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.

Por fim, em termos de desafios futuros para os próximos anos, almeja-se que o Programa Revitaliza seja 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 1 - 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 2 – 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	
	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	

PREVISÃO DE LICITAÇÕES	UF	LOTES	EXTENSÃO (KM)	TOTAL (KM)
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 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. É regulado pela Instrução Normativa Nº 43/2021.

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

Tabela 3 - PNCV – Faixas Operacionais

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

UF	Total Faixas operacionais	Total Faixas operacional + em instalação
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 estudo técnico 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 (*Hight 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 4 - Situação das obras do PIAF –2024

Estado	PIAF	Status Obra
Rio Grande do Norte	14.01.101.RN (BR-101)	Realização da concretagem da ECP e conclusão de acabamento do posto e demais construções civis.
	14.02.304.RN (BR-304)	Conclusão da concretagem da ECP, instalação da rede de iluminação, execução do paisagismo e de serviços de sinalização.
	15.01.135.MA (BR-135)	ECP concluída com instalação dos equipamentos de tecnologia. Balança de precisão já instalada. Em andamento a instalação de dispositivos de sinalização e serviços finais de drenagem e acabamento das construções civis.

Maranhão	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 5 – Resultado do PROARTE Manutenção em 2023

RESULTADO MANUTENÇÃO 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	UL - Passo Fundo	43
	RS	UL - Santa Maria	70
	SP	CONT - São Paulo	34
	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
	RS	UL - Cruz Alta	53
	RS	UL - Pelotas	28
	RS	UL - Uruguaiana	67
	RS	UL - Vacaria	24

RESULTADO MANUTENÇÃO 2023			
STATUS	**UF**	**UNIDADE LOCAL**	**Nº de OAEs**
	SE	UL - Aracaju	87
	Total		**615**
CONTRATADOS	BA	UL - Cruz das 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/Campo Mourão	34
	PR	UL - Ponta Grossa	29
	RR	SR - Roraima	38
	SP	UL - São José do 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 6 – 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
	Ponte sobre o Córrego Riacho Fundo	GO	BR-020	106,20
	Ponte sobre o Córrego Tabocas	GO	BR-020	150,90

RESULTADO REABILITAÇÃO 2023				
STATUS	**OAE**	**UF**	**BR**	**KM**
	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	PB	BR-405	35,25
	Ponte sobre o Riacho da Caiçara (Ponte Mofumbo)	PB	BR-230	423,56
	Ponte sobre o Riacho Peleiro	PB	BR-104	43,20
	Ponte sobre a Sanga Sinassina	RS	BR-290	608,55
	Ponte sobre o Canal Caiubá	RS	BR-471	497,95
	Ponte sobre o Riacho São Pedro (Ponte km 17,91)	SE	BR-235	17,91
	Ponte sobre o Rio Tocantins	TO	BR-226	0,00
TOTAL OAE – Encaminhados à Superintendência			**25**	
EM LICITAÇÃO	Ponte sobre o Rio Caeté	AC	BR-364	282,00
	Ponte sobre o Rio Camisãozinho	BA	BR-324	415,07
	Ponte sobre o Rio do Peixe	BA	BR-324	467,17

RESULTADO REABILITAÇÃO 2023				
STATUS	OAE	UF	BR	KM
	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 Rio Piancó	PB	BR-361	84,90
	Ponte sobre o Córrego Bom Nome	PE	BR-232	450,62
	Ponte sobre o Córrego Cachoeirinha	PE	BR-232	472,38
	Ponte sobre o Riacho Das Garças	PE	BR-428	73,32
	Ponte sobre o Rio Caraíbas	PE	BR-428	63,34
	Ponte Presidente Juscelino Kubitschek (Rio Poti Velha)	PI	BR-343	348,00
	Ponte sobre o Riacho Santo Antônio	PI	BR-343	198,40
	Ponte sobre o Rio Camurupim	PI	BR-402	79,10
	Ponte sobre o Rio Da Várzea	PI	BR-402	68,10
	Ponte sobre o Rio Piracuruca	PI	BR-343	144,00
	Ponte sobre o Rio Ubatuba	PI	BR-402	95,10
	Ponte sobre o Rio Ibicuí	RS	BR-293	289,83
	Ponte sobre Lago do Louco	RS	BR-293	292,40

RESULTADO REABILITAÇÃO 2023				
STATUS	**OAE**	**UF**	**BR**	**KM**
	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 panelas;	**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:

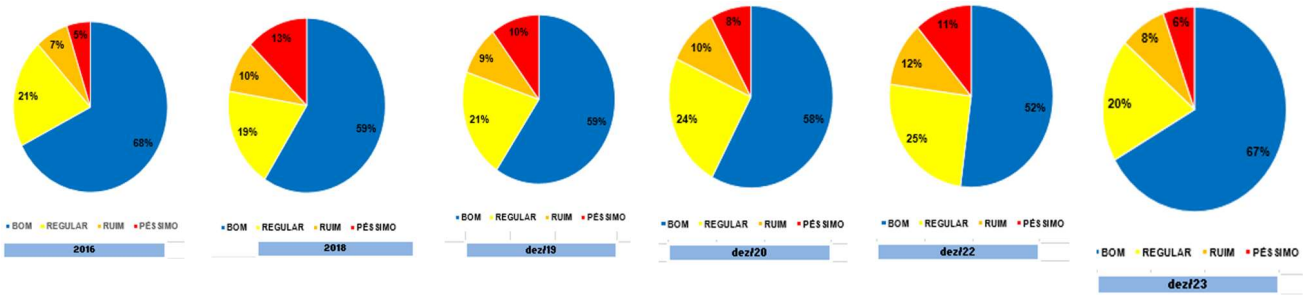
Tabela 7 – Classificação de segmento da malha

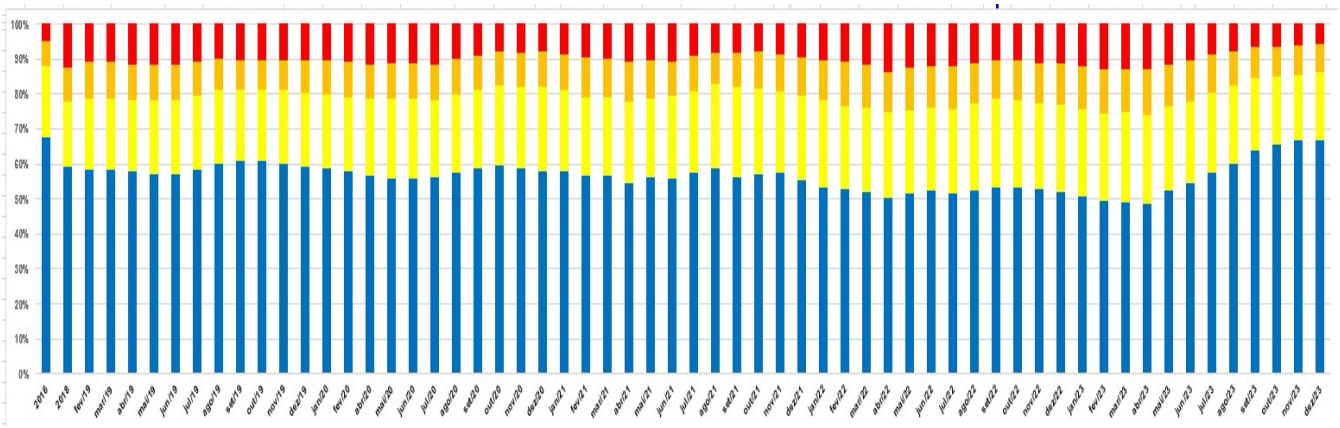
Faixa	Condição
ICM < 30	Bom
30 ≤ ICM < 50	Regular
50 ≤ ICM < 70	Ruim
ICM ≥ 70	Péssimo

<u>Resultados:</u>

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




100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
2016
2018
fev/19
mar/19
abr/19
mai/19
jun/19
jul/19
ago/19
set/19
out/19
nov/19
dez/19
jan/20
fev/20
abr/20
mai/20
jun/20
jul/20
ago/20
set/20
out/20
nov/20
dez/20
jan/21
fev/21
mar/21
abr/21
mai/21
jun/21
jul/21
ago/21
set/21
out/21
nov/21
dez/21
jan/22
fev/22
mar/22
abr/22
mai/22
jun/22
jul/22
ago/22
set/22
out/22
nov/22
dez/22
jan/23
fev/23
mar/23
abr/23
mai/23
jun/23
jul/23
ago/23
set/23
out/23
nov/23
dez/23