

DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA – DPP

I) **Desenvolvimento do processo de planejamento integrado**

Essa iniciativa é avaliada com base em 5 indicadores estratégicos: i) Elaboração da 1^a e da 2^a etapa do PNMR; ii) Elaboração da 1^a e da 2^a 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.

- **Elaboração da 1^a e da 2^a etapa do PNMR**

O indicador de elaboração da 1^a e 2^a etapas do PNMR permite à instituição aferir se foram identificadas as necessidades de manutenção da malha e se foram propostas as ações para manutenção do ativo rodoviário no exercício de interesse. No âmbito do PNMR, as etapas para sua elaboração e consolidação seguem o procedimento estipulado na IN nº 69/DNIT/2021.

A Etapa I - Fase Técnica tem por premissa o atendimento aos requisitos técnicos e estratégicos do DNIT, com vistas a assegurar a trafegabilidade na malha rodoviária com padrão adequado de manutenção, assinalando o investimento necessário.

Na Etapa II – Análise e Racionalização dos Recursos, ocorre a adequação da proposta inicial, tomando por premissa os limites orçamentários definidos no decorrer do processo do PLOA.

Para elaboração de cada temática do PNMR, são consideradas informações técnicas provenientes de diversas fontes, tais como: PNCT, Sistema de Gerência de Pavimentos (SGP), Sistema de Gerência de Estruturas (SGE), etc., com a finalidade de indicar os serviços e o montante de recursos necessários à manutenção rodoviária para o ano de interesse.

Resultados

Em 2024, foram concluídas as Etapas I e II do PNMR 2025, conforme processo SEI nº 50600.016899/2024-77. A elaboração do Plano culminou nos seguintes níveis de investimento para a manutenção rodoviária de 2025:

Tabela 1 -Resultados do planejamento orçamentário da 1^a e da 2^a Etapa do PNMR 2025

Ano	Etapa I – Fase Técnica	Etapa II – Análise e Racionalização dos Recursos
2025	R\$ 17,00 bi	R\$ 8,85 bi

Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

No contexto da elaboração do PNMR, cita-se como resultado, ainda, a homologação do certame para execução do contrato de prestação de serviços técnicos especializados para (i) levantamento integrado, contínuo e processamento dos dados da condição da rede rodoviária

pavimentada, e (ii) assessoramento para o planejamento e avaliação da manutenção em toda malha rodoviária federal sob administração do DNIT, constante do processo SEI nº 50600.038828/2023-44.

Quanto às iniciativas relacionadas à Segurança Viária, destacam-se as conclusões do projeto *BrazilRap* e do Plano de Investimentos em Rodovias Mais Seguras (PIRMS), proporcionando um avanço no planejamento em infraestrutura.

Por fim, sobre a Gerência de Estruturas, no âmbito do PNMR, o DNIT formalizou, em 2024, a implantação do SGE, em que estão cadastradas 6.833 OAE (pontes, viadutos, passarelas, pontilhões, passagens, bueiros, contenções e túneis), com suas respectivas avaliações e particularidades. As estruturas que obtiveram notas 1 ou 2 classificam-se como “críticas” e “ruins”, respectivamente. Em atendimento à determinação contida no item 9.2.1 do Acórdão nº 1185/2020 – TCU – Plenário, apresenta-se a tabela a seguir, que contém a quantidade de OAE classificadas como “críticas” ou “ruins”.

Tabela 2 - Total de obras consideradas críticas ou ruins

Classificação	OAE cadastradas no SGE	OAE sob Jurisdição do DNIT
Obra Críticas	178	2,6 %
Obras Ruins	758	11,1 %

Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Importante registrar que a metodologia de classificação das OAE tem como finalidade indicar as estruturas que demandam atuação prioritária por parte do DNIT. Dessa forma, uma estrutura classificada como “crítica” ou “ruim” não necessariamente está comprometida em sua capacidade de resistir ao tráfego.

Desafios futuros e riscos

O PNMR tem como desafio o seu próprio refinamento, posto que o Plano sofre melhorias gradativas e constantes ao longo de sua execução, incorporando inovações em dados, tecnologias, procedimentos e lições aprendidas. Destaca-se, ainda, o desafio de manutenção e aprimoramento do novo SGP, do SGE e das ações de Segurança Viária no contexto da gestão de ativos da infraestrutura do DNIT. Por fim, registra-se o desafio da plena execução do novo contrato de prestação de serviços técnicos especializados, tendo em vista se tratar de uma experiência inovadora na Autarquia. Como risco, cita-se a descontinuidade total ou parcial de levantamentos, ferramentas, sistemas ou serviços afins, que podem causar impacto na elaboração do PNMR e nas demais ações de planejamento.

- Elaboração da 1^a e da 2^a etapa da Proposta da Lei Orçamentária relativa à área finalística da Autarquia - PLOA Finalística**

O indicador de elaboração da 1^a e 2^a etapa da PLOA Finalística do DNIT permite à instituição aferir se foram identificadas as necessidades orçamentárias das áreas finalísticas para determinado



exercício e se foram propostas alocações de recursos em ações orçamentárias. A PLOA consiste em projeto de lei que estima as receitas e fixa as despesas para o exercício financeiro seguinte. Nesse contexto, no DNIT, são elaboradas as etapas qualitativa e quantitativa da PLOA (1^a e 2^a etapas, respectivamente).

Na fase qualitativa, deve-se concluir as diretrizes para elaboração da proposta (desconsiderando quaisquer limites orçamentários), bem como revisar todo o portfólio finalístico da Autarquia. Faz-se necessário, ainda, atualizar o cadastro de ações orçamentárias, incluindo, mantendo ou excluindo as ações e seus atributos. Na fase quantitativa, deve-se adequar o material ao limite de recursos disponibilizado ao DNIT por parte do Ministério dos Transportes - MT.

Resultados

A PLOA finalística para o exercício de 2025 teve suas duas etapas integralmente cumpridas, resultando as ações orçamentárias dos seguintes Programas Finalísticos, na parcela que compete ao DNIT:

- 3106 – Transporte Rodoviário;
- 3108 – Segurança Viária;
- 3109 – Transporte Ferroviário;
- Ação “20UC” de Estudos e Projetos.

Na etapa qualitativa (1^a etapa), foi analisado e revisado o cadastro de 203 ações orçamentárias, envolvendo 60 atributos para cada ação. Além disso, foram levantadas informações para 194 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 48 atributos preenchidos para cada Projeto de Investimento. Na etapa quantitativa (2^a etapa), a proposta preliminar foi adequada ao limite de recursos determinado pelo Ministério dos Transportes.

Tal procedimento resultou nas Propostas Qualitativa e Quantitativa do DNIT. A tabela a seguir expõe, por etapa, os valores totais propostos por tipo de intervenção.

Tabela 3 - Proposta Orçamentária 2025 do DNIT por etapa (R\$ em milhões)

PLOA 2025		1ª Etapa	2ª Etapa	PLN nº 26/2024 - CN (Ministério do Planejamento e Orçamento)
Finalístico	Rodoviário	29.418,67	11.846,72	12.571,19
	Manutenção	17.087,71	8.850,12	8.850,12
	Construção/ Adequação	11.505,95	2.778,99	3.423,46
	Operações	825,01	217,61	297,61
	Ferroviário	1.003,56	59,98	158,99
	Estudos e Projetos	645,42	327,16	327,16
Não finalístico	Demais	1.347,41	792,00	792,00
Total		32.415,06	13.025,86	13.849,34

Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

A elaboração e os resultados da 1ª etapa estão disponíveis no processo SEI nº 50600.016256/2024-23, que apresenta a proposta preliminar do DNIT consolidada e encaminhada em 17 de maio de 2024. A 2ª etapa, executada após a publicação do limite de recursos disponibilizado ao DNIT por parte do MT, encontra-se no processo SEI nº 50600.030754/2024-89.

Desafios futuros e riscos

A 2ª Etapa da elaboração do PLOA Finalística do DNIT é a mais desafiadora, por exigir diversas tratativas, análises e priorização de investimentos. O limite disponibilizado para a Autarquia em 2025 corresponde a, aproximadamente, 40% do valor apurado na 1ª etapa, montante necessário para o pleno atendimento das necessidades apontadas pelo DNIT. Quanto aos riscos que podem afetar o sucesso da iniciativa, destaca-se a indisponibilidade de informações tempestivas para a adequada elaboração da PLOA.

- Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade (ICS)**

O indicador “Percentual da malha rodoviária federal pavimentada, sob administração do DNIT, com Medição de Qualidade” tem como objetivo avaliar a realização de levantamentos técnicos para a gestão de pavimentos, fornecendo subsídios ao planejamento e à tomada de decisões. Para 2024, a meta foi definida em 75%.

O Índice de Condição de Superfície - ICS reflete a situação funcional dos pavimentos e é representado por notas de 1 a 5, em que 5 é o melhor resultado. O indicador é estimado a partir dos índices *International Roughness Index* – IRI (que representa o nível de conforto ao rolamento) e Índice de Gravidade Global – IGG (que quantifica e pondera os defeitos encontrados nos pavimentos). Após a realização dos levantamentos, os dados são carregados no SGP e o ICS é consolidado por unidade da federação.

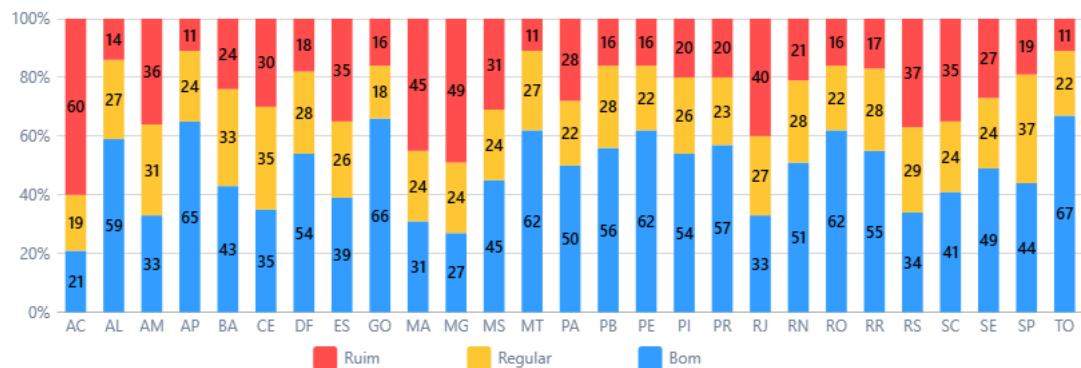
Resultados



Em 2024, foram obtidos 54.783,70 quilômetros de rodovias com levantamentos aprovados. Desse total, 48.491,69 quilômetros possuem ICS calculado, totalizando 89% da malha rodoviária federal pavimentada e superando, portanto, a meta estipulada.

Para tanto, foram executados serviços de obtenção do Índice de Irregularidade Longitudinal (IRI) e do registro por imagens para a caracterização do Levantamento Visual Contínuo de Defeitos (LVC), de modo a possibilitar o cálculo do Índice de Gravidade Global (IGG). A imagem a seguir indica os resultados do ICS por estado ao fim de 2024.

Figura 1 - Índice de Condição de Superfície ao final de 2024



Fonte: Sistema de Gerência de Pavimentos - SGP

Desafios futuros e riscos

Os desafios para obtenção do ICS em 75% da malha estão atrelados à execução dos levantamentos, à tempestividade e à adequação dos dados obtidos ao longo do ano. Como risco, cita-se a possibilidade de atraso nos serviços de campo devido ao início do novo contrato de prestação de serviços técnicos especializados, tendo em vista se tratar de uma experiência inovadora na Autarquia.

• **Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação**

O indicador “Percentual de Equipamentos de Contagem Permanente de Tráfego em operação” tem como objetivo avaliar a disponibilidade operacional dos equipamentos contratados, permitindo o acompanhamento do PNCT, no que se refere aos postos de Coleta Contínua. Os equipamentos permanentes de contagem realizam o levantamento volumétrico e classificatório da malha e fornecem informações relevantes sobre o tráfego rodoviário, essenciais para as ações de planejamento, desde a manutenção até a ampliação. Para 2024, a meta foi definida em 75% de equipamentos em operação.

Resultados

O PNCT prevê 358 postos de contagem contínua em operação. Ao fim de 2024, estavam em funcionamento 338, correspondendo ao percentual de 94% de equipamentos de contagem permanente de tráfego em operação, configurando pleno atendimento à meta. Nesse período, 1

posto aguardava autorização para instalação, 18 encontravam-se paralisados por intervenção na via e 1 restava paralisado por vandalismo. Na tabela a seguir estão apresentados os postos fixos do PNCT, indicados de acordo com a situação de operação ao fim do exercício.

Figura 2 - PNCT - Postos em operação até dezembro de 2024 - Postos de Coleta Contínua



Já os postos de Coleta de Cobertura são gerenciados em ciclos, compreendendo o período de abril a março do ano subsequente. O ciclo de abril de 2024 a março de 2025 tem a previsão de mobilização de 65 postos de coleta de cobertura, dos quais 49 foram efetivados em 2024. A tabela a seguir apresenta as instalações dos postos de Coleta de Cobertura já realizados.



Figura 3 - Postos em operação até dezembro de 2024 - Postos de Coleta de Cobertura



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Ademais, em 2024 foi desenvolvida a modelagem do fluxo de veículos para os dados do ano anterior, proporcionando, entre outras informações, a estimativa do Volume Médio Diário anual (VMDa), do Nível de Serviço e do Número N (indicador que estima a quantidade de solicitações de uma carga padrão — denominada eixo padrão — aplicadas ao pavimento).

Desafios futuros e riscos

O principal desafio consiste em garantir a manutenção e a operação dos postos de contagem de tráfego. O quantitativo em operação é variável e sofre interferência de fatores diversos, como intervenções de manutenção rodoviária, vandalismos, recalibragem dos sensores, entre outras causalidades. Nos próximos anos, serão buscadas parcerias de cooperação com órgãos de diferentes esferas da administração pública e entidades privadas, com o objetivo de compartilhar dados de contagem provenientes de rodovias sob jurisdição estadual, municipal, distrital e de concessão. A incorporação desses dados complementares contribuirá para o aprimoramento contínuo do processo de modelagem e estimativa do volume de tráfego nas rodovias. Com a proximidade do encerramento dos contratos vinculados ao PNCT, um dos principais desafios será conduzir os trâmites de finalização da operação atual e estruturar um novo termo de referência, essencial para viabilizar o processo licitatório subsequente. Como risco, destacam-se as incertezas

sobre as etapas externas do futuro certame, que podem causar atraso na nova contratação, descontinuando a coleta de dados.

- **Percentual de acordos em audiências de conciliação de desapropriação/reassentamento**

Indicador cujo objetivo é acompanhar o desempenho dos processos de desapropriação e reassentamento nas audiências judiciais, 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. Para 2024, foi definida meta de 80% para realização de acordos de conciliação nos processos de desapropriação e reassentamento.

Resultados

Em 2024, foram realizadas 668 audiências de conciliação de desapropriação e reassentamento, sendo obtidos 565 acordos, representando um percentual de sucesso de 85%.

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.

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, importante para o desenvolvimento sustentável do país. A estrutura dessa iniciativa considera as seguintes frentes de aprimoramento: atualização dos procedimentos de compensação ambiental dos empreendimentos; aprimoramento da estratégia indígena; aprimoramento do plantio compensatório e elaboração do Plano de Gerenciamento de Riscos no Licenciamento Ambiental.

- **Atualização dos procedimentos de compensação ambiental dos empreendimentos**

A compensação ambiental é um instrumento de política pública destinado a reparar ou minimizar os impactos causados por empreendimentos que utilizam recursos naturais e geram significativo impacto ambiental, como ocorre na maioria dos projetos de infraestrutura do DNIT. Esse mecanismo impõe a obrigação de apoiar a criação, manutenção ou o fortalecimento de unidades de conservação de Proteção Integral ou de Uso Sustentável, quando afetadas pelo empreendimento ou por interesse público. A compensação ocorre por meio de aporte financeiro, diretamente vinculada à Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) conduzida no âmbito 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 2024, foram pagos pelo DNIT TCCA com valor de R\$ 17.918.500,07, para compensação ambiental referente aos empreendimentos descritos na tabela a seguir.

Tabela 4 - TCCA pagos pelo DNIT em 2024

BR	Descrição	Termo de Compromisso de Compensação Ambiental	Valor Inicial do Recurso do TCCA
BR-010/TO	Implantação e Pavimentação da BR-010, Trecho Aparecida de Rio Negro-Goiatins, Estado do Tocantins	37/2023GABIN/ICMBio	R\$ 8.190.616,00
BR-392/RS	TRECHO: ENTRONCAMENTO BR 116 PELOTAS – RIO GRANDE	24/2023GABIN/ICMBio	R\$ 2.570.637,86
BR-158/MT	Subtrecho Entroncamento da MT - 242(B)/322(A) - Ribeirão Cascalheira	25/2023GABIN/ICMBio	R\$ 2.139.054,71
BR-116/RS	Eldorado do Sul a Pântano Grande	26/2023GABIN/ICMBio	R\$ 3.970.049,78
BR-267/MS	Anel Rodoviário no Contorno Rodoviário Trecho: Entr. BR-267-Futura Ponte Sobre o Rio Paraguai, localizada no Município de Porto Murtinho/MS	TCCA nº 14/2024/Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul - IMASUL	R\$ 359.013,33
			R\$ 2.999,10
			R\$ 438,88
BR-116/392/RS	BR-116/392/RS, Trecho Pelotas/RS - Rio Grande/RS, desenvolvidas nos lotes 1, 2 e 3, Subtrecho BR-116/RS (km 511,76 ao km 527,68) e BR-392/RS (km 8,787 ao km 68,4), objeto da Licença de Instalação nº 1034/2014	TCCA nº 01/2024/Secretaria de Município do Meio Ambiente – Rio Grande/RS	R\$ 250.563,34
BR-470/SC	TCCA nº 03/2024	TCCA nº 03/2024/Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Prefeitura de Ilhota/SC	R\$ 435.127,07
Valor Total			R\$ 17.918.500,07

Desafios futuros e riscos

O maior desafio é garantir recursos orçamentários suficientes para o cumprimento dos TCCA firmados com os órgãos gestores de unidades de conservação que podem ser beneficiados pelos recursos de compensação ambiental, nas esferas estaduais e municipais.

• **Aprimoramento da estratégia indígena**

Considerando a legislação referente ao Licenciamento Ambiental e, mais especificamente, a Portaria Interministerial (Meio Ambiente, Justiça, Cultura e Saúde) nº 60/2015, 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 as comunidades indígenas no âmbito dos processos de licenciamento ambiental, além de atualizar e/ou repactuar o escopo dos planos básicos ambientais indígenas.

Resultados

Em 2024, visando atualizar o escopo 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 subsidiar a elaboração dos PBA-CI, por meio da padronização dos subprogramas ambientais indígenas atinentes aos empreendimentos rodoviários, 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 as comunidades indígenas, foi estabelecido importante precedente de substituição da obrigação de realizar determinada ação pela obrigação de indenizar, atendendo à 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. Para tanto, foram publicados editais de contratação pública, Termos de Execução Descentralizada, Termos de Colaboração, Acordo de Cooperação Técnica, Acordo Judicial e Termo de Acordo e Compromisso para o provimento do atendimento às condicionantes dos PBA-CI, conforme tabela a seguir.



Tabela 5 - Situação do cumprimento de condicionantes ambientais de PBA-CI

PBA-CI Execução Contratada						
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Edital	Valor	Contrato
101/AL	Wassu Cocal, Kariri Xocó, Karapotó terra Nova e Karapotó Plaki -O	50620.000739/2023-97	Aquisição de veículos - TAC	Pregão Eletrônico nº 125/2024	R\$ 3.084.745,00	-
101/AL	Wassu Cocal, Kariri Xocó, Karapotó terra Nova e Karapotó Plaki -O	50600.015072/2022-84	Contratação da Implementação - TAC	EDITAL nº0351/23-00	R\$ 12.488.000,00	Contrato nº 679/2023-00 (SEI nº16222760)
230/422/PA	Parakanã, Trocará, Sororó e Nova Jacundá	50600.010361/2023-78	Contratação de Empresa(s) Especializada(s) para a execução dos Planos Básicos Ambientais Indígenas - PBAI	Edital nº 631/2023-00 (SEI nº16594264)	1-R\$ 18.307.884,10 2-R\$ 16.607.763,12 3- R\$ 19.877.506,75 4- R\$ 10.725.154,78	1-Contrato nº290/2024 Lote 04 (SEI nº17782958) 2- Contrato nº289/2024 Lote 03(SEI nº18069719) 3- Contrato nº. 288/2024 Lote 02 (SEI nº18069324) 4- Contrato nº 287/2024 Lote 01 (18067557)
PBA-CI Editais Publicados						
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Edital	Valor	Contrato
290/RS	Mbyá-Guarani	50600.010609/2024-81	Contratação de Empresa Especializada em Serviço de Consultoria para a implementação do Plano Básico Ambiental - Componente Indígena - PBA - CI	Edital nº 0348/2024-00 (SEI nº18969979)	R\$ 20.330.968,00	-
158/MT	Urubu Branco	50600.000409/2024-11	Aquisição de itens necessários para atendimento do Programa de Apoio à Terra Indígena Urubu Branco – PAINDIO	Edital nº378/2024 (SEI nº19759515)	R\$ 689.472,00	-
Termos de Execução Descentralizada						
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Valor		TED

222/CE	Anacé	50600.041544/2023-35	Implantação (construção e equipagem) de uma Unidade Básica de Saúde Indígena Tipo III na Aldeia Japuara (povo Anacé) e aquisição de 01 (um) veículo zero quilômetro, tipo VAN, adaptado para Pessoas com Deficiência (PCD)	R\$ 2.197.061,28	Termo de execução Descentralizada Nº 262/2024-00 (SEI nº17628273)
101/AL	Wassu Cocal, Karapotó terra Nova e Karapotó Plaki -O	50600.018226/2023-71	Implantação (construção e equipagem) de uma Unidade Básica de Saúde Indígena (TI Wassu-Cocal) e aquisição de dois veículos	-	Minuta de Termo de Execução Descentralizada - TED (SEI nº14594606)
Termos de Colaboração - Em execução					
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Valor	TC
101/AL	Kariri Xocó	50600.010280/2023-78	Repasso de recursos à Associação	R\$ 1.653.417,01	Termo de Colaboração nº151/2024 (SEI nº18404252)
101/AL	Wassu Cocal	50600.010270/2023-32	Repasso de recursos à Associação	R\$ 1.974.543,46	Termo de Colaboração nº152/2024 (SEI nº18623432)
101/AL	Karapotó Plaki-ô	50600.010248/2023-92	Repasso de recursos à Associação	R\$ 3.299.566,03	Termo de Colaboração nº150/2024 (SEI nº18402372)
101/AL	Karapotó Terra Nova	50600.010238/2023-57	Repasso de recursos à Associação	R\$ 780.870,64	Termo de Colaboração nº153/2024 (SEI nº18379166)
Acordo de Cooperação Técnica					
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	AC	
BR-230/422/PA	Parakanã	50600.043725/2023-04	Projetos Executivos para Implantação de Infraestruturas para Abastecimento de Água em 29 (vinte e nove) Aldeias da Terra Indígena Parakanã, localizadas nos municípios de Novo Repartimento/PA e Itupiranga/PA	Minuta Acordo de Cooperação Técnica (SEI nº19186223)	
Acordo Judicial					
BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Valor	AJ
364/MT	Estação Parecis	00473.022778/2021-46	Substituir a obrigação do DNIT de Fazer (execução integral dos compromissos e obrigações previstos no Componente Indígena do PBA - versão outubro /2010 - processo administrativo DNIT 50600.002018/2006-59), pela obrigação do DNIT de pagar/indenizar o povo Parecis da TI Estação Pareci.	R\$ 5.860.553,59	Termo de Acordo e Compromisso (SEI nº13401938)

Termo de Acordo e Compromisso

BR	Terra Indígena	Processo	Objeto	Valor	TAC
230/422/ PA	Parakanã	50600.039567/2023-80	Aquisição de insumos e contratação de serviços para viabilizar a entrega de veículos	R\$ 689.594,17	Termo de Acordo e Compromisso nº 263/2024-00 (SEI nº 18194418)



• **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 permitem ao DNIT cumprir as responsabilidades de recomposição florestal registradas em suas respectivas ASV.

Para cumprir as obrigações relacionadas à recomposição florestal, é necessário superar as seguintes etapas:

- Vabilizar a elaboração dos projetos de recomposição florestal;
- Obter a aprovação dos projetos pelos órgãos licenciadores e, quando coincidentes com unidades de conservação, 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

O Edital nº 244/2022-00 (SEI nº11832688), que versa sobre a elaboração, implantação, manutenção e monitoramento do Projeto de Plantio Compensatório em área equivalente à 605,49 hectares, em atendimento às obrigações ambientais do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação e implantação das obras de artes correntes e especiais da rodovia BR-230/PA (trecho entre a divisa TO/PA e Rurópolis/PA), teve seu resultado homologado em 27 de setembro de 2022, pelo valor de R\$ 10.345.878,93, e gerou o Contrato nº 590/22 (SEI nº12934917). Após a Ordem de Início de Serviços (SEI nº13518996), em 24 de janeiro de 2023, e após a aprovação do Projeto Executivo Plantio Compensatório REV05 (SEI nº 15264405), foram iniciados os serviços de plantio em maio de 2024, com execução de, aproximadamente, 35 hectares de plantio no exercício.

Para a recomposição florestal com espécies vegetais nativas, em atendimento às obrigações 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, 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), com implantação, manutenção e monitoramento de plantios compensatórios, informa-se que em 2024 foi dado início ao desenvolvimento dos projetos executivos de acordo com o edital de contratação.

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, considera-se, junto ao IBAMA, a possibilidade 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 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 é que o DNIT adquira Créditos aceitos pelo IBAMA como alternativa para reduzir seu passivo de recomposição florestal.

Os principais riscos para o progresso efetivo dessa ação estão relacionados às crises (políticas, econômicas, sanitárias etc), que podem impactar a disponibilidade de recursos financeiros para o DNIT e, por conseguinte, afetar a execução adequada dos projetos de recomposição florestal.

- Elaboração do Plano de gerenciamento de riscos no licenciamento ambiental**

Essa ação visa implementar medidas para melhorar os 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 das 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 as Ordens de Serviço Específicas (OSE) para os seguintes empreendimentos:

Tabela 6 - OSE do Contrato nº 93/2022

LOTE A/93 – PROSUL			
BR	UF	Empreendimento	OSE
156	AP	Obras de Implantação e Pavimentação do Lote 01 (km 27,0 a km 87,10), do Lote 02 (km 87,10 a 149,12) e do Lote 3 (km 149,12 a 210,18) da Rodovia BR-156/AP, incluindo Adequação de Capacidade e Melhoramentos na Travessia Urbana do Laranjal do Jari	SUSPENSÃO - Ofício nº 249366/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI 19841637)
317	AM	Obras de pavimentação da BR-317/AM	OSE nº 04.1-093/22 - BR-317/AM - 1 ^a Retificação (SEI 19814745)
242	MT	Obras de implantação e pavimentação da BR 242/MT	OSE nº 05.093/22 - BR-242/MT - 1 ^a Retificação (SEI 16954472)
262	MS	Obras de restauração do pavimento e recuperação e implantação de acostamento na BR/262	OSE nº 06.093/22 - BR-262/MS - 1 ^a Retificação (SEI 16667127) OSE nº 06.093/22 - BR-262/MS - 2 ^a Retificação (SEI 18785698)
230/155/222	PA	Obras de implantação, duplicação, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos na BR-230/155/222/PA - Contorno de Marabá/PA	OSE nº 07.1-093/22 - BR-230/155/222/PA (SEI 19027268)



LOTE A/93 – PROSUL

BR	UF	Empreendimento	OSE
010	GO/TO	Obras de Implantação, Pavimentação, Absorção, Adequação de Capacidade e Melhoria da Segurança, além de Reabilitação de 08 pontes e Implantação de 09 pontes na Rodovia BR-010/GO/TO	OSE nº 08.1-093/22 - BR-010/GO/TO (SEI 19026958)
163	PA	Obras de pavimentação da BR-163/PA. Apresentação dos estudos etnoecológicos e elaboração do PBAi nas terras indígenas na área de abrangência da BR 163/PA, são elas: 1) Km 43, (2) Pimental, (3) Praia do Índio, (4) Praia do Mangue e (5) São Luiz do Tapajós, (6) Borari Alter do Chão, (7) Bragança, (8) Marituba, (9) Maratuba do Pará e (10) Taquara	OSE nº 09.1-093/22 - BR-163/PA (SEI 19874366)

No âmbito do Contrato nº 94/2022, foram emitidas as Ordens de Serviço Específicas (OSE) para os seguintes empreendimentos:

Tabela 7 - OSE do Contrato nº 94/2022

LOTE B/94 – JGP

BR	UF	Empreendimento	OSE
316	PI	Obras de Duplicação, de Vias Laterais e Obras de Artes Especiais, incluindo Restauração da Pista Existente, da Rodovia BR-316/PI	OSE nº 07.1-094/22 - BR-316/PI/2024 (SEI 16825274)
030	BA	Obras de implantação e pavimentação da Rodovia BR-030/BA - Div. GO/BA – Entroncamento BR-135B / BA-594 (A) (Cocos/BA) - km 0 ao km 191,5	OSE nº 08.1-094/22 - BR-030/BA/2024 (SEI 17060978)
110/316	PE	Obras de implantação e pavimentação da rodovia BR-110/316/PE	OSE nº 09.1-094/22 - BR-110/316/PE/2024 (SEI 17138933)
349	SE/AL	Construção de uma Ponte rodoviária sobre o Rio São Francisco entre o Município de Penedo/AL e Neópolis/SE. A superestrutura da ponte estaiada de Penedo-Neópolis prevê seção transversal com 21,10 m de largura e extensão total de 1.080 m. O Acesso se refere à ligação da AL-225 (Penedo/AL) com 5.267 m de extensão	OSE nº 10.1-094/22 - BR-349/SE-AL/2024 (SEI 17250365) OSE nº 10.1-094/22 - BR-349/SE-AL/2024 - 1ª Retificação (SEI 19438125)
304	RN	Obras de Duplicação e Adequação de Capacidade da BR-304/RN, nos lotes 1, 2, 3 e 4.	OSE nº 11.1-094/22 - BR-304/RN/2024 (SEI 17979481)
104	RN	Obras de Implantação, Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Pontos Críticos na Rodovia BR-104/RN, incluindo Adequação de Plataforma e de Capacidade, Implantação de Rodovia Pavimentada, Implantação de Faixas Adicionais, Faixas de Ultrapassagem e Vias Marginais	OSE nº 12.1-094/22 - BR-104/RN (SEI 19025965)
135	BA	Obras de Pavimentação no segmento entre o km 207 e o km 226 e alternativa de Catolândia, na rodovia BR-135/BA	OSE nº 13.1-094/22 - BR-135/BA (SEI 19688541)
324	BA	Obras de Implantação/Duplicação, Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos na Rodovia BR-324 - Travessia Urbana de Feira de Santana/BA, incluindo Obras de Artes Especiais.	OSE nº 14.1-094/22 - BR-324/BA (SEI 19331975)

No âmbito do Contrato nº 95/2022, foram emitidas as Ordens de Serviço Específicas (OSE) para os seguintes empreendimentos:

Tabela 8 - OSE do Contrato nº 95/2022

LOTE C/95 – PROSUL

BR	UF	Empreendimento	OSE
116	RS	Obras de adequação de capacidade e duplicação da BR-116/RS, no subtrecho entre o entroncamento com a BR-290/RS (km 291,20) e o acesso ao município de Pelotas/RS (km 510,62)	OSE nº 04.1-095/22 - BR116/RS - PBAQ (SEI 17360986)



LOTE C/95 – PROSUL

BR	UF	Empreendimento	OSE
116	SP	Obras de implantação de ligação rodoviária da cidade de Potim/SP à BR-116/SP (Via Presidente Dutra)	OSE nº 05.1-095/22 - BR116/SP (SEI 17771707)
153	RS	Obras de Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos da Rodovia BR-153/RS, km 53,6 ao km 122	OSE nº 06.1-095/22 - BR153/RS (SEI 18971350)
163	RS/SC	Obras de Implantação de Variante com 5,4 km no Estado do Rio Grande do Sul, Implantação de Ponte de 1,2 km sobre o Rio Uruguai, implantação do Contorno de Itapiranga com 8,6 km e Adequação de Capacidade com 26,6 km em Rodovia Estadual	OSE nº 07.1-095/22 - BR-163/RS/SC (SEI 18995937) SUSPENSÃO - Ofício nº 232069/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI 19625525)
365	MG	Obras de Duplicação, adequação de capacidade, melhoria da segurança e eliminação dos segmentos críticos - BR 365/MG - Lote 03 – km 407,8 - km 476,6	OSE nº 08.1-095/22 - BR 365/MG (SEI 18956742)
174	MT	Obras de Implantação, Pavimentação e Obras de Arte Especiais do km 0,0 ao km 71,0 da Rodovia BR-174/MT, interligação entre Porto Santo Antônio das Lendas e Cáceres	OSE nº 09.1-095/22 - BR 174/MT (SEI 19044384)
259	ES	Obras de adequação de capacidade com duplicação e restauração da pista existente do km 0 (João Neiva/ES) ao km 106,3 (Div. ES/MG)	OSE nº 10.1-095/22 - BR 259/ES (SEI 19716901)
364	MG	Obras de implantação e pavimentação de segmento remanescentes da BR-364/MG, trecho Div. SP/MG – Entr. BR-365(B) (Início Ponte S/Rio Paranaíba) (Div. MG/GO)	OSE nº 11.1-095/22 - BR 364/MG - EAS (SEI 19723975)

- Resultados operacionais da gestão ambiental**

Em 2024, foram obtidas, retificadas e renovadas 76 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), com destaque para as seguintes:

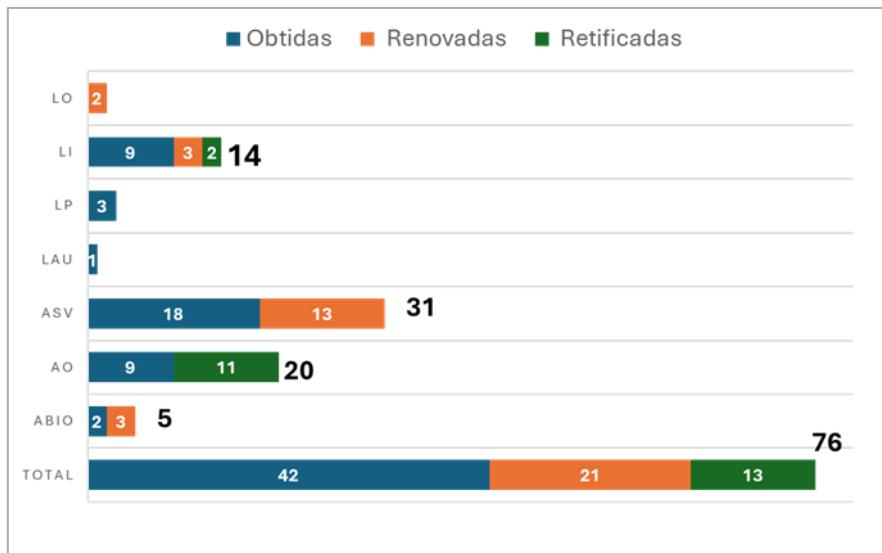
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20717744/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Mato Grosso;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20752611/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Minas Gerais;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20835088/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Goiás;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20835268/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado da Paraíba;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20835654/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Rio de Janeiro;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 20834857/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de Roraima;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 21265629/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Pará;

- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 21161207/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Pernambuco;
- Obtenção da Autorização de Operação (AO) 21265020/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Tocantins;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835824/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do Distrito Federal;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835963/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de São Paulo;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835457/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de Sergipe;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 21265314/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Amazonas;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835824/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de Alagoas;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20835963/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Amapá;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20934361/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado da Bahia;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 21201975/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Ceará;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 21201662/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Rio Grande do Norte;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 20934838/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado do Rio Grande do Sul;
- Retificação da Autorização de Operação (AO) 21202350/2024, referente ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas do estado de Santa Catarina;
- Obtenção da Licença Ambiental Única (LAU) 143/2024, referente à dragagem emergencial na hidrovia do Amazonas;
- Obtenção da Licença de Instalação 1019566/2024, referente à Duplicação do segmento da rodovia BR-135/MA, compreendido entre o km 51,30 e o km 95,60;
- Obtenção da Licença de Instalação 042/2024, referente a Adequação com duplicação da Rodovia BR-364/RO (travessia urbana do município de Ji-Paraná/RO – Lote único) subdividido em dois segmentos. Segmento 01: do km 337,1 ao km 338,5. Segmento 02: do km 347,0 ao km 351,67;



- Obtenção da Licença de Instalação 1098541/2024, referente à Duplicação do segmento da rodovia BR-135/MA, compreendido entre o km 95,60 e o km 127,75;
- Obtenção da Licença de Instalação 01.24.08.006500-8/2024, referente à implantação de novas faixas, pavimentação e adequação da Rodovia: BR423/PE. Subtrecho: Entroncamento BR-232 (B) (São Caetano) - Entroncamento PE-149/170/180 (Lajedo). Segmento: Km 38,20 ao Km 60,00;
- Obtenção da Licença de Instalação 08.24.08.006607-3/2024, referente à requalificação da rodovia BR-316/PE, numa extensão de 23,7 Km, Subtrecho - Entr. BR-110/PE (B) / PE-355 (Hotel do Peba) - Entr. PE-345 (Inajá), segmento Km 420,3 ao Km 440,0;
- Obtenção da Licença de Instalação 08.24.09.006911-8/2024, referente à requalificação de via existente - Rodovia - BR 110/PE, km 149,1 ao km 220,7, numa extensão de 71,6 km;
- Obtenção da Licença de Instalação 111/2024, referente à duplicação de segmento da rodovia BR-116, com extensão de 60,9 km, trecho entre Pacajús e Boqueirão do Cesário, do km 52,90 ao km 113,20;
- Obtenção da Licença de Instalação 1501/2024, referente às obras de manutenção e implantação da BR-135/MG, subtrecho Manga/MG - São João das Missões/MG - Itacarambi/MG, com extensão total de 20,5 km;
- Obtenção da Licença de Instalação 08/2024, referente ao Anel Rodoviário de Porto Murtinho/MS e Ponte sobre o rio Paraguai na BR-267/MS;
- Retificação da Licença de Instalação 24/2024, referente à Adequação da capacidade, duplicação, restauração, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos da BR-080/DF;
- Obtenção da Licença Prévia 692/2024, referente à Implantação da Rodovia BR-392/RS, ENTR. RS - 149 (PARA FORMIGUEIRO) - ENTR. RS-344 (PARA SANTA ROSA) - km 307,5 - km 617,0;
- Obtenção da Licença Prévia 691/2024, referente à Ampliação da Rodovia BR-116/MG - Governador Valadares a Divisa Alegre;
- Obtenção da Licença Prévia 43788/2024, referente à Estrada da Boiadeira, Restauração, Implantação e Pavimentação na BR-487/PR.

Gráfico 1- Licenças/Autorizações Ambientais



LO – Licenças de Operação; LI – Licenças de Instalação; LP – Licenças Prévias; LAU – Licença Ambiental Única; ASV – Autorizações de Supressão de Vegetação; AO – Autorização de Operação; Abio – 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 Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO) e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT.

- **Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)**

O Planejamento Estratégico Institucional (PEI) apresenta a iniciativa “Elaboração e análise de estudos e projetos”, desdobrada do objetivo estratégico de “Contribuir com a qualidade técnica dos estudos, projetos, serviços e obras”. Tal iniciativa visa identificar e localizar as necessidades de ampliação, adequação e melhorias na infraestrutura rodoviária federal. Para aferição, foi definido o indicador “Quantidade de termos de aceitação de EVTEA”, que tem por meta a formalização do aceite de 10 unidades de EVTEA em 2024.

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 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 de viabilidade voltados ao modo rodoviário é constituída por:

- 40 EVTEA previstos no Contrato nº 119/2022;
- 74 EVTEA finalizados no Contrato nº 940/2014;
- 54 EVTEA de contratos de lotes únicos (finalizados e em andamento).

Resultados

O DNIT emitiu, em 2024, quatro TAEV, referentes às seguintes rodovias:

- BR-101/PB e 230/PB: km 73,5 ao km 80,8 e km 88,4 ao 99,4 (BR-101/PB); e km 28,2 ao km 48,6 (BR-230/PB) (processo administrativo nº 50600.041168/2022-06);
- BR-423/AL, BR-423/PE e BR-424/PE: km 0 ao km 101,4 (BR-423/AL); km 98,4 ao km 196,2 (BR-423/PE); km 0 ao km 2,1 (BR-242/PE); e km 0 km 87,3 (BR-424/PE) (processo administrativo nº 50600.035408/2022-25);
- BR-110/PB e BR-110/RN: km 0 ao km 76,6 e km 95,5 ao km 132,7 (BR-110/PB); e km 128,6 ao km 187,9 (BR-110/RN) (processo administrativo nº 50600.041172/2022-66);
- BR-222/MA: km 251,1 ao km 680,4 (processo administrativo nº 50600.048969/2022-94).

Outros quatro EVTEA foram aprovados em 2024, com TAEV emitidos apenas em 2025. Os oito EVTEA foram realizados no âmbito do contrato nº 119/2022, disposto no processo administrativo nº 50600.014274/2022-17.

A meta de emissão de 10 (dez) TAEV não foi atendida em razão de fatores como: revisão da metodologia de elaboração e análise dos estudos e represamento na análise técnica de alguns dos lotes em virtude da carência de servidores aptos. Todavia, a expectativa é de que essa situação se ajuste em 2025.

Desafios futuros e riscos

O desafio para cumprimento da meta é a regularização do ritmo de elaboração dos estudos, que passaram a cumprir novo rito a partir da revisão da metodologia. As análises de EVTEA são impactadas pela priorização dos serviços e pela disponibilidade de servidores para realizá-las. Como risco, cita-se as incertezas sobre a alocação de recursos orçamentários para a plena execução do contrato.

• **Índice de Desenvolvimento de Projetos – IDP**

A formalização e o acompanhamento de processos relativos a desenvolvimento de projetos de infraestrutura de transportes, desde a contratação até as entregas finais, decorrem de um trabalho

que demonstra o compromisso com a qualidade e a precisão em todas as fases. É fundamental garantir que os produtos entregues sejam consistentes e forneçam informações precisas para definir e dimensionar a obra de maneira eficaz, visando 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 sob diversos aspectos, como disciplina, empresa e contrato.

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 Planejamento Estratégico, a meta de 30% para 2024. Ou seja, a cada dez disciplinas de projetos analisadas, espera-se que três detenham condições de aceitação.

Resultados

Conforme apresentado na imagem a seguir, observa-se que a meta indicada foi alcançada.

Figura 4 - Índice de Desenvolvimento de Projetos CGDESP - 2024

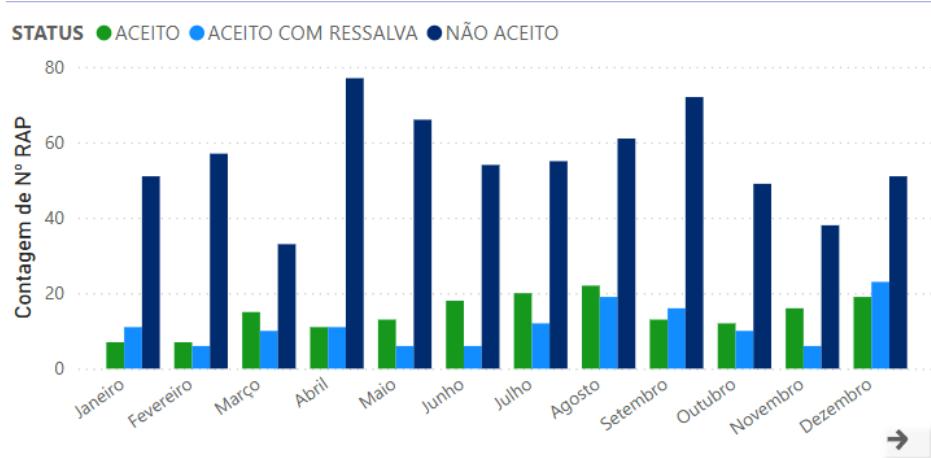


Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

O atingimento da meta se deve a diversos fatores, mas deve-se destacar a implementação do Sistema de Gestão de Projetos (SGPRO), o maior empenho em dirimir dúvidas das empresas projetistas e o ganho de experiência dos analistas contratados. O SGPRO padronizou a distribuição

das demandas entre os analistas, organizou as informações em um único lugar e permitiu a visualização da fila de projetos. Para abordar as dúvidas das projetistas em relação às análises, foram implementados novos recursos, incluindo reuniões periódicas e comunicações por e-mail e aplicativos de mensagens. Essas iniciativas visam fortalecer a comunicação entre projetistas e analistas, resultando na apresentação de projetos mais assertivos. Deve-se considerar, ainda, a curva de aprendizagem dos analistas contratados, que conforme a experiência adquirida, melhoram os prazos de resposta às projetistas.

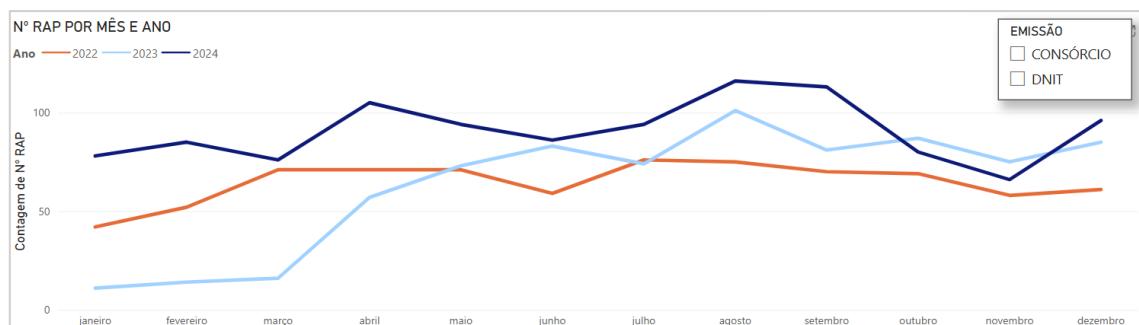
Gráfico 2 - Relatório de Análise de Projetos (RAP) analisados mensalmente



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

No comparativo entre 2022, 2023 e 2024, observa-se em 2024 o aumento de disciplinas analisadas, à exceção de outubro e novembro, meses nos quais é usual uma queda no número de relatórios, conforme gráfico abaixo.

Gráfico 3 - Emissão de RAP Mensais – 2022/2023/2024



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

O maior número de relatórios de análises emitidos em 2024 refere-se a estudos, anteprojetos e projetos da infraestrutura rodoviária, do grupo da construção, que abrange diversas disciplinas relacionadas à infraestrutura linear, como pavimentação, geometria, terraplenagem, drenagem e sinalização.

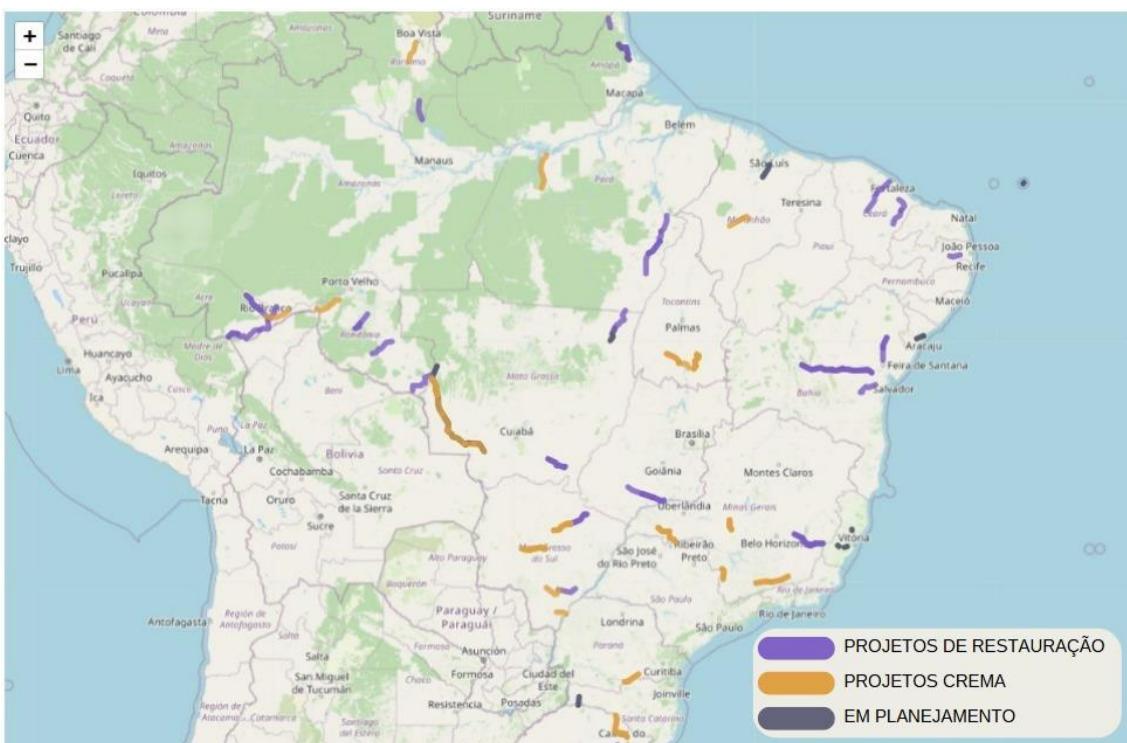
No que se refere à manutenção, são elaborados *checklists* detalhados para cada projeto, essenciais para garantir a qualidade e viabilidade das soluções propostas. Esses *checklists* incluem



análises criteriosas de levantamentos preliminares, sondagens e dados iniciais, servindo como base para a concepção das soluções de projeto. Essa abordagem assegura a qualidade em todas as etapas, contribuindo para a entrega de projetos robustos e alinhados às necessidades de cada empreendimento. Embora o trabalho de conferência dos *checklists* ainda não seja contabilizado por um índice próprio, ele favorece um alto índice de aprovação.

Em relação aos projetos de restauração, observou-se um aumento na emissão de relatórios de análises, impulsionado pela contratação denominada “TR Nacional”, que visa a execução de serviços técnicos especializados para o desenvolvimento de projetos de restauração rodoviária e do Programa de Conservação, Recuperação e Manutenção (CREMA), dividido em três lotes distribuídos pelo país. O mapa a seguir demonstra os projetos em planejamento e em execução no bojo do contrato “TR Nacional”.

Figura 5 - Projetos Desenvolvidos no âmbito do TR Nacional



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Destaca-se ainda a existência de trechos com levantamento de campo já realizados, que ainda aguardam a emissão de ordens de serviço para a elaboração de seus respectivos projetos, gerando uma grande carteira para 2025, conforme visualizado a seguir.

Figura 6 - Trechos com levantamentos de campo realizados no âmbito do TR Nacional



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Para melhoria do fluxo de análise dos Relatórios de Análise de Projetos - RAP destaca-se, ainda, a implantação do SPRO, cuja etapa de desenvolvimento de sua primeira versão foi superada em 2023, tendo ocorrido, em 2024, a implementação e operação do sistema.

Um desafio estabelecido por ocasião do Relatório de Gestão de 2023 trata da elaboração de um modelo de Termo de Referência padrão, em consonância com a nova lei de licitações e contratos (Lei nº 14.133/2021). Para tanto, foi proposto um novo modelo, buscando aderência ao modelo anteriormente utilizado e à nova lei de licitações. O principal ponto ainda a ser aprimorado são as regras para o critério de julgamento na modalidade técnica e preço, buscando a melhor forma de padronizar e despersonalizar as avaliações técnicas de propostas.

A publicação do Manual de Custos de Estudos e Projetos de Obras Rodoviárias ainda resta pendente, mas com avançado estágio de desenvolvimento, haja vista a consulta pública efetuada da primeira versão do manual, realizada em dezembro de 2024, cujos resultados estão sendo analisados.

Em relação à meta de aprovação de nove projetos, especificamente para as obras rodoviárias, informa-se o atendimento conforme previsto. No entanto, quanto da aprovação dos projetos das disciplinas de CREMA e restauração, embora se tenha alcançado a meta de aprovação



geral, observou-se que foram aprovados treze projetos, o que ficou aquém da meta estabelecida de quinze projetos.

Desafios futuros e riscos

- Aprimorar o SGPRO, de forma a permitir o melhor gerenciamento dos empreendimentos;
 - Consolidar as regras para o critério de julgamento na modalidade técnica e preço, buscando padronizar e despersonalizar as avaliações técnicas de propostas, em consonância com a nova lei de licitações e contratos;
 - Contratar projetos de engenharia utilizando a metodologia proposta pelo Manual de Custos de Estudos e Projetos de Obras Rodoviárias, em conjunto com a Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura (CGCIT);
 - Aprovar, no mínimo, 10 lotes de 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 e gestão de contratos sob responsabilidade da CGDESP; e
 - Valorizar os profissionais existentes e reforçar a equipe de análises técnicas das coordenações setoriais da CGDESP.
- **Publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT**

O indicador “Publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT” visa acompanhar a publicação das referências de custos, em intervalos regulares, propiciando a elaboração de orçamentos de estudos e projetos de engenharia voltados à infraestrutura de transportes, bem como à contratação de consultoria com valores atuais e alinhados às metodologias do DNIT.

Resultados

Os resultados referentes ao indicador em questão contemplam a publicação de cinco referências do SICRO e da Tabela de Consultoria do DNIT:

- Referência SICRO outubro/2023, publicação ocorrida em janeiro de 2024;
- Referência SICRO janeiro/2024, publicação ocorrida em abril de 2024;
- Referência SICRO abril/2024, publicação ocorrida em julho de 2024;
- Referência SICRO julho/2024, publicação ocorrida em outubro de 2024;
- Referência SICRO outubro/2024, publicação ocorrida em dezembro de 2024.

Dessa maneira, em decorrência da divulgação das cinco publicações durante o exercício de 2024, cumpriu-se a meta estipulada.

Desafios futuros e riscos



A publicação trimestral das referências do SICRO e da Tabela de Consultoria do DNIT envolve diretamente ações do corpo técnico nos processos de análise e verificação dos dados apresentados, com prioridade para que seja realizada a divulgação aos usuários. Assim, o incremento do exíguo corpo de servidores torna-se imperativo, considerando, ainda, as demais atribuições da unidade responsável pela publicação. O risco associado é o de não cumprimento da ação, além do comprometimento da qualidade das informações de referência, afetas à área de custos, produzidas e divulgadas pelo DNIT.

IV) Fortalecimento da articulação institucional com o setor público, privado e a sociedade

- Revista Escola Nacional de Infraestrutura de Transportes (ENINFRA) e Curso de Especialização - MBA em Gestão e Engenharia de Infraestrutura de Transportes**

A Revista ENINFRA é a publicação oficial do DNIT para veicular matérias, artigos técnicos e científicos relacionados à pesquisa na área de infraestrutura de transportes, reunindo diferentes perspectivas de forma multidisciplinar. São aceitos trabalhos em português e inglês, enviados por servidores e colaboradores do DNIT e pesquisadores e profissionais da comunidade científica. Com a Revista, o DNIT busca promover a troca de ideias e experiências, contribuindo para o desenvolvimento e a inovação no setor de transportes, além de apoiar ações e projetos que fortalecem a infraestrutura no país.

Além disso, destaca-se a criação do Curso de Especialização – MBA em Gestão e Engenharia de Infraestrutura de Transportes, objeto do Acordo de Cooperação Técnica com a Fundação Getúlio Vargas (FGV). O curso, com carga horária de 432 horas-aula, é oferecido na modalidade *blended*, que combina aulas presenciais e virtuais. Essa iniciativa foi desenvolvida com o objetivo de qualificar agentes públicos e profissionais do mercado que atuam na gestão, supervisão e fiscalização de projetos de engenharia de infraestrutura rodoviária.

Resultados

Em 2024, a publicação da 3^a edição da Revista ENINFRA trouxe um avanço importante a se destacar: a inclusão do Identificador de Objeto Digital (DOI), código único e permanente que possibilita acompanhar métricas de impacto, como número de citações, *downloads* e compartilhamentos de cada artigo. Isso ajuda a medir a relevância da publicação no meio acadêmico. Pesquisadores podem usar o DOI para localizar o artigo com rapidez, aumentando a visibilidade e o impacto do trabalho. Os temas abordados nessa edição incluíram planejamento, transporte aquaviário, pavimentação, estruturas, meio ambiente e administração pública. No que diz respeito ao Curso de Especialização iniciado em 1º de outubro de 2024, com previsão de continuidade e conclusão em 2025, destaca-se a participação de 15 servidores do DNIT. A iniciativa está sendo acompanhada de perto pela Coordenação-Geral do Instituto de Pesquisas em Transportes - CGIPT, garantindo o alinhamento com as diretrizes institucionais e qualidade na formação.



Desafios futuros e riscos

Os desafios estão relacionados à manutenção e ao cumprimento da periodicidade das publicações da Revista ENINFRA. No contexto do Curso de Especialização, será fundamental assegurar a qualidade pedagógica ao longo de 2025, além de garantir que o conteúdo abordado esteja alinhado às tendências e demandas atuais do setor de infraestrutura de transportes.

- **Parcerias com Centros de Excelência**

Para o desenvolvimento de pesquisas, parcerias estratégicas são mantidas com centros de excelência, como universidades federais e associações sem fins lucrativos que representam segmentos importantes da indústria de base. Essas instituições colaboram com a revisão de documentos técnicos elaborados pelo Dnit e com a capacitação de seus servidores, fortalecendo o conhecimento técnico e a inovação no setor. Para dar continuidade a essas iniciativas, está prevista a formalização de um novo Termo de Execução Descentralizada (TED) com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), visando atualizar os parâmetros de carregamento da frota de veículos nacionais e aprimorar o dimensionamento, bem como realizar a avaliação estrutural e funcional de pavimentos. Adicionalmente, encontra-se em tratativa a colaboração com a Fundação de Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE), vinculada à Universidade de São Paulo (USP). Essa parceria tem como meta atualizar o método de dimensionamento de pavimentos rígidos, contribuindo para avanços significativos na área.

Resultados

Em 2024, houve continuidade das pesquisas realizadas no âmbito dos sete TED firmados com as Universidades de Brasília (UnB), Federal do Ceará (UFC), Federal de Santa Catarina (UFSC), Federal de Viçosa (UFV), Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Federal de Santa Maria (UFSM) e Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB). Paralelamente, manteve-se a colaboração com diversas entidades no contexto dos Acordos de Cooperação Técnica, entre as quais 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). Tais parcerias fortalecem a sinergia entre os setores acadêmico, técnico e industrial, promovendo avanços significativos na pesquisa e inovação em infraestrutura de transportes.

Desafios futuros e riscos

Os TED firmados com a UnB, UFC, UFSC e a UFV possuem prazo final programado para o ano de 2025. Nesse contexto, um dos principais desafios enfrentados será recepcionar e analisar os produtos entregues, assegurando que atendam aos padrões de qualidade estabelecidos. Adicionalmente, é fundamental garantir que as novas pesquisas a serem formalizadas contem com os recursos previstos em seus respectivos planos de trabalho.



- **Criação, Revisão e Atualização de Documentos Técnicos**

É crucial a atualização contínua dos documentos técnicos que orientam e definem os padrões para o desenvolvimento das atividades do DNIT. A equipe responsável atua em diversas frentes: planejamento, criação, revisão e, quando necessário, cancelamento desses documentos. O trabalho é realizado com o suporte das parcerias firmadas com centros de excelência e por meio da colaboração dos Comitês Técnicos. Esses comitês são compostos por especialistas convidados, selecionados com base em suas competências e experiências. Além da publicação de normas e manuais técnicos, Relatórios de Pesquisa também são disponibilizados, com estudos recentes desenvolvidos no âmbito das parcerias em vigor.

Resultados

Em 2024, foram publicados 22 documentos técnicos, incluindo 14 normas, quatro manuais e quatro relatórios de pesquisa. Destaca-se a Norma DNIT 031/2024 - ES - Concreto Asfáltico, cuja nova versão aprimora o controle de insumos, equipamentos e processos executivos, elevando o rigor na qualidade das obras rodoviárias. Além disso, inclui a incorporação de novos equipamentos e ensaios, que proporcionam uma precisão ainda maior no monitoramento. Outra inovação relevante foi a inclusão de tecnologias alinhadas ao Método Nacional de Dimensionamento de Pavimentos (MeDiNa), que permitem avaliar o desempenho e a durabilidade das misturas asfálticas, e garantir que os projetos atendam aos mais altos padrões de qualidade e durabilidade.

Desafios futuros e riscos

O principal desafio relacionado à atualização da coletânea de Documentos Técnicos é o dimensionamento do quadro de pessoal, especialmente considerando a recomendação de revisar cada documento em um intervalo de cinco anos. Esse prazo, aliado ao extenso volume de elementos que compõem a coletânea, demanda equipe robusta, atualmente composta por apenas quatro profissionais, incluindo seus dois coordenadores.

- **Capacitação e Desenvolvimento dos Servidores do DNIT**

As capacitações e os treinamentos técnicos ligados à área de infraestrutura em transportes terrestres, sobretudo nas áreas de projeto, execução, manutenção e operação podem ocorrer a partir de cursos de aperfeiçoamento, treinamentos, seminários, workshops e palestras com especialistas, e são oferecidas nas formas presencial, remota ou híbrida. Destacam-se os cursos autoinstrucionais oferecidos pela plataforma Escola Virtual de Governo (EV.G), que têm desempenhado um papel importante na disseminação de conhecimento de forma acessível e autônoma. Outra novidade é o lançamento do projeto IPR+, uma série de webinários mensais idealizada para demonstrar o esforço na expansão dos estudos e buscar novas soluções e tecnologias para o setor, em colaboração com universidades federais.

Resultados



Em 2024, foram emitidos 818 certificados de participação em eventos de capacitação, ofertados em vários formatos (minicursos, cursos e palestras, presenciais, *on-line* e híbridos), visando adequar o conteúdo a seu público-alvo. A oferta de cursos autoinstrucionais, em parceria com a EV.G alcançaram 17.563 inscritos, dos quais 7.345 concluíram o(s) curso(s) com emissão de certificado (2.765 são servidores públicos). Entre as capacitações realizadas, destaca-se o curso "Contratação e Fiscalização de Contratos de Programas Afetos à Manutenção Rodoviária", fundamental para garantir a qualidade e eficiência da manutenção da malha rodoviária brasileira. Com a participação de diversos instrutores e servidores do DNIT, o curso foi ministrado em quatro polos presenciais: Brasília/DF, Lages/SC, Recife/PE e Belo Horizonte/MG, oferecendo 420 vagas. Quanto ao IPR+, já foram realizados 3 webinários em 2024, o primeiro em 3/10/2024, marcando o início de uma iniciativa que terá continuidade nos próximos anos, consolidando-se como uma importante ferramenta de integração, atualização e disseminação de conhecimento técnico no setor de transportes.

Desafios futuros e riscos

O principal desafio para os cursos autoinstrucionais é ampliar sua oferta. Uma vez desenvolvidos, esses cursos podem permanecer disponíveis ao público por longos períodos, demandando apenas atualizações pontuais no conteúdo. Quanto ao projeto IPR+, o grande desafio é garantir a periodicidade mensal dos webinários, mantendo a relevância dos temas discutidos. Além disso, é essencial intensificar sua divulgação para alcançar um público mais amplo e diversificado, bem como ampliar sua abrangência, fomentando a interação entre especialistas, servidores públicos e comunidade acadêmica.

• **PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B**

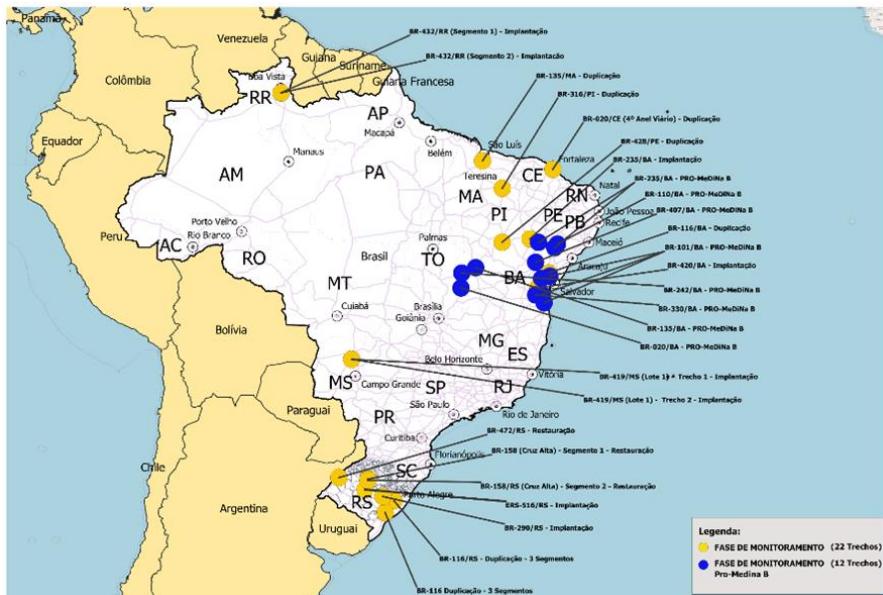
O PRO-MeDiNa é um programa de monitoramento de segmentos experimentais, com o objetivo de avaliar o desempenho dos pavimentos em campo e as propriedades dos materiais que os compõem. Por meio de ensaios laboratoriais, o programa possibilita ajustar a calibração do software MeDiNa, assegurando maior precisão e eficiência no dimensionamento de pavimentos. 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.

Resultados

Até o momento, o PRO-MeDiNa conta com um total de 22 segmentos experimentais, dos quais 3 foram implementados em 2024. Enquanto o PRO-MeDiNa B registra 12 segmentos experimentais, sendo 4 implantados nesse mesmo ano. Esses números refletem o progresso contínuo dos programas no monitoramento e na análise de pavimentos, reforçando seu papel

essencial no ajuste da calibração do software MeDiNa e no aprimoramento das práticas de dimensionamento e manutenção de pavimentos no Brasil. A figura a seguir aponta o panorama desses segmentos, agrupados em: PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B.

Figura 7 - PRO-MeDiNa e PRO-MeDiNa B



Fonte: Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP (2024)

Desafios futuros e riscos

O principal desafio é garantir o monitoramento contínuo dos trechos implementados, formando um banco de dados robusto para aprimorar a calibração do método MeDiNa. É também essencial viabilizar a aquisição dos kits PRO-MeDiNa, assegurando que os equipamentos atendam adequadamente às demandas em todo o território nacional. Além disso, é necessário intensificar os treinamentos para os profissionais envolvidos, com foco nas equipes das Superintendências Regionais, garantindo alinhamento técnico e correta aplicação dos procedimentos em todas as fases do programa.