



RESULTADO DAS INICIATIVAS

Objetivo Estratégico 4: Contribuir com a qualidade técnica dos estudos, projetos, serviços e obras

Resultado-chave: calibrar e aprimorar o Método de Dimensionamento Nacional de Pavimentos Asfálticos (MeDiNa).

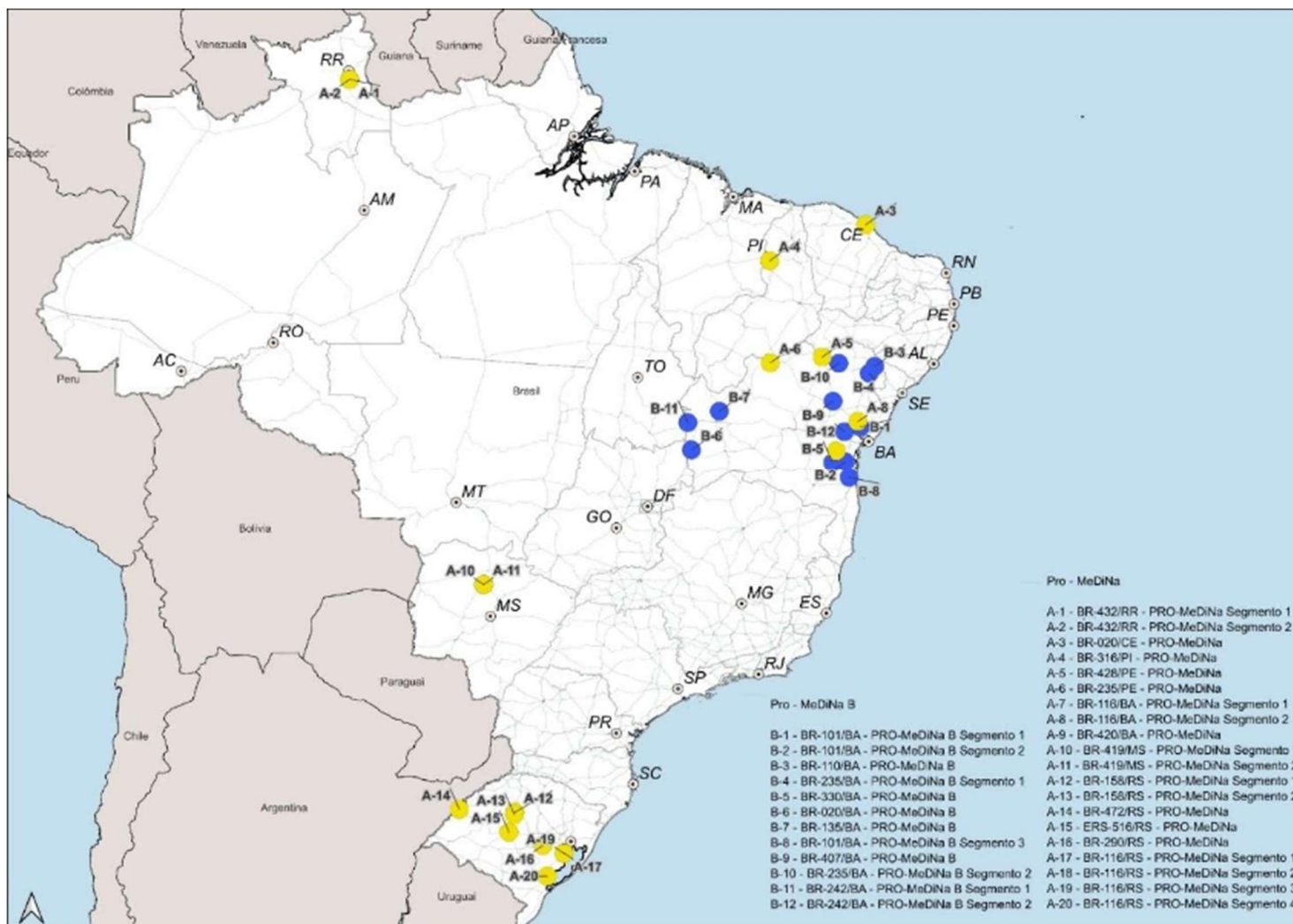
Iniciativa: PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B

Descrição: o PRO-MeDiNa é um programa de monitoramento de segmentos experimentais, com o objetivo de avaliar o desempenho dos pavimentos em campo e as propriedades dos materiais que os compõem. Por meio de ensaios laboratoriais, o programa possibilita ajustar a calibração do software MeDiNa, assegurando maior precisão e eficiência no dimensionamento de pavimentos asfálticos. O novo programa, denominado PRO-MeDiNa B, segue princípios semelhantes à proposta original, em que são implementados segmentos experimentais em rodovias já em operação e com baixos índices de defeitos. Nesse contexto, os materiais que compõem esses segmentos são coletados e submetidos a avaliações laboratoriais detalhadas. Além disso, são realizados levantamentos estruturais e funcionais dos pavimentos.

No momento, o PRO-MeDiNa conta com um total de 20 segmentos experimentais, enquanto o PRO-MeDiNa B registra 12 segmentos experimentais. Esses números refletem o progresso contínuo dos programas no monitoramento e na análise de pavimentos, reforçando seu papel no ajuste da calibração do software MeDiNa e no aprimoramento das práticas de dimensionamento e manutenção de pavimentos asfálticos no Brasil. A figura a seguir aponta o panorama desses segmentos, agrupados em: PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B.



Figura 1 - PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP (2025)



Em setembro de 2025, por meio da parceria com o DNIT, a UnB entregou a versão 2.0 do MeDiNa, que inclui atualizações importantes como nova função sigmoide, ajustes nos fatores de deslocamento, ampliação da base de dados e suspensão temporária do modo reforço.

Resultado-chave: Reduzir a obsolescência da coletânea de documentos técnicos (normas e manuais) do DNIT e ampliar a divulgação de relatórios de pesquisa.

Iniciativa: Criação, revisão e atualização de documentos técnicos e divulgação de relatórios de pesquisa, pelos meios institucionais.

Descrição: A atualização contínua dos documentos técnicos que orientam e definem os padrões é fundamental para assegurar o bom desenvolvimento das atividades do DNIT. A equipe responsável atua em diversas frentes: planejamento, criação, revisão e, quando necessário, cancelamento desses documentos. O trabalho é fortalecido pela colaboração de Comitês Técnicos especializados e parcerias com centros de excelência.

Em 2025, foram publicados 25 documentos técnicos (Criação, Revisão, Erratas e Emendas), sendo 22 normas e 3 manuais. Destaca-se também o cancelamento de 8 documentos técnicos defasados, totalizando a análise e atualização de 33 documentos publicados no DNIT. De forma complementar, foram ainda divulgados 6 relatórios de pesquisa.

Resultado-chave: aprovar 13 Estudos de Viabilidade (EVTEA), totalizando 4.856,7 km de rodovias qualificadas para futuras intervenções.

Iniciativa: Viabilização e planejamento de obras de infraestrutura.

Descrição: Os EVTEA consistem no conjunto de estudos desenvolvidos para avaliação dos benefícios sociais e econômicos decorrentes dos investimentos em implantação de novas infraestruturas de transporte ou melhoramento de ativos já existentes. A avaliação apura se os benefícios estimados superam os custos com os projetos e a execução das obras previstas. Quando aprovados os estudos, são emitidos os Termos de Aceitação de Estudos de Viabilidade – TAEV, que formalizam o aceite dos EVTEA.

Os estudos de viabilidade são ferramentas relevantes para tomada de decisão no DNIT. Contribuem para o planejamento 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 de viabilidade voltados ao modo rodoviário é constituída por 172 EVTEA:



Os 13 TAEV emitidos em 2025 são referentes às seguintes rodovias:

- BR-235/SE e BR-235/BA: km 0,0 ao km 75,7 (BR-235/BA); km 0,0 ao km 114,8 (BR-235/SE).
- BR-316/MA: km 0,0 ao km 260,9 e km 271,4 ao km 398,7.
- BR-393/ES, BR-393/RJ e BR-393/MG: km 0,0 ao km 77,2 (BR-393/ES); km 0,0 ao km 105,3 (BR-393/RJ); e km 0,0 ao km 46,1 (BR-393/MG).
- BR-482/ES e BR-484/ES: km 0,0 ao km 109,3 (BR-482/ES); km 8,0 ao km 111,8 (BR-484/ES), km 116,8 ao km 149,3 (BR-484/ES), km 167,9 ao km 250,3 (BR-484/ES) e km 253,4 ao km 302,9 (BR-484/ES).
- BR-020/BA e BR-020/PI: km 306,4 ao km 785,9 (BR-020/BA) e km 0,0 ao km 148,3 (BR-020/PI).
- BR-020/CE : km 0,0 ao km 406,6.
- BR-364/GO e BR-364/MT: km 201,0 ao km 387,5 (BR-364/GO); km 0,0 ao km 201,0 (BR-364/MT).
- BR-010/DF, BR-010/GO e BR-010/TO: km 34,0 ao km 45,0 (BR-010/DF); km 0,0 ao km 227,3 (BR-010/GO); e km 166,5 ao km 346,6 (BR-010/TO)
- BR-235/TO e BR-235/PA: km 205,7 ao km 337,1 (BR-235/TO); e km 0,0 ao km 101,7 (BR-235/PA).
- BR-441/TO e BR-441/PA: km 0,0 ao km 200,0 (BR-441/TO); e km 0,0 ao km 100,0 (BR-441/PA).
- BR-265/MG: km 0,0 ao km 371,3 e km 448,6 ao km 661,1.
- BR-421/RO e BR-425/RO: km 0,0 ao km 45,8 (acesso BR-421/RO) e km 0,0 ao km 296,1 (BR-421/RO); km 0,0 ao km 130,0 (BR-425/RO).
- BR-158/MS e BR-158/GO: km 194,9 ao km 262,1 (BR-158/MS), km 267,6 ao km 271,2 (BR-158/MS) e km 278,9 ao km 358,9 (BR-158/MS); e km 359,4 ao km 451,4 - (BR-158/GO).

Objetivo Estratégico 5: Aprimorar o planejamento integrado

Resultado-chave: Operar 75% dos equipamentos de contagem permanente de tráfego.

Iniciativa: Execução do Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT)



Descrição: O Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT) consiste na coleta de dados de tráfego rodoviário a partir de equipamentos que possibilitam contagem volumétrica, classificatória e pesagem dinâmica. 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 equipamentos de Coleta Contínua realizam a contagem de tráfego 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 adquirem dados durante 7 dias, preferencialmente de forma ininterrupta.

O PNCT prevê 358 postos de Contagem Contínua em operação, dos quais 354 estiveram em funcionamento nos meses que antecederam a desmobilização do programa, conferindo o percentual de 99% de equipamentos de contagem permanente de tráfego em operação.

Os postos de Coleta de Cobertura são gerenciados em ciclos, compreendendo o período de abril a março do ano subsequente. Para o quinto ciclo, executado excepcionalmente entre abril e maio de 2025, previu-se a mobilização de 10 postos de coleta de cobertura, dos quais 8 foram efetivamente implementados.

Resultado-chave: Avançar no monitoramento técnico e na classificação de estruturas federais, garantindo dados atualizados para priorizar as obras de manutenção e recuperação em todo o país.

Iniciativa: Gerenciamento das Estruturas (SGE).

Descrição: O DNIT administra atualmente 5.150 pontes, viadutos, passarelas e túneis em todo o país. Para monitorar essas estruturas, a autarquia utiliza o Sistema de Gerenciamento de Estruturas (SGE), que abrange um universo total de 6.836 obras registradas. Através de inspeções técnicas, cada estrutura recebe uma nota de 1 (crítica) a 5 (ótima), critério essencial para definir quais obras devem receber investimentos de manutenção primeiro. É importante esclarecer que uma nota "crítica" ou "ruim" indica prioridade técnica para reparos, mas não significa que a segurança para o tráfego esteja obrigatoriamente comprometida.

Em 2025, o balanço geral do sistema (SGE) identificou 181 obras críticas (2,6% do total cadastrado) e 749 em situação ruim (11%), conforme a tabela abaixo.



Tabela 1 - total de obras consideradas críticas ou ruins

Classificação	OAEs cadastradas no SGE		OAEs sob Administração do DNIT	
Obra Críticas	181	2,6%	148	2,9%
Obras Ruins	749	11,0%	660	13,1%

Ao observar especificamente o conjunto de estruturas sob gestão direta do DNIT, os dados mostram 148 obras críticas (2,9%) e 660 classificadas como ruins (13,1%). Para manter esses dados atualizados, a instituição executa vistorias constantes por meio de contratos especializados: o Lote 1, que cobre o Norte e o Nordeste (AC, AL, AM, AP, CE, MA, PA, PB, PE, PI, RN, RO, RR, SE e TO), já concluiu 60,9% das inspeções planejadas (1.888 vistorias), de um total previsto de 3.099 estruturas. Já no Lote 2, que atende as demais regiões (BA, DF, ES, GO, MG, MS, MT, PR, RJ, RS, SC e SP), foram feitas 111 inspeções (3,8%), frente ao total estimado de 2.957 estruturas. Todo esse esforço de monitoramento garante que o planejamento das futuras obras de recuperação seja baseado em informações técnicas precisas e confiáveis.

Resultado Chave: Concluir as Etapas I e II do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR) 2026, contemplando o planejamento orçamentário para o exercício subsequente.

Iniciativa: Execução do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR)

Descrição: A iniciativa é avaliada com base em 5 indicadores estratégicos: i) Elaboração da 1ª e da 2ª etapa do PNMR; ii) Elaboração da 1ª e da 2ª etapa da PLOA (DNIT) relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística; iii) Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade (ICS); iv) Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação e; v) Percentual de acordos em audiências de conciliação de desapropriação/reassentamento.

O PNMR possui quatro etapas de desenvolvimento:

- Etapa I: considera o desenvolvimento do PNMR em nível nacional, obedecendo aspectos estritamente técnicos, e visa identificar a necessidade orçamentária real para a adequada manutenção da malha rodoviária federal. Serve de base para a elaboração do PLOA de manutenção para o ano subsequente;
- Etapa II: consiste na análise e racionalização da proposta apresentada na Etapa I, considerando os recursos em nível estadual e a previsão orçamentária estabelecida pelo Poder Executivo, incluindo aspectos gerenciais e estratégicos governamentais;



- Etapa III: consiste na reavaliação e adequação das propostas de intervenção, considerando o orçamento disponibilizado na LOA para o próximo exercício;
- Etapa IV: considera a análise conjunta do PNMR pelas Setoriais envolvidas e pelas Superintendências Regionais, objetivando possíveis ajustes no Plano.

As etapas e procedimentos para a elaboração e consolidação do PNMR seguem cronograma, cuja elaboração envolve diversas atividades.

O resultado da Etapa I embasa a solicitação de recursos orçamentários para as ações de manutenção rodoviária do DNIT na fase preliminar do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA). A metodologia proposta na Etapa I 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) e Sistema de Gerenciamento de Estruturas (SGE), com a finalidade de indicar o montante de recursos necessários à manutenção rodoviária para o ano de 2026.

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

De acordo com a aplicação da metodologia do PNMR, foram obtidos os seguintes níveis de investimento para a manutenção rodoviária em 2026, conforme apresentado na tabela a seguir.

Tabela 2- Resultados do planejamento orçamentário da 1ª e da 2ª Etapa do PNMR 2026

Ano	Etapa I – Fase Técnica	Etapa II - Análise e Racionalização dos Recursos
2026	R\$ 29,23 bi	R\$ 8,20 bi

Para as atividades relativas à elaboração da Lei Orçamentária Anual, que estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro, foram executadas as etapas qualitativas e quantitativas, referentes às ações orçamentárias dos Programas Finalísticos 3106 – Transporte Rodoviário, 3108 – Segurança Viária, 3901 – Transporte Ferroviário 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, nesta etapa fora executada a análise e revisão do cadastro de 206 ações, envolvendo 57 atributos para cada ação. Além disso, foram levantadas informações para 107 projetos de investimentos, como a de histórico da execução física e financeira ao longo dos anos, projeções financeiras, informações sobre Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), Licenças e Projetos, totalizando assim mais de 29 atributos preenchidos para cada Projeto de Investimento.

Já na fase preliminar quantitativa, fora realizado o levantamento das proposições em valores financeiros e físicos para 2026, junto às diretorias do DNIT, de cada ação orçamentária desdobrada em seus respectivos Planos Orçamentários: Obras/Serviços; Ambiental; e Desapropriação.

Foram executadas as duas etapas da proposta. A execução das atividades resultou na Proposta Qualitativa (preliminar) e na Proposta Quantitativa (fase 1) do DNIT conforme a tabela a seguir, na qual se apresentam, por etapa de execução, os valores totais propostos por tipo de intervenção.

Tabela 3- Proposta Orçamentária 2026 do DNIT por etapa (R\$ em milhões).

PLOA 2026 (R\$ mil)	Proposta preliminar (DNIT)	Proposta Fase I (DNIT)	PLN nº 15/2025 - CN (Ministério do Planejamento e Orçamento)
Proposta Finalística	45.609,24	11.503,38	12.722,73
Rodoviário	44.093,54	11.272,28	12.374,91
Manutenção	30.004,81	8.357,80	8.903,28
Construção/Adequação	13.064,06	2.785,74	3.175,21
Operações	1024,67	128,74	296,42
Ferrovário	863,80	48,12	141,78
Estudos e Projetos	651,90	182,98	206,04
Proposta Não Finalística	1.540,41	1072,98	2.049,01
Total	47.149,65	12.576,36	14.771,73

Após a fase quantitativa preliminar, foram acompanhadas as demais atividades de elaboração da proposta:



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

Resultado-chave: Elevar para 80% o índice de acordos em audiências de conciliação.

Iniciativa: Realização de mutirões de conciliação para desapropriação e reassentamento.

Descrição: Em 2025, foram realizadas 456 audiências de conciliação, das quais 341 resultaram em acordos, alcançando um índice de sucesso de 75%. Essa iniciativa foca na organização e no acompanhamento sistemático de mutirões e dos processos de desapropriação e reassentamento, com o objetivo de ampliar a efetividade das negociações, reduzir a judicialização prolongada e garantir maior previsibilidade à execução das obras rodoviárias.

Resultado-Chave: Garantir que 100% dos orçamentos de infraestrutura sigam metodologias e custos de referência atualizados.

Iniciativa: Manutenção e divulgação do Sistemas de Custos Referenciais de Obras – SICRO e da Tabela de Preço de Consultoria.

Descrição: Por meio da atualização e divulgação periódica do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria, o DNIT cumpre as exigências da Lei nº 14.133/2021 e assegura que projetos e obras de transportes sigam as melhores práticas da engenharia. Essa iniciativa garante o princípio da economicidade, oferecendo parâmetros de preços precisos que orientam a Administração Pública e o mercado, resultando em contratações mais justas e transparentes.

Objetivo Estratégico 6: Desenvolver uma estrutura administrativa e uma infraestrutura de transportes sustentável e resiliente às mudanças climáticas

Resultado-chave: Estabelecer cooperação técnico-científica com o IPH/UFRGS para o desenvolvimento de pesquisas sobre resiliência climática aplicadas a projetos de infraestrutura de transportes, visando a mitigação de riscos operacionais.



Iniciativa: Elaboração de diretrizes técnicas de resiliência climática para o manual de projetos da entidade, fundamentadas nos estudos hidrológicos e de impacto ambiental desenvolvidos em parceria com a UFRGS.

Descrição: As mudanças climáticas, o aumento da frequência e da intensidade das chuvas modificam padrões anteriormente observados e utilizados, por meio de análises estatísticas, no planejamento das obras de engenharia. Neste cenário, o DNIT enfrenta o desafio de atualizar os seus normativos internos, que orientam a elaboração de projetos e a execução de obras rodoviárias. Muitos desses documentos estão defasados e não refletem os avanços tecnológicos e científicos recentes.

Em 2025, o Instituto de Pesquisa em Transportes (IPR) propôs estabelecer parceria com a UFRGS, considerando a reconhecida expertise técnica do Instituto de Pesquisas Hidráulicas (IPH) e sua postura proativa na revisão de parâmetros de projeto para contemplar as alterações climáticas. A parceria tem como objetivo desenvolver pesquisas voltadas para: estudos e definição de procedimentos para avaliar o impacto das mudanças climáticas sobre chuvas intensas e suas implicações na infraestrutura rodoviária durante sua vida útil; revisão do Manual de Hidrologia Básica para Estruturas de Drenagem (Publicação IPR-715), incorporando métodos atualizados e ferramentas computacionais para as análises hidrológicas; e capacitação da equipe técnica da autarquia para aplicação das metodologias propostas.

Resultado-chave: Garantir a regularidade do licenciamento ambiental em 100% das obras rodoviárias prioritárias.

Iniciativa: Modernização da Gestão de Riscos Ambientais.

Descrição: Durante o exercício de 2025, o DNIT avançou significativamente na regularidade ambiental de suas obras, alcançando marcos fundamentais para o planejamento e a execução da infraestrutura federal. Ao todo, foram emitidos 15 documentos de licenciamento que garantem a segurança jurídica dos empreendimentos e a preservação dos ecossistemas, conforme detalhado a seguir:

- 2 Licenças Prévias (LP): Ponte sobre o Rio São Francisco (SE-335 - Neópolis/SE) e 2ª Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão (BR-116/RS);
- 7 Licenças de Instalação (LI): Contorno Leste da Terra Indígena Marãiwatsédé (BR-158/MT); Ponte sobre o Rio São Francisco (SE-335 - Neópolis/SE); BR-424/AL; BR-316/AL; BR-472/RS; Ponte sobre o Rio Araguaia e acessos (Divisa MT/GO); e BR-316/PI;
- 2 Licenças de Operação (LO): Ponte sobre o Rio Juruá (BR-307/AC) e Ponte sobre o Rio Tarauacá e acessos (BR-364/AC);



- 4 Autorizações de Operação (AO): Atendendo aos estados do Mato Grosso, Pernambuco, Piauí e Rio de Janeiro.

Complementarmente, o Departamento viabilizou contratações estratégicas de gestão e supervisão ambiental para obras críticas, como o Arco Metropolitano de Alagoas e a adequação da BR-423/PE. No eixo de proteção territorial, destacam-se a implantação de portais de fiscalização nas rodovias BR-319/230/AM e a execução do Plano Emergencial Protetivo da Terra Indígena Marãiwatsédé. Essas ações, que incluíram gestão ambiental dedicada às obras da BR-158/MT, garantem o cumprimento rigoroso das condicionantes do IBAMA e o respeito aos limites das reservas indígenas, assegurando que o desenvolvimento das rodovias ocorra em total harmonia com a preservação ambiental.

Resultado-chave: Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração (IASA) atingiu 50% na implementação de suas ações de sustentabilidade ao final de 2025.

Iniciativa: Execução e monitoramento das ações previstas nos Planos de Logística Sustentável (PLS) da Sede e das Superintendências Regionais.

Descrição: A implementação das metas de sustentabilidade, estabelecidas nos Planos de Logística Sustentável (PLS) da Sede e das Superintendências Regionais, é monitorada pelo Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração (IASA/DNIT). O índice possibilita a medição e o acompanhamento do nível de implementação das ações de sustentabilidade na instituição. Foi idealizado nos moldes do IASA/TCU (Acórdão 1.056/2017 TCU Plenário), contemplando a medição de 11 Eixos Temáticos: (1) Elaboração, implementação e monitoramento do PLS; (2) Racionalização no uso de energia elétrica; (3) Racionalização no consumo de água; (4) Atendimento a requisitos de acessibilidade; (5) Adequação da Infraestrutura Administrativa; (6) Racionalização de uso de papel e implementação de processo eletrônico; (7) Gestão de Resíduos e Coleta Seletiva; (8) Licitações Públicas Sustentáveis; (9) Mobilidade e gases de efeito estufa; (10) Conscientização e Capacitação e (11) Adesão a programas de sustentabilidade.



Figura 2 - Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração (IASA/DNIT)



Tabela 4 - Índice de Acompanhamento da Sustentabilidade na Administração (IASA/DNIT)

IASA DNIT 2025	
PLS	93%
Eficiência Energética	56%
Água e esgoto	33%
Acessibilidade	44%
Adequação predial	70%
Papel	65%
Resíduos e coletas	41%
Compras Sustentáveis	81%
Mobilidade	72%
Capacitação	-
Programas	-
Índice IASA 2025	50%



Objetivo Estratégico 7: Aprimorar a gestão patrimonial

Resultado-chave: Destinação de 51.381 bens, correspondente à formalização de 55 Termos de Destinação, sendo 13 Termos de Cessão de bens imóveis e 42 Termos de Doação de bens móveis.

Iniciativa: Fomento à adequada destinação de bens móveis e imóveis ferroviários não utilizados pelo DNIT.

Descrição: Atuar junto às entidades que guardam bens móveis ferroviários recebidos pelo DNIT do IPHAN, com o objetivo de regularizar a posse desses materiais; continuar a articulação com os municípios que detêm bens imóveis ferroviários do DNIT sem utilização; e manter coordenação com a Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT (PFE) para obter e atualizar, sempre que necessário, os pareceres referenciais que otimizam o procedimento de destinação dos milhares de bens móveis recepcionados pela Autarquia.

Resultado-chave: Leilão realizado no estado do Espírito Santo com 03 Lotes de materiais ferroviários inservíveis referente ao arrecadando o valor de R\$ 2,3 mil.

Iniciativa: Fortalecimento da atuação junto às Superintendências Regionais do DNIT para o desfazimento de bens móveis ferroviários inservíveis.

Descrição: Prestar orientação e realizar o acompanhamento do trabalho realizado pelas comissões de desfazimento de bens instituídas pelas Superintendências Regionais do DNIT com foco na realização da inspeção e identificação de bens ferroviários inservíveis passíveis de destinação via doações.gov, consulta pública doação e leilão. Alinhamento com a Coordenação-Geral de Logística – CGLOG/DAF/DNIT para conclusão do processo de credenciamento de leiloeiros de forma que englobasse também os bens móveis ferroviários.

Resultado-chave: Publicação de normativos referentes à gestão do patrimônio ferroviário (IN DNIT nº 1/2025, IN DNIT nº 5/2025 e IN DNIT nº 13/2025) e acompanhamento de suas aplicações.

Iniciativa: Aperfeiçoamento normativo da gestão do patrimônio ferroviário.



Descrição: Estudo dos normativos vigentes, com análise da necessidade de aprimoramento em razão de alterações na legislação e nas normas que regem a gestão patrimonial, bem como para a normatização de procedimentos ainda não mapeados ou não formalizados no âmbito da Diretoria.

Resultado-chave: Extinção do Contrato de Arrendamento da Concessionária Ferrovia Centro -Atlântica e formalização do Termo de Cessão de Uso Oneroso entre o DNIT e a Concessionária, com interveniência da ANTT.

Iniciativa: Articulação institucional com a ANTT e a Concessionária FCA para viabilizar a extinção do contrato de arrendamento e a formalização do Termo de Cessão de Uso Oneroso, em conformidade com os arts. 25 e 26, da Lei nº 13.448/2017.

Descrição: Atuação junto à ANTT e a Concessionária FCA na análise e saneamento dos bens constantes do Anexo II do Contrato de Arrendamento, visando à correta identificação e segregação dos bens móveis e imóveis, de modo a viabilizar a extinção do contrato e a formalização do Termo de Cessão de Uso Oneroso, nos termos da Lei nº 13.448/2017.

Resultado-chave: Realização de inspeções em trechos ferroviários concedidos à Concessionária Ferrovia Transnordestina Logística S/A – FTL passíveis de devolução ao DNIT.

Iniciativa: Contribuição estratégica para a modelagem de devolução de trechos da Malha Nordeste no âmbito da Comissão de Solução Consensual (TCU), com a participação do Ministério dos Transportes (Secretaria Executiva, Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário – SNTF e Consultoria Jurídica – CONJUR), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da INFRA S.A., da Concessionária Ferrovia Transnordestina Logística S/A - FTL, assegurando a conformidade técnica e jurídica dos procedimentos de transição da concessão.

Descrição: Viabilização de diagnóstico técnico sobre a infraestrutura ferroviária para fundamentar o processo de solução consensual junto ao TCU. A atuação compreendeu a inspeção detalhada de 186,88 km da concessionária FTL e trechos em compartilhamento, garantindo a precisão das informações enviadas à CSC e a instrução técnica das demandas de renovação contratual.

Resultado-chave: Regularização fundiária das Instalações Portuárias Públicas (IP4s) no Amazonas.

Iniciativa: Avanço na regularização fundiária dos ativos aquaviários.



Descrição: A regularização fundiária das IP4s no Amazonas avançou com a organização de documentos técnicos — incluindo mapas georreferenciados, memoriais e títulos —, providências cartorárias e articulações institucionais, etapas essenciais para a formalização documental e a continuidade dos processos de licenciamento ambiental.

Resultado-chave: Formalização de cessões de uso gratuito de bens imóveis

Iniciativa: Cessão de uso gratuito de bens imóveis, promovendo a gestão eficiente de espaços públicos, contribuindo para o desenvolvimento local e a otimização de recursos.

Descrição: Consolidaram-se as informações das Superintendências Regionais sobre bens de infraestrutura e sinalização náutica, integradas a dados técnicos e contratuais, com identificação dos desafios da patrimonialização.

Objetivo Estratégico 8: Assegurar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações, visando à transparência

Resultado-Chave: Manter 100% da Transparência Ativa junto ao Painel ("Cumpre") da CGU

Iniciativa: Fortalecimento da Transparência Ativa e Acesso à Informação

Descrição: A Transparência Ativa é monitorada pela CGU por meio do Painel LAI Informação, disponível em: <https://www.gov.br/acessoainformacao/pt-br/perguntas-frequentes/painel-lei-de-aceso-a-informacao>

Em 2024, o DNIT saltou do 15º lugar do ranking de cumprimento para 1º lugar, empatado com outras instituições, mantendo essa posição em 2025. Atualmente, a autarquia apresenta 100% de conformidade ("Cumpre"), conforme classificação da CGU e o objetivo é manter esse percentual, conforme Meta de Estratégia do Ministério dos Transportes para o DNIT.

Para o acompanhamento desse resultado, será realizado o controle semanal das atualizações por meio do Painel da Transparência Ativa que pode ser acessado pelo seguinte endereço: <https://centralpainéis.cgu.gov.br/visualizar/lai>

Como resultado das ações implementadas, observou-se também o crescimento da Satisfação Média nas tratativas de acesso à informação, evidenciando avanços na qualidade das respostas, na transparência e na percepção positiva do cidadão em relação aos serviços prestados.



Resultado-chave: Elaborar 24 orientações técnicas oficiais e padronizadas, assegurando a clareza, a qualidade e a consistência das informações prestadas pelo DNIT à sociedade e aos órgãos de controle.

Iniciativa: Padronização e qualificação do suporte técnico para obras de infraestrutura rodoviária.

Descrição: Esta iniciativa consiste em prestar suporte técnico especializado para esclarecer dúvidas a respeito de manuais, normas, estudos, projetos e execução de obras do DNIT. O foco é transformar o conhecimento técnico em informações acessíveis, reduzindo incertezas. Ao padronizar as respostas e facilitar o acesso a essas orientações, o DNIT promove a transparência e garante que as melhores práticas de engenharia sejam aplicadas em todo o país.

Em 2025, foram elaboradas 24 respostas técnicas, levando informações concisas aos cidadãos, profissionais da área e órgãos de controle.

Objetivo Estratégico 9: Fortalecer o relacionamento institucional

Resultado-chave: Ampliar a rede de cooperação técnico-científica por meio da consolidação de Termos de Execução Descentralizada (TED) e Acordos de Cooperação Técnica (ACT), visando à modernização normativa e ao avanço tecnológico da infraestrutura de transportes.

Iniciativa: Parcerias com centros de excelência e associações representativas do setor de infraestrutura de transportes.

Descrição: Para o desenvolvimento de pesquisas e a modernização normativa, o DNIT mantém parcerias estratégicas com centros de excelência e associações representativas da indústria de base, visando transformar o conhecimento técnico em inovação para o setor. Em 2025, essa rede de colaboração foi fortalecida pela continuidade de pesquisas no âmbito dos Termos de Execução Descentralizada (TED) com a Universidade de Brasília (UnB), Universidade Federal do Ceará (UFC), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Universidade Federal de Viçosa (UFV), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB). A rede foi expandida com a celebração de dois novos TED com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF).

Essas instituições colaboram diretamente na criação e revisão de documentos técnicos e na capacitação de servidores, com destaque para a parceria firmada com a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), que prevê a atualização do método de dimensionamento de pavimentos de concreto simples, incorporando avaliações de estados de tensões causados pelo tráfego e



ambiente. Complementarmente, o DNIT manteve a sinergia com o setor industrial e acadêmico por meio de Acordos de Cooperação Técnica (ACT) com a Associação Brasileira de Segurança Viária (ABSeV), a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Asfaltos (ABEDA), a Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP), a Fundação Getúlio Vargas (FGV), a Associação Brasileira dos Fabricantes de Tubos de Concreto (ABTC) e a Associação Brasileira de Engenharia e Consultoria Estrutural (ABECE), promovendo avanços significativos na pesquisa e na infraestrutura nacional.

Resultado-chave: Realização de oito eventos visando fortalecer a transferência de conhecimento e a visibilidade dos resultados alcançados pela Autarquia.

Iniciativa: Ciclo de Disseminação Técnica – Webinário IPR+

Descrição: O Webinário IPR+ visa divulgar soluções tecnológicas e pesquisas desenvolvidas pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR) para profissionais e acadêmicos do setor. Em 2025, a iniciativa consolidou sua atuação com a realização de oito eventos, alcançando um público total de 1.434 participantes ao vivo, o que fortaleceu a transferência de conhecimento e a visibilidade dos resultados alcançados pela autarquia.

Resultado-chave: Implantar a Escola Nacional de Infraestrutura (ENINFRA).

Iniciativa: Consolidação da ENINFRA como centro de excelência em pesquisa e capacitação, garantindo a periodicidade da produção científica e a qualificação de alto nível do corpo técnico.

Descrição: Essa iniciativa reorganiza a área de pesquisa e desenvolvimento do DNIT ao unir o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), responsável pelos setores rodoviário e ferroviário, e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) na estrutura da Escola Nacional de Infraestrutura (ENINFRA). Com sua futura sede no campus da Universidade de Brasília (UnB), a ENINFRA conecta o conhecimento das universidades com a prática do dia a dia por meio de dois pilares principais:

- **Produção de Conhecimento:** a Revista ENINFRA tornou-se semestral em 2025, seguindo a Instrução Normativa nº 4/DNIT. Com o uso do Identificador de Objeto Digital (DOI) nas edições nº 04 e nº 05, agora é possível medir o impacto e a importância das pesquisas para o setor.
- **Capacitação Técnica:** continuidade do Curso de Especialização MBA em Gestão e Engenharia de Infraestrutura de Transportes, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV). O curso é realizado de forma mista (presencial e virtual) e conta com 15



servidores-alunos, além de professores do próprio DNIT, unindo as melhores práticas de mercado às necessidades da autarquia.

Resultado-chave: Promover e compartilhar conhecimentos técnicos em eventos nacionais de infraestrutura, fortalecendo a presença do DNIT junto a profissionais e especialistas do setor.

Iniciativa: Patrocínio e participação em eventos de infraestrutura.

Descrição: Essa iniciativa foca na presença do DNIT em grandes encontros do setor para trocar experiências, divulgar inovações e fortalecer a atuação da autarquia. Por meio de palestras, cursos e exposição de materiais, o DNIT compartilha soluções que melhoram a infraestrutura de transportes do país. Em 2025, o destaque foi o patrocínio e a participação ativa no 27º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR), na 50ª Reunião Anual de Pavimentação (RAPv) e na 6ª Expo ENACOR-RAPv, realizados em Belo Horizonte (MG).

Além disso, pela primeira vez, o DNIT apoiou e participou com palestrantes da 9ª Conferência Brasileira sobre Estabilidade de Encostas (COBRAE) e do XIV Simpósio de Prática de Engenharia Geotécnica da Região Sul (GEOSUL), em Garibaldi (RS). Nesses eventos, especialistas do DNIT discutiram temas fundamentais para a segurança das rodovias, como a prevenção de riscos em obras lineares, estabilidade de encostas, taludes urbanos e técnicas de estabilização.