

DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA – DIR

I) **Melhoria dos requisitos técnicos e da qualidade percebida da infraestrutura**

Ao longo de 2024, o DNIT investiu mais de R\$ 10,5 bilhões para aprimorar a qualidade da malha rodoviária, realizando obras por todo o país. Com um aumento significativo no Índice de Condição da Manutenção (ICM), de 66,8% em 2023 para 74,9% em 2024, a autarquia encerrou o ano com resultados extremamente positivos.

Atualmente, a instituição responde por uma malha federal rodoviária de 60,3 mil quilômetros, cuja manutenção é uma de suas atividades estratégicas, consumindo grande parte de seu orçamento. Em manutenção e restauração, 96% da malha estava coberta por 533 contratos ativos de manutenção, superando a meta estipulada de 90%.

Após uma série de estudos abarcados pelo Programa de Melhoramento de Rodovias Não Pavimentadas (PMNP), passou a vigorar a Resolução nº 8/2023, que estabeleceu a rotina de procedimentos relativos à elaboração do Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO) e à execução, medição, fiscalização, prorrogação e adequação desse tipo de contrato. Essa resolução ultrapassou o conceito de mera atualização, aprimorando e oferecendo novos serviços, tais como o PMNP.

Resultados

Em 2024, foram estabelecidos 34 lotes do PMNP, totalizando 3.314 quilômetros, a serem licitados nos anos subsequentes à medida que os estudos e planos de trabalho forem desenvolvidos. No âmbito do PATO, aproximadamente 56 mil quilômetros de pistas receberam melhorias, totalizando cerca de R\$ 8,76 bilhões em investimentos.

Uma 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.

Esse programa foi idealizado diante da necessidade de avaliação e busca de uma gama maior de soluções amparadas por estudos técnicos e normativos. 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.

Desafios futuros e riscos

Em 2024, foram estabelecidos 139 lotes do programa Revitaliza-BR, totalizando 14.014,07 quilômetros de malha rodoviária. O principal desafio reside na licitação desses lotes, à medida que os estudos e planos de trabalho forem desenvolvidos.

II) Adequação e ampliação da malha viária

A iniciativa engloba projetos que representam avanços significativos para a infraestrutura rodoviária nacional, gerando impactos positivos na mobilidade e no desenvolvimento econômico. Engloba ações de construção rodoviária: implantação, pavimentação, adequação, duplicação e restauração de rodovias, além da construção de OAE.

Resultados

Em 2024, foram executados 362,99 quilômetros de obras rodoviárias, subdivididos em 124,76 quilômetros de implantação, 139,05 quilômetros de adequação de capacidade e 99,18 quilômetros de duplicação com restauração. Os resultados contextualizados por região do Brasil estão apresentados a seguir:

Tabela 1 - Resultados Físicos por Região

Região	Implantação	Adequação	Duplicação/ Restauração
Centro-Oeste	17,12	-	-
Nordeste	55,50	97,28	44,19
Norte	46,53	9,20	10,40
Sudeste	4,91	1,07	-
Sul	0,7	31,50	44,59
Total	124,76	139,05	99,18

Entre as obras de grande vulto entregues em 2024, destacam-se o Complexo Viário Sinos-Scharlau, na BR-280/RS, realizado em meio à emergência climática no Rio Grande do Sul, e a entrega de 72,7 quilômetros de adequação da BR-116/BA. Esses projetos representam avanços significativos para a infraestrutura rodoviária nacional, gerando impactos positivos na mobilidade e no desenvolvimento econômico.

Figura 1 - Complexo Viário Sinos-Scharlau, na BR-280/RS – Fonte: SRE/RS



No que se refere à construção de pontes de grande vulto, foram concluídas a construção da ponte sobre o Rio Araguaia na BR-153/TO, em Xambioá, e a construção da Ponte de Luís Alves, sobre o Rio Araguaia, na BR-080/GO.

Figura 2 - Ponte sobre o Rio Araguaia



Desafios futuros e riscos

O tempo necessário para execução das obras pode sofrer intercorrências que influenciam diretamente no cronograma, tais como: condições climáticas, disponibilidade de insumos e materiais,

processos de desapropriação e reassentamento, questões ambientais, jurídicas, administrativas e relacionadas à mão de obra.

Os impactos das mudanças climáticas evidenciaram a necessidade de grandes esforços e recursos para a reconstrução de áreas atingidas. Assim, por meio do aprimoramento contínuo do seu sistema de gestão, o DNIT busca, de forma permanente, antecipar as interferências e solucioná-las, antes que impactem diretamente o ritmo dos contratos.

III) **Execução dos programas ligados à 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 2024 foram licitados 47 lotes em 12 estados, que no total adicionam 19,03 mil quilômetros de malha rodoviária coberta pelo programa. Além disso, foi publicado o Pregão Eletrônico nº 90486/2024, ainda em andamento, com mais 2,3 mil quilômetros distribuídos nos estados do Acre, Bahia, Minas Gerais e Roraima. A tabela a seguir resume a atual cobertura do programa:

Tabela 2 - Panorama de contratação do BR-LEGAL 2

Situação	UF	Lotes	Extensão (Km)	Total (Km)
CONTRATADO	AM	2	791	14.822
	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	
Pregão 475/2023 (homologado)	AL	2	825	11.046
	BA	9	3.542	
	MA	7	3.372	

Situação	UF	Lotes	Extensão (Km)	Total (Km)
	PB	3	1.279	
	PE	5	2.028	
Pregão 614/2023 (homologado)	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	
Pregão 90486/2024 (publicado)	AC	2	1.178	2.297
	BA	1	167	
	MG	1	375	
	RR	1	577	

Além das ações do programa BR-Legal, foram iniciadas licitações para contratações que não estavam previstas inicialmente para o exercício de 2024, a exemplo da sinalização para reestruturação das rodovias do Rio Grande do Sul que foram atingidas pelas enchentes, e a manutenção da malha que estava concedida e retornou à administração do DNIT no estado da Bahia. As contratações serão realizadas por meio de PATO exclusivo para sinalização:

Tabela 3 - Panorama de contratação de PATO

Situação	UF	Lotes	Extensão (Km)	Total (Km)
PATO - em elaboração	RS	6	3.733	4.409
PATO - em elaboração	BA	3	676	

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 medidores de velocidade, além de detectores de avanço semaforico e parada sobre a faixa de travessia de pedestres, por meio dos quais é feito o monitoramento das faixas de tráfego das rodovias federais sob circunscrição do DNIT. É regulado pela Instrução Normativa nº 43/2021, que dispõe sobre requisitos técnicos que dão suporte ao controle de velocidade na malha rodoviária.

Resultados:

Em dezembro de 2024, havia 2.375 faixas operacionais, representando 1.150 equipamentos em operação.

Além disso, havia 24 faixas relacionadas ao Edital nº 168/16, que se encontra em fase de estudo técnico para instalação, e 280 faixas relacionadas ao Edital nº 519/23, também em fase de estudo técnico para instalação.

Tabela 4 - PNCV – Faixas Operacionais Edital 168/16

UF	Total Faixas operacionais (operando + paralisadas)	Total Faixas operacionais + em instalação
AC	2	2
AL	-	-
AM	-	-
AP	-	-
BA	-	-
CE	118	118
DF	55	65
ES	-	-
GO	173	212
MA	77	77
MG	155	161
MS	-	-
MT	-	-
PA	-	-
PB	-	-
PE	211	211
PI	106	106
PR	-	-
RJ	-	-
RN	-	-
RO	98	98
RR	-	-
RS	-	-
SC	271	271
SE	-	-
SP	-	-
TO	-	-
Total Geral	1.266	1.321

Tabela 5 - PNCV – Faixas Operacionais Edital 519/23

UF	Total Faixas operacionais (operando + paralisadas)	Total Faixas operacionais + em instalação
AC	-	-
AL	89	109
AM	12	12
AP	12	12
BA	262	320
CE	-	-

UF	Total Faixas operacionais (operando + paralisadas)	Total Faixas operacionais + em instalação
DF	-	-
ES	65	85
GO	-	-
MA	-	-
MG	12	175
MS	66	66
MT	20	83
PA	8	109
PB	44	90
PE	-	-
PI	-	-
PR	230	300
RJ	6	14
RN	105	133
RO	-	-
RR	12	12
RS	108	137
SC	-	-
SE	54	54
SP	0	40
TO	4	52
Total Geral	1.109	1.803

Nos demais pontos em instalação, o DNIT atua nos estudos de criticidade, conforme IN nº 43/2021.

Desafios Futuros e Riscos

Destaca-se o gerenciamento junto às Superintendências Regionais e operadoras para o cumprimento do cronograma físico-financeiro do Edital nº 519/2023, em função do encerramento das prorrogações de contratos atuais, entre maio e novembro de 2024. Os contratos dos estados do Acre, Rondônia, Goiás, Pernambuco, Santa Catarina, Minas Gerais e no Distrito Federal foram prorrogados, enquanto no Ceará, no Maranhão e no Piauí houve dispensa de licitação. Assim, o principal desafio será a transição do encerramento desses contratos e a assinatura dos novos instrumentos, uma vez que se encontra em paralelo o processo licitatório para sua substituição.

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 de dois modelos: os Postos Integrados Automatizados de Fiscalização – PIAF e os Postos de Pesagem Mistos – PPM.

O modelo do PIAF corresponde a um posto de pesagem fixo, com recurso de pré-seleção automática, por meio da Estação de Controle em Pista - ECP e amplo pátio de estacionamento. A ECP realiza a pré-seleção automática em alta velocidade por meio de sensores instalados nas faixas de rolamento da rodovia (*Hight Speed Weight in Motion - HS-WIM*), capaz de aferir o peso de 100% do fluxo e pré-selecionar os veículos com indicativo de sobrepeso, os quais serão destinados a adentrar no posto.

O pátio de estacionamento é utilizado para pesagem de fiscalização, por meio da balança de precisão em baixa velocidade, e realização das medidas administrativas, tais como as voltadas à regularização do excesso de carga, ou seja, além de viabilizar a autuação do sobrepeso, também oferece condições adequadas para a sua correção.

Entre os dois modelos, o PIAF é o de maior investimento e com requisitos de viabilidade mais rigorosos. Por possuir um pátio de estacionamento amplo, demanda processos de desapropriação e maior complexidade de regularização ambiental para o início das obras, fatores que impactam consideravelmente no tempo de implantação do modelo.

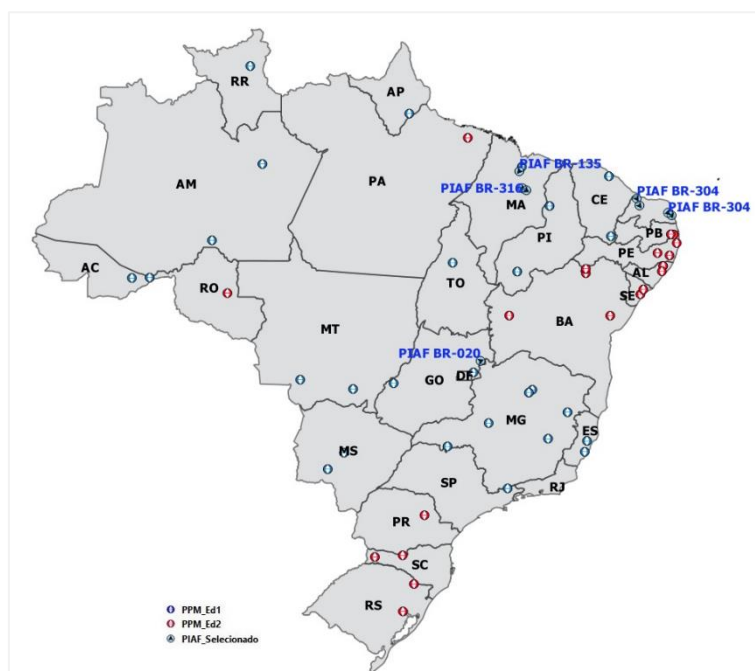
Já os PPM foram concebidos como um modelo híbrido (ECP + UMO), uma combinação da ECP do PIAF com a Unidade Móvel Operacional (UMO), dotada de sistema de pesagem portátil estático ou dinâmico, nos locais prioritários de fiscalização, os quais também contam com um pátio reduzido, implantado nos limites da faixa de domínio, o que reduz os custos e prazos de implementação. Também foram incluídas UMO adicionais no PPM com o objetivo de atuar nos fluxos secundários, a fim de complementar a fiscalização dos locais prioritários.

Resultados

Atualmente, há 5 PIAF em operação, 3 dos quais no estado do Maranhão (1 na BR-135 e 2 na BR-316), e 2 no estado do Rio Grande do Norte (1 na BR-101 e 1 na BR-304).

Além disso, há 3 PIAF em fase de obras: 2 na BR-304/RN e 1 na BR-020/GO. Ainda, há a previsão de início de obras de 1 PIAF na BR-476/PR, totalizando 9 PIAF implantados em operação.

Figura 3 - PIAF em operação e em obras



Fonte: Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR

Em relação aos PPM, destaca-se que os contratos foram assinados para implantação de 43 PPM (ECP + Pátio + UMO), além de 31 UMO adicionais, que, somados aos PIAF em operação, totalizam 79 pontos de fiscalização, contemplados em dois Editais: nº 175/2024 e nº 196/2024.

Tabela 6 - PNP – Situação dos PPM

Postos de Pesagem Misto (PPM)				
Edital	Lote	UF	Total de ECP	Total de UMO
1º EDITAL 2024	1	ES	2	2
		RJ	0	1
		SP	1	1
	2	MG	6	8
	3	GO	2	3
	4	MS	2	3
	5	MT	2	3
	6	AC	2	4
		AM	2	2
		AP	1	1
		RR	1	2
	7	TO	1	3
		MA	1	2
2º EDITAL 2024	8	CE	2	3
	9	PI	2	4
	1	BA	3	4
		SE	1	2
		AL	1	1
	2	PB	1	3
		PE	3	6
		RN	0	2
	3	PA	1	3
	4	RO	1	3
	5	PR	1	2
		SC	2	3

Postos de Pesagem Misto (PPM)				
Edital	Lote	UF	Total de ECP	Total de UMO
	6	RS	2	3
Total			43	74

O Edital nº 359/2024, referente à contratação dos Centros de Controle Operacionais (CCO) tornou possível a operação dos pontos de fiscalização de excesso de peso e dimensões. São locais dotados de todos os recursos necessários para viabilizar a atuação remota do Agente de Trânsito (AT), conforme preconiza a Resolução CONTRAN nº 909/2022, normativo que consolida as normas de fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento, nos termos do § 2º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A atuação do AT é indispensável para a fiscalização de peso e, por meio da atuação de forma remota, é possível o acompanhamento de operações diferentes concomitantemente. Toda a solução tecnológica da operação remota foi concebida para que qualquer estação de trabalho de qualquer CCO possa se conectar com qualquer ponto de operação na malha, seja relacionado a uma fiscalização de peso, seja ao acionamento de uma Área de Escape. Dessa forma, espera-se reduzir as interrupções nas operações, além de aumentar a presença da fiscalização do DNIT na malha sob sua jurisdição, já que eventuais ausências de AT poderão ser cobertas com o acionamento de CCO e servidores públicos de outras Regionais.

Serão implementados 24 CCO, em duas etapas de mobilização, contemplando quase todas as unidades da federação:

Figura 4 - Localização dos CCO



Fonte: Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR

Foram desenvolvidos 3 modelos de CCO: o modelo local, com estrutura mínima para atuação dos agentes e da equipe de colaboradores contratada para apoio à operação do CCO; o modelo regional, em que essa equipe de colaboradores é ampliada; e o modelo Sede, com estrutura mais completa e adequada para o monitoramento simultâneo de várias operações, uma equipe de apoio ainda maior, área de supervisão e sala de crise.

Figura 5 - Detalhamento CCO

Local do CCO	Região	Modelo CCO	Etapa
SR ES	SE	Regional	1
SR SP	SE	Local	
UL/Caratinga/MG	SE	Local	
UL/Patos de Minas/MG	SE	Local	
Sede (Brasília)	CO	Sede	
SR GO	CO	Local	
SR MS	CO	Local	
SR MT	CO	Local	
SR AM	N	Local	
SR MA	NE	Local	
SR CE	NE	Local	
SR PI	NE	Local	
UL/Feira de Santana/BA – BR324	NE	Regional	2
SR SE	NE	Local	
SR PB	NE	Local	
UL/Campina Grande/PB	NE	Local	
SR PE	NE	Local	
SR RN	NE	Local	
SR PA	N	Regional	
SR RO	N	Local	
UL/Pimenta Bueno/RO	N	Local	
UL/Ponta Grossa/PR	S	Local	
SR SC	S	Local	
UL/ São Leopoldo/RS	S	Local	

Desafios Futuros e Riscos

Um dos principais desafios envolve a conclusão das obras e o início da operação dos PIAF em etapa de obras. Além disso, a gestão das obras das ECP e das áreas de apoio às medidas administrativas dos PPM também é fundamental. Outro ponto importante é a administração dos prazos estabelecidos nos editais para evitar atrasos na implementação dessas infraestruturas, o que, por sua vez, permitirá uma maior abrangência na fiscalização. Ainda, é essencial o gerenciamento das atividades do contrato do CCO juntamente com as empresas dos PIAF e do PPM, de modo que o monitoramento das operações de fiscalização ocorra sem quaisquer intercorrências.

- **Execução das Áreas de Escape**

Foram avaliados mais de 200 pontos sugeridos pelas Superintendências Regionais do DNIT nos estados, com base na teoria do fenômeno de *fade*, que se propõe a prever em que ponto de um trecho um veículo irá experimentar um superaquecimento do seu sistema de frenagem com consequente perda da capacidade de frear, tornando inexecutável a realização de curvas horizontais.

Resultados

Desses mais de 200 pontos, 81 apresentaram a possibilidade de *fade* e então passaram para análise de viabilidade de implantação, considerando características geométricas, geológicas e das áreas lindeiras. Dos 81 pontos, 6 foram eleitos como prioridade:

Tabela 7 – Tabela pontos prioritários possibilidade de fade

ESTADO	BR	KM
Goiás	020	62,55
Bahia	242	682,65
Minas Gerais	267	199,50
Minas Gerais	367	446,0
Santa Catarina	282	67,20
Alagoas	104	8,00

Como a execução e operação de uma área de escape é um projeto inovador para a Autarquia, decidiu-se por se executar uma única área de escape na forma de projeto-piloto, a do estado de Goiás, pela proximidade com a sede, em Brasília-DF. A licitação dessa área de escape piloto já se encontra em fase avançada de trâmites processuais. Paralelamente, a equipe técnica elabora o projeto da área de escape localizada em Alagoas.

Desafios Futuros e Riscos

A operação da área de escape necessita de cuidadosa avaliação quanto ao modelo de gestão correto para viabilizar atendimento aos usuários. Dessa forma, buscam-se parcerias com outros órgãos, como a PRF, ao mesmo tempo em que é avaliada a possibilidade de inserção desses serviços nos contratos de supervisão ou de manutenção.

- **Contratação do Programa de Manutenção e Reabilitação de Obras de Arte Especiais (OAE)**

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. A 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 etc).

Resultados

Em 2024, foram elaborados 49 planos de trabalho de manutenção de OAE que, de posse das Superintendências Regionais, totalizam 1.844 OAE:

Tabela 8 - Resultado do PROARTE Manutenção em 2024

Situação	Resultado Manutenção 2024		
	UF	Unidade Local	nº de OAE
Encaminhados à Superintendência	AP	UL - Macapá	48
	BA	UL - Barreiras	52
	BA	UL - Euclides da Cunha	68
	BA	UL - Feira de Santana 2	40
	MA	UL - Barão de Grajaú	19
	MA	UL - Pedrinhas	77
	MG	UL - Contagem (Passarelas)	7
	MG	UL - Oliveira	40
	MT	UL - Cáceres	41
	MT	UL - Campo Novo dos Parecis	8
	MT	UL - Cuiabá	32
	MT	UL - Sorriso	8
	PA	UL - Itaituba 2	6
	PB	CONT - João Pessoa	10
	PI	UL - Piri-piri 2	27
	RJ	UL - Campo dos Goytacazes	30
	RS	UL - Santa Maria	70
	SE	CONT - Sergipe	20
	Total		603
Em Licitação	GO/DF	UL - Brasília	8
	AL	UL - Maceió 2	119
	AL	UL - Santana do Ipanema 2	56
	MA	UL - Caxias	39
	MG	UL - Contagem (Viaduto 454,55 sobre ferrovia)	1
	MG	UL - Prata 2	1
	RS	UL - Cruz Alta	53
	RS	UL - Passo Fundo	43
	RS	UL - Pelotas	28
	RS	UL - Uruguaiana	67
	RS	UL - Vacaria	24
	Total		439
Contratados	BA	UL - Vitória da Conquista	44

Resultado Manutenção 2024				
Situação	UF	Unidade Local	nº de OAE	
	ES	UL - Vitória	63	
	MG	UL - Caratinga	27	
	MG	UL - Caxambu/Pouso Alegre	22	
	MG	UL - Governador Valadares	38	
	MG	UL - Montes Claros	24	
	MG	UL - Patos de Minas	28	
	MG	UL - Prata	6	
	MG	UL - Teófilo Otoni	51	
	MG	UL - Uberlândia	29	
	PA	UL - Altamira	36	
	PA	UL - Itaituba	10	
	PE	UL - Arcoverde	68	
	RN	UL - Currais Novos	52	
	RN	UL - Macaíba	88	
	RN	UL - Mossoró	55	
	SE	UL - Aracaju	87	
	GO/DF	UL - Aragarças	22	
	GO/DF	UL - Jataí	18	
	SP	CONT - São Paulo	34	
	Total			802
	TOTAL DE OAE			1.844

Para a reabilitação, foram elaborados e encaminhados às Superintendências Regionais 74 anteprojetos de Reabilitação de OAE, juntamente com os respectivos Orçamentos Referenciais, Termos de Referências e Atos Preparatórios para auxiliar em suas contratações. A situação desses anteprojetos encontra-se na tabela a seguir.

Tabela 9 - Resultado do PROARTE Reabilitação em 2024

RESULTADO REABILITAÇÃO 2024				
Situação	OAE	UF	BR	KM
Encaminhados à Superintendência para licitação	Ponte km 8,38	BA	BR-498	8,38
	Viaduto km 217,24 sobre Ferrovia	BA	BR-101	217,24
	Ponte sobre o Rio Bocó / Ponte sobre o Rio Mocó	CE	BR-222	50,93
	Ponte sobre o Rio São Gonçalo	CE	BR-222	49,35
	Ponte sobre o Rio Casca	MG	BR-262	119,56
	Ponte sobre o Córrego Doce	MG	BR-365	174,60
	Ponte sobre o Rio São Francisco	MG	BR-365	164,81
	Ponte sobre o Córrego Anta Podre Pequeno	MG	BR-367	207,13
	Ponte sobre o Ribeirão Mandembo	MG	BR-494	90,44
	Ponte sobre o Ribeirão São João	MG	BR-354	555,84

RESULTADO REABILITAÇÃO 2024				
Situação	OAE	UF	BR	KM
	Ponte sobre o Rio Paraibuna I	MG	BR-267	92,27
	Ponte sobre o Rio Paratibe (LD)	PE	BR-101	54,44
	Ponte sobre a Sanga Sinassina	RS	BR-290	608,55
	Ponte sobre o Canal Caiubá	RS	BR-471	497,95
	Ponte km 84,42 / Ponte sobre o Rio Campeiro	BA	BR-407	84,42
	Ponte sobre o Rio Recreio	BA	BR-407	22,49
	Ponte sobre o Rio Toco / Ponte sobre o Rio Malhador	BA	BR-324	453,48
	Ponte de Madeira / Ponte Igarapé Cachaço	AP	BR-210	211,40
	Ponte de Madeira / Ponte Rio Cachorrinho	AP	BR-210	166,30
	Ponte de Madeira / Ponte Rio Cachorrinho	AP	BR-210	182,60
	Ponte de Madeira / Ponte Rio Riozinho	AP	BR-210	224,00
	Ponte de Madeira / Ponte Rio Sete Ilhas	AP	BR-210	233,40
	Ponte de Madeira / Ponte sobre o Igarapé Munguba	AP	BR-210	158,50
	Ponte de Madeira sobre Igarapé Onça	AP	BR-210	275,77
	Ponte de Madeira sobre o Rio Cupixi	AP	BR-210	151,20
	Ponte Rio Felício	AP	BR-210	286,91
	Total OAE - Encaminhadas à Superintendência			26
Em Licitação	Ponte sobre o Riacho Calandro	BA	BR-324	481,12
	Ponte sobre o Rio Capivari	BA	BR-242	188,46
	Ponte sobre o Ribeirão Caladão (LD)	MG	BR-381	6,93
	Ponte sobre o Rio Tocantins	TO	BR-226	0,00
	Ponte sobre o Rio Caeté	AC	BR-364	282,12
	Ponte sobre o Rio Catolé	BA	BR-101	449,02
	Ponte sobre o Rio Camisãozinho	BA	BR-324	415,07
	Ponte sobre o Rio do Peixe	BA	BR-324	467,67
	Ponte sobre o Rio Preto	BA	BR-101	348,30
	Ponte sobre o Riacho Fundo	MA	BR-222	98,07
	Ponte sobre o Igarapé Piri	PA	BR-155	320,52
	Ponte km 35,25	PB	BR-405	35,25
	Ponte km 388,80	PB	BR-230	388,80
	Ponte sobre o Riacho da Caiçara	PB	BR-230	423,56
	Ponte sobre o Riacho Peleiro	PB	BR-104	43,20
	Ponte sobre o Rio Quipauá	PB	BR-230	290,62
	Ponte sobre o Rio Taperoá	PB	BR-412	56,50
	Ponte sobre o Riacho Santo Antônio	PI	BR-343	195,66
	Ponte sobre o Rio Camurupim	PI	BR-402	77,42

RESULTADO REABILITAÇÃO 2024				
Situação	OAE	UF	BR	KM
	Ponte sobre o Rio da Várzea	PI	BR-402	65,92
	Ponte sobre o Rio Piracuruca	PI	BR-343	141,97
	Ponte sobre o Rio Ubatuba	PI	BR-402	99,59
	Ponte sobre o Rio Acauã II	RN	BR-427	28,03
	Ponte sobre o Rio Dois Irmãos	RN	BR-304	197,08
	Ponte sobre o Rio Novo	RO	BR-364	668,79
	Total OAE - Em Licitação			25
Contratados	Ponte sobre o Rio do Ouro	BA	BR-101	801,62
	Ponte km 17,91 / Ponte sobre o Riacho São Pedro	SE	BR-235	17,91
	Ponte sobre o Arroio Ibicuí da Faxina II	RS	BR-158	534,11
	Ponte sobre o Lago do Louco	RS	BR-293	291,78
	Ponte sobre o Rio Ibicuí	RS	BR-293	289,45
	Ponte sobre o Rio Ibirapuitã	RS	BR-293	351,21
	Ponte sobre o Rio Paraná	MS	BR-267	0,00
	Ponte sobre o Rio Jequitinhonha	BA	BR-101	661,72
	Ponte sobre o Rio Claro (LE)	GO/DF	BR-364	199,00
	Ponte sobre o Riacho Fundo	GO/DF	BR-414	246,10
	Ponte sobre o Rio Água Amarela II / Ponte sobre o Córrego Forquilha II	GO/DF	BR-080	15,14
	Ponte sobre o Rio dos Bois	GO/DF	BR-080	20,46
	Ponte sobre o Rio Forquilha I	GO/DF	BR-080	14,40
	Ponte sobre o Rio Leilão	GO/DF	BR-080	30,20
	Ponte sobre o Rio Taboquinha	GO/DF	BR-080	23,30
	Ponte sobre o Rio Verde	GO/DF	BR-080	81,40
	Ponte sobre Rio Amigo / Ponte sobre o Rio Angico	GO/DF	BR-080	49,80
	Ponte sobre o Rio das Velhas	MG	BR-365	141,30
	Ponte Inservível km 82,09	PB	BR-104	82,09
	Ponte sobre o Rio Cajá	PB	BR-230	83,24
	Ponte sobre o Rio Patu	PB	BR-230	81,43
	Ponte sobre o Rio Piancó	PB	BR-361	85,18
	Ponte sobre o Rio Poti (LE)	PI	BR-343	4,81
	Total OAE - Contratadas			23
TOTAL DE OAE				74

- 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:

Tabela 10 - Classificação de segmento da malha

Superfície do pavimento	Conservação da rodovia
Número de panelas	Altura da vegetação marginal
Número de remendos	Presença e condição dos dispositivos de drenagem
Percentual de área trincada	Presença de dispositivos de sinalização horizontal e vertical

A fim de indicar a evolução ou a involução das condições de manutenção da malha, 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 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 apresentado a seguir:

Tabela 11 - Categoria ICM





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

Resultados

No que tange ao ICM Nacional, é nítida a melhoria das rodovias ao longo dos últimos anos, em especial em 2024.



Tabela 12 - Classificação das rodovias 2020 – 2024

Ano Condição	2020		2021		2022		2023		2024	
	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km
 Bom	58%	32.361,52	55%	34.639,21	52%	32.175,41	67%	40.733,22	75%	45.815,28
 Regular	24%	13.426,30	24%	15.152,30	25%	15.430,50	20%	11.890,83	18%	10.829,21
 Ruim	10%	5.645,80	11%	6.862,80	12%	7.115,00	8%	4.971,00	5%	3.311,60
 Péssimo	8%	4.492,20	10%	5.952,30	11%	7.025,70	6%	3.382,90	2%	1.245,20
Total	100%	55.925,82	100%	62.606,61	100%	61.746,61	100%	60.977,95	100%	61.201,29

