280/SC
7XW6	ADEQUAÇÃO DE TRAVESSIA URBANA EM MARAVILHA - NA BR-282/SC
7XW7	ADEQUAÇÃO DE CONTORNO RODOVIÁRIO EM ARARANGUA - NA BR-101/SC
110Q	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - PEDRA BRANCA - DIVISA SE/AL - NA BR-101/SE
110R	ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - DIVISA BA/SE - ENTRONCAMENTO BR-235 - NA BR-101/SE
15ZW	CONSTRUÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA BR-010/TO
130Z	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - ENTRONCAMENTO TO-020 (APARECIDA DO RIO NEGRO) - DIVISA TO/MA (GOIATINS) - NA BR-010/TO
5E15	CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - PEIXE - PARANA - TAGUATINGA - NA BR-242/TO
7L92	CONSTRUÇÃO DE PONTE SOBRE O RIO ARAGUAIA EM XAMBIOA - NA BR-153/TO

Manutenção e conservação de rodovias

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
219Z	CONSERVAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA DA UNIAO

Operações Rodoviárias

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
108X	IMPLANTAÇÃO DE POSTOS DE PESAGEM
2036	CONTROLE DE TRÂNSITO NA MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL
2325	OPERAÇÃO DE PESAGEM E AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS DE TRÂNSITO DE VEÍCULOS
4482	JULGAMENTO DE RECURSOS ADMINISTRATIVOS A MULTAS DE TRÂNSITO

Políticas e Programas de Governo

□ Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV)

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

□ BR Legal - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária

O BR-Legal é um programa concebido com o objetivo de proporcionar o aumento da segurança em toda a malha rodoviária federal, por meio da implantação e manutenção da sinalização horizontal, vertical e dispositivos de segurança, promovendo maior fluidez do tráfego e desempenhando um papel fundamental em relação à prevenção de acidentes de trânsito.

□ Plano Nacional de Pesagem (PNP)

O Plano Nacional de Pesagem tem por objetivo o desenvolvimento e a evolução da fiscalização do excesso de peso nas rodovias, possuindo, atualmente, 42 balanças em operação em pontos estratégicos do território brasileiro. Nas ações de operação de pesagem, utilizam-se equipamentos móveis de pesagem, tanto nos postos quanto em qualquer lugar da rodovia, atingindo assim o mesmo propósito dos postos fixos. A ação de implantação de posto de pesagem destina-se à construção dos Postos Integrados Automatizados de Fiscalização – PIAF, que aborda a modelagem de pesagem em movimento, na velocidade regulamentar da via.

Infraestrutura Ferroviária

Ações Orçamentárias

A Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) recebeu na LOA 2023 recursos na ordem de R\$ 95.599.527,00 em 7 ações orçamentárias:

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
10MK	Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - EF-232
11H1	Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - NA EF-222/RJ
1276	Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul - na EF-485/SC
14MM	Implantação do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas na Malha Ferroviária - Nacional
14TL	Adequação de Linha Férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG
15SP	Implantação do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas em São Félix/BA
869V	Manutenção e Gestão dos Ativos Ferroviários

Fonte: LEI Nº 14.535, LOA 2023, Anexo: Detalhamento das Ações por órgão e unidade. Base de dados: PLOAWEB- Relatórios Orçamentários com filtro aplicado orçamento por diretoria.

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

Tabela1 - Relação geral de ações orçamentárias e estratégicas DIF

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

Políticas e Programas de Governo

No PPA, a DIF está vinculada ao Programa 3006 - Transporte Terrestre e Trânsito e ao Objetivo 1235 - Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito.

Os empreendimentos que se encontram em execução pela DIF têm como objetivo contribuir para a melhoria da competitividade da Infraestrutura Logística Nacional e promover a segurança dos usuários e bens transportados, impactando o indicador “Índice de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre”, a partir da execução de empreendimentos em andamento, sem qualquer ação orçamentária específica, conforme consta nas diretrizes do Projeto de Lei do PPA (PLOA 2020-2023).

Compõem as Políticas e os Programas de Governo os empreendimentos listados a seguir.

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

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

Obras concluídas:

- ☐ 20 Unidades Habitacionais e 2 comerciais;
- ☐ Galpão no Pátio Anísio Brás;
- ☐ Passarelas: Prefeitura, Homero Leite, Isaías Leite, José Magalhães, Parque da Cidade;
- ☐ Pontes: Rodoviária sobre o Rio Barra Mansa, Ponte sobre o Córrego Cotiara e Ferroviária sobre o Rio Barra Mansa;
- ☐ Viadutos: Ferroviário e Infraestrutura nova linha da VLI e Viaduto Saudade.

Está em curso a conclusão da desapropriação de 21 unidades habitacionais por indenização, com evolução de 82,4%. Dos 19 processos pendentes encaminhados à Procuradoria Federal Especializada (PFE/DNIT), 6 foram homologados e 5 pagos. Para a viabilização dessa modalidade de desapropriação, foi estabelecido um plano de ações conjuntas envolvendo a SR/RJ, a DPP e a PFE.

Em 2023, ocorreu a entrega da Ponte Ferroviária sobre o Rio Barra Mansa, com subsequente encerramento do contrato com a empresa CTESA Construções LTDA, responsável pela 2ª etapa da obra, com entrega parcial de execução física acumulada de 84%.

Obras iniciadas:

A empresa responsável pela supervisão da obra em Barra Mansa/RJ foi contratada ao fim do exercício 2022 e iniciou os trabalhos em 2/1/2023, continuando as atividades do contrato findado, referente ao monitoramento das desapropriações. Em 30/6/2023, foi contratada empresa para dar seguimento ao final da 2ª etapa da obra e início da 3ª etapa, com avanço de execução física acumulada de 16% ao fim do exercício.

Para o próximo exercício, o desafio é concluir a 3ª etapa, que compõe a implantação e recuperação de pavimentação, drenagem, paisagismo, sinalização e iluminação, com previsão de finalização para o 2º semestre de 2025. Além disso, o DNIT continuará monitorando o andamento das desapropriações na esfera judicial, visando a conclusão da desapropriação por indenização.

Ao fim do exercício, foram identificados problemas estruturais em dois pilares do viaduto Saint Gobain, no Encontro 01, o que ensejou contratação emergencial. Para o exercício de 2024 será necessário concluir a recuperação estrutural dos pilares mencionados, e, ainda, verificar a necessidade de reforço estrutural no Encontro 02, uma vez que ambos possuem a mesma metodologia de construção e perfil geológico-geotécnico.

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

A iniciativa foi contemplada pelo Termo de Compromisso nº 646/2011, firmado com a Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG, para realização de intervenções que permitirão a eliminação de conflitos rodoferroviários no município.

Obras concluídas:

- Pontes: Praça dos Poderes, Tupynambás, e Antônio Lagrota;
- Alça do Viaduto Augusto Franco: objetiva a eliminação das travessias em nível ao longo do trecho urbano do município;
- 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-40, na altura do Trecho Três Rio, visando a segurança do tráfego entre veículos urbanos, trens e pedestres.

Obras iniciadas:

Em abril de 2023 foi formalizada a contratação da empresa responsável pela execução da obra do Viaduto Benjamim Constant, e as atividades foram iniciadas em 25/04/2023. O avanço físico ao fim do exercício corresponde a um acumulado de 34%, com finalização integral prevista para o 2º semestre de 2024, o que constitui desafio a ser superado.

□ PROSEFER – Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas

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

□ PRAD - Plano de Recuperação de Áreas Degradadas

A iniciativa envolve a realização de ações corretivas, compreendendo os serviços de terraplenagem, drenagem, recuperação de taludes e plantio de espécies florestais nativas na faixa de domínio, necessários para a recuperação de áreas atingidas diretamente pela execução de obras na malha ferroviária. Na LOA 2023 da DIF constaram duas ações referentes à recuperação de áreas degradadas:

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

PRAD na Malha Ferroviária - Nacional

Apesar de constar na LOA 2023, não houve avanço financeiro-orçamentário ao longo do ano. Essa ação concentrou-se no PRAD de Santos Dumont/MG, cujo contrato foi iniciado em dezembro/2021 e culminou no estudo de levantamento dos passivos ambientais consolidados em relatório, submetidos à análise e aprovação da Fundação Estadual do Meio Ambiente - FEAM, que viabilizará a definição dos próximos passos acerca do projeto executivo da recuperação da área degradada com tendência para o próximo exercício.

□PRAD em São Félix/BA

O objetivo foi eliminar os passivos ambientais da paralisação da obra do contorno ferroviário, em cumprimento à demanda do Ministério Público Federal, expressa por meio do Inquérito Civil Público nº 1.14.000.000175/2007-57 – PR/PA-CRQ, advindos dos impactos ambientais das obras do contorno ferroviário de São Félix/BA. A SR/BA, responsável por administrar o empreendimento, executou, ao fim de 2023, 14% de seu cronograma gerencial.

Infraestrutura Aquaviária

Ações Orçamentárias

ADiretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) foi contemplada na LOA 2023 com recursos na ordem de R\$ 768.954.148,00, divididos em 8 ações orçamentárias:

Ação Governo	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
00TV	Apoio à implantação de melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tietê/SP
123M	Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins
127G	Construção de Terminais Fluviais
20LN	Operação de Terminais Hidroviários
20LO	Operação de Eclusas
219Z	Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União
212A	Dragagem de Adequação da Navegabilidade em Portos
15NW	Construção de Edificação para Recepção de Passageiros do Porto de Maceió/AL (RD)

Fonte: COGEOLOA-BASE 25.12.2023 – filtros aplicados: ações com dotação atualizada sem duplicações.

Arquivo: Fórum_Contratos Finalísticos DAQ 2023_25122023.xls

Aexecução orçamentária de 2023 obteve importantes resultados de melhoria de performance:

- Liquidação de RAP, com 69% dos recursos devidamente pagos;

- ☐ Maior índice de execução de LOA dos últimos anos, com 36% dos recursos devidamente liquidados.

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

Tabela 2 - Relação geral de iniciativas e ações orçamentárias DAQ

Iniciativas	Ações Orçamentárias							
	00TV	123M	127G	20LN	20LO	219Z	212A	15NW
Construção de Terminais Fluviais			X					X
Ampliação da malha hidroviária	X	X				X		
Manutenção e Operação de Terminais Hidroviários				X		X		
Manutenção e Operação de Eclusas					X	X		
Manutenção das hidrovias						X		
Dragagem de Adequação da Navegabilidade em Portos							X	

Programa do Plano Plurianual

No PPA, a DAQ está vinculada ao Programa 3005 - Transporte Aquaviário e ao Objetivo 1184 - Promover a eficiência, a qualidade e a segurança do sistema de transporte aquaviário, aumentando sua disponibilidade e competitividade:

Tabela 3 - Detalhamento do Programa 3005 do PPA 2020-2023

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

Unidade responsável: Ministério da Infraestrutura
Indicador: Número de manutenções hidroviárias realizadas
Descrição do Indicador: Quantidade de manutenções hidroviárias realizadas durante o ano.
Meta prevista para: 2020: 7,00 2021: 8,00 2022: 7,00 2023: 7,00
Investimentos Plurianuais
0615 - Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins
Descrição: Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins
Data Início: 01/07/2020 Data Término: 31/12/2023 Custo Total: R\$1.030.960.574,35

Resultados

Em relação aos resultados intermediários obtidos em 2023, referente ao “Item 0006 - Manutenção hidroviária realizada”, foram executadas campanhas de dragagem nas hidrovias dos rios Madeira, Taquari, Paraguai e Parnaíba, além dos serviços de sinalização nos rios Paraná, Taquari e Paraguai.

Destaca-se, ainda, que foram realizados serviços de manutenção das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4 e de Eclusas sob responsabilidade do DNIT.

O item 0615 do bloco de Investimentos Plurianuais refere-se ao Derrocamento do Pedral do Lourenço, empreendimento que se encontra em tratativas para emissão de Licença de Instalação, já solicitada ao IBAMA, para então dar início à execução da obra.

Políticas e Programas de Governo

□ Programa de Manutenção Aquaviária (PMA)

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

Adicionalmente, os serviços e atividades realizados no âmbito do Plano de Manutenção Aquaviária (PMA) estão alinhados com quatro objetivos estratégicos fundamentais:

- Elevar o Nível de Serviço das Vias de Transporte e Planejar a Expansão da Malha Viária: visa aprimorar a qualidade e eficiência das vias aquaviárias, bem como planejar a expansão da infraestrutura viária para atender às demandas presentes e futuras;
- Contribuir para a Segurança dos Usuários: visa garantir a segurança dos cidadãos que utilizam as vias aquáticas, implementando medidas que reduzam riscos e acidentes;
- Assegurar a Manutenção das Vias de Transporte: visa preservar a funcionalidade e durabilidade das vias aquaviárias, por meio de manutenções regulares e adequadas;

- Aprimorar o Planejamento Integrado: O PMA promove uma abordagem holística e coordenada no planejamento da infraestrutura aquaviária, considerando não apenas o transporte, mas também aspectos sociais, ambientais e econômicos.

Benefícios do Programa

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

O PMA é composto por cinco outros planos/programas, abaixo descritos:

- Plano de Monitoramento Hidroviário (PMH): Levantamento de informações do Sistema Aquaviário para fornecimento de dados aos usuários e previsibilidade para navegação nas hidrovias. Os levantamentos são os dados de entrada aos demais programas de Manutenção e Melhoramento.
- Plano Anual de Dragagens de Manutenção (PADMA): Realização de dragagens de manutenção, além de limpeza e desobstrução, visando garantir a navegabilidade contínua das vias.
- Programa Nacional de Sinalização Aquaviária (PROSINAQUA): Manutenção e implantação de sinais náuticos nas hidrovias, visando possibilitar um tráfego seguro aos usuários.
- Programa de Operação e Manutenção de Eclusas (PROECLUSAS): Realização de atividades voltadas para diagnóstico, recuperação, operação, manutenção e gestão das eclusas e barragens.
- Programa de Operação, Manutenção, Recuperação e Delegação de Instalações Portuárias (PROIP): Recuperação, manutenção e operação das estruturas navais, civis e do acesso aquaviário das Instalações Portuárias, bem como regularização junto aos órgãos competentes.

Planejamento e Pesquisa

Ações Orçamentárias

A Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) recebeu na LOA 2023 o montante de R\$ 171.827.190,00 para a ação orçamentária a seguir:

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

Fonte: SIOP - Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento - Governo Federal - 31.12.2023

A tabela abaixo apresenta a relação entre as iniciativas estratégicas da DPP e o empenhado na ação orçamentária 20UC em 2023:

Tabela 4 - Relação geral de iniciativas e o empenhado da ação 20UC em 2023

Iniciativas	AÇÃO 20UC
Estudos, Projetos e Planejamento de Infraestrutura de Transportes –	Empenhado 2023 (R\$)
Despesas Diversas	33.831.542,00
Pesquisas e Engenharia Consultivas	23.205.743,00
Estudos e Gestão Ambiental	23.735.541,00
Despesas com o Sistema de Custos Referenciais de Obras - SICRO	18.000.000,00
	37.647.611,00
Estudos para o Planejamento	29.256.753,00
Projetos de Infraestrutura de Transportes	1.500.000,00
Estudos, Projetos e Planejamento de Infraestrutura de Transportes - No Estado de Santa Catarina	3.650.000,00
Construção de Ponte sobre o Rio Jacuí entre São Jerônimo e Triunfo - na BR-470/RS	1.000.000,00
Contratação de EVTEA e Projeto do Contorno Rodoviário Leste em Londrina – na BR-369/PR	
Total	171.827.189,00

Fonte: SIOP - Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento - Governo Federal - 31.12.2023.

Programa do Plano Plurianual (PPA)

A DPP está vinculada ao Programa 0032 - Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo, tendo empenhado R\$ 171.827.189,00, aproximando-se da meta de 100% prevista para 2023.

Políticas e Programas de Governo

Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT)

Tem por objetivo a coleta de dados de tráfego rodoviário a partir de equipamentos que possibilitam contagem volumétrica, classificatória, pesagem dinâmica e caracterização do tráfego. Esses equipamentos são instalados em pontos estrategicamente definidos, de forma a cobrir os trechos mais representativos da malha rodoviária de cada estado, e se diferenciam em coleta contínua e coleta de cobertura.

Os de coleta contínua realizam a contagem das variáveis de interesse durante todo o período do contrato, salvo possíveis intercorrências. Os postos de coleta de cobertura são instalados onde não há cobertura de postos de coleta contínua. Nesses locais, os equipamentos são instalados e permanecem adquirindo dados durante 7 dias, preferencialmente, de forma ininterrupta.

A partir dos resultados da contagem, são obtidas informações relevantes sobre o tráfego rodoviário em cada segmento da malha sob responsabilidade da Autarquia, fator preponderante para um planejamento mais acurado e eficiente.

Atualmente, existem 5 contratos ativos no âmbito do PNCT: 4 de execução e 1 de gerenciamento, ambos iniciados em 2021, com previsão de encerramento para 2026.

Em 2023, a meta definida para o PNCT foi a operação de 75% dos equipamentos de contagem permanente de tráfego, conforme Planejamento Estratégico Institucional do DNIT.

Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR)

Utilizado na atividade permanente de manutenção do patrimônio rodoviário federal sob administração do DNIT, regido por meio da Instrução Normativa nº 69/DNIT/2021. O plano tem como objetivo orientar a tomada de decisão quanto ao nível adequado de manutenção, otimizar os investimentos que serão executados e garantir que a malha rodoviária federal esteja contratualmente coberta. A sua aprovação embasa a elaboração da proposta orçamentária de manutenção para o ano subsequente, que compõe a elaboração do PLOA. O Programa possui 4 etapas de desenvolvimento:

- a) Etapa I: considera o desenvolvimento do PNMR em nível nacional, obedecendo aspectos estritamente técnicos, o que resulta na necessidade orçamentária real para a adequada manutenção da malha rodoviária federal, servindo de base para a elaboração do PLOA de manutenção para o ano subsequente;
- b) Etapa II: consiste na análise e racionalização dos recursos em nível estadual da proposta apresentada na Etapa I, e considera a previsão orçamentária estabelecida pelo Poder Executivo, incluindo aspectos gerenciais e estratégicos governamentais;
- c) Etapa III: consiste na reavaliação e adequação das propostas de intervenção, considerando o orçamento disponibilizado na LOA para o próximo exercício;
- d) Etapa IV: considera a análise conjunta do PNMR pelas Setoriais envolvidas e pelas Superintendências Regionais, objetivando possíveis ajustes ao Plano.

O PNMR foi estruturado contemplando 6 áreas temáticas da manutenção rodoviária: pavimentos; Obras de Arte Especiais (OAE); sinalização; obras emergenciais; tratamento de segmentos críticos; e recursos para gerenciamento e supervisão dos contratos.

Em 2023, a meta definida para o PNMR foi a elaboração da 1ª e 2ª etapa referente ao planejamento das ações de manutenção para o ano de 2024, conforme Planejamento Estratégico do DNIT.

Programa Federal de Faixas de Domínio (PROFAIXA)

Instituído com o objetivo de regularizar as faixas de domínio das rodovias federais sob administração do DNIT, em atendimento ao Decreto n.º 8.376/2014, que transferiu à Autarquia a administração patrimonial dos imóveis da União correspondentes às faixas de domínio das rodovias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação (SNV). O Programa prevê as seguintes ações:

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

Os serviços para regularização das faixas de domínio da União, em áreas urbanas e rurais, foram contratados por intermédio do Edital nº 362/2021-00 (RDC - homologado pelo D.O.U. do dia 21/12/2021), e estão divididos em 3 lotes para execução dos serviços, totalizando 47.173,78 km, conforme tabela abaixo.

Tabela 5 - Resumo dos Contratos do PROFAIXA

Lote	Regiões Centro-Oeste e	Extensão (km)	Contrato	Consórcio Engemap/Cava	Ordem de Serviço	Status
1	Norte Nordeste	15.878,50	797/2021	Strata/Metro	Emitida em 11/03/2022	Ativo
2	Sul e Sudeste	17.413,70	798/2021	Cúbico Strata/Metro	Emitida em 11/03/2022	Paralisado
3		13.881,54	799/2021	Cúbico	Emitida em 11/03/2022	Paralisado

O lote 1 executou o levantamento de 4.543,95 km nos estados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso. Os lotes 2 e 3 foram paralisados devido à não execução dos serviços.

g) Contratos de Gestão

Com base nos objetivos e na previsão disposta no §8º do art. 37 da Constituição Federal (1988), não houve a formalização de contratos de gestão pelo DNIT no exercício de 2023.

h) Ambiente externo

Nacional

Após período de restrições orçamentárias e financeiras, o orçamento destinado ao DNIT em 2023 foi reforçado. Todavia, deve-se destacar que a execução do orçamento ao longo de 2023 foi desafiadora, tendo em vista a depressão orçamentária vivida pela Autarquia nos últimos 4 anos. A falta de orçamento nos anos anteriores influenciou fortemente o mercado e as empresas do setor, as quais disponibilizam os serviços, de caráter complexo, contratados pela Autarquia. Assim, a queda dos investimentos fez com que a economia se retraísse, dificultando a retomada dos investimentos e a mobilização rápida das empresas para atenderem às novas contratações e iniciarem novas empreitadas.

No que se refere à atuação junto às comunidades e à população diretamente afetada pelas atividades da entidade, o DNIT permaneceu atuante nas demandas que envolvem a conciliação e a atenção humanizada às comunidades afetadas por obras de melhoria e de duplicação das estradas. Um bom exemplo é o Programa Concilia BR-381, que trata do Programa Judicial de Conciliação para Remoção e Reassentamento Humanizados de Famílias do Anel Rodoviário e BR-381.

Outra ação de destaque foi a atuação do DNIT por meio do Programa de Educação Ambiental realizado no município de Bacabeira/MA, visando a integração com a comunidade diante das obras de duplicação da BR-135/MA. As ações do Programa de Educação Ambiental foram direcionadas aos trabalhadores da obra e à comunidade em geral, objetivando levantar a percepção dos moradores em relação aos avanços que a obra trouxe para a região.

Destaca-se, também, o Programa de Comunicação Social e a ampliação dos canais de comunicação e de informação. No caso da duplicação da BR-280/SC, buscou-se ampliar o alcance das informações, levando à população local informes quanto ao avanço das obras, alteração do trânsito no acesso aos bairros e segurança nas vias.

Além disso, o DNIT realiza Audiências Públicas visando ampliar o acesso à informação e possibilitar a participação direta das comunidades e interessados, facilitando a denúncia de problemas e a busca por sua resolução.

Internacional

No contexto internacional, um fator significativo foi a retomada da política externa do Brasil. O governo brasileiro reassumiu as relações internacionais, buscando reaproximar-se de países parceiros e agentes externos. Com isso, 2023 foi marcado pela participação do país no ambiente internacional, construindo um cenário favorável para o restabelecimento de parcerias e abertura de caminhos para investimentos no setor da infraestrutura do país.

Nesse sentido, destaca-se que, em 2023, o Brasil ingressou como membro efetivo do Fórum Internacional dos Transportes (ITF), entidade que reúne 66 nações e discute propostas para o futuro das políticas de transporte de todos os modos, em âmbito global. A entidade realiza anualmente um encontro entre ministros de Transportes dos países membros, no qual são apresentadas as últimas novidades e políticas para o setor.

O Brasil se apresenta, no âmbito internacional, como país com grande potencialidade para o desenvolvimento de sua infraestrutura, tendo em vista sua extensão territorial e a presente necessidade de ampliação e modernização de sua malha rodoviária, ferroviária e aquaviária. Acrescenta-se a isso a possibilidade de conciliação da agenda de desenvolvimento de infraestrutura do país com as agendas globais de sustentabilidade e preservação ambiental, tendo em vista o potencial ambiental do país.

Desse modo, ressalta-se que, atualmente, a principal preocupação da comunidade internacional se refere às mudanças climáticas e suas consequências emergenciais. Nos últimos anos, o país sofreu diretamente com eventos climáticos extremos, que atingiu sua malha viária e os serviços de transporte nas regiões brasileiras, assoladas por chuvas intensas e enchentes históricas, bem como secas severas, como a que ocorreu no norte do país, impactando a navegabilidade nas hidrovias.

A rápida e intensa transformação ambiental está sendo o principal foco de debate no setor de infraestrutura e transportes do país. O Brasil se comprometeu com o desenvolvimento de uma política de transição ecológica para a infraestrutura de transportes, e vem adotando medidas para implementar soluções como: infraestrutura resiliente, certificações e padrões de sustentabilidade em obras de infraestrutura, melhoramento de previsão dos riscos, mitigação dos riscos, bem como realocação de recursos para viabilizar respostas rápidas e estratégicas nas situações de crises ambientais.

3. Riscos, Oportunidades e Perspectivas

Em 2023, o DNIT manteve inalterado seu modelo de gestão de riscos, o qual estrutura-se pela metodologia do COSO (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*), com três linhas de defesa, conforme fluxograma abaixo. Prioriza-se, no DNIT, o tratamento dos seguintes riscos: Risco Orçamentário, Risco de Integridade e Risco Institucional.

Figura9 - ModelodasTrêslinhas

O Modelo das Três Linhas Aplicada no DNIT



Figura 10 – Riscos priorizados DNIT



Na segunda linha de defesa tem-se a atuação do Comitê de Governança, Estratégia e Riscos – CGER, o qual, em 2023, permaneceu atuante no propósito de assessorar a Diretoria Colegiada na condução de suas ações de governança, provendo suporte à tomada de decisões da alta administração. O CGER realizou 51 reuniões ordinárias e 4 reuniões extraordinárias, nas quais foram analisados 623 Processos, avaliando-os quanto ao nível do risco em: Alto, Médio ou Crítico, e encaminhando-os para deliberação da Diretoria Colegiada.

No que se refere aos riscos em empreendimentos, cumpre destacar que o DNIT desenvolveu metodologia própria visando realizar o gerenciamento de riscos nas contratações integradas das obras rodoviárias, conforme Instrução Normativa nº 25/DNIT SEDE, de 12 de maio de 2021. Essa metodologia foi desenvolvida tendo em vista a necessidade de se identificar, quantificar e remunerar os riscos que são transferidos às empresas contratadas pelo regime de contratação integrada do antigo Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC (Lei nº

12.462, de 04 de agosto de 2011), atualmente previsto na nova Lei de Licitações - Lei nº 14.133, de 1 de abril de 2021.

Nesse sentido, destaca-se que, em 2023, foram realizadas 51 análises de riscos, com emissão das respectivas Notas Técnicas, em empreendimentos contratados sob o regime de contratação integrada. Importa ressaltar que, para 2024, considerando as alterações legais, bem como a previsão de aumento do volume de contratações desses empreendimentos, há previsão para revisão e atualização dessa metodologia e do Guia de Gerenciamento de Riscos, o qual pode ser acessado em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/download/servicos/guia-de-gerenciamento-de-riscos-de-obras-rodovitarias/guia-de-gerenciamento-de-riscos-fundamentos.pdf>

No que tange à identificação dos riscos com potencial de afetar a execução das atividades da Autarquia, destaca-se que a recente retomada do orçamento traça um caminho de grande volume de empreendimentos, licitações, contratos e processos a serem gerenciados pela entidade, o que requer atenção dos gestores quanto aos recursos, materiais e humanos, necessários para atender à demanda. Além disso, deve-se aproveitar o momento como de oportunidade para que haja revisão e atualização de procedimentos e metodologias, e buscar incorporar inovações, visando o aumento da eficiência, agilidade e transparência dos procedimentos. Essa atividade é essencial para a boa governança institucional, uma vez que busca garantir que os objetivos organizacionais sejam alcançados.

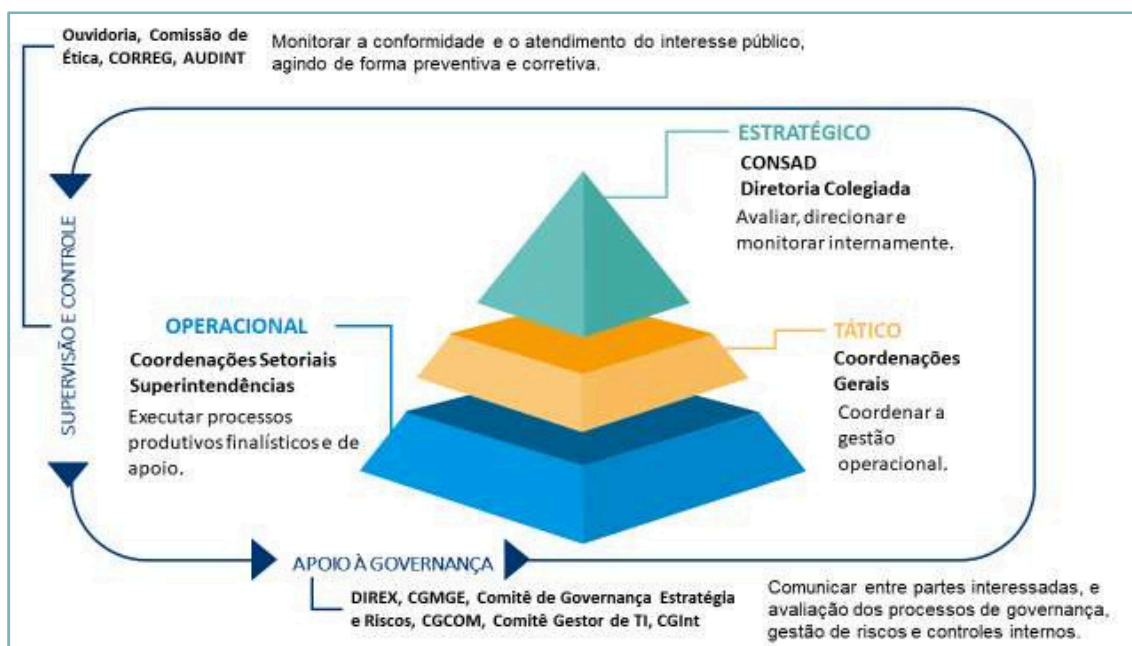
Por outro lado, dentre os riscos com potencial de afetar a execução das atividades da Autarquia, está o contingenciamento orçamentário que pode ocorrer para atender a regramentos fiscais adotados pelo Poder Executivo Federal, levando a Autarquia a um exercício de remanejamento de orçamento entre suas atividades. Isso, por si só, constitui também uma oportunidade, ao passo que incentiva o corpo técnico a pensar em alternativas, que, não raro, culminam em soluções, como a criação de ferramentas de gestão, desenhadas para lidar com esse tipo de situação e facilitar a tomada de decisão.

4. Governança, Estratégia e Desempenho

a) Estrutura de Governança

As instâncias que suportam a estrutura de governança são constituídas por um conjunto de pessoas com atribuições, responsabilidades, vinculações funcionais, em diferentes níveis hierárquicos, funcionando de forma orquestrada para o cumprimento dos objetivos estratégicos, por meio do monitoramento de indicadores e metas estabelecidas.

Figura 11 – Estrutura de Governança



Instâncias estratégicas

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

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

Instâncias de gestão tática e operacional

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

Instâncias de apoio à governança

As instâncias internas de apoio à governança realizam a comunicação entre partes interessadas internas e externas à administração, bem como auditorias internas que avaliam os processos de governança e de gestão de riscos e controles internos. Exercem esse papel: a Diretoria Executiva; a Coordenação-Geral de Modernização e Gestão Estratégica (CGMGE); a Coordenação-Geral de Integridade (CGInt); a Coordenação-Geral de Comunicação Social (CGCOM); o Comitê de Governança, Estratégia e Riscos e o Comitê Gestor de Tecnologia da Informação.

Instâncias de supervisão e controle

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

b) Planejamento Estratégico

A DIREX concluiu a revisão do Planejamento Estratégico Institucional (PEI), para o período de 2023-2026, cuja instituição ocorreu pela Portaria nº 5.381, de 25 de setembro de 2023. O PEI/DNIT caracteriza-se como o principal instrumento de governança, no qual estão fixados os alicerces da gestão estratégica da Autarquia, que visa a produção de resultado articulado e crescimento direcionado a longo prazo.

Como resultado, foram revisados, atualizados e validados os referenciais estratégicos: a missão, a visão, os valores institucionais e os objetivos estratégicos do DNIT, bem como publicado o novo Mapa Estratégico da Autarquia. Além disso, destaca-se a participação de todas as Coordenações-Gerais do DNIT na construção do Planejamento, as quais foram instadas a pensarem e elaborarem seus indicadores estratégicos de forma a traduzir, de modo claro, objetivo e mensurável, as atividades de maior impacto nos resultados da Autarquia, com foco na entrega para a sociedade.

Ainda, ao longo de 2023, na busca por estimular a cultura do planejamento e monitoramento sistemático e contínuo do desempenho, foi estabelecida nova metodologia de coleta de dados dos indicadores estratégicos. A periodicidade da coleta passou a ser mensal e foi iniciada a estruturação de uma ferramenta para monitoramento dos dados. Para 2024, está prevista a continuidade desse trabalho, visando implementar a referida ferramenta, o que permitirá sistematizar as atividades de coleta, análise e publicação dos resultados, facilitando o acesso aos usuários e a transparência das informações.

Por fim, destaca-se que o PEI 2023-2026 está estruturado em 3 Eixos, 10 Temas e 13 Objetivos Estratégicos, os quais se desdobram em 21 Iniciativas e 49 Indicadores, cada qual contendo suas respectivas métricas e metas, que possibilitam o monitoramento sistemático e contínuo ao longo do ano.

Figura 12 - Estrutura do PEI 2023-2024



c) Mapa Estratégico

O Mapa Estratégico do DNIT apresenta de forma esquemática os referenciais do Planejamento Estratégico do DNIT. Foi estruturado com base nos três Eixos fundamentais do PEI: Resultados para a sociedade; Integração; e Governança. Cada Eixo se desdobra em Temas e Objetivos Estratégicos. O novo Mapa pode ser acessado em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/governanca-estrategia-e-riscos/eixos-da-governanca/gestao-estrategica/mapa-estrategico-2023-2026>

Figura 13 – Mapa Estratégico 2023-2026

2023 MAPA ESTRATÉGICO 2026



Objetivos Estratégicos

Representam os fins a serem perseguidos pela Autarquia, visando o cumprimento de sua missão e o alcance de sua visão de futuro. Traduzem os desafios a serem enfrentados no quadriênio e estão organizados em eixos e temas, e se desdobram em iniciativas e indicadores estratégicos de desempenho, os quais permitem, de forma objetiva, a mensuração do resultado planejado.

No Planejamento Estratégico do ciclo de 2023-2026 estão estabelecidos 13 Objetivos Estratégicos a serem perseguidos pela Autarquia, conforme a Tabela 6. Seu desdobramento em Iniciativas e Indicadores pode ser visualizado nas Tabelas 7, 8 e 9.

Tabela 6 – Objetivos Estratégicos DNIT

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

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

Tabela 7 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Resultados para a Sociedade

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

Tabela 8 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Integração

OBJETIVO	INICIATIVA	INDICADOR
4. Aprimorar o planejamento integrado	9. Desenvolvimento do processo de planejamento integrado	Elaboração da 1ª e da 2ª etapa do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária - PNMR.
		Elaboração da 1ª e da 2ª etapa da Proposta da Lei Orçamentária (DNIT) relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística.
		Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade (ICS).
		Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação.
		Percentual de acordos em audiências de conciliação de desapropriação/reassentamento.
5. Contribuir com a qualidade nos estudos, projetos, serviços e obras	10. Aprimoramento da gestão ambiental e transformação digital dos Processos de Gerenciamento dos Estudos e Gestão Ambientais	Percentual de empreendimentos (com Ordem de Serviço emitida para estudos ambientais) com informações cadastradas no respectivo sistema (Ecosistema).
		Percentual de empreendimentos (com Ordem de Serviço emitida para gestão ambiental) com informações cadastradas no respectivo sistema (Ecosistema).
		Quantidade de termos de aceitação de EVTEA.
		Índice de Desenvolvimento de Projetos - IDP.
		Publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT.
OBJETIVO	INICIATIVA	INDICADOR
6. Implementar a sustentabilidade econômico socioambiental	12. Implantação do Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração do DNIT (IASA/DNIT)	Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração do DNIT - IASA/DNIT.
7. Aprimorar a gestão patrimonial	13. Destinação do passivo ferroviário	Quantidade de destinação de bens ferroviários (termos firmados).
OBJETIVO	INICIATIVA	INDICADOR
8. Fortalecer o relacionamento institucional	14. Fortalecimento da articulação institucional com o setor público, privado e a sociedade	Quantidade de publicações no site.
		Quantidade de publicações nas redes sociais.
		Índice de envio de respostas das Recomendações do TCU.
		Índice de envio de respostas das Recomendações da CGU.
		Índice de Fortalecimento Técnico-Institucional - IFTI.
9. Assegurar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações, visando à transparência	15. Promoção da transparência com a sociedade	Percentual de atendimento da transparência ativa.
		Satisfação média dos usuários do Fala.BR.
		Índice de reclamações e recursos na Ouvidoria.

Tabela 9 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Governança

OBJETIVO	INICIATIVA	INDICADOR
10. Aperfeiçoar a governança, a integridade, a gestão estratégica e de riscos	16. Avaliação dos resultados organizacionais e implementação de controles	Implantação do Painel de Desempenho nas SRs e SEDE.
		Percentual de implementação do PEI 2023-2026.
		Índice de Cumprimento das Recomendações Internas.
		Índice de instauração de procedimentos correcionais e celebração de termos de ajustamento de conduta sem incidência da prescrição.
		Tempo médio de investigação.
		Implementação das ações "Caminhos da Integridade".
		Quantidade de Notas Técnicas de análise de riscos e quebras de integridade.
	17. Aprimoramento da gestão orçamentária e financeira	Índice de execução financeira disponível.
OBJETIVO	INICIATIVA	INDICADOR
11. Assegurar a efetividade das contratações e fiscalizações	18. Execução do Plano Nacional de Logística	Percentual de execução do PNLog.
	19. Implementação da governança de contratações	Percentual de licitações concluídas com sucesso (Sede).
		Quantidade de unidades com dimensionamento da força de trabalho concluído.
12. Valorizar as pessoas e desenvolver as competências com foco no desempenho institucional	20. Implementação da governança de pessoas	Percentual de servidores capacitados em competências previstas no PDP.
		Percentual do Programa de Desenvolvimento de Lideranças concluído.
		Percentual de líderes da área de gestão de pessoas capacitados em Governança de Pessoas.
OBJETIVO	INICIATIVA	
13. Promover a eficiência e a qualidade da gestão de tecnologia e segurança da informação e comunicação	21. Implementação da governança de TIC	Taxa de implementação do PDTIC.

No que se refere ao monitoramento dos indicadores estratégicos, ao longo de 2023 foi implementado novo procedimento para coleta dos dados. A coleta passou a ser realizada junto aos assistentes das Diretorias e titulares das Seccionais e/ou substitutos, com acompanhamento mensal do desempenho. Para 2024, está previsto o aprimoramento da metodologia, com a construção de uma ferramenta que permita centralizar as atividades de coleta, publicação e avaliação dos resultados.

d) Resultado das Iniciativas, Projetos e Programas

Tabela 10 – Quadro de Iniciativas por Diretoria

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

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

Uma das iniciativas estratégicas de competência da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária (CGMRR) contempladas no Planejamento Estratégico Institucional (PEI), expressas na Portaria nº 5.381/2023, é a “Melhoria dos Requisitos Técnicos e da Qualidade Percebida da Infraestrutura”.

Nesse contexto, após uma série de estudos abarcados pelo Programa de Melhoramento de Rodovias Não Pavimentadas (PMNP) foi possível atualizar a antiga Resolução dos contratos do tipo PATO, passando a vigorar a Resolução nº 8/2023, que estabelece a rotina de procedimentos relativos à elaboração do Plano Anual de Trabalho e Orçamento – PATO e a execução, medição, fiscalização, prorrogação e adequação de contratos de PATO.

Essa nova Resolução ultrapassou o conceito de mera atualização, aprimorando e oferecendo novos serviços, tais como o Programa de Melhoramento de Rodovias Não Pavimentadas - PMNP. Outra importante iniciativa foi a publicação da Resolução nº 10/2023, que “estabelece procedimentos na elaboração de soluções e com a contratação para execução das obras e serviços de manutenção rodoviária do DNIT, decorrente do Programa Revitaliza - BR, implantação de faixas adicionais e acostamentos, assim como regulamenta intervenções que fazem parte do escopo de serviços de manutenção rodoviária e eliminação de ponto crítico.”

O Revitaliza – BR foi iniciado numa seara prioritária e urgente diante da necessidade de avaliação e busca de uma gama maior de soluções amparadas por estudos técnicos e normativos

aprovados. Em suma, tem como finalidade aumentar a qualidade e durabilidade dos serviços de manutenção da malha rodoviária, integrando os serviços de manutenção do pavimento e conservação da faixa de domínio e contemplando a execução de vários outros serviços. Dentre outras intervenções específicas que também fazem parte do escopo da manutenção rodoviária, o normativo trouxe inovações quanto a critérios objetivos para eliminação de pontos críticos, além da possibilidade de efetuar implantação de faixas adicionais e acostamentos no âmbito da manutenção.

Tais programas são inovadores e fundamentais para garantir o planejamento e gerenciamento eficaz das rodovias federais, abrangendo as vias pavimentadas e não pavimentadas e melhorando a segurança viária. Além disso, as atividades propostas asseguram a integridade das informações de soluções e orçamentos referenciais para futuras intervenções e contratações, contribuindo significativamente para a melhoria contínua da infraestrutura rodoviária nacional sob jurisdição do DNIT.

A eficácia prática desses programas é essencial para alcançar as metas acordadas, melhorando a qualidade do investimento na malha e a busca por redução de acidentes com os novos programas, representando um desafio significativo para os próximos anos.

Porfim, em termos de desafios futuros para os próximos anos, almeja-se que o Programa Revitalizaseja responsável pela cobertura de 14 mil km de malha rodoviária.

II. Adequação e ampliação da malha viária

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

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

Resultados

Em 2023, foram executados 363,51 km de obras rodoviárias, subdivididos em 181,32 km de implantação, 77,46 km de adequação e 104,73 km de duplicação/restauração. Os resultados contextualizados por região estão apresentados a seguir.

Tabela 11 - Resultados Físicos e Financeiros por Região

REGIÃO	IMPLANTAÇÃO	ADEQUAÇÃO	DUPLICAÇÃO / RESTAURAÇÃO
Centro-Oeste	20,3	2,8	0
Nordeste	114	32	26,6

Norte	47,02	0	0
Sudeste	0	18,26	0
Sul	0	24,4	78,13
TOTAL	181,32	77,46	104,73

Desafios Futuros e Riscos

O tempo necessário para execução da obra pode sofrer interferências incontroláveis e que influenciam diretamente no cronograma, tais como: clima, insumos/materiais, desapropriação/reassentamento, questões ambientais, questões jurídicas e administrativas e mão de obra. Assim, o DNIT vem buscando aprimorar seu sistema de gestão, buscando antecipar interferências e solucioná-las antes que impactem diretamente o ritmo de seus contratos.

III. Execução dos Programas Ligados a Sinalização e Segurança Viária

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

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

Resultados

Em 2023, deu-se continuidade às tratativas para licitação do Programa, após conclusão da contratação da supervisão pelos estados. Atualmente, o BR-LEGAL 2 já conta com lotes contratados e em execução no Distrito Federal e nos estados do Acre, Amazonas, Bahia, Ceará, Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rondônia e Sergipe.

Até o momento, o Programa contempla uma malha federal de 15.999 km de extensão, tendo sido publicados 2 editais em 2023 para contratação de 48 lotes, somando 35.033 km de malha contemplada ao final das contratações, conforme apresentado na tabela a seguir.

Tabela 12 – Panorama de contratação do BR-LEGAL 2

PREVISÃO DE LICITAÇÕES	UF	LOTES	EXTENSÃO (KM)	TOTAL (KM)
CONTRATADO	AC	2	1.178	15.998,8
	AM	2	791	
	BA	1	400	
	CE	5	2.143	
	DF/GO	1	441	
	GO/DF	3	1.119	
	MS	4	1.981	

PREVISÃO DE LICITAÇÕES	UF	LOTES	EXTENSÃO (KM)	TOTAL (KM)
	MT	7	2.964	
	PI	3	964	
	RJ	1	294	
	RN	3	1.444	
	RO	4	1.960	
	SE	1	321	
EM ANDAMENTO EDITAL 1	AL	2	825	11.046,0
	BA	9	3.542	
	MA	7	3.372	
	PB	3	1.279	
	PE	5	2.028	
EM ANDAMENTO EDITAL 2	AP	1	467	7.988
	BA	1	257	
	GO/DF	1	188	
	MG	7	3.006	
	PI	3	996	
	PR	4	1.399	
	RR	1	588	
	SC	3	612	
	TO	1	475	

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, está a contratação do Programa BR-LEGAL 2, segundo as licitações informadas, nos estados de Alagoas, Bahia, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Tocantins, Goiás, Santa Catarina, Piauí, Minas Gerais, Roraima e Paraná.

Outra prioridade visando a futura contratação dos lotes remanescentes é o gerenciamento e auxílio para elaboração de projetos, em que estão inclusos trechos de extensões significativas não contemplados pelo Programa BR-Legal anterior.

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

Tem por objetivo reduzir o número e a severidade dos sinistros de trânsito. O PNCV contempla a implantação de equipamentos eletrônicos controladores e redutores de velocidade, além de detectores de avanço semaforico e parada sobre a faixa de travessia de pedestres, por meio dos quais é feito o monitoramento das faixas de tráfego das rodovias federais sob circunscrição do DNIT. É regulado pela Instrução Normativa N° 43/2021.

A situação em dezembro de 2023 é de 3.708 faixas operacionais, representando 1.753 equipamentos em operação:

Tabela13 - PNCV-FaixasOperacionais

UF	Total Faixas operacionais	Total Faixas operacional + em instalação
RJ/SP	62	62
RS	172	172
RS	126	126
PB	238	238
PE	203	205
BA	183	183
BA	217	219
CE	124	124
DF/GO	210	210
AC/RO	100	100
AM/RR/PA/AP	133	133
SC	128	128
SC	141	142
SE/AL	261	267
MT	90	90
MS	71	71
MA	87	87
PI/TO	172	172
RN	225	225
PR	265	265
ES	97	97
MG	185	185
MG	142	147
MG	76	76
Total Geral	3.708	3.724

É importante mencionar que, além das faixas citadas há, atualmente, 55 faixas em fase de estudotécnico de instalação.

Como medida de governança técnica do Programa, reitera-se o estabelecimento da IN nº 43/2021, que disciplinou critérios técnicos para a implantação de novos equipamentos.

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

Desafios Futuros e Riscos

Em função do encerramento das prorrogações de contratos atuais, entre maio e novembro de 2024, o principal desafio será a transição do encerramento de contratos e a assinatura dos novos contratos, conforme Edital nº 519/2023.

Outro desafio é garantir o sucesso da condução da licitação do segundo edital relativo ao PNCV, referente aos estados do Acre, Rondônia, Goiás, Pernambuco, Santa Catarina, Distrito Federal, e parte do estado de Minas Gerais, os quais possuem data de encerramento de contrato em novembro de 2024, excetuando-se Minas Gerais, que possui fim de contrato para julho de 2025.

V. Execução do Plano Nacional de Pesagem (PNP)

No âmbito do PNP, a concepção da meta compõe-se, atualmente, pela fiscalização do excesso de peso por meio das Unidades Móveis Operacionais (UMO), dotadas de sistema de pesagem móveis estáticos e dinâmicos.

O transporte rodoviário de cargas tem como característica a dinamicidade, e as UMO garantem maior eficiência na fiscalização de peso no país, pois podem atuar em qualquer ponto da malha rodoviária nos estados.

Dentre as ações para fiscalização do excesso de peso, tem-se as contempladas pelo Contrato nº 182/2019, cujo objeto é a “execução dos serviços de apoio técnico à verificação de peso e dimensões em veículos superdimensionados”, e abrange a operação de duas balanças portáteis com enfoque nos caminhões bitrem de 9 eixos e nos veículos de transporte de cargas superdimensionadas, assim declarados por meio de Autorização Especial de Trânsito (AET).

Além disso, destaca-se a licitação relativa ao Edital nº 237/2017, para contratação de 46 Unidades Móveis Operacionais de pesagem estática (UMO-E) e 15 Unidades Móveis Operacionais de pesagem dinâmica (UMO-D). Atualmente, encontram-se em operação 42 UMO, 2 relativas ao Contrato nº 182/2019 e 40 correspondentes ao Edital nº 237/2017, com atuação majoritária do agente remoto.

Além das UMO, destaca-se que estão em fase de obras 5 Postos Integrados Automatizados de Pesagem (PIAF), em andamento nos estados do Maranhão e Rio Grande do Norte. Os PIAF são postos de pesagem fixos, os quais possuem o segmento da Estação de Controle em Pista (ECP), dotadas de sensores de pesagem em alta velocidade (*High Speed Weight in Motion* - HS-WIM) para a pesagem seletiva na própria faixa de rolamento e disponibilização de balança dinâmica no interior do posto. O andamento das obras é apresentado na tabela a seguir.

Tabela 14 - Situação das obras do PIAF –2024

Estado	PIAF	Status Obra
	14.01.101.RN (BR-101)	Realização da concretagem da ECP e conclusão de acabamento do posto e demais construções civis.

Rio Grande do Norte	14.02.304.RN (BR-304)	Conclusão da concretagem da ECP, instalação da rede de iluminação, execução do paisagismo e de serviços de sinalização. ECP concluída com instalação dos equipamentos de tecnologia.
Maranhão	15.01.135.MA (BR-135)	Balança de precisão já instalada. Em andamento a instalação de dispositivos de sinalização e serviços finais de drenagem e acabamento das construções civis.
	15.04.316.MA (BR-316)	ECP concluída. Em fase de início de instalação dos equipamentos de tecnologia e rede de iluminação externa, assim como acabamento final das construções civis.
	15.05.316.MA (BR-316)	ECP concluída. Em fase de início de instalação dos equipamentos de tecnologia e rede de iluminação externa, assim como acabamento final das construções civis.

Além dos postos em construção, há a previsão para início das obras de mais 3 PIAF em 2024, 2 dos quais no Rio Grande do Norte e 1 em Goiás.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, destaca-se a conclusão das obras e o início da operação dos postos. O Centro de Controle Operacional (CCO), necessário à operação dos PIAF de forma integrada entre as diversas localidades, tem previsão de início das atividades em 2024.

Outro desafio futuro é o lançamento dos dois editais dos Postos de Pesagem Mistos (PPM), cujo objetivo é promover melhoria contínua ao PNP, mediante junção dos modelos definidos pelos PIAF e pelas UMO, combinando a pré-seleção automatizada, prevista segundo a ECP dos PIAF, com a mobilidade e a praticidade da UMO. Necessário considerar, ainda, a atuação de forma remota dos Agentes de Trânsito, a partir de um CCO, garantindo o monitoramento das operações não apenas dos PPM e dos PIAF, mas também de outros Programas.

Considerando que os contratos das UMO encerram sua vigência em meados de julho/2024, é fundamental o lançamento do PPM o mais brevemente possível, para não haver descontinuidade na fiscalização de peso nas rodovias federais.

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

O PROARTE contempla as obras de reabilitação estrutural e funcional, bem como os serviços de manutenção preventiva e corretiva, de estruturas constantes na malha rodoviária federal.

A manutenção consiste no conjunto de atividades necessárias para o cumprimento da vida útil da estrutura (recuperação, limpeza, substituição de elementos, dentre outras), não havendo, portanto, alterações estruturais ou funcionais na OAE.

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

Resultados

Em 2023, foram elaborados 49 planos de trabalho de manutenção de OAE, os quais, de posse das Superintendências Regionais, totalizam 1.724 OAE, conforme apresentado na tabela a seguir.

Tabela 15 – Resultado do PROARTE Manutenção em 2023

STATUS	UF	UNIDADE LOCAL	Nº de OAEs
ENCAMINHADOS À SUPERINTENDÊNCIA	AP	UL - Macapá	37
	BA	UL - Euclides da Cunha	68
	DF	UL - Brasília	8
	GO	UL - Aragarças	22
	GO	UL - Jataí	18
	MA	UL - Barão de Grajaú	19
	MA	UL - Caxias	39
	MA	UL - Pedrinhas	77
	MG	UL - Caxambu/Pouso Alegre	22
	MG	UL - Contagem (Passarelas)	7
	MG	UL - Contagem (Viaduto 454,55 sobre ferrovia)	1
	MG	UL - Oliveira	40
	MG	UL - Prata	6
	PA	UL - Altamira	36
	PA	UL - Itaituba	10
	PI	UL - Piripiri	27
	RS		43
	RS	UL - Passo Fundo	70
	SP	UL - Santa Maria	34
		CONT - São Paulo	
		Total	584
EM LICITAÇÃO	BA	UL - Barreiras	52
	BA	UL - Vitória da Conquista	44
	ES	UL - Vitória	63
	MG	UL - Caratinga	27
	MG	UL - Governador Valadares	38
	MG	UL - Montes Claros	24
	MG	UL - Patos de Minas	28
	MG	UL - Teófilo Otoni	51
	MG	UL - Uberlândia	29

RESULTADO MANUTENÇÃO 2023			
STATUS	U	UNIDADE LOCAL	Nº de OAEs
CONTRATADOS		UL-Cruz Alta	53
	RS	UL -Pelotas	28
	RS	UL -Uruguaiana	67
	RS	UL - Vacaria	24
	RS	UL - Aracaju	87
	SE	Total	615
	BA	UL-Cruzas Almas	65
	BA	UL-Eunápolis	26
	BA	UL-Itabuna	38
	BA	UL-Jequié	19
	CE	UL-Fortaleza	74
	CE	UL - Icó(BR-230/BR-116)	24
	MS	UL -Anastácio	70
	MS	UL - Dourados/Jardim	22
	MT	UL - Água Boa	47
	MT	UL - Campo Verde	15
	MT	UL - Rondonópolis	16
	PR	UL - Londrina/CampoMourão	34
	PR	UL-PontaGrossa	29
	RR	SR-Roraima	38
	SP	UL - SãoJosédo Rio Preto	1
	SP	UL-Taubaté	7
		Total	525
TOTAL DE OAE			1724

Para a reabilitação, foram elaborados e encaminhados às Superintendências Regionais os anteprojetos de reabilitação de 66 OAE, juntamente com os respectivos Orçamentos Referenciais, os Termos de Referências e os Atos Preparatórios para auxiliar na contratação. O status desses anteprojetos encontram-se na tabela abaixo:

Tabela 16 – Resultado do PROARTE Reabilitação em 2023

RESULTADO REABILITAÇÃO 2023				
STATUS	OAE	UF	BR	KM
ENCAMINHADOS À SUPERINTENDÊNCIA PARA LICITAÇÃO	Ponte sobre o Rio da Vila	BA	BR-367	20,79
	Ponte sobre o Rio Jequitinhonha	BA	BR-101	659,70
	Ponte sobre o Rio Pipiripau (LE)	DF	BR-020	40,80
	Ponte sobre o Córrego Bisnau	GO	BR-020	48,20
	Ponte sobre o Córrego Extremo	GO	BR-020	93,80

RESULTADO REABILITAÇÃO 2023				
STATUS	OAE	UF	BR	KM
	Ponte sobre o Córrego Riacho Fundo	GO	BR-020	106,20
	Ponte sobre o Córrego Tabocas	GO	BR-020	150,90
	Ponte sobre o Riacho Grande	GO	BR-020	107,60
	Ponte sobre o Ribeirão Santa Rita (LE)	GO	BR-020	0,50
	Ponte sobre o Rio Cana Brava	GO	BR-020	84,10
	Ponte sobre o Rio Lagamar	GO	BR-020	176,57
	Ponte sobre o Rio Lontra	GO	BR-020	157,80
	Ponte sobre o Rio Paraim	GO	BR-020	75,60
	Ponte sobre o Riacho Fundo	MA	BR-222	98,07
	Ponte sobre o Rio Casca	MG	BR-262	119,56
	Ponte sobre o Ribeirão Mandembo	MG	BR-494	555,84
	Ponte sobre o Ribeirão São João	MG	BR-354	90,44
	Ponte km 388,80			
	(Ponte sobre o Açude São Bento)	PB	BR-230	388,80
	Ponte no Km 35,25			
	Ponte sobre o Riacho da Caiçara (Ponte Mofumbo)	PB	BR-405	35,25
	Ponte sobre o Riacho Peleiro	PB	BR-230	423,56
	Ponte sobre a Sanga Sinassina	PB	BR-104	43,20
	Ponte sobre o Canal Caiubã	RS	BR-290	608,55
	Ponte sobre o Riacho São Pedro (Ponte km 17,91)	RS	BR-471	497,95
	Ponte sobre o Rio Tocantins	SE	BR-235	17,91
		TO	BR-226	0,00
TOTAL OAE – Encaminhados à Superintendência			25	
EM LICITAÇÃO	Ponte sobre o Rio Caeté	AC	BR-364	282,00

RESULTADO REABILITAÇÃO 2023				
STATUS	OAE	UF	BR	KM
	Pontesobre oRio Camisãozinho	BA	BR-324	415,07
	Ponte sobre o Rio do Peixe	BA	BR-324	467,17
	Ponte sobre o Rio Preto	BA	BR-101	348,13
	Ponte sobre o Riacho da Catita	BA	BR-407	57,73
	Ponte sobre o Rio Catolé	BA	BR-101	447,90
	Ponte sobre o Rio do Ouro	BA	BR-101	801,82
	Ponte sobre o Rio das Velhas	MG	BR-365	141,30
	Ponte sobre o Rio Cajá	PB	BR-230	83,30
	Ponte sobre o Rio Patu	PB	BR-230	81,50
	Ponte sobre o Rio Piaba	PB	BR-104	83,00
	Ponte sobre o Piancó	PB	BR-361	84,90
	Córrego Bom Nome Ponte sobre o	PE	BR-232	450,62
	Córrego Cachoeirinha Ponte sobre o	PE	BR-232	472,38
	Riacho Das Garças Ponte sobre o Rio	PE	BR-428	73,32
	Caraíbas Ponte Presidente	PE	BR-428	63,34
	Juscelino Kubitschek (Rio Poti Velha) Ponte sobre o	PI	BR-343	348,00
	Riacho Santo Antônio Ponte sobre o Rio	PI	BR-343	198,40
	Camurupim Ponte sobre o Rio	PI	BR-402	79,10
	Da Várzea Ponte sobre o Rio	PI	BR-402	68,10
	Piracuruca Ponte sobre o Rio	PI	BR-343	144,00
	Ubatuba	PI	BR-402	95,10

RESULTADO REABILITAÇÃO 2023				
STATUS	OAE	UF	BR	KM
	Ponte sobre o Rio Ibicuí	RS	BR-293	289,83
	Ponte sobre Lago do Louco	RS	BR-293	292,40
	Ponte sobre Rio Ibirapuitã	RS	BR-293	351,26
	Ponte sobre Arroio Faxina I	RS	BR-153	532,66
TOTAL OAE – Em licitação			26	
CONTRATADOS	Viaduto sobre a BR-324	BA	BR-101	165,91
	Ponte do Fandango (Margem Esquerda) (Rio Jacuí)	RS	BR-153	406,39
	Ponte sobre o Rio Itajaí Açú II	SC	BR-470	111,00
	Ponte sobre o Rio Aribiri	ES	BR-447	13,89
	Ponte sobre o Córrego Meladão I (Ponte km 594,69)	PI	BR-343	594,69
	Ponte sobre o Rio Mearim (reabilitação) e 2 passarelas (construção)	MA	BR-316	0,10
	Ponte sobre o Rio Capivara (Ponte km 593,22)	PI	BR-404	71,40
	Ponte sobre o Rio Tacutú	RR	BR-401	137,47
TOTAL OAE – Contratados			8	
TOTAL DE OAE				58

VII. Aprimorar a gestão e fiscalização da infraestrutura de transportes

O Índice de Condição da Manutenção (ICM) tem por finalidade parametrizar a avaliação da condição de manutenção das rodovias pavimentadas sob jurisdição do DNIT, e servir de referência para o acompanhamento das ações de manutenção da malha rodoviária federal.

Na avaliação da condição de manutenção das rodovias pavimentadas, os levantamentos em campo são realizados mensalmente pelas empresas supervisoras, e possuem por base os seguintes itens:

I - Superfície do pavimento:	II - Conservação da rodovia:
a) número de painéis;	a) altura da vegetação marginal;
b) número de remendos; e	b) presença e condição dos dispositivos de drenagem; e
c) percentual de área trincada.	c) presença de dispositivos de sinalização horizontal e vertical.

A fim de indicar a evolução ou a involução das condições de manutenção da malha rodoviária, o cálculo do ICM ou do Índice de Condição da Manutenção de Rodovias Não Pavimentadas (ICMNP) indica a nota de determinado segmento em uma das quatro categorias:

- I - Péssimo;
- II - Ruim;
- III - Regular; e
- IV - Bom.

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

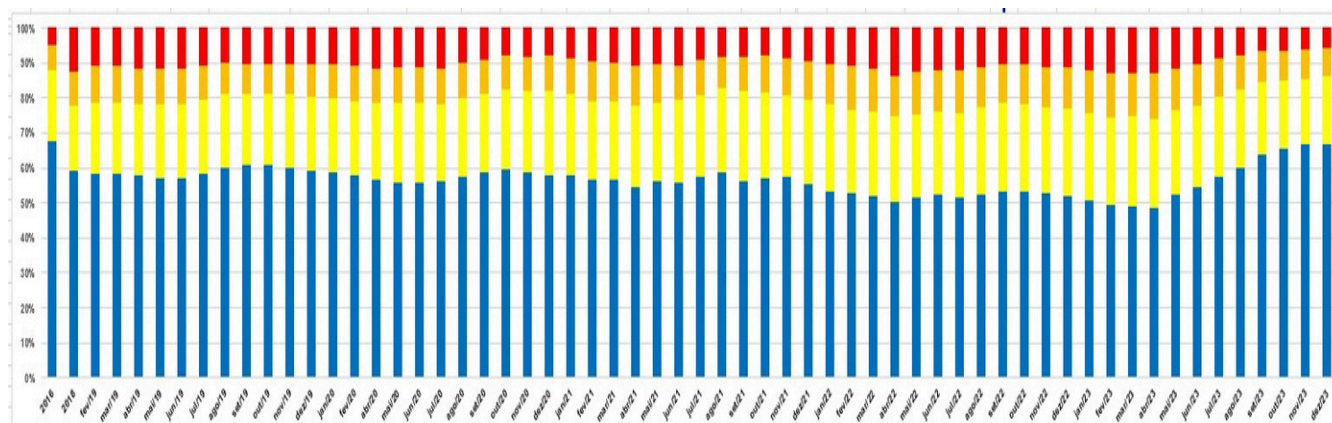
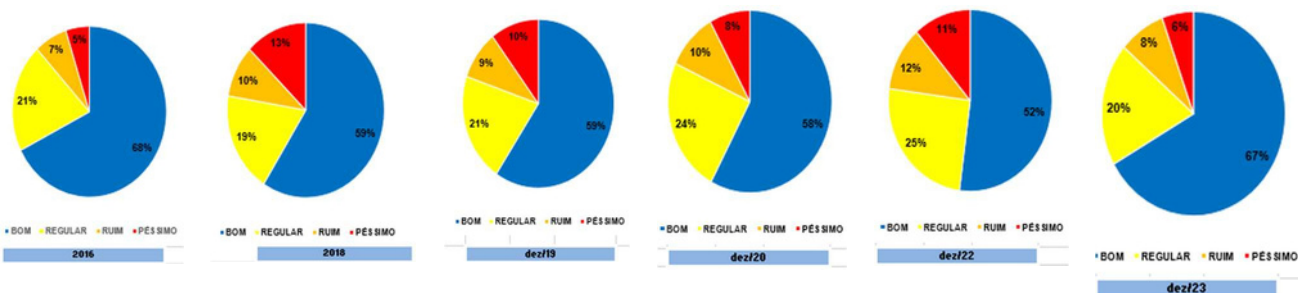
Tabela 17 – Classificação de segmento da malha

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

Resultados:

A partir do conceito apresentado acima, no que tange ao ICM Nacional, conforme demonstram os gráficos abaixo, é nítida a melhoria das rodovias ao longo dos últimos anos, em especial em 2023:

Gráfico 1 - Gráfico classificação das rodovias 2020 - 2023



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

A DIF prosseguiu em 2023 com 25 iniciativas, das quais 21 fazem parte do Programa PROSEFER, sendo 16 Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), 1 Estudo de passivos ambientais para PRAD e projeto executivo, 1 Projeto Básico e 3 Projetos Executivos, concentrados nas regiões Sul e Sudeste, com o objetivo de dar continuidade aos empreendimentos já iniciados até que sejam concluídos.

Novas atualizações do PROSEFER ocorrerão a partir do exercício de 2024 em municípios específicos, de acordo com a necessidade, medida adotada para se evitar dispêndio de energia e gastos públicos desnecessários, uma vez que poucos municípios não foram contemplados e não obtiveram solução no âmbito da renovação antecipada dos contratos de concessão ferroviária.

Resultados

A seguir, detalha-se a carteira e o status das iniciativas da DIF:

□ 15 EVTEA aprovados:

1. Solução de conflitos ferroviários em Arapongas/PR;
2. Solução de conflitos ferroviários em Bambuí/MG;
3. Solução de conflitos ferroviários em Cruz Alta/RS;
4. Solução de conflitos ferroviários em Jandaia do Sul/PR;

5. Solução de conflitos ferroviários em Mafra/SC;
6. Solução de conflitos ferroviários em Mandaguari/PR;
7. Solução de conflitos ferroviários em Marialva/PR;
8. Solução de conflitos ferroviários em Pelotas/RS;
9. Solução de conflitos ferroviários em Piraquara/PR;
10. Solução de conflitos ferroviários em Ponta Grossa/PR;
11. Solução de conflitos ferroviários em Rio Grande/RS;
12. Solução de conflitos ferroviários em Santa Luzia/MG;
13. Solução de conflitos ferroviários em São Bento do Sul/SC;
14. Solução de conflitos ferroviários em Sarandi/PR e
15. Solução de conflitos ferroviários nos meios urbanos de Cornélio Procopio/PR.

☐ 1 EVTEA em andamento:

1. Solução de conflitos ferroviários nos meios urbanos de Rolândia/PR (EVTEA).

☐ 1 Estudo de Passivos Ambientais para PRAD (Plano de Recuperação de Áreas Degradadas) e Projeto Executivo em andamento:

1. Elaboração de relatório de passivos ambientais e do projeto executivo de recuperação ambiental do pátio ferroviário de Santos Dumont/MG;

☐ 2 Projetos aprovados:

1. Projeto Executivo do Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul/SC;
2. Projeto Executivo do Viaduto Benjamin Constant em Juiz de Fora/MG.

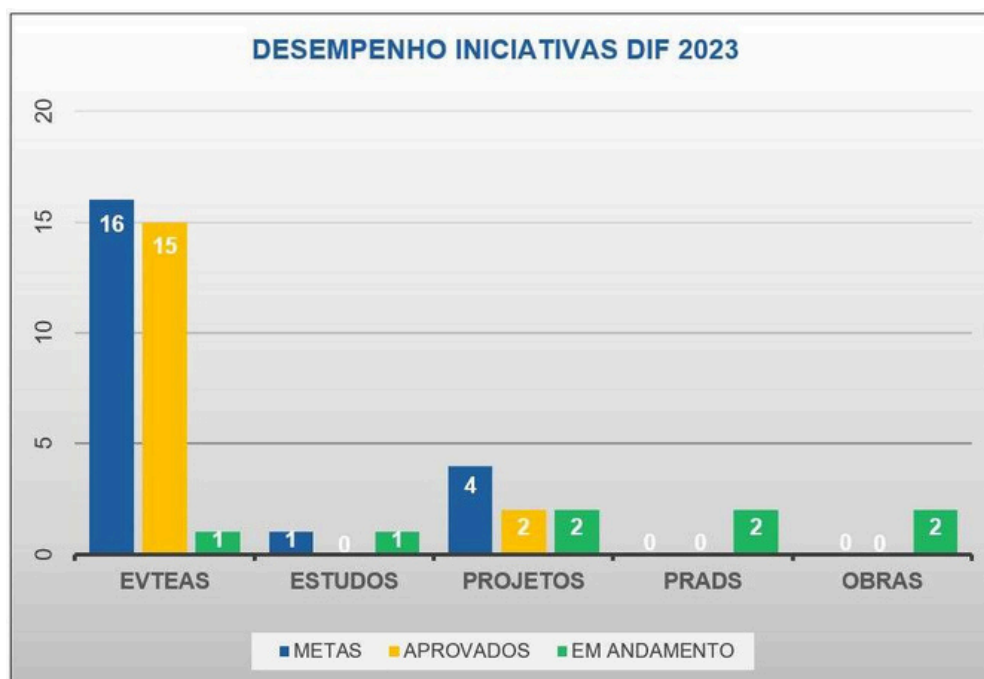
☐ 2 Projetos em andamento:

1. Projeto Básico de Solução de conflitos ferroviários em Paranaguá/PR e
2. Projeto Executivo do Contorno Ferroviário em Joinville/SC.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio para 2024 é concluir e aprovar 1 EVTEA, 1 Estudo de Passivos Ambientais e 2 Projetos (Básico e Executivo), que se encontram atualmente em andamento, bem como dar continuidade à evolução dos estudos e projetos aprovados, viabilizando novos empreendimentos.

Gráfico 2 – Desempenho iniciativas DIF 2023



IX. Destinação do Passivo Ferroviário

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

Figura 14 – Gestão de Patrimônio Ferroviário



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

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

Resultados

Em 2023, após tratativas com a Coordenação-Geral de Obras Ferroviárias – CGOFER e a Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento - CGDR, chegou-se ao entendimento de que, embora na Instrução Normativa DNIT nº 75/2021 constem termos rodoviários, por similaridade e com as devidas adequações, quando essas forem necessárias, ela também pode ser aplicada no âmbito ferroviário, independentemente de alterações. Contudo, as alterações e/ou complementações percebidas estão sendo compiladas, visando futura retificação do citado normativo, de forma única e abrangente.

Além disso, em virtude da formalização dos Termos de Cessão de bens imóveis com as concessionárias ferroviárias cujos contratos de arrendamento foram extintos, foi estabelecida a obrigação de promover a identificação da faixa de domínio vinculada à operação. Com isso, chegou-se ao entendimento de que as concessionárias deverão seguir todo o procedimento que consta na Instrução Normativa DNIT nº 75/2021, tendo sido a elas encaminhadas as diretrizes, visando o recebimento da identificação e do georreferenciamento da faixa de domínio da malha ferroviária.

A elaboração da Instrução Normativa referente ao processo “Regularizar imóveis à faixa de domínio” ficou sobrestada em função da necessidade de alteração do Decreto nº 7.929/2013.

b. Elaboração de proposta de alteração legal dos imóveis DNIT/SPU.

A iniciativa envolve elaboração de proposta de alteração do Decreto nº 7.929/2013, que regulamenta o inciso IV do art. 8º, da Lei nº 11.483/2007, objetivando regularizar a gestão de bens imóveis não operacionais da reserva técnica, pelo Grupo de Trabalho da Reserva Técnica, criado pela Portaria nº 183/2020, prorrogada pela Portaria nº 68/2021, formada por integrantes do DNIT, Ministério dos Transportes, ANTT e VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

Resultados

Para aprimorar a gestão de bens imóveis, foi celebrado Acordo de Cooperação Técnica - ACT entre o DNIT e a Secretaria do Patrimônio da União – SPU/MGI, com a interveniência do Ministério dos Transportes. O documento foi publicado no Diário Oficial da União em 27/10/2023, Edição 205, Seção 3, cujo objetivo é “estabelecer mecanismos de cooperação técnica entre o DNIT e a União, por meio da SPU/MGI, para gestão dos bens imóveis sucedidos pela União e pelo DNIT

oriundos de entidades ferroviárias extintas, a ser executado nas dependências das duas entidades acordadas, incluindo suas unidades regionais”.

O grupo de trabalho já foi instituído por meio da Portaria Conjunta SPU-MGI/SNTF-MT/DNIT nº 64/2023. No âmbito desse acordo, estão estimados aproximadamente 40 mil imóveis que precisam ser tratados entre as instituições para aprimorar a gestão do patrimônio imobiliário do DNIT e da União. Está pactuado um plano de trabalho que inclui a revisão de normativos que hoje impactam negativamente a gestão de imóveis nas instituições.

A iniciativa do DNIT visou aproximar os atores envolvidos nas demandas de bens imóveis ferroviários para busca de soluções conjuntas que otimizem pessoal e recursos, pois cada instituição traz sua expertise e equipe para mitigar os danos ao patrimônio. Cabe ressaltar que a SPU/MGI, o DNIT e o MT pretendem discutir a alteração do Decreto nº 7929/2013, e demais legislações pertinentes, no âmbito do referido ACT.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio reside em se concretizar a alteração do Decreto nº 7.929/2013 para regularizar e aprimorar a destinação e a gestão dos mais de 50 mil bens imóveis recepcionados da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., para administração de parte pelo DNIT e parte pela SPU.

O risco é a manutenção do teor atual do Decreto, o qual inviabiliza a gestão do patrimônio ferroviário, pois gera conflito interinstitucional entre DNIT e SPU.

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 DNIT e ANTT, e a elaboração e gestão dos termos de cessão de bens imóveis, anteriormente arrendados, cujos contratos de arrendamento estão sendo extintos em atendimento à Lei nº 13.448/2017.

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

Resultados

Foi dada continuidade ao processo de limpeza dos pátios e da faixa de domínio, no estado de São Paulo, com a realização de 1 leilão, totalizando 1.975 bens móveis inservíveis leiloados, com receita apurada de R\$ 633.850,00 (seiscentos e trinta e três mil, oitocentos e cinquenta reais).

Em 2023, foram instituídas outras Comissões de Alienação de Bens Móveis Ferroviários Inservíveis nas SR, de forma a realizar o desfazimento de bens nas demais unidades da federação.

Quanto à proposição de novo ACT entre DNIT e ANTT, para adequação da gestão dos bens imóveis objeto dos termos de cessão, foi elaborada proposta no âmbito do DNIT, a ser submetida à ANTT.

Desafios futuros e riscos

- Dar continuidade ao processo de limpeza dos pátios e da faixa de domínio ferroviária (desfazimento de bens ferroviários inservíveis) com base na IN nº 15/2020, e/ou por meio de destinações (leilões e doações);
- Dar continuidade à formação e atuação das comissões de avaliação e de alienação, nas SR;
- Concluir os processos de extinção dos contratos de arrendamento das Concessionárias Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA) e Ferrovia Tereza Cristina (FTC);
- Estabelecer o novo ACT entre DNIT e ANTT.

Foram catalogadas 178.820 unidades de bens operacionais e não operacionais. Esse número foi incrementado com base nos trabalhos de vistoria in loco das Comissões de Alienação de Bens Móveis Ferroviários Inservíveis instituídas nos estados. As equipes, após cotejarem as informações dos termos de transferência recepcionados pelo DNIT da inventariança da extinta RFFSA com a situação atual nos estados, identificaram outros bens ferroviários, incorrendo na atualização do sistema ExFerr.

X. Melhoria em hidrovias e portos organizados

a. Melhoria em Hidrovias e Portos Organizados e Operação e Manutenção de IP4

A iniciativa visa garantir as atividades de manutenção da infraestrutura (rotineiras e programadas), contemplando também as edificações de apoio à operação dos portos e terminais. As ações buscam proporcionar maior segurança e eficiência aos usuários, aprimoramento da gestão e operação dos equipamentos, carga e descarga das embarcações e dos terminais de passageiros. Envolve, também, a implementação da gestão ambiental do empreendimento, englobando, entre outras, ações mitigadoras e compensatórias das áreas de influência direta e indireta, e o atendimento das licenças ambientais.

As IP4 devem satisfazer requisitos de eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços e preservação do meio ambiente. Em 2023, 76 Instalações estavam construídas e operacionais nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Piauí e Maranhão.

As principais IP4 contam com cobertura contratual de Operação e Manutenção (O&M) no modelo por Nível de Serviço, uma inovação proposta e executada pela DAQ desde 2020. Atualmente, 54 IP4 são contempladas por esse modelo, considerando as instalações implantadas e em fase de implantação.

A formalização do contrato de O&M por Nível de Serviço emerge como resultado do desenvolvimento de uma metodologia inovadora no âmbito das instalações portuárias. Abarca uma gama de serviços, compreendendo manutenção e conservação das estruturas prediais, a exemplo do retroporto, estruturas navais de atracação, destocamento, remoção de toras/galhadas e desassoreamento.

Dentre suas cláusulas, destaca-se a significativa responsabilidade conferida à parte contratada, incumbida da preservação das condições operacionais das instalações portuárias. As empresas signatárias não apenas assumem o compromisso, mas também a responsabilidade integral pela contínua operação dessas instalações. Além disso, é imperativo que garantam que a estrutura esteja em condições seguras para a utilização por passageiros e visitantes.

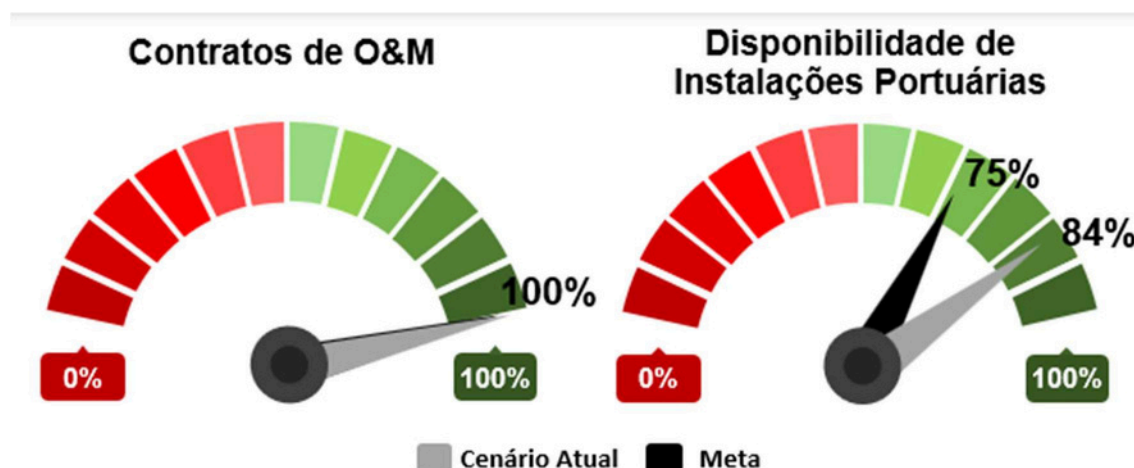
O não cumprimento dessas obrigações acarreta consequências financeiras, na medida em que a empresa contratada se sujeita a descontos nos pagamentos relativos aos serviços executados. Essa cláusula punitiva visa não apenas assegurar a qualidade e continuidade dos serviços prestados, mas também a segurança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

Resultados

Durante 2023, foram alcançados índices de disponibilidade de terminais hidroviários em patamares superiores a 85% por quase todo o exercício, sendo registrado 84% de índice de operação apenas nos meses de novembro e dezembro. Ao fim do exercício, das 76 instalações, 64 estavam em operação.

Destaca-se, ainda, a cobertura de contratos de supervisão, manutenção e operação em 100% das Instalações e a realização de manutenções corretivas e preventivas de 55 IP4 nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, e de 21 atracadouros hidroviários nos estados do Maranhão e Piauí.

Figura 15 - Indicadores de operação e manutenção em 2023



Desafios Futuros e Riscos

Entre os desafios iminentes, destaca-se a necessidade de assegurar manutenções em níveis apropriados, visando permitir que as IP4 operem com segurança e confiabilidade. Isso é fundamental não apenas para a preservação do patrimônio público, mas também para o fomento do transporte aquaviário interior.

Os riscos inerentes estão intrinsecamente ligados à regularização, à obtenção de licenças e à ocorrência de fenômenos hidrológicos extremos, como máximas cheias e falhas geológicas. Além disso, a disponibilidade de recursos para a realização das recuperações das instalações também figura como um componente crítico, influenciando diretamente na capacidade de enfrentar adversidades e manter a operacionalidade das infraestruturas.

b. Ampliação da Malha Hidroviária

Visa atender às demandas relacionadas à execução das obras de implementação do Canal de Nova Avanhandava, situado na hidrovia do rio Tietê/SP, sob a designação de Ação 00TV. O escopo da obra compreende primordialmente a realização de serviços de derrocamento em uma extensão de aproximadamente 10.000 metros, de maneira a rebaixar em 2,0 m a cota de arrasamento (base) do canal de acesso de jusante da eclusa de Nova Avanhandava.

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

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

Figura 16 - Ampliação do Canal de Nova Avanhandava



Resultados

As obras tiveram início em agosto/2023, compreendendo a 1ª fase de escavação e derrocagem, concluída até o fim de outubro/2023 devido ao período de resguardo à reprodução natural dos peixes, ocorrido entre novembro e fevereiro. Nesse intervalo, os serviços de escavação e derrocagem foram interrompidos, e sua retomada está prevista para março/2024. No momento, encontra-se em curso o transporte do material proveniente da derrocagem, consolidando, assim, uma abordagem coordenada e estrategicamente planejada para assegurar a eficácia das operações.

No que tange à situação ambiental, é importante ressaltar que o empreendimento está com licenciamento ambiental devidamente regularizado, concedido pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), que atesta a conformidade do projeto com normas e regulamentos ambientais, assegurando a adequada gestão e mitigação dos impactos ambientais associados.

Além disso, vale destacar que o empreendimento conta com projetos executivos e orçamentários previamente aprovados, o que reforça a robustez do planejamento do projeto, garantindo não apenas a viabilidade técnica, mas também o alinhamento às diretrizes e exigências ambientais estabelecidas pelos órgãos competentes. A conjugação desses elementos contribui para a sustentabilidade e responsabilidade ambiental durante a realização do empreendimento.

Conforme o cronograma estabelecido, está prevista a conclusão dos serviços de derrocagem do Canal de Nova Avanhandava até agosto de 2026. Esse marco representa o término das atividades programadas para a intervenção, indicando a finalização do processo de escavação e remoção de rochas no referido canal.

Desafios Futuros e Riscos

O principal desafio consiste na execução da obra em conformidade com o cronograma predeterminado, assegurando a realização dos serviços dentro do prazo estipulado. A aderência estrita a esse cronograma assume importância crítica, uma vez que sua não observância poderá potencialmente comprometer a conclusão dos trabalhos e, por conseguinte, a efetivação dos benefícios almejados. Portanto, a gestão eficaz do tempo de execução torna-se crucial para o êxito

do empreendimento, mitigando riscos e fortalecendo a realização bem-sucedida dos objetivos propostos.

XI. Operação e manutenção hidroviária

a. Construção e Recuperação de Instalações Portuárias

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

Resultados

Foram concluídas as obras de construção das IP4 de Augusto Corrêa e Belém (Mosqueiro), no estado do Pará, já disponibilizadas para uso da população. Estão em andamento as obras de construção das IP4 nos municípios de Envira/AM, Oriximiná/PA e Juruti/PA, cujas entregas estão previstas para o 1º semestre de 2024, além de Barcelos/AM, com entrega prevista para o 2º semestre de 2024. A IP4 de Santana/AP está em fase de elaboração de projetos executivos até o fim do 1º trimestre de 2024, conforme cronograma físico-financeiro.

Figura 17 - Instalação Portuária de Belém Mosqueiro/PA



Figura 18 - Status das Instalações Portuárias em 2023



Legenda:

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

Desafios Futuros e Riscos

Destacam-se como preponderantes desafios e potenciais obstáculos para a execução dos serviços fatores tais como complicações orçamentárias, trâmite para a emissão de autorizações e licenças, bem como a possibilidade de paralisação, além de possíveis adiamentos de inaugurações das infraestruturas em decorrência das tramitações exigidas para obter as aprovações da Marinha do Brasil, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), do Corpo de Bombeiros, das Prefeituras, dos Órgãos Ambientais e da SPU. Ademais, acrescem-se como potenciais entraves os atrasos nas obras em decorrência de dificuldades logísticas e condições hidrológicas adversas, que reduzem e comprometem a janela hidrológica disponível para execução das intervenções.

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

A presente iniciativa engloba uma série de procedimentos voltados à preservação e otimização das hidrovias. Esse escopo de ações abrange, primordialmente, a conservação da sinalização das margens, do balizamento flutuante e das barragens de navegação. Adicionalmente, abarca intervenções de cunho civil destinadas à restauração das condições de navegabilidade e segurança da hidrovia, compreendendo, dentre outros aspectos, a realização de dragagens de manutenção, serviços específicos para a desobstrução de canais de navegação, incluindo atividades de limpeza e destocamento, bem como obras de reabilitação e/ou modernização de elementos vitais como eclusas, terminais hidroviários e IP4.

Esse conjunto de ações estende-se ainda à instauração de uma gestão ambiental abrangente do empreendimento, incorporando, dentre outras iniciativas, medidas mitigadoras e compensatórias destinadas às áreas de influência direta e indireta. Além disso, inclui o estrito cumprimento das licenças ambientais, visando assegurar a conformidade integral com as normativas pertinentes e promover a sustentabilidade ambiental. Contempla, ainda, a observância

rigorosa das exigências ambientais, contribuindo para a segurança e confiabilidade da operação desses equipamentos.

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

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

Resultados

Destacam-se as dragagens de manutenção nas hidrovias Paraguai, Madeira e Taquari/Jacuí (HN-710/706) e o andamento das atividades dos Planos de Monitoramento Hidroviários das Hidrovias do Madeira, Tapajós, Tocantins, São Francisco e Paraguai.

Cabe ressaltar que, em 2023, a situação de estiagem e vazante na região, agravada pelo fenômeno El Niño, teve repercussões significativas, culminando na interrupção total ou severa limitação da navegação, situação particularmente crítica devido à significativa dependência do transporte hidroviário. Um exemplo concreto dessa adversidade foi registrado na hidrovia do Madeira, onde, no intervalo entre o fim de agosto e início de setembro, o nível da água retrocedeu mais de um metro, alcançando a marca de 1,43 metro. O déficit pluviométrico observado entre os meses de julho e setembro nas regiões do interior do Amazonas e norte do Pará revelou-se o mais severo desde o ano de 1980, intensificando ainda mais os desafios enfrentados pela região.

Em resposta à situação emergencial, foram implementadas operações de dragagem em diversos trechos cruciais para a navegação na região amazônica. Essas dragagens foram conduzidas nos seguintes rios: Solimões (HN-132, abrangendo o trecho entre Tabatinga e Benjamin Constant e outro trecho entre Coari e Codajás), Amazonas (HN-100), nos segmentos entre Passagem do Tabocal e Foz do Madeira.

O propósito fundamental dessas intervenções foi garantir a plena operacionalidade e mobilidade das embarcações, visando o restabelecimento de uma profundidade mínima para a segurança da navegação na região. Essas ações emergenciais demonstram o comprometimento com a preservação da viabilidade e segurança das atividades fluviais, mitigando os impactos das condições adversas enfrentadas na época.

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

Dragagem do rio Madeira:

Os serviços foram realizados entre abril e junho de 2023, contemplando os passos de Cujubim, Curicacas, Salomão, Costa Primavera, Cintra, Miriti, Itapuru e Manicoré, localizados entre os municípios de Porto Velho/RO e Manicoré/AM. Nesse período foram dragados cerca de 1,4 milhões de metros cúbicos de sedimentos, totalizando um investimento de R\$ 46,9 milhões. O objetivo foi evitar a interrupção do transporte de cargas pelo rio durante o período da seca e garantir a utilização do transporte hidroviário da região, que é rota fundamental para o escoamento da produção de grãos (soja e milho) dos estados do Mato Grosso e Rondônia, composto por um fluxo de comboios de balsas e empurradores de grande porte, e para barcos mistos de passageiros e pequenas cargas.

A dragagem é desenvolvida por meio do PADMA, mais uma inovação em metodologia de execução de serviços de manutenção desenvolvida e institucionalizada pela DAQ nos últimos anos, inspirado no modelo de contratação de trabalhos de manutenção rodoviária. Assim, é possível simplificar as etapas de planejamento e projeto dos serviços de dragagem, tornando mais simples e eficientes a execução, medição e fiscalização dos contratos.

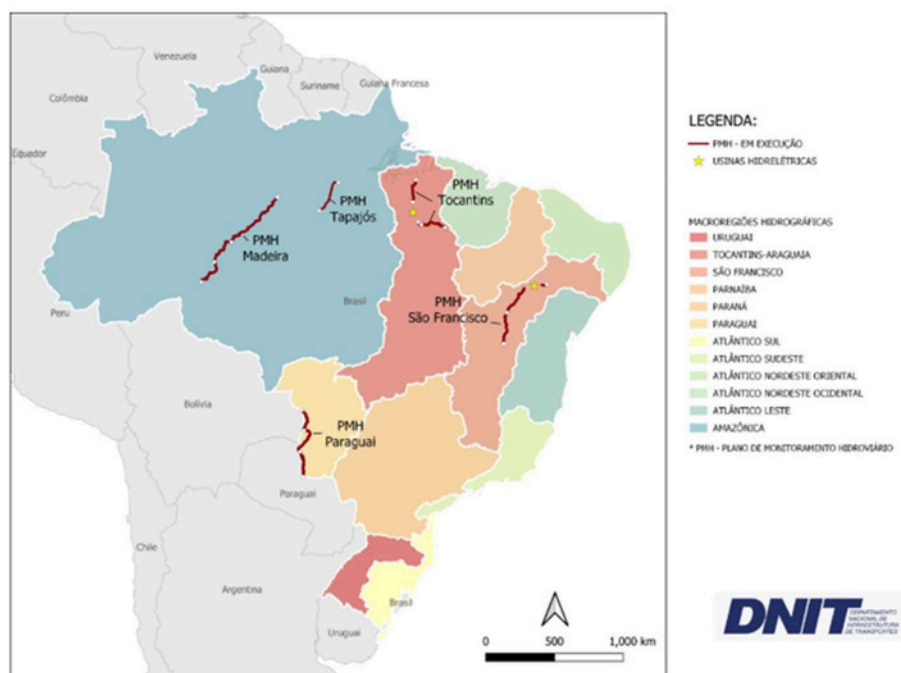
Dragagem do rio Paraguai:

Os serviços foram realizados entre junho e dezembro de 2023, no âmbito do Tramo Norte, em seu trecho entre as cidades de Cáceres/MT e Corumbá/MS, contemplando cerca de 661 km de via navegável. Nesse período foram dragados mais de 930 mil metros cúbicos de sedimentos, totalizando um investimento de R\$ 8,04 milhões. O objetivo foi garantir o nível de serviço e segurança adequados às atuais demandas de transporte do rio Paraguai, proporcionando melhores condições de navegabilidade coerentes com a elevada importância social e econômica da via para a região, principalmente quanto ao tráfego de embarcações turísticas. O tráfego habitual na hidrovia é composto por embarcações de dimensões reduzidas, que exigem calado e largura de canal sucintos, se comparados às embarcações de transporte de cargas. O transporte voltado para pesca e recreação é intenso, e tem influência direta e determinante em aspectos econômicos e sociais da região pantaneira.

Serviços de Monitoramento:

Em 2023, foi dada sequência aos serviços de monitoramento das hidrovias do Madeira, Paraguai, São Francisco, Tocantins e Tapajós, totalizando 3.327 km de vias navegáveis monitoradas.

Figura 19 -Plano de Monitoramento Hidroviário



Desafios Futuros e Riscos

Para 2024, tanto os principais desafios quanto os riscos estão intrinsecamente vinculados à necessidade de manter níveis adequados de navegação nas hidrovias. A partir das lições aprendidas em 2023, a DAQ manterá uma atuação intensiva nas intervenções hidroviárias, com o objetivo de mitigar os impactos potenciais de uma eventual crise hídrica ao longo do ano. Esse enfoque proativo visa antecipar-se aos desafios e garantir a continuidade eficiente das atividades fluviais, resguardando a integridade e a segurança do transporte hidroviário na região.

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

A iniciativa contempla demandas relacionadas à elaboração dos projetos básico e executivo atinentes às ações ambientais, bem como a execução das obras de derrocamento para implantação de canal de navegação, na extensão aproximada de 43 km, na região do Pedral do Lourenço, na hidrovia do Tocantins, estado do Pará.

A finalidade da obra é assegurar a confiabilidade do transporte fluvial ao longo da hidrovia, proporcionando segurança às embarcações que a utilizam, em especial aos comboios de considerável capacidade de carga. O objetivo primordial é otimizar todos os indicadores de eficiência, resultando na redução de custos associados ao transporte de cargas pela via fluvial.

Dessa maneira, ao aprimorar as condições de navegabilidade no rio Tocantins, propicia-se o escoamento mais eficiente de toda a produção mineral, agrícola e pecuária abrangida por sua área de influência. Destina-se, principalmente, aos portos e terminais localizados em Vila do Conde/PA e no baixo Amazonas. Tal aprimoramento contribui para o aumento da competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional, consolidando-se como um elemento integrador dos modos ferroviário e rodoviário.

Figura 20 - Pedral do Lourenço



Resultados

O empreendimento detém a Licença Prévia concedida pelo IBAMA, além de contar com um projeto básico de engenharia aprovado pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP). No momento, encontra-se em fase de elaboração o projeto executivo de engenharia, ao passo que estão em curso as negociações para obtenção da Licença de Instalação. Essa última etapa já teve a devida solicitação encaminhada ao IBAMA, e aguarda a manifestação do órgão.

Desafios Futuros e Riscos

O desafio preponderante está intrinsecamente ligado à questão ambiental, especificamente à necessidade de obter a Licença de Instalação para dar início à execução das obras. Além disso, os riscos associados ao empreendimento abrangem também questões orçamentárias ao longo da realização das obras, dado o substancial valor envolvido no projeto, avaliado em R\$ 1 bilhão.

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

A iniciativa tem por objetivo atender ações operacionais pertinentes às eclusas, visando assegurar a eficácia na operação e manutenção das estruturas, além de proporcionar maior segurança tanto para usuários quanto para operadores.

Engloba a implementação da gestão ambiental para os empreendimentos, incorporando, dentre outras medidas, ações mitigadoras e compensatórias nas áreas de influência direta e indireta das eclusas, bem como a observância rigorosa das licenças ambientais aplicáveis.

As eclusas operadas e mantidas pela ação são as seguintes:

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

Resultados

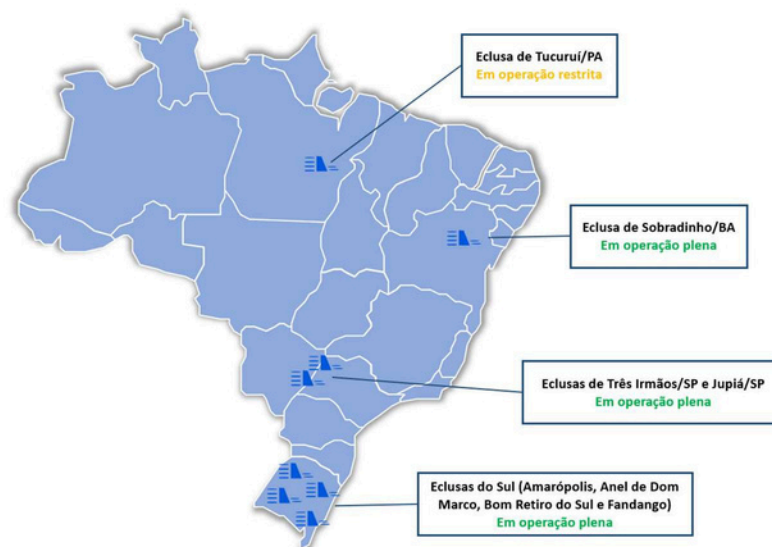
O PROECLUSAS garantiu a cobertura contratual de Operação e Manutenção das oito eclusas sob sua abrangência, sendo fato importante a retomada de operação, no início de novembro, da Eclusa de Três Irmãos/SP.

Quanto às obras de modernização das eclusas do Sul, iniciou-se o processo de licitação para contratação dos serviços na Eclusa de Amarópolis/RS, estando em elaboração de projeto a recuperação das Eclusas de Anel de Dom Marco, Bom Retiro do Sul e Fandango, todas localizadas no Rio Grande do Sul.

Como resultado de todas as intervenções realizadas ao longo do ano, o indicador da iniciativa que monitora a disponibilidade de eclusas finalizou 2023 em 100%.

A Eclusa de Tucuruí/PA encontra-se atualmente em estado de operação restrita, decorrente do processo em curso para a renovação da licença junto ao órgão ambiental estadual. Ressalta-se que a referida estrutura se mantém em plenas condições técnicas de operacionalidade.

Figura 21 - Status das Eclusas em 2023



Desafios Futuros e Riscos

O desafio preponderante para a contínua operação e manutenção das eclusas reside nas intervenções de manutenção e recuperação nas eclusas de Tucuruí/PA, Sobradinho/BA, Três Irmãos/SP e Jupia/SP. Além disso, destaca-se a importância da conclusão dos projetos e da subsequente execução das obras destinadas à recuperação e modernização das eclusas da região sul. Adicionalmente, a renovação do licenciamento da eclusa de Tucuruí/PA junto ao órgão ambiental estadual representa uma etapa crucial nesse contexto desafiador.

XII. Execução dos programas ligados à sinalização e segurança viária

A iniciativa aborda as necessidades de implementação e manutenção da sinalização náutica, visando a segurança e a previsibilidade para os usuários durante a navegação nas vias brasileiras. As ações possibilitam o entendimento claro sobre a situação atual das sinalizações náuticas existentes, e colaboram para o planejamento estratégico de novos trechos a serem sinalizados.

Atuando como uma ferramenta de planejamento e gestão, a iniciativa facilita a navegação fluvial, promove o desenvolvimento econômico, atende ao tráfego de embarcações comerciais/turísticas e garante a melhoria continuada na sinalização náutica das hidrovias sob responsabilidade da DAQ/DNIT.

Resultados

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

Sinalização do rio Paraná

A manutenção de sinalização do rio Paraná foi realizada durante todo o ano de 2023, em campanhas quadrimestrais, ao longo da hidrovia do rio Paraná (nos estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Goiás), totalizando um investimento de R\$ 5,76 milhões. A permanente manutenção e conservação da sinalização na hidrovia é necessária devido às constantes alterações provocadas nas condições da via, seja por ações da própria natureza ou aquelas provocadas pelo homem (vandalismo, imperícia etc.), sendo parte do compromisso entre o Ministério dos Transportes, Ministério dos Portos e Aeroportos, DNIT e a Marinha do Brasil.

Sinalização do rio Paraguai

No rio Paraguai, os serviços de adequação e manutenção da sinalização foram realizados em toda extensão do Tramo Norte, totalizando cerca de 661 km entre os municípios de Cáceres/MT e Corumbá/MS. Os investimentos da ação estão contemplados nas atividades de Dragagem, já citados, pois são executados sem contrato único. Em 2023, os serviços de sinalização tiveram início logo após a conclusão da Campanha de Dragagem, em dezembro, e estão previstos para serem concluídos no 1º trimestre de 2024.

Sinalização do rio Taquari

Os serviços de manutenção no rio Taquari são frequentemente realizados ao longo dos 12 meses do ano. Essas atividades abrangem um trecho de 86,5 km, estendendo-se desde o Porto de Estrela até o município de Triunfo/RS, totalizando um investimento de R\$ 1,83 milhão. O rio permite a ligação entre o porto rodó-hidro-ferroviário de Estrela e os portos de Porto Alegre e Rio Grande, passando por diversos terminais de uso privado localizados nas margens das hidrovias do estado. Em 2023, devido às grandes enchentes e à alta dos rios que afetaram a Região Sul no 2º semestre do ano, os serviços de manutenção foram temporariamente suspensos. No entanto, foi traçado um plano estratégico para restabelecer a sinalização náutica e realizar a substituição das boias, na medida que o nível do rio se normalizasse, visando garantir a segurança da navegação para os usuários.

Desafios Futuros e Riscos

Para 2024, tanto os principais desafios quanto os riscos estão intrinsecamente vinculados à necessidade da manutenção dos equipamentos de sinalização das hidrovias, além da implantação de novos trechos sinalizados. As ações visam alcançar níveis apropriados de segurança ao usuário, equipando o trecho com sinalizações de suporte e assistência à navegação.

XIII. Desenvolvimento do processo de planejamento integrado

Essa iniciativa é avaliada com base em 5 indicadores estratégicos:

- a. Elaboração da 1ª e da 2ª etapa do PNMR;
 - b. Elaboração da 1ª e da 2ª etapa da PLOA (DNIT) relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística;
 - c. Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade (ICS);
 - d. Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação e;
 - e. Percentual de acordos em audiências de conciliação de desapropriação/reassentamento.
- a) Elaboração da 1ª e da 2ª etapa do PNMR

As etapas e os procedimentos para elaboração e consolidação do PNMR seguem cronograma, cuja elaboração envolve diversas atividades. A metodologia proposta na Etapa I – Fase Técnica do Plano objetiva atender às premissas estratégicas do DNIT, de assegurar a trafegabilidade na malha rodoviária com padrão adequado de manutenção.

Para elaboração de cada temática do PNMR, foram consideradas informações técnicas provenientes de diversas fontes, tais como: Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT), Sistema de Gerência de Pavimentos (SGP), Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais (SGO), etc, com a finalidade de indicar o montante de recursos necessários à manutenção rodoviária para o ano de 2024.

Após a Etapa I, que assinala o investimento necessário para a manutenção rodoviária, na Etapa II – Análise e Racionalização dos Recursos, ocorre a adequação dessa proposta inicial, sendo considerados os limites orçamentários definidos no decorrer do processo do PLOA.

Resultados

As Etapas I e II do PNMR 2024 foram concluídas, atendendo à meta prevista.

Segundo a metodologia do PNMR, foram obtidos os seguintes níveis de investimento para a manutenção rodoviária em 2024, conforme tabela a seguir.

Tabela 18 - Resultados do planejamento orçamentário da 1ª e da 2ª Etapa do PNMR 2024

Ano	Etapa I – Fase Técnica	Etapa II - Análise e Racionalização dos Recursos
2024	R\$ 19,00 bi	R\$ 7,73 bi

Desafios futuros e riscos

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

Em relação à temática de pavimentos, os desafios futuros são o de implementar o novo SGP num ambiente de rede homologado pelo DNIT, e o principal risco identificado, até o momento, será a difusão dos resultados gerados pelos atores envolvidos.

Quanto ao aprimoramento da segurança viária, em 2023 foi concluído o projeto BrazilRap, com a entrega do Plano de Investimentos em Rodovias Mais Seguras (PIRMS), detalhado a seguir.

Projeto BrazilRAP

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

A partir dessa classificação, em função dos atributos considerados mais propensos a causar acidentes, a metodologia *iRAP* lista uma série de providências e melhorias para a segurança viária, definidas como contramedidas, cuja proposição de implementação ocorre por intermédio do PIRMS.

Esse Plano consiste em uma lista priorizada de contramedidas, baseada em dados de tráfego e custos unitários que compõem a segurança viária que, quando aplicadas como tratamentos de segurança, podem melhorar a classificação por estrelas da via, reduzindo os riscos relacionados às características da infraestrutura das rodovias. Permite, ainda, a proposição de cenários em que a escolha das contramedidas proporciona a evolução da classificação por estrelas das vias, objetivo que condiz com a meta de reduzir o número de mortes e feridos nas estradas até o ano de 2030, segundo o preconizado pela Organização das Nações Unidas (ONU).

O principal desafio para 2024 será a criação dos pacotes de implementação de contramedidas para a execução, tendo como referência o PNMR de Segurança Viária.

O principal risco mapeado refere-se à reestruturação do modelo lógico e à inserção do desenvolvimento dos projetos e execução das ações de segurança viária, a partir de um refinamento das informações do PIRMS.

b) Elaboração da 1ª e da 2ª etapa da Proposta da Lei Orçamentária (DNIT) relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística

Para as atividades da LOA, foram executadas as etapas qualitativas e quantitativas, referentes às ações orçamentárias dos Programas Finalísticos 3005 – Transporte Aquaviário e 3006 – Transporte Terrestre, e a da ação “20UC”, de Estudos e Projetos.

Na etapa qualitativa, foram executadas as seguintes atividades: definição das diretrizes para elaboração da proposta qualitativa; elaboração da planilha de apoio; ajuste do cadastro de ações; e discussão sobre ajustes propostos para o cadastro.

Assim, nessa etapa foi executada a análise e a revisão do cadastro de 129 ações, envolvendo 81 atributos para cada ação. Foram levantadas informações para 110 projetos de investimentos (ações do tipo projeto de grande vulto, que correspondem a empreendimentos com valor total da obra e/ou serviço maior ou igual a R\$ 50 milhões, conforme art. 8º da lei que institui

o PPA da União para o período de 2020 a 2023), como o histórico da execução física e financeira ao longo dos anos, as projeções financeiras, as informações sobre EVTEA, Licenças e Projetos, totalizando assim mais de 55 atributos preenchidos para cada Projeto de Investimento.

Na fase preliminar quantitativa, foram levantadas as proposições em valores financeiros e físicos para 2023, junto às Diretorias do DNIT, de cada ação orçamentária desdobrada em seus respectivos Planos Orçamentários: Obras/Serviços; Ambiental; e Desapropriação. Após essa fase, ocorreram as demais atividades de elaboração da proposta, com subsequente análise e validação pela Diretoria Colegiada:

- I. deliberação sobre diretrizes para adequação da proposta preliminar ao limite de recursos disponibilizado ao DNIT por parte do Ministério dos Transportes - Fase I;
- II. Ajuste da proposta ao limite disponibilizado - Fase I; e
- III. Ajuste da proposta ao limite disponibilizado - Fase II.

Resultados

A execução das atividades resultou na Proposta Qualitativa e Quantitativa do DNIT, conforme tabela abaixo, em que se apresentam, por etapa de execução, os valores totais propostos por tipo de intervenção.

Tabela 19 - Proposta Orçamentária 2024 do DNIT por etapa (R\$ em milhões)

PLOA 2023 (R\$ mil)	Proposta preliminar (DNIT)	Proposta Fase I (DNIT)	Proposta Fase I (Ministério dos Transportes)	PLN nº 29/2023 - CN (Ministério do Planejamento e Orçamento)	Proposta Final (DNIT)
Proposta Finalística	31.727,31	15.209,21	15.209,17	13.240,93	13.180,92
Rodoviário	30.724,57	14.649,11	14.374,93	12.758,93	12.811,12
Manutenção	19.269,11	10.090,17	7.733,68	7.733,68	10.100,79
Construção/Adequação	10.743,94	4.016,23	6.402,58	4.659,28	2.239,48
Operações	711,52	542,71	238,67	365,97	470,85
Ferrovário	469,85	275,10	275,10	94,20	84,80
Estudos e Projetos	532,89	285,00	559,04	387,80	285,00
Proposta Não Finalística	1.567,29	546,47	546,61	546,61	606,61
Total	33.294,60	15.755,68	15.755,68	13.787,53	13.787,53

A elaboração e os resultados da 1ª etapa estão disponíveis no Processo Administrativo nº 50600.011017/2023-04, que apresenta a proposta preliminar do DNIT consolidada e encaminhada em 12 de maio de 2023.

A 2ª etapa, executada após a publicação do limite de recursos disponibilizado ao DNIT por parte do Ministério dos Transportes, é apresentada no Processo Administrativo nº 50600.029446/2023-20, em que foi encaminhada a proposta consolidada da Fase I do DNIT, em 3 de agosto de 2023. Assim, a meta proposta foi alcançada.

Desafios futuros e riscos

Destaca-se como principal desafio a adequação das ações do DNIT aos limites e às decisões do Ministério dos Transportes.

Como risco, destaca-se a baixa disponibilidade de limite orçamentário ao DNIT, resultando em eventual descontinuidade de ações e redução nos investimentos de manutenção e operação.

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

Foi fixada como meta a apuração de medição de qualidade, por intermédio do cálculo do Índice de Condição da Superfície (ICS) - indicador adotado pelo DNIT para avaliar a condição do pavimento em determinada rodovia, em 75% da malha rodoviária federal pavimentada.

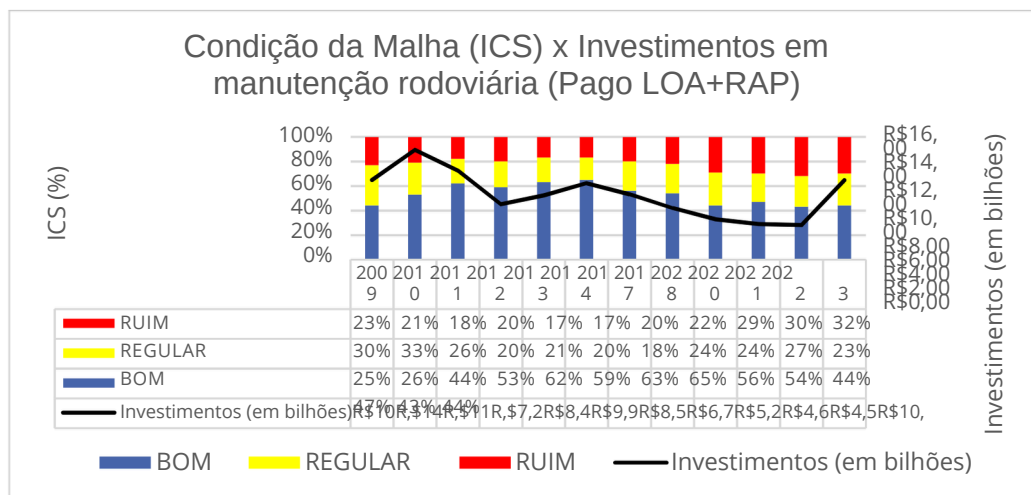
O acompanhamento desse indicador faz parte da estratégia para aprimoramento da gestão e fiscalização da infraestrutura de transporte.

Resultados

ODNIT possui sob sua jurisdição, aproximadamente, 74 mil km de rodovias, dentre as quais 14 mil km estão sob administração de estados ou municípios ou concedidos à iniciativa privada, e os outros 60 mil km dizem respeito ao somatório das rodovias pavimentadas e não pavimentadas.

Os dados históricos do ICS da malha rodoviária federal (2009 a 2023) estão apresentados no gráfico abaixo, bem como a relação dos investimentos em manutenção realizados no período.

Gráfico 3 – Histórico da Malha (ICS) x Investimentos em manutenção rodoviária até dezembro de 2023



(*) Valores liquidados (extraídos do PLOAWEB e atualizados pelo IPCA-E - mês 12/2023)

A respeito da aquisição de dados de condição de superfície do pavimento, o DNIT realizou projeto-piloto em aproximadamente 13 mil km para testar uma nova tecnologia de levantamento, conhecida por *iPAVe*.

A tecnologia *iPAVe*, aliada a equipamentos que medem a deformação do pavimento, de forma contínua, em altas velocidades, vem sendo utilizada em diferentes países na gestão das redes rodoviárias. O levantamento conjunto de dados relativos (i) ao conforto do usuário ao trafegar por

determinada rodovia (denominado levantamento funcional) (ii) e à capacidade de certo segmento rodoviário de resistir ao tráfego (denominado levantamento estrutural) tem o objetivo de aumentar a confiabilidade nas decisões de gestão. O trabalho demonstrou que os dados obtidos pelo *iPAVe* estão coerentes com os resultados obtidos por outros equipamentos e, mais ainda, permitiu observar o grande potencial de realizar as campanhas de levantamento funcional e estrutural ao mesmo tempo com um único veículo. Na figura abaixo estão apresentados os trechos levantados com essa tecnologia.

Figura 22 - Trechos levantados com a tecnologia *iPAVe*



Desafios futuros e riscos

O maior desafio é manter os percentuais da malha rodoviária federal pavimentada com medição de qualidade (ICS). Para tanto, pretende-se continuar os estudos sobre novas tecnologias e inovações que permitam a aquisição de dados cada vez mais acurados e de forma mais ágil e segura, a exemplo do *iPAVe*.

Dentre os riscos identificados, o não cumprimento das metas de percentual da malha rodoviária federal pavimentada com medição de qualidade impacta na capacidade de programação de investimentos em manutenção rodoviária, implicando em menor assertividade nas indicações de possíveis soluções para manter as rodovias em condições seguras de trafegabilidade.

d) Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em Operação

O Plano Nacional de Contagem de Tráfego - PNCT tem por objetivo a coleta de dados de tráfego rodoviário a partir de equipamentos que possibilitam a contagem volumétrica, classificatória, pesagem dinâmica e caracterização do tráfego. Ressalta-se que os detalhes acerca do PNCT foram apresentados na seção que trata das Políticas e Planos de Governo.

Resultados

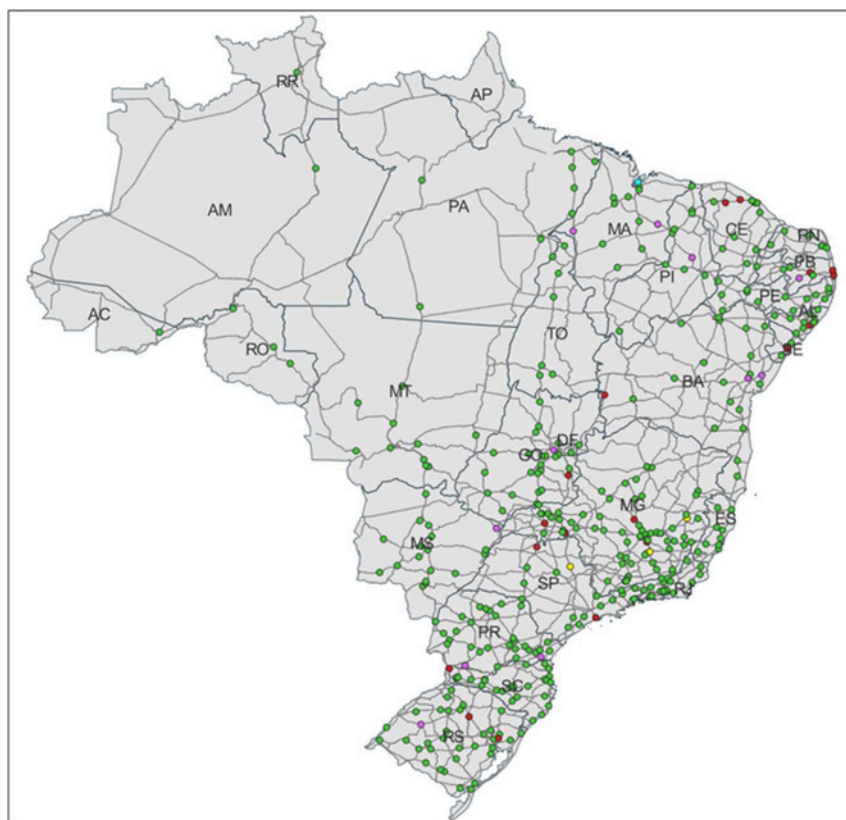
A meta para 2023 considerou a manutenção dos pontos instalados e a realização de coletas de coberturas. Além das metas relativas à coleta de dados, no mesmo ano, foi elaborada a modelagem para os dados do ano anterior, fornecendo, dentre outras informações, o Volume Médio Diário anualizado (VMDa), Número N (estimativa do número de solicitações de uma carga conhecida, denominada eixo padrão, realizadas em um pavimento) e Nível de Serviço.

Os contratos preveem 358 postos de contagem contínua em operação, dos quais 342 estão em funcionamento, ou seja, 95,53%.

Em relação à quantidade de postos de contagem contínua em operação, cabe destacar que seu número é variável e sofre interferência de diversos fatores, tais como: intervenções de manutenção rodoviária, vandalismo, recalibragem dos sensores, entre outras causalidades. Ao fim de 2023, 342 postos estavam em operação, 1 aguardava calibração, 3 aguardavam autorização para reinstalação, 12 encontravam-se paralisados por manutenção na via e 18 restavam inativos.

Na figura abaixo estão apresentados os postos fixos do PNCT, indicados de acordo com a situação de operação.

Figura 23 – PNCT – Situação dos Postos até dez/2023 – Postos de Coleta Permanente

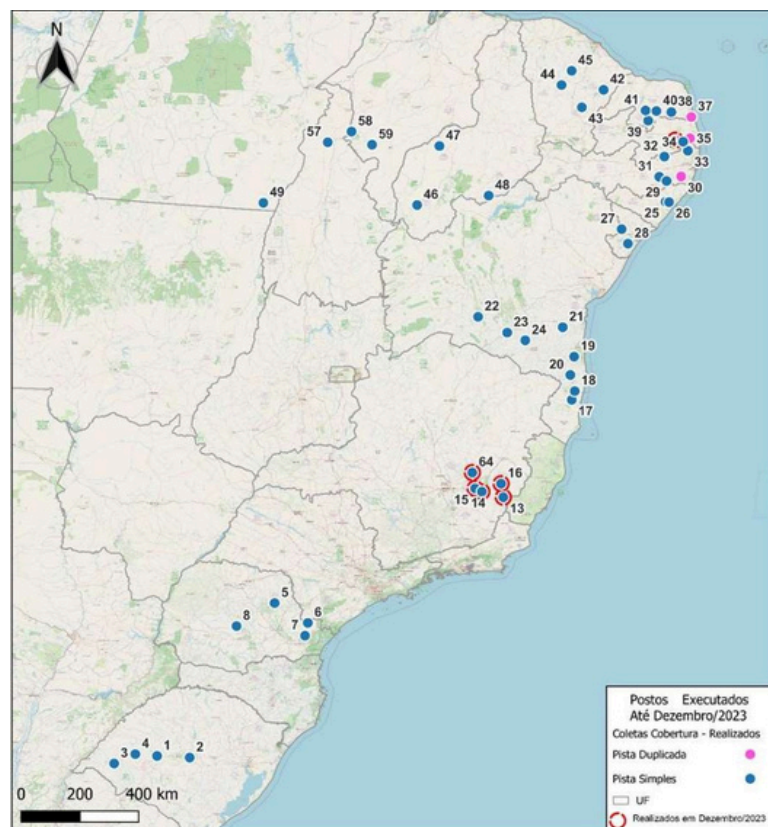


- Em processo de instalação ou autorização para a instalação
- Equipamento em operação
- Equipamento em processo de calibração/ativação
- Equipamento inativo
- Paralisado em função de vandalismos ou fresagem de faixas de tráfego

Os postos de coleta de cobertura são gerenciados em ciclos, medidos de abril a março do ano subsequente. Para 2023 considera-se, portanto, o 3º ciclo dos contratos, iniciado em abril de 2023, com previsão de término em março de 2024. No período considerado está prevista a instalação de até 65 postos de coleta de cobertura, dos quais já foram efetivadas 50 até dezembro de 2023.

Na figura abaixo estão apresentadas as instalações dos postos de coleta de cobertura já realizados.

Figura 24 - Postos em operação até dezembro de 2023 – Postos de Coleta de Cobertura referentes ao 3º ciclo



Desafios futuros e riscos

O maior desafio é manter os postos de contagem instalados. Além disso, para os próximos anos, espera-se estabelecer parcerias de cooperação com entes de outras esferas da administração pública e entes privados, visando o compartilhamento de dados de contagens realizadas em rodovias de jurisdição estadual, municipal e distrital e rodovias sob administração de concessionárias. A complementação dos dados de contagem advindos de outros entes possibilitará uma melhora gradual do processo de modelagem e estimativa da quantidade de veículos que trafegam nas rodovias.

O não cumprimento da meta percentual de equipamentos de contagem permanente de tráfego em operação também impacta na capacidade de programação de investimentos em manutenção rodoviária, implicando em menor assertividade nas indicações de possíveis soluções para manter as rodovias em condições seguras de trafegabilidade.

e) Percentual de acordos em audiências de conciliação de desapropriação/reassentamento

Indicador desenvolvido a partir da necessidade de acompanhar o desempenho dos processos de desapropriação/reassentamento nas audiências, de forma a maximizar a obtenção de acordos e

agilizar a liberação das frentes de obra e evitar que os processos judiciais se arrastem por longos anos.

Resultados

Foram realizadas, em 2023, 345 audiências de conciliação de desapropriação e reassentamento, sendo obtidos 304 acordos, representando um percentual de sucesso de 88%.

Desafios futuros e riscos

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

f) Gerência de Estruturas

O DNIT realiza inspeções cadastrais e rotineiras nas estruturas sob sua administração. Atualmente, estão sob sua jurisdição 6.355 OAE, expressão de engenharia que se refere simultaneamente a pontes, viadutos, túneis, passagens inferiores, passagens superiores e pontilhões. A Autarquia utiliza um sistema cuja finalidade é armazenar dados das inspeções realizadas, o Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais (SGO), no qual há 6.833 OAE cadastradas, ou seja, 478 estruturas não estão sob administração do DNIT.

Para toda OAE cadastrada é realizada avaliação periódica de suas condições físicas. Ao avaliar-se determinada estrutura, é atribuída uma nota, que varia de 1 (pior caso) a 5 (melhor caso) para sua condição física. Essa avaliação tem como principal finalidade classificar todas as OAE sob jurisdição do DNIT, visando estabelecer prioridades para execução das ações de manutenção. As estruturas às quais foram atribuídas notas 1 e 2 são denominadas “obras críticas” e “obras problemáticas”. A tabela abaixo contém a quantidade de OAE classificadas como “problemática” ou “críticas”.

Tabela20 - Totaldeproblemáticasecríticas

Classificação	SGO	Sob Jurisdição do DNIT
Obra Críticas	178	162
Obras Problemáticas	758	725

Importante registrar que a metodologia objetiva indicar as estruturas que demandam atuação prioritária. Dessa forma, uma estrutura classificada como “crítica” ou “problemática” não necessariamente possui sua capacidade de resistir ao tráfego afetada.

Resultados

Durante 2023 foi elaborado Termo de Referência para contratação de empresas para a prestação de serviços técnicos especializados para inspeções cadastrais e rotineiras em OAE. Essa contratação foi prevista para 3 lotes, 2 dos quais destinados à contratação de empresa para realização de inspeções e um destinado à contratação de empresa para gerenciar as atividades, fornecer suporte à fiscalização e acompanhar as atividades de inspeções.

A expectativa da contratação é para maio de 2024, almejando-se o início ainda no primeiro semestre desse ano. Em relação às inspeções, previu-se a realização de vistoria técnica em 5.277 OAE, em todas as unidades da federação.

A contratação também prevê a realização de projeto-piloto para modelagem tridimensional (3D) de algumas OAE, de forma a tornar mais preciso o dado recebido pela Autarquia. Essas modelagens poderão ser expandidas para o restante das obras cadastradas em uma futura contratação.

Desafios futuros e riscos

O maior desafio é realizar as contratações necessárias para execução de novos ciclos de inspeções. Espera-se que os novos contratos forneçam dados atualizados das condições de manutenção das OAE sob administração direta do DNIT, os quais serão utilizados no novo Sistema de Gestão de Estruturas.

Nos novos contratos, é prevista a realização de inspeções em passarelas de pedestres, ação não considerada em contratações anteriores. Além disso, a realização de estudos acerca da aquisição de dados para modelagem deverá fornecer informação relevante sobre os procedimentos aplicáveis.

XIV. Aprimoramento da gestão ambiental e transformação digital dos Processos de Gerenciamento dos Estudos e Gestão Ambientais

A melhoria do sistema de gestão ambiental é uma iniciativa estratégica para o DNIT, buscando harmonizar a administração de sua infraestrutura de transportes com a observância da legislação ambiental, desempenhando papel decisivo no impulso do desenvolvimento do país em termos sustentáveis.

Figura 25 - Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de gestão ambiental



a) Atualização dos procedimentos de compensação ambiental dos empreendimentos

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

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

Resultados

Em 2023, foram assinados TCCA pelo DNIT com valor estimado em R\$ 17 milhões de reais, para compensação ambiental referente aos empreendimentos descritos na tabela a seguir.

Tabela 21 – Empreendimentos contemplados por compensação ambiental

BR	Descrição	Termo de Compromisso de Compensação Ambiental	Valor Inicialdo Recurso do TCCA
----	-----------	---	---------------------------------

BR-470/477/SC	Navegantes - Divisa SC/RS	TQCA*	R\$ 194.526,57
BR 392/RS	TRECHO: ENTRONCAMENTO BR 116 PELOTAS – RIO GRANDE	TCCA Nº 24/2023	R\$ 2.528.253,41
BR-158/MT	ENTRONCAMENTO DA MT - 242(B)/322(A) - RIBEIRÃO CASCALHEIRA	TCCA Nº 25/2023	R\$ 2.103.786,17
BR-290/RS	ELDORADODO SUL A PÂNTANOGRANDE	TCCA Nº 26/2023	R\$ 3.932.965,32
BR-010/TO	APARECIDADE RIO NEGRO-GOIATINS	TCCA Nº 37/2023	R\$ 8.114.107,00
Total			R\$ 17.018.956,63

*Termo de Quitação de Compensação Ambiental

Desafios futuros e riscos

O maior desafio é garantir recursos orçamentários suficientes para o cumprimento dos TCCA firmados com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e demais órgãos gestores de unidades de conservação que podem ser beneficiados pelos recursos de compensação ambiental, nas esferas estaduais e municipais.

b) Aprimoramento da estratégia indígena

Considerando a legislação referente ao Licenciamento Ambiental e, mais especificamente, a Portaria Interministerial (Meio Ambiente, Justiça, Cultura e Saúde) nº 60, de 24 de março de 2015, é responsabilidade do DNIT elaborar estudos de impacto ambiental sobre comunidades indígenas e os respectivos programas para evitar, mitigar, ou compensar os impactos ambientais negativos, bem como intensificar os efeitos dos impactos ambientais positivos.

O DNIT mantém tratativas com a Fundação Nacional dos Povos Indígenas - FUNAI, visando conferir maior fluidez no cumprimento dos compromissos assumidos com comunidades indígenas no âmbito de processos de licenciamento ambiental, além de atualizar e/ou repactuar o escopo dos planos básicos ambientais indígenas.

Resultados

Em 2023, visando atualizar o escopo dos Componentes Indígenas dos Planos Básicos Ambientais de Componentes Indígenas (PBA-CI), o DNIT intensificou o apoio técnico ao Ministério dos Transportes, em esforço conjunto com o IBAMA e a FUNAI, para padronização de subprogramas ambientais indígenas atinentes a empreendimentos rodoviários, por meio de orientações gerais para subsidiar a elaboração dos PBA-CI e, principalmente, da padronização dos subprogramas

ambientais relativos aos seguintes temas: Patrimônio Cultural Material e Imaterial; Alternativas Econômicas Sustentáveis; Comunicação Social; Gestão e Supervisão do Componente Indígena; Gestão Integrada de Resíduos Sólidos; Gestão Territorial Indígena; e Infraestrutura.

No que concerne aos esforços para facilitar o cumprimento dos compromissos estabelecidos com comunidades indígenas, foi estabelecido importante precedente para substituição da obrigação de realizar determinada ação pela obrigação de indenizar, atendendo a uma antiga demanda do DNIT. Esse precedente abrange situações específicas em que a Autarquia enfrenta dificuldades no cumprimento de obrigações pendentes junto às comunidades indígenas impactadas pela realização de suas obras.

O precedente foi materializado no âmbito da assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que tratou das obrigações do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental das obras de duplicação da rodovia BR-101/AL. Por meio do TAC, foi assegurada a duplicação de trechos que atravessam terras indígenas na mencionada rodovia, com investimento estimado em, aproximadamente, R\$ 220 milhões.

Além desse TAC, foram publicados editais de contratação pública para o provimento do atendimento às condicionantes dos PBA-CI de outros empreendimentos, conforme tabela a seguir.

Tabela 22 – Editais de cumprimento de condicionantes ambientais de PBAs-CI

Edital	Objeto	Valor de Ref. Do Edital
0646/23-00	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SUPERVISÃO DAS OBRAS DE MELHORAMENTO, ATUALIZAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA BR-156/AP (LOTES 2 e 3 - TRECHO NORTE), INCLUINDO A SUPERVISÃO DAS OBRAS DE REALOCAÇÃO E ATUALIZAÇÃO/ REVISÃO DOS PROJETOS DAS INDÍGENAS (TUKAY, SAMAÚMA, YWAWKA, AHUMÃ, ESTRELA, KARIÁ e ANAWERÁ).	R\$ 23.057.868,30
0631/23-00	Contratação de Empresa(s) Especializada(s) para a execução dos Planos Básicos Ambientais Indígenas - PBAI das Terras Indígenas Nova Jacundá, Sororó, Parakanã e Trocará (Lotes 01, 02, 03 e 04 respectivamente) referentes às obras de pavimentação e implantação na Rodovia BR-230/422/PA, segmento BR-230/PA, Km 0 ao Km 984 e BR-422/PA, Km 0 ao Km 61,3.	R\$ 69.587.226,05
0351/23-00	Contratação de empresa especializada em serviços de consultoria para a continuidade da implementação dos Planos Básicos Ambientais das Terras Indígenas Nova Jacundá, Sororó, Parakanã e Trocará, no âmbito do licenciamento ambiental das obras de adequação e duplicação, incluindo obras-de-arte especiais, na BR-101/PE/AL/SE/BA.	R\$ 14.762.323,53

Desafios futuros e riscos

Os desafios configuram-se principalmente na garantia, pelo DNIT, de recursos orçamentários suficientes para o diligente cumprimento dos PBA-CI acordados com as comunidades indígenas, o IBAMA e a FUNAI. Os principais riscos relacionam-se à possibilidade de insuficiência

de recursos, assim como a morosidade nas tratativas para a definição do escopo a ser atendido pelo PBA-CI.

c) Aprimoramento na execução do plantio compensatório

A remoção da vegetação necessária para a realização das obras do DNIT implica na obrigação de realizar a recomposição florestal nas áreas afetadas por essa atividade, conforme as diretrizes dos órgãos responsáveis, as quais são registradas nas Autorizações para Supressão de Vegetação (ASV).

A iniciativa de aprimoramento na execução do plantio compensatório busca desenvolver e implementar soluções viáveis que permitam ao DNIT cumprir as responsabilidades de recomposição florestal registradas em suas respectivas ASV.

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

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

Resultados

Em 2023, o DNIT contratou a elaboração, implantação, manutenção e o monitoramento do projeto de plantio compensatório decorrente do processo de licenciamento ambiental das obras.

Também foi superada a fase de tramitação interna, com subsequente publicação da licitação para contratação integrada de empresas especializadas na elaboração do projeto básico/executivo, implantação, manutenção e monitoramento de plantios compensatórios nas áreas do Campo de Instrução Militar Marechal Newton Cavalcante (CIMNC) e do Parque Histórico Nacional dos Guararapes, ambas localizadas em Pernambuco (lote 1), assim como na Estação Experimental Rommel Mesquita, no Rio Grande do Norte (lote 2), por meio de recomposição florestal com espécies vegetais nativas, em atendimento às obrigações ambientais do processo de licenciamento ambiental das obras de duplicação dos lotes 6, 7 e 8 da BR-101/PE e dos lotes 1 e 2 da BR-101/RN.

Foi lançado, ainda, o edital para contratação da execução do programa de proteção à fauna, programa de apoio técnico às prefeituras da BR- 230/PA e BR-422/PA, elaboração do projeto de plantio compensatório da BR-422/PA, supervisão do plantio compensatório da BR-230/PA e execução dos serviços de bens culturais acautelados da BR-230/PA, BR-422/PA e BR-163/PA/MT, com valor de referência de R\$ 12.120.965,79.

Desafios futuros e riscos

Como desafio, destaca-se a necessidade de identificar alternativas viáveis além de contratações e delegações, visando garantir o cumprimento das obrigações de recomposição florestal, estabelecidas em suas ASV. A título de exemplo, está em consideração a possibilidade de avaliação, em colaboração com o IBAMA, do uso de Créditos de Reposição Florestal para reduzir o passivo existente.

Os Créditos representam certificados de volume de matéria-prima proveniente de plantio florestal, gerados após a comprovação, perante os órgãos competentes, do efetivo plantio de espécies florestais adequadas, preferencialmente nativas (conforme estabelecido no art. 18, Parágrafo único do Decreto nº 5.975/2006). Podem ser utilizados pelo detentor ou transferidos uma única vez para outras entidades sujeitas à obrigação de reposição florestal, como é o caso do DNIT. A possibilidade em análise é que, em acordo com o IBAMA, o DNIT adquira Créditos aceitos pelo Instituto como uma alternativa para reduzir seu passivo de recomposição florestal.

Os principais riscos para o progresso efetivo dessa ação estão relacionados à possibilidade de crises (políticas, econômicas, sanitárias, etc.), impactando a disponibilidade de recursos financeiros para o DNIT e, por conseguinte, afetando a execução adequada dos projetos em curso de recomposição florestal, bem como o início de novos projetos.

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

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

Resultados

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

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

Tabela 23 – Ordens de Serviço no âmbito do Contrato nº 93/2022

BR	UF	Empreendimento	OS
----	----	----------------	----

262	MS	Restauração do pavimento e recuperação e implantação de acostamento na BR/262, trecho: Divisa MS/SP a Fronteira Brasil-Bolívia, subtrecho entroncamento com a BR/439, em Anastácio, a Fronteira Brasil-Bolívia em Corumbá/Ladário	Ofício nº 205571/2023/CEPAM/CGMA B/DPP/DNIT (SEI 16076394)
267	MS	Implantação e Pavimentação do Acesso à Ponte Internacional sobre o Rio Paraguai, Contorno Rodoviário de Porto Murtinho na RodoviaBR-267/MS	Ofício nº 205748/2023/CEPAM/CGMA B/DPP/DNIT (SEI 16078613)

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

Tabela 24 – Ordens de Serviço no âmbito do Contrato nº 94/2022

BR	UF	Empreendimento	OS
020	GO/BA	Duplicação, adequação, faixas adicionais, travessias, implantação de contorno, implantação de marginais	Emitida - OFÍCIO Nº 10342/2023/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI 13517948)
116	CE	Acesso Sul de Pacajús - Entr BR-304 (Boqueirão do Cesário)	Ordem de Serviço Específica nº 05.1 - BR-116/CE (14678089)
402	MA/PI	Implantação, pavimentação, adequação de capacidade, melhoria da segurança e eliminação dos segmentos críticos da BR-402/MA	nº 04.1-094/22 - BR-402/MA/PI/2023 (SEI 15067751)

No âmbito do Contrato nº 95/2022 foram emitidas três ordens de serviço:

Tabela 25 – Ordens de Serviço no âmbito do Contrato nº 95/2022

BR	UF	Empreendimento	OS
Canal de Navegação da Lagoa Mirim	RS	Dragagem de Desassoreamento do Canal de Navegação	Ofício Nº 70063/2023/CEPAM/CGMAB/ DPP/DNIT (SEI 14341259)
116	RS	Implantação de 2ª Ponte Internacional sobre o rio Jaguarão (Brasil - Uruguai)	Ofício nº 84754/2023/CEPAM/CGMAB/ DPP/DNITSEDE (SEI 14526991)
364	MG	Elaboração de Estudos Ambientais necessários para a Obtenção de Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI), Autorização de Supressão De Vegetação (ASV), de Empreendimentos Prioritários para DNIT, Lote C	Ofício Nº 40562/2023/CEPAM/CGMAB/ DPP/DNIT (SEI 13929789)

Desafios futuros e riscos

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

- Adaptação do plano de gerenciamento de riscos elaborado às eventuais alterações de procedimentos administrativos que podem decorrer da nova lei geral de licenciamento ambiental, em apreciação no Senado Federal;
- Aprimoramento e lançamento (realização de cursos de treinamento de servidores e prestadores de serviços) do Sistema Estruturado de Controle Ambiental de Obras do DNIT (EcoSistema) que, por meio de um ambiente web, possibilita o gerenciamento de contratos de gestão ambiental e das respectivas licenças para os empreendimentos do DNIT;
- Avanço nas tratativas para publicar nova Instrução Normativa do DNIT, relativa à responsabilidade ambiental das contratadas, por meio do registro da contratada como titular nas autorizações e licenças ambientais pertinentes;
- Aprimoramento e manutenção da atualização de informações sobre as passagens de fauna (existentes e previstas) nas rodovias federais sob administração do DNIT.

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

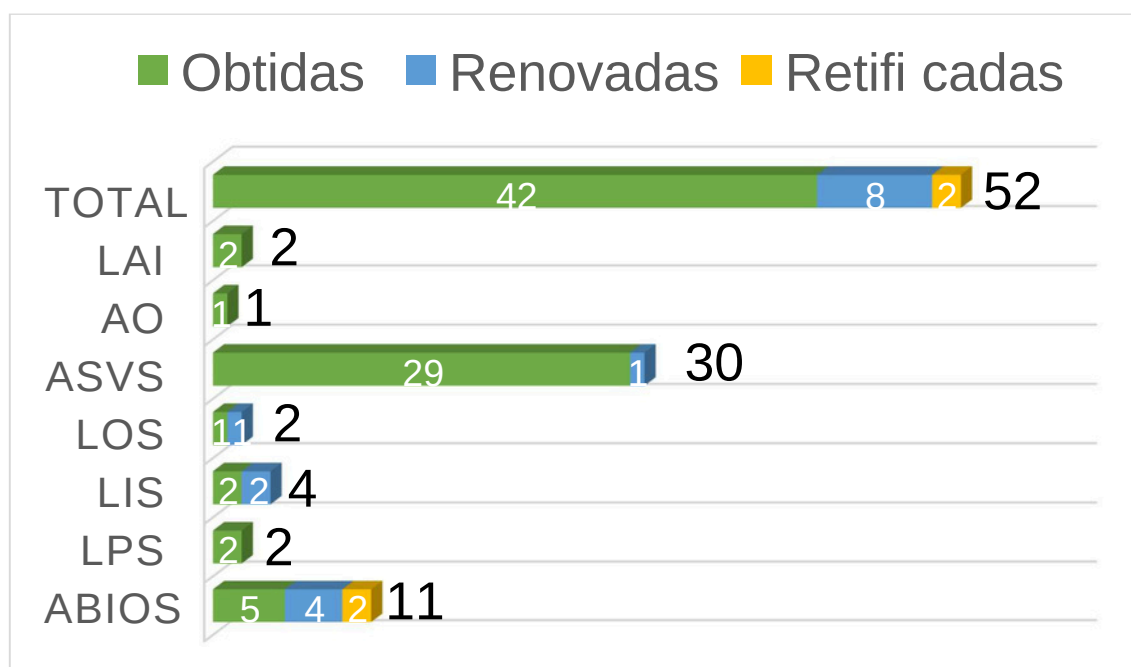
e) Resultados operacionais da gestão ambiental

Em 2023, foram obtidas/retificadas/renovadas 52 licenças/autorizações ambientais junto ao IBAMA e órgãos ambientais estaduais licenciadores, mediante operação dos sistemas SISGLAF (“Atender Demandas Gerais do Licenciamento Ambiental Federal”) e SINAFLORE (Sistema Nacional de Controle da Origem dos Produtos Florestais), disponibilizados por aquele Instituto. Desse universo de licenças/autorizações ambientais, destacam-se:

- Obtenção da LP nº 681/2023, relativa às obras de dragagem da Lagoa Mirim no Rio Grande do Sul;
- Renovação da Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (Abio) nº 836/2017, relativa às obras de dragagem na hidrovia do Rio Madeira AM/RO; Obtenção da LO da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte - IP4 de Guajará Mirim/RO, Rio Mamoré - fronteira com a Bolívia;
- Obtenção das Licenças Ambientais de Instalação (LAI) nº 806/2023 e nº 2465/2023, relativas ao Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul e Contorno Ferroviário de Joinville, respectivamente;
- Renovação da Abio nº 1548/2013, relativa às obras de dragagem na hidrovia do Rio Tocantins - PA (Pedral do Lourenço); e
- Autorização de Operação referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas em Mato Grosso do Sul;

O gráfico a seguir ilustra a quantidade de licenciamentos ambientais junto ao IBAMA, como parte relevante dos resultados operacionais da gestão ambiental do DNIT.

Gráfico 4 – Licenciamento Ambiental junto ao IBAMA



LAI – Licença Ambiental de Instalação

AO – Autorização de Operação

ASVs – Autorizações de Supressão de Vegetação.

LOs – Licenças de Operação.

LIs – Licenças de Instalação.

LPs – Licenças Prévias.

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

XV. Elaboração e análise de estudos e projetos

Essa iniciativa é acompanhada por meio dos seguintes indicadores:

- Quantidade de termos de aceitação de EVTEA;
- Índice de Desenvolvimento de Projetos – IDP;
- Publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT.

a) Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)

Comumente chamados apenas de EVTEA, trata-se do conjunto de estudos desenvolvidos para avaliação dos benefícios sociais e econômicos decorrentes dos investimentos em implantação de novas infraestruturas de transporte ou melhoramentos de ativos já existentes. A avaliação apura se os benefícios estimados superam os custos com os projetos e a execução das obras previstas.

Os estudos de viabilidade são ferramentas importantes para tomada de decisão da Diretoria do DNIT, em busca de um planejamento mais robusto das intervenções de ampliação e adequação

da infraestrutura de transporte, com base em indicadores técnicos e econômicos, facilitando a implementação das políticas públicas advindas do Ministério dos Transportes.

Atualmente, a carteira de estudos voltados ao modo rodoviário do DNIT é constituída pelas atividades oriundas do Contrato nº 119/2022, em andamento desde junho de 2022, que prevê a realização de 40 EVTEA, bem como por 74 EVTEA finalizados e advindos do Contrato nº 940/2014 e, ainda, por 49 estudos de contratos de lotes únicos.

Resultados

Em 2023, foram aprovados 6 estudos, contemplando 1.609,3 km.

Ameta estabelecida no PEI 2023/2026, de emissão de 10 Termos de Aceitação de Estudos de Viabilidade (TAEV), não foi atendida em razão de vários fatores, tais como a necessidade de revisão de metodologias de elaboração e análise dos estudos, que influenciaram no ritmo um pouco aquém do esperado, bem como no repesamento na análise técnica de alguns dos lotes por parte das Superintendências Regionais do DNIT. Todavia, a expectativa é de que essa situação se ajuste em 2024.

Nesse contexto, foram emitidos 4 TAEV no âmbito do contrato em execução, os quais totalizam uma extensão de 1.143,2 km, e mais 2 referentes a estudos individuais, totalizando 466,1 km.

Ressalta-se, ainda, que além dos citados estudos aprovados em 2023, estão em execução, no âmbito do Contrato nº 119/2022, atividades que abrangem aproximadamente 6.244 km de rodovias, dos 13.600 km previstos no contrato de 2022.

b) Elaboração e Análise de Projetos

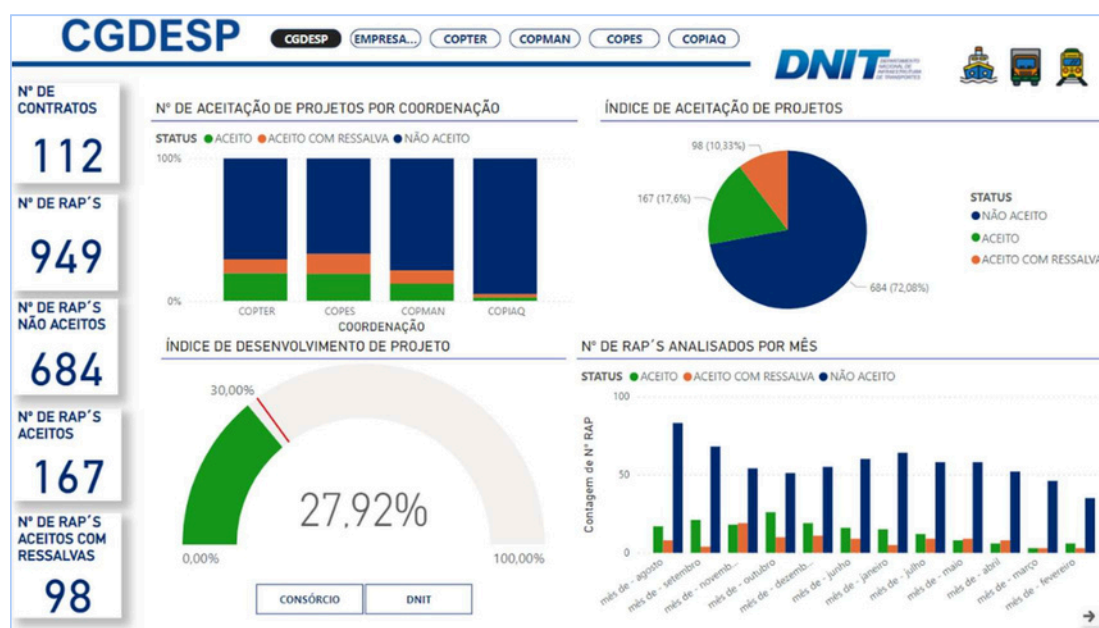
A formalização e o acompanhamento de processos correlatos ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura de transportes, desde a sua contratação até as entregas finais, decorrem de um trabalho incansável, que demonstra o compromisso com a qualidade e a precisão em todas as fases do desenvolvimento do projeto. É fundamental garantir que os produtos entregues sejam consistentes e forneçam informações necessárias e suficientes, com nível de precisão adequado para definir e dimensionar a obra de maneira eficaz, conforme preconiza a Lei 14.133/2021, a fim de minimizar a ocorrência de eventuais revisões em fase de obra.

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

Busca-se, ainda, mapear os gargalos no processo de elaboração e análise de projetos. A expectativa é de que cada disciplina de projeto passe por um máximo de três revisões até sua aprovação integral. No entanto, devido a questões alheias à administração pública, o número de revisões tem excedido essa expectativa, resultando muitas vezes em atrasos na entrega dos projetos consolidados, considerando os cronogramas previamente estabelecidos nos contratos. No intuito de incrementar a celeridade do processo de elaboração e análise de estudos e projetos e a qualidade dos produtos apresentados, foi estabelecida, no plano estratégico, a meta de 30% para o índice no exercício de 2023. Ou seja, a cada 10 disciplinas de projetos analisadas, espera-se que 3 detenham condições de aceitação.

Conforme apresentado na imagem abaixo, extraída do monitoramento mensal de indicadores da Coordenação-Geral de Desenvolvimento de Projetos - CGDESP, pode-se observar que o resultado esteve próximo do esperado, mas a meta indicada não foi alcançada.

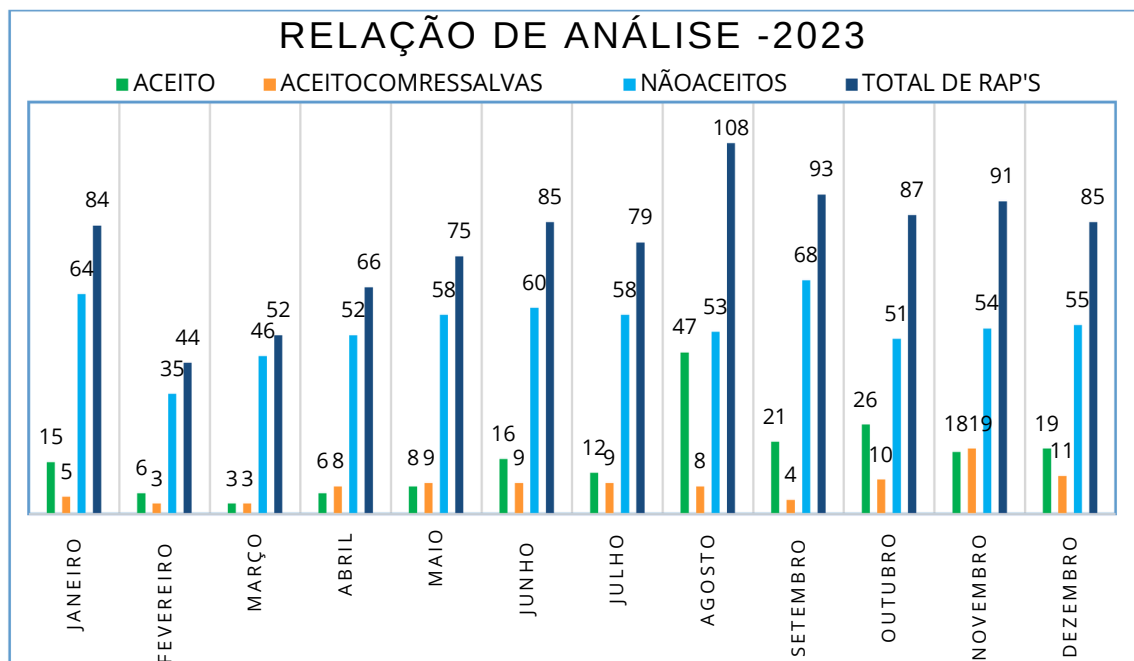
Figura 26 – Índice de Desenvolvimento de Projetos



Fonte: Elaboração própria – 2023

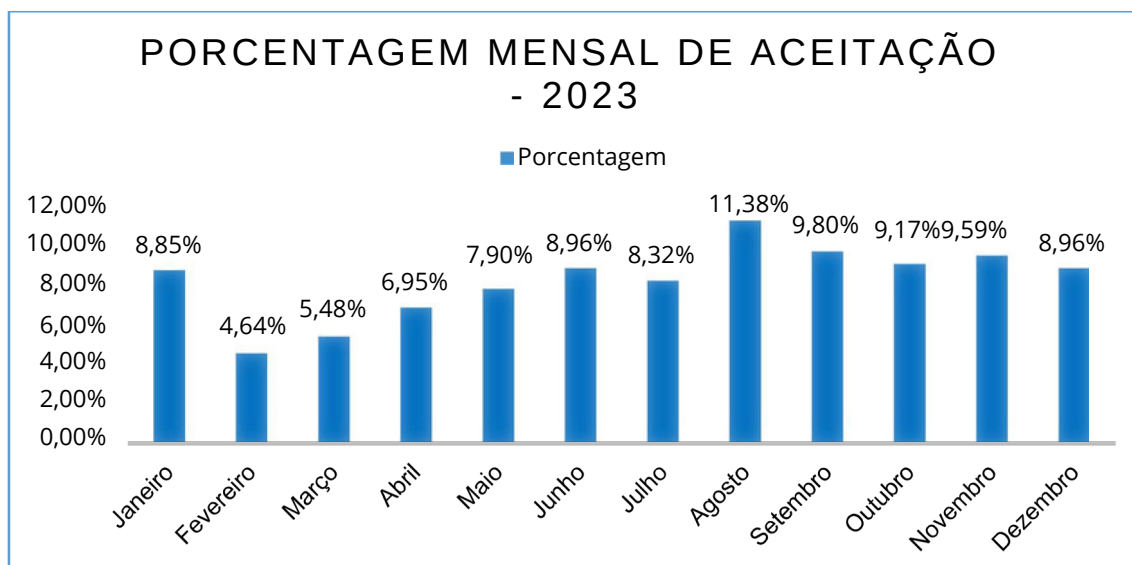
Apesar do emprego de maior empenho em dirimir dúvidas das projetistas em relação às análises, mediante reuniões periódicas, e considerando a curva de aprendizagem dos analistas contratados recentemente para melhorar os prazos de resposta às projetistas, pode-se concluir que houve uma resposta significativa a partir do mês de agosto de 2023, quando o volume de Relatórios de Análise de Projetos - RAP começou a aumentar, segundo os gráficos seguintes.

Gráfico 5 - Relatórios mensais - 2023



Fonte: Elaboração própria – 2023

Gráfico 6 - Porcentagem de aprovações mensais – 2023



Fonte: Elaboração própria – 2023

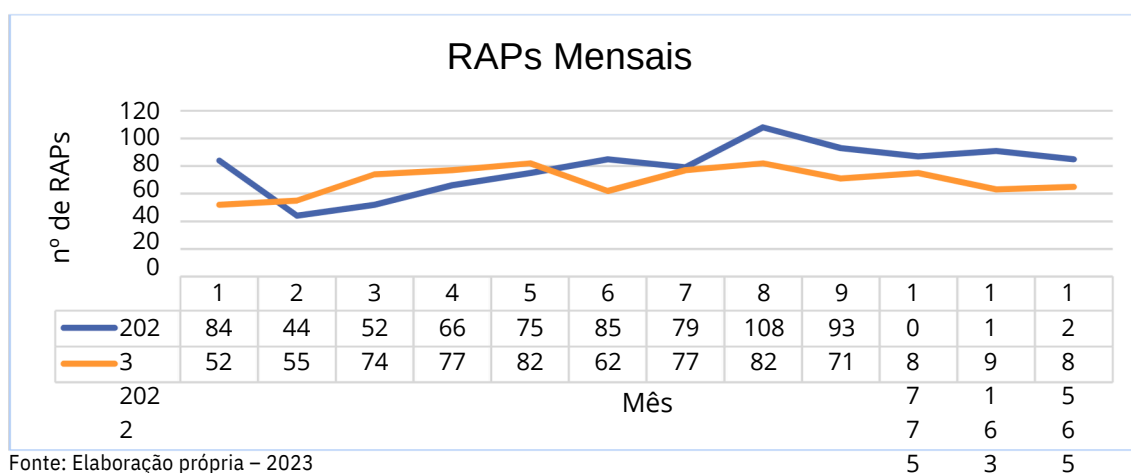
Os novos contratos que entram no ciclo de projetos precisam se adequar às formas de apresentação, normativas e metodologia de desenvolvimento preconizados pelo DNIT. Para atender à demanda por qualidade exposta em cada relatório de análise de projetos, as projetistas precisam ler atentamente e compreender a manifestação do corpo técnico de analistas, para adequar sua capacidade de produção e conseguir uma avaliação positiva na próxima submissão da disciplina.

Em resumo, a adaptação das projetistas às exigências da contratante geralmente envolve um processo de aprendizado e ajuste contínuo para atender a expectativas específicas. Embora

isso demande tempo e esforço de ambas as partes, é crucial para o desenvolvimento de projetos bem-sucedidos.

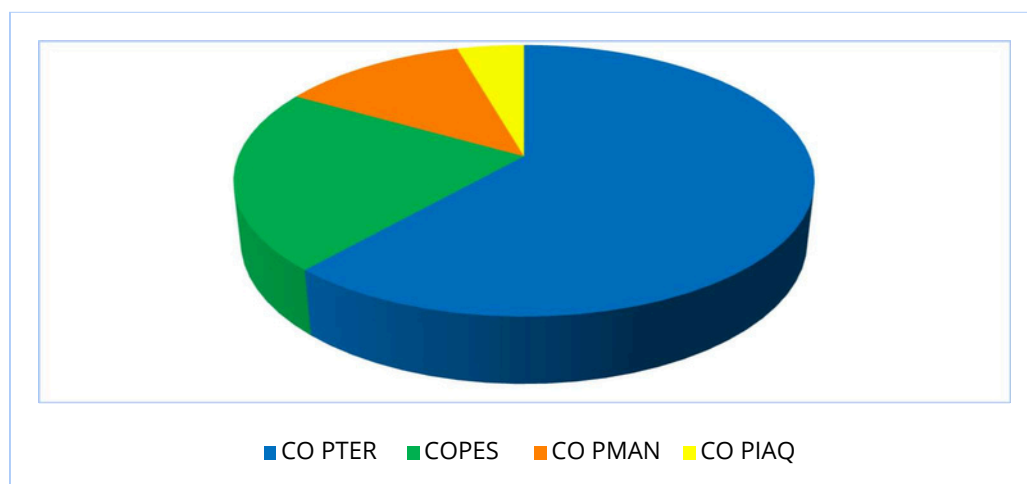
Considerando um comparativo entre 2022 e 2023, pode-se observar o aumento de disciplinas analisadas, além de um alargamento na porcentagem de relatórios aprovados, conforme gráfico abaixo.

Gráfico 7 – Aprovação de Relatórios – 2022/2023



Das Coordenações Setoriais que compõem a CGDESP, a Coordenação de Projetos de Infraestrutura Terrestre – COPTER foi responsável pelo maior número de relatórios de análises emitidos em 2023, pois é responsável por elaborar e analisar estudos, anteprojetos e projetos de infraestrutura ferroviária e de infraestrutura rodoviária que se enquadrem em construção, abarcando, resumidamente, todas as disciplinas de cunho linear, como: pavimentação, geometria, terraplenagem, drenagem sinalização etc.

Gráfico 8 – Relatórios de Análise por Setorial



Fonte: Elaboração própria – 2023

Outra ação que visa a melhoria do fluxo de análise dos RAP é a implantação do Sistema de Gestão de Projetos – SGPRO, cuja etapa de desenvolvimento de sua primeira versão foi superada em 2023. A operação do sistema deverá ser instituída ainda no primeiro semestre de 2024, considerado um desafio no Relatório de Gestão de 2022.

Outro desafio estabelecido por ocasião do Relatório de Gestão de 2022 trata da revisão dos indicadores propostos. Para tanto, foi estabelecida nova métrica por meio do IDP, acerca do qual se espera, para 2024, um amadurecimento do monitoramento e de sua aplicação, dado o potencial de usabilidade, com foco no incremento das ações de desenvolvimento e análises de projeto como um todo.

Em relação aos projetos de restauração, nota-se um aumento na emissão de relatórios de análises, em função da vazão de projetos conferida pela contratação denominada “TR Nacional”, cujo objeto é a execução dos serviços técnicos especializados para desenvolvimento de projetos de restauração rodoviária e do programa CREMA, subdividido em 3 lotes, distribuídos em todo o país. O mapa a seguir demonstra os projetos em planejamento e/ou em execução no bojo do contrato “TR Nacional”.

Figura 27 - Distribuição de Projetos – TR Nacional



Fonte: Sistema TR Nacional

Para os projetos aquaviários, destaca-se, em 2023, o encerramento do ciclo de elaboração de anteprojetos de instalações portuárias (IP4), o avanço nos projetos de outras instalações portuárias e no projeto executivo do Pedral do Lourenço. Foi, ainda, editada pela DPP a Portaria nº 6699/2023, que delegou a análise dos projetos de IP4 para a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ, de modo que em 2024 será dado especial enfoque aos projetos hidroviários.

Desafios futuros e riscos

- ☐ Implementar e operar o SGPRO no âmbito da CGDESP;
- ☐ Implementar novo Termo de Referência padrão em consonância com a nova lei de licitações e contratos (Lei nº 14.133/2021);
- ☐ Publicar o Manual de Custos de Estudos e Projetos de Obras Rodoviárias, em conjunto com a Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura (CGCIT);
- ☐ Aprovar, no mínimo, 9 Projetos Executivos de obras rodoviárias (implantação, duplicação etc.) e 15 lotes de projetos CREMA em diversas regiões do Brasil;
- ☐ Fortalecer a equipe de apoio à fiscalização/gestão de contratos sob responsabilidade da CGDESP; e
- ☐ Reforçar a equipe de análises técnicas das coordenações setoriais da CGDESP.

c) Publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT

A ação resulta na divulgação trimestral, na página de internet do DNIT, dos custos de referências de infraestrutura de transportes nos modos rodoviário, ferroviário e aquaviário, cujo objetivo primordial é definir e mensurar os custos referenciais contemplando os valores de insumos e serviços de obras de infraestrutura de transportes de forma pormenorizada, possibilitando que os custos de referência sejam detalhadamente estabelecidos e com maior acurácia.

Resultados

Os resultados obtidos referentes ao indicador em questão contemplam a publicação de 4 referências do Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT: Referência SICRO outubro/2022, com publicação ocorrida em janeiro de 2023;

- ☐ Referência SICRO janeiro/2023, com publicação ocorrida em abril de 2023;
- ☐ Referência SICRO abril/2023, com publicação ocorrida em julho de 2023;
- ☐ Referência SICRO julho/2023, com publicação ocorrida em outubro de 2023.

Dessa maneira, em decorrência da divulgação de 4 publicações durante o exercício de 2023, cumpriu-se a meta estipulada.

Desafios futuros e riscos

A publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT envolve diretamente ações do corpo técnico nos processos de análise e verificação dos dados apresentados, de forma premente à divulgação na página de internet do DNIT.

Aumentar o exíguo quantitativo de servidores atualmente disponíveis na Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura – CGCIT corresponde a um desafio, haja vista as demais atribuições da unidade. O risco associado é o de não cumprimento da ação, justamente pela falta de quadro técnico disponível.

XVI. Fortalecimento da articulação institucional com o setor público, privado e a sociedade

Com vistas ao atendimento do Objetivo Estratégico “Fortalecer o relacionamento institucional”, Iniciativa “Fortalecimento da articulação institucional com o setor público, privado e a sociedade”, foi elaborado o indicador “Índice de Fortalecimento Técnico-Institucional – IFTI”. Trata-se de indicador de produtividade, que visa medir a quantidade de entregas quanto à: (1) quantidade de horas de cursos de capacitação técnica fornecidas, por ano, aos profissionais da área de infraestrutura de transportes (tanto internos quanto externos); (2) quantidade de documentos técnicos publicados, como elaboração ou revisão de manuais e normas; e (3) quantidade de relatórios de pesquisa elaborados, aprovados e publicados, oriundos de parcerias ou produzidos no próprio DNIT.

Resultados

Considerando os resultados apurados em dezembro/2023, a meta proposta foi alcançada. Com relação ao comportamento do indicador ao longo do ano, observa-se que sua evolução aconteceu dentro do esperado. A publicação de documentos técnicos (normas e manuais), o número de horas de capacitações realizadas e a publicação do relatório de pesquisa, como resultados em si, são importantes para o atingimento do Objetivo Estratégico associado, pois demonstram a preocupação do DNIT em manter seus profissionais e suas publicações técnicas atualizadas.

Ressalta-se, também como resultado, a publicação da edição nº 2 da Revista ENINFRA, que migrou para a plataforma OJS (*Open Journal Systems*), utilizada para a submissão e divulgação de trabalhos utilizada por periódicos nacionais e internacionais. Essa medida teve por objetivo facilitar os processos de gestão de submissões, avaliação e indexação, bem como aumentar a transparência das atividades editoriais.

Desafios futuros e riscos

Os desafios estão relacionados à manutenção das metas estabelecidas, garantindo a excelência técnico-institucional da Autarquia.

A efetivação da Escola Nacional de Infraestrutura de Transportes (ENINFRA) possibilitará o aperfeiçoamento das atividades desenvolvidas pela Autarquia, beneficiando a sociedade em termos de infraestrutura de transportes.

Neste sentido, foram iniciadas tratativas junto à Fundação Getúlio Vargas (FGV) a respeito do Curso de Especialização Lato Sensu, para realização de MBA em Gestão e Engenharia de Infraestrutura de Transportes, em que o DNIT indicou 15 servidores de diversas Superintendências Regionais para participarem da referida especialização.

O principal desafio é realizar a contratação da execução das obras de construção da Sede da ENINFRA, contando com laboratórios de engenharia de infraestrutura, centro de calibração e local para treinamentos/capacitação, na região da Universidade de Brasília, Campus Darcy Ribeiro, Brasília-DF.

e) Resultados das principais áreas de atuação

I. Gestão Orçamentária e Financeira

O orçamento inicialmente previsto para o DNIT na LOA 2023 foi de R\$ 18,5 bilhões, que, após diversos cancelamentos e bloqueios ao longo do exercício, foi reduzido para R\$16,6 bilhões, dos quais foram empenhados 99,4%.

Em relação à execução financeira, foram pagos R\$ 14,8 bilhões, dentro do limite financeiro estabelecido para a Autarquia. Em termos percentuais, o pagamento total entre recursos da LOA e Restos a Pagar foi de 66,6%, acima do percentual executado nos últimos anos, mesmo se comparado a 2021, quando o orçamento foi significativamente menor que em 2023, reforçando a capacidade de execução do DNIT.

Os valores apresentados incluem despesas obrigatórias. O limite de empenho de R\$ 15,7 bilhões refere-se às despesas discricionárias, das quais R\$ 440,1 milhões não foram empenhadas.

Figura 28 – Orçamento Total do DNIT



a. Despesas Obrigatórias X Discricionárias

Dos R\$ 18,5 bilhões destinados na LOA, R\$ 1,18 bilhão (6,4%) cobriu despesas obrigatórias e R\$ 17,3 bilhões (92,2%) cobriram despesas discricionárias, dentre as quais R\$ 1,61 bilhão (9,7%) representa despesas não finalísticas, voltadas a gastos administrativos de funcionamento da Sede do DNIT, em Brasília-DF, das 26 Superintendências Regionais e das 121 Unidades Locais, além de despesas com gestão e assessoramento e investimentos com tecnologia da informação.

Figura 29 - Orçamento por finalidade e grupo de despesa



b. Execução por Grupo de Despesa

Dos R\$ 16,6 bilhões do orçamento aprovados ao fim do exercício de 2023 (LOA + Créditos), R\$ 14,24 bilhões foram destinados a investimentos, e R\$ 1,25 bilhões, a recursos de custeio. Os grupos de despesa presentes no orçamento do DNIT são: Pessoal e Encargos Sociais; Outras Despesas Correntes (Custeio); Investimento e Reserva de Contingência.

c. Distribuição do Orçamento no ano

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

Figura 30 - Distribuição do orçamento por Diretoria



d. Total de empenhos gerados no ano

Dos R\$ 16,2 bilhões empenhados, foram atendidas 6.433 solicitações de empenhos, distribuídas em 2.151 quadros, englobando empenhos novos, reforços e anulações.

e. Indicadores financeiros

Foram recebidos no DNIT Sede 15.408 processos de pagamento em 2023, totalizando R\$ 13,6 bilhões pagos na Unidade Gestora 393003 – DNIT Sede. Desse montante, 33,9% apresentaram alguma inconsistência, porém apenas 179 processos (1,1%) precisaram ser devolvidos à área técnica para correção. O tempo médio de processamento foi de 5,9 dias.

Figura 31 – Indicadores financeiros



f. Quantitativo de operações realizadas no SIAFI

Em 2023, foram realizados 130.578 lançamentos no Sistema Integrado de Administração Financeira - SIAFI. O gráfico a seguir ilustra os lançamentos da operação realizada, por tipo de documento.

Tabela 26 – Quantitativo de operações realizadas no SIAFI

TIPO DE COMPROMISSO	QTD
DAR (DOCUMENTO DE ARRECADAÇÃO DE RECEITA)	10.391
DARF (DOCUMENTO DE ARRECADAÇÃO DA RECEITA FEDERAL)	26.645
DARF PREVIDENCIÁRIO (GUIA DA PREVIDÊNCIA SOCIAL)	26.584
GRU (GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO)	104
OB (ORDEM BANCÁRIA)	64.748
PF (TRANSFERÊNCIA E LIBERAÇÃO DE RECURSO FINANCEIRO)	2.106
TOTAL DE LANÇAMENTOS	130.578

Gráfico 9 – Quantitativo de lançamentos realizados no SIAFI



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

Figura 32 - Pagamento total por Diretoria

PAGAMENTO TOTAL POR DIRETORIA												
	14,8 Bi	13,0 Bi	1,2 Bi	176,6 Mi	379,2 Mi	17,6 Mi						
	Total Geral	DIR	DAF	DPP	DAQ	DIF						
PAGAMENTO MENSAL POR DIRETORIA (R\$1 mil)												
Diretoria	janeiro	fevereiro	março	abril	maio	junho	julho	agosto	setembro	outubro	novembro	dezembro
DIF	668	479	561	1.734	992	1.315	1.375	953	920	796	4.592	3.175
DPP	20.329	6.616	13.221	10.900	11.630	21.944	17.317	16.336	6.480	16.916	12.274	22.655
DAQ	18.849	12.153	14.824	16.867	107.192	16.348	28.553	60.483	10.118	18.540	21.304	53.971
DAF	95.706	96.047	93.476	88.728	89.104	98.126	116.548	101.719	99.577	94.982	109.546	129.242
DIR	511.825	474.740	833.699	762.298	1.053.721	1.238.214	1.238.185	1.489.887	1.246.287	1.248.864	1.156.881	1.790.556
Total	647.378	590.035	955.781	880.528	1.262.639	1.375.946	1.401.978	1.669.378	1.363.381	1.380.098	1.304.596	1.999.602

g. Despesas Administrativas

Execução das despesas da Sede (Brasília-DF)

De um total de R\$ 1,6 bilhão de orçamento gerido pela Diretoria de Administração e Finanças-DAF em 2023, R\$ 734,2 milhões foram direcionados a despesas obrigatórias (folha de servidores), e R\$ 443,1 milhões a despesas de manutenção da administração (Sede e Regionais), dos quais foram descentralizados R\$ 173,8 milhões para atender ao custeio administrativo das unidades.

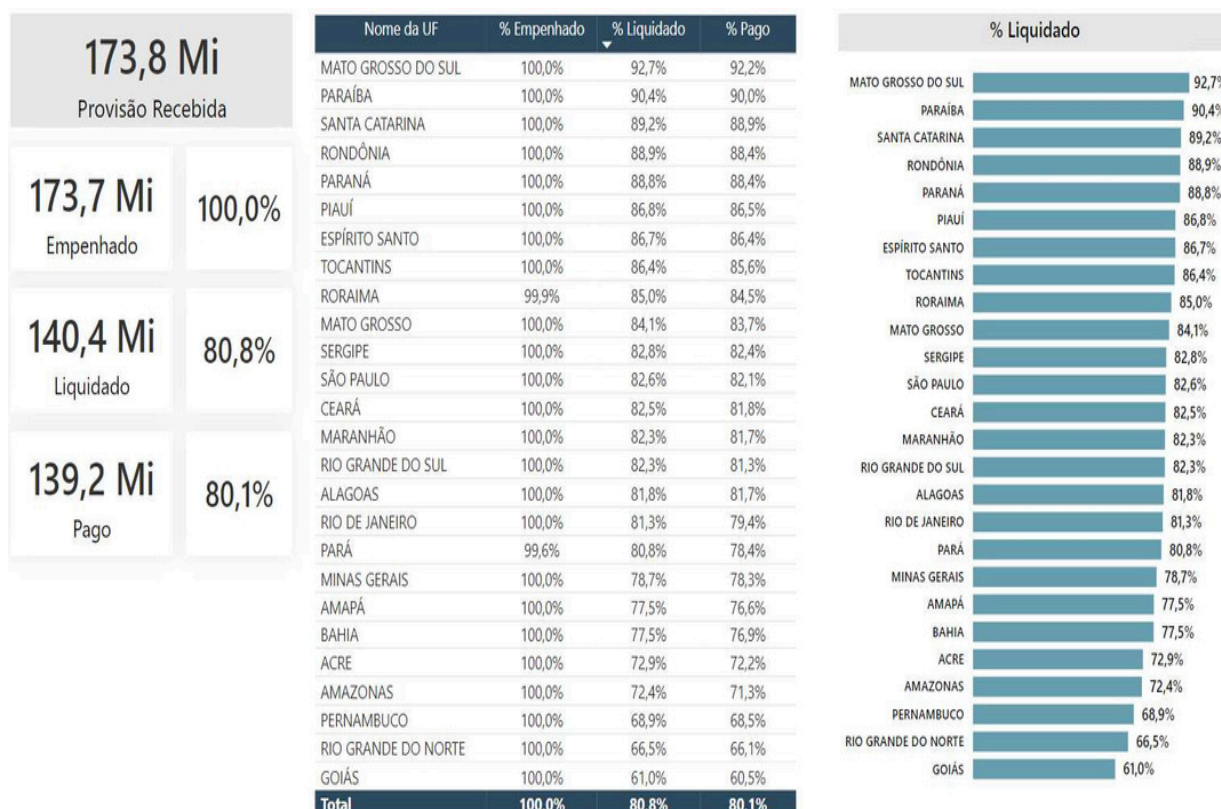
O gráfico a seguir ilustra o provisionamento recebido por cada Unidade Regional do DNIT, dividido entre custeio e investimento:

Figura 33 - Provisão recebida por Superintendência



Dos recursos administrativos recebidos pelas 26 Superintendências, R\$ 173,7 milhões foram empenhados, R\$ 140,4 milhões (81%) liquidados e R\$ 139,2 milhões (80%) pagos, conforme figura a seguir, por Regional:

Figura 34 – Execução das despesas das Superintendências



Distribuição de Recursos Administrativos em 2023:

Anualmente, após a publicação da LOA, o DNIT realiza o Fórum de Planejamento com as Superintendências Regionais, visando traçar metas e diretrizes para execução do orçamento corrente. No âmbito da DAF, o fórum foi institucionalizado por meio da Portaria nº 1.858/2022. Após a realização desse fórum, de um total solicitado pelas Superintendências, na ordem de R\$ 198,42 milhões, foi pactuado entre a DAF e as Superintendências o montante de R\$ 145,4 milhões para o conjunto das unidades descentralizadas. A prática adotada em 2023 foi a descentralização de recursos mais expressivos, como aqueles destinados à aquisição de veículos (investimento) e reformas, somente após concluído o processo de contratação. Tal prática objetiva evitar que os gastos nas Regionais sejam destinados para finalidades diversas daquelas inicialmente planejadas, inibindo o gasto desqualificado com a falsa impressão de “sobra” na unidade. O orçamento previsto, mas não executado, por razões diversas, é remanejado para onde há necessidade e capacidade efetiva de execução na última janela de alterações orçamentárias, usualmente em outubro de cada ano. Com isso, foram efetivamente descentralizados R\$ 173,75 milhões para orçamento administrativo das Superintendências, refletindo uma economia de 12,4% em relação ao valor solicitado, orçamento que foi integralmente remanejado para a área fim, ou seja, para obras de infraestrutura, refletindo em melhoria na qualidade do gasto.

Figura 35 – Detalhamento distribuição de Recursos Administrativos em 2023



II. Gestão de Custos

Em relação à Gestão de Custos, o DNIT não adota, ainda, o detalhamento de custos (DetaCusto) no Sistema de Informações de Custos do Governo Federal (SIC), cujo objetivo é extrair dados dos sistemas estruturantes da Administração Pública Federal, tais como Sistema Integrado de Administração de Pessoal (SIAPE) e SIAFI, para a geração de informações que sirvam de subsídio a decisões governamentais e organizacionais que conduzam à alocação mais eficiente do gasto público.

Caso optasse pelo detalhamento, o DNIT conseguiria apurar a informação de custos por objetos que não estejam ligados a fatores orçamentários, e sim detalhando os custos por processos/atividades, serviços prestados, produtos ou unidades organizacionais, permitindo o detalhamento da informação orçamentária e a identificação do setor que consumiu o recurso. Sua implementação depende de gestão junto à Secretaria do Tesouro Nacional (STN), órgão competente para tratar de assuntos relacionados à área de custos da Administração Pública Federal, além da constituição de um comitê/grupo de trabalho para a definição prévia dos objetos de custos, sistema de acumulação, método de custeio, etc., elaboração de um plano de implantação do modelo escolhido e, especialmente, criação formal de uma estrutura de Setorial de Custos com pessoal, espaço físico e equipamentos para a realização contínua dos trabalhos.

Ações para sua utilização estão em curso, sendo adotada atualmente a apuração de custos mediante preenchimento da aba Centro de Custos apenas com a informação orçamentária, considerado o padrão inicial do SIAFI para entidades que ainda não detalham os custos. O quadro abaixo apresenta panorama dos principais custos de 2023:

Figura 36 – Detalhamento Gestão de Custos



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

III. Gestão de Pessoas

a. Conformidade Legal

Visando assegurar a conformidade com a legislação aplicável à gestão de pessoas, bem como às legislações específicas 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 da Administração Federal (Sipac), atual Secretaria de Gestão de Pessoas do Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos.

A Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (CGGP) do DNIT elabora normativos a fim de orientar as unidades vinculadas quanto aos regulamentos aplicáveis à gestão de pessoas, por exemplo:

- Instrução Normativa DNIT nº 3, de 11 de fevereiro de 2020: dispõe sobre os critérios e procedimentos específicos para a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento de Pessoas – PNDP na Autarquia;

- Instrução Normativa DNIT nº 13, de 25 de março de 2020: estabelece critérios e procedimentos específicos à jornada de trabalho dos seus servidores; e
- Instrução Normativa nº 3, de 11 de fevereiro de 2022: disciplina, no âmbito do DNIT, o pagamento da Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso – GECCC.

Em 2023, um relevante normativo entrou em vigor, a Portaria nº 628, de 27 de junho, que define os critérios para ocupação de funções no âmbito do DNIT. Também foi emitida a Nota Informativa nº 2591/2023, que tratou de padronização, orientações e procedimentos a respeito da Indenização de Campo respondendo a várias questões do tema. Além disso, foram encaminhadas propostas de textos para atualização dos normativos que tratam da Avaliação de Desempenho Individual e da definição dos critérios para a concessão da Gratificação de Qualificação – GQ.

Já sobre a conformidade documental de gestão de pessoas, o DNIT adotou providências com a finalidade de cumprir o previsto na Instrução Normativa nº 87/2020/TCU, para que os servidores, obrigados pela Lei nº 8.730, de 10 de novembro de 1993, autorizassem o envio centralizado e automatizado aos órgãos de controle (TCU e CGU), pelo então Ministério da Economia, das declarações de autorização de acesso às Declarações de Ajuste Anual do Imposto de Renda das Pessoas Físicas, que era realizado anteriormente de forma descentralizada pelas unidades setoriais. Para isso, os agentes públicos com vínculo ativo já fizeram a opção por meio do autosserviço na Plataforma SouGov. Atualmente, essa rotina está implantada e o servidor efetua a referida autorização quando do seu ingresso, tanto em cargo efetivo, quanto em cargo comissionado.

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

b. Avaliação da força de trabalho

A força de trabalho do DNIT é composta por cargos efetivos de área meio e de área finalística. Os primeiros têm atribuições voltadas para o exercício de atividades administrativas e logísticas em níveis 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, de 2 de setembro de 2005.

A Autarquia possuía, em dezembro de 2023, o quantitativo de 1.925 servidores ativos que, em decorrência da evasão por desligamento e do elevado número de concessões de aposentadoria, vem sofrendo com a diminuição gradual do quadro de pessoal capacitado e do seu capital intelectual, em que pese o efeito da pandemia ter reduzido, no decorrer dos exercícios de 2020 a 2022, o número dessas vacâncias. No entanto, tais fatores se tornam grandes desafios a serem superados para o alcance da missão institucional do DNIT.

No quadro abaixo, observa-se que a força de trabalho da Autarquia se divide entre as unidades da Sede-DF e Superintendências Regionais, conforme os níveis de escolaridade.

Tabela 27 - Força de trabalho do DNIT - 2023

	Nível Auxiliar	Nível Intermediário	Nível Superior	Total
Sede	0	173	215	388
Superintendências	0	823	714	1.537
Total	0	996	929	1.925

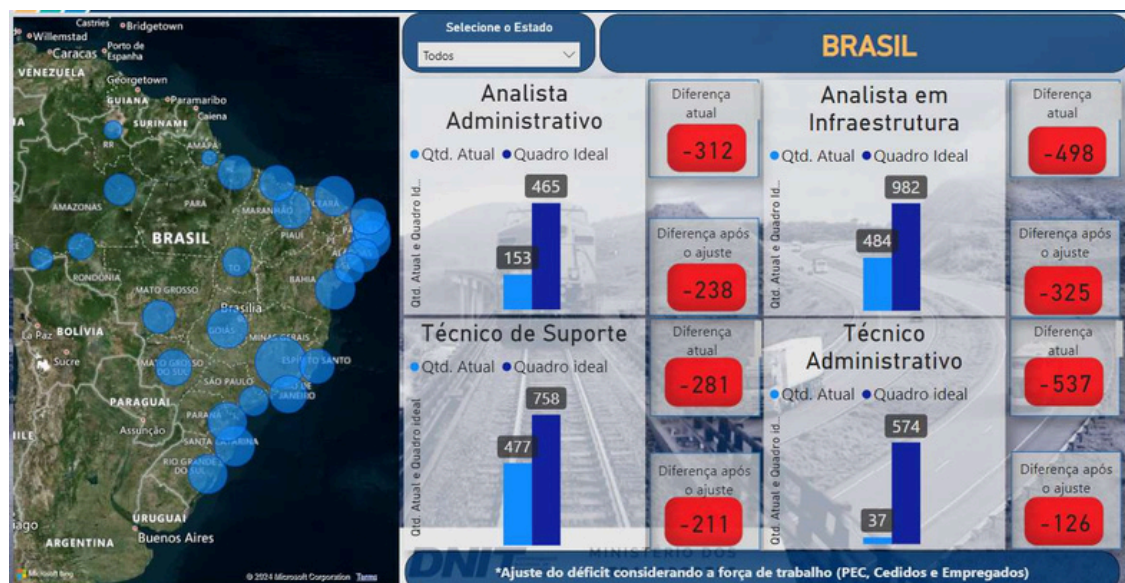
Força de trabalho do DNIT
Fonte: DW/SIAPE

Cabe ressaltar que, a fim obter um quadro mais detalhado da necessidade de pessoal nas Superintendências e Unidades Locais do DNIT, tem sido realizado pela CGGP, desde o ano de 2022, o Dimensionamento da Força de Trabalho nessas unidades. A primeira versão do estudo foi oficialmente aprovada pela Diretoria em sua 12ª Reunião Ordinária de 2022, realizada em 29 de março de 2022, sendo, posteriormente, divulgada a todas as unidades do DNIT por ofício-circular e disponibilizada por meio do endereço eletrônico “bit.ly/dimdnit”.

Após a divulgação do dimensionamento, foi estudado como o cenário nele retratado condizia com a realidade observada nas muitas unidades da Autarquia. Observou-se, então, que tanto a distribuição atual quanto o déficit de pessoal registrados coadunavam-se com a percepção empírica que se tinha do nosso quadro de pessoal.

A segunda versão do estudo, aprovada pela Diretoria do DNIT em sua 22ª Reunião Ordinária, realizada em 14 de junho de 2023, manteve as bases metodológicas estabelecidas em sua primeira versão, aprimorando a distribuição da força de trabalho no âmbito das SR (conforme o percentual majoritário de sugestões apresentadas) e, principalmente, trazendo para o seu cálculo a estrutura das Unidades Locais em cada estado. O resultado desse novo recorte pode ser observado a seguir.

Figura 37 – Cenário atual da força de trabalho

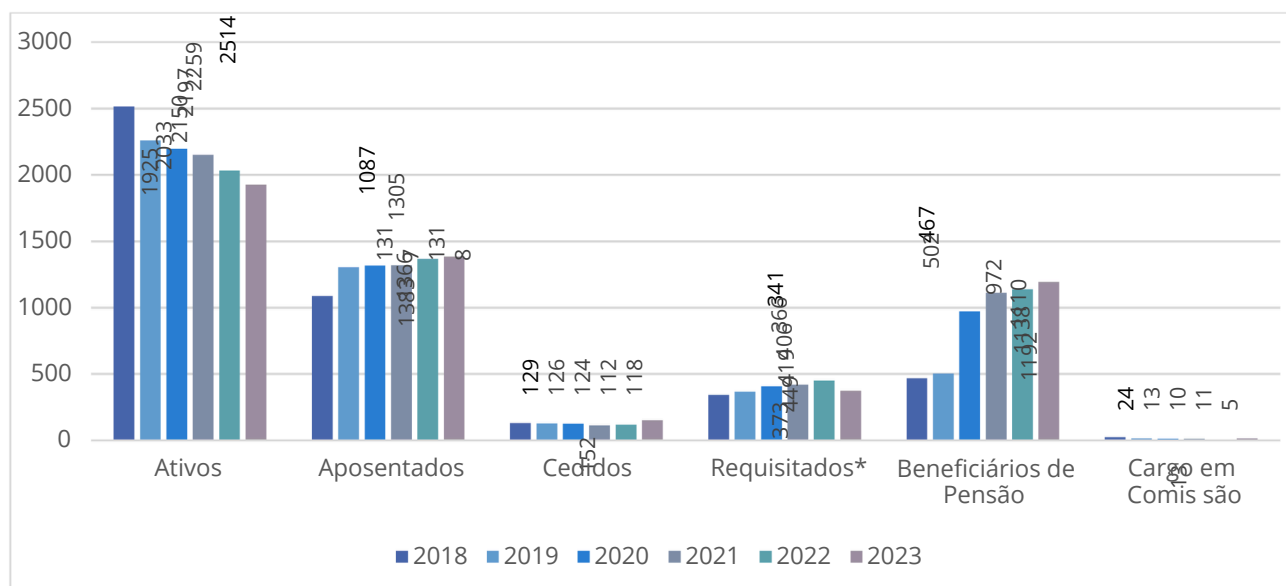


Representação do déficit da força de trabalho

Fonte: Painel de dados da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (Sou DNIT – bit.ly/SOUDNIT)

Para 2024, a ideia é aprimorar ainda mais a metodologia e o recorte dos dados, de forma a possibilitar a representação de um quadro ideal de distribuição da força de trabalho do DNIT em suas UL e SR, com base em critérios estritamente técnicos, objetivos e imparciais.

Gráfico 10 - Situação de Quadro de Pessoal do DNIT



Situação de Quadro de Pessoal do DNIT

Fonte: SIAPE

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

Tabela 28 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT

 Situação Atual de Cessões e Requisições		
44 servidores do DNIT cedidos a outros órgãos	108 servidores do DNIT requisitados (atos irrecusáveis)	152 total

Ressalta-se que foram efetivadas movimentações de empregados de empresas públicas, a exemplo da Infraero, para a composição de força de trabalho na Autarquia em anos anteriores, não tendo sido possível essa prática no exercício de 2023, por questões orçamentárias para ressarcimento das despesas com pessoal cedido. Com isso, só foi possível realizar cessões/movimentações para as quais não havia despesa com o referido ressarcimento. No entanto, tal medida, apesar de mitigar provisoriamente a necessidade de pessoal, ainda não desfaz a necessidade de composição de quadro, razão pela qual foi efetivada a solicitação de concurso público para prover o quadro de servidores efetivos.

c. Estratégia de Recrutamento e Alocação de Pessoas

Sobre o assunto, informa-se que foi autorizada, por intermédio da Portaria MGI nº 2.760, publicada em 16/6/2023, a realização de concurso público destinado à contratação de pessoal visando ao provimento de uma pequena parcela dos cargos atualmente vagos no quadro de pessoal da Sede e das Superintendências Regionais, que compõem a estrutura organizacional do DNIT.

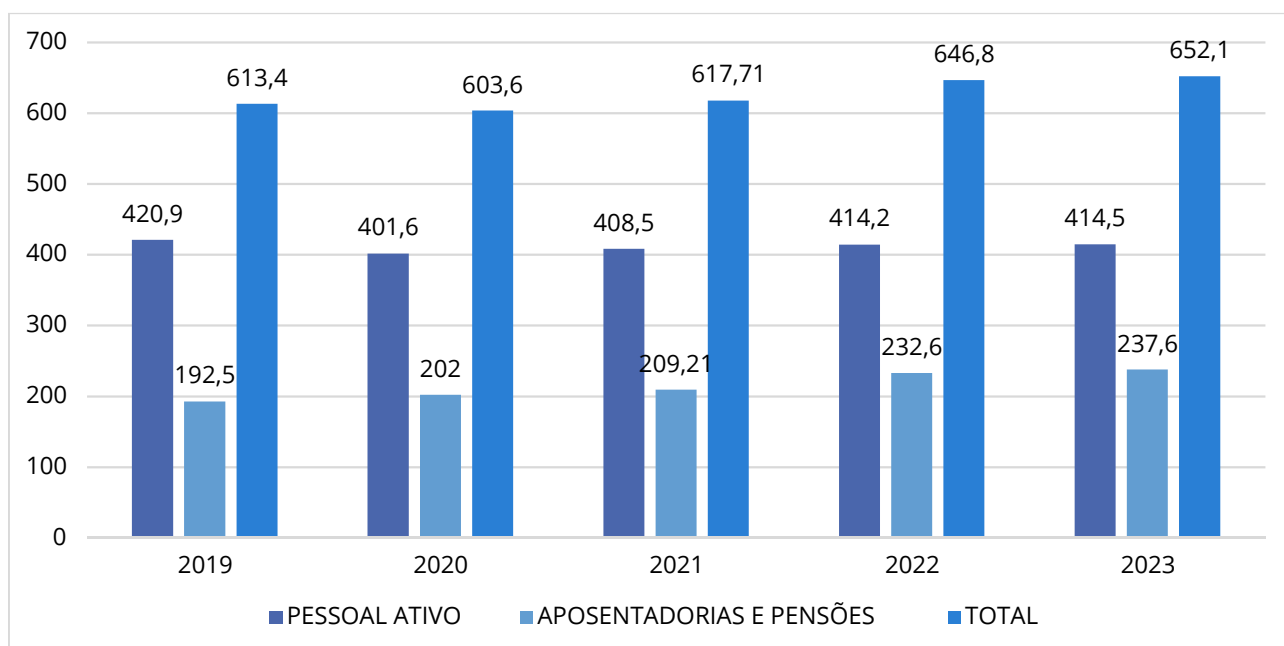
Em 24/11/2023 foi publicado o EDITAL Nº 1/DNIT, de 22 de novembro de 2023, tornando pública a autorização para provimento de 100 cargos: 50 vagas para o cargo de Analista em Infraestrutura de Transportes e 50 vagas para o cargo de Analista Administrativo, para ocupação em todo território nacional.

Cabe destacar que o edital decorre do pedido de concurso realizado em 2022, por meio do qual foi solicitada a provisão de 1.728 vagas que, à época, encontravam-se ociosas. Em 2023, foi feito um novo pedido, já com o quantitativo atualizado de 1.758 vagas.

Em vista da aprovação de apenas 100 vagas para o concurso atualmente em andamento, e considerando que esse quantitativo é muito aquém da necessidade da Autarquia para suprir sua carência de pessoal, novo pedido será realizado em 2024, com vistas à realização de outro certame no próximo exercício.

d. Detalhamento da despesa do pessoal

Gráfico 11- Demonstrativo de Despesas de Pessoal



Demonstrativo de Despesas de Pessoal - em milhões
Fonte: CGGP/DNIT

Damesma formaqueno exercício passado, é possível notar um aumento gradativo na despesarelativaa aposentadorias e pensões. Esse dado confirma a tendência de diminuição do quadrode pessoal da Autarquia, reforçando a necessidade de se buscarem alternativas com o intuito derecompor a força de trabalho da entidade. Outro aspecto que confirma tal incidência, é que ovalordadespesa de pessoal ativo se manteve no mesmo patamar, mesmo tendo havido reajusteparaos servidores em maio de 2023.

e. Avaliação de desempenho

A remuneração dos servidores está estruturada pela Lei nº 11.171/2005, que criou as Carreiras e o Plano Especial de Cargos - PEC do DNIT. As tabelas remuneratórias são as constantes dos anexos dessa Lei, de acordo com a carreira, com o PEC e com seus respectivos cargos. A partir de 1º de janeiro de 2010, observa-se que houve uma melhoria na estrutura remuneratória, principalmente para os cargos da área finalística. Entretanto, nos exercícios subsequentes não houve reajustes. Além disso, a diferença entre as remunerações de servidores da área finalística e da área administrativa só foi amenizada, porém não equalizada, com reajustes ocorridos em janeiro de 2014.

Cabe registrar que foram concedidos reajustes escalonados para os exercícios de 2017, 2018 e 2019 para os servidores da Autarquia. Posteriormente, em maio de 2023, foi concedido reajuste de 9%. 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 foram regulamentadas por meio do Decreto nº 7.629, de 30 de novembro de 2011, tendo seus procedimentos internos estabelecidos na Portaria/DNIT nº 240, de 18 de outubro de 2012, posteriormente alterada pela Portaria/DNIT nº 248, de 26 de outubro de 2012, bem como pela Portaria/MT nº 290, de 21 de agosto de 2014.

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

Os quadros a seguir demonstram os números relativos à concessão de progressão e promoção no ano de 2023:

Tabela 29 – Progressão Funcional e Promoção de 2023

PROGRESSÃO FUNCIONAL 2023	
Analista Administrativo	43
Analista em Infraestrutura de Transportes	267
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	26
Técnico Administrativo	54
Total	390
PROMOÇÃO 2023	
Analista Administrativo	2
Analista em Infraestrutura de Transportes	56
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	40
Técnico Administrativo	
Total	

Quadro de progressões e promoções do DNIT
Fonte: CODEPES/CGGP

No âmbito da meritocracia, há a Gratificação por Qualificação - GQ, constituída de um acréscimo remuneratório que o servidor recebe ao obter títulos acadêmicos voltados à área de atuação da Autarquia. Essa gratificação é concedida aos servidores que detêm conhecimentos específicos e sua avaliação é realizada de forma objetiva com regramentos constantes da Portaria/DNIT nº 3.313, de 28 de junho de 2018.

A GQ foi regulamentada por meio do Decreto nº 7.876, publicado no DOU de 28 de dezembro de 2012, alterado pelo Decreto nº 7.922, publicado no DOU de 19 de fevereiro de 2013 e republicado no DOU de 13 de março de 2013, que disciplinaram sua concessão, instituída pelo

art. 22 da Lei nº 11.171, publicada no DOU de 5 de setembro de 2005, sendo que foram contemplados 452 servidores no 19º ciclo e 470 servidores no 20º ciclo, ocorridos no ano de 2023.

Além disso, há de se destacar a publicação da Portaria MT nº 628/2023, revogando a Portaria/DNIT nº 399, de 12 de março de 2019 e suas alterações (Portaria nº 565, de 31 de outubro de 2019, e Portaria nº 79, de 08 de julho de 2020). Esse normativo institui, 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 oportunidades isonômicas para que todos os servidores do DNIT, atendendo a critérios legais, possam concorrer à oportunidade de ocupar uma função.

Nessa linha, ao longo de 2023, houve a publicação de apenas um edital de seleção, relativo ao cargo de coordenador (código FCE 1.10). Esses editais objetivam a designação de servidores para funções de Coordenadores na Sede e nas SR.

Com a intenção de mitigar o déficit de servidores existente, por sua vez, o DNIT realizou trinta chamamentos para as diversas unidades da Autarquia, tanto para movimentação entre as unidades (alteração de lotação ou remoção) quanto para o exercício de funções comissionadas de nível inferior a FCE 1.10 (FCE 1.06, 1.05, 1.02 e 1.01), inclusive para servidores externos (cessão). Foram realizados também chamamentos para composição da força de trabalho, considerando os instrumentos instituídos pelo Órgão Central do Sipe.

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, de 19 de março de 2010.

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

f. Capacitação: Estratégia e Números

Execução do Plano de Desenvolvimento de Pessoas – PDP de 2023

Assim como nos anos anteriores, o PDP teve por base o Dicionário de Competências do DNIT, documento que agrupou as competências da Autarquia em 22 macrocompetências.

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

Execução do Orçamento de Capacitação

O orçamento de capacitação é destinado ao pagamento de capacitações, Gratificação por EncargodeCurso ou Concurso - GECC e realização de ações de Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). Nos valores de capacitação são também levantados os gastos com diárias e passagens. Em 2023, foram realizadas 3.388 inscrições em ações de desenvolvimento, resultando num total de 11.070 horas de capacitação.

Quanto à Qualidade de Vida no Trabalho, na Sede, foram realizadas 52 ações alcançando público de 4.800 pessoas, entre servidores, estagiários e colaboradores que atuam na Autarquia. Para tal, foram executados R\$ 2.354.477,14 (dois milhões, trezentos e cinquenta e quatro mil, quatrocentos e setenta e sete reais e quatorze centavos), sendo R\$ 1.588.583,09 (um milhão, quinhentos e oitenta e oito mil, quinhentos e oitenta e três reais e nove centavos) executados pelo DNIT Sede. O investimento das Superintendências foi distribuído conforme gráfico a seguir.

Gráfico 12 - Investimento total com desenvolvimento de pessoas em 2023 das Superintendências Regionais



Tabela 30 - Resumo dos Resultados da Capacitação

ITEM	SEDE	Superintendências Regionais	Total
Quantidade de Inscrições de Capacitação Realizadas	1.113	2.273	3.386
Horas de Capacitação	2.159	8.911	11.070

Do total de inscrições realizadas, 1.113 eram da Sede e 2.273 das Unidades Descentralizadas, distribuídos conforme gráfico abaixo.

Gráfico 13- Quantidade de Inscrições em Capacitações das Superintendências Regionais - 2023

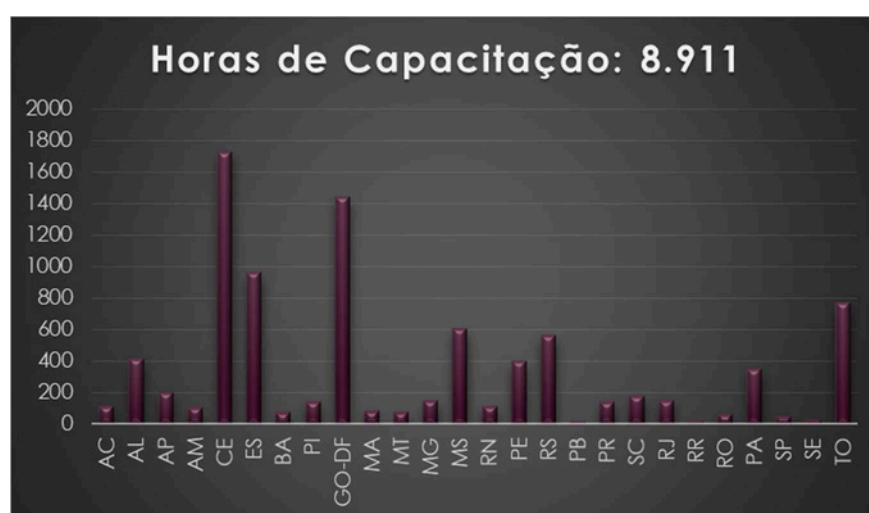


Fonte: CODEPES/CGGP

Já em relação ao quantitativo de horas de capacitação, do total de 11.070 horas, 2.159

foram da Sede da Autarquia e outras 8.911 das Regionais, segundo indicado a seguir.

Gráfico 14 - Quantidade de Horas de Capacitação das Superintendências Regionais - 2023



Fonte: CODEPES/CGGP

Como se depreende das informações acima, uma das ferramentas utilizadas para a execução do PDP no exercício de 2023 foi a descentralização de recursos para as Superintendências Regionais, de modo que as contratações fossem realizadas de forma local, atendendo de forma mais personalizada às singularidades regionais, mitigando ainda as despesas com deslocamento e potencializando a utilização dos limitados recursos públicos.

Parcerias

O PDP buscou parceiros estratégicos para ajudar a alcançar os objetivos da política interna de desenvolvimento de pessoas, como a contratação direta de cursos exclusivos para o DNIT,

promovidos pela Escola Nacional de Administração Pública – ENAP para a oferta de 11 cursos aos servidores e gestores, totalizando 239 horas de capacitação.

Foi firmado, ainda, Termo de Execução Descentralizada com a Universidade de Brasília - UnB, no qual foram ofertadas, aproximadamente, 200 vagas para o desenvolvimento dos servidores nos idiomas inglês e espanhol, as quais foram divididas em 15 turmas, de nível básico ao avançado.

a. Qualidade de vida no trabalho no DNIT

Em 11 de julho de 2019 foi publicada a Portaria/DNIT nº 4.731, 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, de 25 de março de 2013, diploma legal que institui as diretrizes para a promoção da saúde do servidor público federal do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal.

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

Segue o acompanhamento mensal das ações de QVT realizadas no ano de 2023.

Tabela 31 – Demonstrativo das Ações de QVT

AÇÕES DE QVT REALIZADAS 2023		
MÊS	DATA	AÇÃO
JANEIRO	30/01/2023 e 31/01/2023	Doação de mudas
	31/01/2023	Importância da Saúde Mental
FEVEREIRO	Durante todo o mês	Fevereiro roxo e laranja conscientização
	28/02/2023	Aniversariantes do Mês - CGGP
MARÇO	08/03/2023	Roda de conversa dia da Mulheres
	09/03/2023	Meditação Guiada para Mulheres
	10/03/2023	Krav Magá para Mulheres
	30/03/2023	Mecânica Interativa para Mulheres
	Durante todo o mês	Mural de Fotos
ABRIL	04/04/2023 e 05/04/2023	Páscoa - Acertando em Cheio II
	13/04/2023	Feira Ôrganica
	26/04, 27/04 e 28/04	Circuito Saúde
	26/04/2023	Materia e Vídeo sobre autismo
MAIO	10/05/2023	Dia das mães - Toda Mãe é uma diva
	11/05/2023	Dia das mães - O Poder da Imagem Pessoal
	Durante todo o mês	Dia das Mães - Fotos das mães com seus filhos (as)
JUNHO	14/06/2023	Aniversário do DNIT - Apresentação pratos da casa
	14/06/2023, 15/06/2023, 21/06/2023 e 22/06/2023	Campanha doação de sangue
	26/06/2023	Concurso de Pet's
	26/06/2023	Dia do Servidor Público Aposentado
	27/06/2023	Entrega placas de Aposentados
	28/06/2023	Campanha LGBTQUIA+
JULHO	02/07/2023	Dia do Bombeiro e Brigadista
	13/07/2023	Dia do Rock - Apresentação pratos da casa
	17/07/2023	Campanha dos Agasalhos
	21/07/2023	Festa Julina DNIT
	25/07/2023	Dia da mulher negra

	26/07/2023	Cine Pipoca
AGOSTO	Durante todo o mês	Agosto Lilás
	14/08/2023	Dia dos pais
	18//08/2023	Dia do Estagiário
	24/08/2023	2º Feira Orgânica
SETEMBRO	Durante todo o mês	Prevenção ao Suicídio
	14/09/2023	Entrega de Placas Aposentados
OUTUBRO	Durante todo o mês	Conscientização Câncer de mama
	10/10/2023	Campanha arrecadação de brinquedos - Dia das crianças
	11/10/2023	Cinema dia das crianças
	17/10/2023	Carreta da Mulher
	17/10/2023	Circuito Saúde
	28/10/2023	Dia do servidor Público
	31/10/2023	Show de Talentos
NOVEMBRO	Durante todo o mês	Conscientização Câncer de Próstata
	01/11/2023	Karaôke
	06/11/2023 e 07/11/2023	2º Seminário antirracista - apoio ao DPU
	08/11/2023	Circuito Saúde
	10/11/2023, 13/11/2023 e 14/11/2023	Momento Bem-estar
	13/11/2023 e 14/11/2023	2º Campeonato de Pebolim
	28/11/2023	Palestra FUNPRESP
DEZEMBRO	07/12/2023	Encerramento de fim de ano
	07/12/2023	Apresentação Camerata
	07/12/2023	Entrega presentes cartas correios
	07/12/2023	Realização de Árvore sustentável
	14/12/2023	2º Cine Pipoca
	14/12/2023	Campanha arrecadação de Alimentos

Fonte: CODERES/CGGP

b. Atenção à saúde do servidor

Foram homologados 499 atestados médicos dos servidores lotados na Sede/DNIT, e desse quantitativo foram realizadas 174 perícias médicas presenciais, além das perícias ocorridas nas Unidades Regionais nos estados, eliminando assim o passivo de atestados médicos pendentes de

homologação acumulados pela pandemia. A estatística das licenças seguiu a divisão por faixa etária e por mês (quantidade de atestados e quantidade de dias), observando a Lei Geral de Proteção de Dados LGPD nº 13.709/2018. Uma das formas de estatística, chamada de Acompanhamento Social, apresenta informações (geral e sem CID) sobre transtornos mentais e comportamentais e distúrbios dos aparelhos respiratório, osteomuscular, cardíaco e circulatório, para auxiliar na percepção de problemas e elaborar trabalhos de busca de resolução.

Também foi realizada a Campanha de Vacinação contra a Gripe. No ano de 2023, a campanha ocorreu de forma híbrida (*drive thru* e fila), com a aplicação de 853 doses para servidores e colaboradores da Sede/DNIT.

Principais Desafios e Ações Futuras

A Autarquia vem envidando esforços para 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.

Uma das ações de maior importância do Departamento, que se iniciou em 2023 e será concluída em 2024, é a realização do concurso público. Sem um certame desde 2012, há uma grave carência de pessoal na Autarquia, a qual será parcialmente mitigada com a realização do concurso público.

Internamente, o desenvolvimento das lideranças da Autarquia é uma das metas para 2024. Está em fase inicial de implementação oficial o Programa de Desenvolvimento de Líderes do DNIT – PDL/DNIT, o qual, dividido em três módulos semestrais, terá como foco o aperfeiçoamento dos gestores do DNIT, desenvolvendo tanto competências técnicas relativas ao seu objeto de trabalho quanto competências interpessoais, aprimorando sua capacidade de gerir as respectivas equipes.

Cumprir destacar que será dada continuidade aos estudos e às iniciativas implementadas em 2023 quanto a fluxos e processos de trabalho, além das formas de captação e retenção de talentos.

Uma dessas propostas diz respeito à retomada da eliminação da chamada cláusula de barreira, que limita a possibilidade de servidores de determinados servidores de ascenderem em suas carreiras. A demanda por esse projeto é cara a grande parte dos profissionais e, por isso, deverá ser uma das metas a serem atingidas para 2024.

Por fim, prosseguindo com um trabalho iniciado em 2022 e que vem apresentando resultados satisfatórios ao longo dos últimos anos, será realizado o aprimoramento do planejamento e do dimensionamento da força de trabalho, a fim de se obter um quadro ainda mais detalhado da necessidade de pessoal da Autarquia.

IV. Gestão de Licitações e Contrato

A Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações (CGCL) analisa as licitações homologadas pelas unidades descentralizadas e produz relatórios de desempenho semestrais, com a finalidade de divulgar periodicamente os resultados do monitoramento feito pela Coordenação.

Resumo dos editais publicados

Em 2023, foram publicados 778 lotes, 305 (39%) dos quais para contratos de obras de engenharia, que representaram um investimento de R\$ 17,9 bilhões, ou seja, 64% do valor total estimado, de R\$ 27,6 bilhões.

Figura 38 – Pannel de Lotes e editais publicados pela Sede e pelas Superintendências Regionais

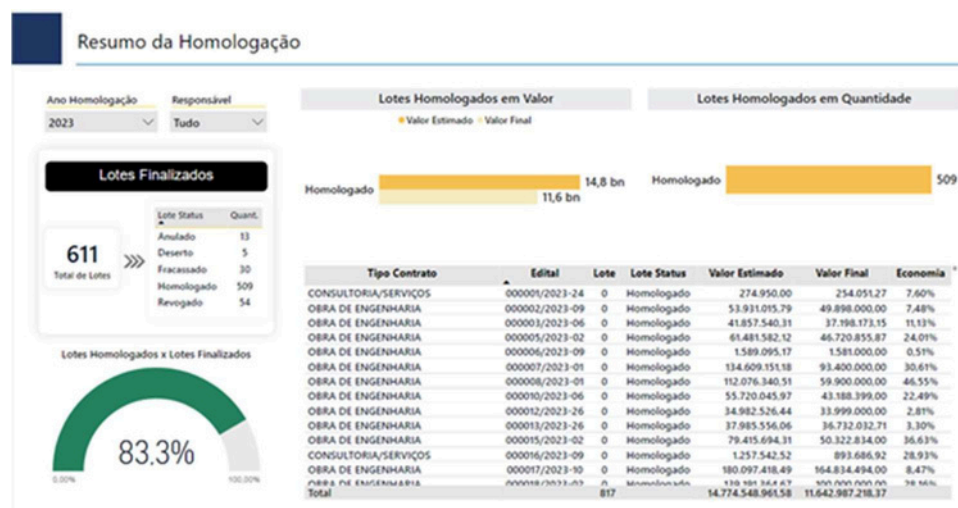


Resumo da homologação das contratações (exceto dispensas, inexigibilidades e contratações emergenciais)

Foram finalizados 611 lotes: 60 na Sede e 551 nas Regionais. O valor total foi estimado em R\$ 14,8 bilhões, e homologados com valor final de R\$ 11,6 bilhões.

No que se refere à quantidade, dos 611 lotes, 509 foram homologados, representando um percentual de 83,3% de sucesso das licitações.

Figura 39 - Pannel resumo da homologação



Com relação às principais entregas de 2023, a CGCL realizou 24 licitações, conforme detalhado no quadro abaixo:

Tabela 32 - Licitações 2023

Tipo	Licitações Homologadas	Valor Total Homologado	Desconto do Valor Orçado
Obras e Serviços de Engenharia	15	R\$ 862.632.044,52	R\$ 101.424.791,49
Aquisições e Serviços Administrativos	9	R\$ 72.002.478,85	R\$ 24.339.972,42

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

Contratações relevantes realizadas:

RDC nº 484/2022-00

Objeto: Contratação de empresa para execução das obras de adequação de capacidade, duplicação, restauração, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos na BR-080/DF, lote único.

Justificativa da contratação:

O Distrito Federal conta com 6 rodovias federais: as radiais BR-020, BR-040, BR-060, BR-070 e BR-080 e a transversal BR-251. Essas radiais ligam o Distrito Federal ao resto do país.

A BR-080 é uma rodovia radial que liga Brasília (DF) ao distrito de Luiz Alves, localizado em São Miguel do Araguaia (GO).

O trecho da rodovia localizado entre Brasília (DF) e Uruaçu (GO) é um dos principais da Região Centro-Oeste, responsável por ligar Brasília ao norte de Goiás, ao Tocantins, ao Maranhão, ao Pará e ao Amapá, em conjunto com a BR-153. Juntamente com as rodovias BR-040, BR-153, BR-226 e BR-010, a BR-080 integra um grande corredor rodoviário que liga o Rio de Janeiro (RJ) a Belém (PA), passando por Belo Horizonte (MG) e por Brasília (DF).

Para o referido segmento estão propostos, na Etapa 1, a adequação e duplicação da BR-080/DF, o que irá proporcionar a conexão eficiente da área oeste do Distrito Federal com os estados de Goiás, Tocantins e Mato Grosso.

A implantação do empreendimento provocará grande impacto na área envolvida, aumentando o desenvolvimento econômico, oportunizando vantagens competitivas, crescimento local e inclusão social.

Ademais, a construção e posterior operação da rodovia acarretará substanciais ganhos às comunidades e à economia do Distrito Federal, dentre os quais:

- Aumento da arrecadação tributária (municipal e federal);
- Aumento dos níveis de emprego (diretos e indiretos);
- Melhor qualidade de vida pela eliminação de ruídos, vibrações e emissão de gases particulados; Preservação das edificações não só pela eliminação das vibrações prejudiciais à sua estrutura
- como, também, da emissão de gases particulados;
- Eliminação do fracionamento do quadro urbano, proporcionando fluidez e segurança ao
- tráfego de veículos e pedestres;
- Dinamização da economia regional, possibilitando acréscimo do tráfego de longa distância;
- Eliminação do grande fator de risco de acidentes, colisões e atropelamentos, gerados pelos
- atuais cruzamentos de veículos e pedestres e deslocamentos de pedestres ao longo da rodovia.

RDC nº 452/2023-00

Objeto: Contratação integrada de empresa visando a elaboração de projetos básico e executivo de engenharia e a execução das obras de construção da ponte sobre o Rio São Francisco – ligando os municípios de Penedo/AL e Neópolis/SE, na rodovia BR-349/AL/SE, lote único.

Justificativa da contratação:

O empreendimento está localizado entre os municípios de Penedo (AL) e Neópolis (SE), possuindo como divisor o Rio São Francisco.

O acesso a Neópolis, a partir de Aracajú, pode ser efetuado tanto pelo interior, pelas BR-101/BR-335, em percurso de cerca de 120 km, como também pelo litoral, tomando a SE-100, em um percurso de cerca de 110 km.

A partir de Maceió, o acesso a Penedo tem percurso menor (cerca de 170 km), pelas BR-101/AL.

O trecho a ser projetado deverá receber influências de alguns polos geradores de tráfego, bem como das vias existentes na localidade (tráfego local) e de algumas rodovias cujo tráfego poderá ser desviado para a nova ponte. É importante destacar que, atualmente, a travessia é feita, muitas vezes, por meio de balsas.

O empreendimento compreende uma ponte sobre o Rio São Francisco, bem como as interseções e seguimentos rodoviários complementares, interligando a rodovia SE-335, em Neópolis, à AL-225, em Penedo.

A ponte possui extensão estimada em 1.180 metros e um trecho central em balanço sucessivo de 300 metros, com vãos laterais de 75 metros e vão central de 150 metros.

Podem ser esperados os seguintes benefícios com a construção da ponte sobre o Rio São Francisco, entre os municípios de Penedo/AL e Neópolis/SE, na rodovia BR-349/AL:

- 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, saúde etc.);
- Melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e na competitividade da economia regional;
- Redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários;
- Incremento das atividades econômicas e, conseqüentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência;
- O meio socioeconômico da área de influência do empreendimento certamente será alterado com a implantação da ponte, com reflexos positivos na economia regional e na qualidade de vida de seus habitantes.

Pregão Eletrônico nº 176/2023-00

Objeto: Contratação de Serviços Continuados de Apoio Administrativo

Justificativa da contratação:

O DNIT é a principal entidade executora do Ministério dos Transportes. Foi criado em fevereiro de 2002 (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001) para desempenhar as funções relativas

à construção, manutenção e operação da infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Além de todas as atribuições sob responsabilidade do DNIT, descritas no art. 82 do Decreto nº 10.233/2001, a entidade recebeu, por delegação, a competência para executar, direta ou indiretamente, ações e programas de construção, ampliação, reforma e modernização da infraestrutura portuária, por meio da Portaria nº 547, publicada no Diário Oficial da União em 09/09/2019, alterada pela Portaria GM nº 019, de 11/03/2020, publicada em 12/03/2020.

Assim, devido a inúmeras responsabilidades, a Autarquia tem atuado para viabilizar o aumento do quantitativo de funcionários e servidores disponíveis para exercício de suas atividades finalísticas e administrativas.

Nos últimos anos, o DNIT realizou diversos investimentos nas áreas de pessoas e de tecnologia da informação, como, por exemplo, a implantação do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) e a instituição de trabalho remoto, por meio do Programa de Gestão de Desempenho – PGD. Tais ações contribuíram significativamente para a melhoria dos trabalhos, contudo, o déficit de servidores ainda é alto, fato que motiva nova contratação de empresa para execução indireta, como recorrentemente tem ocorrido nos últimos anos.

Destaca-se que os serviços de apoio administrativo são essenciais para auxiliar no cumprimento das metas institucionais da Autarquia. Além disso, a contratação proposta não visa substituir as funções inerentes às categorias funcionais abrangidas pelo plano de cargos da entidade, mas sim auxiliar de forma indireta a execução das atividades da área fim.

Portanto, em razão do déficit de pessoal e das inúmeras atribuições competidas ao DNIT, justifica-se a contratação de empresa para execução indireta de serviços de apoio administrativo, fundamentada no Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018, que dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União.

Setor de Penalidades

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

Em cumprimento ao art. 43, inciso III da IN nº 6/2019, e à determinação de fornecer à Diretoria Colegiada, semestralmente, Relatório Gerencial com informações sobre os Processos Administrativos de Apuração de Responsabilidade (PAAR), apresenta-se o Relatório do 2º semestre/2023. Os dados foram retirados da Ferramenta de Gestão do PAAR, alimentada por todas as Unidades Descentralizadas do DNIT, e está disponível no site www.portalad.dnit.gov.br.

Considerando a conclusão integral dos ciclos de Implantação da Ferramenta de Gestão do PAAR em dezembro de 2020, destaca-se que as informações seguintes são referentes aos processos cadastrados até 09/1/2024.

Tabela 33 - Unidades responsáveis pela instauração dos PAAR e seu quantitativo

Área	Quantidade	Percentual
DAF	1	0,08 %
DAQ - CGGOP	1	0,08 %
AHSFRA	2	0,16 %
DPP - IPR	2	0,16 %
SR/PA	2	0,16 %
DAF - CGTI	3	0,22 %
DPP - CGMAB	4	0,32 %
SR/SC	5	0,40 %
DAF - CGLOG	5	0,40 %
DPP - CGPLAN	5	0,40 %
SR/MA	7	0,57 %
DAQ - COVIAS	7	0,57 %
SR/AM	9	0,73 %
SR/MS	10	0,81 %
SR/RR	13	1,06 %
SR/PR	15	1,22 %
SR/RO	15	1,22 %
SR/AC	16	1,30 %
SR/AL	18	1,47 %
SR/SP	23	1,88 %
SR/CE	27	2,20 %
SR/TO	28	2,29 %
SR/ES	29	2,37 %
SR/SE	29	2,37 %
SR/PB	29	2,37 %
SR/PE	40	3,27 %
SR/PI	48	3,92 %
SR/BA	50	4,09 %
SR/MT	51	4,17 %
DIR/CGCONT	55	4,50 %
DPP - CGDESP	62	5,07 %
DIR - CGMRR	65	5,31 %
SR/RS	66	5,40 %
DIREX - CGCL	75	6,13 %
SR/RN	80	6,54 %
SR/MG	83	6,79 %
SR/GO-DF	120	9,81 %
DIR - CGPERT	122	9,98 %
Total	1.222	100%

Gráfico 15 - Unidades Responsáveis pela Instauração dos PAAR

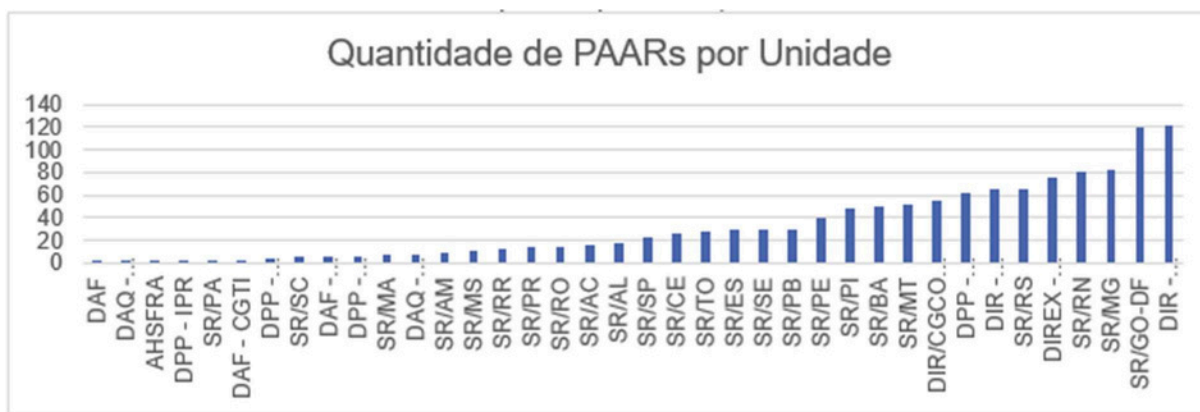
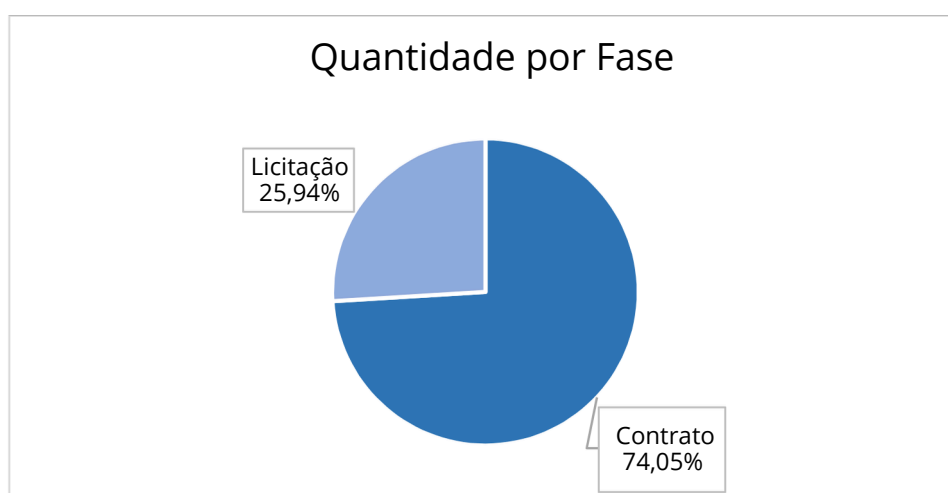


Gráfico 16 - Quantitativo por Fase

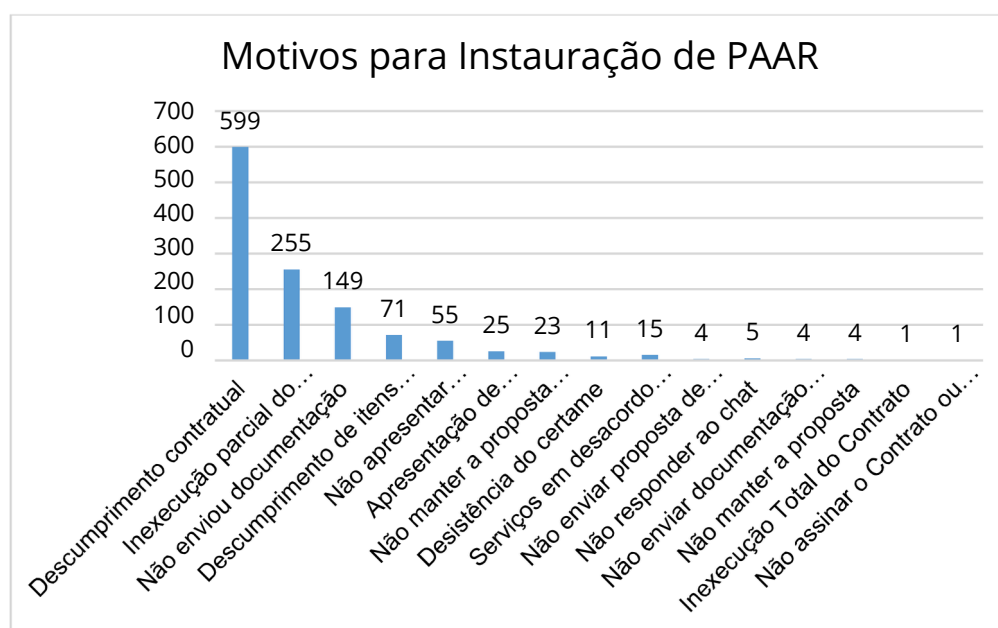


Em relação às causas motivadoras para instauração dos PAAR, constatou-se que 599 processos foram abertos para apurar descumprimento contratual, sendo esse o maior ensejador de apuração. A tabela e o gráfico abaixo apresentam a classificação correspondente às motivações de instauração de PAAR.

Tabela 34 – Motivação para Instauração de PAAR

Tipo	Quantidade
Descumprimento contratual	599
Inexecução parcial do contrato	255
Não enviou documentação	149
Descumprimento de itens do edital	71
Não apresentar documentação exigida	55
Apresentação de documentação falsa, comportamento inidôneo e fraude fiscal no bojo da licitação	25
Não manter a proposta nem apresentar a documentação exigida	23
Desistência do certame	11
Serviços em desacordo com o Cronograma e Contrato	15
Não enviar proposta de preço em tempo hábil	4
Não responder ao chat	5
Não enviar documentação referente à diligência em tempo hábil	4
Não manter a proposta	4
Inexecução Total do Contrato	1
Não assinar o Contrato ou Documento equivalente	1

Gráfico 17- Principais Motivações para Instauração de PAAR



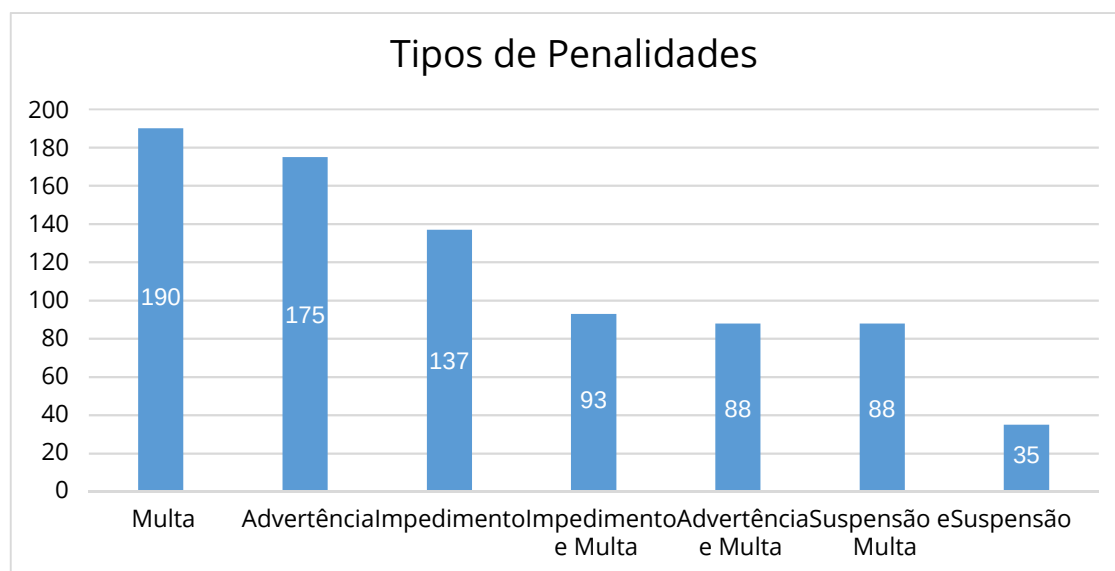
Considerando os PAAR que possuem os seguintes status: Encerramento do PAAR, Em Cumprimento e Finalizado, informamos que 167 processos resultaram em Arquivamento e 806 processos resultaram em Aplicação de Penalidade.

Em relação à penalidade imposta, verificou-se que o DNIT aplica todas as sanções previstas nas Leis pertinentes, quais sejam Lei nº 8.666/1993, Lei nº 10.520/2002 e Lei nº 12.462/2011, conforme demonstrado na Tabela 3 e no Gráfico 4.

Tabela 35 – Quantitativo de Penalidade Impostas nos PAAR

Tipo	Quantidade
Multa	190
Advertência	175
Impedimento	137
Impedimento e Multa	93
Advertência e Multa	88
Suspensão e Multa	88
Suspensão	35
Total Geral	806

Gráfico 18 - Quantitativo de Penalidades Impostas nos PAAR



Em atendimento à exigência do artigo 43, III, “a” da IN nº 6/2019, informamos que, em 09/1/2024, 973 PAAR estavam concluídos; nenhum processo com prazo vencido; 249 em curso, dos quais 102 estão em fase de análise da Defesa Prévia; e 38 estão em fase de análise de Recurso.

Em atendimento ao disposto no artigo 43, III, “b” da referida IN, considerando todos os processos concluídos, está em anexo a Tabela X, com o rol de empresas penalizadas e as respectivas penalidades aplicadas.

Quanto às empresas penalizadas, o DNIT disponibiliza uma relação no site - link: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/licitacoes/empresas-penalizadas>, atualizada semanalmente, com informações acerca das penalidades aplicadas em 1ª e 2ª Instâncias.

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

Relatório Gerencial – Unidade Gerenciadora do PAAR – Processos Instaurados no 2º semestre do ano de 2023.

Considerando apenas os processos instaurados no segundo semestre de 2023, cadastrados até 9/1/2024, temos:

A) Quantidade de PAAR cadastrados: 23

B) Unidades responsáveis pela instauração dos PAAR e seu Quantitativo:

Área	Quantidade
SR/CE	1
SR/ES	1
SR/MT	1
SR/PE	1
SR/PR	1
SR/RN	1
SR/RO	1
SR/TO	3
SR/GO-DF	4
SR/RS	4
SR/MG	5
Total	23

C) Considerando os PAAR que possuem os seguintes status: Encerramento do PAAR, Em Cumprimento e Finalizado, informamos que 1 processo foi arquivado e 3 processos resultaram em Aplicação de Penalidade.

D) Quantitativo de Penalidade Impostas nos PAAR por impedimento: 3

E) Status dos processos instaurados no segundo semestre de 2023, que estão em andamento:

Tabela 36 - Quantitativo de Penalidades Impostas nos PAAR

Status	Quantidade
Análise da Defesa	7
Notificação – Instauração do PAAR	6
Aguardando Defesa Prévia	4
Aguardando Recurso	2
Total	19

Tabela 37 - Relação de Empresas Penalizadas em PAAR instaurados e concluídos no 2º semestre de 2023

EMPRESA	APLICADA	CNPJ	
	Impedimento		
CARPLAN ENGENHARIA E PROJETOS LTDA	Impedimento		
VASCONCELOS E SANTOS LTDA	Impedimento		
ENTEC EMPREENDIMENTOS LTDA			

Destaca-se que, no caso de aplicação das penalidades de Impedimento de Licitar e Contratar com a União ou Suspensão Temporária de Participar de Licitação e Impedimento de Contratar com o DNIT, deve-se consultar o site do DNIT - link: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/licitacoes/empresas-penalizadas> e/ou o Cadastro de Empresas Inidôneas e Suspensas – CEIS para verificação quanto à vigência da sanção.

Ressalta-se que a Coordenação de Contabilidade da Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças – CONTAB/CGOF/DAF informou que, no segundo semestre de 2023, foi recebido o montante de R\$ 2.291.087,92 (dois milhões, duzentos e noventa e um mil, oitenta e sete reais e noventa e dois centavos) a título de pagamento de Guias de Recolhimento da União – GRU – referentes a Multas aplicadas em PAA

Principais Desafios e Ações Futuras

- Avaliar a conformidade dos processos licitatórios no DNIT, de acordo com a Lei nº 14.133/2021;
- Elaborar Minuta Padrão de Concorrência Técnica e Preço, de acordo com a Lei nº 14.133/2021
- Avaliar a conformidade dos PAAR no DNIT;
- Elaborar Instrução Normativa de PAAR, de acordo com a Lei nº 14.133/2021;
- Garantir o cumprimento das etapas de elaboração do Plano de Contratação Anual (PCA);
- Alcançar a meta de 60% quanto a licitações concluídas com sucesso (Sede).

Considerando a Iniciativa estratégica de implementação da governança de contratações, para o ano de 2023 foi definido o indicador: Percentual de licitações concluídas com sucesso (Sede).

Esse indicador é fundamental para avaliar a performance como um todo do DNIT no processo de contratação indireta. A meta de 80%, no DNIT Sede, se mostrava alcançável nos últimos anos, mas em 2023, por se tratar do primeiro ano de governo, com novas contratações e diretrizes, acredita-se que afetou o desempenho como um todo. De qualquer forma, o DNIT, em todo Brasil, manteve mais de 80% de licitações concluídas com sucesso.

(Somatório da quantidade de licitações concluídas com sucesso/ Somatório quantidade de licitações realizadas no período) x 100

HISTÓRICO DE RESULTADOS			
MÊS	RESULTADO	MÊS	RESULTADO
JAN/23	100%	JUL/23	55,6%
FEV/23	100%	AGO/23	48,4%
MAR/23	70%	SET/23	46,9%
ABR/23	46,7%	OUT/23	48,7%
MAI/23	52,6%	NOV/23	55,1%
JUN/23	52,4%	DEZ/23	53,3%

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

- Anexo I – Processos Licitatórios Homologados 2023 - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia_CLOSE/CGCL.
- Anexo II – Licitações Homologadas e em andamento – Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia_CLOSE/CGCL – dez/2023.
- Anexo III – Processos Licitatórios Homologados 2023_Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos_CLSA/CGCL.
- Anexo IV – Licitações Homologadas e em andamento - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contrato_CLSA/CGCL – dez/2023

V. Gestão Patrimonial e Infraestrutura

As tabelas a seguir informam, respectivamente, as licitações realizadas em 2023 e a carteira de contratos geridos, atualmente, pela Coordenação-Geral de Recursos Logísticos (CGLOG).

Tabela 38 – Licitações realizadas em 2023

Nº Contrato	Objeto Resumido	Empresa	CNPJ	Início do Contrato	Valor Global R\$
414/2023	Apoio administrativo	R7 Facilites	11.162.311/0001-73	01/08/2023	44.748.608,40
415/2023	Apoio administrativo (Secretárias)	R7 Facilites	11.162.311/0001-73	01/08/2023	423.105,92
001/2023	Autorização de uso instalação de Estação de Rádio Base - ERB	HIGHLINE do Brasil	27.902.165/0001-05	04/08/2023	14.866,47
595/2023	Ar condicionado	Trane	01.610.517/0018-03	25/10/2023	956.242,52
624/2023	Detectores de metais	Detronix	07.404.500/0001-38	25/10/2023	156.299,40
659/2023	Autodesk (BIM)	MCR Sistemas	04.198.254/0001-17	09/11/2023	232.771,91
687/2023	Detectores de metais manual (tipo raquetes)	Detronix	07.404.500/0001-38	01/12/2023	2.159,96
742/2023	Serviços de motoristas	Esplanada Serviços	01.099.686/0001-82	04/01/2024	970.620,40
TOTAL					47.504.674,96

VI. Sustentabilidade Multidimensional

Em seu terceiro ano de atuação, o Setor de Sustentabilidade - SetSUST canalizou esforços em 2023 para incorporar o Índice de Sustentabilidade no Planejamento Estratégico Institucional, além de ampliar a abrangência do Plano Diretor de Logística Sustentável – PLS como instrumento de governança no DNIT, concluir a construção do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS no DNIT Sede e elaborar o Boletim de Desempenho DAF 2023.

O Planejamento Estratégico Institucional - PEI 2023/2026 dedicou, entre os seus objetivos estratégicos, um dedicado à sustentabilidade: “Implementar a sustentabilidade econômico socioambiental”.

Tal objetivo trata da incorporação do Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração do DNIT, o IASA/DNIT, o qual visa mensurar e acompanhar o nível de implementação das ações de sustentabilidade na instituição, em 11 eixos temáticos:

01. Elaboração, implementação e monitoramento do PLS;
02. Racionalização no uso de energia elétrica;
03. Racionalização no consumo de água;
04. Atendimento a requisitos de acessibilidade;
05. Adequação da Infraestrutura Administrativa;
06. Racionalização de uso de papel e implementação de processo eletrônico;
07. Gestão de Resíduos e Coleta Seletiva;
08. Licitações Públicas Sustentáveis;
09. Mobilidade e gases de efeito estufa;
10. Conscientização e Capacitação; e
11. Adesão a programas de sustentabilidade.

PLANO DIRETOR DE LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL NO DNIT

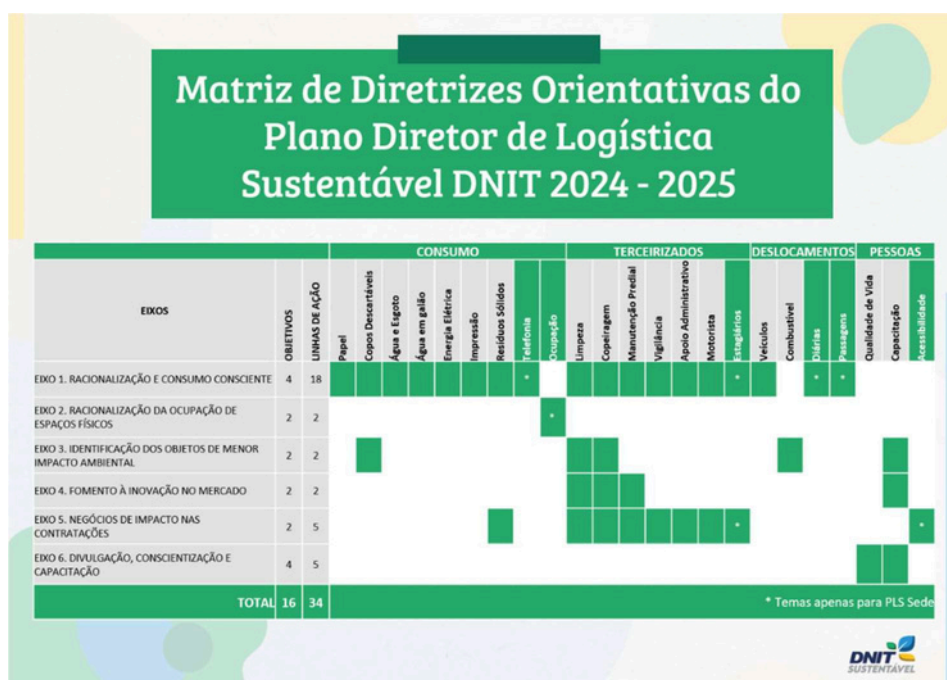
Em setembro de 2023 foi publicado o Caderno de Logística do Plano Diretor de Logística Sustentável, por meio da Portaria nº 5.376/2023 SEGES/MGI, o qual institui o modelo de referência do Plano Diretor de Logística Sustentável - PLS de que trata o art. 7º da Portaria Seges/ME nº 8.678, de 19 de julho de 2021.

Esse Caderno oferece um modelo de referência para elaboração e implementação de um PLS contemplando todas as fases do plano, dos preparativos à execução, ao monitoramento e à avaliação.

O DNIT já possui o PLS da SEDE (2021-2023) e o PLS em 10 Superintendências Regionais (2023-2024) em implantação. Nesse contexto, para que fosse dada continuidade na implantação do PLS nas demais 16 unidades descentralizadas, o SetSust construiu de forma colaborativa e de acordo com a metodologia do Caderno de Logística da SEGES/MGI, a Matriz de Diretrizes Orientativas, a qual foi publicada no Boletim Administrativo de 21/12/2023, pela Portaria nº 7.114/2023.

Esse documento define as situações-problema existentes de cada um dos 23 Temas do PLS relativas aos 6 Eixos preestabelecidos pelo Caderno de Logística e define as diretrizes para a elaboração do PLS para o biênio 2024-2025. A partir destas situações-problema, são definidos objetivos, linhas de ação e indicadores, para os quais o PLS da Sede e das Superintendências Regionais definirão metas e plano de ação, promovendo a convergência de esforços e uso dos recursos disponíveis.

Figura 40- Matriz de Diretrizes Orientativas do PLS DNIT 2024-2025



a. Plano Diretor de Logística Sustentável - Dnit Sede

Ampliando a implantação do Plano Diretor de Logística Sustentável no DNIT, em 2023 foi elaborado e publicado o Relatório de Desempenho do PLS DNIT Sede 2021-2023, por meio da Portaria nº 5.268/2023.

Esse documento consolida e apresenta a evolução dos indicadores de desempenho. A primeira edição do PLS-DNIT SEDE 2021-2023 obteve em 2022 índice geral de 58% de alcance de metas, e avanços conforme figura abaixo:

Figura 41 - Desempenho evolutivo de temas do PLS-DNIT Sede 2021-2023 em 2022 em relação às metas



b. Plano Diretor de Logística Sustentável no DNIT Nacional

O mapa abaixo demonstra a ampliação da abrangência do PLS para todas as regiões do país, com presença na Sede, em Brasília-DF, e em 20 unidades descentralizadas.

Tabela 39 – Elaboração do PLS

DNIT - PANORAMA PLS	2022	2023
DNIT SEDE	1	1
DNIT Superintendências Regionais	10	19
TOTAL	11	20



COLETA SELETIVA

Em 2023, a Comissão de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - CGRS apresentou o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS DNIT SEDE 2023, o qual abrangeu tanto a etapa de Diagnóstico dos resíduos sólidos gerados, como a definição de Diretrizes para a nova Gestão de Resíduos Sólidos na instituição, de forma propositiva, responsável e em aderência à legislação ambiental.

O PGRS DNIT SEDE 2023 uniformiza as ações relacionadas à gestão e ao gerenciamento de resíduos sólidos na instituição, buscando desenvolver e consolidar uma cultura focada na não geração, redução, reutilização, reciclagem de resíduos, recuperação de materiais e no repensar a questão dos resíduos, bem como desenvolver, estimular, monitorar ações integradas voltadas para a educação e gestão ambiental em toda a estrutura da Autarquia, tendo como público alvo os servidores, colaboradores e visitantes que frequentam o DNIT Sede.

Figura 42 - Infográfico do PGRS do DNIT SEDE



BOLETIM DE DESEMPENHO DAF 2023

Em sua 3ª Edição, o Boletim de Desempenho DAF é instrumento de *compliance* e tem por objetivo aferir o grau de aderência das Unidades às diretrizes da DAF, com base no atendimento às leis, normativas externas, políticas do DNIT e às orientações gerais da Sede, de forma transparente e escalonada. As diretrizes constantes no Boletim refletem as prioridades de governança, primordialmente as que merecem mais atenção pelas Regionais e pela Sede. Além disso, o Boletim pode servir de ferramenta de gestão, pois reflete objetivamente os itens das diretrizes com possibilidade de aprimoramento pelas Unidades, buscando atender às expectativas da Sede, que estão alinhadas às diretrizes estratégicas da Autarquia.

O Boletim foi aprovado pela Portaria nº 3.642/2023, publicada no Boletim Administrativo de 5 de julho de 2023, e passou a contemplar, na versão 2023, 14 diretrizes, com a inclusão dos Temas: Eficiência Energética e Meta Individual das Superintendências Regionais.

A tabela abaixo expõe a evolução da abrangência do Boletim desde 2021.

Tabela 40 - Boletim de Desempenho DAF: Evolução do escopo de diretrizes 2021-2023

TEMAS DAS DIRETRIZES	2021 SEI: 11896468	2022 SEI: 13361044	2023 SEI: 15010600
Aderência ao Planejamento	☐	☐	☐
Execução Orçamentária	☐	☐	☐

RAP	☐	☐	☐
Contratos Sustentáveis	☐	☐	☐
Gestão de Resíduos: Coleta Seletiva	☐	☐	☐
Acessibilidade	☐	☐	☐
Imóveis: Regularização	☐	☐	☐
Modernização da Frota		☐	☐
PLS		☐	☐
Gestão de Resíduos: IN 65/2021		☐	☐
Cumprimento do PDP (Capacitação)			☐
Execução do PNQVT			☐
Eficiência Energética			
Diretriz Individual das Superintendências Regionais			

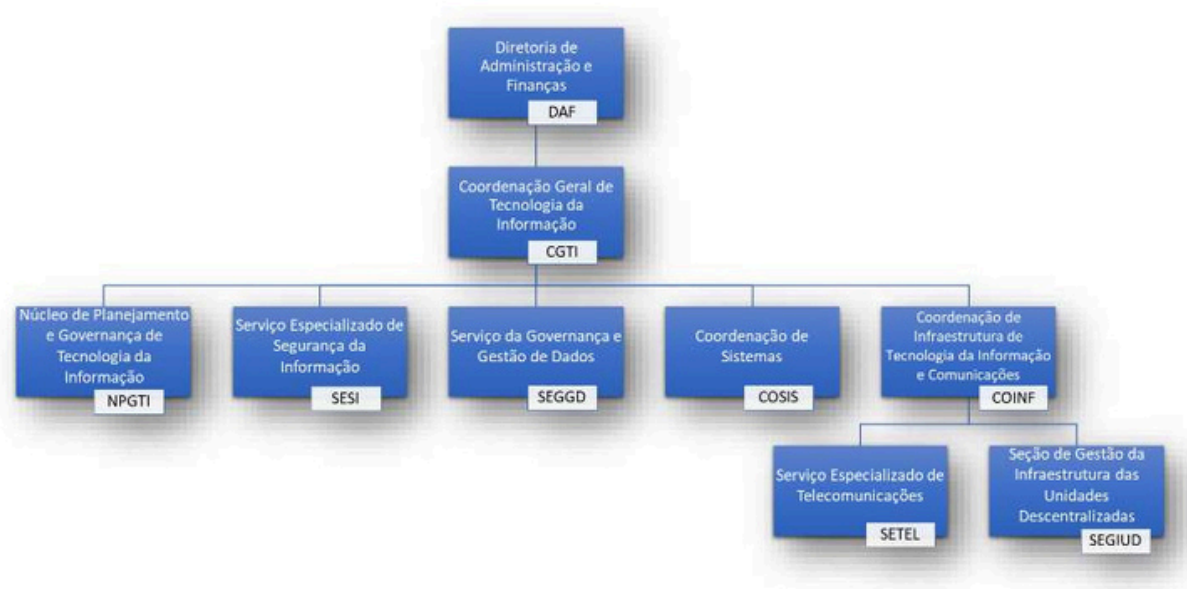
VII. Gestão da Tecnologia da Informação

a. Conformidade legal

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

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

Figura 43 - Organograma CGTI (Regimento Interno DNIT - RESOLUÇÃO Nº 39, DE 17 DE NOVEMBRO DE 2020)



b. Modelo de Governança de TI

Figura 44 - Modelo de Governança TI



O Modelo de governança de TI do DNIT tem como principal instância o Comitê Gestor de TI, responsável pelo direcionamento estratégico, compreendendo as funções de supervisão e orientação político-administrativa, cabendo-lhe a tomada de decisão acerca de diretrizes, objetivos e políticas de administração em sua esfera de competência.

A atual estrutura de governança permite a construção coletiva das políticas e diretrizes relativas à TI. As deliberações do Comitê Gestor de TI, em 2023, foram norteadas pelo Plano Estratégico de Tecnologia da Informação (PETI/DNIT), que define as diretrizes para alcance das metas e ações de TI até 2023 e o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI/DNIT) ciclo 2022-2023, que orienta o desenvolvimento das ações de Tecnologia da Informação e Comunicação - TIC nos âmbitos tático e operacional.

c. Contratos vigentes em andamento – TI

No momento, para realizar a operação da TI no DNIT, vigoram os contratos elencados na tabela abaixo.

Tabela 41 - Contratações TI

Processo	Edital	Objeto	Empresa	Contrato	Empenho	STATUS
50600.010269/2021-46	06/2020	Prestação dos Serviços Telefonia Móvel Pessoal - SMP (Móvel-Móvel, Móvel-Fixo e Dados)	TIM S/A	01/2022	2023NE003223	Em andamento
50600.024056/2021-00	477/2021	Prestação dos Serviços de Telefonia Fixa Comutada - STFC (Fixo-Fixo e Fixo-Móvel)	CLARO S.A.	02/2022	2023NE003345	Em andamento
50600.028080/2020-29	208/2019-00	Prestação de serviços de atendimento remoto e presencial (3º nível) ao usuário e suporte ao ambiente computacional de infraestrutura	CIMCORP - Comercio e Serviços de Tecnologia de Informática Ltda.	788/2019	2022NE000064	Em andamento
50600.028083/2020-62	208/2019-00	Prestação de serviços de atendimento remoto e presencial (1º e 2º níveis) ao usuário e suporte ao ambiente computacional de infraestrutura	RESOURCE - Americana Ltda.	789/2019	2021NE001501	Em andamento
50600.009422/2020-10	482/2020-00	Subscrição de licenças de uso de softwares Microsoft, com direito de atualização e suporte.	Brasftware Informática Ltda.	887/2020	2023AE000388 2023RE001596	Em andamento
50600.008785/2021-19	D08/2021-00	Prestação de Serviços Técnicos Especializados de Tecnologia da Informação	SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados	178/2021	2023RE002226 2023RE002227 2023RE002222 2023RE002225 2023NE003346 2023AE002224 2023AE002226 2023AE002222	Em andamento
50600.010659/2021-16	INL 09/2021-00	Aquisição de 2 (duas) licenças de uso da plataforma GVinci Next 2020 Diamante (Versão Continua)	SSI SISTEMAS DE SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO LTDA	487/2021	2022NE002054	Em andamento
50600.019762/2020-41	302/2021-00	Aquisição de 8 (oito) licenças do pacote Adobe Creative Cloud for Teams, por 36 (trinta e seis) meses, para atender as demandas em assuntos relativos à comunicação com criação de material áudio visual	MCR SISTEMAS E CONSULTORIA LTDA	519/2021	2021NE001817	Em andamento

50600.019792/2021-38	D14/2021-00	Prestação de serviços de computação em nuvem na modalidade de infraestrutura como serviço (IaaS) para hospedagem de sistemas e serviços essenciais ao DNIT, abrangendo suporte técnico, monitoramento, gerenciamento, treinamento e serviços técnicos	DATA PREV - Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência	645/2021	2023RE001506 2023RE002223 (item 7)	Em andamento
50600.023376/2022-15	505/2021-00	Contratação referente ao Grupo 1, de solução composta de serviços especializados no fornecimento, pela CONTRATADA, de antivírus com EDR para desktops e servidores (com gerenciamento centralizado), juntamente com ISTI Informática & Serviços treinamento/capacitação nas respectivas soluções, incluindo Ltda. licenciamento, serviços de instalação, implantação, suporte técnico/garantia e atualização, com a finalidade de atender às necessidades da CONTRATANTE.		175/2022	2022NE001316 2022NE001317	Em andamento
50600.021316/2022-68	505/2021-00	Contratação referente ao Item 4, para fornecimento, pela CONTRATADA, de suite de solução de segurança, contendo, no mínimo, a solução AntiSpam, com a devida transferência de conhecimento visando a operação da ferramenta, incluindo Serviços em Tecnologia da Informação licenciamento, serviços de instalação, implantação, suporte técnico/garantia e atualização, com a finalidade de atender às necessidades da CONTRATANTE.	HSC Desenvolvimento e Serviços em Tecnologia da Informação	176/2022	2022NE001318	Em andamento
50600.026156/2022-43	0072/2022-00	Prestação dos serviços de apoio técnico-operacional à fiscalização e gerenciamento de contratos de Tecnologia da Informação, por 24 (vinte e quatro) meses.	THS Tecnologia da Informação e Comunicação Ltda.	233/2022-00	2023NE000388	Em andamento
50600.050036/2022-67	90509/2023	Prestação de Serviços Técnicos Especializados de Pesquisa e Aconselhamento Imparcial em Tecnologia da Informação, composta pelos seguintes serviços:	Gartner do Brasil Serviços de Pesquisa Ltda.	712/2023	2023NE003363	Em andamento
50600.032497/2022-58	441/2023	Aquisição notebooks padrão (190 unidades) com garantia de Microtécnica Informática 36 (trinta e seis) meses On site e com sistema operacional Ltda. proprietário OEM, para substituição parcial do parque de ativos de t.i. do DNIT.		030/2023	2023NE003704	Em andamento
50600.032497/2022-58	441/2023	Aquisição notebooks padrão (79 unidades) com garantia de 36 (trinta e seis) meses On site e com sistema operacional proprietário OEM, para substituição parcial do parque de ativos de t.i. do DNIT.	Daten Tecnologia Ltda.	029/2023	2023NE003701	Em andamento
50600.042620/2022-49	338/2023-00	Aquisição de materiais de tecnologia da informação, visando a modernização do parque de ativos do DNIT, nos seguintes itens: Mesas Digitalizadoras	HKA Tecnologia do Brasil Ltda.	0038/2024	2023NE003353	Em andamento

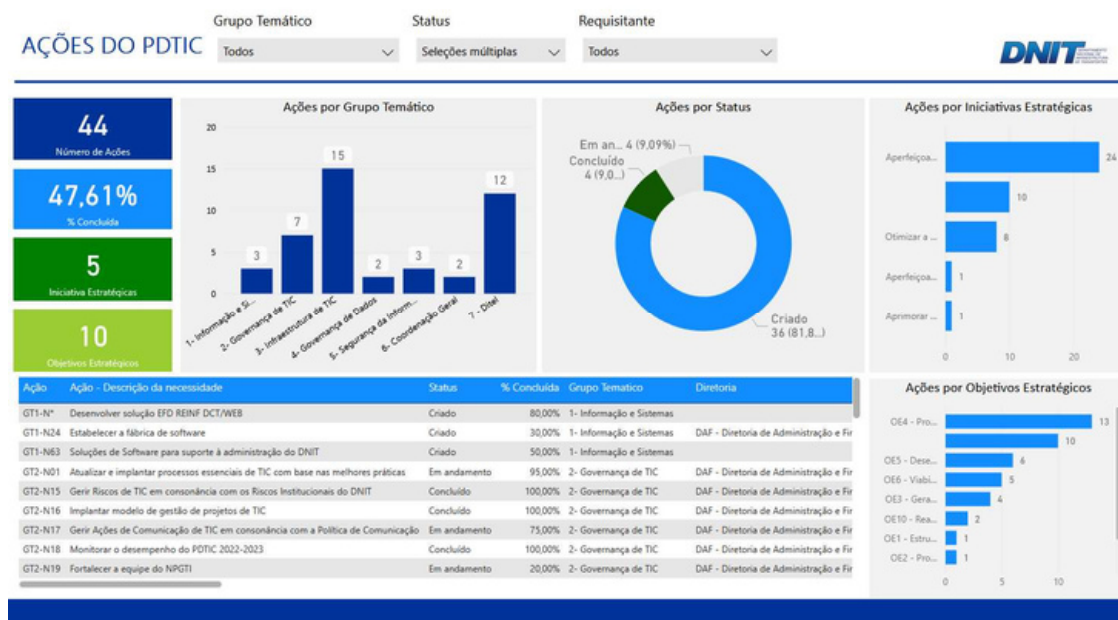
50600.042620/2022-49	338/2023-00	Aquisição de materiais de tecnologia da informação, visando a modernização do parque de ativos do DNIT, nos seguintes itens: MONITORES	IBTECH Distribuidora e Comércio de Informática Ltda.	0040/2024	2023NE003359	Em andamento
50600.042620/2022-49	338/2023-00	Aquisição de materiais de tecnologia da informação, visando a modernização do parque de ativos do DNIT, nos seguintes itens: PLACA DE VÍDEO	J L Pereira Archilla	0039/2024	2023NE003357	Em andamento
50600.042620/2022-49	338/2023-00	Aquisição de materiais de tecnologia da informação, visando a modernização do parque de ativos do DNIT, nos seguintes itens: NOTEBOOKS	Importa Brasil Ltda.	0041/2024	2023NE003354	Em andamento
50600.042620/2022-49	338/2023-00	Aquisição de workstation com processador: MICROCOMPUTADOR	Fator X Tecnologia Digital Ltda.	027/2024	2023NE003355	Em andamento
50600.031201/2023-62	109/2023	Contratação de Serviço de Comunicação de Dados com Fornecimento de Links De Internet Dedicada + Sd-Wan (Softwa Redefined Wide Area Network, Rede Definida por Software)	Telecomunicações Brasileiras S.A- TELEBRÁS	604/23	2023NE002778	Em andamento

Dentre os serviços realizados, destacam-se as ações relativas ao DATACENTER, tais como: identificação de todos os ativos e etiquetagem de todo o cabeamento indicando o que e para onde; desligamento do DATACENTER e saneamento das máquinas virtuais que não estavam sendo utilizadas; saneamento do STORAGE, que trouxe um ganho de mais de 200 TB de espaço, representando uma economia de aproximadamente R\$ 1.500.000 para o DNIT; atualização do VMWARE para a versão 7.0, o que trouxe uma economia de R\$ 3.500.000; mudança do Switch Core para um rack mais seguro, que estava parado há mais de dez anos no DATACENTER; revitalização da rede elétrica do DATACENTER, que causou um incremento na segurança das instalações; redundância da fibra ótica nas prumadas, o que resultou no aumento da segurança e da confiabilidade dos circuitos; apoio às SR, auxiliando e consertando a rede e o cabeamento estruturado das localidades.

d. Principais iniciativas ou projetos na área de TI

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

Figura 45 - Painel ações do PDTIC



O desenvolvimento do PDTIC é estruturado em 6 Grupos Temáticos, por agrupamento das funções necessárias para o desenvolvimento de todas as atribuições, metas

e atividades primordiais ao funcionamento da área tecnológica da Autarquia. Os Grupos Temáticos são os seguintes:

Tabela 42 – Detalhamento dos GTs

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

Organização de TIC

O DNIT possui uma estrutura organizacional estabelecida por meio da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (CAPÍTULO VII; Seção I, art. 79) e por meio do Decreto nº 11.225, de 7 de outubro de 2022 as respectivas competências também são claramente definidas. Dentre as competências estabelecidas a cada órgão interno da estrutura organizacional da entidade, as relacionadas à TIC estão elencadas nos artigos 68 a 75 do Regimento Interno do DNIT.

Metas e ações

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

Em reunião ordinária ocorrida em 2022, apresentou-se a equipe designada para elaboração e desenvolvimento do PDTIC 2022-2023, o resultado de desenvolvimento do PDTIC referente ao biênio 2020-2021 e as necessidades apontadas como essenciais para garantir a continuidade e disponibilidade dos serviços prestados para o DNIT. Foram apresentados também, os investimentos necessários estimados para o desenvolvimento das ações do PDTIC e os fatores críticos de sucesso para seu desempenho. Seguem, abaixo, as ações realizadas em 2023 pela equipe da CGTI.

Tabela 43 - Ações CGTI 2023

Grupo Temático	Projetos na área de TI 2023
Coordenação-Geral	Aumento da capacidade de mão de obra técnica especializada para composição de equipe de TI
Infraestrutura de TIC	Contratação de Aquisição de Notebooks
	Contratação de licenciamento e ampliação da Infraestrutura de backup

	Implantar Wi-fi corporativo com gestão de acessos
	Implementação de política de backup
	Manutenção do Licenciamento Microsoft
	Melhorar e manter a infraestrutura do ambiente de backup
	Manutenção do processo relativo ao armazenamento em nuvem (Cloud Computer – DATAPREV)
	Implantar redundância de Infraestrutura na sede DNIT
	Proteger e melhorar o ambiente técnico do datacenter e das SR's
	Melhorar a gestão do ambiente de processamento Corporativo
	Aquisição de Servidores para melhoria da infraestrutura de TI na SEDE
	Atualização tecnológica e crescimento para o ambiente de storage
	Estudos da tecnologia SDWAN para melhorar a velocidade da internet na SEDE, Superintendência e suas Unidades Locais
	Estudos da tecnologia SASE, para aumentar o nível de segurança em acessos à nuvem e seus aplicativos, dados e serviços
Governança de Dados	Aprimorar ferramentas de BI e Análise de Dados
	Ferramenta de Governança de dados e Auditoria de Dados
Governança de TIC	Revisão do PETIC
	Elaboração do PDTI 2024/25
	Evolução do GovTiPoint
	Modelagem de Processos COBIT e ITIL
	PDCA dos processos existentes
	Retomada do inventário e gerenciamento de ativos de informação.
Informação e Sistemas	Fábrica de software (após a padronização do modelo de contratação, que será consolidada pelo ME)
	Solução para gestão do EFD REINF em desenvolvimento de forma integrada ao Sistema de Gestão Financeira – SGF (2ª Etapa)
	Elaborar e implantar processos de gestão de vulnerabilidades e gestão de riscos de SI
Segurança da Informação	Implementar sistema de monitoramento de eventos e alertas (SIEM);
	Revisar a POSIC e normativos relacionados à TI;
	Planejar contratação de serviço de treinamento e conscientização em SegInfo;
	Modernização da telefonia do DNIT a nível nacional
	Implantação da rede 5G no DNIT
Telecomunicações	Licenciamento Rádio Frequência-F do DNIT (estações fixas e móveis)
	Implantação de comunicação de qualquer lugar da Região Norte

Principais desafios e ações futuras - previsão para 2024

Os principais desafios para o exercício de 2024 estão estabelecidos nas diretrizes e metas que contemplam as ações constantes no PDTIC 2024-2025, as quais devem ser

concretizadas objetivando a melhoria do parque tecnológico e da informação do DNIT que estão alinhados com o plano de metas estratégicas e táticas da DAF, conforme a tabela a seguir.

Tabela 44 –Principais ações para 2024

Nome do Projeto ou Ação	Descritivo	Justificativa
Rede Wireless Corporativa	Rede Wi-Fi Corporativa para Sede e SR's com segurança e gestão de acessos	Permitir que as Superintendências, Unidades Locais e a Sede tenham rede Wi-Fi com gestão de acessos para visitantes, terceiros, servidores, com perfis distintos.
Aquisição adicional de licenças para Power APP e Power Automate - Microsoft Azure	Expansão de licenças Microsoft Azure para Power APP e Power Automate	O DNIT demanda um crescimento contínuo de utilização desses aplicativos Microsoft, necessitando a expansão do contrato dentro dos limites legais
LINK + SDWAN (TELEBRAS) Contratação Direta	Implantação de link + SDWAN nos Atracadouros, Eclusas e IP4	O DNIT é responsável pela implantação e manutenção de Eclusas, Atracadouros e IP4 de Norte a Sul do País. Sendo assim, o fornecimento desse serviço por parte da TELEBRAS é condição imprescindível para a operação destas unidades.
LINK + SDWAN (TELEBRAS) Contratação Direta	Implantação de link + SDWAN nos Postos de Pesagens pertencentes ao DNIT	Necessidade de implantar uma conexão de internet rápida, confiável e segura para o envio de dados, voz e vídeo, entre os Postos de Pesagem e seus respectivos Centros de Controle. Sendo, é condição indispensável a contratação deste serviço.
Atualização Tecnológica e Suporte da Solução Varonis	Ferramenta de Gestão e Auditoria de Dados - DFD 308/2023	Aquisição de uma solução que permita melhorar o controle de acesso, a classificação e atue monitorando atividades suspeitas, alertando comportamentos estranhos por parte de usuários e objetos a que têm acesso a arquivos e dados armazenados no DNIT
Anonimiza-LGPD	Anonimização de Bases, Criptografia, Tokenização, anonimização (LGPD) – Ouvidoria DFD 315/2023	quantidade de dados pessoais dos quais a LGPD exige critérios que os mantenham protegidos.

Nome do Projeto ou Ação	Descritivo	Justificativa
Projeto Sustentação DW/BI/SIMDNIT	Prestação de serviços técnicos especializados de desenvolvimento, manutenção, configuração, implantação, operação e sustentação de soluções relacionadas a <i>Business Intelligence</i> (BI), gestão de dados, engenharia de dados e ciência de dados	Melhoria na qualidade de dados e entrega aos usuários.
Contratação Unificada STFC	Prestação dos Serviços de Telefonia Fixa Comutada - STFC (fixo-fixo e fixo-móvel)	Renovação do Contrato Nº 02/2022 que finda em 10/07/2024, ou uma nova licitação com prazo de 30 meses.
Contratação Unificada SMP	Prestação dos Serviços de Telefonia Móvel Pessoal - SMP (móvel-móvel, móvel-fixo e dados)	Renovação do Contrato Nº 01/2022 que finda em 10/07/2024, ou uma nova licitação com prazo de 30 meses.
Comunicação em Qualquer Lugar	Aquisição e instalação de Rádios UHF para Viaturas das Superintendências e ULs da Região Norte e Centro Oeste, bem como Acessórios e Serviços.	Permitir que o Servidor/Colaborador tenha comunicação com o Órgão estando em qualquer lugar, seja na cidade ou locais remotos. O projeto será em parceria com outro(s) Órgão(s) do Governo Federal
Aquisição de softwares de prateleira sob demanda para áreas técnicas.	Soluções de software, solicitadas para suportar atividades referentes à engenharia de Infraestrutura Rodoviária e Hidroviária.	O atendimento às demandas por softwares que resolvem aspectos da engenharia de infraestrutura de transportes compõe atividade fundamental para a transformação digital do DNIT
Aquisição de softwares de prateleira sob demanda para áreas administrativas.	Soluções de software, solicitadas para suportar atividades referentes à administração da infraestrutura de transportes.	O atendimento às demandas por softwares que resolvem aspectos do suporte administrativo compõe atividade necessária para a transformação digital do DNIT
Contratação de serviços de sustentação da torre de planejamento e governança de TIC	Prestação de serviços técnicos especializados de desenvolvimento, manutenção, configuração, implantação, operação e sustentação relacionados ao planejamento e governança de TIC	Atendimento às demandas por boas práticas de governança e planejamento de TIC, Acórdão nº866/2011/TCU

Nome do Projeto ou Ação	Descritivo	Justificativa
Segurança em Nuvem	Gerenciamento de tráfegos de dados, controle de incidentes cibernéticos e avaliação de vulnerabilidades em nuvens.	O DNIT atualmente tem deficiência em recursos de Firewalls, nesse sentido, atualmente é utilizado software livre para tal finalidade, esse fato torna o gerenciamento de rede limitado no que tange as informações sensíveis que existem hoje no DNIT.
Security Operations Center (SOC)	Time Interno e terceirizado de profissionais de segurança de TI que monitoram toda a infraestrutura de TI da organização, 24/7, para detectar eventos de segurança cibernética em tempo real e resolvê-los da maneira mais rápida e eficiente possível	O DNIT apresenta uma deficiência crônica na área de segurança da informação, com a ausência de pessoal especializado e de ferramentas que garantam a segurança tecnológica do Departamento.

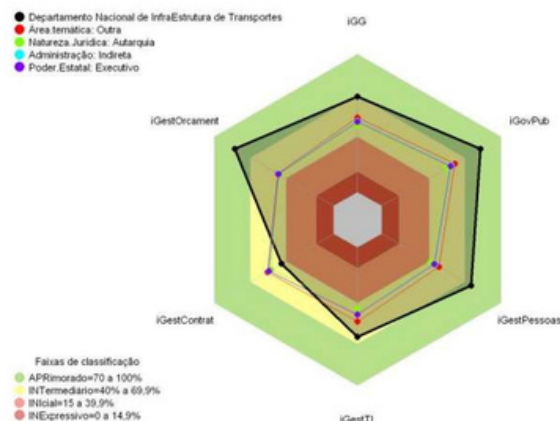
f) Indicadores de Governança e Gestão

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

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

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

Gráfico 19 - Resultado geral da autoavaliação em relação a seu contexto



Importante destacar que o PEI 2023-2026 considerou, além da revisão de suas iniciativas para alcance dos objetivos estratégicos estabelecidos, as questões deficientes apontadas na autoavaliação do índice integrado de governança e gestão públicas aplicado em 2021 (IGG/2021), proposto e acompanhado pelo TCU, além de resultados e desafios orientados no Relatório de Gestão de 2021.

Como desafio futuro, frisa-se a necessária revisão do atual Modelo de Governança da Autarquia, buscando atualizar sua base teórica e prática, inclusive tomando como base os resultados a serem apontados por meio da autoavaliação do levantamento iESGo - Índice ESG (*Environmental, Social and Governance*), nova ferramenta para ajudar a identificar oportunidades de melhoria, e a tomar decisões informadas para o futuro.

g) Ações de supervisão, controle e de correção

Auditoria Interna

A Auditoria Interna cumpriu o Plano de Atividade de Auditoria Interna previsto para o exercício de 2023 (PAINT/2023), realizando as seguintes auditorias:

Auditorias Programadas

- ☐ Gestão Administrativa e Operacional da Superintendência Regional no estado de Rondônia - SR/RO;
- ☐ Gestão administrativa e Operacional no âmbito da Superintendência Regional do DNIT no Estado de Roraima – SR/RR;
- ☐ Avaliação dos processos, gestão e controles internos do patrimônio nas unidades descentralizadas;
- ☐ Avaliação da aderência dos termos contratuais e instruções normativas nos contratos firmados com a empresa LCM Construção e Comércio S.A.;
- ☐ Avaliação da aderência dos termos contratuais e instruções normativas na execução do programa de supervisão ambiental;

- ☐ Avaliação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e sua implementação no âmbito do DNIT;
- ☐ Avaliação da gestão e controle dos contratos de serviços terceirizados e de natureza continuada;
- ☐ Avaliação dos níveis de governança das Diretorias incluindo riscos e controles internos, conforme metodologia constante do Manual de Avaliação de Governança, Gestão de Riscos e Controles Internos da Auditoria Interna.

Auditorias Especiais

Foi realizada uma auditoria especial proveniente de denúncia a respeito de irregularidades ocorridas no leilão de bens inservíveis situados junto ao Porto de São Francisco, no município de Barcarena-PA, encaminhada à Auditoria Interna pelo Diretor Geral.

Além das auditorias programadas e especiais, foram abertas 15 Ordens de Serviços para avaliação de denúncias oriundas do canal Fala BR e encaminhadas pela Ouvidoria, além da avaliação da gestão e controles internos de sistemas e processos, bem como para a elaboração do PAINT e RAINTE.

Corregedoria

A Corregedoria do DNIT atua nos eixos repressivo e preventivo, em estrita observância aos princípios constitucionais e legais, na busca por apurar notícias de irregularidades praticadas por agentes públicos do DNIT e pessoas jurídicas, de forma a coibir a prática de condutas ilícitas e promover a integridade institucional.

Nas ações correcionais, após o recebimento da notícia de possíveis irregularidades, os fatos são submetidos ao serviço especializado de admissibilidade e prevenção, para a elaboração de manifestação técnica, com vistas à identificação de lastro probatório mínimo, apontando indícios de autoria e materialidade capazes de legitimar a instauração do devido procedimento correcional.

Nesse sentido, são arquivadas as denúncias ou representações que não contiverem os elementos probatórios mínimos.

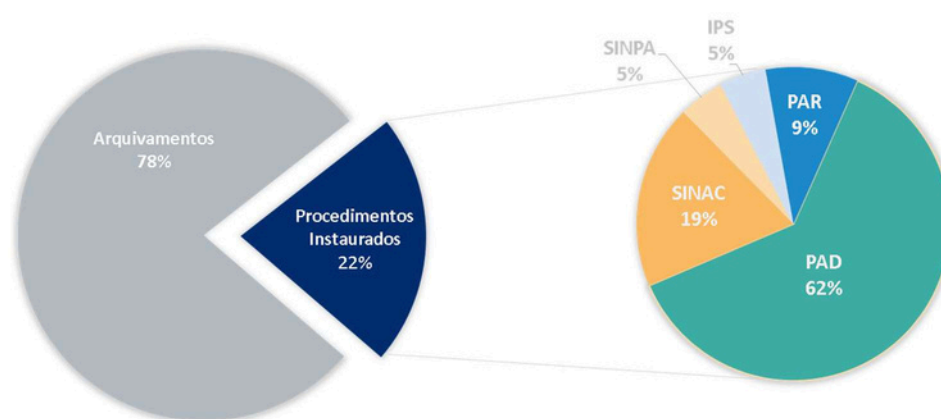
Por outro lado, caso sejam identificados os requisitos mínimos de autoria e materialidade, o procedimento é encaminhado para designação de Comissão Processante incumbida de apurar os fatos, momento em que será realizada a instrução probatória em caráter integral e oportunizado ao investigado o direito à ampla defesa e ao contraditório.



Posto isso, quanto aos procedimentos investigativos, a Corregedoria, em 2023, considerando todo o passivo existente, detinha um acervo que somava um total de 204 notícias de possíveis irregularidades, das quais 97 foram concluídas e, dessas, 76 resultaram em arquivamento.

Dentre os procedimentos analisados que não foram arquivados, 20 processos tiveram recomendação de instauração de procedimentos correcional e 1 processo teve recomendação de instauração de procedimento de investigação preliminar sumária, conforme detalhado a seguir:

Gráfico 20 - Procedimentos Concluídos



Diante disso, considerando a força de trabalho disponível, ao longo do exercício de 2023 foram instaurados 15 procedimentos correcionais, os quais se somaram aos procedimentos correcionais já em curso, totalizando 51 procedimentos correcionais em andamento ao fim de 2023.

Cabe esclarecer, ainda, que a Corregedoria encerrou o exercício com 16 procedimentos correccionais pendentes de instauração, em decorrência da falta de servidores capacitados e disponíveis para comporem as comissões processantes, criticidade que está em resolução face à autuação do processo nº 50600.039630/2023-88, cujo objetivo é promover o recrutamento de servidores para composição de Comissões Disciplinares.

Ademais, no tocante ao monitoramento e à supervisão das atividades correccionais, a Corregedoria dedicou-se às seguintes atividades:

I – Monitoramento de Comissões Processantes:

Atividade desempenhada para prestar apoio técnico e administrativo às comissões processantes, verificando com antecedência as condicionantes dos processos correccionais para evitar nulidades processuais, bem como promover a celeridade de respostas e análises.

II – Monitoramento dos prazos prescricionais:

Em decorrência do grande fluxo de processos investigativos e correccionais e, considerando a reduzida força de trabalho desta Seccional, foram empregados mecanismos de controle dos prazos correccionais para acompanhamento e priorização daqueles que se encontram próximos de vencer.

III – Capacitação da equipe da Corregedoria e de servidores das Diretorias e Superintendências Regionais que atuam em comissões disciplinares:

Atividade realizada para capacitação da equipe atuante em matéria disciplinar, objetivando redução do tempo de análise e ganho de qualidade nos trabalhos apresentados.

Especificamente quanto ao trabalho de monitoramento das Comissões Processantes, foram monitorados 82 processos em, 2023, 34 dos quais foram encaminhados para a unidade responsável pela análise de conformidade de Relatórios Finais.

A referida unidade busca garantir a legalidade dos processos de apuração, após a entrega dos Relatórios Finais pelas respectivas comissões processantes. Por meio da análise de Relatório Final, pontua-se o cumprimento dos requisitos minimamente exigidos pela legislação aplicável quanto ao adequado deslinde processual, com a finalidade de contextualizar e consolidar à autoridade instauradora e à autoridade julgadora os principais pontos e atos praticados pelo colegiado na condução dos trabalhos apuratórios.

Tal análise visa evitar nulidades processuais, bem como a aplicação indevida de penalidades, em atendimento à finalidade pública, aos preceitos constitucionais e legais aplicáveis ao aspecto correccional.

Após a detida análise do Relatório Final, os processos são submetidos à Autoridade Julgadora, a qual possui discricionariedade para avaliar o trabalho apresentado pelo colegiado e valorar todos os elementos probatórios produzidos no curso da apuração disciplinar, podendo discordar motivadamente da conclusão final apresentada pela Comissão Processante, nos termos dos artigos 168 e 169 da Lei nº 8.112/90.

Nesse ponto, em 2023 foram submetidos a julgamento 53 processos, referentes a casos que foram concluídos e entregues pelas comissões disciplinares durante os exercícios de 2022 e 2023.

A seguir, detalha-se o resultado desses julgamentos, destacando-se que 83,63% resultaram em arquivamento e 13,63% resultaram na aplicação de penalidade.

Gráfico 21 - Resultado julgamentos



Tabela 45 - Detalhamento de processos julgados 2023

Detalhamento de processos julgados em 2023		
RESULTADO	DESCRIÇÃO	QTD.
ARQUIVADOS	Extinção de Punibilidade	2
	Declarar Nulidade	0
	Insuficiência de Provas	1
	Ausência de Autoria	2
	Ausência de Materialidade	2
	Ausência de Infração	1
	Inocência	0
	TOTAL	7
APLICAÇÃO DE PENALIDADE	Suspensão*	0
	Destituição de Cargo de Comissão	1
	Demissão	1
	TOTAL	7
TOTAL	53	

Registra-se que, tanto das análises técnicas realizadas pelo juízo de admissibilidade e instrução prévia, quanto dos Relatórios Finais apresentados pelas Comissões Processantes,

podem ser extraídas recomendações aos gestores das áreas técnicas do DNIT, ainda que o resultado da análise da denúncia seja pelo arquivamento, conforme ilustrado a seguir:



Dito isso, é por meio dessas recomendações que a Corregedoria atua junto aos gestores da Autarquia para identificar possíveis vulnerabilidades e promover orientações para readequação das atividades, visando garantir a legalidade, legitimidade, economicidade e transparência na aplicação dos recursos públicos. Busca-se, assim, a prevenção de inconsistências que poderiam ensejar na reincidência das irregularidades identificadas.

Dessa forma, a Corregedoria realizou ativamente suas atividades correcionais e preventivas, com o encaminhamento de 9 recomendações, das quais 3 são oriundas dos Relatórios Finais das Comissões Processantes e 6 dos processos em sede de juízo de admissibilidade, conforme detalhamos a seguir:

Tabela 46 - Recomendações expedidas no exercício de 2023

Recomendações expedidas no exercício de 2023		
SETOR DESTINATÁRIO	RECOMENDAÇÃO (SEI)	RESUMO
Diretoria de Administração e Finanças	Ofício 64291 (14263778)	Orientação CPAD: Realizar implementação de registro mais rigoroso por parte do DNIT, com relação à entrada e saída de visitantes.
Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	Ofício 64787 (14270094)	Orientação em sede de Juízo de Admissibilidade: Buscar a assessoria de TI assessoria de TI quanto à priorização dos estudos em andamento na DPP, visando a quantificação precisa do material a ser desassoreado, e priorizar os estudos em andamento relativos às obras de readequação do Sistema Naval do Porto (IP4) de Careiro da Várzea/AM
Superintendência Regional do DNIT no Estado do Maranhão	Ofício 66211 (14288840)	Orientação CPAD: Adoção e de concretas para o realinhamento da atuação dos gestores no sentido de interromper as possíveis indicações ou direcionamento nas futuras contratações de pessoas para trabalhar nas empresas contratadas e divulgar as possíveis penalidades por descumprimento das vedações impostas pela Instrução Normativa/MPOG nº 5, de 25/05/2017.

Recomendações expedidas no exercício de 2023		
Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amapá	Ofício 71489 (14361262)	Implementação CPAD: Adoção de medidas para publicidade aos servidores, quanto à proibição compartilhamento de senha, especialmente quanto ao sistema de registro de frequência, e suas penalidades decorrentes ao ato infracional.
Coordenação de Gestão de Pessoas / DAF	Ofício 72432 (14374451)	Orientação em sede de Juízo de Admissibilidade: Adoção de medidas nos casos de ausências de servidores públicos sem justificativas apresentadas, que após o 5º dia da ausência seja efetuado, pela própria CGGP, diligências no sentido de verificar os reais motivos, confeccionando um dossiê e caracterizando assim a garantia tanto para a Administração Pública quanto para o servidor.
Superintendência Regional do DNIT no Estado do Ceará	Ofício 130776 (15112560)	Orientação em sede de Juízo de Admissibilidade: Adoção de medidas para reforçar os procedimentos de monitoramento do fluxo de processos de trabalho para instauração de PAAR, visando subsidiar o controle dos prazos prescricionais.
Coordenação-Geral de Construção Rodoviária / DIR	Ofício 132878 (15140336)	Orientação em sede de Juízo de Admissibilidade: Adoção de medidas para reforçar os procedimentos de monitoramento do fluxo de processos de trabalho para o PAAR, visando subsidiar o controle dos prazos prescricionais.
Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias / DIR	Ofício 176850 (15702309)	Orientação em sede de Juízo de Admissibilidade: Adoção de medidas para reforçar os procedimentos de monitoramento do fluxo de processos de trabalho para o PAAR, visando subsidiar o controle dos prazos prescricionais.
Diretoria de Administração e Finanças	Ofício 191499 (15888054)	Orientação em sede de Juízo de Admissibilidade: Adoção de medidas para divulgar os instrumentos de Compliance voltados ao monitoramento de riscos específicos de não conformidade com leis e regulamentos e para reforçar a capacitação continuada aos profissionais que atuam na Diretoria e respectivos procedimentos administrativos para a realização de pesquisa de preços para a aquisição de bens e contratação de serviços em geral no âmbito da Autarquia.

Ainda no campo da prevenção, destacam-se as ações preventivas, especialmente aquelas decorrentes do Programa Na Íntegra, realizadas em conjunto com outras instâncias de integridade da Autarquia, para conscientização e capacitação de servidores e colaboradores das Diretorias e Superintendências Regionais, quanto ao emprego de mecanismos para evitar possíveis práticas de ilícitos administrativos.

Cabe salientar que a Corregedoria, sempre que possível, atua previamente junto a cada novo Superintendente Regional nomeado, no programa denominado “Estágio de Preparação dos Superintendentes”, por meio do qual é apresentado ao novo gestor as atividades correcionais e dados inerentes à respectiva unidade regional.

Tais atividades tem como objetivo alertar sobre as irregularidades já identificadas e promover melhoria no fluxo de trabalho e procedimentos para mitigar possíveis recorrências.

Coordenação-Geral de Integridade

Em 2023, a Coordenação-Geral de Integridade – CGInt pautou suas ações, atividades e programas por meio das diretrizes elencadas em dois documentos principais: as Diretrizes de Gestão Internas da Coordenação-Geral de Integridade e o Plano de Integridade 2022/2023. Esses dois documentos complementares estabeleceram como metas principais da unidade, dentre outras:

☐ Aprovar a metodologia de gerenciamento de quebras de integridade:

A ação tinha como objetivo estruturar e organizar as atividades referentes à análise e ao tratamento de quebras de integridade no âmbito da CGInt. Para tanto, foi elaborada Minuta de Instrução Normativa visando instituir a estrutura e a organização das atividades da Coordenação-Geral, definir as atribuições das áreas que a compõem, instituir o Comitê Técnico de Integridade e dar outras providências, que atualmente está em análise jurídica pela Procuradoria Federal Especializada.

☐ Capacitar os agentes de integridade das Superintendências

Os agentes de integridade no DNIT desempenham um papel vital na promoção da transparência e ética. Suas responsabilidades incluem assessorar na implementação de ações para fomentar a integridade, reportar riscos éticos e monitorar informações críticas.

Para exercer essa função, são necessários requisitos rigorosos de conduta. A atuação desses agentes é crucial para fortalecer os valores éticos no DNIT e garantir o cumprimento de padrões elevados.

Assim, é essencial capacitar continuamente esses servidores. Ao investir em treinamentos e desenvolvimento, o DNIT assegura que esses agentes estejam atualizados e preparados para lidar com desafios emergentes, fortalecendo ainda mais a integridade institucional.

Com esse propósito, em setembro de 2023 ocorreu o 1º Workshop de Integridade do DNIT, onde foi possível trocar experiências e efetuar capacitações em temas relacionados à integridade.

☐ Realizar análise com vistas à ampliação do uso do e-Agendas pelos Superintendentes Regionais

A ampliação do uso do e-Agendas pelos Superintendentes Regionais é de extrema importância para fortalecer a transparência e a integridade dentro da instituição. Essa medida não apenas cumpre as diretrizes estabelecidas pela Lei de Conflito de Interesses e pelo Decreto correspondente, mas também fortalece os princípios fundamentais da administração pública.

Ao institucionalizar o uso do sistema eletrônico de agendas, os Superintendentes Regionais se alinham ao compromisso do DNIT com a transparência e a ética. Isso permite maior visibilidade das interações e compromissos públicos desses representantes, promovendo não apenas a divulgação de agendas, mas também a prestação de contas sobre recebimento de hospitalidades e presentes.

Os Superintendentes Regionais, ocupando posições estratégicas com significativo poder de decisão, equiparam-se, em certa medida, aos cargos mais elevados da autarquia. Portanto, ao aderirem ao uso do e-Agendas, reforçam a cultura organizacional de transparência e integridade, essenciais para prevenir conflitos de interesse e fortalecer o controle social sobre as atividades desenvolvidas em âmbito regional.

Por isso, a CGInt efetuou estudo com vistas à ampliação do uso do sistema, o que culminou na Portaria nº 4385, de 7 de agosto de 2023.

5. Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis

a) Demonstrações contábeis e notas explicativas

As Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas do exercício de 2023 foram elaboradas conforme legislação aplicável e podem ser visualizadas no link <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/demonstrativos-contabeis/2023>

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

No exercício de 2023, não foram identificadas auditorias relacionadas a questões orçamentárias, financeiras ou contábeis.

6. Outras Informações Relevantes

a) Rol de Responsáveis

Tabela 47 - Rol de Responsáveis 2023

									
RELAÇÃO DE ROL DE RESPONSÁVEIS DO ANO DE 2023									
Nome do Ocupante	CPF	Cargo	Natureza	Tipo	Base Legal	Início do Período de Gestão no exercício	Base Legal	Fim do Período de Gestão no exercício	Correio Eletrônico
ANTONIO LEITE DOS SANTOS	***.676.717-**	Diretor-Geral	Dirigente máximo	Titular	Decreto s/n de 11/01/2019, publicado no DOU de 14/01/2019	01/01/2023	Decreto s/n de 17/1/2023, publicado no DOU de 17/1/2023 Ed. Extra B	16/01/2023	santos.filho@dnit.gov.br
EUCLIDES BANDEIRA DE SOUZA NETO	***.060.384-**	Diretor-Geral	Dirigente máximo	Substituto	Resolução nº 39, de 17/11/2020, publicada no DOU de 19/11/2020	17/01/2023	Decreto s/n de 10/7/2023, publicado no DOU de 11/7/2023	21/02/2023	euclides.souza@dnit.gov.br
FABRICIO DE OLIVEIRA GALVAO	***.545.864-**	Diretor-Geral	Dirigente máximo	Substituto	Portaria n.º 912, de 17/2/2023, publicada no	22/02/2023	Portaria n.º 3.863 de 12/7/2023, publicada no	10/07/2023	fabricao.o.galvao@dnit.gov.br



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

					DOU de 22/02/2023		DOU de 13/07/2023		
FABRICIO DE OLIVEIRA GALVAO	***.545.864- **	Diretor-Geral	Dirigente máximo	Titular	Decreto s/n de 10/7/2023, publicado no DOU de 11/7/2023	11/07/2023	-	31/12/2023	fabricao.galvao@dnit.gov.br
EUCLIDES BANDEIRA DE SOUZA NETO	***.060.384- **	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 2.300, de 20/04/2020, publicada no DOU de 22/04/2020	01/01/2023	Portaria n.º 912, de 17/2/2023, publicada no DOU de 22/02/2023	21/02/2023	euclides.souza@dnit.gov.br
FABRICIO DE OLIVEIRA GALVAO	***.545.864- **	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 912, de 17/2/2023, publicada no DOU de 22/02/2023	22/02/2023	Portaria n.º 3.863 de 12/7/2023, publicada no DOU de 13/07/2023	10/07/2023	fabricao.galvao@dnit.gov.br
CARLOS ANTONIO ROCHA DE BARROS	***.941.994- **	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 10/7/2023, publicado no DOU de 11/7/2023	11/07/2023	-	31/12/2023	carlos.barros@dnit.gov.br
FABRICIO DE OLIVEIRA GALVAO	***.545.864- **	Diretor Executivo	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 3.863 de 12/7/2023,	11/07/2023	-	31/12/2023	fabricao.galvao@dnit.gov.br



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

					publicada no DOU de 13/07/2023				
RAFAEL GERARD DE ALMEIDA DENUELENAERE	***.097.276- **	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 6.819, de 08/12/2022, publicada no DOU de 13/12/2022	01/01/2023	Portaria nº 6.819, de 08/12/2022, publicada no DOU de 13/12/2022	06/01/2023	rafael.demuelenaere@dnit.gov.br
FERNANDA GIMENEZ MACHADO FAÉ	***.295.018- **	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituta	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020, publicada no DOU de 22/04/2020	07/01/2023	Portaria nº 3.705, de 6/7/2023, publicada no DOU de 7/7/2023	09/07/2023	fernanda.machado@dnit.gov.br
MARCELO ALVES TEIXEIRA	***.773.810- **	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria nº 3.705, de 6/7/2023, publicada no DOU de 7/7/2023	10/07/2023	-	14/07/2023	marcelo.teixeira@dnit.gov.br
FERNANDA GIMENEZ MACHADO FAÉ	***.295.018- **	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Substituta	Portaria nº 2.300, de 20/04/2020, publicada no DOU de 22/04/2020	15/07/2023	-	31/12/2023	fernanda.machado@dnit.gov.br



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

MARCOS DE BRITO CAMPOS JUNIOR	***.008.824- **	Diretor de Administração e Finanças	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n, de 25/10/2023, publicada no DOU de 26/10/2023	26/10/2023	-	31/12/2023	marcos.campos@dnit.gov.br
ELOI ANGELO PALMA FILHO	***.369.540- **	Diretor de Infraestrutura a Ferroviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 1.280 de 14/03/2022, publicada no DOU de 16/03/2022	01/01/2023	-	31/12/2023	eloi.palma@dnit.gov.br
JOSE EDUARDO GUIDI	***.154.259- **	Diretor de Infraestrutura a Ferroviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 10/7/2023, publicado no DOU de 11/7/2023	11/07/2023	-	31/12/2023	jose.guidi@dnit.gov.br
EUCLIDES BANDEIRA DE SOUZA NETO	***.060.384- **	Diretor de Infraestrutura a Rodoviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019, publicado no DOU de 17/01/2019	01/01/2023	Decreto s/n de 13/06/2023, publicada no DOU de 14/06/2023, com efeitos 4/6/2023	03/06/2023	euclides.souza@dnit.gov.br
WILLIAN BENKE AFONSO	***.011.261- **	Diretor de Infraestrutura a Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 7.022, de 19/12/2022,	01/01/2023	Portaria n.º 334 de 19/01/2023, publicada no	19/01/2023	willian.afonso@dnit.gov.br



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

					publicada no DOU de 21/12/2022		DOU de 20/1/2023		
FABIO PESSOA DA SILVA NUNES	***.591.402- **	Diretor de Infraestrutur a Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 334 de 19/01/2023, publicada no DOU de 20/1/2023	20/01/2023	Portaria n.º 4.005, de 19/7/2023, publicada no DOU de 20/7/2023	10/07/2023	fabio.nunes@dnit.gov.br
FABIO PESSOA DA SILVA NUNES	***.591.402- **	Diretor de Infraestrutur a Rodoviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 10/7/2023, publicado no DOU de 11/7/2023	11/07/2023		31/12/2023	fabio.nunes@dnit.gov.br
LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO	***.579.601- **	Diretor de Infraestrutur a Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 3.863 de 12/7/2023, publicada no DOU de 13/07/2023	11/07/2023	Portaria n.º 4.005, de 19/7/2023, publicada no DOU de 20/7/2023	19/07/2023	luiz.mello@dnit.gov.br
VINICIUS VIANA RODRIGUES	***.545.201- **	Diretor de Infraestrutur a Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 4.005, de 19/7/2023, publicada no DOU de 20/7/2023	20/07/2023	Portaria n.º 7.291, de 28/12/2023, publicada no DOU de 29/12/2023	28/12/2023	vinicius.viana@dnit.gov.br



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

BRAULIO FERNANDO LUCENA BORBA JUNIOR	***.084.444- **	Diretor de Infraestrutur a Rodoviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 7.291, de 28/12/2023, publicada no DOU de 29/12/2023	29/12/2023	-	31/12/2023	braulio.junior@dnit.gov.br
LUÍZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO	***.579.601- **	Diretor de Planejament o e Pesquisa	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 16/01/2019, publicado no DOU de 17/01/2019	01/01/2022	-	31/12/2022	luiz.mello@dnit.gov.br
BRUNO VENDRAMINI DOS SANTOS	***.938.858- **	Diretor de Planejament o e Pesquisa	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 2.300, de 20/04/2020, publicada no DOU de 22/04/2020	01/01/2023	Portaria n.º 2.228, de 28/04/2023, publicada no DOU de 02/05/2023	01/05/2023	bruno.vendramini@dnit.gov.br
MICHELE MITIE ARAKE FRAGOSO	***.937.659- **	Diretor de Planejament o e Pesquisa	Membro de Diretoria	Substituta	Portaria n.º 2.228, de 28/04/2023, publicada no DOU de 02/05/2023	02/05/2023	Portaria n.º 3.863 de 12/7/2023, publicada no DOU de 13/07/2023	10/07/2023	michele.fragoso@dnit.gov.br
	***.591.402- **		Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 3.863 de	11/07/2023	Portaria n.º 4.005, de	10/07/2023	fabio.nunes@dnit.gov.br



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

FABIO PESSOA DA SILVA NUNES		Diretor de Planejament oe Pesquisa			12/7/2023, publicada no DOU de 13/07/2023		19/7/2023, publicada no DOU de 20/7/2023		
THIAGO DAVI ROSA	***.314.326- **	Diretor de Planejament o e Pesquisa	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 4.005, de 19/7/2023, publicada no DOU de 20/7/2023	20/07/2023	-	31/12/2023	thiagorosa@dnit.gov.br
KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMONS	***.175.724- **	Diretor de Infraestrutur a Aquaviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 11/01/2019, publicado no DOU de 14/01/2019	01/01/2023	Decreto s/n de 26/5/2023, publicado no DOU de 29/05/2023	28/05/2023	karoline.lemons@dnit.gov.br
TAÍZA REIS DANTAS DE SORDI	***.958.291- **	Diretor de Infraestrutur a Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituta	Portaria n.º 631, de 8/2/2022, publicada no DOU de 10/02/2022	01/01/2023	Portaria n.º 1868, de 5/4/2023, publicada no DOU de 10/4/2023	09/04/2023	taiza.reis@dnit.gov.br
IVIANE CUNHA E SANTOS	***.864.326- **	Diretor de Infraestrutur a Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 1.868, de 5/4/2023, publicada no	10/04/2023	Portaria n.º 2.514, de 12/5/2023, publicada no	15/05/2023	ivianecunha@hotmail.com



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

					DOU de 10/4/2023		DOU de 16/5/2023		
RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	***.115.291- **	Diretor de Infraestrutur a Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 2.514, de 12/5/2023, publicada no DOU de 16/5/2023	16/05/2023	Portaria n.º 3.863 de 12/7/2023, publicada no DOU de 13/07/2023	29/05/2023	rodrigo.portugues@dnit.gov.br
ERICK MOURA DE MEDEIROS	***.896.757- **	Diretor de Infraestrutur a Aquaviária	Membro de Diretoria	Titular	Decreto s/n de 26/5/2023, publicado no DOU de 29/05/2023	29/05/2023	-	31/12/2023	erick.moura@dnit.gov.br
CARLOS ANTONIO ROCHA DE BARROS	***.941.994- **	Diretor de Infraestrutur a Aquaviária	Membro de Diretoria	Substituto	Portaria n.º 3.863 de 12/7/2023, publicada no DOU de 13/07/2023	11/07/2023	-	31/12/2023	carlos.barros@dnit.gov.br
ROSSINI DE OLIVEIRA WANDERLEY	***.391.127- **	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Titular	Portaria n.º 6.951, de 15/10/2019, publicada no DOU de 17/10/2019	01/01/2023	Portaria n.º 05, de 25/01/2023, publicada no DOU de 26/01/2023	25/01/2023	rossini.wanderley@dnit.gov.br



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

LEONARDO ROBERTO PERIM	***.910.331- **	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Substituto	Portaria n.º 707, de 05/02/2021, publicada no DOU de 08/02/2021	01/01/2022	Portaria n.º 3.591, de 03/07/2023, publicada no DOU de 04/07/2023	03/07/2023	leonardo.perim@dnit.gov.br
LEONARDO ROBERTO PERIM	***.910.331- **	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Titular	Portaria n.º 3.591, de 03/07/2023, publicada no DOU de 04/07/2023	04/07/2023	Portaria n.º 4.788, de 24/08/2023, publicada no DOU de 25/08/2023	24/08/2023	leonardo.perim@dnit.gov.br
FABRÍCIO ADRIANO RIBEIRO	***.610.601- **	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Substituto	Portaria n.º 3.591, de 03/07/2023, publicada no DOU de 04/07/2023	04/07/2023	Portaria n.º 4.788, de 24/08/2023, publicada no DOU de 25/08/2023	24/08/2023	fabricao.ribeiro@dnit.gov.br
LEONARDO ROBERTO PERIM	***.910.331- **	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Titular	Portaria n.º 4.788, de 24/08/2023, publicada no DOU de 25/08/2023	25/08/2023	-	-	leonardo.perim@dnit.gov.br
MARCOS LEARTH SOARES	***.717.881- **	Ordenador de Despesas	Ordenador de Despesas	Substituto	Portaria n.º 5.543, de 03/10/2023, publicada no	04/07/2023	-	-	marcos.learth@dnit.gov.br



RELAÇÃO DE ROL DE
RESPONSÁVEIS DO ANO DE
2023

DOUde
10/2023

b) Remuneração e Subsídio

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

c) Tratamento de determinações e recomendações do TCU

No exercício de 2023, foram recebidos pelo DNIT aproximadamente 340 expedientes provenientes do TCU, que foram registrados e acompanhados no SEI e no Sistema de Acompanhamento de Demandas de Controle Externo (SISACE/DNIT), onde são gerenciadas as demandas de controle externo.

Por meio do referido sistema é realizado o 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, informações que também são compartilhadas na página da Auditoria Interna.

Os expedientes do TCU são normalmente endereçados ao Diretor-Geral do DNIT, responsável por coordenar a adoção das providências necessárias ao cumprimento das determinações e recomendações.

À Auditoria Interna compete assisti-lo no tratamento das demandas, em consonância com o Regimento Interno do DNIT, Estatuto da Auditoria Interna, e, mais recentemente, a Portaria Conjunta PGF/SE-CGU Nº 3/2023, que estabeleceu o procedimento a ser adotado pelas Unidades de Auditoria Interna em processos que tramitam no Tribunal de Contas da União.

Dessa forma, as atividades relacionadas à sistematização, ao acompanhamento e à implementação das recomendações e determinações do TCU devem ser desempenhadas por meio da Auditoria Interna.

Após recebida via plataforma digital Conecta-TCU, mensagem eletrônica e, ocasionalmente, no Protocolo da sede do DNIT em Brasília, os expedientes da Corte de Contas são analisados para identificação de criticidade, relevância, prazo, com posterior envio às áreas técnicas responsáveis e controle de prazo.

Eventualmente são realizadas reuniões entre as áreas técnica e o TCU, sempre buscando uma melhor compreensão dos objetos de auditoria, verificação das questões mais relevantes para o contexto analisado, e a busca da melhor solução, incluindo eventuais contestações e até elaboração de recursos para interposição perante a Corte de Contas.

Posteriormente, após análise e verificação, as respostas são devidamente protocoladas no TCU. Assim, há um procedimento padrão estabelecido, em que todos os expedientes são acompanhados até seu completo cumprimento pelas áreas.

Abaixo, apresenta-se, uma visão geral sobre as deliberações do TCU no exercício de 2023. O Tribunal de Contas da União prolatou 255 Acórdãos em que o DNIT consta como parte interessada. Desse total, 45 Acórdãos contêm deliberações, sendo 34 determinações, 22 recomendações e 38 ciências, completando 94, conforme figura abaixo:

Figura 46 - Deliberações do TCU



Do total de 94 deliberações, somente duas determinações encontram-se em atendimento, estando as demais atendidas.

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

Tabela 48 - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal - Acre e Rondônia)

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 006.374/2014-0	Acórdão nº 413/2020-TCU-Plenário	b.3	Ofício nº 8144/2020-TCU/Seproc	10/03/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
b.1) prossiga com a análise dos 36 processos administrativos de apuração de responsabilidade por atraso nas entregas dos projetos básico e/ou executivo (item 9.1.1 do Acórdão 2.011/2015-TCU- Plenário) relativamente aos contratos 929/2013, 931/2013, 933/2013, 935/2013, 937/2013, 938/2013, 1.043/2013, 1.046/2013, 1.047/2013, 1.049/2013, 1.082/2013, 1.083/2013, 1.084/2013, 1.086/2013, 3/2014, 9/2014, 32/2014, 33/2014, 34/2014, 35/2014, 36/2014, 132/2014, 134/2014, 300/2014, 302/2014, 492/2014, 493/2014, 494/2014, 496/2014, 499/2014, 500/2014, 501/2014, 502/2014, 503/2014, 504/2014 e 275/2015;				
b.2) prossiga com a análise dos oito processos administrativos para correções, estornos ou cancelamentos das medições de serviços em duplicidade entre o BR-Legal e os demais ajustes vigentes				

nos trechos (item 9.1.2 do Acórdão 2.011/2015-TCU-Plenário)relativamenteaoscontratos702/2012, 759/2012, 85/2013, 101/2013, 103/2013,302/2013,77/2014e1.145/2014;
b.3) faça incluir nos próximos relatóriosanuaisdegestãoinformaçãodestacadasobreodeslindados supracitados processos.

Justificativas e medidas adotadas:

Portanto, em 506/2010, 1082/2013, 1094/2014, Plenário, proferido no processo TC 039.922/2020-0, de monitoramento quanto ao atendimento do Acórdão 413/2020-Plenário, que, por sua vez, cuidou do monitoramento do atendimento do Acórdão 2.011/2015-Plenário, o qual havia exarado determinações ao avaliar o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal) no que concerne aos contratos celebrados para o estado do Acre (549/2013 e 550/2013) e de Rondônia (551/2013, 552/2013 e 553/2013), decorrentes do Edital-RDC 854/2012.

Nesse sentido, foi deliberado o seguinte:

Considerando que, entre as medidas deliberadas anteriormente no bojo do Acórdão 2.011/2015-Plenário, consideraram-se parcialmente cumpridas as determinações relacionadas à instauração dos procedimentos cabíveis, para que fosse dado cumprimento aos dispositivos contratuais e legais que previam a aplicação de multas por atrasos na execução do objeto (item 9.1.1) e às correções, estornos ou cancelamentos das medições de serviços em duplicidade entre o BR-Legal (contratos 549/2013, 550/2013, 551/2013, 552/2013 e 553/2013) e demais contratos vigentes para os trechos, bem como não realização da medição de novos serviços ligados à instalação e manutenção da sinalização e dos dispositivos de segurança pelos demais contratos em trechos abrangidos pelo BR-Legal (item 9.1.2);

Considerando que, em relação ao item 9.1.1 daquele decisum, o Acórdão 413/2020 – Plenário determinou que a Autarquia prosseguisse com a análise de 36 processos administrativos de apuração de responsabilidade por atraso nas entregas dos projetos básicos e/ou executivo;

Considerando a este respeito a informação de que foram concluídos os processos referentes a 23 contratos (929/2013, 931/2013, 933/2013, 935/2013, 938/2013, 1.046/2013, 1.047/2013, 1.049/2013, 1.082/2013, 1.083/2013, 1.084/2013, 1.086/2013, 32/2014, 35/2014, 132/2014, 492/2014, 493/2014, 494/2014, 499/2014, 500/2014, 501/2014, 502/2014 e 503/2014), sendo que os demais contratos estariam sendo judicializados, encontrando-se em sede de 2ª instância (peça 8, p. 190a 194);

Considerando, em relação ao item 9.1.2 do Acórdão 2.011/2015-Plenário,

o Acórdão 413/2020 – Plenário determinou que a Autarquia prosseguisse 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;

Considerando a este respeito a informação de que: houve a devolução dos valores pagos irregularmente relativamente a quatro contratos (contratos 180/2013, 77/2014, 759/2012 e 702/2012); a empresa do Contrato 103/2013 solicitou o parcelamento do débito; as empresas correspondentes aos Contratos 101/2013 e 1146/2013 serão incluídas no Cadin (Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal); quanto ao Contrato 302/2013, aguarda-se a análise pela Superintendência Regional do Dnit no Estado de Rondônia da defesa da empresa; e, em relação ao

Contrato 85/2013, aguarda-se resposta da Procuradoria Federal Especializada (PFE) junto ao Dnit sobre o encaminhamento do processo, uma vez que a respectiva empresa não foi localizada (peça 8, p. 194a 197);

Considerando que, a despeito de estar pendente a conclusão do processo relativo ao Contrato 302/2013 e de os respectivos valores discutidos

alcançarem a cifra de R\$ 154.562,99 (fev/2017), a Autarquia adotou as providências iniciais destinadas à obtenção dos valores pagos indevidamente, devendo promover a conclusão da referida apuração;

Considerando, afinal, a instrução técnica de peças 9-10,

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão de Plenário, por unanimidade, em:

a) considerar cumpridas as determinações contidas no item “b” do Acórdão 413/2020 - TCU - Plenário;

b) encerrar o presente processo, com fundamento no inciso V do art. 169 do Regimento Interno do TCU

1. Processo TC-039.922/2020-0 (MONITORAMENTO)

1.1. Órgão/Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

1.2. Relator: Ministro-Substituto Augusto Sherman Cavalcanti.

1.3. Representante do Ministério Público: não atuou.

1.4. Unidade Técnica: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação).

1.5. Representação legal: não há.

1.6. Determinações/Recomendações/Orientações:

1.6.1. Determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com fundamento no art. 250, II, do RI/TCU e no disposto no §§ 1º e 2º do art. 6º da Resolução TCU 315/2020, que faça incluir nos próximos relatórios anuais de gestão informação destacada sobre o deslinde do Processo 50600.012978/2021-66, relativamente aos valores pagos indevidamente no bojo do Contrato 302/2013.

Portanto, quanto ao deslinde do Processo SEI! nº 50600.012978/2021-66, relativamente aos valores pagos indevidamente no bojo do Contrato nº 302/2013, passa-se as seguintes atualizações:

Os autos foram remetidos à Superintendência Regional do DNIT no estado de Rondônia - SRE/RO, unidade fiscalizadora do Contrato em apreço, para análise dos argumentos apresentados pela empresa Três Irmãos Engenharia. Após as considerações da empresa supervisora, realizadas pela Carta nº 206.2023 Maia Melo (SEI! nº 14517869), os autos retornaram à SRE/RO que concluiu pela improcedência dos argumentos da empresa e continuidade do procedimento de estorno.

Desta forma, os autos foram encaminhados à Diretoria de Administração e Finanças - DAF para atualização do débito e emissão da GRU, conforme recomenda o Manual de Orientação de Rotina para Reconhecimento, Mensuração e Registros Contábeis de Créditos Administrativos a Receber e Dívida Ativa no âmbito do DNIT (SEI! nº 5544934). Ato contínuo, por meio do Ofício nº 241962/2023/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI! nº 16575694), a empresa Três Irmãos Engenharia foi notificada a proceder o recolhimento do valor devido, que conforme Guia de Recolhimento da União - GRU (SEI! nº 16548270), no montante de R\$ 220.678,58 (duzentos e vinte mil seiscentos e setenta e oito reais e cinquenta e oito centavos). Tal ofício foi recebido em 11 de janeiro de 2024, consoante Comprovante de Recebido - Of 241962 (SEI! nº 16746998).

Tabela 49 - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal - Contrato 133/2014)

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência

TC 013.068/2016-4.	Acórdão nº 2232/2019-TCU-Plenário	9.2	OFÍCIO 0648/2019-TCU/SeinfraRodoviaAviação	03/10/2019
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
9.1. considerar parcialmente cumprida a determinação insculpida no subitem 9.2 do Acórdão 2.828/2016-Plenário; 9.2. com fulcro no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que prossiga com os processos de repactuação relativos aos contratos 474/2013, 935/2013, 6/2014, 33/2014, 132/2014, 133/2014, 301/2014, 503/2014 e 277/2015, assinados no âmbito do Programa BR-Legal, informando as providências adotadas no próximo processo de prestação de contas anual da entidade;				
Justificativas e medidas adotadas:				
Processo 00600502713/2017-29-TCU/Seproc (15681708) DNIT foi notificado do Acórdão 1862/2023-TCU-Plenário, proferido no âmbito do processo TC 031.403/2023-9, de monitoramento da determinação constante do item 9.2, do Acórdão 2.232/2019-TCU-Plenário, que apreciou o processo de Relatório de Auditoria realizada na Manutenção de Trechos Rodoviários no Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária - BR-Legal, Contrato 133/2014, TC 013.068/2016-4, com a seguinte decisão: Os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ACORDAM, por unanimidade, com fundamento no art. 1º, inciso II, da Lei 8.443/92, c/c os arts. 143, inciso V, alínea “a”, e 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU, em considerar cumprida a determinação constante do subitem 9.2 do Acórdão 2.232/2019-Plenário, fazer a seguinte determinação e ordenar o arquivamento do processo a seguir relacionado, por ter atingido sua finalidade, de acordo com os pareceres emitidos nos autos: 1. Processo TC-031.403/2023-9 (MONITORAMENTO) (...) 1.6. Determinações/Recomendações/Orientações: 1.6.1. dar ciência desta deliberação, acompanhada dos pareceres que a fundamentam ao Dnit. Cumprido conforme Acórdão 1862/2023-TCU-Plenário. Portanto, não há mais providências a serem adotadas no âmbito desta Autarquia.				

Tabela 50 - Processo de Contas Anuais do DNIT, referente ao exercício de 2012

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 031.665/2013-6	Acórdão 8967/2020-TCU-Segunda Câmara	9.3.3	OFÍCIO 49823/2020-TCU/Seproc	15/9/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Descrição da determinação/recomendação

9.3.1. prossiga com as ações tendentes a o deslindado 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;

Justificativas e medidas adotadas:

Princípio 50600-030137/2019-2020-6 de monitoramento do Acórdão nº 8967/2020-TCU-Segunda Câmara, e, após análise das informações prestadas pelo DNIT, foi exarada a seguinte decisão, por meio do Acórdão 698/2024-TCU-Segunda Câmara:

VISTOS e relacionados estes autos de monitoramento das determinações constantes do subitem 9.3 do Acórdão 8.967/2020-TCU-Segunda Câmara (relator: Ministro Raimundo Carreiro), proferido no âmbito do TC 031.665/2013-6, referente à prestação de contas anuais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) do exercício de 2012, assim descritas:

“9.3. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, com fulcro no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

9.3.1. prossiga com as ações tendentes a o deslindado 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;”

Considerando que o DNIT incluiu informações nos Relatórios de Gestão dos anos de 2021 (peça 7, p. 251-257) e 2022 (peça 8, p. 199-202), pontuando as medidas adotadas em cumprimento à deliberação;

Considerando que o Contrato 565/2015 foi rescindido e o Contrato 566/2015 teve seu prazo de vigência prorrogado;

Considerando o fato de a conta 2837015 não ser de titularidade do DNIT, mas de uso interno do Banco do Brasil S.A., sendo que a regularização do respectivo saldo se encontra em andamento no processo ajuizado na Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração Federal, n. 00688.000902/2016-30, para recuperação dos créditos; e

Considerando os pareceres uniformes exarados pela Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil às peças 13-14, ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão da 2ª Câmara, com fundamento no art. 143, III, do RI/TCU, em:

a) considerar cumpridas as determinações constantes do item 9.3 (subitem 9.3.1

a 9.3.3) do Acórdão 8.967/2020-TCU-Segunda Câmara (relator: Ministro Raimundo Carreiro); e

b) comunicar a prolação deste Acórdão ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; e

c) apensar definitivamente o presente processo ao TC 031.665/2013-6, com fundamento nos arts. 36 e 37 da Resolução-TCU 259/2014.

Cumprido conforme Acórdão 698/2024-TCU-Segunda Câmara.
Portanto, não há mais providências a serem adotadas no âmbito desta Autarquia.

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

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 029.339/2017-0	Acórdão nº 2883/2020-TCU-Plenário	1.7	Ofício nº 64880/2020-TCU/Seproc	25/11/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
1.7. Determinar, nos termos do art.250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que o DNIT monitore a decisão de mérito do processo judicial intitulado Procedimento Comum 50504011- 61.2018.4.04.7000/PR e inclua informações na prestação de contas anual, no exercício financeiro imediatamente posterior ao pronunciamento definitivo da Justiça Federal sobre o caso, manifestando-se de forma conclusiva, sobre a aplicabilidade, ou não, das determinações contidas no Acórdão 2.503/2018- TCU-Plenário.				
Justificativas e medidas adotadas:				
Processo 50600.023957/2018-71: TCU iniciou o processo TC 045.248/2020-6 de monitoramento quanto ao cumprimento da determinação constante no item 1.7 do Acórdão 2883/2020 - TCU - Plenário, e, após análise das informações prestadas pelo DNIT, foi exarada a seguinte decisão, por meio do Acórdão 965/2023-TCU-Plenário: Trata-se de monitoramento das medidas realizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para cumprimento da determinação constante no item 1.7 do Acórdão 2883/2020 - TCU - Plenário, de relatoria do Exmo. Ministro Bruno Dantas, deliberada no âmbito do TC 029.339/2017-0. Considerando o exame empreendido pela Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação) no sentido de que a determinação proferida no aludido acórdão foi cumprida; Os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão de Plenário, ACORDAM, por unanimidade, com fundamento nos arts. 243, 250, II e III, 254, 143, inciso V, "a" e 169, inciso V, todos do Regimento Interno/TCU, em considerar cumprida a determinação contida no item 1.7 do Acórdão 2883/2020 - TCU - Plenário, e em determinar o arquivamento do processo, de acordo com os pareceres emitidos nos autos. Cumprido conforme Acórdão 965/2023-TCU-Plenário. Portanto, não há mais providências a serem adotadas no âmbito desta Autarquia.				

Tabela 52 - Auditoria com o objetivo de verificar a conformidade dos Procedimentos de Licitações e Contratos com as Normas legais e Determinações do Tribunal

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência

TC 012.235/2009-3	Acordão nº 27302019-TCU-Plenário	1.6	Ofício nº 0790/2019-TCU/Plenário 26/11/2019	
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
1.6. Determinações/Recomendações/Orientações: 1.6. Informação do Departamento de Transportes 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 é a implementação da nova metodologia de engenharia consultiva no âmbito da autarquia;				
Justificativas e medidas adotadas: Processo 50600.023024/2018-83 :A Diretoria de Planejamento e Pesquisa informou que foram produzidos os seguintes expedientes com a finalidade de apresentar informações atualizadas sobre os avanços da implementação da nova metodologia de Engenharia Consultiva no âmbito da Autarquia, quais sejam: □ Ofício nº 114860/2020/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 6518406), de 18 de setembro de 2020; □ Ofício nº 3133/2022/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 10210053), de 7 de janeiro de 2021; □ Ofício nº 226427/2022/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 13280830), de 21 de dezembro de 2022. Na finalização do Contrato nº 559/2018, firmado com a Fundação Getúlio Vargas – FGV e o DNIT, a Coordenação-Geral recebeu os manuais de custos desenvolvidos e os encaminhou à Diretoria de Planejamento e Pesquisa, por meio do Ofício nº 191218/2021/CCR/CGCIT/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 10092718), de 23 de dezembro de 2021, estando agrupados à época, da seguinte maneira, conforme excerto da Nota Técnica nº 5/2022/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 12748088), de 17 de outubro de 2022: • Metodologias aptas à apresentação à Diretoria Colegiada/implementação: - Manual de Custos de Supervisão de Obras; - Manual de Custos de Gerenciamento de Obras; - Manual de Ensaios Não Convencionais; - Manual de Gestão Ambiental. • Metodologias com sugestão de publicação em consulta pública e/ou para apreciação das áreas técnicas: - Manual de Custos de Reassentamento; - Manual de Desapropriação; - Manual de Estudos e Projetos de Obras; - Manual de Estudos e Projetos Ambientais. Ademais, no Contrato nº 490/2021, firmado com a FGV e o DNIT, cuja vigência iniciou em 1º de outubro de 2021, foi dada continuidade na manutenção da Tabela de Preços de Consultoria – TPC e realizadas atualizações pertinentes às metodologias de Engenharia Consultiva. Tais atualizações ocorreram em função da necessidade de assimilação das metodologias de custos e práticas atreladas ao Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO aplicadas na TPC, das melhorias decorrentes de contribuições técnicas das áreas especializadas do órgão, de adequações na estrutura do normativo na forma do Norma DNIT nº 002/2023 - PRO, dentre outros. Durante a transição entre o Contrato nº 559/2018 e o Contrato nº 490/2021, foram realizadas publicações cujas repercussões impactaram as áreas temáticas afetas à Engenharia Consultiva, disponibilizadas aos usuários da Tabela de Preços de Consultoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				

– DNIT, por meio da divulgação no sítio eletrônico do órgão, dos seguintes conteúdos técnicos relacionados à Resolução nº 11/2020, de 21 de agosto de 2020, quais sejam:

- Instrução normativa nº 62/DNIT SEDE, de 17 de setembro de 2021;
- Informativo nº 01/2022 - Tabela de Preços de Consultoria, de 26 de outubro de 2022.

Adiante, para o exercício de 2023, a Coordenação de Custos Referenciais informa que foram realizadas outras publicações cujas repercussões também impactaram as áreas temáticas afetas à Engenharia Consultiva, disponibilizadas aos usuários da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT, por meio da divulgação no sítio eletrônico do órgão, dos seguintes conteúdos técnicos relacionados à Resolução nº 11/2020, de 21 de agosto de 2020, e para o último citado, vinculado diretamente ao processo da implementação da nova metodologia de Engenharia Consultiva:

- Informativo nº 01/2023 - Tabela de Preços de Consultoria, de 26 de abril de 2023 (Disponível por meio do link a seguir <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/engenharia-consultiva/tabela-de-precos-de-consultoria-resolucao-no-11-2020>), acesso em 22/01/2024);
- Relatórios de consolidação de apontamentos da Consulta Pública dos manuais de custos de desapropriação e de reassentamento, novembro de 2023, conforme extrato de imagem a seguir (Disponível por meio do link a seguir <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas>), acesso em 22/01/2024).

Em relação ao avanço da implementação da nova metodologia de Engenharia Consultiva, até o presente momento, esse pode ser descrito conforme o agrupamento a seguir:

- Metodologias aptas à implantação:
 - o Manual de Custos de Supervisão de Obras;
 - o Manual de Custos de Gerenciamento de Obras;
 - o Manual de Custos de Gestão Ambiental;
 - o *Caderno Técnico dos Ensaios não Convencionais*.
- Metodologias aptas a serem encaminhadas para aprovação final da Diretoria Colegiada:
 - o Manual de Custos de Desapropriação;
 - o Manual de Custos de Reassentamento;
- Metodologias que ainda demandam discussões técnicas internas:
 - o
 - o

Manual de Custos de Estudos e Projetos de Obras;
Manual de Custos de Estudos e Projetos Ambientais.

Tabela 53 - Conta corrente do Termo de Compromisso 142/2013 - Obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-156/AP

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 000.505/2018-8	Acórdão nº 3.740/2020-TCU-Plenário	1.7.2	Ofício nº 72562/2020-TCU/Seproc	29/12/2020
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes				
Descrição da determinação/recomendação				
1.7. Determinações/Recomendações/Orientações:				

1.7.1. dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com fundamento no art. 9º, inciso II da Resolução-TCU 315, de 2020, de que não instauração de tomada de contas especial no prazo de 180 dias a contar da ciência de que os valores das ordens bancárias de transferências emitidas pelo Governo do estado do Amapá estão sendo depositados na conta especificada no Termo de Compromisso TC-142/2013-Dnit/GEA, sem emissão de guias de recolhimento referentes ao Sistema de Gestão do Recolhimento da União (SISGRU), fere o disposto no artigo 4º, inciso III, da Instrução Normativa 71/2012;

1.7.2. determinar ao Dnit, nos termos dos §§ 1º e 2º do art. 6º da Resolução-TCU 315/2020, que informe nas prestações de contas vindouras o resultado das providências que estão sendo tomadas para reaver os recursos em apreço e dar pleno cumprimento ao item 1.6 do Acórdão 151/2019-TCU Plenário.

Justificativas e medidas adotadas:

Processo 50600.009021/2020-51 : Por meio do OFÍCIO 63.494/2023-TCU/Seproc (16530984), esta Autarquia foi notificada do Acórdão nº 2651/2023-TCU-Plenário, proferido no âmbito do TC 047.189/2020-7, de monitoramento do cumprimento da determinação constante do subitem 1.7.2 do Acórdão 3.740/2020-TCU-Plenário, relacionada às prestações de contas do Termo de Compromisso 142/2013, cujo objeto é a elaboração do projeto executivo de engenharia e execução das obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-156/AP.

Após análise do assunto, foi exarada a seguinte decisão:

Trata-se de monitoramento do cumprimento da determinação constante do subitem 1.7.2 do Acórdão 3.740/2020-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas. Considerando que a referida determinação foi direcionada ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), para que informasse, nas prestações de contas vindouras, o resultado das providências tomadas para o cobramento do Estado do Amapá a devolução de R\$ 8.334.196,29, atualizado monetariamente desde a data do bloqueio judicial dos recursos da conta especificada no Termo de Compromisso 142/2013 até a data da efetiva devolução, de modo a alcançar o pleno cumprimento ao subitem 1.6.1 e 1.6.2 do Acórdão 151/2019-TCU Plenário; considerando que o Dnit apresentou informações relativas ao tema nas prestações de contas ordinárias seguintes;

considerando que as evidências juntadas ao feito demonstram que houve a devolução integral do referido

valor, acrescido de juros e encargos, no período entre fevereiro de 2021 e agosto de 2022; considerando que os pareceres unânimes da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (Aud Rodovia Aviação) propõem considerar cumpridas as deliberações supramencionadas e arquivar estes autos (peças 18 e 19); os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ACORDAM, por unanimidade, de acordo com os pareceres emitidos nos autos e com fundamento nos arts. 143, inciso V, caput e alínea "a", e 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU, em:

- a) considerar cumpridas as determinações constantes do subitem 1.7.2 do Acórdão 3.740/2020-TCU-Plenário;
- b) informar o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes acerca desta deliberação;
- c) arquivar os autos

Cumprido conforme Acórdão nº 2651/2023-TCU-Plenário.

Portanto, não há mais providências a serem adotadas no âmbito desta Autarquia.

Tabela 54-Auditoria operacional e monitoramento sobre as ações desenvolvidas pelo DNIT para a manutenção, conservação e reparo das OAE (pontes, viadutos e outros) das rodovias federais

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 001.166/2014-0	Acórdão nº 118 5/ 2020- TCU- Plenário	9.2.1	Ofício nº 23369/2020-TCU/Plenário	19/05/2019

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Descrição da determinação/recomendação

9.2. determinar ao DNIT que, em seus relatórios de gestão:

9.2.1 continue prestando informações gerais sobre a manutenção das obras de artes especiais, incluindo necessariamente o total de obras de arte especiais (OAE) existentes sob jurisdição do DNIT, o total de OAE cadastradas no SGO, o total classificado como problemáticas ou críticas e o número de projetos contratados, além do total de inspeções de rotina realizadas;

9.2.2 passe a prestar informações específicas sobre os desdobramentos da implantação da Estratégia BIM-BR

no âmbito do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte);

Justificativas e medidas adotadas:

Processo 50600.017989/2018-37: O Núcleo BIM - DPP informa que o Decreto nº 10.306, de 2 de abril de 2020 trouxe consigo ações a serem cumpridas por determinados órgãos e entidades federais, a exemplo da classificação de projetos a serem contratados com especificações BIM a partir de janeiro de 2021, com suas subseqüentes fases de implementação e casos de uso.

Ademais, no âmbito deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, coube a obrigação de iniciar a implementação da referida metodologia para os casos de reforço e reabilitação estrutural de Obras de Arte Especiais - OAE, cujas intervenções estão internamente disciplinadas na autarquia pelo Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE.

Dando continuidade ao estabelecido no ano de 2021, o DNIT manteve as ações de priorização BIM dos empreendimentos contemplados no PROARTE, por meio da Instrução Normativa 27 DG (8255520), de 24 de maio de 2021, realizando nova rodada de Priorização BIM para 2023.

Destarte, visando o Acompanhamento das OAEs prioritárias BIM, tem-se um total de 43 (quarenta e três) OAEs prioritárias em BIM, somadas as OAEs de 2021, 2022 e 2023. Para tais é realizado o acompanhamento desde o levantamento e estudos iniciais até a efetivação da contratação, conforme planilha gerencial apresentada na página web de BIM do DNIT pelo link: Contratações BIM em Acompanhamento (2021-2023).

Tabela - Priorização de OAES em BIM (2021-2023)

2021	BR-101	BA	Ponte sobre o Rio do Ouro	Alta	2	20,25
2021	BR-242	BA	Ponte sobre o Rio Capivari	Média	2	51,75
2021	BR-324	BA	Ponte sobre o Rio Calandro	Média	2	20,35
2021	BR-235	SE	Ponte sobre o Riacho São Pedro - Ponte km 17,91	Baixa	1	8,30
2021	BR-367	BA	Ponte sobre o Rio da Vila	Alta	2	20,00
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Salto I	Alta	2	40,00
2021	BR-402	CE	Ponte sobre o Rio Salto I	Baixa	1	26,50
2021	BR-122	CE	Ponte km 94,09	Baixa	1	43,00
2021	BR-116	CE	Ponte sobre o Rio Pirangi	Baixa	3	21,70
2021	BR-402	CE	Ponte sobre o Riacho Juazeiro	Baixa	1	33,00
2021	BR-116	CE	Ponte sobre o Rio Cruxati	Baixa	2	8,60
2021	BR-242	BA	Ponte sobre o Braço do Rio Jaguaribe	Baixa	1	71,20
2021	BR-242	BA	Ponte sobre o Rio Santo Antônio		1	71,20
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Palmital (Ponte sobre o Rio da Lapa)	Baixa	1	33,00
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Salto II	Baixa	1	33,00

2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Córrego Carrapato (Ponte sobre o Córrego das Conchas II)	Baixa	4	9,90
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Córrego dos Três Pinheiros (Ponte sobre o Córrego das Conchas I)	Baixa	4	24,35
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Estreito (Ponte sobre o córrego sem nome)	Baixa	4	13,00
2021	BR-354	RJ	Ponte sobre o Rio Água Branca	Baixa	3	6,40
2021	BR-290	RS	Ponte sobre o Arroio Bossoroca	Extra PROARTE	3	110,00
2022	BR-222	MA	Ponte sobre o Riacho Fundo	Alta	1	172,00
2022	BR-020	GO	Ponte sobre o Córrego Tabocas		1	39,70
2023	BR-101	PE	Ponte sobre o Rio Barro Branco (Meio)	Média	1	11,10
2023	BR-104	PE BA	Ponte sobre o Rio Capibaribe (LE)	Baixa	2	92,60
2023	BR-101	BA	Ponte sobre o Rio Itapicuru (LE)	Baixa	2	126,00
2023	BR-101	MG	Viaduto km 217,24 sobre Ferrovia	Média	1	19,20
2023	BR-259	MG	Ponte sobre o Córrego Santa Helena	Média	1	64,00
2023	BR-367	MG BA	Ponte sobre o Rio Fanado	Baixa	1	70,00
2023	BR-116	BA	Ponte sobre o Córrego Mutum	Média	1	7,36
2023	BR-242	PE	Ponte sobre o Rio Paramirim	Baixa	1	152,40
2023	BR-498	MA	Ponte km 8,38	Alta	1	24,94
2023	BR-232	PA	Ponte sobre o Riacho Três Riachos	Baixa	1	56,00
2023	BR-222	MG PA	Ponte sobre o Riacho Bombasa	Média	1	7,35
2023	BR-316	PA	Ponte sobre o Rio Piriá	Extra PNMR	1	83,00
2023	BR-354	RS	Ponte sobre o Rio São Francisco	Extra PNMR	2	120,00
2023	BR-010	PE	Ponte sobre o Rio Itaqui-Açu	Extra PNMR	2	13,10
2023	BR-010	MG	Ponte sobre o Rio Guamá	Extra PNMR	2	184,00
2023	BR-153	MG	Ponte sobre o Rio Capanezinho	Extra PNMR	2	50,00
2023	BR-232	MG	Ponte sobre o Riacho Barreiro	Extra PNMR	2	48,00
2023	BR-367	MG	Ponte sobre Ribeirão da Barra Nova	Extra PNMR	2	50,30
2023	BR-367	MG	Ponte sobre o Ribeirão Santo Antônio	Extra PNMR	2	41,00
2023	BR-259		Ponte sobre o Rio São Miguel	Extra PNMR	2	40,30
2023	BR-354		Ponte sobre o Córrego São Geraldo		1	32,00
			Ponte sobre o Rio Pouso Alegre		1	49,20

Ademais, observando a finalidade de implementação da metodologia BIM, vale ressaltar novamente que, para os anos de 2020 e 2021, o DNIT definiu Diretrizes para os referidos exercícios, aprovadas pela Diretoria Colegiada, onde foi criado tópico específico com as metas para a implementação do BIM, tendo em vista o seu caráter estratégico. Todavia, desde 2022, independente das Diretrizes institucionais não apontarem o BIM como meta em exercício, o Núcleo BIM do DNIT vem trabalhando com metas internas a fim de seguir de forma consistente com a implementação da metodologia, principalmente na realização de Capacitação BIM com atualização profissional dos técnicos do DNIT e a criação de uma Biblioteca BIM com templates e famílias BIM para subsidiar o público interno e externo da Autarquia na elaboração de anteprojetos e projetos básicos e executivos de engenharia.

No tocante da Capacitação BIM, por meio da equipe de assessoria técnica especializada ao Núcleo BIM, o DNIT aplicou Capacitação BIM aos servidores e colaboradores da Autarquia, em modo online, assíncrono, por meio da plataforma Moodle do EducaDNIT, conjuntamente com a estruturação de um programa de palestras online intitulado Enfoque BIM DNIT, onde mensalmente foram realizadas palestras com convidados internos e externos com representatividade no cenário nacional quanto à temática BIM (vide Youtube DNIT Oficial), bem como edição do Seminário BIM DNIT - Inovação Tecnológica na Infraestrutura para o ano corrente (vide Seminário BIM DNIT 2023).

Paralela à iniciativa do Plano de Capacitação BIM, o DNIT, em parceria com o Ministério da Infraestrutura (Minfra), o Parque de Inovação e Sustentabilidade do Ambiente Construído – PISAC/PCTec (UnB) ofertou em 13 vagas no segundo semestre de 2022 a partir de Descentralização de Crédito para o "*Curso de Especialização em Gestão Master BIM - UnB*", objetivando preparar profissionais do setor público e produtivo na gestão de projetos de edificações e infraestrutura em BIM, posicionando-os como *BIM Managers*. Tal iniciativa traz aos servidores da Autarquia oportunidade de qualificação técnica a partir de uma estrutura e instituição acadêmica de renome e agrega com isso um ganho significativo de conhecimento para o processo de implementação da metodologia BIM, tendo como conclusão desta no ano de 2023.

Quanto à criação da Biblioteca BIM, para o exercício de 2022 foi elaborada modelagem do *Template* do Álbum de Passarelas de Pedestres (IPR-748) do DNIT (vide Biblioteca BIM DNIT), fruto de parceria com as empresas de software BIM Autodesk do Brasil e Trimble Brasil Soluções Ltda estabelecida por meio dos Acordos de Cooperação Técnica com o DNIT. Junto ao *Template* é disponibilizado um Manual de Uso, visando guiar os seus usuários (sociedade civil, academia e público interno), conforme cada uma das soluções de *software* disponíveis.

Foi desenvolvido ainda o *Template* de atuação interna do DNIT para a elaboração dos anteprojetos de Obras de Arte Especiais - OAEs, com objetivo principal a padronização e a produtividade na elaboração destes, de forma que a estrutura a ser trabalhada no modelo contemple a utilização de nomenclaturas uniformizadas, tabelas formatadas para extração de quantitativos, elementos modelados com informações relevantes inseridas, elementos parametrizados, dentre outros. Nesse sentido, em 2023 este disponibilizado para utilização nas setoriais o *Template* de OAE, com treinamento por meio de Workshop aos servidores e colaboradores (vide WorkShop BIM DNIT)

Além do já informado nos exercícios anteriores, O DNIT tem realizado tratativas junto às empresas desenvolvedoras de *software* e outros órgãos da Administração Pública, tendo como resultado a celebração de Acordos de Cooperação Técnica e Termos de Execução Descentralizada, os quais tem, a partir de testes de *softwares*, subsidiado informações para implementação do BIM na Autarquia, com o objetivo de maiores entendimentos quanto às necessidades para possíveis aquisições de *softwares* e, além disso, executar atividades de modelagem BIM que subsidiem a Biblioteca BIM.

Em se tratando desta finalidade, para o presente exercício o Núcleo BIM tem atuado junto aos seguintes parceiros:

Processo SEI	Parceiros	Instrumento	Encerramento Vigência
50600.001639/2020-73	SEIL e DER/PR	Termo de Cooperação Técnica	Nov/2023
50600.023023/2020-53	UFV	Termo de Execução Descentralizada	Jan/2025

Ainda como uma das frentes de iniciativas, esta Autarquia deu andamento a um Chamamento Público, conforme desenvolvido no processo SEI 50600.049676/2022-24, por meio do qual serão estabelecidos Acordos de Cooperação Técnica entre este Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e

empresas da área desenvolvedora, ou produtora, ou projetista AEC (Arquitetura, Engenharia e Construção), ou de representação comercial, ou de domínio de soluções tecnológicas em softwares, projetos e/ou metodologia de trabalho em BIM (*Building Information Modeling*), como objetivo de promover ações conjuntas de fomento e implantação da tecnologia BIM, visando melhorias na gestão de projetos e obras públicas.

Visa-se com o chamamento público subsidiar o DNIT na implementação da metodologia BIM, sobretudo na parceria com empresas atuantes nas áreas dos objetos referenciados aos lotes supracitados quanto ao dimensionamento estrutural, projetos de infraestrutura rodoviária e de orçamentação e planejamento de obras em BIM. Em 2023 foi lançado o edital de chamamento BIM, com a avaliação das propostas das empresas e as Provas de Conceitos (POC) para classificação e homologação das empresas vencedoras. Prevê-se o início dos Acordos de Cooperação Técnica com as empresas vencedoras em 2024.

De acordo com o Edital 006/2020, o projeto de continuidade das ações BIM dos órgãos DNIT, em parceria com as empresas, tem como objetivo de disseminar a implementação da metodologia BIM na autarquia, com destaque para as seguintes realizações:

Realização de Diagnóstico de Maturidade BIM 2023

O referido diagnóstico foi elaborado ao longo do último trimestre de 2023 com o objetivo de apresentar os resultados oriundos da aplicação da Pesquisa de Maturidade BIM 2022, contemplada na ação para implementação BIM na autarquia, conforme explicitado no Plano de Implementação BIM - PIB (50600.015221/2021-24), que por sua vez, determina a avaliação da maturidade BIM na autarquia como necessária às fases de planejamento, implementação e avaliação dos resultados subsequentes à sua realização.

A partir do diagnóstico, realizado através da aplicação da referida pesquisa de maturidade, obteve-se o Parâmetro de Maturidade Geral (%PMG) que apontou para um nível de maturidade qualificado Definido (média-baixa maturidade) indicando que a familiaridade para com a metodologia de modelagem da informação da construção (BIM), a implementação da metodologia e ainda os recursos e terminologias mais comuns aos fluxos de trabalho BIM usuais, extrapola o nível de maturidade inicial.

Da mesma forma, obteve-se o Parâmetro de Maturidade Específica (%PME) que apontou para um nível de maturidade qualificado como Inicial (baixa maturidade) indicando que considerando-se a autarquia em sua totalidade, o cenário geral aponta para níveis iniciais de implementação BIM avaliada ao longo dos conjuntos de competências de Tecnologia, Processos e Políticas e também do Estágio da Colaboração na autarquia e da Escala da Organização.

O diagnóstico de maturidade, contudo, referente ao ano 3 de implementação BIM, apresentou filtro obtido através de *input* pelos seus respondentes, que permitiu avaliar a maturidade geral e específica dos agentes envolvidos no Programa de Capacitação BIM DNIT 2023. Através deste filtro para os resultados das pesquisas, possibilitou-se verificar significativo aumento nos Parâmetros de Maturidade Geral (%PMG) e específica (%PME), extrapolando os níveis de maturidade alcançados para a autarquia como um todo chegando a um nível de maturidade Integrado (média-alta maturidade) e a um nível de maturidade Definido (média-baixa maturidade) para os parâmetros %PMG e %PME respectivamente.

A partir dos parâmetros de maturidade obtidos para a autarquia, seguindo a metodologia adaptada de SUCCAR, B. (2010), obteve-se o Parâmetro de Maturidade BIM, composto pelos valores %PMG e %PME, que qualifica a maturidade ao nível Definido (média-baixa maturidade) com percentual de 22,99% obtido a partir da pesquisa de maturidade em matriz de maturidade BIM (vide quadro abaixo).

Este valor, representa um crescimento de 1,04% na maturidade para a instituição como um todo em relação ao diagnóstico de maturidade para o ano 2 de implementação. Cabe, contudo, ressaltar que, lançando mão novamente do filtro referente aos respondentes que participaram do Programa de Capacitação BIM DNIT em 2023, obtém-se o Parâmetro de Maturidade BIM com percentual em torno de 49,21%, o que denota um acréscimo significativo de 14,19% na maturidade BIM, ainda qualificada no nível Definido (média-baixa maturidade).

O Nível de Maturidade Definido, portanto, conforme a adaptação de SUCCAR, B. (2010) aponta que a implementação BIM orienta-se através do conjunto de gerentes sênior; Os processos e políticas para contratação e análise de projetos em BIM são bem documentados e as inovações dos processos BIM são reconhecidas, apesar de não exploradas; A atividade individual começa a diminuir com o aumento de competência sendo, porém, a produtividade da equipe ainda imprevisível; As diretrizes básicas para contratação e análises em BIM estão disponíveis, incluindo padrões de entrega, fluxos de trabalho e manuais

de treinamento; Os treinamentos são bem definidos e normalmente ministrados quando necessário; e a colaboração começa a evoluir seguindo guias de processo predefinidos e protocolos de intercâmbio.

DIAGNÓSTICO DE MATURIDADE BIM	2021	2022		Variação (Capacitação) 2022	2023		Variação (Capacitação) 2023
		Geral	C/ Capacitação		Geral	C/ Capacitação	
Maturidade Geral (%PMG)	38,85%	36,88%	72,63%	35,75%	38,30%	79,37%	41,07%
Maturidade Específica (%PME)	16,67%	18,33%	25,83%	7,50%	19,17%	41,67%	22,50%
Maturidade BIM (%)	21,11%	22,04%	35,19%	13,15%	22,99%	49,21%	26,22%
Nível de Maturidade	Definido	Definido	Definido	-	Definido	Integrado	-
Resultado	Média-Baixa Maturidade	Média-Baixa Maturidade	Média-Baixa Maturidade	-	Média-Baixa Maturidade	Média-Alta Maturidade	-

Execução das Atividades do Plano de Implementação BIM - PIB - Nota Técnica 22 (8820631)

O Plano de Implementação BIM – PIB é um documento cujo objetivo geral é orientar a implementação da metodologia BIM no DNIT, no âmbito do projeto piloto do PROARTE, descrito por cinco etapas, quais sejam: diagnóstico, planejamento, comunicação, implementação e avaliação de resultados. Sendo que, por meio destas etapas é descrita a metodologia a ser aplicada nos projetos PROARTE do DNIT, indicada a formação de perfis BIM, a definição de indicadores de maturidade e estímulo e engajamento dos setores envolvidos no processo de execução de empreendimentos da Autarquia, trazendo a Autarquia para o contexto atual no que tange à adoção da metodologia BIM e à consequente promoção significativa de avanço tecnológico para a infraestrutura de transportes do país.

Para 2023 foram executadas as atividades planejadas no PIB e acompanhadas no decorrer do processo de execução, a fim de atingir os objetivos propostos dentro do planejamento.

Manutenção e atualização do Portal Web BIM (link: Site BIM DNIT)

A comunicação BIM se dá principalmente a partir dos canais de comunicação oficiais do DNIT com atividades operacionais de elaboração e estruturação dos instrumentos de comunicação como o posteriormente a parte de divulgação. Dentro desse contexto, o Plano de Capacitação BIM do DNIT (7564970) tem como um dos seus objetivos o de “Promover ampla divulgação das ações do Núcleo BIM realizadas no âmbito da Autarquia”, tendo como forma de execução as seguintes ações:

1. Produzir conteúdo informativo sobre a implementação da metodologia BIM no DNIT;
2. Realizar eventos, tais como Webinar, seminários, workshop;
3. Produzir publicações internas: informativos virtuais periódicos, além de posts para o site BIM do DNIT e demais meios de comunicação da Autarquia;
4. Implantar e atualizar o website BIM do DNIT.

No que se refere ao website do BIM desta Autarquia, existe um página no site do DNIT (Site BIM DNIT) destinada aos assuntos do BIM. Todas as informações relacionadas em categorias a partir das ações e conhecimento adquirido pela implementação da metodologia BIM estão publicadas e direcionadas ao site, podendo ser consultada tanto pelos servidores do DNIT quanto ao público externo que tenha interesse em acompanhar e se qualificar quanto à temática realizada pela Autarquia.

Cabe ressaltar que tanto a produção de conteúdo como o compartilhamento do conhecimento são elementos chave para a disseminação do conhecimento adquirido na implementação da metodologia. Dessa forma, toda produção de conteúdo tanto proveniente da Capacitação BIM, Programa de Palestras Online Enfoque BIM, Biblioteca BIM e demais assuntos estão disponíveis para fácil acesso e consulta, promovendo com isso transparência às informações produzidas.

Realização de evento nacional: Seminário BIM no DNIT – Inovação Tecnológica na Infraestrutura - Processo SEI 50600.025786/2023-81

Em atenção ao Decreto nº 10.306/2020, o Núcleo BIM do DNIT promoveu em 10 de outubro de 2023, em formato presencial o Seminário BIM DNIT - Inovação Tecnológica na Infraestrutura, visando promover a ampla disseminação do uso da metodologia BIM no DNIT e sua aplicação nos processos dos setores envolvidos no desenvolvimento e execução de projetos de engenharia, tendo contado com a participação de especialistas do setor público, privado e organizações de referência nacional e internacional que abordaram questões de ordem técnica e legais, abrangendo desde a concepção da metodologia até a sua aplicabilidade em projetos de engenharia no Brasil e no Mundo.

Foram convidadas entidades de relevância no cenário nacional e internacional, tais como o BIM Fórum Brasil, PlanBIM – Corfo e a BuildingSMART Internacional. O PlanBIM é uma entidade de referência em BIM na América Latina em obras públicas, situada em Santiago do Chile.

Ao que abrange as entidades públicas brasileiras, foram convidados membros da Secretaria de Aviação Civil – SAC do Ministério de Portos e Aeroportos, Associação Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura de Transportes – ANETRAMS, além dos parceiros do DNIT nas discussões em BIM, o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná – DER/PR e Secretaria de Estado do Paraná de Infraestrutura e Logística – SEIL/PR. Foram convidadas também empresas de engenharia de referência no mercado nacional que atuam no setor de infraestrutura, sendo elas: Rumo Logística, Egis Engenharia e Dynatest engenharia.

A inscrição para o evento foi disponibilizada por meio de inscrição do evento através de plataforma online, conforme pode ser observado pela página: <https://www.even3.com.br/seminario-bim-dnit-2023/>, onde pôde ser administrada toda a organização, programação ao que antecedeu o evento, além da administração da área de credenciamento durante o evento, no período de 09/09/2023 à 10/10/2023. Para participação no evento foram registradas 492 (trezentos e treze) inscrições, sendo destes 278 (56%) credenciados no dia do evento.

Convite para Palestra no 6º Seminário Internacional ERABIM

O Núcleo BIM do DNIT foi convidado a participar do 6º Seminário Internacional "A Era BIM", promovido pelo Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva (SINAENCO), ocorrido de 21 a 23 de novembro, com participação no painel "BIM nas Rodovias" no dia 23 de novembro no Teatro Ruy Barbosa, na Universidade Presbiteriana Mackenzie em São Paulo.

No tocante às entregas para 2024 é prevista a continuidade do processo de implementação da metodologia BIM neste Departamento, dando-se destaque à Revisão da documentação técnica BIM, conforme a ISO 19650, visando contemplar possíveis ajustes e complementações necessárias à adequação aos termos internacionais que regem a metodologia.

Por fim, no decorrer no exercício de 2024 pretende-se firmar os acordos de cooperação técnica advindos do convênio de cooperação técnica entre o DNIT e o SINAENCO, visando a implementação e a utilização de dados em BIM.

7. ANEXOS

- ☐ Anexo I – Processos Licitatórios Homologados 2023 - Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia_CLOSE/CGCL.
- ☐ Anexo II – Licitações Homologadas e em andamento – Coordenação de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia_CLOSE/CGCL – dez/2023.
- ☐ Anexo III – Processos Licitatórios Homologados 2023_Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contratos_CLSA/CGCL.
- ☐ Anexo IV – Licitações Homologadas e em andamento - Coordenação de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisições de Bens e Contrato_CLSA/CGCL – dez/2023

Lista de Figuras

Figura 1 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	6
Figura 2 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	7
Figura 3 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	8
Figura 4 - Infográfico Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	8
Figura 5 - Missão, Visão e Valores	11
Figura 6 - Organograma DNIT	11
Figura 7 - Estrutura da Governança do DNIT, conforme metodologia do TCU	12
Figura 8 - Modelo de Negócios	14
Figura 9 - Modelo das Três linhas	32
Figura 10 - Riscos priorizados DNIT	33
Figura 11 - Estrutura de Governança	34
Figura 12 - Estrutura do PEI 2023-2024	36
Figura 13 - Mapa Estratégico 2023-2026	37
Figura 14 - Gestão de Patrimônio Ferroviário	57
Figura 15 - Indicadores de operação e manutenção em 2023	61
Figura 16 - Ampliação do Canal de Nova Avanhandava	62
Figura 17 - Instalação Portuária de Belém Mosqueiro/PA	64
Figura 18 - Status das Instalações Portuárias em 2023	64
Figura 19 - Plano de Monitoramento Hidroviário	68
Figura 20 - Pedral do Lourenço	69
Figura 21 - Status das Eclusas em 2023.....	70
Figura 22 - Trechos levantados com a tecnologia iPAVe	78
Figura 23 - PNCT - Situação dos Postos até dez/2023 - Postos de Coleta Permanente	79
Figura 24 - Postos em operação até dezembro de 2023 - Postos de Coleta de Cobertura referentes ao 3º ciclo	80
Figura 25 - Estrutura da iniciativa de aprimoramento do processo de gestão ambiental	83
Figura 26 - Índice de Desenvolvimento de Projetos	93
Figura 27 - Distribuição de Projetos - TR Nacional	96
Figura 28 - Orçamento Total do DNIT	99
Figura 29 - Orçamento por finalidade e grupo de despesa	100
Figura 30 - Distribuição do orçamento por Diretoria	101
Figura 31 - Indicadores financeiros	101
Figura 32 - Pagamento total por Diretoria	102
Figura 33 - Provisão recebida por Superintendência.....	103
Figura 34 - Execução das despesas das Superintendências	103
Figura 35 - Detalhamento distribuição de Recursos Administrativos em 2023	104
Figura 36 - Detalhamento Gestão de Custos	106
Figura 37 - Cenário atual da força de trabalho	108
Figura 38 - Painel de Lotes e editais publicados pela Sede e pelas Superintendências Regionais	120
Figura 39 - Painel resumo da homologação	120
Figura 40- Matriz de Diretrizes Orientativas do PLS DNIT 2024-2025	133
Figura 41 - Desempenho evolutivo de temas do PLS-DNIT Sede 2021-2023 em 2022 em relação às metas.....	134
Figura 42 - Infográfico do PGRS do DNIT SEDE	136
Figura 43 - Organograma CGTI (Regimento Interno DNIT - RESOLUÇÃO Nº 39, DE 17 DE NOVEMBRO DE 2020)	137

Figura 44 - Modelo de Governança TI 137

Figura 45 - Painel ações do PDTIC 142

Figura 46 - Deliberações do TCU..... 168

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Relação geral de ações orçamentárias e estratégicas DIF	21
Tabela 2 - Relação geral de iniciativas e ações orçamentárias DAQ	25
Tabela 3 - Detalhamento do Programa 3005 do PPA 2020-2023	25
Tabela 4 - Relação geral de iniciativas e o empenhado da ação 20UC em 2023	28
Tabela 5 - Resumo dos Contratos do PROFAIXA	30
Tabela 6 - Objetivos Estratégicos DNIT	38
Tabela 7 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Resultados para a Sociedade	39
Tabela 8 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Integração	40
Tabela 9 - Desdobramento do Eixo Estratégico - Governança	40
Tabela 10 - Quadro de Iniciativas por Diretoria	42
Tabela 11 - Resultados Físicos e Financeiros por Região	43
Tabela 12 - Panorama de contratação do BR-LEGAL 2	44
Tabela 13 - PNCV - Faixas Operacionais	45
Tabela 14 - Situação das obras do PIAF -2024	47
Tabela 15 - Resultado do PROARTE Manutenção em 2023	49
Tabela 16 - Resultado do PROARTE Reabilitação em 2023	50
Tabela 17 - Classificação de segmento da malha	54
Tabela 18 - Resultados do planejamento orçamentário da 1ª e da 2ª Etapa do PNMR 2024	73
Tabela 19 - Proposta Orçamentária 2024 do DNIT por etapa (R\$ em milhões)	75
Tabela 20 - Total de problemáticas e críticas	82
Tabela 21 - Empreendimentos contemplados por compensação ambiental	84
Tabela 22 - Editais de cumprimento de condicionantes ambientais de PBAs-CI	86
Tabela 23 - Ordens de Serviço no âmbito do Contrato nº 93/2022.....	88
Tabela 24 - Ordens de Serviço no âmbito do Contrato nº 94/2022.....	89
Tabela 25 - Ordens de Serviço no âmbito do Contrato nº 95/2022.....	89
Tabela 26 - Quantitativo de operações realizadas no SIAFI	102
Tabela 27 - Força de trabalho do DNIT - 2023	108
Tabela 28 - Quantitativo de Cessões e Requisições do DNIT	109
Tabela 29 - Progressão Funcional e Promoção de 2023	112
Tabela 30 - Resumo dos Resultados da Capacitação.....	114
Tabela 31 - Demonstrativo das Ações de QVT	116
Tabela 32 - Licitações 2023	121
Tabela 33 - Unidades responsáveis pela instauração dos PAAR e seu quantitativo .	125
Tabela 34 - Motivação para Instauração de PAAR	126
Tabela 35 - Quantitativo de Penalidade Impostas nos PAAR	128
Tabela 36 - Quantitativo de Penalidades Impostas nos PAAR	130
Tabela 37 - Relação de Empresas Penalizadas em PAAR instaurados e concluídos no 2º semestre de 2023	130
Tabela 38 - Licitações realizadas em 2023	132
Tabela 39 - Elaboração do PLS	135
Tabela 40 - Boletim de Desempenho DAF: Evolução do escopo de diretrizes 2021-2023	136
Tabela 41 - Contratações TI	138
Tabela 42 - Detalhamento dos GTs	143
Tabela 43 - Ações CGTI 2023	143
Tabela 44 -Principais ações para 2024	145
Tabela 45 - Detalhamento de processos julgados 2023	152
Tabela 46 - Recomendações expedidas no exercício de 2023	153

Tabela 47 - Rol de Responsáveis 2023	157
Tabela 48 - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal - Acre e Rondônia)	168
Tabela 49 - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal - Contrato 133/2014)	170
Tabela 50 - Processo de Contas Anuais do DNIT, referente ao exercício de 2012 ...	171
Tabela 51 - Representação com pedido de medida cautelar referente ao Pregão Eletrônico 168/2016 (Lote 15)	173
Tabela 52 - Auditoria com o objetivo de verificar a conformidade dos Procedimentos de Licitações e Contratos com as Normas legais e Determinações do Tribunal	173
Tabela 53 - Conta corrente do Termo de Compromisso 142/2013 - Obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-156/AP	175
Tabela 54 - Auditoria operacional e monitoramento sobre as ações desenvolvidas pelo DNIT para a manutenção, conservação e reparo das OAE (pontes, viadutos e outros) das rodovias federais	176

Lista de Gráficos

Gráfico 1 - Gráfico classificação das rodovias 2020 - 2023	54
Gráfico 2 - Desempenho iniciativas DIF 2023	56
Gráfico 3 - Histórico da Malha (ICS) x Investimentos em manutenção rodoviária até dezembro de 2023	77
Gráfico 4 - Licenciamento Ambiental junto ao IBAMA	91
Gráfico 5 - Relatórios mensais- 2023	93
Gráfico 6 - Porcentagem de aprovações mensais – 2023	94
Gráfico 7 - Aprovação de Relatórios – 2022/2023	95
Gráfico 8 - Relatórios de Análise por Setorial	95
Gráfico 9 - Quantitativo de lançamentos realizados no SIAFI	102
Gráfico 10 - Situação de Quadro de Pessoal do DNIT	109
Gráfico 11- Demonstrativo de Despesas de Pessoal	110
Gráfico 12 - Investimento total com desenvolvimento de pessoas em 2023 das Superintendências Regionais	114
Gráfico 13- Quantidade de Inscrições em Capacitações das Superintendências Regionais - 2023	114
Gráfico 14 - Quantidade de Horas de Capacitação das Superintendências Regionais - 2023	115
Gráfico 15 - Unidades Responsáveis pela Instauração dos PAAR	125
Gráfico 16 - Quantitativo por Fase	126
Gráfico 17- Principais Motivações para Instauração de PAAR	127
Gráfico 18 - Quantitativo de Penalidades Impostas nos PAAR	128
Gráfico 19 - Resultado geral da autoavaliação em relação a seu contexto	147
Gráfico 20 - Procedimentos Concluídos	150
Gráfico 21 - Resultado julgamentos	152