

I. Construção ou adequação de rodovias

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

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

Resultados

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

Resultados Físicos e Financeiros por região

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

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

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, encontra-se o aprimoramento do sistema de gestão, buscando antecipar interferências e solucioná-las antes que impactem diretamente o ritmo e cronograma de contratos. A agilidade na transmissão de informações das obras por meio do

SUPRA permite um acompanhamento melhor por parte do DNIT e assim, uma gestão mais eficaz e célere.

II. Conservação e recuperação de ativos de infraestrutura da União

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

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

Resultados

No ano de 2021, 94,2% da malha rodoviária federal estava com contrato de manutenção rodoviária ativo, superando a meta estipulada de 90%, conforme a tabela abaixo:

Manutenção adequada da Malha Rodoviária

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

No ano de 2022, seguirão em contratação a manutenção e reabilitação das OAE, por meio do Programa de Reabilitação de Obras de Arte Especiais (PROARTE), e a sinalização, mediante o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-LEGAL 2).

Desafios Futuros e Riscos

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

III. Implantação do PROARTE

O PROARTE é um programa que contempla as obras de reabilitação estrutural e funcional, bem como os serviços de manutenção preventiva e corretiva de estruturas

constantes na malha rodoviária federal, além da proposição de soluções técnicas para novas estruturas, tais como passarelas e pontes de madeira.

Resultados

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

PROARTE Manutenção

| MANUTENÇÃO PROARTE | | | | |
|---------------------------|---|---|------------------|---------------|
| ESTADO | RODOVIAS | SUPERINTENDÊNCIA/UL | Nº DE OAE | STATUS |
| AM | BR-174, BR-230 e BR-319 | UL - Humaitá/Castanho | 32 | Contratado |
| BA | BR-116, BR-242 e BR-324 | UL - Senhor do Bonfim | 41 | Contratado |
| BA | BR-235 e BR-407 | UL - Feira de Santana | 37 | Contratado |
| ES | BR-262 | UL - Santa Isabel (P. do Príncipe) - Novo Plano | 1 | Contratado |
| MA | BR-010, BR-222, BR-226 e BR-230 | UL-Imperatriz | 39 | Contratado |
| MG | BR-265 e BR-267 | UL - Juiz de Fora | 29 | Contratado |
| MG | BR-116, BR-267 e BR-356 | UL-Leopoldina II | 58 | Contratado |
| MS | BR-060, BR-262, BR-267 e BR-463 | UL - Campo Grande | 37 | Contratado |
| MS | BR-060, BR-158, BR-262 e BR-359 | UL-Coxim/Três Lagoas | 25 | Contratado |
| PA | BR-230 | UL-Marabá (Itacaiúnas) | 2 | Contratado |
| PA | BR-153, BR-222, BR-230 e BR-422 | UL - Marabá | 51 | Contratado |
| PB | BR-104, BR-110, BR-230 e BR-412 | UL - Campina Grande | 78 | Contratado |
| PB | BR-110, BR-230, BR-361, BR-405, BR-426, BR-427 e BR-434 | UL - Patos | 146 | Contratado |
| PB | BR-101 e BR-230 | UL - Santa Rita | 95 | Contratado |
| PR | BR-158, BR-163, BR-280 e BR-373 | UL-Pato Branco | 19 | Contratado |
| PR | BR-153, BR-277, BR-376 e BR-476 | UL - Colombo | 84 | Contratado |

| MANUTENÇÃO PROARTE | | | | |
|--------------------|--|---------------------|-----------|------------|
| ESTADO | RODOVIAS | SUPERINTENDÊNCIA/UL | Nº DE OAE | STATUS |
| RN | BR-10, BR-110, BR-226, BR-304, BR-405, BR-406 e BR-427 | Lote 02 - RN | 23 | Contratado |
| RR | BR-174 e BR-401 | UL - Boa Vista | 27 | Contratado |
| TO | BR-010, BR-153 e BR-235 | UL - Palmas | 51 | Contratado |
| TO | BR-010, BR-153 e BR-242 | UL - Gurupi | 39 | Contratado |
| TO | BR-010, BR-153, BR-226 e BR-230 | UL - Araguaína | 36 | Contratado |

Desafios Futuros e Riscos

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

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

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

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

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

Resultados

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

Desafios Futuros e Riscos

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

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

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

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

Resultados

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

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

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

Desafios Futuros e Riscos

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

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

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

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

Tais ações são realizadas por 2 contratações, contrato 182/2019 e os 9 contratos decorrentes do Edital 237/2017-00. O contrato nº 182/2019 dispõe da operação de duas balanças móveis/portáteis com enfoque em veículos para transportes de cargas superdimensionadas. Já o edital nº 237/2017 com nove lotes totalizam capacidade contratual de mobilizar e operar até 46 Unidades Móveis Operacionais de pesagem estática (UMO-E) e 15 Unidades Móveis Operacionais de pesagem dinâmica (UMO-D), totalizando 61 UMOs. Assim, somadas as 61 do edital 237/2017-00 com as 2 do Contrato 182/2019, a capacidade contratual do DNIT é de mobilizar até 63 unidades de pesagem.

Resultados

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

Em relação à implantação dos postos de pesagem, dado o veto parcial ao projeto de LOA 2021, por meio da mensagem nº 156, de 22/04/2021, visando adequação aos limites de gastos da emenda constitucional, o veto recaiu sobre programações de despesas classificadas

com RP2 (despesas discricionárias) e, nesta seara, apareceu o veto integral à dotação 26.782.2087.108X.0001 - Implantação de postos de pesagem.

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

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

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

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

Em virtude de realização do curso de formação de novos agentes de Trânsito no formato Educação à Distância (EAD), pelo antigo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), foi possível ao DNIT concluir a formação de mais 34 (trinta e quatro) novos agentes em 2021 aptos a atuar nas atribuições dispostas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pelo DNIT como agentes de trânsito, melhorando assim o crítico quadro de agentes ativos do DNIT.

Desafios Futuros e Riscos

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

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

O Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade possui como objetivo a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito. O PNCV contempla a implantação de equipamentos eletrônicos controladores e redutores de velocidade, além de detectores de avanço semafórico e parada sobre a faixa de travessia de pedestres, por meio dos quais é feito o monitoramento das faixas de tráfego das rodovias federais sob circunscrição do DNIT.

Resultados

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

PNCV – Faixas Operacionais

| Lote | UF | Total OPERACIONAIS | Faixas | Total (OPE + EM INST) | Faixas |
|------|-------------|-----------------------|--------|--------------------------|--------|
| 1 | RJ/SP | 156 | | 160 | |
| 2 | RS | 176 | | 176 | |
| 3 | RS | 125 | | 125 | |
| 4 | PB | 242 | | 242 | |
| 5 | PE | 201 | | 201 | |
| 6 | BA | 175 | | 175 | |
| 7 | BA | 180 | | 190 | |
| 8 | CE | 108 | | 108 | |
| 9 | DF/GO | 181 | | 188 | |
| 10 | AC/RO | 57 | | 67 | |
| 11 | AM/RR/PA/AP | 114 | | 122 | |
| 12 | SC | 122 | | 122 | |
| 13 | SC | 102 | | 126 | |
| 14 | SE/AL | 265 | | 265 | |

| Lote | UF | Total OPERACIONAIS | Faixas | Total (OPE + EM INST) | Faixas |
|-------------|-------|-----------------------|--------|--------------------------|--------|
| 15 | MT | 75 | | 75 | |
| 16 | MS | 67 | | 67 | |
| 17 | MA | 60 | | 60 | |
| 18 | PI/TO | 149 | | 151 | |
| 19 | RN | 174 | | 190 | |
| 20 | PR | 249 | | 266 | |
| 21 | ES | 102 | | 118 | |
| 22 | MG | 191 | | 193 | |
| 23 | MG | 128 | | 134 | |
| 24 | MG | 87 | | 87 | |
| Total Geral | | 3.486 | | 3.608 | |

Neste sentido, importa destacar o cumprimento do acordo judicial firmado entre o DNIT e o Ministério Público (MP), constante nos autos da Ação Popular nº 1008898-38.2019.4.01.3400, em que o juízo deu como integralmente cumprido por parte do DNIT acerca da instalação de equipamentos eletrônicos de controle de velocidade nas rodovias federais. Nos demais pontos em instalação, o DNIT atua nos estudos de criticidade dos pontos, conforme norma técnica do DNIT para remanejamento de equipamentos para pontos com alta criticidade de acidentalidade ou de fatores de risco ao usuário das rodovias do DNIT.

Desafios Futuros e Riscos

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

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

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

Resultados

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

Desafios Futuros e Riscos

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