

## I. 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 1 - 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 2 - 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
<b>Total</b>	<b>33.294,60</b>	<b>15.755,68</b>	<b>15.755,68</b>	<b>13.787,53</b>	<b>13.787,53</b>

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.

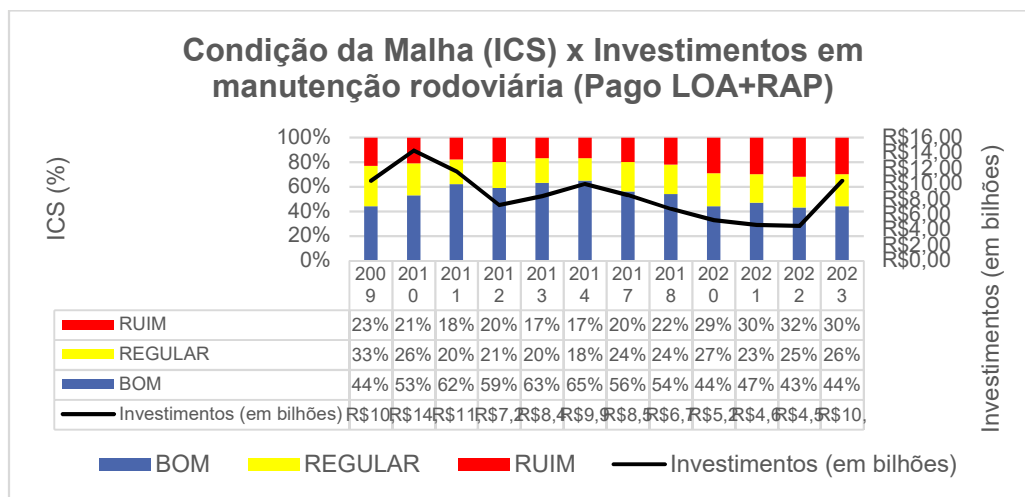
O acompanhamento desse indicador faz parte da estratégia para aprimoramento da gestão e fiscalização da infraestrutura de transporte.

#### Resultados

O DNIT 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 1 – 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 1 - 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

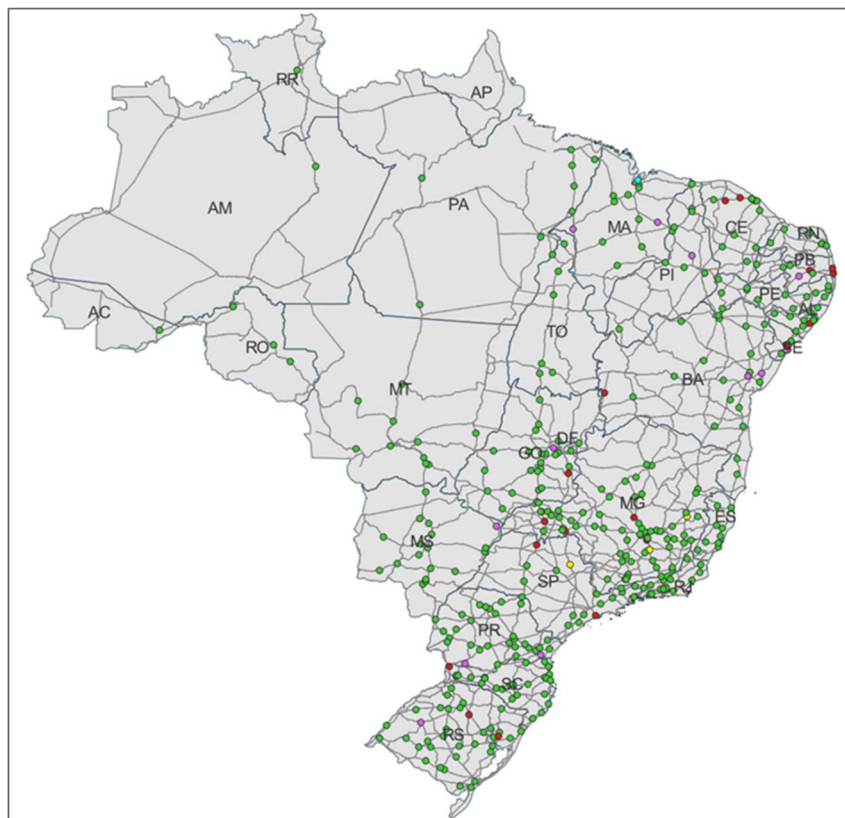
A meta para 2023 considerou a manutenção dos pontos instalados e a realização de coletas de coberturas. Além das metas relativas à coleta de dados, no mesmo ano, foi elaborada a modelagem para os dados do ano anterior, fornecendo, dentre outras informações, o Volume Médio Diário anualizado (VMDa), Número 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, vandalismos, 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 2 – PNCT – Situação dos Postos até dez/2023 – Postos de Coleta Permanente



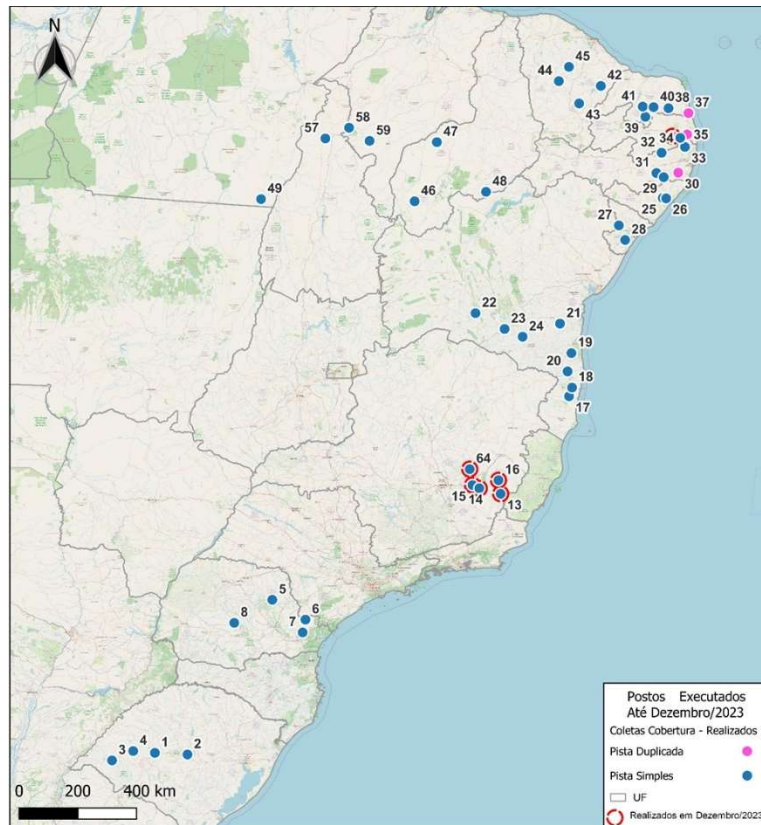
- Em processo de instalação ou autorização para a instalação
- Equipamento em operação
- Equipamento em processo de calibração/ativação
- Equipamento inativo
- Paralisado em função de vandalismos ou fresagem de faixas de tráfego

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 3 - 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".

Tabela 3 - Total de problemáticas e críticas

<b>Classificação</b>	<b>SGO</b>	<b>Sob Jurisdição do DNIT</b>
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.

## **II. 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 4 - 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 4 – Empreendimentos contemplados por compensação ambiental

BR	Descrição	Termo de Compromisso de Compensação Ambiental	Valor Inicial do 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	ELDORADO DO SUL A PÂNTANO GRANDE	TCCA Nº 26/2023	R\$ 3.932.965,32
BR-010/TO	APARECIDA DE RIO NEGRO-GOÍATINS	TCCA Nº 37/2023	R\$ 8.114.107,00
<b>Total</b>			<b>R\$ 17.018.956,63</b>

\*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 5 – 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 ALDEIAS INDÍGENAS (TUKAY, SAMAÚMA, YWAWKA, AHUMÃ, ESTRELA, KARIÀ 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	R\$ 69.587.226,05

Edital	Objeto	Valor de Ref. Do Edital
	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.	
0351/23-00	Contratação de empresa especializada em serviços de consultoria para a continuidade da implementação dos Planos Básicos Ambientais - Componentes Indígenas - PBA-CI's das comunidades Wassu Cocal, Karapotó Terra Nova, Karapotó Plak Ô e Kariri Xocó, 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 6 – 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/CG MAB/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/CG MAB/DPP/DNIT (SEI 16078613)

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

Tabela 7 – 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 8 – Ordens de Serviço no âmbito do Contrato nº 95/2022

BR	UF	Empreendimento	OS
<b>Canal de Navegação da Lagoa Mirim</b>	RS	Dragagem de Desassoreamento do Canal de Navegação	Ofício Nº 70063/2023/CEPAM/CGMAB /DPP/DNIT (SEI 14341259)
<b>116</b>	RS	Implantação de 2ª Ponte Internacional sobre o rio Jaguarão (Brasil - Uruguai)	Ofício nº 84754/2023/CEPAM/CGMAB /DPP/DNITSEDE (SEI 14526991)
<b>364</b>	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.

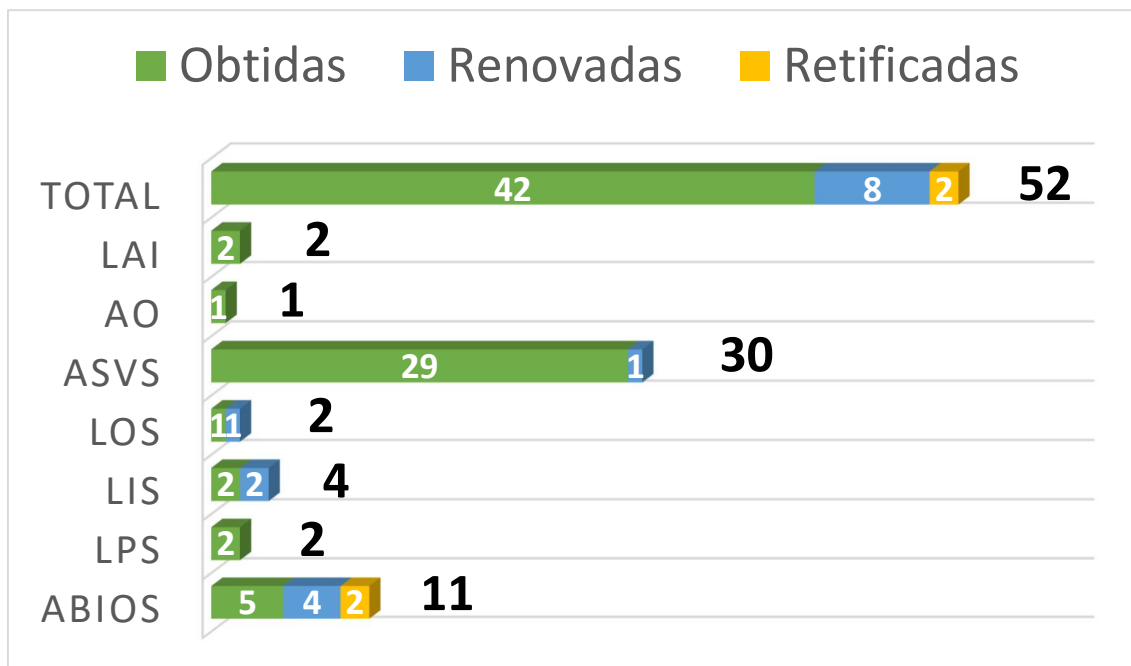
#### **e) Resultados operacionais da gestão ambiental**

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 SINAFLOR (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 2 – 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.

### III. 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.

A meta 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 represamento 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**

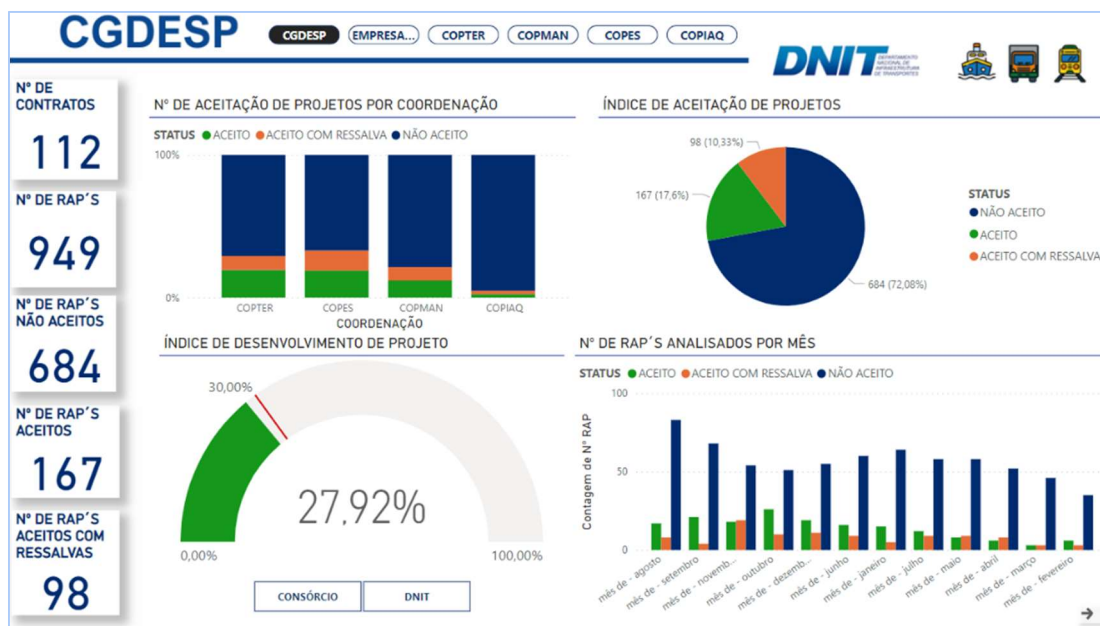
A formalização e o acompanhamento de processos correlatos ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura de transportes, desde a sua contratação até as entregas finais, decorrem de um trabalho incansável, que demonstra o compromisso com a qualidade e a precisão em todas as fases do desenvolvimento 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.

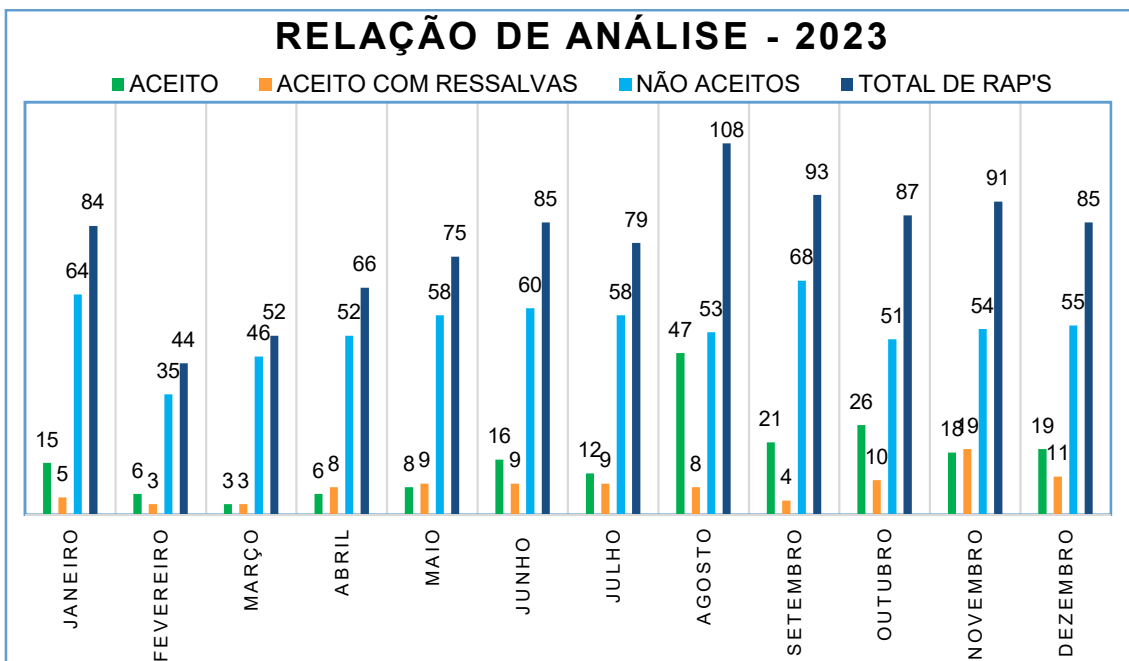
Figura 5 – Índice de Desenvolvimento de Projetos



Fonte: Elaboração própria – 2023

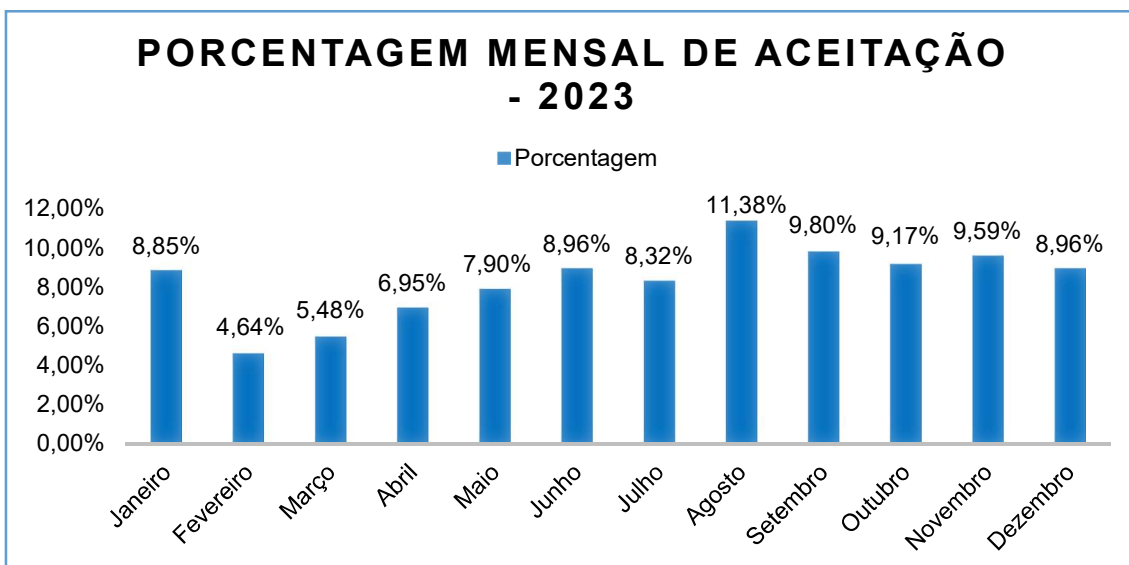
Apesar do emprego de maior empenho em dirimir dúvidas das projetistas em relação às análises, mediante reuniões periódicas, e considerando a curva de aprendizagem dos analistas contratados recentemente para melhorar os prazos de resposta às projetistas, pode-se concluir que houve uma resposta significativa 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 3 - Relatórios mensais- 2023



Fonte: Elaboração própria – 2023

Gráfico 4 - Porcentagem de aprovações mensais – 2023



Fonte: Elaboração própria – 2023

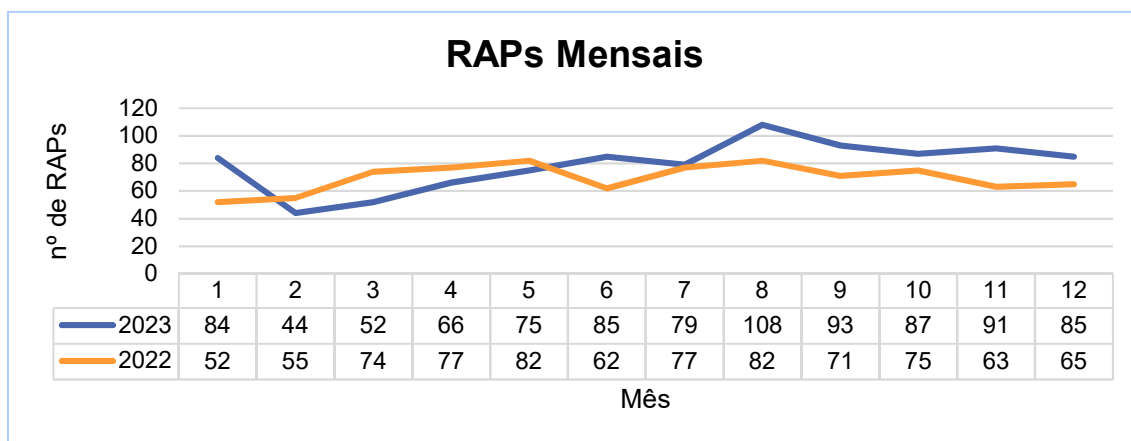
Os novos contratos que entram no ciclo de projetos precisam se adequar às formas de apresentação, normativas e metodologia de desenvolvimento preconizados pelo DNIT. Para atender à demanda por qualidade exposta em cada relatório de análise de projetos, as projetistas precisam ler atentamente e compreender 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.

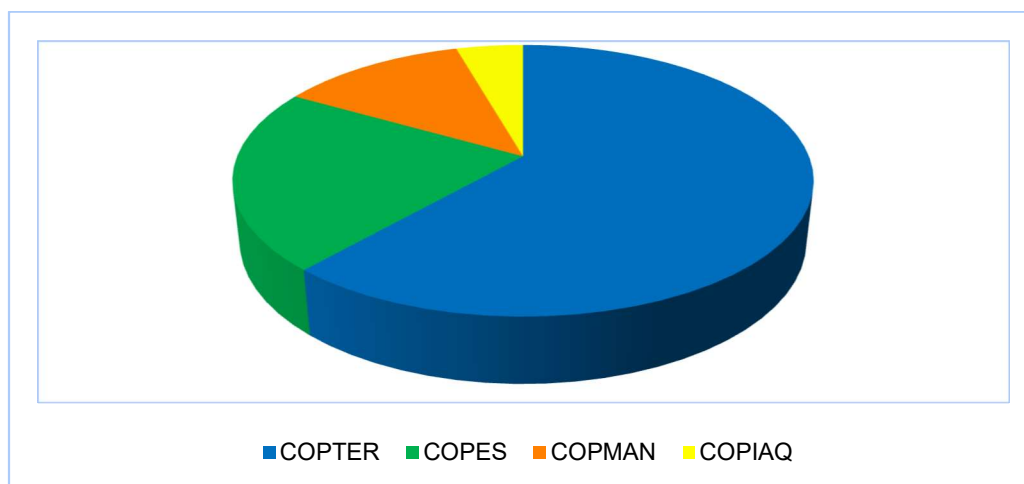
Gráfico 5 – Aprovação de Relatórios – 2022/2023



Fonte: Elaboração própria – 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 6 – 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 6 - 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.

#### **IV. 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 Latu 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.