

2022

Relatório Anual

Circunstanciado



ANTT

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

2022

Relatório Anual

Circunstanciado

SUMÁRIO

1. Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo	6
1.1 Missão e Visão	7
1.2 Principais Normas Direcionadoras	9
1.3 Organograma Institucional	10
1.4 Modelo de Negócio e Cadeia de Valor	11
1.5 Ambiente Externo	13
2. Riscos, Oportunidades e Perspectivas	14
3. Governança, Estratégia e Desempenho	19
3.1 Estrutura de Governança	20
3.2 Governança Pública	21
3.3 Plano Estratégico e PGA	23
3.4 Governança Regulatória	31
3.5 Boas Práticas de Governança Regulatória e Capacitações	40
3.6 Principais Resultados Por Área de Atuação	41
4. Principais Ações de Supervisão, Controle e Correição	100
4.1 Atividades de Correição	101
4.2 Resultados da Área de Correição	102
4.3 Atuação da Unidade de Auditoria Interna	104
4.4 Relacionamento com a Sociedade e Controle	109
5. Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis	119
5.1 Gestão Organizacional, Orçamentária e Financeira	120
5.2 Recursos Orçamentários e Cronograma de Desembolso do PGA ANTT 2022	135
5.3 Estudos e Projetos - Execução Orçamentária e Financeira dos Termos de Execução Descentralizada	136
5.4 Plano Plurianual - PPA	140
5.5 Gestão das Multas Aplicadas em Decorrencia da Atividade de Fiscalização	142
5.6 Dívida Ativa	149
5.7 Gestão de Pessoas	153
5.8 Gestão de Licitações e Contratos	167
5.9 Gestão de Tecnologia da Informação	171
5.10 Gestão Patrimonial e Infraestrutura	176
5.11 Gestão Ambiental Sustentável	177
Apêndices	178
Lista de Figuras	179
Lista de Tabelas	181

Mensagem do Diretor

A ANTT vem enfrentando e superando os desafios na melhoria da prestação dos serviços públicos à sociedade, na busca da modernização da logística de transportes terrestres, na sua governança e gestão organizacional, sempre contando com a capacidade técnica, engajamento e comprometimento de seus servidores e colaboradores, tornando suas ações cada vez mais eficientes e objetivas.

No ano de 2022, a Agência promoveu ampla reestruturação organizacional, com extinção de várias unidades, remodelação e criação de novas, materializada na publicação das Resoluções de nº 5.976 (Regimento Interno) e 5.977 (nova Estrutura Organizacional), ambas de 7 de abril de 2022. Esse processo de reestruturação garantiu: padronização da estrutura e dos cargos na Agência; fortalecimento das unidades finalísticas e das equipes nas regionais, com aumento do quantitativo e valores dos cargos, bem como uma distribuição mais equânime das atribuições; estabelecimento de escritórios de fiscalização, definidos em localizações estratégicas e baseadas em critérios objetivos; centralização das atividades administrativas, com a extinção das antigas estruturas e estabelecimento das Coordenações Regionais de Apoio Logístico; e a transição das operações presenciais nos Postos de Pesagem Veicular - PPV para remotas.

Com relação a Governança e Gestão, destaco três revoluções em curso na ANTT: Revolução Regulatória - modernização dos contratos que estabelecem a lógica de incentivos ao invés de punições; Revolução Tecnológica - ampliação do Centro Nacional de Supervisão Operacional - CNSO para atendimento às necessidades estratégicas da Agência, de forma a

expandir a adoção de práticas de inovação tecnológica, como a implantação da fiscalização eletrônica nos postos de pesagem veicular e nas irregularidades no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC; e Revolução Comportamental - construção de um ambiente de transparência e colaboração entre Regulador, Agentes Regulados e Órgãos de Controle, potencializando as entregas e benefícios aos Usuários, pois o sucesso das Concessionárias e dos Prestadores de Serviço de transporte terrestres é o sucesso da ANTT.

No que concerne à gestão de pessoas, diante da necessidade de definir critérios para a lotação dos servidores impactados pela reestruturação, bem como de orientar gestores e servidores, simplificando e desburocratizando o fluxo das movimentações, foi editada a Resolução nº 5.978, de 28 de abril de 2022. Implementou-se, assim, um fluxo padronizado para o processo e 100% das movimentações foram realizadas obedecendo ao padrão e passaram a ser devidamente publicizadas em boletim interno, contribuindo para maior transparência e governança.

De modo contínuo, a ANTT conseguiu priorizar e executar ações de curto prazo que contribuíram para sensível crescimento da nossa estrutura de governança, visando desenvolver ainda mais a governança pública como fundamento para alcance da missão institucional da Agência.

O ano de 2022 também foi marcado por grandes entregas e conquistas. No modo rodoviário, foram assinados os contratos de concessão das rodovias: BR-116/101/SP/RJ, BR-163/230/MT/PA e BR-

116/465/493/RJ/MG; bem como os termos aditivos de relicitação da BR-040 S/A – Via040, BR-163/MS - MSVIA, BR 060, BR 153 e BR 262 DF / GO / MG – CONCEBRA, BR-101/RJ – Divisa RJ/ES - Autopista Fluminense S.A. e BR-163/MT - BR-163 e MT-407 - CRO. Ainda, a celebração do novo TAC com a Concessionária Rota Oeste (BR-163/MT) para transferência de controle acionário e regulamentação das Comissões Tripartites nas concessões rodoviárias.

E para coroar esse desempenho, a ANTT ficou em 1º lugar no P3 Awards 2022, na categoria “Melhor projeto de rodovia, ponte ou túnel”, da recente concessão da BR-116/101/SP/RJ (Presidente Dutra e Rio-Santos).

No modo ferroviário, foi realizada a renovação de contrato com a MRS Logística S.A (Malha Sudeste), que garantirá 11 bilhões de reais em investimentos na capacitação da malha ferroviária e mais de 21 bilhões de reais ao longo de toda a concessão, em manutenção da capacidade de transporte. Ainda em 2022, com o encerramento do pedido de caducidade da TLSA, houve a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato, tendo como objeto alterar os trechos que compõem a malha concedida; adequar os investimentos obrigatórios; os respectivos prazos para conclusão e penalidades; definir novas obrigações e sanções em caso de descumprimento; e estabelecer as condições para a devolução do trecho Salgueiro - Porto de Suape. Além disso, ANTT e Ministério da Infraestrutura assinaram novas autorizações de exploração de ferrovias nacionais por contrato de outorga.

Para o transporte de cargas, a ANTT publicou a nova resolução que regulamentou procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

Em relação ao transporte de passageiros, importante destacar o Passe Livre Interestadual para Pessoas com Deficiência, cuja concessão e administração foi

delegada à ANTT. Ao longo do ano, foram analisados 132.912 requerimentos de concessão do benefício, sendo emitidas 83.695 credenciais do benefício, incluindo as credenciais de acompanhantes.

Por fim, foram realizadas iniciativas de gestão, sustentabilidade e intercâmbio institucional, como a aprovação do Plano de Gestão de Logística Sustentável e do Programa de Experiência Técnica Internacional (PETI/ANTT), que objetiva a capacitação, ampliação de conhecimentos técnicos da equipe e boas práticas na Agência. Ao longo de 2022, foram promovidas quatro edições do programa, com participação de equipes técnicas da ANTT e de outros órgãos (como o MInfra e TCU), com visitas técnicas na Itália, Estados Unidos e Portugal.

As informações contidas no presente relatório refletem como a estratégia, a governança, o desempenho e as perspectivas de uma organização, no contexto de seu ambiente externo, levam à geração de valor em curto, médio e longo prazos, sendo possível compreender a importância de sua atuação na regulação e fiscalização do transporte terrestre. Assim, admito a integridade deste relatório que entrega à sociedade uma visão estratégica de como a ANTT tem atuado.

Enfim, os resultados alcançados demonstram o fortalecimento e consolidação da ANTT como uma das mais importantes agências reguladoras do país e o quanto estamos preparados para cumprirmos com nossa missão institucional e com nosso papel principal: ligar caminhos e aproximar pessoas.

Rafael Vitale Rodrigues
Diretor-geral

The background of the page features a grayscale photograph of a modern, multi-story building with a glass facade. In the foreground, a fleet of police cars is parked in a lot. The cars are dark-colored with white markings, including the word 'POLÍCIA' and the number '115'. The overall scene is slightly blurred, giving it a professional and official appearance.

01

VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO

1.1 MISSÃO E VISÃO

A Agência Nacional de Transportes Terrestres- ANTT, criada pela [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), tem como finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes terrestres, exercidas por terceiros, visando:

- Garantir a movimentação de pessoas e bens;
- Harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias e de entidades delegadas, preservado o interesse público; e
- Arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

Estão sob a regulação da ANTT os seguintes serviços de transportes terrestres:

- Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros sob os regimes: autorização (regular e fretamento) e permissão (regular semiurbano);
- Transporte Ferroviário de Passageiros;
- Transporte Rodoviário Nacional e Internacional de Cargas e Multimodal;
- Transporte Rodoviário e Ferroviário de Produtos Especiais Perigosos;
- Transporte Ferroviário de Cargas;
- Exploração da Infraestrutura de Rodovias Federais Concedidas; e
- Exploração da Infraestrutura de Ferrovias.

FIGURA 1
Serviços de Transportes Terrestres



Fonte: SUESP

Com o objetivo de ampliar a atuação da ANTT no âmbito da qualidade e do desempenho a Agência vem enfrentando grandes desafios de gestão. Com o aprimoramento contínuo do trabalho e da qualificação de servidores e colaboradores. Um dos alicerces dessa mudança foi a adoção, desde 2009, do Planejamento Estratégico como uma diretriz da prática de gestão que visa alcançar melhorias nas políticas de transportes terrestres, na qualificação da regulação, na prevenção de riscos, e na preservação e ampliação de acesso às rodovias e ferrovias federais sob sua responsabilidade.

Como desdobramento desses esforços, os mecanismos de transparência aliados à estratégia para direcionamento e monitoramento dessa gestão também têm sido enfatizados na condução dessa política e na prestação dos serviços públicos prestados à sociedade. Tornando-se objeto de atenção prioritária e sendo incorporada às diretrizes institucionais que reforçam esse aspecto na condução das ações e decisões da ANTT perante a sociedade.

Como resultado desses esforços, foi realizado o realinhamento do [Planejamento Estratégico 2020-2030](#), que contou com a participação das Unidades Organizacionais – UOs da ANTT ao longo de toda a construção e, ao final, foi respaldado pela Diretoria Colegiada após discussão para aprovação. Esses esforços resultaram na definição de três alicerces da ANTT: Missão, Visão e Valores. Esses três eixos visam nortear o desdobramento das estratégias de planejamento para o alcance de cada objetivo estratégico, sendo associado a indicadores e metas estratégicas, projetos estratégicos estruturantes e regulatórios, bem como, a metas de desempenho e ações de curto prazo tratados no Plano de Gestão Anual.

FIGURA 2
Missão, Visão e Valores

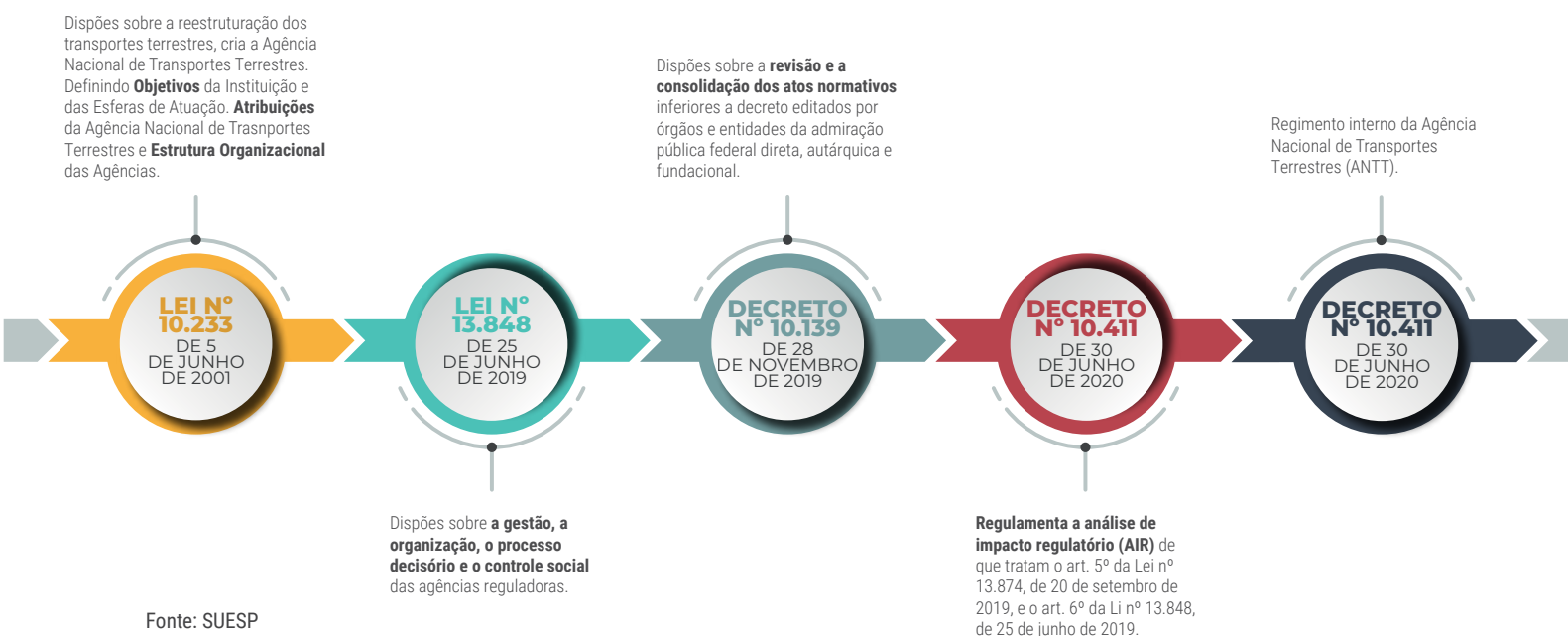


Fonte: SUESP

1.2 PRINCIPAIS NORMAS DIRECIONADORAS

Nesse processo, alguns normativos são centrais para elaboração de planos e sistemas para orientar a execução e o planejamento em alinhamento com a gestão dos resultados e ações internas e de órgãos e entidades que se relacionam de forma direta ou indireta com a ANTT. Sendo estas:

FIGURA 3
Principais Normas Direcionadoras



Nesse contexto, no âmbito das competências exercidas pela Agência, temos a [Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019](#), que dispõe sobre a gestão, organização, o processo decisório e o controle social das Agências Reguladoras. Dentre os vários aspectos relevantes, a Lei dispõe, em seu art. 18, sobre a obrigatoriedade de elaboração do Plano de Gestão Anual – PGA, a ser aprovado pela Diretoria Colegiada, e posteriormente, dar ciência ao Senado Federal, à Câmara dos Deputados e ao Tribunal de Contas da União.

Como resultado dessas mudanças regulatórias, a ANTT desenvolveu nos últimos anos algumas articulações institucionais e avaliações de processos e procedimentos com o objetivo de aperfeiçoar a sua gestão estratégica, tendo

como base os princípios da gestão pública contemporânea, da produtividade, da qualidade na gestão e da efetividade de suas ações. O objetivo dessa reestruturação era cumprir sua Missão Institucional por meio da busca contínua da excelência e da inovação e atender aos novos parâmetros normativos.

Em decorrência desse processo, foi consolidado um planejamento de longo prazo, que culminou na [Deliberação nº 246](#), de 23 de julho de 2021, que aprovou o Mapa Estratégico 2020-2030 da ANTT e por conseguinte, um enfoque na qualidade regulatória. Em alinhamento com esse amadurecimento regulatório, o [Decreto nº 10.139 de 28 de novembro de 2019](#), demandou um esforço

das Agências na revisão e consolidação dos atos normativos. A revisão do estoque regulatório tem como objetivo alcançar maior eficiência e menor custo efetivo. Concomitantemente, o [Decreto nº 10.411 de 30 de junho de 2020](#), possibilitou o fomento de alguns dos instrumentos de melhoria regulatória centrais nesse processo, dentre eles, a Análise de Impacto Regulatório (AIR) e Avaliação de Resultado Regulatório (ARR).

Com a internalização dessas normas e a necessidade de uma reestruturação interna da Agência, foi consolidada a [Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022](#), em uma última versão do Regimento Interno da ANTT, bem como a [Resolução nº 5.977, de 7 de abril de 2022](#), que dispõe sobre a estrutura organizacional da ANTT.

1.3 ORGANOGRAMA INSTITUCIONAL

A Diretoria Colegiada é o órgão máximo da ANTT, sendo constituída por um Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores, com mandato fixo de 5 (cinco) anos, nomeados pelo Presidente da República após sabatina e votação no Senado Federal.

A Coordenação interna das atividades é exercida pela Diretoria Colegiada, diretamente ou com o apoio das UOs, conforme suas competências regimentais, em todos os níveis da administração, especialmente quanto ao acompanhamento da execução de planos, programas, projetos e atividades, e a aderência destes ao Plano Estratégico, à Agenda Regulatória e ao Plano de Gestão Anual.

Na linha hierárquica abaixo da Diretoria, estão as superintendências, gerências e coordenações, que são responsáveis pela elaboração de todo o processo normativo (resoluções, portarias, pareceres, estudos técnicos e notas técnicas) e pela fiscalização do cumprimento das normas.

O [Organograma](#) detalhado pode ser consultado pelo sítio eletrônico da ANTT.



1.4 MODELO DE NEGÓCIO E CADEIA DE VALOR

O modelo de negócio da ANTT é focado na implementação das políticas públicas voltadas às atividades de prestação de serviços e de exploração de infraestrutura de transportes terrestres, compreendendo os modos rodoviário, ferroviário, dutoviário e multimodal, conforme os serviços descritos na Figura 1, item 1.1.

Para a consecução do seu negócio e refletindo suas obrigações regimentais, foi instituída a Cadeia de Valor da ANTT por meio da [Portaria ANTT nº 1, de 2 de janeiro de 2019](#), que aprovou o Método e Padrão de Mapeamento e Melhoria de Processos Organizacionais da ANTT, como desdobramento da Cadeia de valor. Com a Deliberação nº 318, de 17 de setembro de 2021, efetivou-se a criação do Escritório de Processos Organizacionais da ANTT – EPO, que tem como finalidade implantar a abordagem

de Gestão de Processos de Negócios (*Business Process Management - BPM*) no âmbito da ANTT, com o objetivo de reduzir custos, gerar ganhos de produtividade, estimular a inovação organizacional e contribuir para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência.

Para o alcance dos seus objetivos e na busca de gerar valor aos usuários de serviços de competência da ANTT, observam-se três macroprocessos finalísticos: (1) de outorga, (2) regulamentação e (3) fiscalização; e seis de suporte: (1) gestão estratégica, (2) articulação institucional, (3) gestão da tecnologia, informação e conhecimento, (4) gestão orçamentária, financeira e contábil, (5) controle interno e (6) gestão administrativa e de pessoas, conforme figura a seguir:

FIGURA 4
Cadeia de Valor



Fonte: SUESP

Nesse contexto, os macroprocessos finalísticos representam a atividade principal da Agência, sendo que o mercado regulado e os parceiros-chaves, como Ministério dos Transportes, Secretaria Especial de Programa de Parcerias de Investimentos e Polícia Rodoviária Federal, por exemplo, fornecem os insumos para o desenvolvimento desse trabalho, muitas vezes quando são detectadas falhas em serviços de transporte que demandam a intervenção da Agência. E, como entrega, tem-se as concessões, permissões, autorizações, habilitações, regulamentos e fiscalização.

Fazem parte do mercado regulado pela ANTT as concessionárias rodoviárias; concessionárias ferroviárias; empresas de transporte rodoviário de passageiros; operadoras de transporte ferroviário de passageiros e transportadores rodoviários de cargas (que podem ser empresas, cooperativas ou autônomos). Dentro desse contexto é que os instrumentos de gestão estratégica da ANTT se integram e se alinham de forma a conduzir a implementação, o monitoramento e a avaliação da estratégia, visando o cumprimento da missão institucional da Agência.



1.5 AMBIENTE EXTERNO

Visando o cumprimento de parte relevante da missão institucional da ANTT, a Agência estabelece uma série de relações com os atores afetados direta ou indiretamente pelas suas políticas públicas. Tem-se que no âmbito do planejamento estratégico, alguns instrumentos possibilitam acompanhar e mensurar os possíveis impactos das variáveis e fatores externos à gestão, visando mitigar ou alinhar as expectativas sobre a performance das ações estruturantes ou regulatórias.

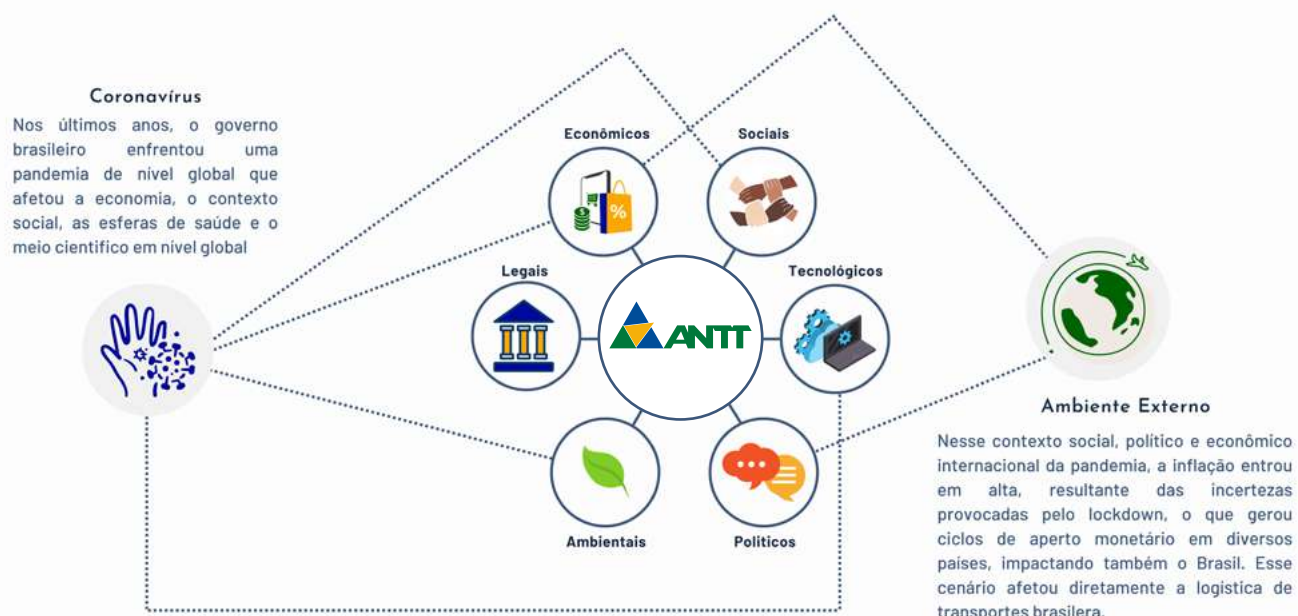
Esse aspecto traz a atuação da Agência uma dinamicidade resultante da articulação com esses outros atores. Com isso, mudanças significativas no cenário externo, sejam de cunho econômico, político, ambiental, legal, social ou tecnológico, afetam diretamente a execução da estratégia pactuada. Dentre tantos contextos podemos ressaltar a experiência dos últimos anos com a pandemia do Coronavírus, e os impactos diversos na gestão pública, cujas consequências para a saúde pública e economia vem sendo enfrentadas em nível global e impactaram as atividades e resultados do serviço público de maneira geral, inclusive desta Agência.

Destaca-se, nesse mesmo sentido, as definições relacionadas à política nacional de transportes, cujas diretrizes refletem-

se diretamente na estratégia da ANTT e, conseqüentemente, nos projetos, metas, ações e atividades, assim como, a elaboração de leis e marcos legislativos debatidos junto ao Poder Legislativo, a exemplo do novo marco regulatório das ferrovias transformado na [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#). No âmbito do Poder Judiciário, decisões envolvendo o setor de transportes terrestres tem impactado diretamente na gestão e nos resultados da ANTT, no que tange o atendimento de prazos e cronogramas dos projetos e metas pactuados para o ano.

Dentro desse contexto, a ANTT acompanha as mudanças ocorridas nos curto e médio prazos de modo a promover ajustes e manter o alinhamento do plano estratégico com as decisões governamentais e de políticas públicas em curso no setor de transportes terrestres, especialmente quanto à estratégia adotada pelo Ministério supervisor. Dentro desse contexto, é importante destacar o relevante papel da ANTT no Programa de Parcerias de Investimentos na área de infraestrutura de transportes, cuja decisão governamental de transferir ativos para a iniciativa privada visou a gestão eficiente dos recursos públicos em um cenário de restrição fiscal e a consolidação do marco regulatório para o setor.

FIGURA 5
Ambiente Externo



Fonte: SUESP



02

RISCOS, OPORTUNIDADES E PERSPECTIVAS

A Gestão de Riscos, implementada formalmente na Agência a partir da Política de Gestão de Riscos por meio da [Deliberação nº 87, de 26 de abril de 2017](#). É um processo de natureza permanente, estabelecido, direcionado e monitorado pela alta administração, de modo a identificar, avaliar e gerenciar potenciais eventos que possam afetar a organização, comprometer o seu desempenho e o alcance dos objetivos institucionais.

Em 2022, foi estabelecida a Metodologia de Avaliação e Tratamento de Riscos – MATR e a [3ª Edição do Guia para Gestão de Riscos – GR](#) do Escritório de Processos Organizacionais, consolidando em um documento as boas práticas em gestão de riscos, e tendo como objetivo aglutinar os normativos internos atinentes ao tema, visando à racionalização e à simplificação de todo o processo, com vistas ao desenvolvimento das ações da ANTT.

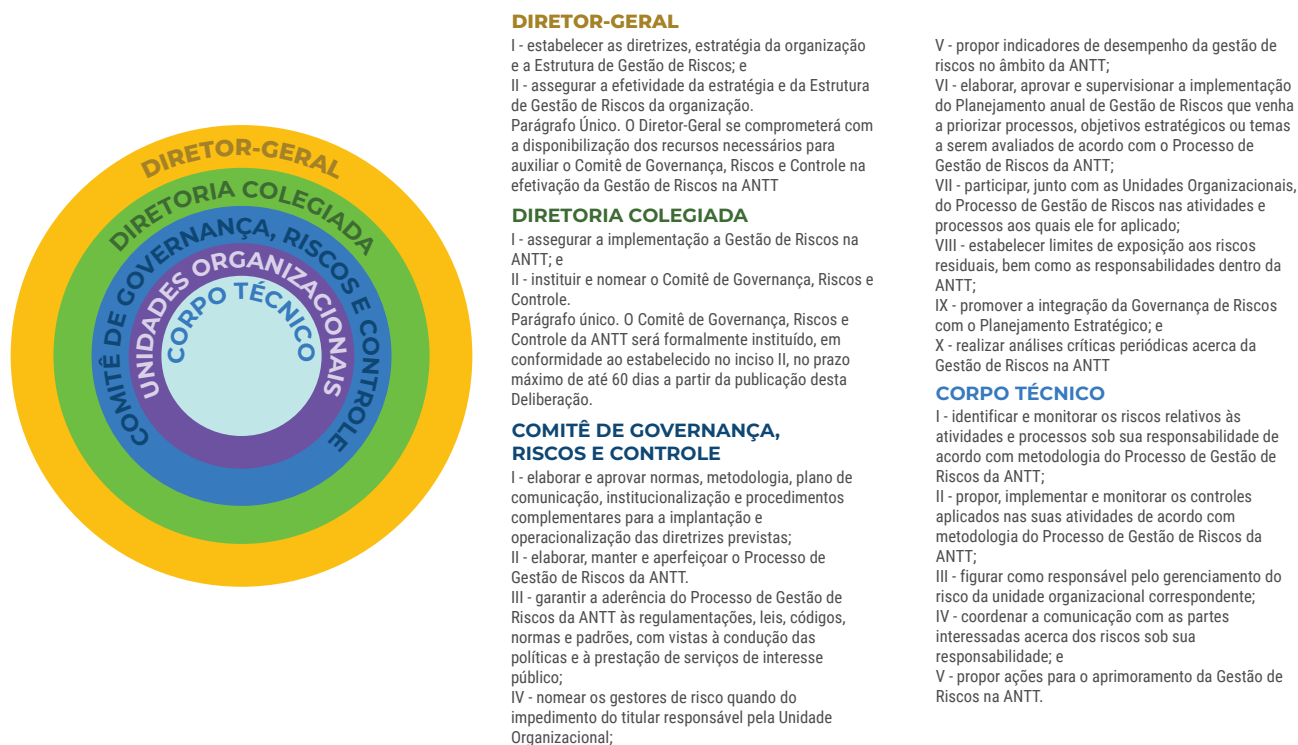
O Guia constitui material atualizado e alinhado ao que dispõe o inciso IV do art. 28 do Regimento Interno da ANTT, aprovado por meio da [Resolução ANTT nº 5.976, de 2022](#),

com o propósito de orientar o gerenciamento de riscos em atividades de competência da Autarquia. O propósito do guia é instrumentalizar uma análise dos riscos de forma mais ampla e padronizada, a partir de 6 (seis) etapas de Gestão de Risco:

1. Estabelecimento de Contexto;
2. Avaliação de Riscos;
3. Análise de Riscos;
4. Comunicação e Consulta;
5. Tratamento de riscos; e
6. Monitoramento e Análise Crítica.

As UOs participam de todo o processo de forma conjunta e uma vez identificados os riscos o Escritório de Processos Organizacionais faz o monitoramento destes por meio do acompanhamento e verificação do desempenho da gestão de riscos.

FIGURA 6 Riscos, Oportunidades e Perspectivas



Fonte: SUESP

Em 2022 no âmbito do monitoramento, foram abordados 14 (quatorze) processos de negócio, com a participação de 9 (nove) UOs, tendo sido identificados e mensurados 339 (trezentos e trinta e nove) eventos de risco.

TABELA 1
Unidades e Eventos de Risco

Unidade	Eventos de Risco
SUCON	70
SUFER	47
SUESP	43
SUPAS	40
SUFIS	38
SUROD	38
SUTEC	27
SUDEG	19
SUROC	17

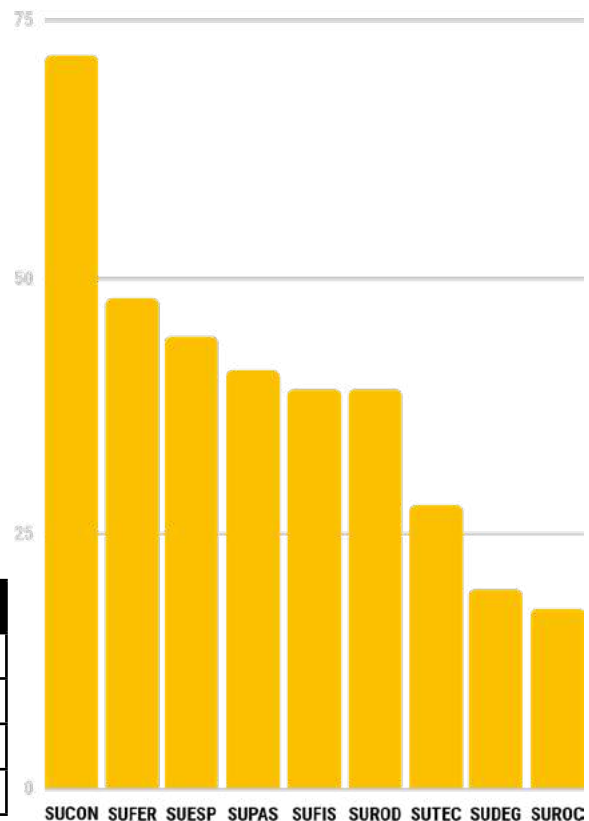
Fonte: SUESP

TABELA 2
Risco Residual e Quantidade

Risco Residual	Quantidade	%
Baixo	27	8%
Moderado	60	18%
Alto	121	36%
Crítico	131	39%

Fonte: SUESP

FIGURA 7
Eventos de Risco por UOs



Fonte: SUESP

Como definido pela Diretoria Colegiada da ANTT, em 2021, os limites de exposição aos riscos dos processos organizacionais e projetos estratégicos prioritários são os seguintes:

- Moderado para os riscos relacionados a integridade; e
- Alto e Crítico para os riscos operacionais.

Diante desse recorte, foi observado um total de 252 (duzentos e cinquenta e dois) eventos de risco residual qualificados como alto ou crítico nos 14 (quatorze) processos de negócio até então avaliados. Deste total, 131 (cento e trinta e um) eventos de riscos residual foram qualificados como críticos

e 121 (cento e vinte e um) eventos de riscos residual foram qualificados como altos.

Assim, todos os riscos operacionais, ou seja, os riscos identificados e mensurados em processos de negócio acima dos patamares definidos como Alto e Crítico devem ser prioritariamente tratados pelas UOs responsáveis.

Em uma análise dos riscos sob a ótica da organização como um todo, com base na taxonomia de riscos conforme Estrutura Analítica de Riscos – EAR, aprovada pelo Comitê de Governança, Riscos e Controle, temos o seguinte cenário considerando os itens com maior recorrência nos processos de negócio trabalhados até o momento.

TABELA 3
Riscos Residuais (grau alto ou crítico)

Item 6. Eventos externos	44
Item 2.1.1.1. Dimensionamento inadequado da equipe	22
Item 1.1.1.1. Falha na metodologia de gestão por processos	21
Item 1.3.2.1. Deficiência de comunicação entre partes interessadas	19
Item 4.1.1. Sistemas	17
Item 2.1.1.3. Alta rotatividade (turnover) de servidores	11
Item 1.2.1. Planejamento	11
Item 2.1. Carga de trabalho	9
Item 6.1.1.2. Necessidade de adaptação da legislação vigente	9
Item 1.2.1.4. Definição equivocada de prazos para execução do processo	8
Item 2.2.1.6. Ausência de plano de capacitação para execução do processo	8
Item 4.2.1.2. Inadequação de solução tecnológica	7
Item 4.1.1.8. Desatualização de sistemas	7
Item 5.1.2.2. Ausência não programada de recursos	7
Item 1.2.2.6. Atraso na execução do processo	7
Item 6.6.1.1. Contingenciamento orçamentário	7
Item 2.2.1.5. Centralização do conhecimento em poucos servidores	6
Item 6.1.1.1. Alteração normativa inesperada	6
Item 2.3.1.4. Condições inapropriadas de trabalho	6
Item 4.1.1.9. Sistemas legados	5
Item 2.2.1. Organizacionais	5
Item 1.2.2.2. Descumprimento de normas internas na execução do processo	5
Item 1.2. Gerenciamento	5
TOTAL	252

Fonte: SUESP

Em relação ao Comitê de Governança, Riscos e Controle, instituído pela [Portaria nº 310, de 8 de junho de 2017](#), com a responsabilidade de implementar, monitorar e avaliar as ações de governança, os seguintes assuntos foram trabalhados junto às UOs:

- Apresentação dos resultados de pesquisa interna sobre as atividades do Comitê;
- Apresentação do site de Gestão de Riscos e Processos de Negócio;
- Apresentação do Painel de Gestão de Riscos;
- Anúncio do início do projeto de Revisão da Cadeia de Valor;

- Aprovação da revisão do Manual de Gestão de Riscos em Processos;
- Aprovação do documento de boas práticas em BPMN 2.0; e
- Aprovação da Estrutura Analítica de Riscos – EAR.

Nesse sentido, com a identificação e monitoramento dos riscos, as UOs podem estruturar estratégias para identificar oportunidades de ampliação da capacidade das Unidades Prestadoras de Contas da Administração Pública Federal - UPC de atingir seus objetivos através do fortalecimento de boas práticas na gestão de projetos e tratamento de processos no âmbito da ANTT, instrumentalização e qualificação do monitoramento junto às áreas finalísticas e do acompanhamento periódico do andamento dos projetos pela alta gestão.



03

GOVERNANÇA, ESTRATÉGIA E DESEMPENHO

3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

Governança Pública é definida pelo [Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017](#), enquanto um conjunto de mecanismos de liderança, estratégia e controle implementados com vistas à avaliação, direcionamento e monitoramento da gestão, de modo a realizar a prestação de serviços de interesse da sociedade de forma efetiva. Sendo princípios da governança pública: capacidade de resposta; integridade; confiabilidade; melhoria regulatória; prestação de contas e responsabilidade; e transparência.

Nesse sentido, a ANTT vem empreendendo esforços para promover o alinhamento estratégico da Agência com esses

valores, em consonância ao estabelecido pela Política de Gestão de Riscos e a Política de Governança, citados anteriormente, além da estruturação de outros instrumentos, que visam consolidar um modelo de governança equilibrado, em que as necessidades dos cidadãos e partes interessadas sejam identificadas e atendidas de forma continuada.

Para isso, a estrutura de Governança da Agência abrange a Liderança, a Estratégia e o Controle necessários à sua atuação, no sentido do cumprimento de sua missão e do aprimoramento da relação com as partes interessadas e a sociedade em geral.

FIGURA 8
Estrutura de Governança



Fonte: SUESP

A governança na Agência tem construído de forma contínua o fortalecimento das práticas de gestão de projetos e de processos, em crescente amadurecimento com a gestão de riscos (operacionais e de integridade), as quais dão suporte à Gestão Estratégica da ANTT. Além disso, o Comitê de Governança, Riscos e Controle possui a responsabilidade de implementar, monitorar e avaliar as ações de governança, sendo operacionalizado nos níveis estratégico, tático e operacional.

3.2 GOVERNANÇA PÚBLICA

3.2.1. Integridade na ANTT

Em conformidade com o [Decreto nº 9.203, de 2017](#), que estabelece a obrigatoriedade de os órgãos instituírem Programa de Integridade com o objetivo de promover a adoção de medidas e ações institucionais destinadas à prevenção, à detecção, à punição e à remediação de fraudes e atos de corrupção, e de acordo com as orientações da Controladoria Geral da União (CGU), a ANTT tem seu Programa de Integridade instituído desde 2019, com a publicação do seu primeiro Plano de Integridade aprovado nos termos da [Deliberação ANTT nº 976, de 27 de novembro de 2018](#). A partir de 2020, os Planos de Integridade da ANTT passaram a ser bienais, sendo o de 2020-2021 aprovado por meio da [Deliberação ANTT nº 8, de 14 de janeiro de 2020](#). O atual [Plano de Integridade - biênio 2022-2023](#) foi aprovado por meio da [Deliberação ANTT nº 29, de 21 de janeiro de 2022](#).

Desde 2018 é designada uma área específica para atuar como Unidade de Gestão da Integridade (UGI) na ANTT. Em razão da publicação de novo Regimento Interno em maio de 2022, atualmente, a UGI é a Coordenação de Gestão da Integridade (CGINT), vinculada à Gerência de Governança, Gestão e Planejamento (Gegop), da Superintendência de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal (Suesp). Como UGI da ANTT, a CGINT integra o Sistema de Integridade Pública do Poder Executivo Federal (Sipef), que foi instituído pelo [Decreto 10.756, de julho de 2021](#).

A ANTT seguiu, portanto, as três fases recomendadas pela CGU para implementação do programa de integridade na Agência. A primeira fase a de constituição de uma Unidade de Gestão da Integridade (UGI), a publicação do Plano de Integridade e, por fim, está em andamento a execução e monitoramento do Programa (como ilustrado na Figura a seguir). No âmbito da primeira fase vale ressaltar a constituição da Unidade de Gerência de Governança e Integridade – UGI e a [Portaria ANTT nº 434, de 10 de outubro de 2018](#). A Segunda fase foi marcada pela aprovação dos Planos de Integridade.

FIGURA 9
Integridade da ANTT



Fonte: SUESP

A terceira fase tem como objetivo implementar e aprimorar mecanismos de prevenção, detecção e remediação de fraudes, irregularidades e desvios de conduta no âmbito da ANTT. Desde 2018, a Agência possui um grupo técnico, instituído pela [Portaria nº 506, de 10 de dezembro de 2018](#), com as áreas que trabalham de forma colaborativa com os diversos assuntos relacionados à integridade. Atualmente este grupo é composto pelas seguintes áreas: Coordenação de Gestão da Integridade (CGINT), Corregedoria, Comissão de Ética e Ouvidoria. O principal objetivo do GT é “implementar e aprimorar mecanismos de prevenção, detecção e remediação de fraudes, irregularidades e desvios de condutas no âmbito da ANTT e em consonância com o Plano de Integridade estabelecido pela Agência”.

FIGURA 10
Grupo Técnico da ANTT



A ANTT aderiu ao Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC) no ano de 2021. Tal participação se oficializou por meio do preenchimento do sistema “e-Prevenção”, disponibilizado pela Rede de Controle da Gestão Pública. Em 2022, portanto, foi o início da execução, do monitoramento e também da atualização deste plano de ação cadastrado no sistema e-Prevenção.

FIGURA 11
Programa Nacional de Prevenção à Corrupção



Com relação ao levantamento de riscos para integridade, que é uma das ações relacionadas ao Plano de Ação do e-Prevenção e que também está prevista no Plano de Integridade – biênio 2022-2023, o foco em 2022 foi o levantamento de dados sobre denúncias junto às áreas do Grupo de Integridade (Corregedoria, Comissão de Ética e Ouvidoria). Esse trabalho de análise de risco de integridade com base em dados e evidências é uma prática recomendada pela OCDE, por meio do Relatório “Modernizando a avaliação dos riscos para a integridade no Brasil: Rumo a uma abordagem comportamental e orientada por dados”, que foi publicado em maio de 2022. Portanto, seguindo as recomendações, foi feito o levantamento de dados para posterior análise de riscos para integridade no contexto específico da ANTT.

Ao longo do ano de 2022, além da participação da ANTT nas reuniões da Rede GIRC (Rede Governança, integridade e Controle) promovidas pela CGU, também foi dada continuidade na divulgação interna de campanhas sobre o tema integridade, como a Campanha #INTEGRIDADESOMOSTODOSNÓS – idealizada e promovida pela CGU.

Além dessa campanha, também foram feitas divulgações de ações internas, como as pílulas de sensibilização semanais ao longo do 2º semestre de 2022 no escopo de projeto de “Comunicação e ética no ambiente virtual”, desenvolvido em parceria entre o Grupo de Integridade e a SUTEC. Todas as [campanhas de sensibilização](#) estão disponíveis no portal da ANTT.

Por fim, a ANTT participou da segunda edição da Pesquisa de Percepção sobre Integridade Pública, realizada pela Controladoria-Geral da União (CGU), tendo sido a Agência Reguladora com maior número de respondentes, denotando interesse e engajamento dos servidores pelo tema.

3.3 PLANO ESTRATÉGICO E PGA

O [Plano Estratégico 2022-2025](#) da ANTT, aprovado pela [Deliberação nº 381, de 15 de dezembro de 2022](#), apresenta a visão geral da organização e traz o desdobramento da estratégia, alinhado ao planejamento estratégico da Agência, que visa direcionar os esforços da instituição para o alcance dos objetivos comuns voltados ao cumprimento da missão institucional da ANTT.

É importante ressaltar que o Plano Estratégico foi concebido em atendimento ao disposto pela [Lei nº 13.848, de 2019](#), e Instrução [Normativa ME nº 24, de 18 de março de 2020](#), e contempla o alinhamento estratégico da Agência e o seu desdobramento, por meio dos objetivos, indicadores, metas e projetos estratégicos, bem como o alinhamento a planos, programas e planejamentos, internos e externos à ANTT, de curto, médio e longo prazos.

FIGURA 12
Plano Estratégico - 2022 - 2025¹

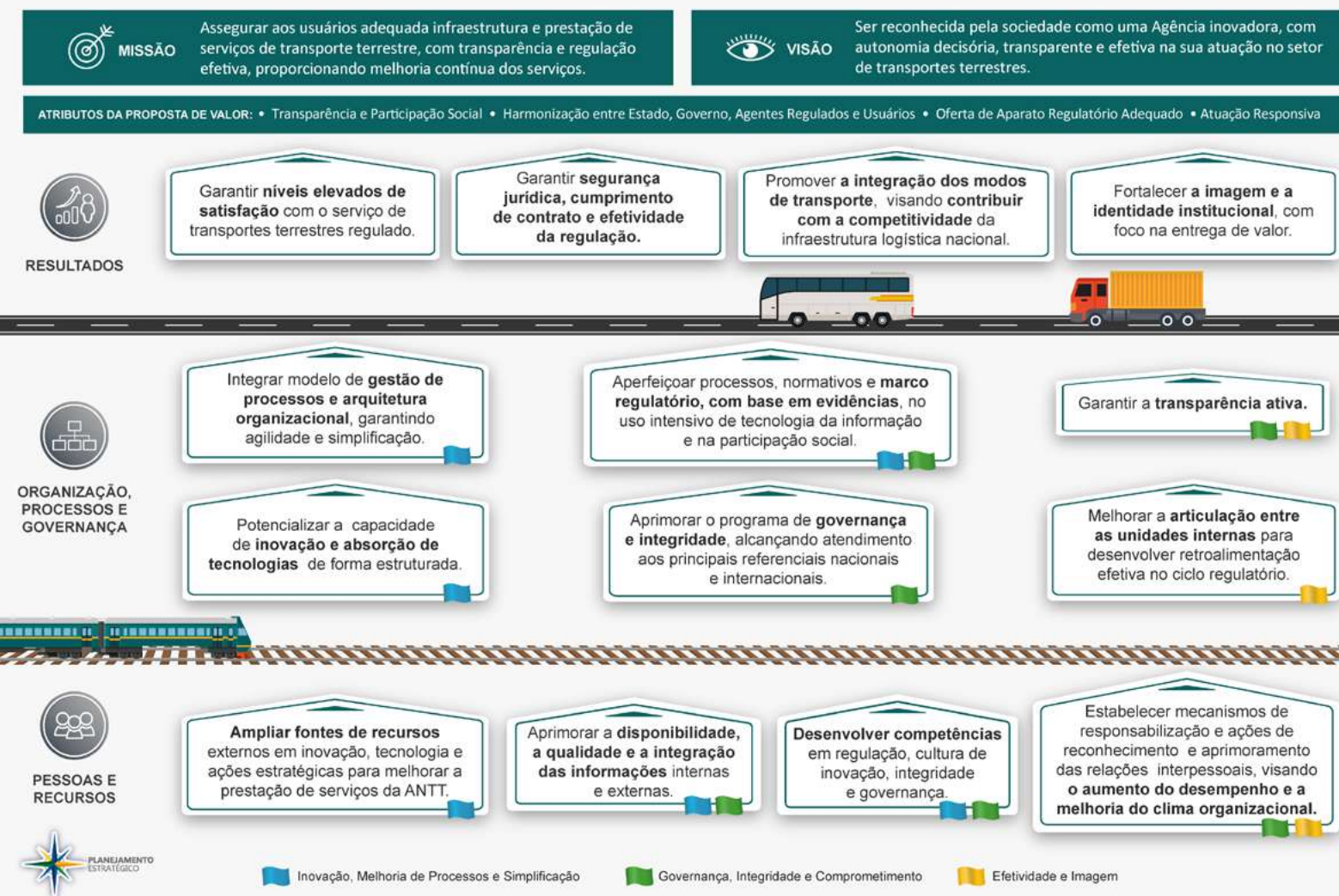


Fonte: SUESP

De forma a direcionar o Plano Estratégico, apresenta-se a seguir o Mapa Estratégico, em forma de diagrama, que descreve a estratégia mediante a identificação das relações de causas e efeitos, entre os objetivos incluídos nas perspectivas do *Balanced Scorecard* - BSC.

¹Plano Estratégico 2022-2025 é apêndice deste Relatório

FIGURA 13
Mapa Estratégico ANTT – 2020 -2030



Fonte: ANTT

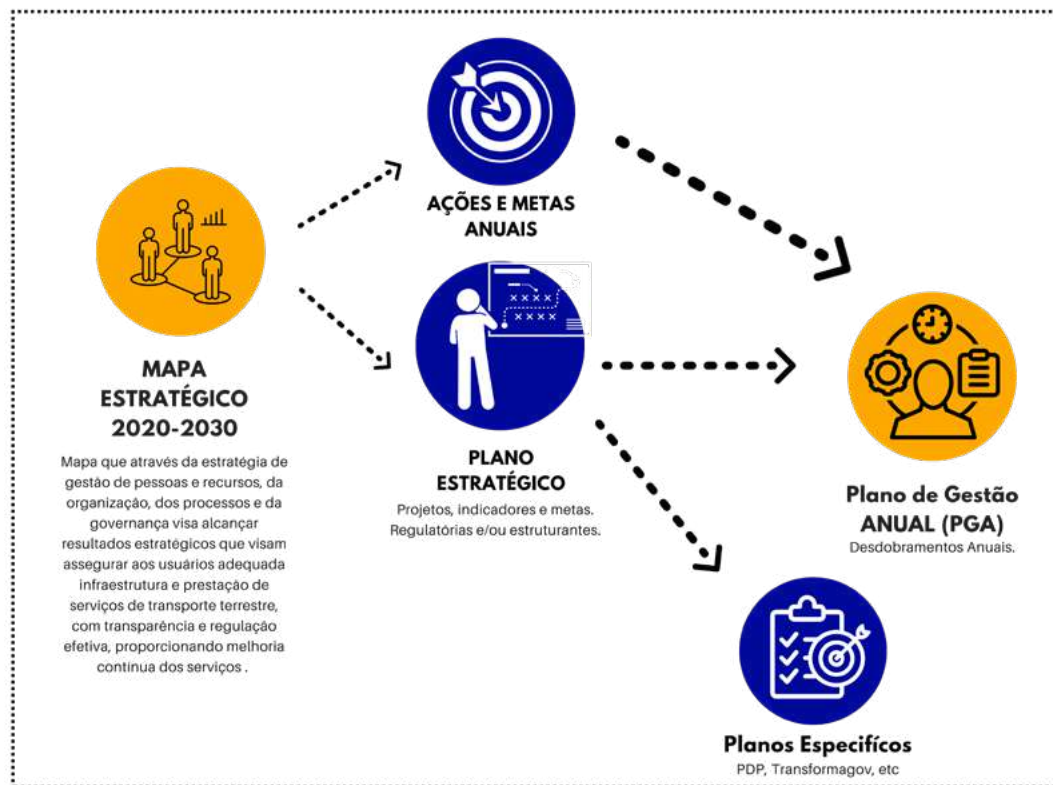
O desdobramento estratégico tem por objetivo auxiliar o entendimento das potenciais correlações entre indicadores e projetos, bem como permitir uma visão consolidada das contribuições de todas as áreas aos objetivos.

Por oportuno, é importante destacar que além das ações tratadas nos projetos estruturantes, o Plano Estratégico é cumprido através do desenvolvimento de Projetos

Regulatórios, previstos na Agenda Regulatória, cujo detalhamento consta em outro item do presente relatório.

Ademais, as ações e metas relacionadas aos processos finalísticos e de gestão são previstos nos Planos de Gestão Anual - PGA, que também contempla o desdobramento anual dos projetos estratégicos estruturantes, bem como os projetos previstos na Agenda Regulatória, conforme ilustra a figura a14.

FIGURA 14
Desdobramento da Estratégia



Fonte: SUESP

Sendo assim, no decorrer do exercício de 2022, o monitoramento dos projetos e metas foi realizado por meio do Sistema de Gestão Estratégica e Anual – Safira, e de reuniões mensais com os pontos focais das UOs a fim de levar o andamento das metas para conhecimento da Diretoria Colegiada, de modo a promover o adequado controle do processo de gerenciamento dos projetos e auxiliá-los nos ajustes necessários, objetivando o alcance das metas pactuadas, dentro do cronograma proposto.

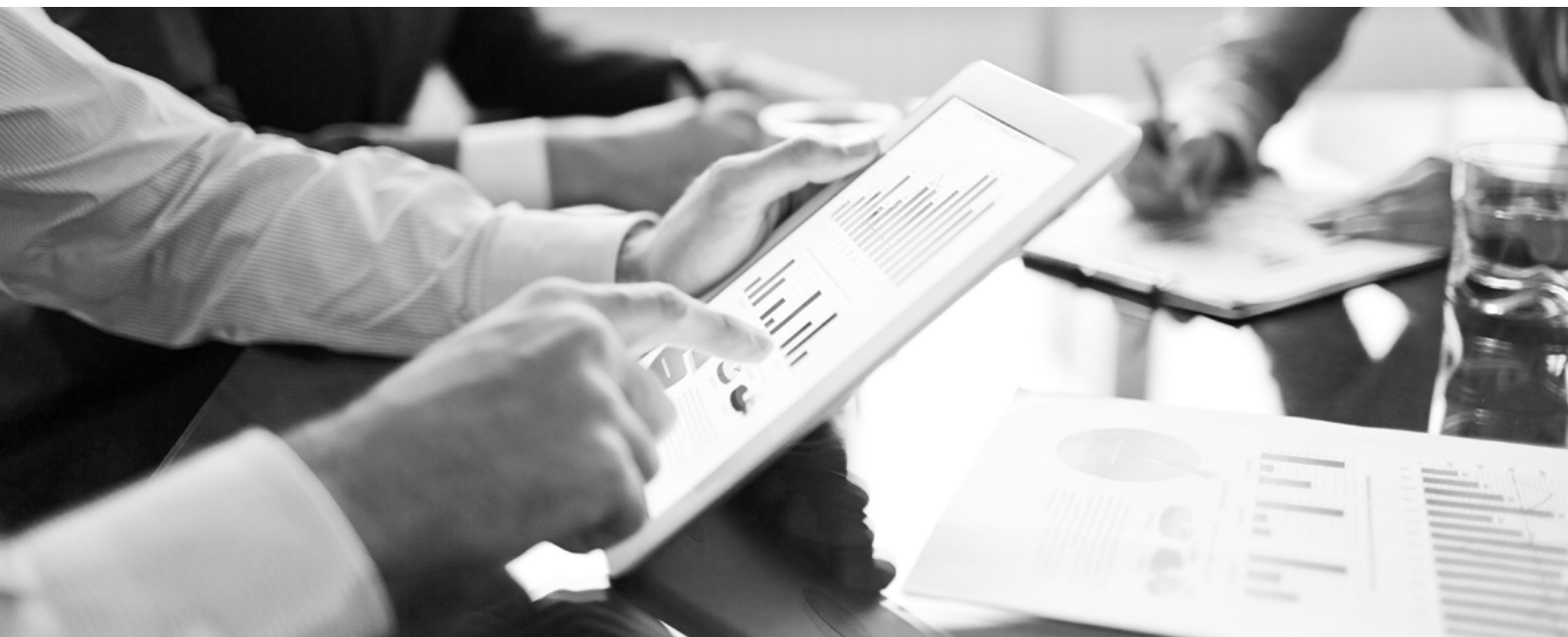
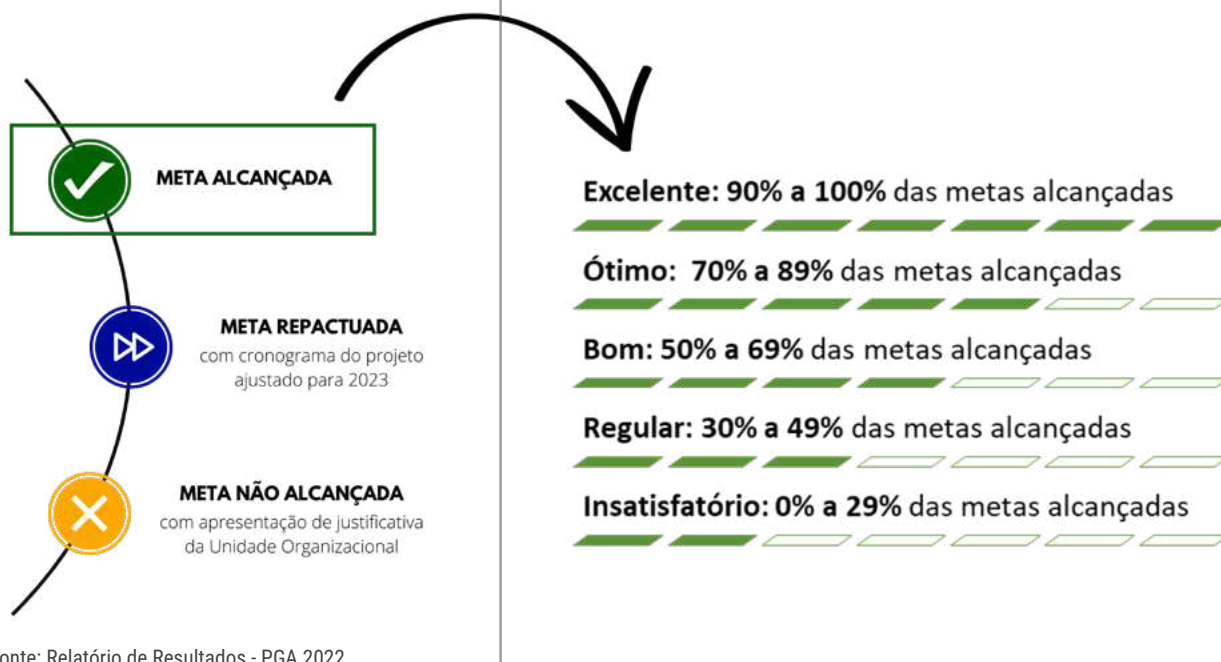


FIGURA 15
Classificação e graduação das metas do PGA 2022

Assim, os resultados das metas serão apresentados conforme a seguinte classificação:



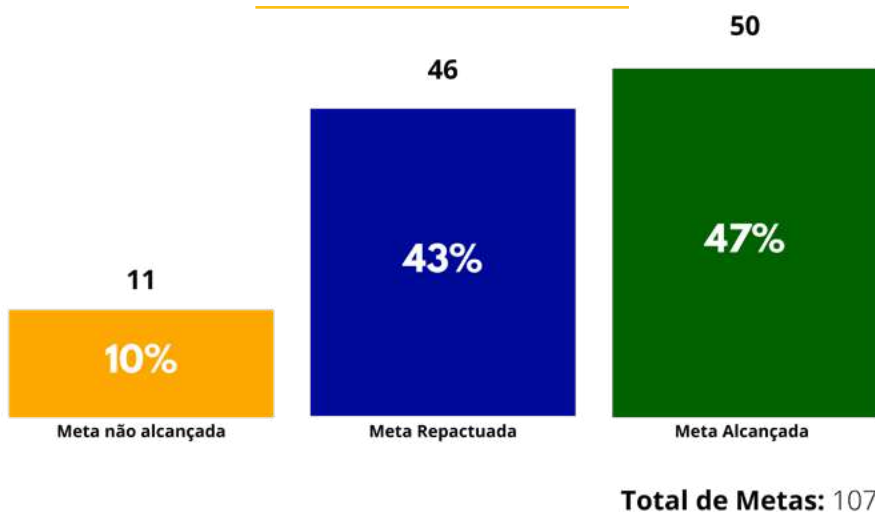
É importante ressaltar que ao longo do exercício de 2022, em razão de novas demandas e diretrizes institucionais, alguns dos projetos e metas foram incluídos, alterados ou excluídos, ou tiveram seus cronogramas ajustados, sendo que essas alterações foram justificadas tecnicamente pelas UOs responsáveis pelos projetos estratégicos. Dentro desse contexto, foram realizadas 3 revisões extraordinárias, passando-se de 83 metas iniciais para 107 metas, sendo 44 de regulação, 17 de fiscalização, 31 administrativas e 15 operacionais.

De forma resumida, a execução dos projetos estratégicos da ANTT teve desempenho regular, com alcance de 47% (50 de 107) das metas pactuadas em 2022, sendo que 43% (46 de

107) foram executadas parcialmente e houve necessidade de ajuste no cronograma dos projetos para o exercício de 2023. Dentre as prováveis causas para o desempenho apontado, verificou-se que a reestruturação das competências das UOs da ANTT, promovida em abril de 2022, impactou na execução e continuidade dos projetos.

Em razão das novas diretrizes gerencias e realocação dos servidores responsáveis pelos projetos, foram realizados ajustes no PGA, por meio das revisões extraordinárias, que resultou nos ajustes dos cronogramas e repactuação de 43% das metas para o PGA 2023. E as metas não alcançadas, 10% (11 de 107), foram justificadas pelas UOs.

FIGURA 16
Resultado Geral - Metas



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2022

• Objetivos Estratégicos

FIGURA 17
Objetivos Estratégicos



**PESSOAS E
RECURSOS (PR)**

- PR1** - Ampliar fontes de recursos externos em inovação, tecnologia e ações estratégicas para melhorar a prestação de serviços da ANTT;
- PR2** - Aprimorar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações internas e externas;
- PR3** - Desenvolver competências em regulação, cultura de inovação, integridade e governança;
- PR4** - Estabelecer mecanismos de responsabilização e ações de reconhecimento e aprimoramento das relações interpessoais, visando o aumento do desempenho e a melhoria do clima organizacional.



**ORGANIZAÇÃO,
PROCESSOS E
GOVERNANÇA (OPG)**

- OPG1** - Integrar modelo de gestão de processos e arquitetura organizacional, garantindo agilidade e simplificação;
- OPG2** - Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social;
- OPG3** - Garantir a transparência ativa;
- OPG4** - Potencializar a capacidade de inovação e absorção de tecnologias de forma estruturada;
- OPG5** - Aprimorar o programa de governança e integridade, alcançando atendimento aos principais referenciais nacionais e internacionais;
- OPG6** - Melhorar a articulação entre as unidades internas para desenvolver retroalimentação efetiva do ciclo regulatório.



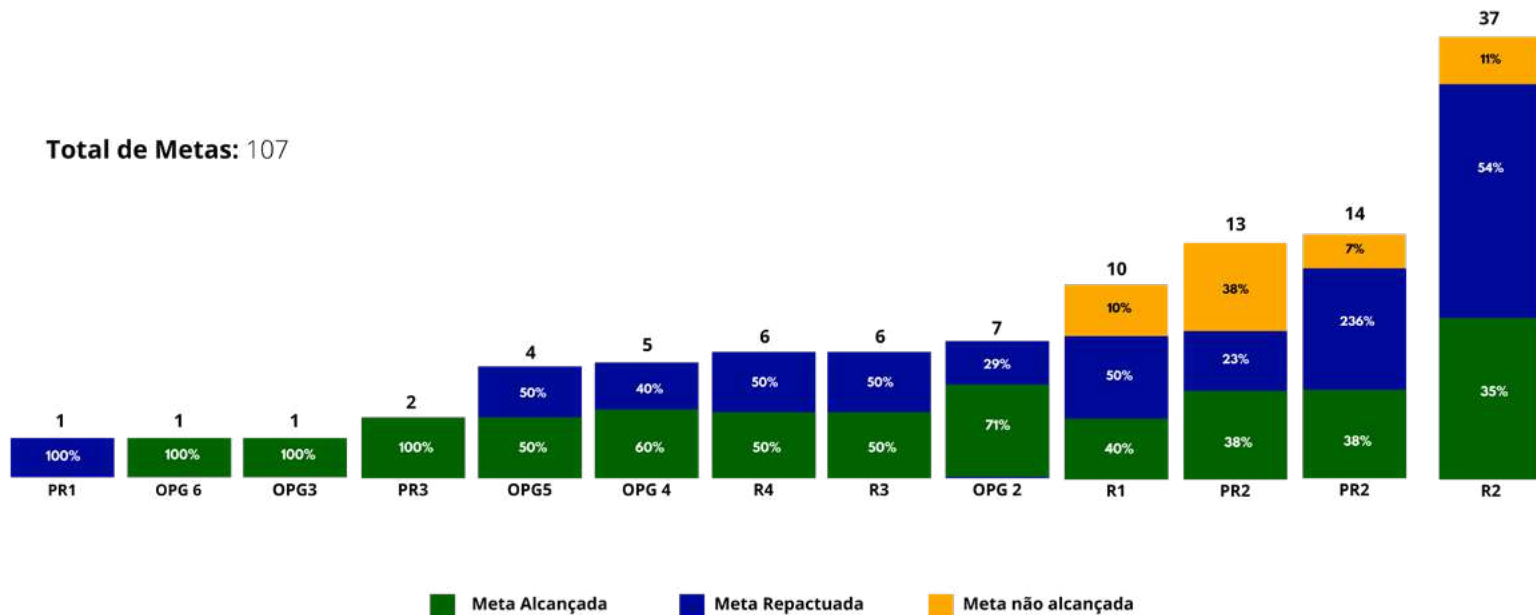
RESULTADOS (R)

- R1** - Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado;
- R2** - Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da Regulação;
- R3** - Promover a integração dos modos de transporte, visando contribuir com a competitividade da infraestrutura logística nacional; e
- R4** - Fortalecer a imagem e a identidade institucional, com foco na entrega de Valor.

Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2022

FIGURA 18
Resultado do Objetivo Estratégico

Total de Metas: 107



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2022

Quando observamos a distribuição das metas por objetivo estratégico, a predominância de metas no objetivo R2 (37 de 107) ocorre por estar relacionado a um dos principais macroprocessos da Agência, que é a regulação dos serviços de transportes terrestres, a qual impacta diretamente na vida dos usuários e empresas reguladas.

Em seguida, OPG1 (gestão de processos e arquitetura organizacional), PR2 (aprimorar a disponibilidade, qualidade e a integração das informações) e R1 (Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres), demonstram que boa parte das metas estão distribuídas nas áreas administrativas, para garantir o bom funcionamento da ANTT, e nas áreas finalísticas, com o escopo voltado a gestão da informação e garantia da satisfação dos serviços, onde se destaca a fiscalização. Nos demais objetivos estratégicos, a distribuição está relacionada à pesquisa, competitividade, imagem institucional, inovação e governança.

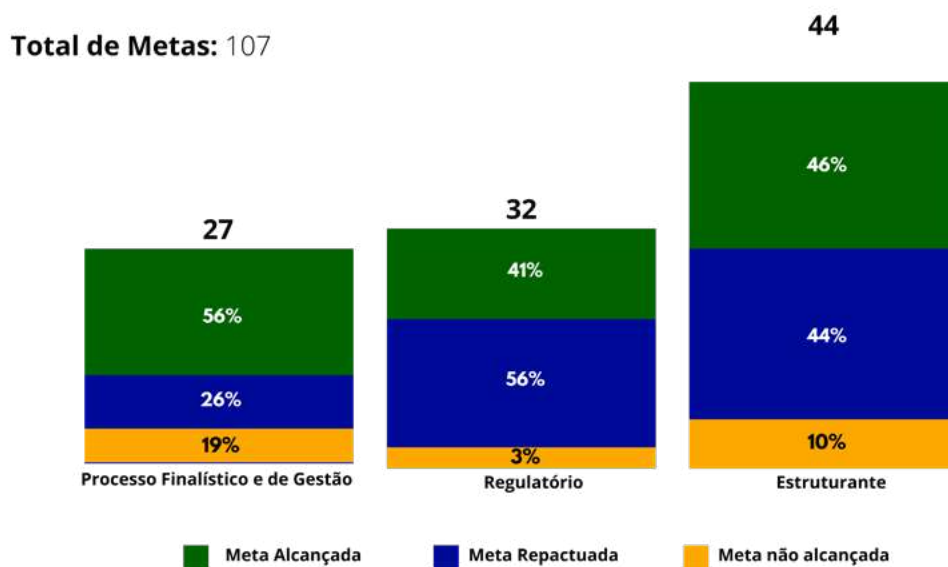
• Projetos Estratégicos

Em relação ao resultado por tipo de projeto, das metas dos projetos estruturantes (48 de 107), 46% foram plenamente alcançadas, 44% foram executadas parcialmente e repactuadas para o exercício de 2023 e somente 10% não conseguiram ser executadas, resultado classificado como regular.

Para as metas dos projetos regulatórios (32 de 107), o padrão de desempenho foi semelhante aos das metas dos projetos estruturantes, com 41% de alcançadas, 56% de execução parcial e repactuação para Agenda Regulatória 2023-2024 e, somente 3% não foram executadas, percentual aceitável, considerando a complexidade dos projetos.

Sobre as metas relacionadas aos processos finalísticos e de gestão (27 de 107), o percentual de alcance foi maior em relação as demais, 56%, e somente 26% foram repactuadas, resultado considerado bom. Tem-se que 19% das metas não foram alcançadas.

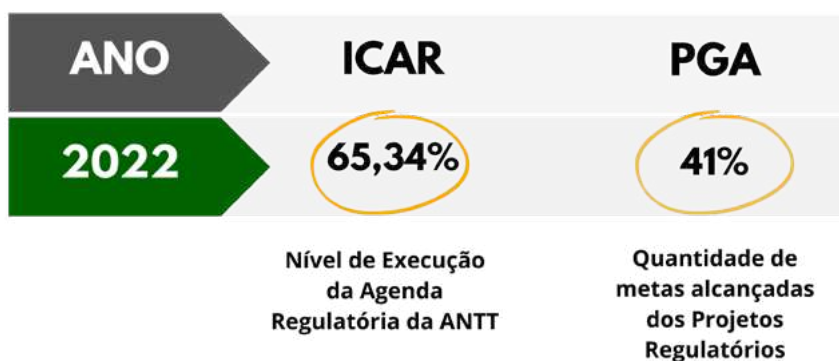
FIGURA 19
Resultado por Tipo de Projeto



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2022

Além do resultado de alcance das metas individuais dos projetos regulatórios no PGA, a ANTT institucionalizou o Indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória - ICAR como forma de demonstrar o cumprimento das etapas planejadas dos projetos que compõem a Agenda Regulatória da ANTT durante o ano. Por meio do ICAR, consegue-se medir a previsibilidade que toda Agenda Regulatória requer, e aprimorar o planejamento e a execução dos projetos. Esse indicador é calculado anualmente, pela relação entre o número de etapas concluídas do projeto, conforme previsto para o período, e o número total de etapas planejadas.

FIGURA 20
Resultados ICAR e PGA



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2022

²⁰O relatório do Plano de Gestão Anual 2022 encontra-se disponível no Portal ANTT <https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca/governanca-estrategica/pe-e-plano-de-gestao-anual>.

Em 2022, [o resultado do ICAR](#) apontou que 65,34% das etapas previstas nos cronogramas dos projetos foram concluídas, demonstrando o nível de esforço das UOs em executar as atividades conforme cronograma inicialmente estipulado pelo chefe de projeto.

Entretanto, deve-se destacar que a metodologia empregada nesse indicador não considera somente a meta pactuada no PGA (que é a conclusão de uma das etapas do projeto, podendo ser em qualquer período dentro do cronograma), mas o nível de cumprimento do cronograma da Agenda Regulatória. Assim, os resultados do ICAR e do PGA devem ser interpretados de maneira complementar, de modo a entender melhor a evolução desses projetos.

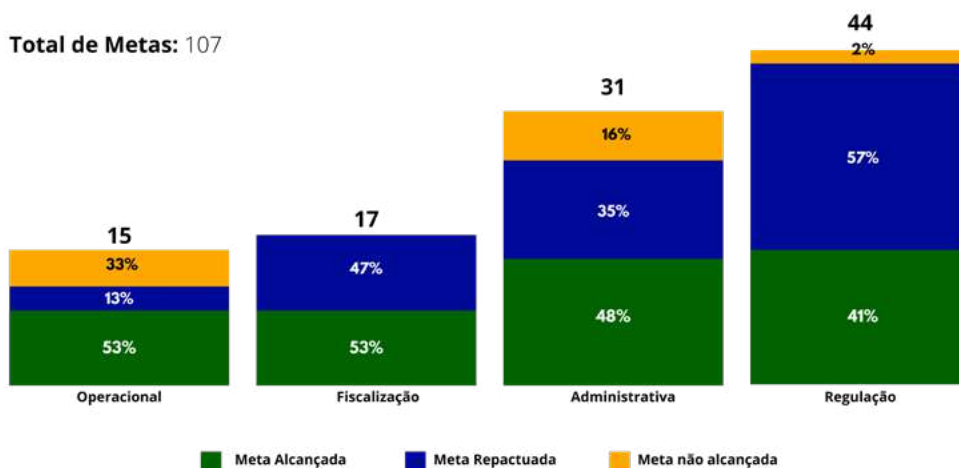
O índice integrado de governança e gestão públicas - IGG, avaliado pelo TCU, passou a ser bienal a partir de 2021, para que as organizações pudessem implementar práticas de governança e realizar ajustes quando necessário, portanto não houve avaliação em 2022. Mesmo assim, considerando o gradativo amadurecimento da Agência na implementação de

instrumentos de gestão, como o Plano Estratégico, o PGA e a gestão de projetos, foram incluídas metas, ações ou iniciativas visando a melhoria do resultado obtido anteriormente de forma alinhada aos projetos estratégicos da ANTT

Quanto ao resultado por tipo de meta, das metas operacionais (15 de 107), apesar do desempenho ser classificado como bom, com 53% alcançadas e 13% de metas repactuadas, os 33% de metas não alcançadas refletem a ocorrência de entraves que já estão sob análise das equipes responsáveis.

Para as metas de fiscalização (17 de 107), 53% foram alcançadas e 47% foram repactuadas para o exercício de 2023, resultado que pode ser classificado como bom, principalmente por não haver metas não alcançadas. Para as metas administrativas (31 de 107), o desempenho foi regular, com 48% alcançadas, 35% repactuadas para o exercício de 2023 e 16% não alcançadas. Ao fim, para as metas de regulação (44 de 107), 41% foram alcançadas e 57% foram repactuadas para o exercício de 2023, e somente 2% não foram alcançadas.

FIGURA 21
Resultado por Tipo de Meta



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2022

Em 2022, a equipe da gestão estratégica da ANTT promoveu diversos ajustes na metodologia e execução do monitoramento dos projetos estratégicos da ANTT, de modo a simplificar o processo e permitir maior controle e transparência das informações geradas pelas UOs, além de capacitar e auxiliar as equipes responsáveis em relação às melhores práticas de planejamento e gestão de projetos. Cabe destacar que o envolvimento e comprometimento da Diretoria Colegiada da ANTT e dos Superintendentes

foi essencial para a implementação das mudanças e pelo alcance dos bons resultados demonstrados.

Entretanto, ainda existem enormes desafios a serem superados e oportunidades de melhoria que serão objetos de trabalho contínuo e estratégico, com vistas a executar a missão da ANTT, orientada pelos objetivos estratégicos, com foco na entrega de resultados concretos, em atendimento às demandas dos agentes econômicos, Governo Federal e usuários dos serviços de transportes terrestres.

3.4 GOVERNANÇA REGULATÓRIA

3.4.1. Agenda Regulatória da ANTT

No final do primeiro semestre de 2022, foi iniciada a elaboração da Agenda Regulatória da ANTT do biênio 2023/2024. Num primeiro momento, foi elaborada uma proposta inicial de portfólio de projetos, indicados pelas UOs, composta por 27 (vinte e sete) projetos, divididos nos 5 (cinco) Eixos Temáticos que compõem a Agenda Regulatória da ANTT. Em seguida, foi realizada, de 22 de agosto a 06 de setembro de 2022, a Tomada de Subsídios – TS nº 006/22 aberta à toda sociedade, simultaneamente a uma Consulta Interna aos servidores e colaboradores da ANTT, com o objetivo de receber contribuições para levantamento dos projetos que devem compor a Agenda Regulatória do biênio 2023/2024, identificando possíveis lacunas regulatórias ou problemas percebidos em regulação existente.

Após recebimento das contribuições e avaliação pelas UOs responsáveis pelos Eixos Temáticos, foi elaborado o portfólio de projetos da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024, composto por 31 (trinta e um) projetos. Após submissão à apreciação da Diretoria Colegiada, o portfólio final de projetos da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024 da ANTT restou composto por 31 (trinta e um) projetos, divididos nos 5 (cinco) Eixo Temáticos. A Agenda Regulatória da ANTT foi aprovada por meio da [Deliberação ANTT nº 358, de 25 de novembro de 2022](#).

Quanto à Agenda Regulatória do biênio 2021/2022, o Indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória (ICAR) mostrou que 65,34% das etapas previstas para 2022 foram concluídas no prazo. Foram concluídos 10 (dez) projetos da Agenda em 2022: 3 (três) do Eixo Temático 1, 2 (dois) do Eixo Temático 2, 3 (três) do Eixo Temático 4, 2 (dois) do Eixo Temático 5, conforme quadro a seguir:

TABELA 4
Agenda Regulatória 2021/2022 – Indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória (ICAR)

Eixo Temático	Projeto	Resolução	Resultado Alcançado
Eixo Temático 1 Temas Gerais	Regulamentação da adesão à Plataforma Consumidor.gov.br	A AIR, aprovada pela Deliberação nº 95, de 2022 , apontou como melhor alternativa de solução delegar aos marcos regulatórios setoriais a responsabilidade de regulamentar a adesão das empresas delegatárias de serviços públicos tutelados pela ANTT à plataforma Consumidor.gov.br.	Foi delegado às UOs finalísticas a responsabilidade de regulamentar a adesão das empresas delegatárias de serviços públicos tutelados pela ANTT à plataforma Consumidor.gov.br.
	Flexibilização do prazo para celebração dos Termos de Ajustamento de Conduta - TAC firmados no âmbito da ANT	Resolução ANTT nº 5.988, de 20 de setembro de 2022	Nova resolução permite a celebração de Termos de Ajuste de Conduta com prazos mais extensos, quando envolver a execução de obras de infraestrutura, sob competência da ANTT.

Eixo Temático	Projeto	Resolução	Resultado Alcançado
(Cont.) Eixo Temático 1 Temas Gerais	Sandbox Regulatório	Resolução nº 5.999, de 03 de novembro de 2022	Permitiu criar o ambiente regulatório experimental (Sandbox regulatório) da ANTT, possibilitando à Agência realizar experimentos regulatórios e avaliar os riscos e benefícios envolvidos no uso de novas tecnologias no setor de transporte terrestre. Também permitirá à ANTT testar novas formas de regular e coletar evidências para tomar decisões mais embasadas.
Eixo Temático 2 Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal	Regulamento Concessões Rodoviárias - bens, obras e serviços (RCR 2) e Adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços (Resolução ANTT nº 1.187/2005)	Resolução ANTT nº 6.000, de 01 de dezembro de 2022	Esse normativo abarca toda a produção rodoviária, desde o projeto até a execução do serviço rodoviário, na busca de se alcançar uma simplificação regulatória, com foco na permanente atualização dos procedimentos regulatórios gerais da ANTT, em matéria de rodovias concedidas e, na celebração de contratos de concessão centrados na realidade do ativo rodoviário.
	Atualização da Metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório para as concessões de rodovias reguladas pela ANTT	Resolução ANTT nº 6002, de 22 de dezembro de 2022; Resolução ANTT nº 6003, de 22 de dezembro de 2022; Resolução ANTT nº 60042, de 22 de dezembro de 2022	Regulamento de Metodologia para Avaliação do Nível de Risco em Concessões Rodoviárias e de Metodologia de Estimativa do Custo Médio Ponderado de Capital, bem como dos valores de spread para definição do Custo Médio Ponderado de Capital regulatório para o setor de rodovias.

Eixo Temático	Projeto	Resolução	Resultado Alcançado
Eixo Temático 4 Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Revisão da Resolução ANTT nº 2.748/2008, que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Cargas no transporte de produtos perigosos	Resolução ANTT nº 5.984, de 19 de julho de 2022	A atualização normativa realizada envolve o alinhamento das regras para via permanente da Resolução ANTT nº 2.748/2008 com as disposições da Lei das Ferrovias e a redução de exigências e flexibilização de especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios.
	Diretrizes para Análises de Processos de Autorizações Ferroviárias	Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022	Disciplinou o processo administrativo de requerimento para exploração de novas ferrovias, novos pátios ferroviários e demais instalações acessórias mediante outorga por autorização, nos termos do art. 25 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.
	Regulamentação da Operação do Agente Transportador Ferroviário de Cargas (ATF-C) no Subsistema Ferroviário Federal (SFF).	Resolução ANTT nº 5.990, de 20 de setembro de 2022	Instituiu o Registro Nacional do Agente Transportador Ferroviário de Cargas e regulamentou a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração de infraestrutura por Agente Transportador Ferroviário - ATF.
Eixo Temático 5 Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas	Revisão da Regulação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – Resolução ANTT nº 4.799/2015	Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022.	Nova resolução que regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, e dá outras providências.
	Revisão do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e de suas Instruções Complementares	Resolução ANTT nº 5.998, de 03 de novembro de 2022	Nova regulamentação harmonizada com as principais prescrições já contidas nas recomendações internacionais; eliminação de entraves técnicos/logísticos para a circulação de produtos perigosos; maior grau de atendimento da regulamentação pelo setor regulado; menor índice de infrações por conta da dificuldade em atender as prescrições regulamentares.

Projetos Regulatórios – Eixo Temático 2 – Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal

No final do primeiro semestre de 2022, foi iniciada a elaboração da Agenda Regulatória da ANTT do biênio 2023/2024. Num primeiro momento, foi elaborada uma proposta inicial de portfólio de projetos, indicados pelas UOs, composta por 27 (vinte e sete) projetos, divididos nos 5 (cinco) Eixos Temáticos que compõem a Agenda Regulatória da ANTT. Em seguida, foi realizada, de 22 de agosto a 06 de setembro de 2022, a Tomada de Subsídios – TS nº 006/22 aberta à toda sociedade, simultaneamente a uma Consulta Interna aos servidores e colaboradores da ANTT, com o objetivo de receber contribuições para levantamento dos projetos que devem compor a Agenda Regulatória do biênio 2023/2024, identificando possíveis lacunas regulatórias ou problemas percebidos em regulação existente.

Em relação à regulamentação, atendendo às demandas contidas na Agenda Regulatória para o biênio 2021/2022, foram desenvolvidas as seguintes atividades no que tange ao Eixo 2:

- Realização da Reunião Participativa Mista nº 005/2022, sobre o RCR3, que trata de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões de rodovias federais. A Análise das contribuições está em curso e no início de 2023 o tema deve ser levado à Audiência Pública;
- Realização da Reunião Participativa Mista nº 005/2022, sobre o RCR3, que versa sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões de rodovias federais. A Análise das contribuições está em curso e no início de 2023 o tema deve ser levado à Audiência Pública;
- Entrega da segunda parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR2), que trata de bens

obras e serviços das concessões rodoviárias federais, que culminou com a publicação da Resolução ANTT/SUOD nº 6.000, de 01/12/2022. O RCR2, que é focado nas atividades da indústria rodoviárias regulada, abrange todo o ciclo da produção das obras, para prever desde as regras de apresentação dos projetos, até a entrega de serviços, sem deixar de passar pela execução das obras. Nesta segunda parte da norma, foram ainda dirimidas questões sobre a reversibilidade de bens da concessão, as obras do Poder Concedente e a figura do Verificador, que vem para apoiar a fiscalização rodoviária da Agência; e

- Abertura da Reunião Participativa Mista nº 006/2022, com o objetivo discutir e receber manifestações orais e escritas acerca da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR4).

Projetos Regulatórios - Eixo Temático 3 - Transporte Rodoviário de Passageiros

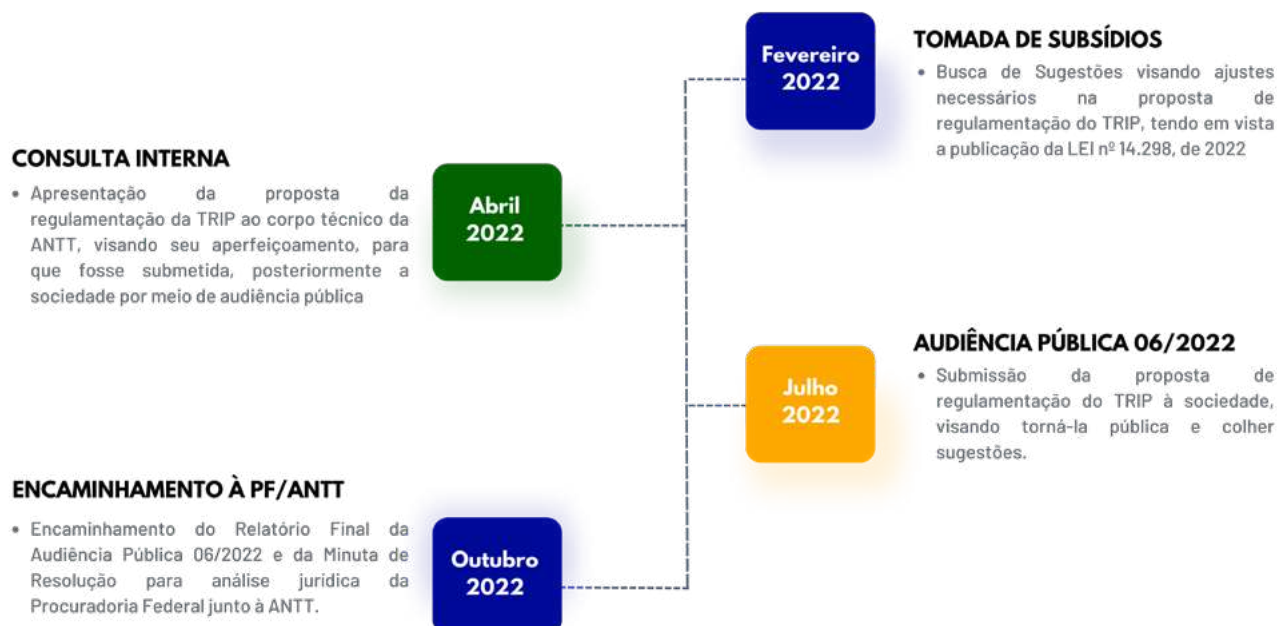
No ano de 2022, foi dado encaminhamento a 3 (três) projetos relacionados ao transporte rodoviário interestadual regular de passageiros, sendo eles:

I) Revisão do Marco Regulatório do Serviço de Transporte Regular Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros – TRIP

O projeto, ao longo do exercício de 2022, contou com Tomada de Subsídios, Consulta Interna e Audiência Pública, que resultaram em uma Minuta de Resolução ora submetida à apreciação por parte da Procuradoria Federal junto à ANTT, tendo como passo seguinte o encaminhamento à Diretoria da Agência para os procedimentos de análise e votação. Mais informações sobre o projeto podem ser obtidas no endereço eletrônico da ANTT - [Eixo 3 – Transporte Rodoviário de Passageiros](#).

FIGURA 22

Agenda das Etapas de Revisão do Marco Regulatório do Serviço de Transporte Regular Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros – TRIP



Fonte: SUPAS

II) Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT – Regular

O projeto de Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT – Regular contou, em 2022, com a etapa de Consulta Interna. A Consulta Interna resultou em ajustes que deram forma à Minuta de Resolução para apresentação à sociedade por meio de Audiência Pública no exercício de 2023. Mais informações sobre o projeto podem ser obtidas através do endereço eletrônico da ANTT - [Eixo 3 – Transporte Rodoviário de Passageiros](https://portal.antt.gov.br/eixo-tematico-3-transporte-rodoviario-de-passageiros) <https://portal.antt.gov.br/eixo-tematico-3-transporte-rodoviario-de-passageiros>. A figura abaixo mostra o andamento do referido projeto no ano de 2022.

FIGURA 23

Agenda das Etapas de Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT – Regular



Fonte: SUPAS

III) Regulamentação da penalidade de perdimento do veículo no transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros;

Conforme Revisão Extraordinária da Agenda Regulatória do Biênio 2021-2022, foi iniciado, em agosto de 2022, o projeto de Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros. A sanção, incluída no ordenamento jurídico pela Lei 12.996, de 2014, a qual modificou a redação da Lei 10.233, de 2001, tem por objetivo elidir a prática do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros não outorgado pela ANTT. A previsão de término do projeto é dezembro de 2023. Mais informações sobre o projeto podem ser obtidas através do endereço eletrônico da ANTT - [Eixo 3 – Transporte Rodoviário de Passageiros](#). A figura abaixo mostra o andamento do referido projeto no ano de 2022.

FIGURA 24

Agendas das Etapas de Regulamentação da penalidade de perdimento do veículo no transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros



Eixo Temático 4 - Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros

O projeto "Revisão das normas que disciplinam os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Cargas no transporte de produtos perigosos" previa a revisão e melhoria da [Resolução ANTT nº 2.748, de 9 de julho de 2008](#). Contudo, os estudos realizados ao longo do processo indicaram que a melhor estratégia consistiria, num primeiro momento, na compatibilização da norma editada pela ANTT às inovações trazidas pela [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#). Tal harmonização se deu por meio da edição da [Resolução ANTT nº 5.984, de 19 de julho de 2022](#) e pela inclusão das Instruções complementares ao transporte de produtos perigosos como Anexo à Resolução ANTT nº 2.748/2008, a partir da [Resolução ANTT nº 5.995, de 20 de outubro de 2022](#). Dessa forma, restaram concluídas as atividades relacionadas ao transporte ferroviário de produtos perigosos na Agenda Regulatória 2021-2022.

Outra inovação acrescentada a partir da entrada em vigor da [Lei nº 14.273, de 2021](#) foi a substituição da figura do Operador Ferroviário Independente – OFI pelo Agente Transportador Ferroviário – ATF. Dessa forma, com vistas a compatibilizar as normas editadas pela ANTT ao novo

cenário regulatório, a Resolução 5.920/2020, que dispunha sobre o OFI, foi revogada e substituída pela [Resolução ANTT nº 5.990, de 20 de setembro de 2022](#), que trata do novo operador.

Visando dar efetividade à nova forma de outorga para prestação de serviço de transporte ferroviário (por meio de autorização), a ANTT realizou as Audiências Públicas nºs 04/2022 e 005/2022, com vistas à disciplina do art. 25 da [Lei nº 14.273, de 2021](#) e do Contrato de Adesão para outorga de autorização ferroviária. Concluídas as audiências, foram elaborados os respectivos relatórios e as propostas finais de minuta de Contrato de Adesão e de Resolução pela área técnica. Tais documentos foram submetidos à apreciação pela Diretoria Colegiada da ANTT, que decidiu por publicar a [Resolução ANTT nº 5.987, de setembro de 2022](#) e a [Deliberação nº 257, de 1º de setembro de 2022](#).

Ainda foram realizados Processos de Participação e Controle Social – PPCS, na modalidade Tomada de Subsídios (Tomada de Subsídios nº 3/2022), para colher contribuições e informações para o aprimoramento do Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR relativo ao projeto "Regulamentação da prestação de serviço adequado no âmbito das concessões ferroviárias", tema integrante da Agenda Regulatória ANTT 2021/2022.

Também foi elaborada Consulta Interna sobre a Nota Técnica e a Minuta de Resolução desenvolvida para tratar da revisão da [Resolução ANTT nº 4.624, de 5 de março de 2015](#), que regulamenta a contratação e a manutenção de seguros no âmbito das concessões ferroviárias. Recebidas as contribuições e finalizados os documentos, a SUFER submeteu o processo para a Diretoria Colegiada da ANTT, com vistas à aprovação da abertura de Processo de Participação e Controle Social – PPCS, na modalidade de Consulta Pública. Por meio da [Deliberação nº 384, de 15 de dezembro de 2022](#), a Diretoria aprovou a abertura da Consulta Pública nº 002/2022. Em 21 de dezembro de 2022, os documentos foram disponibilizados no Sistema de Participação Pública da ANTT – PARTICIPANTT. O prazo para o envio de contribuições teve início no dia 3 de janeiro de 2023 e com encerramento no dia 17 de fevereiro de 2023.

A conclusão do Relatório Final da Audiência Pública nº 10/2020, que versava sobre a regulamentação do uso dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária – RPMF restou paralisada, desde o ano de 2021, em razão da necessidade do envio de diretrizes pelo Ministério da Infraestrutura. Após o envio das informações pelo Ministério, em setembro e dezembro de 2022, foram retomadas as atividades relativas à conclusão do Relatório Final da Audiência Pública e da proposta de regulamentação pela área técnica. O material foi encaminhado para apreciação pela Procuradoria Federal junto à ANTT e, tão logo retorne à SUFER, será submetido à deliberação da Diretoria Colegiada.

Por sua vez, estão em andamento as atividades relacionadas ao desenvolvimento da AIR, Nota Técnica e Minuta de Resolução relacionadas à regulamentação do chamamento público para ferrovias (art. 26 da [Lei nº 14.273, de 2021](#)). Após a conclusão dos estudos, uma primeira proposta de regulamentação será submetida a Processo de Participação e Controle Social – PPCS disponibilizado no [Sistema de Participação Pública da ANTT – ParticipANTT](#).

3.4.2. Portal da Agenda Regulatória

O [Portal da Agenda Regulatória](#) da ANTT foi aprimorado em 2022, tornando seu acesso mais fácil e organizado. O novo portal permite uma visualização ampla de toda a Agenda,

bem como o detalhamento dos portfólios de projetos de cada Eixo Temático, incluindo informações relativas ao Chefe de Portfólio, Chefe de Projetos, Processos de Participação Social que tenham sido realizados e ainda o número do processo para acompanhamento no SEI.

De modo a ampliar a transparência, desde 2020 os relatórios bimestrais da Agenda passaram a ser publicados no Portal de forma a divulgar o monitoramento dos projetos. Todas essas modificações visam trazer maior transparência a todo o processo de acompanhamento do cronograma dos projetos previstos.

3.4.3. Aprimoramento do Processo de Participação e Controle Social (PPCS)

Os Processos de Participação e Controle Social - PPCS, regulamentados pela [Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017](#), são importantes instrumentos de Governança Regulatória da Agência. A regulamentação trazida por essa Resolução permitiu que se avançasse nos quesitos transparência e controle das ações da Agência pela sociedade.

Visando maior agilidade no andamento dos processos e padronização dos procedimentos do PPCS na Agência e em consonância com Manual de Processo de Participação e Controle Social da ANTT, aprovado pela [Deliberação ANTT nº 434, de 16 de dezembro de 2021](#), finalizou-se a elaboração dos novos modelos de documentos que tratam dos encaminhamentos pelas UOs dos processos de PPCS na ANTT, atividade concluída em 2022. A utilização desses modelos que foram inseridos no Sistema eletrônico de Informações - SEI possibilita maior celeridade na elaboração de documentos e tramitação dos processos.

Dentro desta premissa de desenvolvimento e efetividade dos meios de participação social, em 2022 foram iniciadas: 14 (quatorze) Audiências Públicas; 2 (duas) Consultas Públicas; 6 (seis) Reuniões Participativas, sendo 1 (uma) Reunião Participativa aberta, 2 (duas) Reuniões Participativas restritas e 3 (três) Reuniões Participativas mistas; e 9 (nove) Tomadas de Subsídios.

Destaca-se também o desenvolvimento do projeto “Revisão dos Processos de Participação e Controle Social da ANTT, de que trata a Resolução ANTT nº 5.624, de 2017”, inserido na Agenda Regulatória do biênio 2021/2022 por meio de Revisão Ordinária, aprovada pela [Deliberação ANTT nº 74, de 17 de fevereiro de 2022](#). Sua inclusão na Agenda Regulatória, embora não seja obrigatória, foi realizada devido à importância do assunto. O projeto justifica-se pela

necessidade de rever a Resolução vigente em decorrência de mudanças regimentais, de inovações trazidas em decorrência da pandemia da Covid-19, da publicação no supracitado Manual de PPCS e da Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD, bem como de problemas identificados no processo. O projeto está em andamento e foi mantido na Agenda Regulatória do biênio 2023/2024, aprovada pela [Deliberação ANTT nº 358, de 25 de novembro de 2022](#).

3.4.4. Análise de Impacto Regulatório - AIR e Avaliação de Resultado Regulatório - ARR

A Análise de Impacto Regulatório - AIR é um processo sistemático, baseado em evidências, que busca orientar a tomada de decisão a partir de determinado problema regulatório. A AIR deve ser realizada previamente à adoção de propostas de alteração de atos normativos, conforme estabelecem o art. 6º da [Lei nº 13.848, de 2019](#), o art. 5º da [Lei nº 13.874, 20 de setembro de 2019](#) e o [Decreto nº 10.411, de 2020](#).

Por sua vez, a Avaliação de Resultado Regulatório - ARR consiste na verificação dos efeitos decorrentes da edição de ato normativo, considerados o alcance dos objetivos originalmente pretendidos e os demais impactos observados sobre o mercado e a sociedade, em decorrência de sua implementação, conforme art. 2º do [Decreto nº 10.411, de 2020](#).

O Regimento Interno da ANTT dispõe que o Processo Decisório deve ser fundamentado em Relatório de Análise de Impacto Regulatório ou Relatório de Avaliação de Resultado Regulatório, conforme o caso, que são instrumentos de suporte à decisão regulamentados nas Seções I e II da citada Resolução.

Ademais, foi elaborado um Manual orientativo interno, o qual foi atualizado em 2022, consoante aos Guias Orientativos de AIR (2021) e de ARR (2022) elaborados pelo Ministério da Economia, incorporando diretrizes para a implementação das boas práticas regulatórias no Brasil constantes do documento *Regulatory Reform in Brazil*, publicado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Os modelos de Relatório de AIR e ARR também foram revisados, e o Monitoramento passou a compor o ciclo regulatório como etapa essencial para possibilitar a coerência interna entre as análises *ex ante* (AIR) e as avaliações *ex post* (ARR).

Nesta nova edição foram inseridas as diretrizes de avaliação do estoque regulatório, simplificação/desburocratização, desregulação e redução do fardo regulatório em todos os estudos *ex ante* e *ex post* consoantes os projetos regulatórios.

Em 2022, foi desenvolvido o Indicador de Qualidade da Análise de Impacto Regulatório (IQAIR), que busca medir a qualidade do processo de Análise de Impacto Regulatório, cujo produto é o Relatório Final de AIR. As fórmulas e bases de cálculo estão disponíveis no [Manual de AIR, ARR & Monitoramento](#) disponíveis. No [Portal](#) se encontram os instrumentos utilizados pela ANTT, normas, [Relatórios de AIR](#), [Relatórios de ARR](#), a Agenda de ARR 2022, a [Agenda de ARR](#) prevista para 2023-2026, [Kit de Ferramentas](#) utilizadas para elaboração das etapas concernentes ao ciclo regulatório, vídeos instrucionais e outros materiais necessários para a regulação efetiva.

O valor do IQAIR para o ano de 2022 foi 7,0 (sete vírgula zero), resultado da avaliação de 6 (seis) Relatórios de AIR finalizados na ANTT. As principais oportunidades de melhoria identificadas são referentes ao uso de metodologias quantitativas, levantamento de benchmarking internacional e realização de processos de participação social ao longo dos estudos.

Também foi elaborado o IARR a ser avaliado a partir de 2023, o qual busca medir o percentual de Resoluções da ANTT com mais de 5 anos de vigência incluídas como projetos na Agenda Regulatória, que passaram por ARR no processo de estudos.

A Agência também tem consolidado o IMQN, índice avalia a maturidade regulatória da ANTT em 4 estágios (inexistente, inicial, gerenciado e melhoria contínua) e em 6 (seis) eixos de avaliação: AIR, Participação Social, Gestão do Estoque Regulatório, Agenda Regulatória, Gestão do Processo Normativo e ARR. Os eixos AIR e ARR são analisados sob três diferentes aspectos: capacitação, metodologia e processo.

Quanto maior o resultado, maior a percepção de alcance da maturidade regulatória. Permite ainda melhorar a qualidade normativa da ANTT e realizar comparações objetivas em relação ao grau de maturidade entre diferentes instituições governamentais. Periodicidade anual.

FIGURA 25
Índices de Qualidade de AIR e
Maturidade de Qualidade Normativa

ANO	IQAIR	IMQN
2022	7,0	89,50
	Resultado da Avaliação de Relatórios de AIR finalizados na ANTT	Resultado do Alcance da Maturidade Regulatória

Fonte: SUESP

Este indicador consta do Planejamento Estratégico da ANTT previsto para 2022/2025 e está relacionado ao Objetivo Estratégico OPG6: Melhorar a articulação entre as unidades internas para desenvolver retroalimentação efetiva do ciclo regulatório. Este aprimoramento ocorre por meio do estabelecimento de instrumentos e processos estruturados de integração, assegurando uma comunicação interna que permita efetiva disseminação e troca de informações durante todas as etapas do ciclo regulatório.



3.5 BOAS PRÁTICAS DE GOVERNANÇA REGULATÓRIA E CAPACITAÇÕES

No ano de 2022, foram realizados 2 (dois) cursos de capacitação, a primeira Oficina foi de "Definição de Problemas para Elaboração da Agenda Regulatória 2023-2024". O curso foi realizado de 20 de junho de 2022 a 29 de junho de 2022, com um total de 10h, contabilizadas como horas de capacitação para servidores. As oficinas tinham como objetivo capacitar os servidores na elaboração de diagramas de problemas, diagramas de objetivos e identificação de problemas regulatórios atinentes às suas áreas de atuação levantando as possíveis soluções e analisando de forma comparativa seus impactos, de forma a subsidiar a tomada de decisão com dados, evidências e método. A oficina

envolveu as seguintes UOs: SUFER, SUCON, OUVIDORIA, SUROC, SUESP, SUPAS, SUROD e SUFIS.

Posteriormente foi realizado o Curso de AIR aplicado a projetos da Agenda Regulatória para servidores da ANTT que tinha como objetivo capacitar servidores que atuam em áreas que conduzam processos de desenho, elaboração e decisão de medidas regulatórias, para que estejam aptos a conduzir adequadamente a Análise de Impacto Regulatório (AIR), conforme o [Decreto nº 10.411, de 2020](#) e Manual de AIR e ARR da ANTT. Participaram do Curso as seguintes UOs: SUESP, SUPAS, SUFER, SUROD, DCG, SUCON, SUFIS e SUROC.



3.6 PRINCIPAIS RESULTADOS POR ÁREA DE ATUAÇÃO

3.6.1. Concessões rodoviárias

O Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCOFE (iniciado em 1993) transferiu à iniciativa privada diversos trechos rodoviários em 26 (vinte e seis) leilões, distribuídos em 4 etapas de concessões. A modelagem econômico-financeira de cada etapa, com modelos característicos de contratos, foi influenciada pela conjuntura econômica da época e a política pública estabelecida.

Atualmente, a ANTT administra 24 (vinte e quatro) concessões rodoviárias, totalizando cerca de 13.023 km, sendo: 01 (uma) concessão contratada pelo Ministério dos Transportes (entre 1994 -1997), 01 (uma) pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul (1998), com posterior Convênio de Delegação das Rodovias denunciado e o contrato sub-rogado à União em 2000, 08 (oito) concessões referentes à segunda etapa - fases I (2008) e II (2009), 01 (uma) concessão referente à terceira etapa - fase II (2013), 05 (cinco) concessões que são partes integrantes do Programa de Investimentos em Logística e também pertencentes à terceira etapa - fase III (2013 e 2014), a Ponte Rio-Niterói cuja nova concessão teve

início em 2015, e em 11 de janeiro de 2019 foi assinado o contrato da BR-101/290/448/386/RS, dando início à quarta etapa, num total de 07 (sete) concessões.

Além dessas 24 (vinte e quatro) concessionárias que fazem parte do escopo da regulação, gestão, controle operacional e fiscalização pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), temos em andamento na Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) alguns novos projetos, incluindo novas relitações, que irão se incorporar à carteira de concessões da SUROD, em 2023. Sendo estas, a BR-135/316/MA; BR-158/155/MT/PA; BR-163/MS; BR- 281/362/MG/ES; BR-381/MG; BR-060/153/262/DF/GO/MG; BR-262/MG Rota do Zebu; Rodovias Integradas do Paraná; Rodovias - Santa Catarina 3153,37 km; Rodovias-Contratação BNDES 2.570 km - Lotes Centro-Oeste e Norte; Rodovias-Contratação BNDES – 2.471 km - Lotes Nordeste; Rodovias - Autopista Fluminense; BR-060/153/040/GO/DF Rota do Pequi; BR-153/262/GO/MG Rota Sertaneja; BR-163/267/MS Rota Pantaneira; BR-040/495/MG/RJ; BR-040 GO/MG Rota dos Cristais; e Rodovias-Contratação BNDES – 667,41 km - Lotes Rio Grande do Sul.



TABELA 5
Concessões Rodoviárias Vigentes (2022)

Etapas	Concessionárias	Trechos por Extensão	Extensão (km)
1ª Etapa	CONCER	BR-040/MG: km 773,5 ao km 828,7 BR-040/RJ: km 0,00 ao km 124,5	179,9
1ª Etapa	ECOSUL	BR-116/RS - km 400,5 ao Km 657,00 BR-392/RS- Km 0,0 ao Km 199,9	457,3
2ª Etapa	VIA BAHIA	BR-324/BA 512,6 ao Km 626,2 BR-116/BA 401,6 ao Km 936,8 Rodovias Estaduais delegadas ao Governo Federal: BA 526: trecho Entr. BR 324 - Entr. BA 528 BA 528: trecho Entr. BA 526 - Acesso à Base Naval de Aratu	680,6
2ª Etapa	AUTOPISTA FERNÃO DIAS	BR-381/ MG - Km 478,2 ao Km 949,9 BR-381/SP - Km 0,0 ao Km 90,4	562,1
2ª Etapa	AUTOPISTA FLUMINENSE	BR-101/RJ - Km 0,0 ao Km 322,1	320,1
2ª Etapa	K INFRA RODOVIA DO AÇO	BR-393/RJ-Km 101,9 ao Km 286,4	200,4
2ª Etapa	AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT	BR-116/SP-Km 268,9 ao km 569,1 BR-116/PR-Km 0,00 ao Km 89,6	401,6
2ª Etapa	TRANSBRASILIANA	BR-153/SP-Km 0,0 ao Km 347,7	321,6
2ª Etapa	AUTOPISTA PLANALTO SUL	BR-116/PR- Km115,0 ao Km211,8 BR-116/SC- Km 0,00 ao Km 315,9	412,7
2ª Etapa	AUTOPISTA LITORAL SUL	BR-101/SC- Km 0,0 ao Km 222,0 BR-116/376/PR - Km 635,0 ao Km 685,5	405,9
3ª Etapa	ECO101	BR-101/BA-Km 939,4ao Km 956,9 BR-101/ES- Km 0,0 ao Km 458,4	475,9
3ª Etapa	CONCEBRA	BR-060/DF-Km 0,0 ao Km 31,3 BR-060/GO-Km 0,0 ao Km 93,8 BR-153/GO-Km 445,1 ao Km 703,5 BR-153/MG-Km 0,0 ao Km 246,7 BR-262/MG-Km353,4 ao Km 906,00	1176,5
3ª Etapa	VIA 040	BR-040/DF-Km 000,0 ao Km 024,1 BR-040/GO-Km 024,1 ao Km 40,0 BR-040/MG-Km 040,0 ao Km 771,1	936,8
3ª Etapa	ECOPONTE	BR-101/RJ - Km 321,6 ao Km 334,8	13,2

Etapas	Concessionárias	Trechos por Extensão	Extensão (km)
3ª Etapa	ECO 050	BR 050/GO - Km 95,7 ao Km 314,2 BR -050 DIV GO/MG - Km 0 ao Km 65,7 ENTR BR - 050 (KM 65) do Km 0 ao Km 15,8 BR - 050 ENTR BR 365 - km 0 ao Km 3,5 BR - 050 ENTR BR - 452 - km 3,5 ao Km 6,6 BR-050/MG ENTRO BR - 365 (B)/ 452 (B) - Km 77,3 ao Km 207,3	436,6
3ª Etapa	MS VIA	BR-163/MS-Km 0,0 ao Km 847,2	847,2
3ª Etapa	CRO (ROTA DO OESTE)	BR-163/MT-Km 0,0 ao Km 855,0	850,9
4ª Etapa	ECOVIAS DO ARAGUAIA	BR-153/TO- Km 0,0 ao Km 445,2 BR-153/GO - Km 0,0 ao Km 445,2 BR-414/GO -Km 300,0 ao Km 439,6 BR-080/GO - Km 94,3 ao Km 181,3	850,7
4ª Etapa	ECOVIAS DO CERRADO	BR-365/MG-Km 629,0 ao Km 873,3 BR-364/GO-Km 0,0 ao Km 192,7	437
4ª Etapa	VIA SUL	BR-101/RS-Km 0,0 ao km 87,85 BR-290/RS -Km 0,0 ao km 98,10 BR-386/RS- Km 178,50 ao Km 444,30 BR-448/RS-Km 0,45 ao Km 22,7	473,4
4ª Etapa	CCR VIACOSTEIRA	BR-101/SC- Km 244,68 ao Km 465,10	220,42
4ª Etapa	CCR RIO/SP	Rodovia BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR-465, no município de Seropédica (RJ), e a divisa RJ/SP; Rodovia BR-116/SP, entre a divisa RJ/SP e o entroncamento com a BR-381/SP-015, Marginal Tietê; Rodovia BR-101/RJ, entre o entroncamento com a BR-465(A)/RJ-095 e a divisa RJ/SP; e Rodovia BR-101/SP – entre a divisa RJ/SP e Praia Grande, Ubatuba	625,8
4ª Etapa	VIA BRASIL	BR-163 MT-Km 868,6 ao Km 1.131,4 BR-230/PA-Km 1.113,4 ao Km 1.146,4	1009,53
4ª Etapa	ECO RIO MINAS	BR-116/465/493/RJ/MG	726,9
TOTAL			13.023,05

Fonte: SUROD

3.6.1.1. Gestão dos Contratos de Exploração das Rodovias Concedidas

3.6.1.1.1. Revisão dos Programas de Exploração das Rodovias (PERs)

Em 2022, foi concluída parte considerável das análises das propostas de revisão da tarifa básica de pedágio apresentadas pelas Concessionárias de Rodovias Federais, principalmente as relacionadas às revisões ordinárias e extraordinárias. Para conclusão dessas ações levou-se em consideração os levantamentos das áreas de fiscalização da SUROD, às quais forneceram dados quanto ao cumprimento dos cronogramas de investimentos previstos e quanto ao atingimento dos parâmetros de desempenho desejados (Fator D). Esse item de desempenho se encontra presente nos contratos de concessão a partir da 3ª Etapa de Concessões.

Da mesma forma, foram avaliadas as propostas das concessionárias e as análises a respeito da funcionalidade e detalhamentos das obras e serviços, incluindo orçamento, a serem incorporados ao Programa de Exploração de Rodovia (PER).

Foram propostas, ainda, as alterações nos cronogramas físico-financeiros das obras e serviços previstos nos contratos, bem como modificações nos textos dos PERs. Foram conjuntamente apresentadas todas as justificativas técnicas para cada alteração, em conformidade com os normativos vigentes no âmbito da Agência.

Com o objetivo de ampliar a transparência das informações aos usuários das rodovias concedidas, são disponibilizadas para consulta no sítio eletrônico da ANTT as [Notas Técnicas](#) de revisão tarifária e levando-se em consideração as últimas revisões aprovadas pela Diretoria Colegiada.

Como destaque às ações da SUROD, em 2022, foi desenvolvido o projeto INFRAREV, que é constituído por fichas com informações sobre o andamento da situação de cada processo de revisão tarifária, em andamento. O status é atualizado semanalmente, o que permite incorporar as modificações relacionadas a novos documentos do processo, avanço nas unidades responsáveis e possíveis riscos que possam atrasar o prazo de expectativa para a publicação da revisão tarifária. As informações são disponibilizadas para todas as

áreas internas de interesse da instituição, incluindo a Diretoria da ANTT, como parte do controle do esforço da SUROD para atingir as datas-bases de reajuste e revisão tarifários.

3.6.1.1.2. Análise e Aprovação dos Planejamentos Anuais

O Planejamento Anual tem por objetivo a definição de um programa de obras e serviços a serem executados e acompanhados pelas equipes de fiscalização e de gestão dos contratos de concessão, considerando o conjunto de obras e serviços previstos no contrato. Por meio dele a concessionária apresenta sua programação, distribuída mensalmente, para execução das obras previstas no PER, em determinado ano da concessão.

Foram analisadas as propostas de Planejamento Anual apresentadas pelas concessionárias para o ano de 2022, em momento posterior aos esclarecimentos fornecidos pelas concessionárias e, após, as correções terem sido sanadas, as propostas foram aceitas pela ANTT. Os [Acompanhamentos dos Planejamentos Anuais](#) são publicados e atualizados e estão disponíveis dentro da página de cada concessionária.

3.6.1.1.3. Análise de relicitação dos contratos de concessão

A [Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017](#), estabeleceu diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da [Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016](#), para os setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário.

Em razão da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, 7 (sete) concessionárias: Via040, MS Via, Concebra, CRO, Autopista Fluminense, K-Infra Rodovia do Aço e Eco101 solicitaram a relicitação de seus contratos.

Em função da aplicação contida nos referidos normativos, no ano de 2022, foram realizadas análises técnicas pela SUROD para concluir e avaliar a devolução amigável dos contratos de concessão das Concessionárias Via040, MSVIA, CONCEBRA, Autopista Fluminense, K-Infra Rodovia do Aço e Rota do Oeste.

A Concessionária da BR-040 S/A - Via040 teve sua proposta de relicitação analisada e ratificada no ano de 2020. Em 17 de fevereiro de 2022, foi concretizada a assinatura do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 006/2013, com o objetivo de prorrogar o 1º Termo Aditivo, por mais 18 (dezoito) meses.

A Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S/A - MSVIA teve sua proposta de relicitação analisada e ratificada no ano de 2021. Em 07 de fevereiro de 2022, foi concretizada a assinatura do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 006/2013, com objetivo de promover alterações do Anexo I - Programa de Exploração da Rodovia e Anexo II - Procedimentos para a Transição Operacionais dos Ativos, em substituição aos anexos originais do 1º Termo Aditivo.

A Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A CONCEBRA teve sua proposta de relicitação analisada e ratificada no ano de 2021. Em 18 de fevereiro de 2022, foi concretizada a assinatura do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2013, com vigência de 24 meses, a contar do Decreto de qualificação.

A Autopista Fluminense S.A. teve sua proposta de relicitação analisada e ratificada no ano de 2021. Em 15 de junho de 2022, foi concretizada a assinatura do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2007, com vigência de 24 meses, a contar do Decreto de qualificação.

A Concessionária Rota do Oeste – CRO teve sua proposta de relicitação analisada e ratificada entre o ano de 2021 e 2022. Em 05 de outubro de 2022, foi realizada a assinatura do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 003/2013, com vigência de 24 meses, a contar do Decreto de qualificação.

Em relação à concessionária K-Infra Rodovia do Aço, o requerimento de relicitação não teve a sua viabilidade técnica e jurídica reconhecida de acordo com a [Deliberação ANTT nº 345, de 17 de novembro de 2022](#). A seguir, um resumo das medidas que foram adotadas em relação ao processo, que instaurou o procedimento ordinário de caducidade da K-Infra Rodovia do Aço:

- [Deliberação ANTT Nº 338, de 08/10/2021](#)- instaurou processo administrativo de caducidade em face da Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S/A, que administra a rodovia federal BR-393/RJ, por força do contrato de concessão decorrente do Edital nº 007/2007, nos termos do disposto no § 2º do art. 38 da [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e da [Resolução nº 5.935/2021](#), em razão dos descumprimentos às obrigações previstas na Tabela 2, do Anexo à [Portaria SUOD nº 198, de 28/06/2021](#);

- O referido processo foi submetido à Diretoria da ANTT, que propôs a existência de duas alternativas para o problema regulatório da Concessão: a relicitação e a caducidade, mediante a Análise de Impacto Regulatório – AIR;

- O Relatório de Análise de Impacto Regulatório, de 17/09/2022, onde a Superintendência avaliou, em apertada síntese, que a decretação da caducidade seria a ação regulatória mais indicada para o caso, por abrir caminho para eventual nova concessão ou para assunção dos serviços pelo Poder Público, de forma a corrigir os rumos da atual gestão;

- Pela [Deliberação nº 344, de 17 de novembro de 2022](#), a Diretoria Colegiada da Agência propôs à União a decretação da caducidade do Contrato de Concessão do Edital nº 007/2007, da rodovia BR-393/RJ, sob responsabilidade da Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S.A;

- Pela [Deliberação ANTT nº 345, de 17 de novembro de 2022](#), a Diretoria Colegiada da ANTT atestou a inviabilidade do requerimento de relicitação da concessão da Rodovia BR-393/RJ; e

- A concessionária interpôs recurso em face da mencionada deliberação e, desta maneira, a ANTT por meio do OFÍCIO SEI Nº 35701/2022/DG/DIR-ANTT, de 18/11/2022, informou ao Ministério da Infraestrutura sobre as duas deliberações (caducidade e relicitação) e, considerando a interposição do recurso administrativo (que se encontra em análise na SUOD) informou ao Ministério que entende ser razoável que se aguarde a decisão final da Diretoria Colegiada da ANTT sobre a relicitação para que se adote as medidas cabíveis.

Em paralelo, houve a assinatura de Termo de Ajustamento de Conduta, em 04 de Outubro de 2022, na modalidade TAC- Plano de Ação, entre a ANTT e a Concessionária Rota do Oeste S.A. - CRO, responsável por parte da rodovia BR-163/ MT, conforme aprovado pela Diretoria Colegiada da ANTT, por meio da [Deliberação nº 284, de 4 de outubro de 2022](#), que tem por objeto a correção dos descumprimentos de obrigações contratuais, a resolução dos pleitos e pretensões entre as partes mediante a extinção do passivo regulatório e a renúncia

integral ao procedimento arbitral nº CCI 23960/GSS/PFF e a troca do controle acionário da Concessionária com a assunção, pela MTPar, da posição controladora.

Para eficácia do TAC é necessário o cumprimento de algumas condicionantes, entre as principais está a anuência da ANTT para transferência do controle societário da concessionária, com a assunção, pela MTPar, da posição controladora e requerer ao Tribunal de Contas da União a autorização para a ANTT suspender, durante todo o período de execução do TAC, eventuais impactos econômico-financeiros decorrentes de determinações já exaradas ou ainda a ser proferidas nos Processos TC nº 032.830/2016-5 e 023.217/2015-4 e a respectiva autorização também para extinguir tais impactos após o efetivo cumprimento do TAC.

A ANTT anuiu com a transferência de controle societário da CRO para a MT Participações e Projetos S/A - MTPar, conforme aprovado pela Diretoria Colegiada da ANTT por meio da [Deliberação nº 382, de 15 de dezembro de 2022](#). Por proporcionar a retomada das obras de ampliação de capacidade da rodovia em um prazo muito mais curto que em um processo de relicitação, considerou-se o TAC a melhor opção para a resolução da situação da concessão.

Após as assinaturas dos Termos Aditivos de relicitação foram contratadas empresas de verificação independente, junto ao PNUD/Banco Mundial, por meio de um Convênio de Cooperação Técnica e Administrativa firmado com a EPL, cujos trabalhos desenvolvidos foram acompanhados pelas áreas responsáveis da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária.

A KPMG foi contratada, em 4/12/2020, para o acompanhamento da relicitação da Via040, sendo entregues e avaliados os seguintes produtos:

- Produto 1 - Plano de trabalho e metodologia de execução dos produtos e serviços e plano de comunicação entre os principais atores;
- Produto 2A - Estimativas do cálculo da indenização por investimentos em bens reversíveis não depreciados - inicial;
- Produto 3 - Avaliação dos investimentos em obras e melhorias no sistema rodoviário; e
- Produto 8A - Avaliação das condições financeiras da concessionária - inicial.

Em 2022, foram entregues e avaliados os seguintes produtos:

- Produto 2C - Estimativas do cálculo da indenização por investimentos em bens reversíveis não depreciados - intermediário;
- Produto 4 - Avaliação de obras em andamento;
- Produto 5 - Levantamento e Análise dos Contratos com Partes Relacionadas,
- Produto 6 - Avaliação dos contratos com partes relacionadas com relação à governança e boas práticas de mercado,
- Produto 7A - Monitoramento das obrigações contratuais, e
- Produto 8B - Avaliação das condições financeiras da concessionária - final.

A Ernst Young foi contratada, em 3/9/2021, para o acompanhamento da relicitação da MSVIA, sendo entregue e avaliado em 2021 o Produto 1 - Plano de trabalho e metodologia de execução dos produtos e serviços e plano de comunicação entre os principais atores. Em 2022, foram entregues e avaliados os seguintes produtos:

- Produto 2A - Levantamento de informações relacionadas aos ativos reversíveis não depreciados e seu valor indenizável ao final do termo aditivo de relicitação;
- Produto 3 - Avaliação dos investimentos em obras e melhorias no sistema rodoviário;
- Produto 6A - Avaliação das condições financeiras da concessionária - inicial;
- Produto 4 - Avaliação de obras, em andamento; e
- Produto 5A - Monitoramento das obrigações contratuais.

A Ernst Young foi contratada, em 28/09/2022, para o acompanhamento da relicitação da CONCEBRA. Em 2022, foi entregue e avaliado o Produto 1 - Plano de trabalho e metodologia para a implantação de entregas e serviços e plano de comunicação entre os principais atores.

3.6.1.2. Extensão de contratos de concessão da 1ª etapa do Programa de Concessões Rodovias Federais (PROCROFE)

O Contrato de Concessão PG-138/95-00, celebrado entre a União e a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora – Rio (CONCER), que deveria ter sido encerrado no dia 28/2/2021, atualmente permanece vigente por força de decisão judicial. As decisões judiciais deferiram o alongamento do prazo da concessão por mais 138 (cento e trinta e oito) dias por conta do desequilíbrio causado pela pandemia de COVID-19 (Agravado de Instrumento n.º 1006184-52.2021.4.01.0000 - TRF1) e por mais 579 (quinhentos e setenta e nove) dias por conta dos desequilíbrios acumulados ao longo da gestão do contrato, especialmente por conta dos aportes não realizados para a obra da Nova Subida da Serra (Agravado de Instrumento n.º 1006526-63.2021.4.01.0000 - TRF1).

No que se refere aos supostos desequilíbrio econômico-financeiros acumulados ao longo da gestão do Contrato de Concessão, a SUROD atuou prestando subsídios ao órgão de assessoramento jurídico, demonstrando e acostando aos autos comprovações, no sentido de afastar as pretensões da parte autora.

Além disso, ainda no ano de 2022, a Superintendência atuou no cumprimento do Acórdão n.º 1.452/2018 - Plenário do Tribunal de Contas da União - TCU, referente à Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ, cuja execução estava a cargo da CONCER, com o objetivo de sanar as impropriedades e irregularidades apontadas pela Corte de Contas.

3.6.1.3. Projetos, Desapropriação, Licenciamento Ambiental, Obras e Serviços

Em 2022, a SUROD participou ativamente na elaboração da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias - RCR2 publicada por meio da [Resolução ANTT nº 6.000, 1º de dezembro de 2022](#), relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão. A contribuição se deu principalmente aos assuntos relacionados à aprovação de projetos (anteprojetos, projetos funcionais e executivos), desapropriação, licenciamento ambiental, desocupação da faixa de domínio e obras.

A norma trouxe inovações e simplificação no processo regulatório, destacando-se: a implementação do *Fast Tracking* para otimização de cronograma de projetos, ou

seja, diferentes tarefas serem trabalhadas ao mesmo tempo; dispensa de análise em projetos específicos; aprovação tácita de projetos apresentados com certificado de inspeção acreditada que houver decurso de prazo de análise; estabelecimento de prazo e revisão de projeto de obras previstas no contrato de concessão; e análise simplificada dos projetos executivos com certificado de inspeção emitido por organismo acreditado, por meio de checklist. Destaca-se que a [Resolução ANTT nº 6.000, de 2022](#), entrará em vigor a partir de 1º de julho de 2023.

3.6.1.4. Projetos, Orçamentos e Obras de Engenharia

Atualmente, vem sendo previsto nos Contratos de Concessão a partir da 4ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais - PROCROFE, a inspeção e certificação de projetos de engenharia por organismos de inspeção acreditados pelo INMETRO.

A [Portaria SUROD nº 378, de 21 de outubro de 2021](#), ao disciplinar a solicitação, a apresentação e a apreciação de certificado de inspeção acreditada de projetos executivos no âmbito desta SUROD/ANTT, busca detalhar e otimizar todo o procedimento acerca da inspeção de projetos de engenharia, de modo a conferir maior eficiência e objetividade por parte dos Organismos de Inspeção Acreditados - OIAs (Verificadores) e das empresas Projetistas. O procedimento de inspeção de projetos, orçamento, obras e serviços de engenharia irá gerar valor a esta Agência, considerando os seguintes objetivos almejados:

- Assegurar que os estudos e projetos sejam completos e corretos;
- Assegurar o atendimento das leis, regulamentos e normas técnicas aplicáveis;
- Assegurar que cálculos, dimensionamentos e quantitativos sejam adequados e corretos;
- Assegurar o cumprimento dos requisitos contratuais e dos parâmetros do programa de exploração da rodovia ou do caderno de encargos da ferrovia;
- Assegurar que os cronogramas de obras sejam exequíveis e compatíveis com as metas contratuais;

- Assegurar que os projetos executivos e as obras de engenharia sejam aderentes às melhores práticas de governança, qualidade, segurança, tráfego, operação e sustentabilidade;
- Assegurar a previsibilidade, a padronização e a celeridade na avaliação técnica;
- Reduzir custos administrativos da ANTT; e
- Mitigar riscos gerais às partes interessadas, como o poder concedente, concessionárias de rodovias e ferrovias, usuários, projetistas, supervisoras, construtoras, financiadoras e seguradoras.

Cabe salientar que o referido normativo está como finalista no Prêmio P3C (<https://p3c.com.br/premio/>), na categoria Melhor Gestão Pública pelo projeto *"Uso de inspeção acreditada e gestão do estoque projetos de engenharia da Agência Nacional de Transportes Terrestres"*.

Nesse contexto, por meio da [Portaria DG nº 456, de 27 de setembro de 2022](#), foi instituído um Grupo de Trabalho - GT, para desenvolver estudos acerca de proposta de consolidação normativa de atos regulamentares da inspeção de projetos e obras de engenharia de infraestrutura rodoviária e ferroviária. Com isso, as análises técnicas realizadas pelo GT resultaram na proposta de Instrução Normativa visando estabelecer a sistemática e disciplinar a solicitação, a elaboração, a apresentação, a apreciação, a revisão e a aceitação de projetos executivos, projetos de interesse de terceiros, projetos *as built*, orçamentos e obras de engenharia inspecionados por organismos acreditados pela Coordenação Geral de Acreditação do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - CGCRE no âmbito da SUROD e da SUFER.

3.6.1.5. Plano de Desenvolvimento BIM - *Building Information Modeling*

No que tange a metodologia *Building Information Modeling - BIM* para o desenvolvimento de projetos executivos de obras e serviços de engenharia, informamos que nos Contratos da 4ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias - PROCROFE mais recentes, foram previstos a apresentação pelas Concessionárias de Rodovias o Plano de Desenvolvimento BIM (ou Plano de Execução BIM).

O BIM corresponde a uma metodologia de trabalho colaborativa que utiliza modelos tridimensionais para

representar informações e características de uma obra desde o projeto, podendo se estender até sua construção e operação. Com isso, vislumbramos que a metodologia BIM em projetos de obras de engenharia irá gerar valor a esta Agência, considerando os seguintes objetivos almejados:

- Aumento da qualidade: a modelagem em BIM permite uma maior precisão e detalhamento dos projetos, o que aumenta a qualidade das obras e serviços executados, contribuindo para a segurança e conforto dos usuários;
- Melhoria na gestão e manutenção das rodovias: o BIM permite que os dados dos projetos sejam integrados a sistemas de gestão e manutenção, o que facilita o monitoramento e a tomada de decisões, contribuindo para a eficiência e efetividade das ações realizadas;
- Maior transparência e participação social: com o BIM, é possível gerar modelos digitais em 3D, que facilitam a visualização e compreensão dos projetos pelos usuários e pela sociedade em geral, contribuindo para uma maior transparência e participação social nos processos decisórios;
- Efetividade na fiscalização: com o BIM, as informações vetorizadas e os metadados são facilmente rastreáveis e possibilitam uma verificação mais efetiva;
- Redução de prazos: o BIM permite uma maior agilidade nos processos de projeto, evitando retrabalhos e erros, o que pode resultar em redução de prazos e maior rapidez na execução das obras e serviços.

Assim, no ano de 2022, foram apresentados e analisados os PD-BIM dos seguintes Contratos de Concessão:

- Edital nº 01/2021 - BR-153/414/080/TO/GO - Ecovias do Araguaia S.A.;
- Edital nº 02/2021 - BR-163/230/MT/PA - Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A.;
- e
- Edital nº 03/2021 - BR-116/101/RJ/SP - Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A.

Destarte, os primeiros entregáveis de modelos BIM para os anteprojetos e projetos executivos das obras e serviços

previstos no PER começarão a ser entregues a partir do ano de 2024, conforme cronograma encaminhado pelas Concessionárias. Frente a essa demanda, o Comitê RDT/2022 aprovou a proposta de projeto de pesquisa a ser desenvolvido com Recursos de Desenvolvimento Tecnológico - RDT denominado de *Pesquisa E - Estruturação de Implantação da Metodologia BIM na ANTT*.

Além disso, mediante o uso de consultoria do Contrato Administrativo nº 028/2021, que tem como objetivo a contratação de serviços técnicos especializados de engenharia consultiva, foi desenvolvido proposta de procedimento contemplando os requisitos e parâmetros técnicos para elaboração de forma padronizada dos projetos executivos de engenharia rodoviária na modelagem BIM pelas Concessionárias de Rodovias.

3.6.1.6. Projetos de Obras de Engenharia Rodoviária

As análises de projetos e estudos de engenharia dos sistemas rodoviários federais concedidos são realizadas pela GEENG/SUROD. Conforme a [Resolução ANTT nº 5.977, de 2022](#), são analisados, estudos de viabilidade, projetos funcionais, anteprojetos, projetos executivos, projetos as built, projetos de interesse de terceiros, entre outros documentos correlatos.

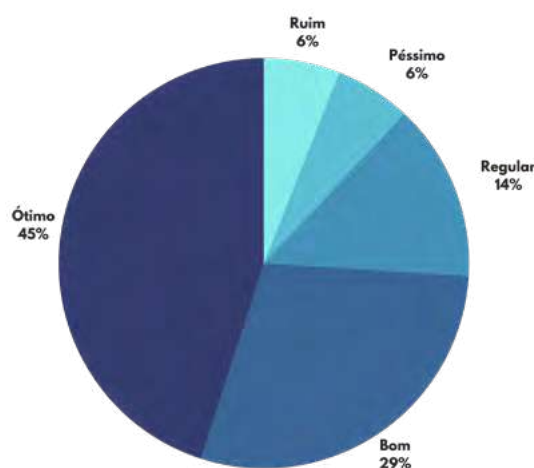
Em suma, as análises são realizadas à luz dos Contratos de Concessão e respectivos Programas de Exploração de Rodovias - PERs, normas técnicas vigentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, e demais entidades normalizadoras às quais as Concessionárias estão vinculadas em virtude do contrato de concessão e do alcance da regulação.

Os projetos somente são considerados aceitos quanto atendem todos os requisitos e/ou quando eventuais inconsistências identificadas nas análises são devidamente corrigidas, sendo considerado no resultado como "Apresentado" ou "Não objeção". Assim, torna-se claro que o tempo envolvido em um processo de aceitação de projetos depende de uma equipe técnica de alta performance, mas, também, da eficiência e da qualidade na concepção, elaboração e entrega do projeto, pela Concessionária.

Diante desse contexto, foi criado um indicador que avalia a qualidade do projeto global, a partir da quantificação

do número de revisões dos projetos realizado pelas Concessionárias. Sendo assim, os projetos aceitos que necessitaram de nenhuma ou apenas de 1 (uma) revisão foram classificados como "Ótimo" em termos do nível de qualidade, a partir de 2 (duas) revisões, considerado como "Bom", 3 (três) revisões, classificadas como "Regular", 4 (quatro) revisões, enquadrada como um nível de qualidade "Ruim" e a partir de 5 (cinco) ou mais revisões, a qualidade do projeto foi considerada como "Péssimo".

FIGURA 26
Nível da qualidade dos projetos em relação ao número de revisões

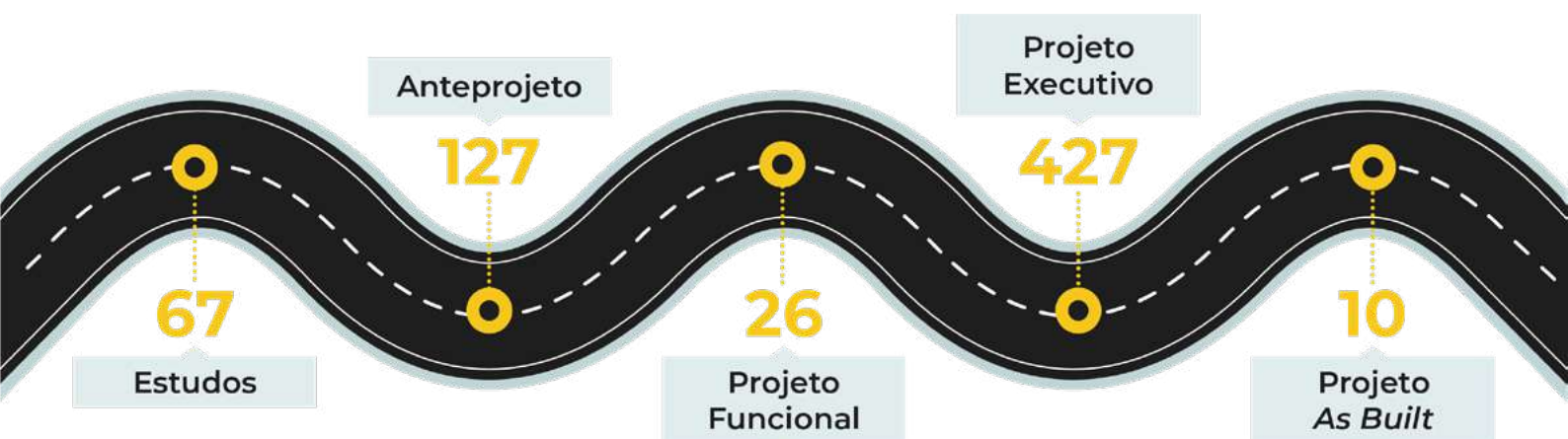


Legenda	
Nível de Qualidade	nº de revisões
Ótimo	0-1
Bom	2
Regular	3
Ruim	4
Péssimo	5 ou mais

Fonte: SUROD

Prosseguindo, no tocante à quantidade de análises realizadas, em 2022, foram realizadas um total de 657 (seiscentos e cinquenta e sete) análises de projetos e estudos, sendo 67 (sessenta e sete) estudos, 127 (cento e vinte e sete) anteprojetos, 26 (vinte e seis) projetos funcionais, 427 (quatrocentos e vinte e sete) projetos executivos e 10 (dez) projetos *as built*. A figura, abaixo, apresenta a distribuição das análises de projetos e estudos realizados no último exercício.

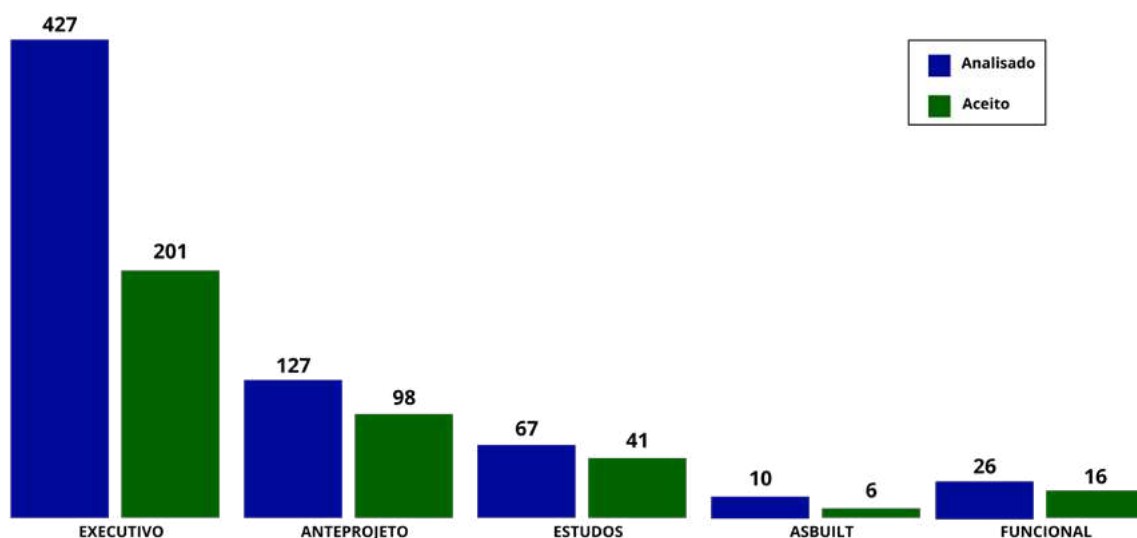
FIGURA 27
Quantidade de análises realizadas



Fonte: SUROD

O Gráfico a seguir apresenta o comparativo entre a quantidade de análises realizadas e aquelas que foram passíveis de aceitação, ou seja, obtiveram como resultado a classificação "Apresentado" ou "Não Objeção".

FIGURA 28
Comparativo entre projetos analisados e aceitos



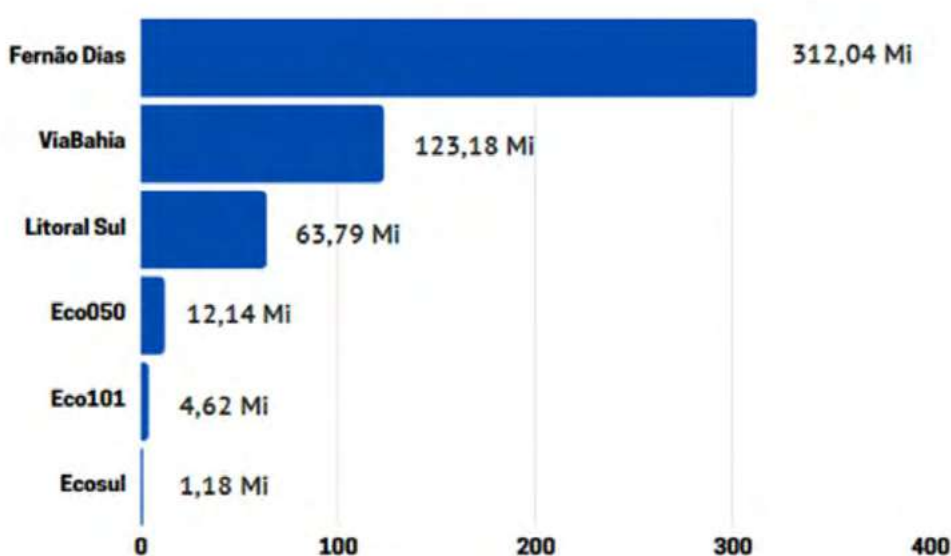
Fonte: SUROD

3.6.1.7. Orçamento de Obra de Engenharia Rodoviária

Em 2022, ocorreram mudanças nas atribuições da GEENG, por meio da [Resolução ANTT nº 5.977, de 2022](#), onde foi criada a Coordenação de Orçamento de Rodovias - COROR, que tem como atribuição principal a análise sobre orçamentos, custos e prestações de contas referentes aos projetos de engenharia relacionados às obras e aos serviços no âmbito dos contratos de concessão rodoviária.

Nesta linha, com relação aos projetos executivos com orçamentos, relacionados a obras que não foram, inicialmente, previstas no PER (Extra-PER), ao final do período avaliativo, o montante apurado dos projetos apresentados pelas Concessionárias totalizaram R\$ 516.947.444,07 (quinhentos e dezesseis milhões, novecentos e quarenta e sete mil quatrocentos e quarenta e quatro reais e sete centavos), data-base maio/2022, atualizado pelo Índice IGP-DI.

FIGURA 29
Valor das obras aceitas por Concessionária



Fonte: SUROD

3.6.1.8. Indenização - Encerramento Contratual

No que tange aos processos de encerramento dos Contratos de Concessão da 1ª Etapa do PROCROFE, e em atendimento à [Resolução ANTT nº 5.926, de 2021](#), verificou-se que houve o descumprimento dos parâmetros técnicos e de desempenho, previstos nos PERs, para os elementos da infraestrutura rodoviária, pavimentação, sinalização (vertical e horizontal),

obras de arte especiais e bens operacionais, resultando de maneira preliminar, até o final do ano de 2022, um montante de R\$ 1.534.931.502,92 (um bilhão quinhentos e trinta e quatro milhões novecentos e trinta e um mil quinhentos e dois reais e noventa e dois centavos) de indenização a favor do Poder Concedente.

TABELA 6
Montante de indenização apurado - Preliminar

Concessionária	Assunto	Valor	Status
CRT – Concessionária Rio – Teresópolis S.A. – BR 116/RJ	Pavimento e Sinalização horizontal e vertical, Bens Operacionais e OAE	R\$ 206.348.330,46	Em análise
NOVA DUTRA – Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S/A – BR 116/RJ/SP	Pavimento e Sinalização horizontal, Bens operacionais	R\$ 258.239.863,27	Concluído
CONCER – Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora – BR 040/MG/RJ	Pavimento e Sinalização horizontal e vertical, Bens operacionais e OAE	R\$ 1.070.343.309,19	Em análise
TOTAL	R\$ 1.534.931.502,92		

Fonte: SUROD

Vale destacar que durante o ano de 2023, as indenizações concernentes aos Contratos PG-138/95-00 (BR-040/MG/RJ) e PG-156/95-00 (BR-116/RJ), relativos à Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora - Rio e à Concessionária Rio - Teresópolis S/A, ainda serão objetos de revisão e reanálise.

3.6.1.9. Projeto de Interesse de Terceiro – PIT e Declaração de Utilidade Pública – DUP

Em 2022, a [Resolução ANTT nº 5.977, de 2022](#), retirou das Coordenações Regionais de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária – COROD's a atribuição de avaliar os Projetos de Interesse de Terceiros – PIT's, passando tal incumbência totalmente para a Coordenação de Projetos de Rodovias - CPROJ e Coordenação de Faixa de Domínio de Rodovias - COFAD.

Além disso, as publicações das autorizações de projetos de terceiros que são feitos por meio do documento "Decisão SUROD" passaram a conter um formato mais resumido,

apenas as informações necessárias à identificação do objeto a ser autorizado, seu responsável e eventualmente alguma informação extra que auxilie na identificação da obra ou instalação.

No mesmo ano, outra ação semelhante ocorreu por meio da [Resolução ANTT nº 5.963, de 10 de março de 2022](#), que alterou o conteúdo da [Resolução ANTT nº 5.818, de 3 de maio de 2018](#), aprovando a delegação de competências da Diretoria Colegiada à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária quanto à emissão da Declaração de Utilidade Pública – DUP, para efeito de desapropriação e afetação para fins rodoviários.

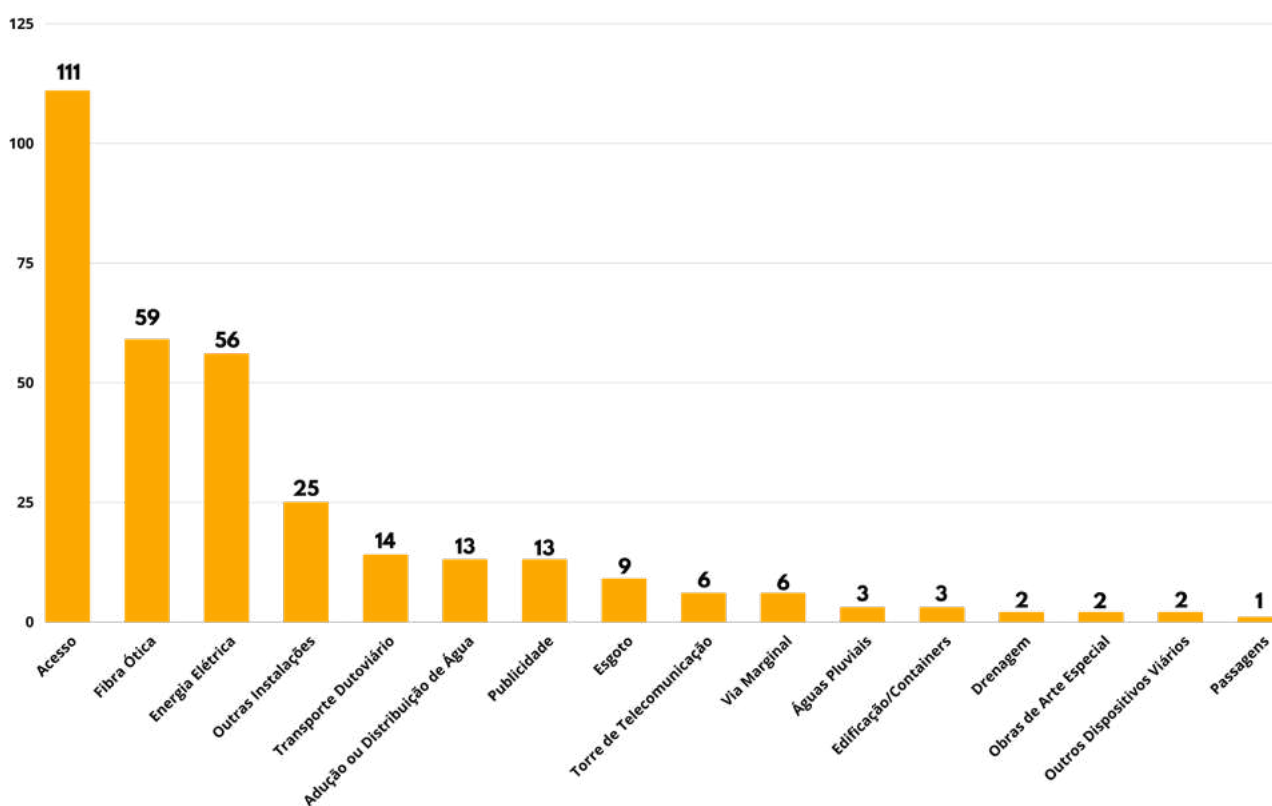
Com isso, a decisão para emissão das DUPs que anteriormente era encaminhada para a Diretoria Colegiada, passou a ser autorizada por meio da SUROD. Essas ações resultaram em maior eficiência do processo e significativa redução do tempo necessário à autorização, garantindo mais celeridade à tramitação dos processos.

a) Projeto de Interesse de Terceiro – PIT

No que diz respeito aos Projetos de Interesse de Terceiro – PIT, este é submetido à ANTT pelas concessionárias, para fins de análise e autorização. Em 2022, foram publicados um total de 325 (trezentos e vinte e cinco) atos autorizados voltados à permissão de uso e ocupação das faixas de domínio das rodovias federais para realização de obras e serviços.

Deste modo, os tipos de obras de PIT se distribuem conforme demonstrado no gráfico, a seguir.

Figura 30
Tipos de obras de Projetos de Interesse de Terceiro

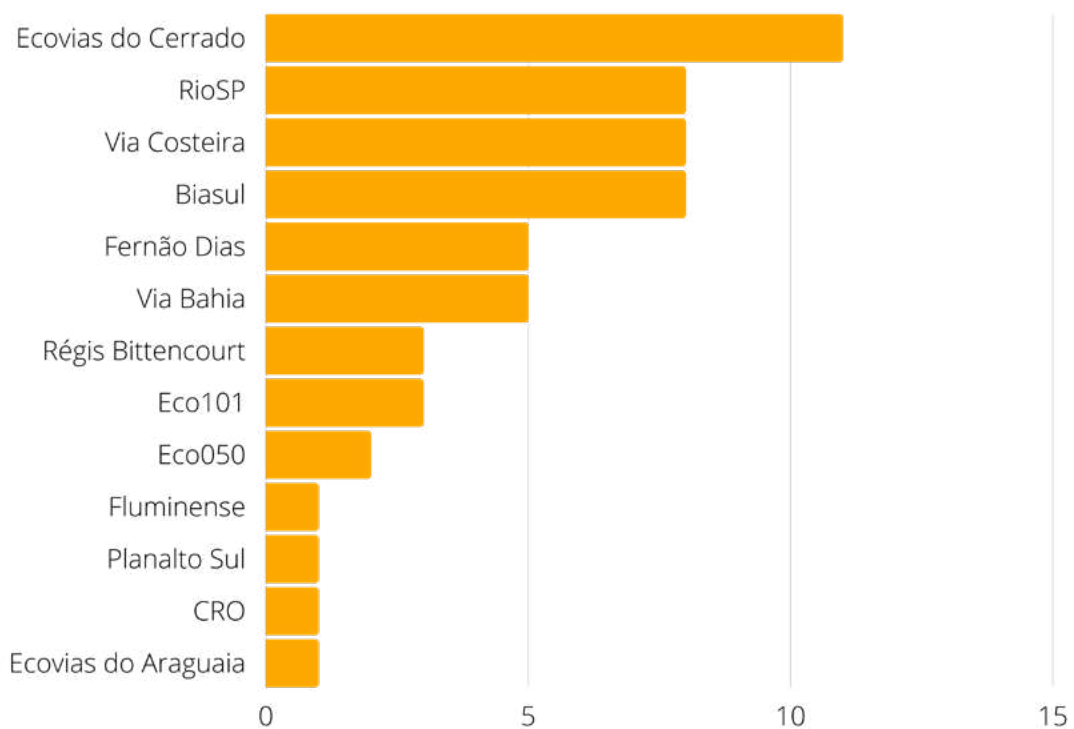


Fonte: SUROD

b) Declaração de Utilidade Pública - DUP

Os acompanhamentos de assuntos relativos à faixa de domínio e desapropriação dos sistemas rodoviários federais concedidos são realizados na Coordenação de Faixa de Domínio de Rodovias - COFAD. Com relação à emissão de DUP, a [Resolução ANTT nº 5.819, de 10 de maio de 2018](#), estabelece os procedimentos gerais para requerimento das Concessionárias de Rodovias. Para o ano em referência foram emitidas 57 (cinquenta e sete) DUPs, contemplando um total de 1.272.500 m² de área poligonal declarada de utilidade.

Figura 31
Quantidade de DUPs emitidas por Concessionária



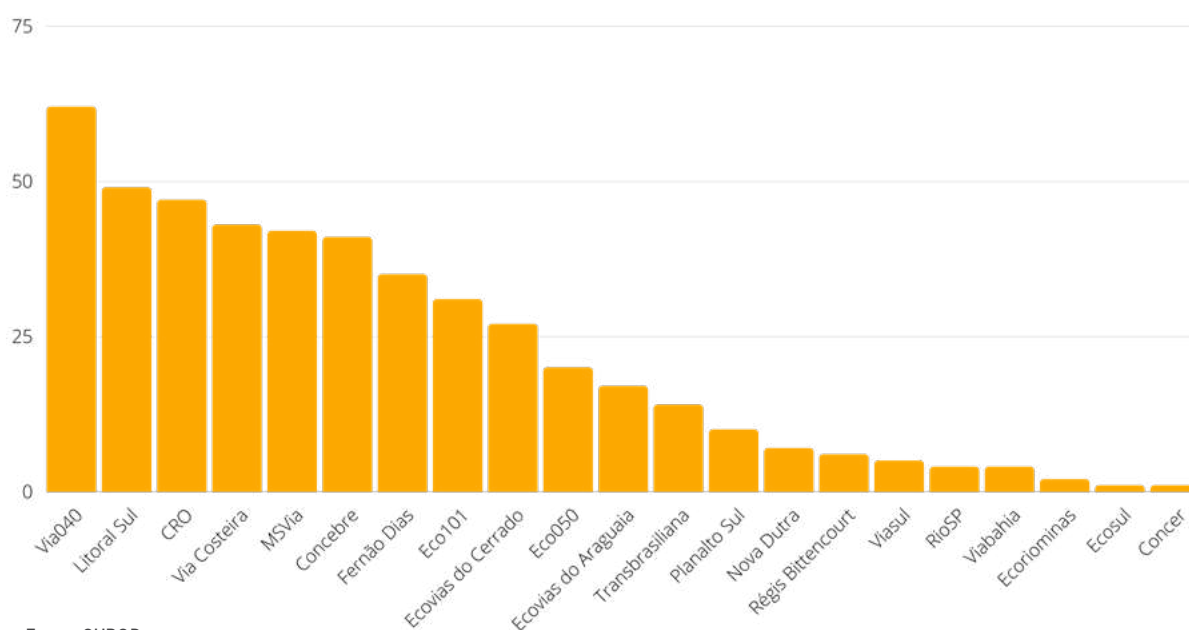
Fonte: SUROD

• Termos de Anuência

No que diz respeito à emissão de Termos de Anuências para reconhecimento de limites de propriedades que margeiam as faixas de domínio das rodovias federais concedidas, foram contabilizados 468 (quatrocentos e sessenta e oito) Termos de Anuências emitidos.

O gráfico, a seguir, apresenta a quantidade de Termos expedidos por concessionária de rodovia.

Figura 32
Quantidade de Termo de Anuência expedido por Concessionária



Fonte: SUROD

• Acompanhamento Ambiental

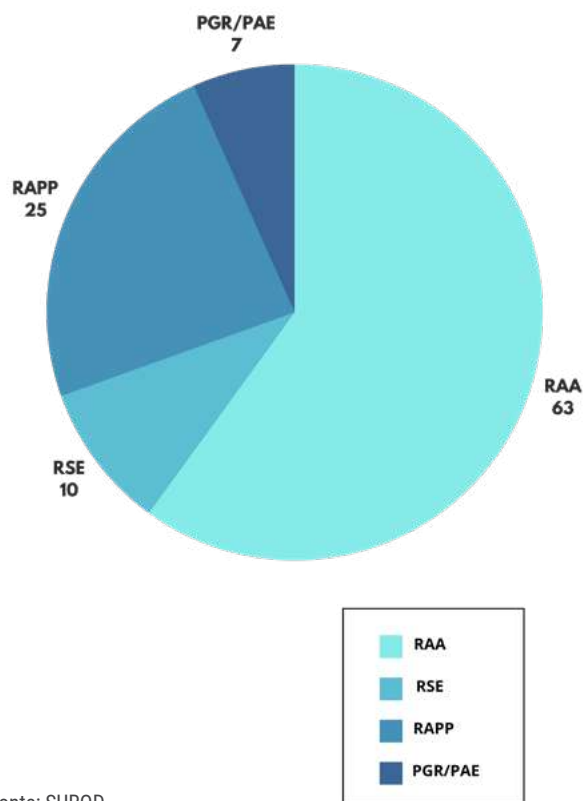
Os acompanhamentos de assuntos ambientais dos sistemas rodoviários federais concedidos são realizados na Coordenação de Assuntos Ambientais de Rodovias - COAMB.

Dentre as cláusulas contratuais das concessões rodoviárias é prevista a disponibilização de relatórios de acompanhamento periodicamente, sendo eles:

- Relatório de Acompanhamento Ambiental - RAA: apresentados à ANTT, de forma semestral, com vistas a permitir o acompanhamento das ações da Concessionária relativas ao processo de licenciamento ambiental do trecho rodoviário concedido, conforme orientado na [Portaria SUINF nº 283/2017](#);
- Relatórios de Programas Sociais e Educacionais - RSE: apresentados à ANTT, de forma semestral, apresenta os Programas e Ações Sociais e Educacionais desenvolvidos pelas Concessionárias nas rodovias federais concedidas, conforme orientado na [Portaria SUINF nº 283/2017](#);
- Relatório envolvendo Acidentes com Produtos Perigosos - RAPP: apresentados à ANTT, de forma semestral, tem o objetivo de mostrar informações sobre acidentes envolvendo produtos perigosos, ocorridos no período. São contabilizados dados como por exemplo: localização, data e horário da ocorrência, causas prováveis, produtos envolvidos, conforme orientado na [Portaria SUINF nº 184/2018](#);
- Plano de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência - PGR/PAE: apresentados à ANTT no início do contrato e /ou quando ocorre alteração da revisão no contrato de concessão. O PGR consiste no mapeamento e avaliação minuciosa de determinado empreendimento, com relação às áreas ambientais e sociais, sensíveis à acidentes com produtos perigosos. Já o PAE é o documento que deve conter todas as informações necessárias para atuar, no caso da ocorrência de um acidente. O PAE/PGR seguem as orientações contidas na [Portaria SUINF nº 184/2018](#).

Nesse sentido, em 2022, foram realizadas 105 (cento e cinco) análises relacionadas a assuntos ambientais distribuídos conforme demonstrado no gráfico, abaixo:

Figura 33
Distribuição quantitativa de análises de relatórios ambientais



Fonte: SUROD

O acompanhamento dos processos de licenciamento ambiental junto às Concessionárias de rodovias federais, inclui, ainda, a interlocução com outros órgãos que tratam dessa questão, tais como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio, a Fundação Nacional do Índio – FUNAI, a Fundação Cultural Palmares e as Secretarias Estaduais de Meio Ambiente.

Nesta vertente, o acompanhamento da COAMB nas tratativas entre as Concessionárias e os órgãos licenciadores permitiu registrar um total de 65 (sessenta e cinco) documentos expedidos, conforme detalhados na figura 34.

Figura 34

Documentos expedidos pelos órgãos licenciadores para as Concessionárias



Fonte: SUROD

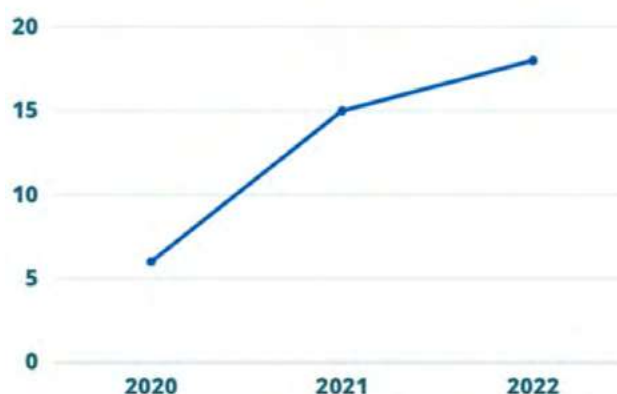
3.6.1.10 Índice de Desenvolvimento Ambiental

A COAMB também tem a incumbência de realizar a apuração e publicação do Índice de Desenvolvimento Ambiental - IDA Rodoviário, que se encontra regulamentado pela ANTT, por meio da [Portaria SUROD nº 376, de 18 de outubro de 2021](#).

Em 2022, 18 (dezoito) Concessionárias submeteram as informações para o cálculo do IDA, representando um aumento de 10 % no número de participação em relação ao ano anterior.

Figura 35

Adesão das concessionárias ao IDA entre os anos 2020 -2022



Fonte: SUROD

Apresenta-se, a seguir, o resultado final da avaliação das 5 (cinco) primeiras Concessionárias no ranking de participação.

Tabela 7

Ranking de pontuação do IDA 2022

POSIÇÃO	CONCESSIONÁRIA	PONTUAÇÃO
1ª	Transbrasiliana	25 Pts.
2ª	Ecovias do Cerrado	24 Pts.
2ª	CRO	24 Pts
3ª	MSVia	23 Pts
3ª	Eco050	23 Pts.

Fonte: SUROD

Em sua atual gestão, a SUROD tem alcançado resultados significativos no que se refere à evolução da quantidade de projetos, orçamentos, estudos e acompanhamentos ambientais analisados, adicionalmente, percebe-se a agilidade nas análises, sem, contudo, diminuir na qualidade técnica. Destaca-se que, para além de suas atividades elementares, no ano de 2022, a SUROD se empenhou em organizar seus processos internos e gerir de forma mais

eficiente sua equipe de trabalho. Também houve avanços importantes quanto ao desenvolvimento de estudos, a participação na elaboração de normativos da Agência e a colaboração em grupo de trabalho com outros órgãos visando promover melhorias aos assuntos que tangem à infraestrutura de transportes terrestres.

3.6.1.11. Acompanhamento da Aplicação dos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico – RDT

Trata-se de verba prevista nos contratos de concessão para ser aplicada em projetos e pesquisas para:

- promover a modernização da infraestrutura, visando à melhoria da eficiência, da produtividade, da qualidade e da segurança dos serviços de exploração das rodovias;
- o desenvolvimento e a modernização das concessões de rodovias federais; e
- difundir o conhecimento científico e tecnológico.

Os projetos e as pesquisas objetivaram a inovação e o desenvolvimento de:

- métodos e técnicas construtivas;
- tecnologia básica e aplicada;
- soluções técnicas para problemas específicos;
- soluções de integração com o meio ambiente; e
- capacitação técnica.

Foram realizadas em 2022, 04 (quatro) reuniões ordinárias do Comitê-RDT com o objetivo de selecionar novos projetos a serem desenvolvidos com a aplicação dos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico – RDT. Como resultado dessas reuniões, foram apresentados 17 (dezessete) novos projetos de pesquisas, contudo 2 (dois) deles foram reapresentados, gerando 19 (dezenove) deliberações pelo comitê durante o ano; todavia, 6 (seis) deles foram rejeitados quanto ao mérito e aspectos técnicos e 1 (um) em virtude de mudança de escopo, na fase de análise. Cabe salientar que dentre esses 17 (dezessete) projetos, 1 (um) está em análise pela GEENG.

Em 2022, foi instituído um Grupo Consultivo ad hoc com representantes da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, Ministério da Infraestrutura – MINFRA, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e Academia (Universidades, centros de pesquisas etc.), o qual, tem, dentre outros objetivos, a finalidade de avaliar, previamente, projetos de interesse nacional e de continuidade visando ao melhor aproveitamento do RDT, contudo o grupo ainda está em fase de formação.

Nas reuniões ordinárias do Comitê-RDT, deu-se início à participação de convidados externos para a reunião, sendo uma parte pública e outra restrita aos representantes do Comitê-RDT, os quais têm finalidade específica para a deliberação dos projetos. A novidade foi que, na parte pública, foi dado espaço para que as concessionárias pudessem expor seus projetos para todo o comitê e convidados com a finalidade de esclarecimento de dúvidas. Dentre os agentes externos na reunião estiveram o MINFRA, Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR/DNIT, ABCR, Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas – ANUT, a Confederação Nacional do Transporte – CNT, além de demais entidades da sociedade civil organizada.

Ao longo do ano de 2022, um total de 23 projetos de pesquisa estavam em execução, sendo projetos: em fase de início, em andamento e em fase de elaboração de relatório final.

Foram realizadas, ainda, análises técnicas dos Planos de Trabalho, que foram deliberados pelo referido Comitê-RDT, análises do andamento de cada projeto (relatórios parciais), da prestação de contas anual e do produto final.

Cabe ressaltar que foi implantado checklist de entrega de documentos com o objetivo de minimizar as rejeições de aceitação dos planos de trabalho, prestação de contas e relatórios finais, por motivo de documentação incompleta e/ou falta de padronização, conforme estabelecido na [Portaria ANTT/SUINF nº 68, de 6 de março de 2019](#), a qual trata dos procedimentos a serem observados pelas concessionárias de rodovias federais e pela ANTT para a fiscalização e o acompanhamento dos projetos desenvolvidos com a verba de RDT.

Com o objetivo de ampliar a transparência das informações aos usuários das rodovias federais concedidas foram disponibilizados para consulta, no portal da Agência, todos os [Relatórios Finais dos Projetos de RDT](#) concluídos.

Foi reformulado novo site do RDT, onde é possível acessar o [Painel RDT](#), uma ferramenta de *Business Intelligence (BI)*, com o resumo dos investimentos desde 2013, bem como a possibilidade de obter acesso aos diversos temas das pesquisas pela concessionária e classificados por fases (previstas, em andamento e finalizadas). Ressalta-se que, com a finalidade de dar maior transparência dos projetos, a ferramenta possibilita fazer o download dos planos de trabalhos e relatórios finais dos referenciados projetos.

Por fim, cabe mencionar a retomada do Workshop-RDT na sua XII Edição, realizado na sede da ANTT, que teve como objetivo a divulgação dos resultados das pesquisas realizadas, além de promover a aproximação das instituições de estudos e pesquisas com os estudos elaborados pelas concessionárias de rodovias, criando oportunidades para novas parcerias. A sugestão para o ano de 2023 é que o evento possa ocorrer nas dependências de uma instituição de ensino superior, promovendo, ainda mais, essa integração.

3.6.1.12. Fiscalização

No que tange à execução, do ano de 2022 relativa à Ação Orçamentária 21DO - Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária, cuja meta estabelecida na Lei Orçamentária Anual – LOA foi de 150 (cento e cinquenta) vistorias, ao final do ano foram realizadas pelas 7 (sete) Coordenações Regionais de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária – COROD's ao longo dos trechos das rodovias federais concedidas 241 (duzentos e quarenta e uma) vistorias. Deste modo, o percentual de atendimento da meta alcançou 160,6%.

Essa superação da meta decorre do aumento do número de viagens realizadas para verificações de obras em campo. A Ação Orçamentária 21DO - Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária relaciona-se às vistorias de

campo realizadas pelas equipes de fiscalização. Essas vistorias, em nosso Plano Anual de Fiscalização são denominadas "Ações de Fiscalização Diretas Programadas". Cada ação completa representa um número de viagens que são realizadas para que todo o trecho rodoviário de uma concessão seja percorrido pela equipe de fiscalização. Informa-se que uma mesma ação de fiscalização direta programada pode ser concluída por uma ou mais inspeções pois, no caso de concessões de maior porte, é necessário mais de um dia de viagens para percorrer-se toda a extensão do trecho rodoviário.

Informa-se que ao final de 2022 e início de 2023, a SUROD criou uma ferramenta denominada e-Rodovias para permitir o acompanhamento de todas as inspeções realizadas pela equipe, sendo programadas ou não programadas, o que levará, para a programação do PAF 2024 em eventual alteração na meta para 2024.

Tabela 8
Ação Orçamentária 21DO

Ação Orçamentária 21DO	
Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária	
Descrição da Meta: Vistoria realizada	
PREVISTA: 150	REALIZADA: 241
Percentual de atingimento da meta: 160,6%	

Fonte: SUROD

3.6.1.12.1. Termos de Registro de Ocorrência – TROs e Processos Litigiosos

A tabela, a seguir, apresenta a representatividade do número de TROs emitidos no ano de 2022 e dos Processos Litigiosos (que são gerados a partir dos autos de infração), por concessionária:

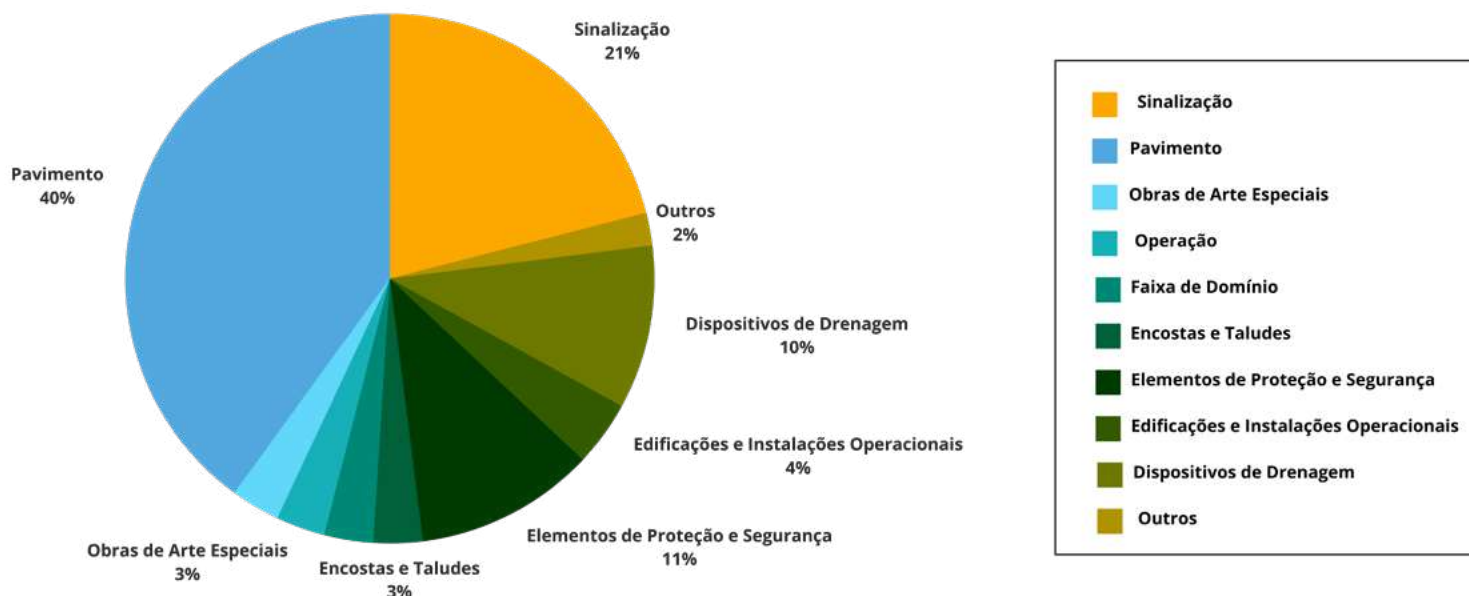
Tabela 9
Termos de Registro de Ocorrência – TROs e Processos Litigiosos

Concessionária	Termos de Registro de Ocorrência (TRO) aplicados - 2022	Processos Litigiosos (SEI Litigioso 2022)
CRO	827	15
ECOSUL	770	4
AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT	762	23
VIA SUL	631	11
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	500	30
CONCEBRA	494	10
MSVIA	463	1
VIA BAHIA	427	66
TRANSBRASILIANA	410	45
AUTOPISTA LITORAL SUL	376	17
VIA 040	367	23
EC0101	327	7
EC0050	282	30
VIACOSTEIRA	280	1
AUTOPISTA PLANALTO SUL	219	8
AUTOPISTA FLUMINENSE	217	9
CONCER	158	29
ECOVIAS DO CERRADO	156	15
CCR RIOSP	56	4
CRT	54	7
RODOVIA DO AÇO	42	96
CONCESSIONARIA ECOVIAS DO ARAGUAIA S.A.	33	0
NOVADUTRA	27	0
ECOPONTE	24	0
CONCESSIONÁRIA VIA BRASIL BR-163	1	0

Fonte: SUROD

Além disso, demonstramos, abaixo, a distribuição percentual dos números de Termos de Registros de Ocorrências e Processos Litigiosos emitidos em 2022, por cada tipo de elemento da rodovia (em %).

Figura 36
Termos de Registro de Ocorrência por Elemento (%) – 2022



Fonte: SUROD

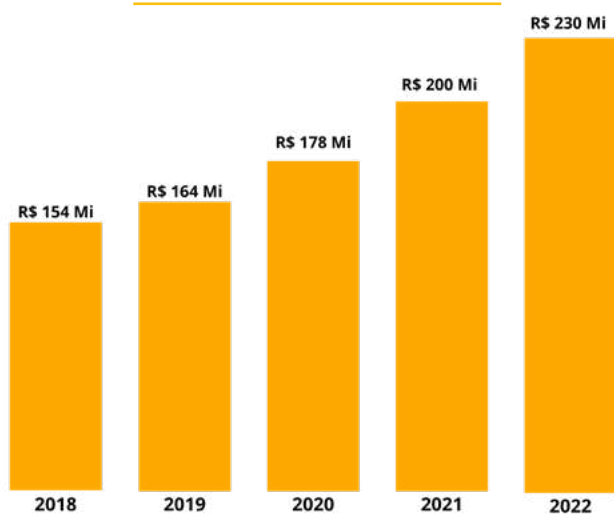
3.6.1.12.2. Fiscalização Econômico-Financeira

Além da emissão de 22 [Relatórios Consolidados de Fiscalização](#) para cada uma das concessionárias fiscalizadas em 2022, foram promovidas importantes melhorias nos procedimentos, com destaque para a revisão e atualização do [Manual de Fiscalização das Concessionárias do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal](#) em seus Aspectos Econômico-Financeiros e avanços na implementação do Sistema de Registro de Informações Econômico-Financeiras – SIREF Rodovias, que visa ao recebimento de dados contábeis das Concessionárias na modalidade “via serviço”, ou seja, sem a necessidade de elaboração e remessa de arquivos intermediários.

3.6.1.12.3. Verbas de Fiscalização

Durante o exercício de 2022, foi recolhido o montante de R\$ 229.826.788,03 (duzentos e vinte e nove milhões, oitocentos e vinte e seis mil setecentos e oitenta e oito reais e três centavos) à título de verba de fiscalização, receita pública de recolhimento compulsório pelas Concessionárias de Rodovias Federais, nos termos avençados nos Contratos de Concessão do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal, conforme quadro a seguir, dos anos de 2018 a 2022.

Figura 37
Verbas de Fiscalização



Fonte: SUROD

Nota-se que houve um contínuo crescimento da arrecadação da verba de fiscalização entre os anos de 2018 e 2022. Isso ocorreu, devido ao ingresso de novas concessionárias de rodovias federais sendo administradas pela ANTT, bem como em função da atualização dos montantes auferidos com base nas variações do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, do período.

3.6.1.13. Análise Econômico-Financeira sobre a proposta e a viabilidade de transferência de controle da Concessionária Rota do Oeste - CRO para o Grupo MTPar

Trata-se de solução inovadora que busca sanar todo um projeto de concessão rodoviária que se encontrava em situação financeira crítica, com repercussões sobre a capacidade de realizar os investimentos previstos.

A atuação no processo CRO/MTPar permitiu à ANTT aprofundar-se nas condições e pré-requisitos econômicos e financeiros para a viabilidade da transição societária, de modo a permitir a retomada das frentes de investimentos, operação e manutenção da atual concessão, trazendo ganhos ao sistema rodoviário, e perceptíveis aos usuários,

de forma mais célere em relação à opção de relicitação do trecho concedido.

3.6.1.14. Revisões Ordinárias, Revisões Extraordinárias e Reajustes

Foram realizadas 17 (dezessete) Revisões Ordinárias/Extraordinárias/Reajustes das tarifas de pedágio, no ano de 2022.

As referidas revisões e reajustes abarcaram as seguintes concessões: Autopista Fernão Dias; Autopista Fluminense; Autopista Planalto Sul; Autopista Régis Bittencourt; CCR Via Costeira; CONCEBRA; CON CER; ECO050; ECO101; ECOSUL; Ecovias do Cerrado; Ponte Rio-Niterói; Rio Teresópolis - CRT; Rodovia do Aço; Rodovias Integradas do Sul - VIASUL; Rota do Oeste - CRO; e Via Bahia.

A revisão tarifária consiste em mecanismo essencial para viabilizar a prestação adequada dos serviços e a realização dos investimentos previstos no contrato. As informações relativas às revisões tarifárias podem ser acessadas no seguinte endereço eletrônico <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias>, mediante consulta à cada concessionária.

3.6.1.15. Início da gestão e operação dos primeiros mecanismos de contas vinculadas aos contratos de concessão

A implementação dos mecanismos de contas vinculadas marca o início operacional de um novo desenho regulatório dos contratos de concessão rodoviária, onde se prevê a custódia compartilhada de parte dos recursos financeiros da concessão. Busca-se com este mecanismo assegurar o cumprimento de obrigações essenciais dos contratos de concessão em benefício dos usuários.

Ao final de 2022, 4 (quatro) concessionárias já dispunham e operavam os mecanismos de contas vinculadas: CCR RioSP, CCR Novadutra (durante o período de extensão de prazo contratual), Eco Rio Minas e Ecovias do Araguaia.

3.6.2. Concessões ferroviárias e transporte ferroviário de passageiros

Em decorrência do Plano Nacional de Desestatização – PND, iniciado nos anos 90, quando o Governo Federal transferiu às Concessionárias a prestação do serviço de transporte ferroviário federal, ficou concedida à iniciativa privada a manutenção da via permanente, o controle de tráfego, o transporte de cargas e de passageiros e os bens da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

Dessa forma, a antiga malha, que era administrada pela Rede Ferroviária Federal, foi segregada em 7 (sete) malhas regionais, conforme tabela abaixo:

Tabela 10
Malhas Regionais

Malhas Regionais	Extensão (km)
Oeste	1.621
Centro-Oeste	7.080
Sudeste	1.674
Tereza Cristina	164
Sul	6.586
Nordeste	4.238
Paulista	4.236
TOTAL	25.599

Fonte: SUFER

Ainda nesse período, o governo federal outorgou à então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) o direito de exploração da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e da EFC (Estrada de Ferro Carajás).

Somam-se a essas concessões do Governo Federal, os contratos realizados antes do processo de desestatização para a construção e conservação da Ferrovia Norte-Sul, Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A) e Ferronorte (Ferroviárias Norte Brasil S.A.), que em 2008 teve o estatuto social alterado

para América Latina Logística Malha Norte S.A. Em 2008, registra-se, ainda, a concessão à VALEC para a construção, exploração e desenvolvimento do serviço da Ferrovia de Integração Oeste-Leste de Ilhéus (BA) a Alvorada (TO). Desde 2001, com a criação da ANTT, os contratos de concessão de ferrovias federais passaram a ser geridos pela Agência.

3.6.2.1. Malha Ferroviária Concedida

Atualmente, a ANTT gere e fiscaliza 15 (quinze) Contratos de Concessão, respectivamente:

- Estrada de Ferro Carajás – EFC;
- Estrada de Ferro Paraná Oeste – FERROESTE;
- Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM;
- Ferrovia Centro-Atlântica – FCA;
- Ferrovia Tereza Cristina – FTC;
- Ferrovia Transnordestina Logística – FTL;
- MRS Logística;
- Transnordestina Logística – TLSA;
- Bahia Ferrovias S/A – BAFER
- Ferrovia Norte Sul – FNS;
- Rumo Malha Norte – RMN;
- Rumo Malha Oeste – RMO;
- Rumo Malha Paulista – RMP;
- Rumo Malha Sul – RMS; e
- Rumo Malha Central – RMC

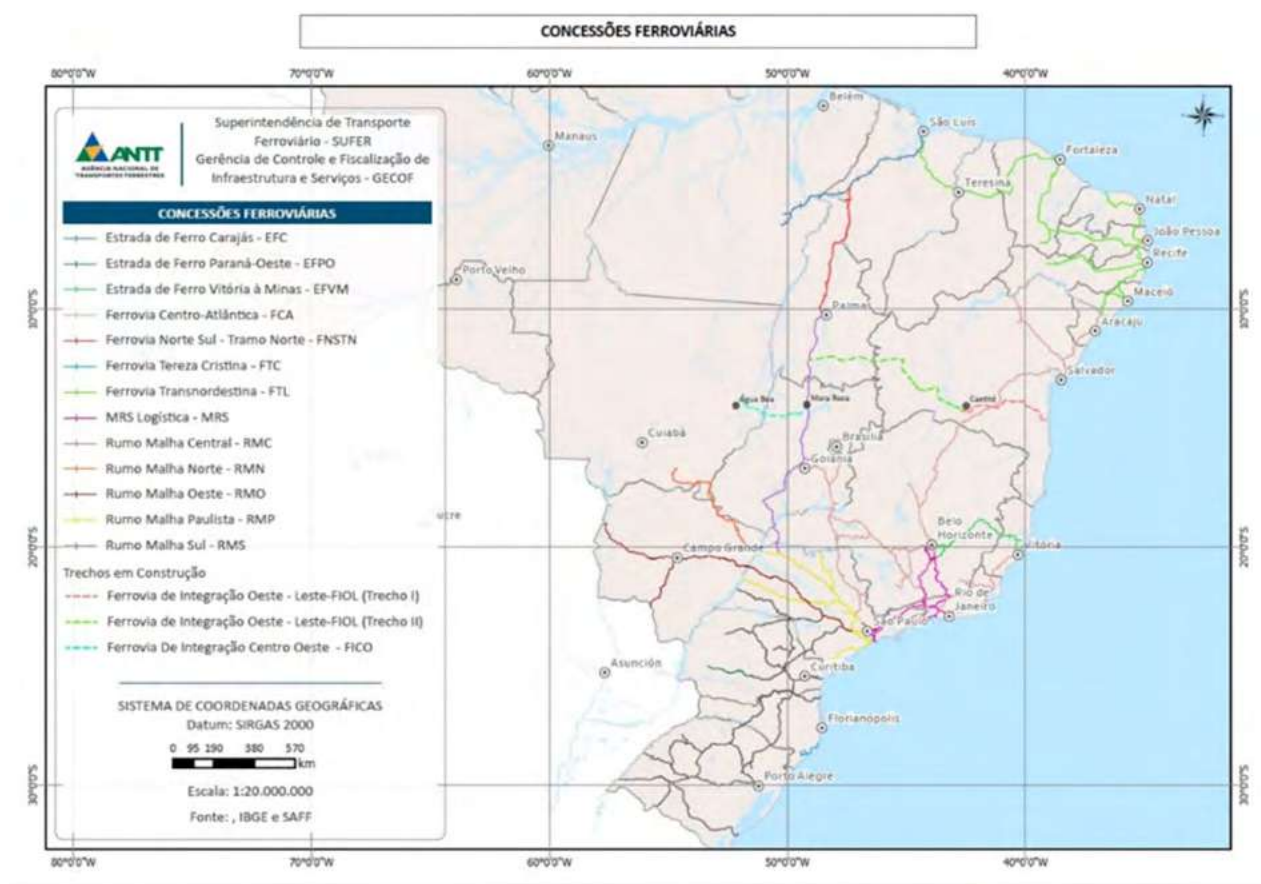
A Ferrovia de Integração do Centro-Oeste – FICO (trecho Mara Rosa - Água Boa) deverá ser construída pela Concessionária VALE S.A. em contrapartida pelo valor de outorga na prorrogação antecipada da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM. Na tabela abaixo apresenta-se o detalhamento da malha ferroviária federal concedida atual:

Tabela 11
Malha Concedida

Detalhamento da Malha Concedida					
Ferrovia	Sigla	Concessionária	Início	Prazo	Extensão (km)
Estrada de Ferro Paraná Oeste	FERROESTE	Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A	23/05/1989	90 anos	248
Estrada de Ferro Carajás	EFC	Vale S.A.	01/07/1997	60 anos	997
Estrada de Ferro Vitória Minas	EFVM	Vale S.A.	01/07/1997	60 anos	894
Ferrovia Centro-Atlântica	FCA	Ferrovia Centro Atlântica S.A.	01/09/1996	30 anos	7.857
Ferrovia Norte-Sul – Tramo Norte	FNSTN	Subconcessão à Ferrovia Norte Sul S/A	20/12/2007	30 anos	745
Ferrovia Tereza Cristina	FTC	Ferrovia Tereza Cristina S/A	01/02/1997	30 anos	162
MRS Logística	MRS	MRS Logística S/A	01/12/1996	30 anos	1821
Ferrovia Transnordestina Logística	FTL	Ferrovia Transnordestina Logística S/A	01/01/1998	30 anos	4.259
Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central e Extensão Sul	FNSTC	Subconcessão à Rumo Malha Central S/A	31/07/2019	30 anos	1.544
Rumo Malha Norte	RMN	Rumo Malha Norte S/A	19/05/1989	90 anos	735
Rumo Malha Oeste	RMO	Rumo Malha Oeste S/A	01/07/1996	30 anos	1.973
Rumo Malha Paulista	RMP	Rumo Malha Paulista S/A	01/01/1999	60 anos	2.118
Rumo Malha Sul	RMS	Rumo Malha Sul S/A	01/03/1997	30 anos	7.223
TOTAL					30.576
Ferrovia de Integração Oeste- Leste – Trecho 1	FIOL-1	Subconcessão à Bahia Ferrovias - BAFER	03/09/2021	35 anos	536
Transnordestina Logística	TLSA	Transnordestina Logística S/A	22/01/2014	43 anos	1.206
TOTAL					1.742

Fonte: SUFER

Figura 38
Concessões Ferroviárias



Fonte: ANTT, SAFF, 2023

3.6.2.2. Fiscalização

3.6.2.2.1. Fiscalização de Serviços e Infraestrutura ferroviária

No ano de 2022, para a fiscalização no âmbito da prestação de serviços e infraestrutura ferroviária, teve como eixo norteador o Plano Anual de Fiscalização do Transporte Ferroviário – PAF, aprovado pela [Portaria nº 4, de 6 de janeiro de 2022](#), e o [Manual de Fiscalização do Transporte Ferroviário](#), que se encontra em sua 4ª Edição. As inspeções são realizadas com o auxílio das Coordenações Regionais de Fiscalização Ferroviária em Minas Gerais, Ceará, São Paulo e Santa Catarina, e são classificadas:

Quanto à previsibilidade:

- Fiscalização Regular; e
- Fiscalização Eventual.

Quanto ao tipo:

- Via Permanente e Faixa de Domínio - que verifica as condições da via férrea e da faixa de domínio;
- Ativos - com foco no estado de imóveis, terrenos, locomotivas e vagões;
- Operacional – realizadas a bordo de trens, em Centros de Controle Operacional, em oficinas, entre outros;

d) PAAR – Plano de Ação em Áreas de Risco - que verifica as condições de segurança em áreas sensíveis e de risco, como por exemplo, trechos ferroviários em perímetros urbanos ou que passam por reservas ambientais;

e) Obras e Investimentos – na qual se realiza o acompanhamento de obras obrigatórias por determinação contratual, previstas em Resolução ou por indicação da SUFER ou do Ministério dos Transportes;

f) Serviços – Transporte de Passageiros – Na qual se verifica as condições de prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros; e

g) Auditoria – Têm como objetivo auditar, de forma amostral, as informações prestadas pelas concessionárias, no Relatório de Acompanhamento do Plano de Investimentos – RAPI, nas notificações de conclusão de obras obrigatórias e em outros documentos, inclusive às autorizatárias, quando couber.

b) Remota.

O planejamento, o acompanhamento e a fiscalização do transporte ferroviário são realizados em colaboração por equipe de servidores lotados na Sede da ANTT e pelas Coordenações de Fiscalização Ferroviárias – COFERs e Escritórios de Fiscalização Ferroviária – ESFER, distribuídos geograficamente para facilitar a fiscalização da malha.

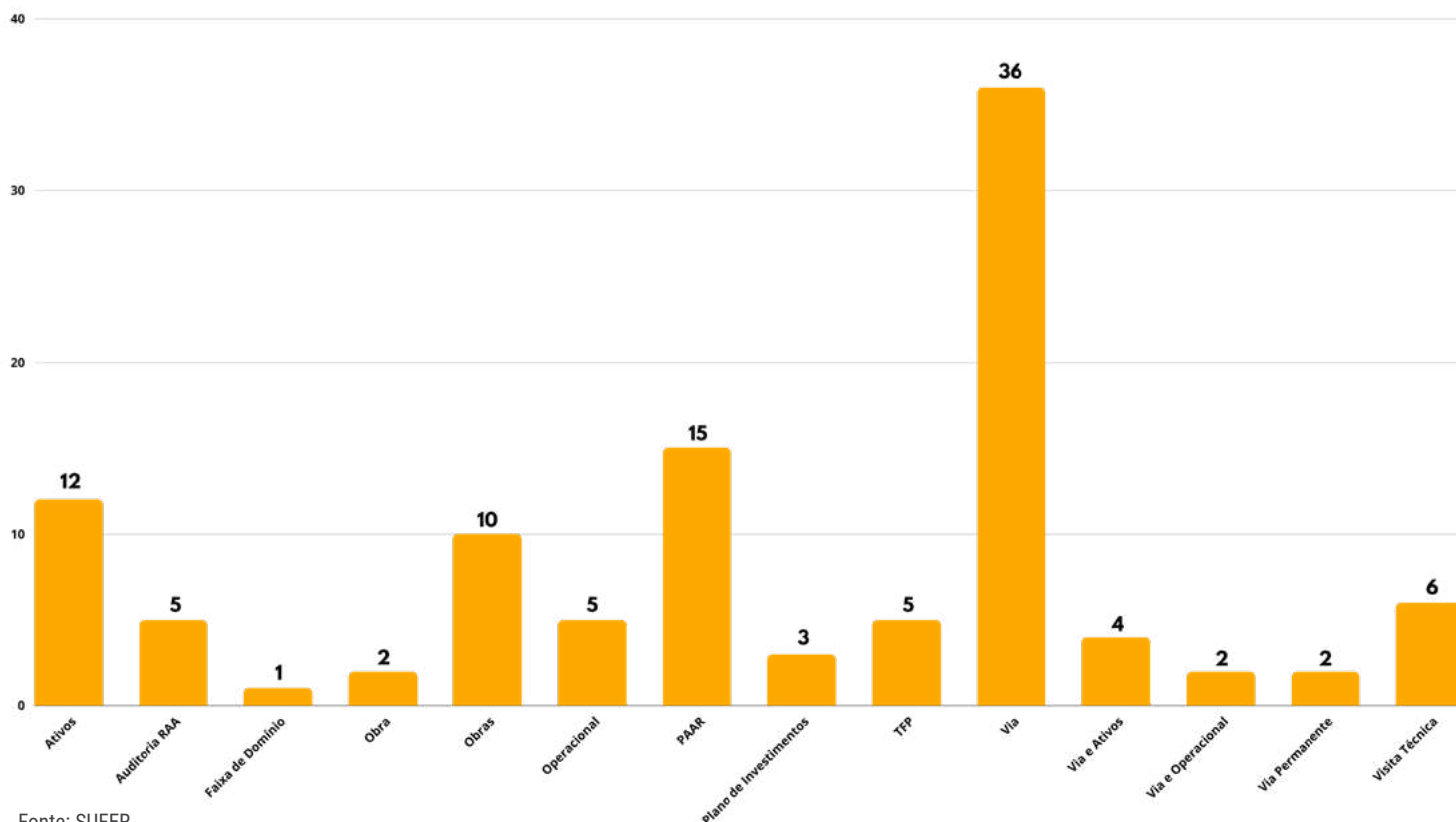
Em 2022, foram realizadas 108 inspeções, 96 inspeções presenciais e 12 (doze) remotas, superando em 23,25% a expectativa inicial do PAF, tendo sido realizadas 84 das 86 inspeções regulares inicialmente programadas, com uma aderência de 97,67% em relação à programação inicial, superando a meta de cumprimento (de pelo menos 90%), em 9,09%. A reserva técnica inicial para inspeções – a programar – foi aplicada em 22 inspeções eventuais, determinadas por demandas diversas. O quadro abaixo ilustra a quantidade e o tipo de inspeções realizadas.

Foram percorridos 26.369,10 km de vias, o equivalente a 86,14% da malha federal, de 30.612 km e que corresponde a 16,14% a mais do que a meta inicial, a qual previa cobrir pelo menos 70% da malha ferroviária nacional.

Quanto à forma em:

a) Presencial; e

Figura 39
Tipo e quantitativo de Inspeções/2022



Em decorrência das ações de fiscalização, foram aplicados 37 autos de infração às concessionárias por descumprimentos contratuais, como más condições da Via Permanente, postergação na conservação de bens, abandono de trechos, invasões de faixa de domínio, descumprimento de determinações/solicitações de informações da Agência ou de normativos.

Em 2022 a Coordenação de Gestão de Processo Administrativo Sancionador Ferroviário – COPAS recebeu das COFERs 24 novos Processos Administrativos Sancionadores – PAS, e foram processadas 46 decisões de primeira instância (GECOF) e 282 decisões de segunda instância (SUFER). Registrou-se o pagamento de 13 (treze) multas. Não foi processado nenhum PAS referente ao Transporte Ferroviário de Passageiros.

Tabela 12
Ferroviário de Cargas

Transporte Ferroviário de Cargas				
Outorgada	Auto da Infração	Decisão GECOF	Decisão SUFER	Pagamento
BAFER S/A	0	0	0	0
FERROESTE S/A	0	0	0	0
FCA S/A	1	10	68	0
FNS S/A	0	0	0	0
FTC S/A	0	0	0	0
FTL S/A	3	5	14	0
MRS S/A	0	0	6	12
RMC S/A	3	3	0	0
RMN S/A	2	2	4	0
RMO S/A	7	8	46	0
RMP S/A	5	6	84	0
RMS S/A	3	12	59	1
TL S/A	0	0	0	0
Vale S/A (EFC)	0	0	0	0
Vale S/A (EFVM)	0	0	1	0
Valec S/A	0	0	0	0
PARCIAL	24	46	282	13

Fonte: SUFER

Em 16/08/2022, foi assinado o primeiro Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica e delegação de Competências celebrado entre a ANTT e a ANTAQ – com o objetivo inicial de gerir a fiscalização da Ferrovia Interna ao Porto de Santos – FIPS, cujas ações já foram iniciadas.

Em 25/08/2022, foi publicada a [Portaria nº 10, de 25 de agosto de 2022](#), que estabeleceu os procedimentos a serem adotados pela GECON para o acompanhamento dos Planos de Investimentos previstos nos contratos de concessão e subconcessão ferroviários, incluindo as rotinas e os Procedimentos de Averiguações Preliminares – sem caráter sancionador, nos termos dos arts. 17 a 21 da [Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016](#).

Em setembro de 2022, foi publicada a [4ª Edição do Manual de Fiscalização do Transporte Ferroviário](#),

incluindo-se o capítulo referente ao Transporte Ferroviário de Passageiros, e pequenos ajustes em continuidade às adaptações do instrumento frente às necessidades de compatibilização com os conceitos da Fiscalização Responsiva e Fiscalização em três níveis, Procedimentos de Fiscalização Remota e atualização para a Fiscalização de Investimentos dentro dos parâmetros dos novos contratos de concessão e da renovação antecipada dos contratos. Registre-se, ainda, a realização do Curso de Sinalização Ferroviária e do Curso de Procedimentos para Novos Fiscais, visando formar e atualizar o corpo de fiscais ferroviários da ANTT.

A Fiscalização da Concessão dos Serviços de Exploração da Infraestrutura Ferroviária e Bens Operacionais enquadra-se na Ação Orçamentária 2348, conforme o quadro abaixo:

Tabela 13
Ação Orçamentária 2348

Ação Orçamentária 2348	
Fiscalização da Concessão dos Serviços de Exploração da Infraestrutura Ferroviária e Bens Operacionais	
Descrição da Meta: Vistoria realizada	
PREVISTO: 86	REALIZADO: 108
Percentual de atingimento da meta: 123,25%	

Fonte: SUFER

O Plano de Fiscalização 2022 deu sequência a uma transição na metodologia, para adequação ao Plano de Atuação Responsiva, que está em implantação pela ANTT. Dessa forma, a fiscalização remota está sendo estendida a outros tipos de fiscalização, visando à economicidade e à implementação de uma fiscalização mais inteligente e que faça uso das informações e tecnologias disponíveis, poupando, sempre que possível, recursos materiais e humanos. Fiscalização Econômico-Financeira

3.6.2.2.2. Fiscalização Econômico-Financeira

A fiscalização econômico-financeira visa atestar a regularidade das concessionárias de transporte ferroviário de cargas perante os editais de licitação, contratos de outorga e demais normas legais aplicáveis, no que tange às cláusulas econômico-financeiras.

A fiscalização econômico-financeira ordinária é realizada semestralmente, sendo que o primeiro ciclo encerra-se em 31 de maio e o segundo, em 30 de novembro, conforme o Manual de Fiscalização, que se encontra em sua 11ª edição, aprovado pela [Portaria SUFER nº 12, de 2022](#).

A partir da fiscalização ordinária, que avalia de forma contínua o cumprimento das obrigações das concessionárias, é editado semestralmente o Relatório Consolidado de Fiscalização Ordinária – RCFO, com o objetivo de informar a condição de regularidade das concessionárias frente às obrigações avençadas nos editais de licitação, contratos de concessão, normativos da ANTT e legislação aplicável.

O RCFO indicará, para cada item de verificação, a condição REGULAR, REGULAR COM RESSALVA ou IRREGULAR, sendo que a condição de REGULAR COM RESSALVA possui o mesmo efeito da condição REGULAR. Na hipótese de ser considerada IRREGULAR, a concessionária ficará impedida de apresentar pleitos à ANTT. Destaca-se que ações adotadas

perante as avaliações de “Irregular” das concessionárias são os procedimentos administrativos de praxe para se fazer adimplir a obrigação de pagamento (remessa para inscrição no CADIN e na Dívida Ativa).

Convém anotar que as pechas de “irregular” são decorrência do trânsito em julgado dos processos administrativos correlacionados, como os que tenham imputado às Concessionárias débitos de naturezas diversas (a exemplo de multas, parcelas de outorga, não recolhimento de receitas alternativas, não pagamento das parcelas de concessão).

Como resultado da fiscalização empreendida nos dois ciclos de 2022, tem-se o seguinte, quanto à regularidade das Concessionárias, conforme abaixo:

Tabela 14
Regularidade Econômico-Financeira
Após o Primeiro e Segundo Ciclos de 2022

Concessionária	1º ciclo	2º ciclo
EFC	Regular com Ressalva	Regular com Ressalva
EFVM	Regular com Ressalva	Regular com Ressalva
FERROESTE	Irregular	Irregular
FNS	Irregular	Irregular
MRS	Irregular	Irregular
RMC	Regular com Ressalva	Regular com Ressalva
FCA	Irregular	Irregular
FTC	Irregular	Irregular
FTL	Irregular	Irregular
RMN	Irregular	Irregular
RMO	Irregular	Irregular
RMP	Irregular	Irregular
RMS	Irregular	Irregular
TLSA	Irregular	Irregular

Fonte: SUFER

Além disso, a SUFER realiza o reajuste das tarifas máximas a serem adotadas pelas concessionárias, promove revisões ordinárias e revisões extraordinárias, concede anuência para financiamentos nas hipóteses de dação dos direitos emergentes em garantia, autoriza a alteração das taxas de depreciação dos bens da concessão, fiscaliza o recolhimento das receitas alternativas, bem como das Parcelas de Concessão, Arrendamento, Valor de Outorga, Verba de

Fiscalização e Acordos. Essas atividades estão detalhadas nos quadros a seguir:

a) Reajustes Tarifários

Foram conduzidos 14 (quatorze) processos de reajuste tarifário. Todas os normativos citados no quadro abaixo estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT.

Tabela 15
Reajustes Tarifários

Concessionária	Deliberação ANTT
EFC	Decisão SUFER nº 100/2022
EFVM	Decisão SUFER nº 099/2022
FCA	Decisão SUFER nº 056/2022
FERROESTE	Decisão SUFER nº 001/2022
FNS	Deliberação nº 64/2022
FTC	Deliberação nº 109/2022
FTL	Decisão SUFER nº 116/2022
MRS	Deliberação nº 082/2022³
RMC	Decisão SUFER nº 013/2022
RMO	Decisão SUFER nº 003/2022
RMP	Decisão SUFER nº 004/2022⁴
RMN	Decisão SUFER nº 039/2022
RMS	Deliberação nº 139/2022
BAFER	Decisão SUFER nº 035/2022

Fonte: SUFER

³A Deliberação ANTT nº 082 vigorou de fevereiro de 2022 até a entrada em vigor do 4º Termo Aditivo, por meio do qual ocorreu a prorrogação antecipada do contrato de concessão da MRS e publicada a nova tabela tarifária, tornando-se sem eficácia.

⁴A Decisão SUFER nº 004/2022, reajustou a Tabela Tarifária da RMP para o período 2021-2022, conforme previsão contratual do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Essa decisão foi alterada para incluir as mercadorias “Contêiner Cheio de 53 pés” e “Contêiner Vazio de 53 pés”, por meio da Decisão SUFER nº 015/2022.

3.6.2.2.3. Fiscalização do Recolhimento das Receitas Alternativas

Refere-se à fiscalização do recolhimento ao poder concedente de parcela das receitas alternativas auferidas pelas concessionárias, em decorrência da exploração de projetos associados.

As ações de cobrança empreendidas resultaram no ingresso de R\$ 10.651.285,36 aos cofres públicos no ano de 2022.

3.6.2.2.4. Fiscalização do Recolhimento das Parcelas de Concessão, Arrendamento, Valor de Outorga, Verba de Fiscalização e Acordos

Refere-se à fiscalização do recolhimento ao poder concedente de parcelas de Concessão, Arrendamento, Valor de Outorga, Verba de Fiscalização e Acordos devidas pelas concessionárias, em decorrência dos contratos de exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário.

As ações de cobrança empreendidas resultaram no ingresso de R\$ 3.220.678.449,70 aos cofres públicos no ano de 2022.

Tabela 16
Fiscalização do Recolhimento das Receitas Alternativas

Concessionária	R\$
FNS	2.736,98
MRS	6.632.949,58
FCA	1.181.334,10
FTL	642.829,78
RMP	783.300,25
RMO	80.269,85
RMS	1.327.864,82

Fonte: SUFER

Tabela 17
Fiscalização do Recolhimento das Parcelas de Concessão, Arrendamento, Valor de Outorga, Verba de Fiscalização e Acordos

Fiscalização do Recolhimento das Parcelas de Concessão, Arrendamento, Valor de Outorga, Verba de Fiscalização e Acordos						
Concessionária	R\$					
	Concessão	Arrendamento	Valor de Outorga	Verba de Fiscalização	Acordos	TOTAL
EFC	-	-	839.241.717,38	4.969.871,59	-	844.211.588,97
EFVM	-	-	256.954.943,08	4.473.333,79	-	261.428.276,87
MRS	36.247.846,14	688.709.094,97	281.361,78	84.188,95	-	725.322.491,84
RMC	-	-	5.403.739,34	8.145.425,05	-	13.549.164,39
FCA	19.990.898,25	379.827.066,90	-	-	369.914.961,04	769.732.926,19
FTC	986.361,98	18.740.877,30	-	-	-	19.727.239,28
FTL	791.725,47	15.042.783,99	-	-	-	15.834.509,46
RMO	3.643.086,55	69.218.644,74	-	-	-	72.861.731,29
RMP	4.198.977,90	106.446.846,87	8.871.430,56	10.662.174,18	196.475.039,99	326.654.469,50
RMS	8.567.802,61	162.788.249,30	-	-	-	171.356.051,91
TOTAL	74.426.698,90	1.440.773.564,07	1.110.753.192,14	28.334.993,56	566.390.001,03	3.220.678.449,70

Fonte: SUFER

3.6.2.3. Revisões Ordinárias e Extraordinárias

Conduzidas com o fito de manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, as revisões ordinárias e extraordinárias fazem parte dos instrumentos de outorga celebrados a partir do ano de 2019, sendo inauguradas com o contrato de concessão celebrado com a Rumo Malha Central S/A, que resultou na subconcessão do trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP.

As revisões ordinárias são realizadas anualmente, na mesma data e mês em que se iniciou a vigência do contrato de concessão, enquanto as revisões extraordinárias ocorrem em caráter eventual, na ocorrência de risco cuja responsabilidade esteja atribuída ao poder concedente.

No ano de 2022 foram conduzidos quatro processos de revisão ordinária e nenhum processo de revisão extraordinária. Todas as Deliberações citadas no quadro abaixo estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT.

Tabela 18
Revisões Ordinárias e Extraordinárias

Concessionária	Revisão	Ato ANTT
RMC	Ordinária	Deliberação nº 224/2022
RMP	Ordinária	Deliberação nº 185/2022
EFC	Ordinária	Deliberação nº 408/2022
EFVM	Ordinária	Deliberação nº 406/2022

Fonte: SUFER

3.6.2.4. Anuência para financiamentos nas hipóteses de dação dos direitos emergentes em garantia

Trata-se da apreciação dos pedidos de anuência para dação dos direitos emergentes da concessão em garantia, nas hipóteses de celebração de contratos de financiamento e instrumentos congêneres. Sem prejuízo das disposições contratuais, essa faculdade está prevista nos arts. 28 e 28-A, da [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#). No ano de 2022, foi concedida uma anuência. A Deliberação citada no quadro abaixo está disponível no sítio eletrônico da ANTT.

Tabela 19
Anuência para financiamentos nas hipóteses de dação dos direitos e emergentes em garantia

Concessionária	Deliberação ANTT
MRS	Deliberação nº 249/2022

Fonte: SUFER

3.6.2.4.1. Anuência para adoção de Taxas de Depreciação distintas das previstas na Resolução ANTT nº 4.540/2014

Trata-se da anuência para a aplicação prospectiva de taxas de depreciação e amortização, distintas daquelas estabelecidas no anexo da [Resolução ANTT nº 4.540/2014](#). Não houve análises no ano de 2022.

3.6.2.5. Metas de Produção e de Segurança

Conforme disposto no art. 3º da [Resolução ANTT nº 5.831, de 23 de outubro de 2018](#), as metas de produção e de segurança são estabelecidas para cada concessão ferroviária para um período de cinco anos. Em 2022, encerrou-se a vigência do último período pactuado (2018-2022) e deu-se início ao processo de estabelecimento das metas referentes ao quinquênio 2023-2027, com a apresentação de propostas de metas pelas concessionárias.

No ano de 2022, foram concluídas as análises de 3 (três) processos de pactuação de metas de produção e segurança do quinquênio 2023-2027. As discussões afetas às outras 4 (quatro) concessionárias que terão metas de produção e segurança pactuadas encontram-se em estágio avançado, com a perspectiva de encerramento no início de 2023.

Após o processo de estabelecimento de metas, ainda é facultado às concessionárias apresentarem, anualmente, proposta de ajuste de metas. Os pedidos devem ser submetidos à apreciação desta Agência até o dia primeiro de julho do ano anterior ao da vigência das metas. No ano de 2022, foram concluídas as análises de 9 (nove) pedidos de revisão de metas de produção e segurança das concessionárias ferroviárias, referentes ao período 2021-2022.

O acompanhamento do cumprimento das metas é feito a partir dos dados que são inseridos pelas concessionárias no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – SAFF. Após a consolidação dos dados anuais de movimentação de cargas no Sistema, o que ocorre até o dia 20 de janeiro do ano seguinte, é possível verificar a situação das concessionárias em relação às metas estabelecidas para aquele exercício.

Caso não sejam atingidas as metas, é instaurado procedimento administrativo para apuração de eventual cometimento de infração e aplicação de penalidade. Atualmente, estão em curso na SUFER 19 (dezenove) processos por descumprimento de metas.

3.6.2.6. Declaração de Rede

A Declaração de Rede – DR tem por objetivo disponibilizar ao público, anualmente, informações sobre as condições técnico-operacionais da infraestrutura ferroviária concedida que vigorarão para o ano de referência.

A obrigação de apresentação da Declaração de Rede pelas concessionárias ferroviárias foi estabelecida na [Resolução ANTT nº 5.943, de 1º de junho de 2021](#), que dispõe sobre operações de direito de passagem e de tráfego mútuo no Subsistema Ferroviário Federal. Conforme disposto no art. 5º da Norma, as concessionárias devem apresentar suas Declarações de Rede até o dia primeiro de junho de cada ano, contendo a previsão de como ocorrerá a operação em sua malha no ano seguinte.

Recebidas as Declarações de Rede, a equipe técnica da GERE se debruça sobre os dados apresentados e esse processo resulta em: (i) aprovação da Declaração de Rede; (ii) determinação de correções; ou (iii) instauração de processo para apuração de responsabilidade.

As Declarações de Rede de 2022 foram publicadas à medida em que foram concluídas as revisões das metas de produção para as concessionárias, viabilizando-se a conformação dos inventários de capacidade às metas estabelecidas. Nesse sentido, encontram-se publicadas todas as Declarações de Rede referentes ao ano de 2022, à exceção da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica – FCA. Para a FCA, foi aberto processo para apuração de responsabilidade por apresentação de informações incorretas. As DRs publicadas podem ser consultadas na seção [Declaração de Rede - 2022](#).

3.6.2.7. Usuários Dependentes

As disposições acerca do regime de Usuário Dependente foram estabelecidas na [Resolução ANTT nº 5.944, de 1º de junho de 2021](#). No ano de 2022, foram publicadas 02 (duas) Decisões SUFER, que registraram sociedades empresárias como usuárias dependentes do serviço de transporte ferroviário de cargas.

A relação de todos os usuários dependentes está disponível no sítio eletrônico da ANTT na seção [Usuários Dependentes](#).

3.6.2.8. Projetos Ferroviários

No que se refere ao tema “Projetos Ferroviários”, cumpre informar:

- Entre os anos de 2019 e o início de 2022, os projetos e investimentos no âmbito das outorgas ferroviárias foram analisados, para fins de subsídio aos respectivos processos de autorização, em conformidade com a Resolução ANTT nº 2.695, de 13 de maio de 2008, e alterações.

Foram também avaliados, em conformidade com o mesmo normativo citado, os projetos no âmbito da [Resolução ANTT nº 4.131, de 3 de julho de 2013](#), que autorizou a Ferrovia Centro Atlântica S.A. – FCA a proceder à desativação e à devolução de trechos ferroviários e restituir à União mediante realização de projetos constantes do Anexo I dessa norma, os quais seriam objeto de investimentos (não regulatórios) pela Concessionária.

Ressalta-se que, por meio da [Deliberação nº 1.024, de 26 de novembro de 2019](#), foi aprovada a Proposta de Acordo Judicial entre a União, a ANTT, o DNIT, o MPF, a FCA e a VLI, com o objetivo de findar as Ações Cíveis Públicas nº 0048420-78.2004.4.01.3800, nº 0009759-10.2016.4.01.3800 e nº 0049330-85.2016.4.01.3800, em trâmite na 18ª Vara Federal da Seção Judiciária de Minas Gerais, que versam sobre a indenização de trechos ferroviários devolvidos pela Concessionária Ferrovia Centro Atlântica S.A.

No mês de janeiro de 2022, entrou em vigor a [Resolução ANTT nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021](#), que revogou a Resolução nº 2.695, de 2008, e estabeleceu procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias para obtenção de autorização da ANTT relativa à execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária.

Assim, desde então, as análises visando às autorizações da Agência para Projeto de Interesse da Concessionária – PIC e Projeto de Interesse de Terceiros – PIT foram realizadas à luz da referida Resolução e da [Portaria SUFER nº 237, de 20 de dezembro de 2021](#), que definiu procedimentos complementares.

No ano de 2022, foram expedidas 2 Decisões SUFER e 1 Deliberação referentes a autorização de PIC. Além disso, houve 28 autorizações automáticas, nos termos da [Resolução nº 5.956, de 2021](#).

Com relação a Projetos de Interesse de terceiro – PIT, foram expedidas 2 portarias autorizativas, ainda sob vigência da Resolução nº 2.695, de 2008, além de 110 (cento e dez) autorizações automáticas, nos termos da norma vigente.

No âmbito dos novos contratos de concessão, no ano de 2022, foram autorizados tacitamente 31 investimentos obrigatórios (1 da RMP, 6 da MRS, 10 da EFC e 14 da EFVM).

Assim, no total, foram autorizadas 174 intervenções na malha ferroviária no ano de 2022.

O Projeto Executivo Certificado da FICO (km 55 ao 71 e km 71 ao 105) encontra-se em fase de análise pela área técnica da ANTT. Os projetos do km 30 ao 45, do km 45 ao 55 e do km 106 ao 132 encontram-se em fase de certificação pelo Organismo de Inspeção Acreditada – OIA.

Também foram analisados ou decididos outros processos referentes aos temas abaixo:

- 6 (seis) decisões relativas à autorização da prestação de serviço de transporte ferroviário de passageiros com finalidade comemorativa;

- 5 (cinco) de declaração técnica, para fins de emissão de debêntures incentivadas e 4 (quatro) referentes à declaração técnica, para fins de habilitação no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI;
- 9 (nove) deliberações e 5 (cinco) decisões para emissão de Declaração de Utilidade Pública – DUP;
- Publicação de 14 (quatorze) Planos Trienais de Investimento das concessionárias/subconcessionárias ferroviárias;
- Determinação do CAPEX das obras de resolução de conflitos urbanos da Concessionária RMP nos municípios de Embu-Guaçu/SP e Salto/SP;
- Atualização do valor do orçamento regulatório do empreendimento da ferrovia sob concessão da Transnordestina Logística S/A – TLSA; e
- Pactuação de Novo Cronograma da Ferrovia Transnordestina Logística – TLSA.

Importa destacar ainda, sobre o tema “Autorizações Ferroviárias”, instrumento de outorga do transporte ferroviário, introduzido pela Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, tendo sido realizadas, no ano de 2022, 19 (dezenove) análises técnicas para verificação da Compatibilidade Locacional, nos termos da Medida Provisória nº 1.065/2021. Ao fim da vigência da referida Medida Provisória, entrou em vigor a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, que atribuiu à ANTT o papel de conduzir os processos de requerimentos de autorização ferroviária, antes sob responsabilidade do Ministério da Infraestrutura – MInfra, atual Ministérios dos Transportes.

Nesse contexto, foram analisados 5 processos (dos quais 3 já haviam sido objeto de verificação de compatibilidade locacional), culminando na publicação de Deliberações aprovando a celebração dos respectivos contratos de adesão.

Por fim, cabem considerações específicas sobre as seguintes atividades de destaque nas concessões ferroviárias a seguir:

Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), trecho entre Ilhéus/BA e Caetité/BA

- [Deliberação nº 120](#), de 18 de março de 2022, que aprova a metodologia para elaboração de cronograma físico de implantação dos Investimentos com Prazo Determinado na FIOL I;
- [Deliberação nº 180](#), de 20 de maio de 2022, que declara o atendimento, pela Subconcessionária Bahia Ferrovias S.A. – BAFER, do disposto na subcláusula 4.4.1 do Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020, a qual trata da solicitação de modificações nos projetos elaborados pela interveniente VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. para a FIOL I;
- [Decisão SUFER nº 18](#), de 3 de junho de 2022, acerca da manifestação de interesse pela Subconcessionária BAHIA FERROVIAS S.A. – BAFER para implantação de Terminal de Uso Privado – TUP, conforme subcláusula 12.3.2.(i) do Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020;
- [Deliberação nº 229](#), de 1º de agosto de 2022, que valida o cronograma físico de implantação dos Investimentos com Prazo Determinado na FIOL I.

Transnordestina Logística - TLSA e Ferrovia Transnordestina Logística S.A - FTL

Em julho de 2022, foi publicado o Acórdão TCU nº 1.708/2022, contendo determinação em seu item 9.3, para que a ANTT pactue com a TLSA um novo cronograma para realização das obras, prevendo a eventual retomada de aportes públicos, com a definição de prazos e de sanções, no caso de descumprimento dos termos pactuados.

Diante da determinação do TCU relativa à definição de novo cronograma para execução das obras (o que deveria ocorrer por meio da celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da TLSA), a ANTT solicitou ao Ministério da Infraestrutura-

MINFRA, por meio do Ofício SEI Nº 23485/2022/DG/DIR-ANTT (Processo Administrativo nº 50500.141.599/2022-91), as diretrizes de política pública necessárias à definição do novo cronograma para atendimento à determinação do Órgão de Controle.

Conforme disposto no Processo Administrativo nº 50500.159164/2022-01, a resposta do Ministério se deu por meio do Ofício 400/2022/ASSAD/GM, que encaminhou a esta Agência a Nota Técnica nº 33/2022/CGPF/DTFER/SNTT, contendo as diretrizes ministeriais para a elaboração do cronograma pela ANTT, abrangendo temas tais como: prazo para conclusão do trecho remanescente da TLSA, cisão de trechos do Contrato de Concessão da TLSA, aprimoramentos do contrato de concessão da TLSA e definição de sanções, sobrestamento do processo de decretação de caducidade da TLSA, cálculo dos valores indenizatórios e responsabilidades por desapropriações.

Com suporte na determinação do TCU e a partir das diretrizes do formulador de política pública, a ANTT procedeu à elaboração da minuta de Termo Aditivo necessária à implementação das determinações existentes. Visando conferir maior segurança jurídica, a proposta foi enviada ao TCU para ciência e avaliação antes da decisão da Diretoria Colegiada da ANTT. A Corte de Contas proferiu, no dia 13 de dezembro de 2022, o Acórdão nº 2.769/2022-TCU-Plenário, por meio do qual propôs alterações na minuta de aditivo contratual.

Finalizada a proposta da SUFER, os autos foram encaminhados à Diretoria Colegiada da ANTT para apreciação. Por meio da Deliberação nº 400, de 22 de dezembro de 2022, foi aprovada a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Transnordestina Logística S/A, em cumprimento ao disposto no Acórdão nº 1.708/2022-TCU-Plenário e no Acórdão nº 2.769/2022-TCU-Plenário, proferidos no âmbito do TC nº 012.179/2016-7. O Aditivo contratual foi assinado em 23 de dezembro de 2022 e seu extrato publicado no Diário Oficial da União - DOU de 26 de dezembro de 2022.

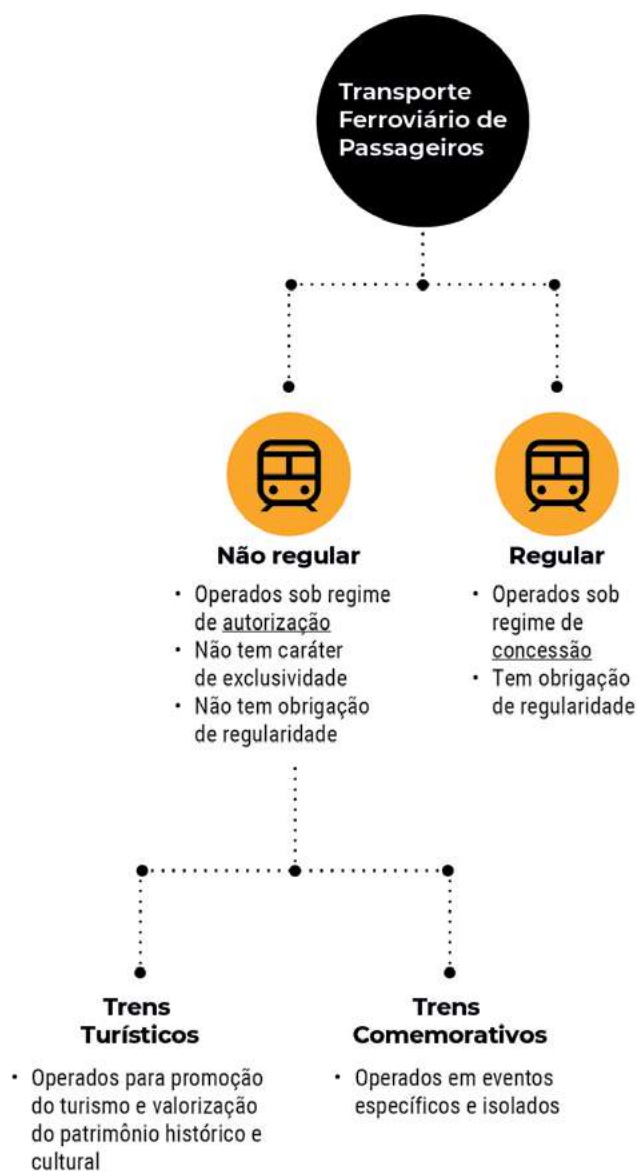
Relativamente à FTL, a diretriz ministerial disposta na Nota Técnica nº 33/2022/CGPF/DTFER/SNTT é no sentido de que, diante do prazo exíguo estabelecido no Acórdão nº 1.078/2022 para que a ANTT pactue com a TLSA um novo cronograma para realização das obras, o encaminhamento das questões relativas

à FTL será reservado para momento posterior, tão logo seja cumprido o contido no item 9.3 do Acórdão nº 1.708/2022.

3.6.2.9. Transporte Ferroviário de Passageiros

Os serviços de transporte ferroviário de passageiros são classificados conforme esquema a seguir:

Figura 40
Transporte Ferroviário de Passageiros



Fonte: SUFER

Com relação à prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros de caráter regular, dois serviços permaneceram em operação, conforme descrito na tabela a seguir:

Tabela 20
Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros de Caráter Regular

Operadora/ Concessionária	Trecho	UF	Extensão (Km)
VALE S.A.	Parauapebas/São Luis – Estrada de Ferro Carajás - EFC	PA/MA	892
VALE S.A.	Vitória/Belo Horizonte – Estrada de Ferro Vitória-Minas - EFVM	ES/MG	664

Fonte: SUFER

Desde o ano de 2004, foram autorizados 23 (vinte e três) serviços de transporte ferroviário de passageiros não regular com finalidade turística pela ANTT, entre os quais 13 (treze) permaneciam em operação no final de 2022, conforme indicado na tabela abaixo:

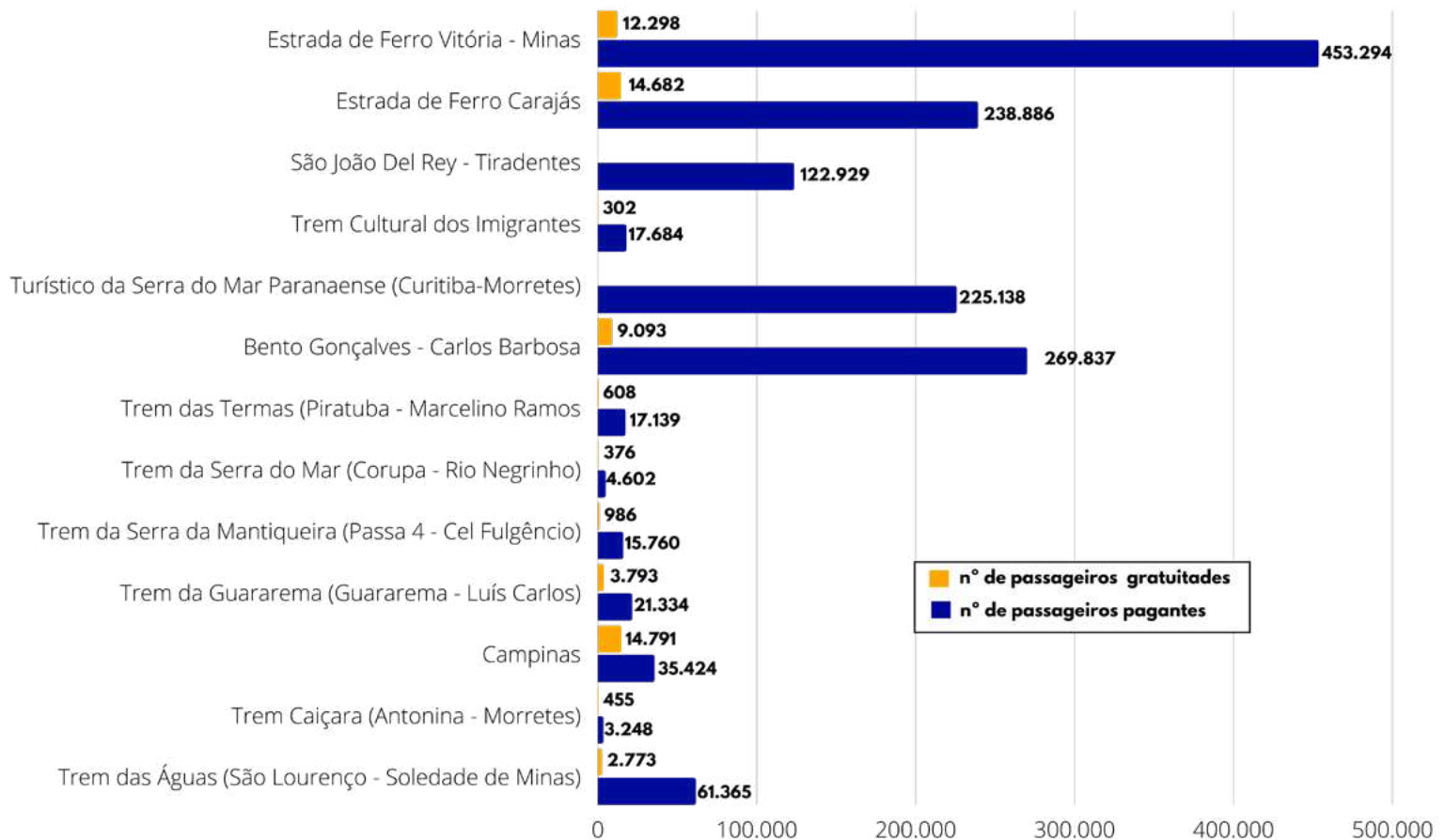
Tabela 21
Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros com Finalidade Turística

Operadora	Trecho	UF	Ext. (Km)	Normativo	Public.
Ferrovias Centro Atlântica - FCA	São João Del Rei/ Tiradentes	MG	12	Res. 468, de 2004	22/03/2004
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	S. Lourenço/ Soledade de Minas	MG	10	Res. 2.675, de 2008	28/04/2008
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Passa Quatro/ Coronel Fulgêncio	MG	10	Res. 2.688, de 2008	08/05/2008
Ferrovias Centro Atlântica - FCA/ Vale S.A.	Ouro Preto/Mariana	MG	18	Res. 4.433, de 2014	01/10/2014
Serra Verde Express Ltda.	Curitiba/ Morretes	PR	74	Res. 5.315, de 2017	27/03/2017
Empresa Giordani Ltda.	Bento Gonçalves/ Carlos Barbosa	SC	48	Res. 484, de 2004	05/04/2004
Sociedade Amigos da Locomotiva a Vapor – Museu Ferroviário de Tubarão	Tubarão/ Imbituba/ Urussanga	SC	159	Res. 965, de 2005	30/05/2005
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Rio Negrinho/ Rio Natal	SC	42	Res. 1.545, de 2006	04/08/2006
				Del.930, de 2018	16/11/2018
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Piratuba/ Marcelino Ramos	SC/RS	26	Res. 1.583, de 2006	21/08/2006
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Campinas/ Jaguariúna e prolongamento	SP	23,5 + 1,5	Res. 1.549, de 2006	04/08/2006
				Res. 1.649, de 2006	10/10/2006
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Guararema/ Luiz Carlos	SP	5,5	Res. 4.688, de 2015	05/05/2015
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Morretes/Antonina	PR	17	Res. 1.494, de 2006	03/07/2006
Prefeitura de São José do Rio Preto	S. José do Rio Preto/ Eng. Schmitt	SP	10,5	Res. 2.459, de 2007	10/12/2007

Fonte: SUFER

Cumprir informar ainda que, no ano de 2022, foram emitidas 6 (seis) decisões relativas à autorização da prestação de serviço de transporte ferroviário de passageiros com finalidade comemorativa. Referidas autorizações são emitidas para a realização de eventos específicos e isolados.

Figura 41
Movimentação de Passageiros – 2022



Fonte: SUFER

Tabela 22
Detalhamento de Gratuidades

Empresa	Nome da Linha	Nº de passageiros pagantes	Nº de passageiros gratuidade				Total de Passageiros (pagantes + gratuidade)
			Idoso	Passe Livre	Jovem de Baixa Renda	Total	
ABPF	Trem das Águas (São Lourenço – Soledade de Minas)	61.365	0	2.773	0	2.773	64.138
ABPF	Trem Caiçara (Antonina – Morretes)	3.248	0	455	0	455	3.703
ABPF	Campinas	35.424	9.989	4.730	0	14.719	50.143
ABPF	Trem de Guararema (Guararema – Luis Carlos)	21.334	0	1.181	2.612	3.793	25.127
ABPF	Trem da Serra da Mantiqueira (Passa 4 – Cel. Fulgêncio)	15.760	0	986	0	986	16.746
ABPF	Trem da Serra do Mar (Corupá – Rio Negrinho)	4.602	12	167	197	376	4.978
ABPF	Trem das Termas (Piratuba – Marcelino Ramos)	17.139	29	559	0	588	17.727
Giordani Turismo Bento	Bento Gonçalves – Carlos Barbosa	269.837	0	9.093	0	9.093	278.930
ABPF	Trem Cultural dos Imigrantes	17.684	0	0	0	0	225.138
FCA/VLI	São João Del Rey - Tiradentes	122.929	0	302	0	302	17.986
VALE	Estrada de Ferro Vitória - Minas	453.294	0	0	0	0	122.929
TOTAL		1.486.640	27.615	25.084	7.366	60.065	1.546.705

Fonte: SUFER

3.6.2.10. Tendências

Em 2023, a ANTT espera desenvolver e implantar as ações previstas no acordo de cooperação técnica com a ANTAQ – que tem como foco, principalmente, a Fiscalização Conjunta da Ferrovia Interna ao Porto de Santos – FIPS. Com a publicação do Novo Manual de Fiscalização Conjunta da FIPS, serão necessárias ações de treinamento e a equalização dos métodos de fiscalização, para atualização e unificação dos procedimentos a serem realizados em conjunto com a ANTAQ e a SPA.

Continuam as ações de avaliação dos atuais procedimentos de fiscalização, bem como maior atenção aos contratos de autorização já assinados, em decorrência do novo Marco Legal de Ferrovias, pela [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#).

Deverão ser estabelecidos os procedimentos de apresentação, acompanhamento e fiscalização do Relatório de Acompanhamento do Plano de Investimentos – RAPI e do Relatório de Acompanhamento da Infraestrutura Ferroviária – RAIF, constantes do Relatório de Acompanhamento Anual – RAA.

Espera-se que seja regulamentada a portaria de produtos perigosos.

3.6.2.11. Desafios

- Incrementar a efetividade das ações de fiscalização;
- Absorver as alterações contratuais, implementar e aperfeiçoar continuamente os processos de fiscalização do Transporte Ferroviário de Passageiros e aumento das concessões ferroviárias, com consequente aumento do volume de trabalho, sem a expectativa, até o momento, da realização de concurso público para compatibilizar o quantitativo de recursos humanos;
- Introdução e atualização de ações de Tecnologia da Informação nas atividades de fiscalização de concessões ferroviárias;

- Adaptações das equipes de fiscalização às alterações regulatórias vigentes no âmbito da SUFER, bem como à Regulação Responsiva e ao novo marco legal das ferrovias; e

- Acompanhar as obras dos novos trechos autorizados.

3.6.2.12. Ações Futuras

- Continuidade do acompanhamento da construção da FICO, em novo modelo de fiscalização imposto pelo Contrato com a EFVM.

- Implementação do Plano de Trabalho dentro de ACT com a ANTAQ para atuação nas ferrovias dentro dos portos, inclusive com a publicação do Manual de Fiscalização Conjunta da FIPS – ANTT/ANTAQ/SPA.

- Planejamento de contratação ou desenvolvimento interno de sistema de apoio à fiscalização.

- Aperfeiçoamento da apresentação das informações no site da Agência, com o uso da ferramenta Power BI e georreferenciamento. Adaptações e ampliação do SAFF – Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário, para mantê-lo em consonância com os novos desafios da fiscalização e obter melhoria na sua performance como ferramenta capaz de processamento de dados e geração de relatórios gerenciais mais dinâmicos, com pronta recuperação de informações.

3.6.3. Novas Concessões

3.6.3.1. Rodovias

Durante o ano de 2022, a ANTT desenvolveu e acompanhou a estruturação de projetos de concessão de trechos rodoviários qualificados no âmbito do Programa de Parcerias e Investimentos - PPI, perfazendo uma extensão total de aproximadamente 10.000 km, relativos às seguintes rodovias:

1) BR-116/101/SP/RJ (InovaDutra) – (625,8 km)

Atividades realizadas:

- Assinatura do contrato: 28/01/2022 (CCR RioSP)

2) BR-163/230/MT/PA – (1.009,52 km)

Atividades realizadas:

- Assinatura do contrato: 01/04/2022 (ViaBrasil)

3) BR -116/465/493/RJ/MG (Rio-Valadares) – (726,9 km)

Atividades realizadas:

- Publicação do Edital: 17/02/2022
- Realização do Leilão: 20/05/2022
- Assinatura do Contrato: 19/08/2022 (EcoRioMinas)

4) BR - 040/495/MG/RJ (Concer) - (451,0 km)

Atividades realizadas:

- Análise das contribuições da AP nº 07/2021
- Relatório Final da Audiência Pública nº 07/2021
- Protocolo junto ao TCU: 08/09/2022
- Resposta de diligências do TCU

5) BR -381/MG – (304,0 km)

Atividades realizadas:

- Ajustes nos estudos devido a mudança do escopo das rodovias a serem concedidas
- Abertura de Audiência Pública (AP 07/2022): 18/07/2022 a 08/08/2022
- Análise das contribuições da AP nº 07/2022
- Relatório Final da AP nº 07/2022: 12/09/2022
- Protocolo junto ao TCU: 22/09/2022
- Resposta de diligências do TCU

6) Rodovias Integradas do Paraná – Lotes 1 e 2 (473,01 + 575,53 km)

Atividades realizadas:

- Resposta de diligências e aprovação junto ao TCU – Acórdão nº 2379/2022
- Ajustes nos estudos e documentos jurídicos pós Acórdão do TCU

7) BR-040/GO/MG (Rota dos Cristais) – (594,0 km)

Atividades realizadas:

- Recebimento e ajuste dos Estudos
- Abertura de Audiência Pública (AP nº 09/2022): 17/10/2022 a 01/12/2022
- Publicação do Relatório simplificado AP nº 09/2022: 16/12/2022
- Análise das contribuições da AP nº 09/2022

8) BR-262/MG (Rota dos Zebu) – (438,90km)

Atividades realizadas:

- Recebimento e ajuste dos Estudos
- Abertura de Audiência Pública (AP nº 12/2022): 31/10/2022 a 16/12/2022
- Publicação do Relatório simplificado AP nº 12/2022: 26/12/2022
- Análise das contribuições da AP nº 12/2022

9) BR -153/262/GO/MG (Rota Sertaneja) – (530,60 km)

Atividades realizadas:

- Recebimento e análise dos estudos
- Abertura de Audiência Pública (AP nº 14/2022): Aviso publicado no DOU em 23/12/2022

10) BNDES Bloco Centro-Norte – (2.572,1 km)

Atividades realizadas:

- Realização de Audiência Pública (AP nº 10, 11, 12 e 13/2021): 27/12/2021 a 25/02/2022
- Análise das contribuições das AP nº 10, 11, 12 e 13/2021

11) BNDES Bloco Sul - BR-116/158/290/392/RS (674,10 km)

Atividades realizadas:

- Recebimento e análise dos estudos
- Abertura de Audiência Pública (AP nº 10/2022): 17/10/2022 a 01/12/2022
- Publicação do Relatório simplificado AP nº 10/2022: 16/12/2022
- Reabertura de Audiência Pública (AP nº 10/2022): 30/12/2022 a 31/01/2023

12) BR-163/267/MS - Rota do Tuiuiu (715,35 km)

Atividades realizadas:

- Recebimento dos estudos iniciais: dez/2022

13) BR-163/MS (Rota do Pantanal) – (379,6 km)

Atividades realizadas:

- Recebimento dos estudos iniciais: dez/2022

Ao longo do ano foram assinados os contratos de concessão de três importantes rodovias: BR-116/101/SP/RJ, BR-163/230/MT/PA e BR-116/465/493/RJ/MG, esta última também com a

realização de leilão. Foram realizadas 08 sessões de Audiências públicas para a participação social nos projetos de concessão rodoviários em análise em 2022.

Foram adotadas providências para aprovação dos estudos técnicos e documentos jurídicos pelo Tribunal de Contas da União por meio de apresentação de comentários do gestor/memorais das Rodovias Paranaenses.

Foram protocolados os processos de BR-040/495/RJ/MG, BR-381/MG no TCU após aprovação do relatório da Audiência Pública respectiva pela Diretoria da ANTT.

Foram respondidas diligências demandadas pelo TCU dos seguintes projetos: 04 (quatro) relacionadas a BR-040 (BH-RJ), 03 (três) diligências relacionadas a BR-381/MG e 04 (quatro) relacionadas às rodovias Paranaenses.

Outros projetos paralelos ainda foram executados no ano de 2022, como o aperfeiçoamento do regramento acerca do Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board) no âmbito das concessões de rodovias e ferrovias; o desenvolvimento de estudos sobre as penalidades previstas nos contratos de concessão e em resoluções da ANTT sob a perspectiva da regulação responsiva; o mapeamento e o estabelecimento de procedimentos de análise de engenharia de processos de estudos de viabilidade de projetos de concessões, sendo um de rodovias e outro de ferrovias; e, por fim, a publicação da Resolução que trata da metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório para as concessões de rodovias reguladas pela ANTT, com a realização da Audiência Pública nº 08/2022.

A área técnica desenvolveu um Manual Do Edital ao Contrato, de uso interno, com intuito de orientar o processo para publicação do edital de concessão de rodovias e ferrovias e as etapas até a assinatura do contrato", de aplicação

interna, iniciando o processo de manualização das atividades desenvolvidas durante a execução de novas concessões rodoviárias e ferroviárias.

3.6.3.2. Ferrovias e Prorrogações Antecipadas

Durante o ano de 2022, a ANTT desenvolveu e acompanhou a estruturação de projetos de concessão de trechos ferroviários qualificados no âmbito do Programa de Parcerias e Investimentos - PPI, perfazendo uma extensão total de aproximadamente 18.097 km, relativos às seguintes ferrovias:

1) MRS Logística S/A – Prorrogação antecipada (1.686 km)

- Atividades realizadas:
- Ajustes junto ao TCU
- Assinatura de Termo Aditivo: 29/07/2022

2) Ferrovia Centro Atlântica FCA (7.215,0 km)

- Atividades realizadas:
- Ajustes realizados após Audiência Pública

3) Rumo Malha Oeste (1.973 km) - relicitação

- Atividades realizadas:
- Recebimento e análise dos estudos

4) Rumo Malha Sul - Prorrogação antecipada (7.223 km)

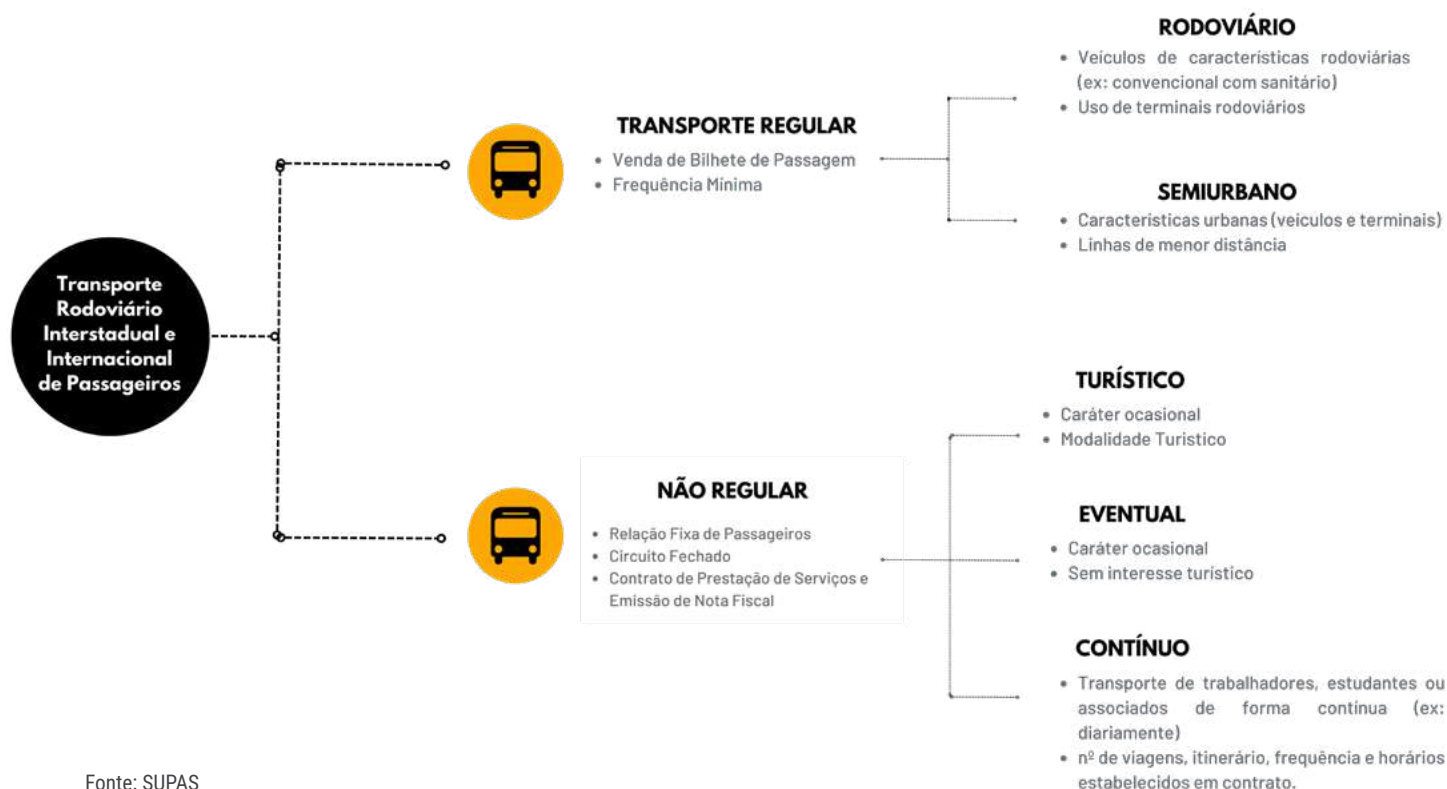
- Atividades realizadas:
- Recebimento e análise dos estudos de demanda
- Recebimento dos estudos operacionais

O contrato com a MRS Logística foi assinado em julho de 2022, enquanto foram realizados ajustes no projeto de prorrogação antecipada da Ferrovia Centro Atlântica ao longo do ano. Além disso, foram analisados os estudos para a relicitação da ferrovia concedida à Rumo Malha Oeste e para a prorrogação da ferrovia concedida à Rumo Malha Sul.

3.6.4. Transporte Rodoviário de Passageiros

A SUPAS é responsável pela outorga das permissões e autorizações para a operação do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é um serviço público essencial regulado e fiscalizado pela ANTT, sendo dividido em três formas de prestação de serviço: fretamento, regular e semiurbano. Os serviços de transporte rodoviário de passageiros são classificados conforme esquema a seguir:

Figura 42
Classificação do Transporte Rodoviário de Passageiros



De acordo com os arts. 13 e 14 da [Lei nº 10.233, de 2001](#), que cria a ANTT e dispõe sobre outras providências, a delegação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é realizada mediante os seguintes instrumentos:

- Permissão – transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros;
- Autorização – transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros e transporte rodoviário de passageiros realizado em regime de fretamento.

3.6.4.1. Permissão

No Transporte Rodoviário Semiurbano sob o regime de Permissão se aplica somente a prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. Atualmente há 16 sistemas de transporte coletivo rodoviário interestadual semiurbano de competência da ANTT, relacionados na tabela a seguir:

Tabela 23
Transporte Coletivo Rodoviário Interestadual
Semiurbano de Competência da ANTT

Ligação	Situação
Distrito Federal (DF) – Entorno (GO)	Delegado Administrativamente
Águas de Lindoia (SP) – Monte Sião (MG)	Estudar para Licitação
Extrema (MG) – Bragança Paulista (SP)	Estudar para Licitação
Cruzeiro do Sul (AC) – Guajará (AM)	Em estudo para Reclassificação
Barra do Garça (MT) – Aragarças (GO)	Estudar para Licitação
Santo Antônio da Platina (PR) – Ourinhos (SP)	Em estudo para Reclassificação
Andradina (SP) – Três Lagoas (MS)	Em estudo para Reclassificação
Agudo do Sul (PR) – São Bento do Sul (SC)	Em estudo para Reclassificação
Campos Belos (GO) – Arraias (TO)	Em estudo para Reclassificação
Petrolina (PE) – Juazeiro (BA)	Estudar para Licitação
Timon (MA) – Teresina (PI)	Delegado Administrativamente
Andradas (MG) – São João da Boa Vista (SP)	Em estudo para Reclassificação
Jamaparã (Sapucaia-RJ) – Além Paraíba (MG)	Estudar para Licitação
Itumbiara (GO) – Araporã (MG)	Estudar para Licitação
Três Rios (RJ) – Chiador (MG)	Em estudo para Reclassificação
Rio Negro (PR) – Mafra (SC)	Delegado Administrativamente

Fonte: SUPAS

Estes 16 sistemas merecem as seguintes considerações:

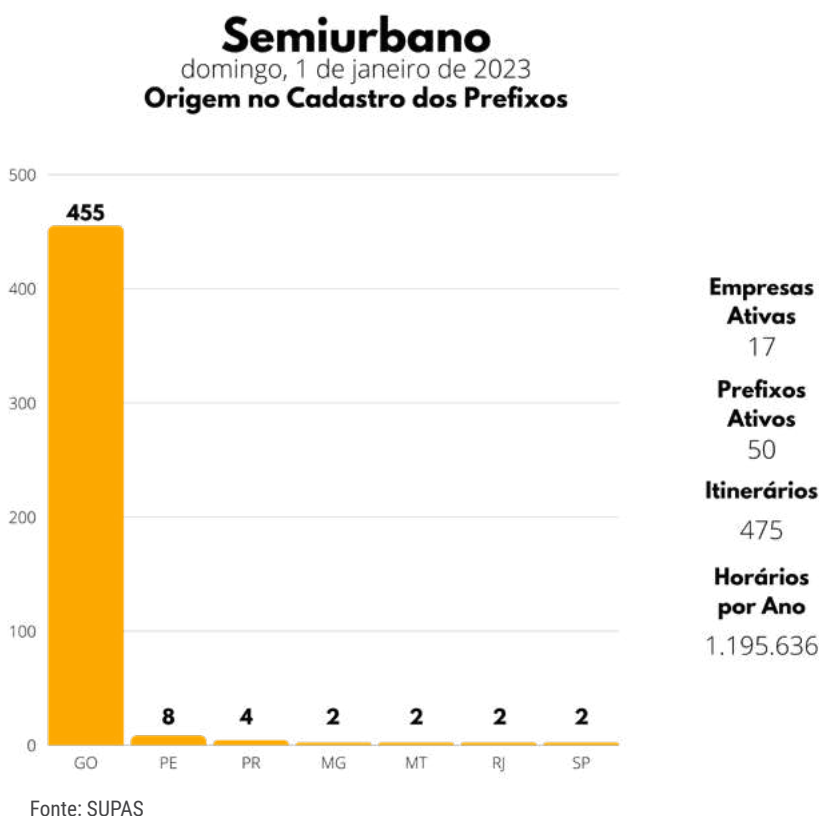
- O sistema Timon (MA) – Teresina (PI) foi delegado em 2016 e permanece sob a gestão do Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU Timon/Teresina (Conveniente);
- O sistema Rio Negro (PR) – Mafra (SC) foi delegado no ano de 2020 e permanece sob a gestão do Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU Rio Negro/Mafra (Conveniente);
- O sistema Distrito federal (DF) – Entorno (GO) teve sua delegação (transferência) concluída em julho de 2021 para o Governo do Distrito Federal (GDF). Em dezembro de 2022 o GDF denunciou o Convênio de Delegação, objetivando devolver a gestão do serviço à ANTT. O Diretor-geral, por intermédio da Portaria

DG 518, de 14 de dezembro de 2022, criou Grupo de Trabalho, constituído por representantes da ANTT e da SEMOB/DF, responsável pelas atividades de transição do serviço. O prazo previsto para conclusão dos trabalhos é 13 de fevereiro de 2023;

- Seis sistemas foram objeto de tratativas com as prefeituras municipais, contudo, sem sucesso e, portanto, serão estudados com vistas a licitação – mais informações no processo 50500.092749/2020-64;

- Sete sistemas estão sendo estudados com vistas à reclassificação como serviço regular rodoviário (não semiurbano) – havendo a reclassificação, estes sistemas passam a ser outorgados por meio de autorização, não sendo necessário promover licitação para celebração de Contrato de Permissão.

Figura 43
Gestão de Transporte Semiurbano



3.6.4.1.1. Classificação dos Serviços em Semiurbanos

Ainda, está em trâmite na ANTT processo que visa a estabelecer uma nova metodologia para classificação dos serviços em semiurbanos. Em dezembro de 2022, se concluiu a fase de Consulta Interna sobre a metodologia proposta e, no presente, está em andamento a fase de preparação da Análise de Impacto Regulatório - AIR.

Além disso, no primeiro semestre de 2022, deu-se início à execução do Contrato entre a ANTT e o Consórcio Concremat/Certare, para realização de estudos e levantamentos acerca dos sistemas semiurbanos apontados acima, com o objetivo de subsidiar o Plano de Outorgas a ser submetido ao Ministério dos Transportes para licitação dos serviços mencionados.

Até que haja a realização de procedimento licitatório, seja pela ANTT ou pelos Convenientes, os serviços semiurbanos serão operados sob o regime de Autorização Especial, e caráter precário, conforme prevê a [Resolução ANTT Nº 5.843, de 23 de abril de 2019](#).

3.6.4.1.2. Outorgas de Permissão

Em 2022 não houve delegações por meio de permissão. Para que sejam realizadas tais permissões, faz-se necessário concluir os estudos que resultarão no Plano de Outorgas dos serviços que serão objeto de licitação.

3.6.4.1.3. Reajuste Tarifário dos serviços semiurbanos

Em fevereiro de 2022 foi realizado reajuste tarifário dos serviços semiurbanos interestadual de passageiros, operados por "Autorização Especial", geridos diretamente pela ANTT, nos termos da [Deliberação nº 69, de 17 de fevereiro de 2022](#).

Neste ponto, há de se observar que os órgãos responsáveis pela gestão dos serviços semiurbanos delegados administrativamente pela ANTT por meio de convênios de delegação têm liberdade para definir a política tarifária adotada, inclusive no que se refere à concessão de reajustes e a realização de revisões tarifárias.

Atendendo a determinação judicial, foram realizados estudos e a elaboração de documentos técnicos para fundamentar a revisão tarifária da empresa Joafra Transportes LTDA, detentora de autorização especial para explorar o serviço de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros entre as cidades de Juazeiro/BA e Petrolina/PE, culminando na publicação da [Deliberação nº 247, de 19 de agosto de 2022](#).

3.6.4.2. Autorização

A prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros exige a habilitação da empresa para obtenção do Termo de Autorização de Serviços Regulares – TAR, e a obtenção de uma Licença Operacional – LOP. Para que uma empresa legalmente constituída que pretender atuar na prestação do serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros possa solicitar uma outorga de mercado – licença operacional – inicialmente é necessária a habilitação junto à Agência reguladora – termo de autorização –, conforme art. 29 da Lei nº 10.233, de 2001, no qual serão analisados requisitos de regularidade jurídica, financeira, fiscal, trabalhista, qualificação técnico-profissional e técnico-operacional.

O Termo de Autorização - TAR é concedido após análise da documentação exigida nos termos da Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. A renovação da documentação do TAR ocorre a cada período de três anos.

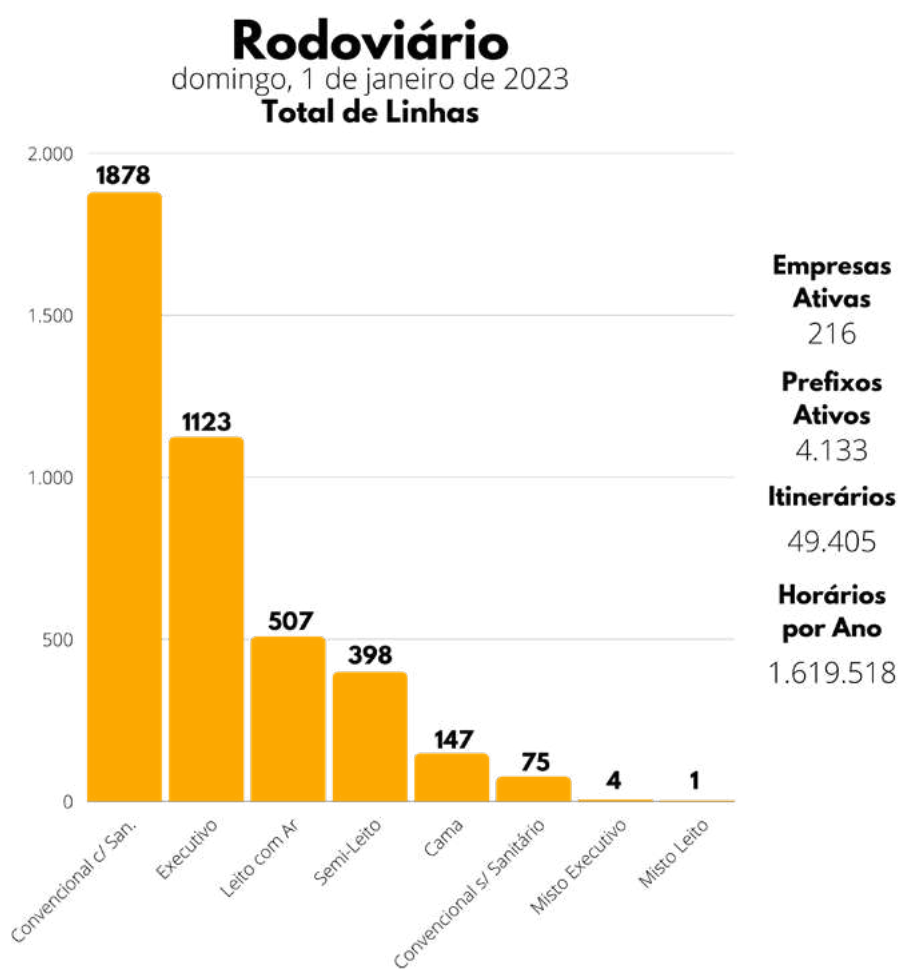
Já o Termo de Autorização de Fretamento – TAF consiste na habilitação de uma empresa para atuar na prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, podendo ser na modalidade turística, eventual ou contínua. A empresa legalmente constituída que pretender realizar tal prestação de serviço, deverá se cadastrar na ANTT, mediante o envio da documentação exigida pela [Resolução ANTT nº 4.777, de 2015](#).

Em 2022, foram realizadas 71.891 análises de requerimentos, considerando todos os tipos de análises, dentre as quais destacam-se 28.037 relativas a veículos e 40.403 relativas a motoristas.

Tabela 24
Número de Requerimentos Analisados

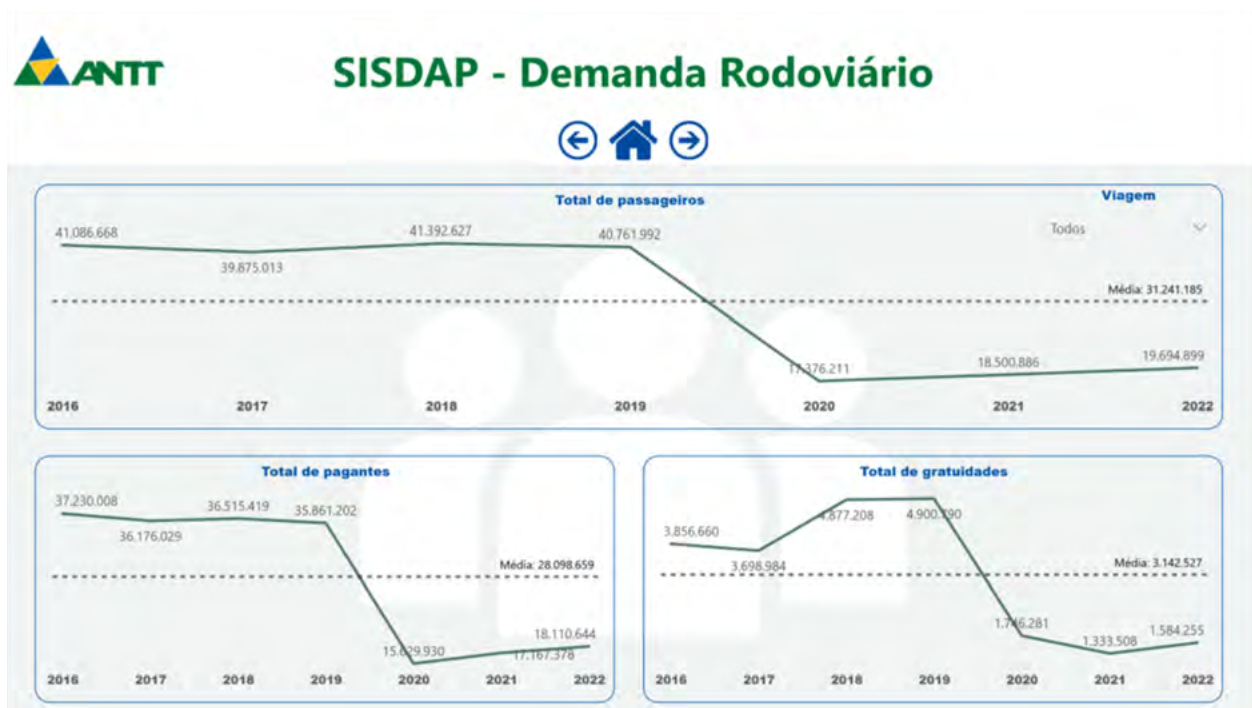
Número de Requerimentos Analisados	
Cadastramento/Recadastramento de TAR/TAF	3.451
Veículos	28.037
Motoristas	40.403

Figura 44
Demonstrativo de Linhas - Rodoviário



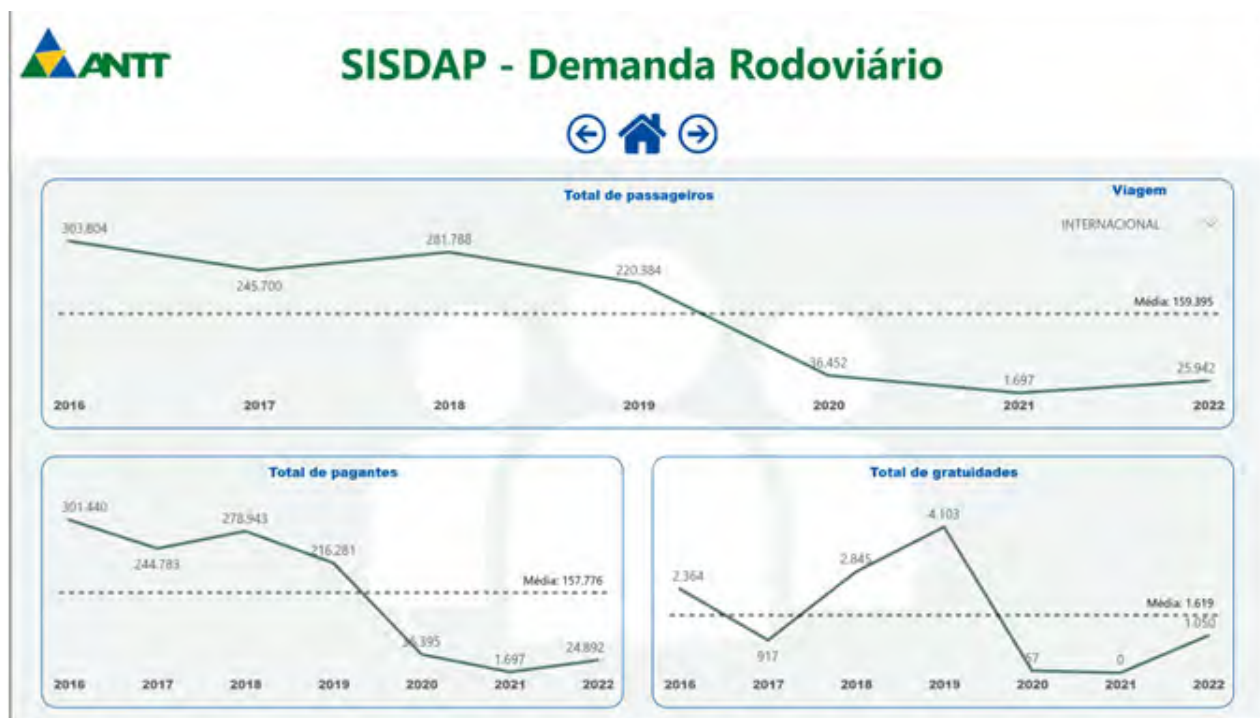
Fonte: SUPAS

Figura 45
Dados de movimentação de passageiros – SISDAP



Fonte: SUPAS

Figura 46
Dados de movimentação de passageiros internacional – SISDAP



Fonte: SUPAS

3.6.4.2.1. Autorização para operar novos mercados

A Resolução nº 4.770, de 2015, estabelece que qualquer transportadora com Termo de Autorização – TAR vigente poderá solicitar à ANTT a autorização para prestação do serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

No exercício de 2022, em razão de Medida Cautelar exarada pelo Tribunal de Contas da União - TCU, nos autos do Processo TC 033.359/2020-2, no qual se determinou, mediante Decisão Monocrática do Ministro Relator, confirmada parcialmente no ACÓRDÃO 559/2021, que a ANTT “se abstenha de outorgar novos mercados e novas autorizações de transporte coletivo rodoviário de passageiros interestadual e internacional até a decisão de mérito do Tribunal”, resta suspensa a análise

de pleitos de novos mercados e novas autorizações até ulterior decisão da Corte de Contas. Dessa forma, nenhum deferimento de mercado novo foi publicado no exercício de 2022, ou seja, após a referida cautelar e enquanto vigente a decisão do TCU.

3.6.4.2.2. Alterações e Modificações Operacionais

Após a autorização dos mercados e o início da operação das linhas que os atendem, as empresas podem solicitar alterações e modificações operacionais para ajustar a operação decorrente de alterações de demanda ou para reorganizar o atendimento, nos termos da [Resolução nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017](#). No exercício de 2022, foram analisados e concluídos 5.402 requerimentos de modificações operacionais.

Tabela 25
Requerimentos de Modificações Operacionais

Número de Requerimentos Analisados	Quantidade
Alterações de Quadros de Horários	1.051
Implantação de linha	282
Implantação de seção	130
Operação simultânea com serviço intermunicipal	93
Supressão de linha	284
Supressão de seção	44
Supressão da linha com paralisação	11
Peticionamento SEI – PASSAGEIROS (Diversos)	3.507
Total	5.402

Fonte: Sistema eletrônico de Informações - Sei

3.6.5. Transporte rodoviário em regime de fretamento

A regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento se deu por meio da [Resolução nº 4.777, de 2015](#). O serviço em regime de fretamento pode ser realizado sob as formas: turístico, eventual e contínuo.

As análises dos requerimentos para Licença de Viagem de Fretamento são realizadas por meio do Sistema SISAUT, no caso de licença de viagem de fretamento turístico ou de fretamento eventual e no Sistema SISAUT/FC, no caso de licença de viagem de fretamento contínuo. Nesse sentido, foram realizadas as seguintes análises por meio do sistema:

Tabela 26
Requerimentos para Licença de Viagem de Fretamento

Tipos de análises	Nº
Fretamento contínuo	150
Alteração de lista de passageiros	96
Prorrogação de fretamento contínuo	149
Cancelamento de viagens	1312
Licenças emitidas - viagens comuns	373.758
Licenças emitidas - viagens excepcionais	880

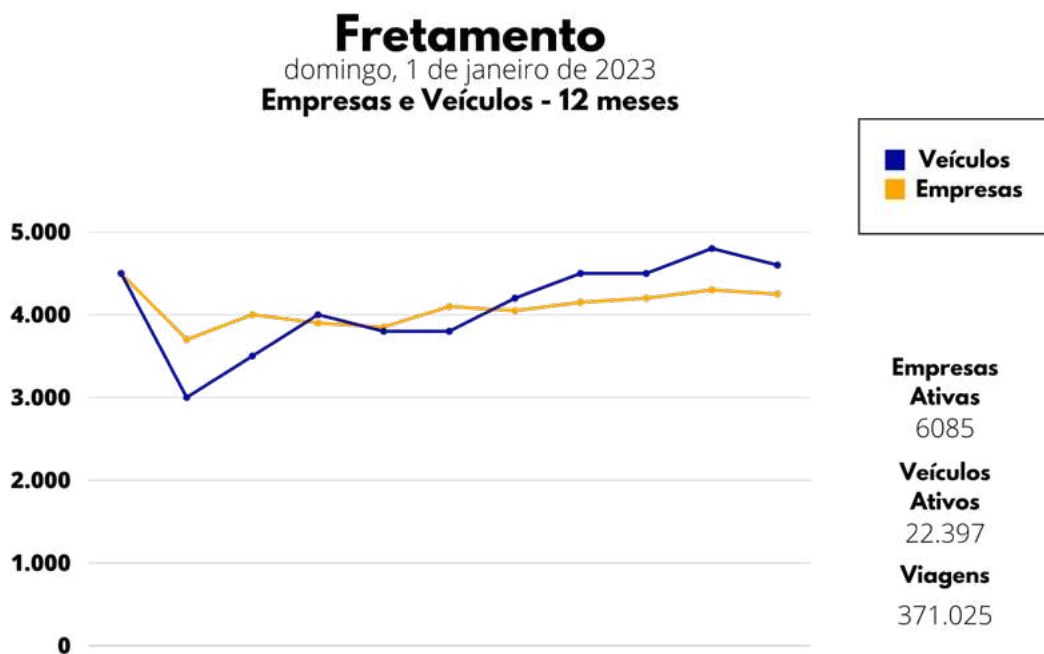
Fonte: SUPAS

No que refere-se à emissão de licenças de viagem comuns, as autorizações são realizadas diretamente pelo sistema SiSaut, sendo a transportadora responsável pelo cadastramento das informações exigidas e atinentes à viagem no sistema, para obter a correspondente Licença de Viagem - LV. Assim, o cadastro de informações aportado pelos interessados na ANTT é auto-declaratório e a veracidade das informações ali constantes são de responsabilidade exclusiva da pessoa solicitante da viagem.

Com relação às emissões de viagens excepcionais, tais licenças precisam de aprovação, em decorrência de excepcionalidades da operação abrangidas as seguintes situações:

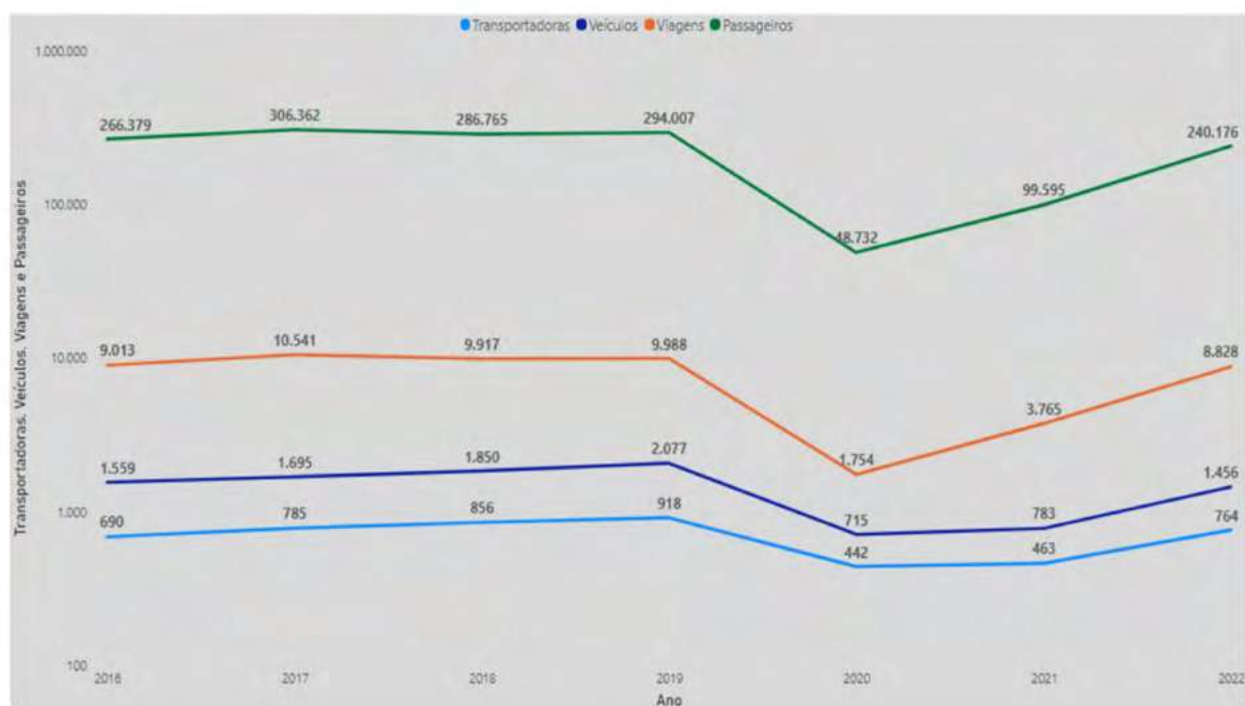
- Viagem com ida ou volta com o veículo vazio;
- Sequência de viagens em circuito fechado com mesma origem e mesmo destino para grupos distintos utilizando um mesmo veículo;
- Viagem que contenha etapas do itinerário realizadas em diferentes meios de transporte; e
- Outro tipo de viagem não prevista no art. 37 da [Resolução nº 4.777, de 2015](#), desde que justificada.

Figura 47
Distribuição de Empresas/Veículos/Viagens



Fonte: Sistema SISAUT

Figura 48
Demanda Fretado



Fonte: SUPAS

3.6.5.1. Transporte Rodoviário Internacional

O serviço de transporte regular internacional de passageiros, tal qual o serviço regular interestadual, também está sujeito, hoje, ao regime de autorização, consoante disposição dos arts. 14, inciso III, "j", 26, inciso VIII, 47-A e 47-B da [Lei nº 10.233, de 2001](#). Ele obedece aos mesmos critérios antes expostos, relacionados aos serviços de transporte interestadual, sendo abrangidos pelas novas regras impostas pela Resolução da ANTT. Nesse sentido, importante destacar que não há um normativo específico que disciplina a prestação do serviço regular internacional de passageiros, sendo a [Resolução nº 4.770, de 2015](#), utilizada subsidiariamente. As regras estabelecidas pela ANTT preveem as mesmas exigências do serviço regular interestadual para o serviço regular internacional, de forma que a Agência disponibiliza os mercados, enquanto os interessados podem requerer a prestação do serviço, desde que atendam aos critérios técnicos e formais especificados pela ANTT. De diferente existe apenas a necessidade de observância dos tratados, convenções e acordos internacionais dos quais o Brasil seja signatário.

A ANTT é o órgão de aplicação e coordenação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, que tem como signatários os países ativos do Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai), contando também com Chile, Peru e Bolívia. Assim como esse, há acordos bilaterais de transporte com países fronteiriços, como a Venezuela, a Guiana e a Guiana Francesa.

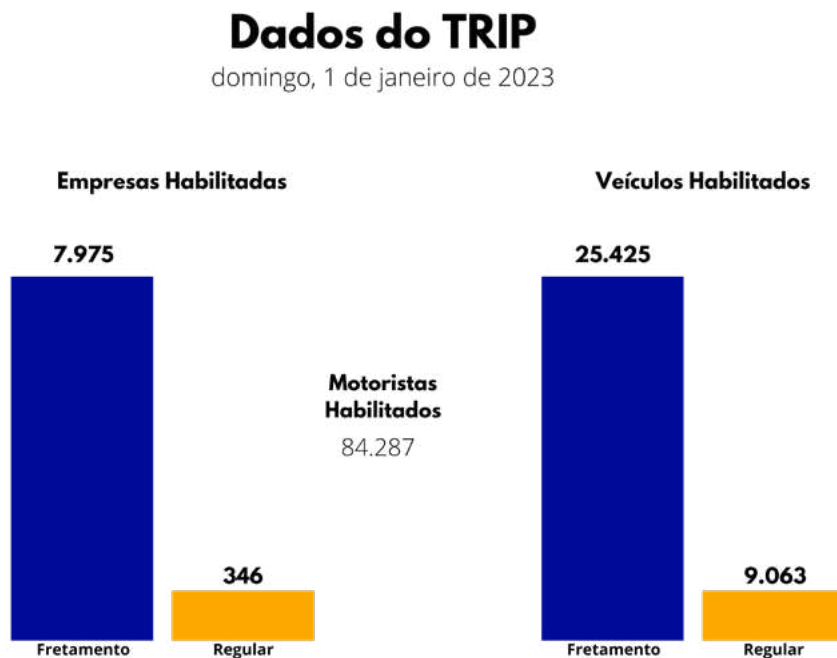
Considerando a ausência do normativo específico para o transporte internacional, bem como a impossibilidade de inserção na Agenda Regulatória de 2021-2022, em razão de outros regulamentos prioritários já constantes na agenda, em 6 de dezembro de 2022 foi publicada a [Instrução Normativa ANTT nº 15, de 2 de dezembro de 2022](#), que dispõe sobre orientações e procedimentos para a autorização da prestação do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros, por transportadora ou autorizatária brasileira e estrangeira.

A Instrução Normativa não regulamenta a delegação do serviço, mas apenas tem a função de padronização procedimental e estabelecimento de entendimentos quanto às normas vigentes. O normativo levou em consideração as normas internacionais e nacionais referenciadas ao tema.

Acerca do transporte internacional de passageiros, destacam-se as principais entregas:

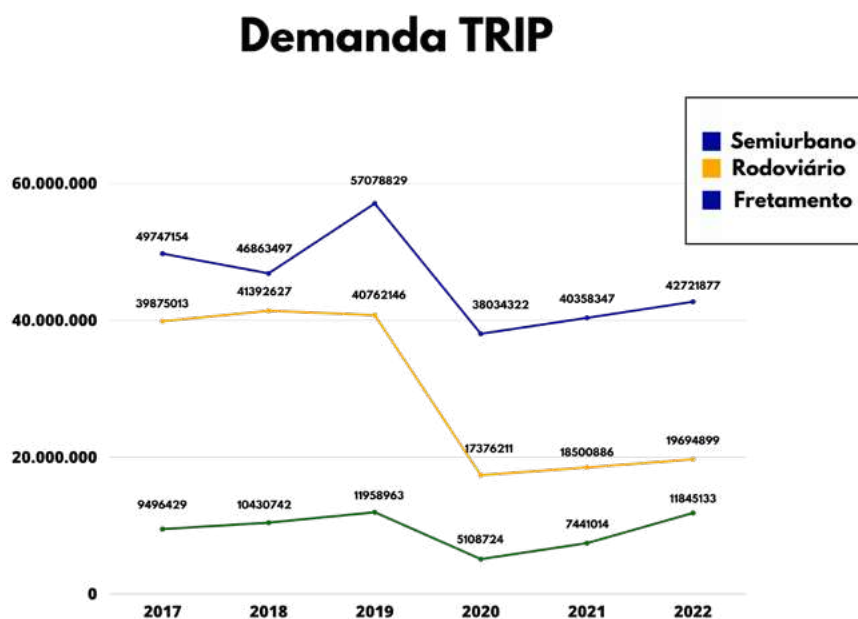
- Publicação da [Resolução ANTT nº 5.989, de 20 de setembro de 2022](#), que estabelece documentos de porte obrigatório no veículo durante a prestação, por empresa brasileira ou estrangeira, de serviço de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros no âmbito dos países integrantes do Mercosul;
- Atualização da página do internacional de passageiros, com a concentração das informações, painéis e demais informações referentes ao transporte internacional de passageiros (<https://portal.antt.gov.br/es/transporte-internacional-de-passageiros>);
- Participação em diversas reuniões, fundamentais para a organização do transporte internacional de passageiros: reuniões preparatórias e ordinárias do SGT-5 no âmbito do Mercosul, no Paraguai e Uruguai; reunião da Comissão do Art.16 do ATIT no Uruguai; reuniões de grupo de trabalho no âmbito do ALADI - Apostilamento e no âmbito do Mercosul - Lista de Passageiros Web;
- Solução de problemas envolvendo seguro internacional com o Peru;
- Plano de ação para retomada operacional;
- Questões envolvendo o transporte internacional na Final da Libertadores 2022;
- Tratativas sobre as autorizações de linhas internacionais;
- Diversas modificações operacionais realizadas;
- Respostas de ouvidoria e e-mails, dentre outras atividades.

Figura 49
Quantitativo de Empresas e Veículos Habilitados



Fonte: SUPAS (SisHAB)

Figura 50
Quantitativo de Demanda de Transporte Internacional de Passageiros



Fonte: SUPAS (SISDAP e SISAUT)

3.6.5.1.1. Fiscalização

Tabela 27
Ação Orçamentária 21DO – PO 0003

Ação Orçamentária 21DO – PO 0003	
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	
Descrição da Meta: Fiscalização Realizada	
PREVISTO: 143.700	REALIZADO: 180.417
Percentual de atingimento da meta: 126%	

Fonte: SUFIS

Alguns fatores impactaram positivamente o cumprimento das metas em 2022. A Ação Orçamentária 21DO - PO0003, em especial, foi impactada pelo fim do período de emergência sanitária, que havia influenciado o resultado de transporte de passageiros em 2021, pela reestruturação da ANTT, ocorrida em 2022, que trouxe a centralização do planejamento da fiscalização de transporte de passageiros na SUFIS, pela introdução de novas soluções tecnológicas elaboradas pela SUFIS, como o SIF - Sistema Integrado de Fiscalização, o qual substituiu um sistema legado de difícil manutenção e usabilidade, impulsionando a produtividade.

Figura 51
Mapa das Fiscalização do Trip



Fonte: SUFIS

3.6.5.1.2. Fiscalização Econômico-Financeira do Transporte Semiurbano

Foram executados 13 processos de fiscalização econômico-financeira constantes do Plano Anual de Fiscalização 2022. Esse plano tem caráter orientador e sancionador quanto à fiscalização ordinária dos aspectos econômico-financeiros das empresas de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros, realizada no ano de 2022. O [Plano Anual de Fiscalização Econômico-Financeira](https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/passageiros/transporte-interestadual-semiurbano/acompanhamento-econômico-financeiro/5.pdf) pode ser obtido através do endereço eletrônico da ANTT <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/passageiros/transporte-interestadual-semiurbano/acompanhamento-econômico-financeiro/5.pdf>.

3.6.5.2. Gestão e Acompanhamento dos Convênios de Delegação do Transporte Semiurbano

Foi realizada a gestão e o acompanhamento dos convênios de delegação do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros, que contemplam os serviços Timon/MA – Teresina/PI (Convênio de Delegação nº 001/2016); Distrito Federal e Entorno (Convênio de Delegação nº 001/2020); e Mafra/SC e Rio Negro/PR (Convênio de Delegação nº 002/2020), podendo ser acessados no sítio eletrônico da ANTT na seção [Convênios e Contratos](#).

3.6.5.3. Taxa de Fiscalização

A ANTT, em 19 de novembro de 2015, regulamentou, por meio da [Resolução ANTT nº 4.936, de 19 de novembro de 2015](#), os procedimentos para pagamento da taxa de fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, cuja matéria é tratada na [Lei nº 10.233, de 2001](#).

O valor da taxa de fiscalização é de R\$ 1.800,00 por ônibus registrado na frota entre os dias 1º de janeiro e 31 de dezembro do ano de apuração, inclusive para o ano de 2015.

Nesse sentido, no exercício de 2022, foram notificadas 4.120 empresas, referentes ao ano de apuração de 2016, sendo homologados 1.299 pagamentos (correspondendo ao valor

de R\$ 14.610.406,62) e analisadas 945 impugnações (476 referentes ao ano apuração 2015, e 469 referentes ao ano apuração 2016).

Tabela 28
Taxa de Fiscalização

Assunto	Quantidade
Notificações	4.120
Pagamentos Homologados	1.299
Impugnações Analisadas (*)	945

(*) Valor estimado

Fonte: SUPAS

3.6.5.4. Passe Livre Interestadual para Pessoas com Deficiência

Com a publicação da Portaria MINFRA nº 583, de 4 de dezembro de 2019, que disciplina a descentralização de competências relacionadas à concessão e a administração do benefício de passe livre à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, o Ministério de Estado da Infraestrutura (MINFRA), delegou à ANTT a administração, concessão, operação e o controle do Passe Livre Interestadual para Pessoas com Deficiência Comprovadamente Carentes.

Ao longo do ano de 2022, foram analisados 132.912 requerimentos de concessão do benefício, sendo emitidas 83.695 credenciais do benefício, incluindo as credenciais de acompanhantes, em conformidade com a Lei nº 8.899, de 1994, cuja regulamentação foi dada pelo Decreto nº 3.691, de 2000.

Em 2021 foram analisados 114.898 processos relativos ao Passe Livre e, por sua vez, em 2022 analisamos 132.912 processos, ocorrendo um acréscimo de 18.014 processos, correspondendo a um aumento em torno de 15,678%.

3.6.5.5. Legislação pertinente as demais Gratuidades Fiscalizadas no Transporte Interestadual de Passageiros pela ANTT

Aos jovens de baixa renda, no sistema de transporte coletivo interestadual, observar-se-á, nos termos da legislação específica (Lei nº 12.852/2013), a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo, e a reserva de 2 (duas) vagas por veículo com desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, a serem utilizadas após esgotadas as vagas gratuitas.

Aos idosos, no sistema de transporte coletivo interestadual, observar-se-á, nos termos da legislação específica (Lei nº 10.741/2003), a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo, e o desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, a serem utilizadas após esgotadas as vagas gratuitas.

Alguns fatores impactaram positivamente o cumprimento das metas em 2022. A Ação Orçamentária 21DO - PO0004, em especial, foi impactada pelo fim do período de emergência sanitária, pela reestruturação da ANTT, ocorrida em 2022, que trouxe a centralização do planejamento da fiscalização de

Figura 52
Quantitativo de Gratuidades Legais no Transporte Rodoviário Semiurbano



Fonte: SUPAS

Tabela 29
Ação Orçamentária 21DO – PO 0004

Assunto	Quantidade
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	
Descrição da Meta: Fiscalização Realizada	
PREVISTO: 20.925.624	REALIZADO: 29.235.251
Percentual de atingimento da meta: 140%	

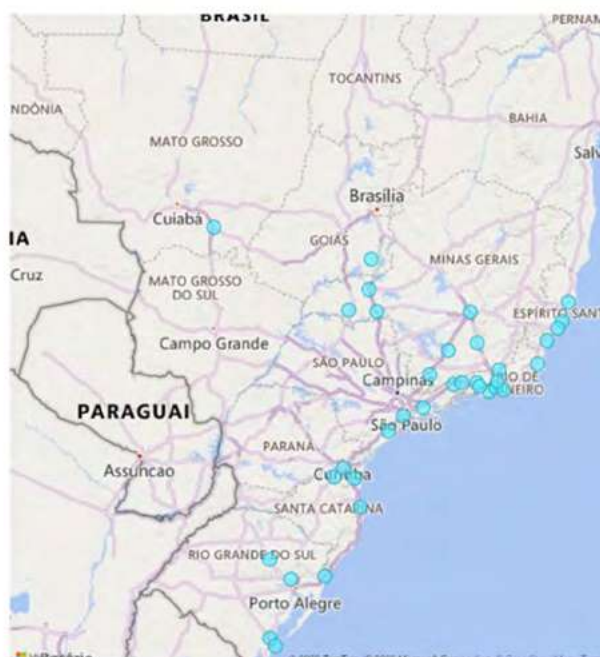
Fonte: SUFIS

transporte de cargas na SUFIS, pela ampliação da Operação Remota dos Postos de Pesagens Veiculares para todos os postos passíveis de serem operados neste modo, trazendo eficiência para o funcionamento dos postos e redução do número de servidores necessários para a operação como um todo.

Tais iniciativas foram viabilizadas pelo Programa de Gestão - PGD, que possibilitou o recrutamento de servidores de todo o país para a gestão da Superintendência e para a operação de postos de pesagem de forma remota. Mesmo com a diminuição do número de servidores na SUFIS, a

produtividade aumentou. Eram 457 servidores em 2021, contando os que trabalhavam em processamento e subtraindo os afastamentos legais. Em 2022, o número caiu para 365.

Figura 53
Distribuição Geográfica dos Postos de Pesagem Veicular



Fonte: SUFIS

3.6.5.5.1 Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC

A atividade econômica do Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas demanda prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC, conforme previsto nas Leis nº 10.233, de 2001 e

nº 11.442, de 2007 e regulamentado pela [Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022](#).

Ao final de 2022, encontravam-se inscritos no RNTRC 1.223.487³ transportadores, sendo que, desse número, 927.641 são relativos a profissionais autônomos, 295.283 empresas e 563 cooperativas, com uma frota total de 2.700.430 veículos.

³ A metodologia utilizada registra a quantidade de transportador com situação ATIVO, PENDENTE ou SUSPENSO. Os transportadores com situação ATIVO são aqueles aptos ao transporte rodoviário de cargas, os transportadores com registro PENDENTE não possuem veículo automotor de cargas vinculado ao cadastro, enquanto os transportadores com registro SUSPENSO são aqueles cujo registro possui inconsistências cadastrais. Os registros nestas três situações são considerados registros vigentes, uma vez que o transportador geralmente transita por elas por questões de atualização cadastral ou movimentação de frota, apesar do registro PENDENTE e SUSPENSO tornar o transportador inapto ao transporte rodoviário remunerado de cargas.

Figura 54
Quantitativo de Cadastros no RNTRC - 2022



Fonte: SUROC

3.6.5.5.2. Vale-Pedágio Obrigatório

Instituído pela Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, o Vale-Pedágio Obrigatório foi criado com o principal objetivo de atender a uma das mais importantes reivindicações dos caminhoneiros autônomos de desoneração do transportador do pagamento do pedágio.

Por este dispositivo legal, os embarcadores ou equiparados passaram a ser responsáveis pelo pagamento antecipado do pedágio, e fornecimento do respectivo comprovante ao transportador rodoviário.

Com relação ao Vale-Pedágio Obrigatório, ao final do ano, eram 22 empresas habilitadas a fornecer os modelos aceitos nas praças de pedágio. Em 2022, foram emitidos 33.331.653 VPOs.

3.6.5.5.3. Transporte Rodoviário Internacional De Cargas – TRIC

A modalidade de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - TRIC é operada com base no Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de que trata o Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990, em que foram definidas as normas para execução do serviço.

Em 2022, foram concedidas 574 Licenças (habilitações e renovações) a empresas brasileiras e 119 Licenças (habilitações e renovações) a empresas estrangeiras. Ao final, eram 929 empresas brasileiras autorizadas a transportar para território estrangeiro e 1.378 empresas estrangeiras autorizadas a transportar para o Brasil, com uma frota de 91.717 veículos brasileiros e 66.554 veículos estrangeiros.

Figura 55
Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC

Empresas Brasileiras

929 Transportadores

91.717 Veículos

Empresas Estrangeiras

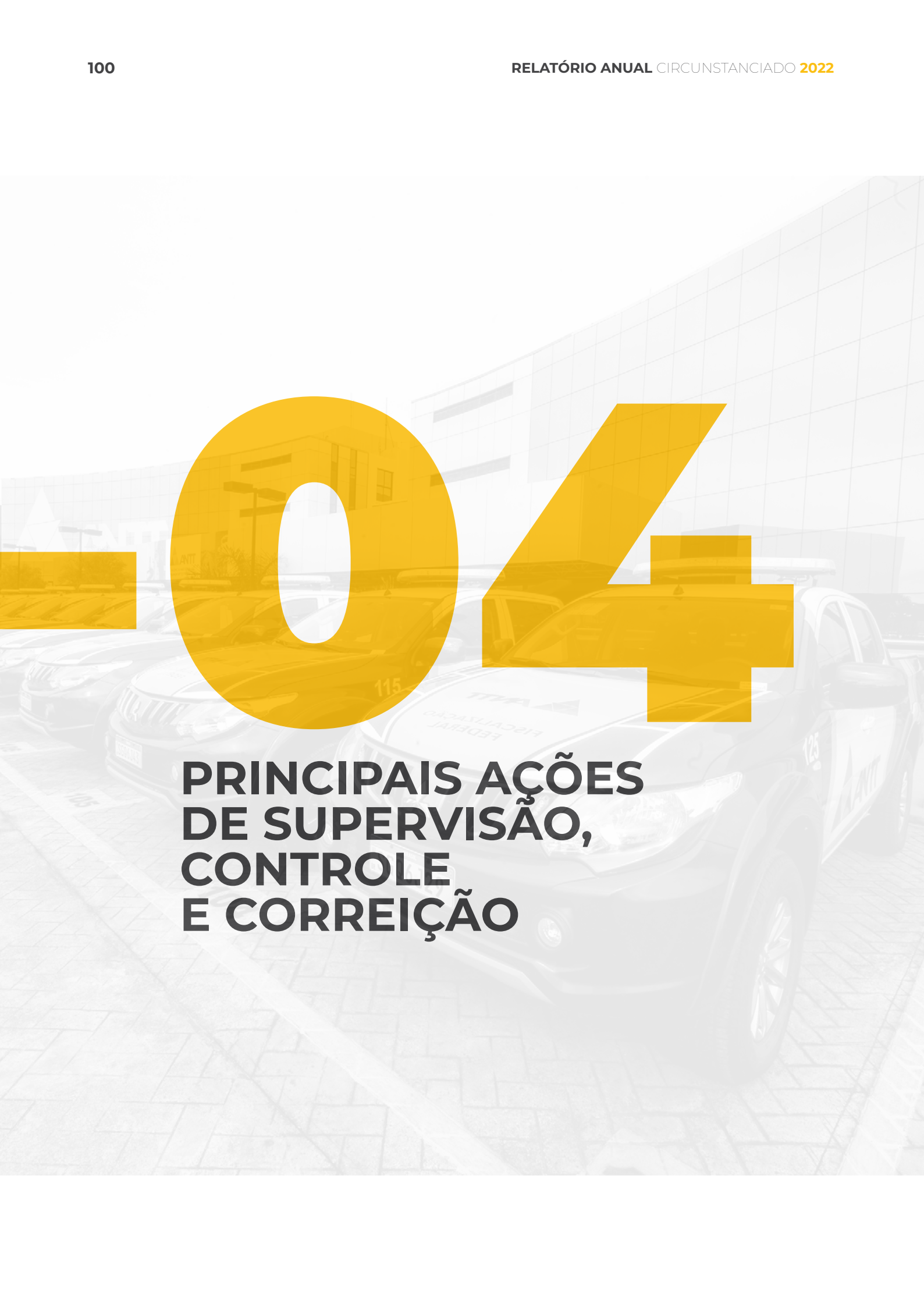
1378 Transportadores

66.554 Veículos

Observação: Empresas habilitadas com Licença Originária e correspondente a Licença Complementar vigentes. Dados atualizados diariamente.

Fonte: SUROC





04

PRINCIPAIS AÇÕES DE SUPERVISÃO, CONTROLE E CORREIÇÃO

4.1 ATIVIDADES DE CORREIÇÃO

Em cumprimento ao art. 8º, inciso I, alínea “c”, da Instrução Normativa TCU 84, de 22/04/2020, a Corregedoria apresenta as informações relativas às principais ações de correção adotadas por esta Unidade Correcional para a garantia da legalidade, legitimidade, economicidade e transparência na aplicação dos recursos públicos.

A Corregedoria da ANTT, conforme disposto no [Decreto nº 5.480, de 30 de junho de 2005](#), integra o Sistema Correcional do Poder Executivo Federal, na qualidade de Unidade Setorial, e responde pela fiscalização das atividades funcionais de servidores efetivos, requisitados e comissionados, e em seu campo de atuação aplica-se os seguintes normativos:

- [Lei nº 8112, de 11 de dezembro de 1990](#), que disciplina o Processo Administrativo Disciplinar a partir do artigo 143;
- [Lei nº 12.846, 1º de agosto de 2013](#); [Decreto nº 11.129, de 11 de julho de 2022](#) e [Instrução Normativa CGU nº 13, de 8 de agosto de 2019](#), que institui e regulamenta o processo de responsabilização administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública – PAR;
- Regimento Interno da ANTT, art. 25 que disciplina a competência da Corregedoria;
- [Portaria Normativa nº 27, de 11 de outubro de 2022](#), da Controladoria-Geral de União - CGU, que dispõe sobre o Sistema de Correição do Poder Executivo Federal de que trata o [Decreto nº 5.480, de 30 de junho de 2005](#), e sobre a atividade correcional nos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal;
- [Resolução ANTT nº 5.886, de 28 de abril de 2020](#), que aprovou os procedimentos correcionais de competência da Corregedoria da ANTT;
- [Portaria ANTT nº 286, de 20 de junho de 2016](#) que delega competência ao(à) Corregedor(a) da ANTT para instaurar o PAR; e

- Manual de Processo Administrativo Disciplinar da CGU.

Consta no Regimento Interno da ANTT, art. 25, aprovado por intermédio da [Resolução nº 5.976, de 2022](#), que a Corregedoria adotará duas formas distintas de ação: a preventiva e a corretiva. Para execução da primeira, cuja responsabilidade fica a cargo da Coordenação de Prevenção, Investigação e Sindicâncias, utiliza-se de instrumentos como palestras, solicitação ou mesmo convocação de servidores para prestarem informações ou esclarecimentos, além dos trabalhos de Correições Ordinárias e Extraordinárias, em áreas específicas ou nas Unidades Regionais da ANTT.

Para os casos de maior potencial ofensivo, são utilizados os instrumentos de Investigação Preliminar - IP, que precede a instauração do PAR, a Sindicância Investigativa – SINVE e a Investigação Preliminar Sumária - IPS, disciplinados atualmente na [Portaria Normativa CGU nº 27, de 2022](#), os quais buscam elementos que possam ensejar a instauração de procedimento mais gravoso, também disciplinados nesta Agência por Normativo Interno. A execução dessas investigações é de responsabilidade da Coordenação de Prevenção, Investigação e Sindicâncias.

Na condução dos trabalhos corretivos, os quais objetivam apurar responsabilidade de suposto desvio de conduta praticado por servidor, a Corregedoria em conjunto com a Coordenação de Procedimentos Disciplinares e Responsabilização de Pessoas Jurídicas, é a responsável pela promoção e supervisão das Sindicâncias, Processos Administrativos Disciplinares – PAD e Processos Administrativos de Responsabilização – PAR, regularmente instituídos por meio da [Lei nº 8.112, de 1990](#) e da [Lei nº 12.846, de 2013](#), respectivamente.

A Corregedoria conta, ainda, com o Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, que pode ser utilizado como solução disciplinar ante ilícitos administrativos de menor potencial ofensivo, consoante estabelecido pela [Portaria Normativa CGU nº 27, de 2022](#).

4.2 RESULTADOS DA ÁREA DE CORREIÇÃO

No início de 2022, se encontravam em andamento 2 (duas) Investigações Preliminares Sumárias, iniciadas no exercício de 2021. Um dos mencionados procedimentos resultou na celebração de 2 (dois) Termos de Ajustamento de Conduta – TAC, enquanto o procedimento restante culminou com a sugestão de instauração de Processo Administrativo Disciplinar – PAD, a ser autuado.

Além disso, ao longo de 2022, foram instauradas outras 11 (onze) Investigações Preliminares Sumárias. Dos referidos procedimentos, 4 (quatro) foram finalizados no exercício de 2022. Destes, 3 (três) resultaram em arquivamento (com recomendações) e 1 (um) resultou na abertura de PAD. Os demais procedimentos, 7 (sete) encontram-se atualmente em curso.

Ainda no início de 2022, se encontravam em andamento 11 (onze) Processos Administrativos Disciplinares. Destes, 1 se encontra em fase de julgamento enquanto os demais estão em fase instrutória.

Novamente no que toca ao exercício sob comento, a Corregedoria da ANTT instaurou outros 2 Processos Administrativos Disciplinares e reinstaurou 1 (um) procedimento da mesma espécie (todos em fase de instrução probatória). As mencionadas medidas resultaram em 13 processos disciplinares no referido ano. Nesse mesmo ano foram julgados 2 PADS, tendo sido aplicadas 2 (duas) suspensões de 30 (trinta) dias.

Importante ressaltar que em 2022 não foi instaurado nenhum Processo Administrativo de Responsabilização – PAR.

Vale destacar, outrossim, que no ano em tela foram firmados 2 (dois) Termos de Ajustamento de Conduta – TAC. Além disso, também em 2022, verificou-se o cumprimento de 7 (sete) TACs, todos celebrados em exercícios anteriores. Maiores detalhes referentes aos citados procedimentos correccionais constam das tabelas colacionadas ao final do presente Relatório.

No ano de 2022, a Corregedoria da ANTT deu tratamento a 133 demandas da Ouvidoria, recepcionadas por meio do Sistema de Ouvidoria da ANTT.

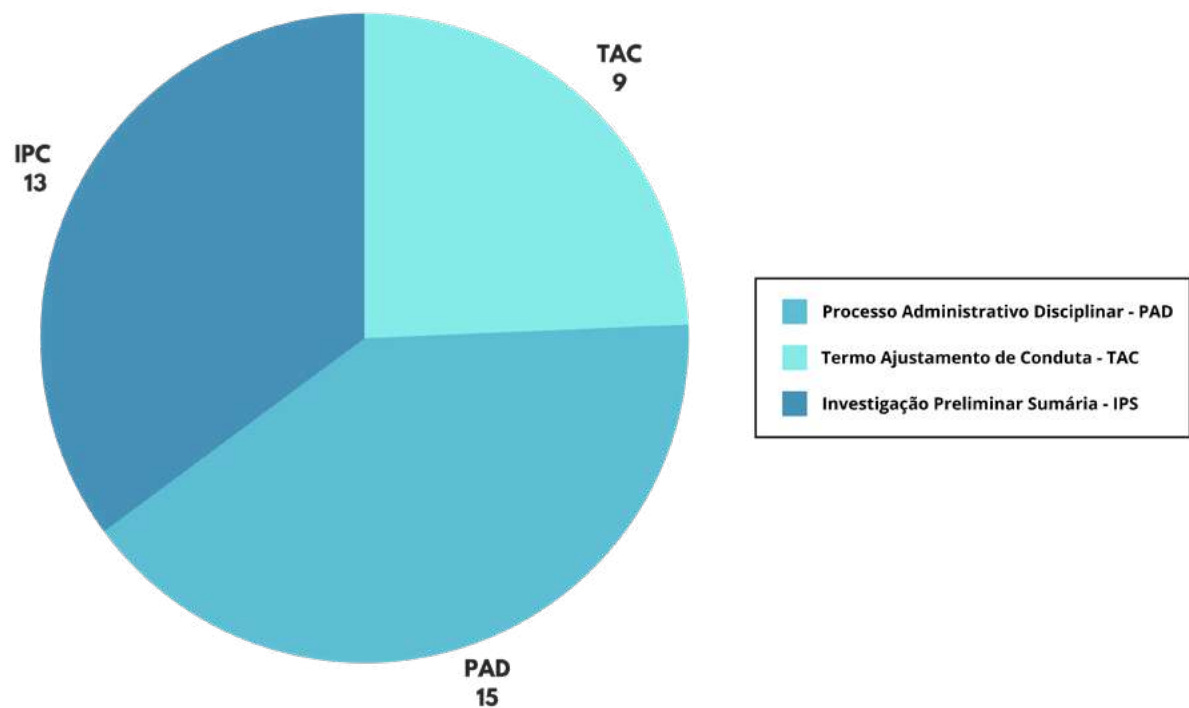
Igualmente, vale registrar que desde 2020 a Corregedoria da ANTT participa do processo de Avaliação do Nível de Maturidade Correccional promovido pela Corregedoria-Geral da União (CRG/CGU). A experiência permite à Corregedoria identificar oportunidades de aperfeiçoamento a partir das melhores práticas correccionais.

O resultado da avaliação realizada em 2022 indicou que a Corregedoria da ANTT se encontra no nível 1 de maturidade do referido programa. Desde então, a COREG tem envidado esforços no sentido de implementar práticas administrativas/correccionais no sentido de atingir o nível 2 ainda em 2023.

Importa destacar que a Corregedoria atua como um dos pilares de promoção da Integridade da Agência, haja vista integrar o Grupo de Trabalho de Integridade da ANTT, instituído por meio da [Portaria nº 506, de 10 de dezembro de 2018](#).

Por fim, consta no gráfico abaixo os números consolidados da atuação correccional através da tipologia processual, conforme a seguir:

Figura 56
Consolidados da atuação correcional



Fonte: COREG



4.3 ATUAÇÃO DA UNIDADE DE AUDITORIA INTERNA

A Auditoria Interna é órgão de apoio à governança da ANTT e está vinculada à Diretoria Colegiada. Atua para avaliar o desempenho da gestão, de forma independente e objetiva, assessorar os gestores quanto a governança, gerenciamento de riscos e controles internos, bem como a acompanhar as recomendações e determinações da Controladoria-Geral da União - CGU e do Tribunal de Contas da União - TCU.

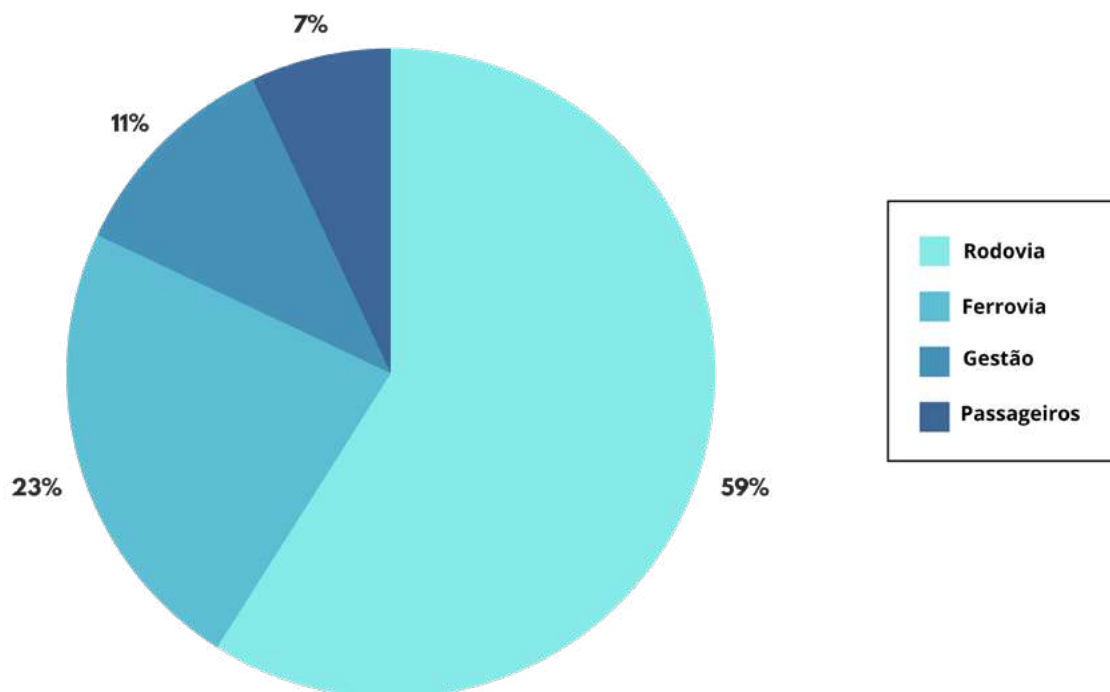
A atuação da Auditoria Interna tem impacto nos seguintes objetivos estratégicos da ANTT:

- Fortalecer a imagem e a identidade institucional, com foco na entrega de valor;
- Aprimorar o programa de governança e integridade, alcançando atendimento aos principais referenciais nacionais e internacionais;
- Melhorar a articulação entre as unidades internas para desenvolver retroalimentação efetiva no ciclo regulatório;
- Aprimorar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações internas e externas;
- Desenvolver competências em regulação, cultura de inovação, integridade e governança.

O cumprimento da missão da Auditoria se materializa por três eixos de atuação, que estão a cargo de três coordenações. Em relação ao primeiro eixo de atuação, as ações de auditoria foram orientadas pelo Plano Anual de Auditoria Interna para 2022, supervisionado pela SFC/CGU e aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência. A Audit executou 10 trabalhos nas UOs da ANTT, sendo 09 avaliações e 01 consultoria (Prestação de Contas). Foram objeto de exames: Gestão de contatos administrativos, Processamento de autos de infração e análises recursais, Modelagem econômico-financeira para novas outorgas, Regulação rodoviária, Estudos e regulação do transporte de passageiros, Registro e acompanhamento do transporte multimodal de cargas, Infraestrutura tecnológica, Fiscalização econômico-financeira do transporte ferroviário e Planejamento institucional.

Ao longo de 2022, foram emitidas 23 recomendações para as unidades auditadas, entre ações de melhoria, prevenção e correção. Até 31/12/2022, 10 (dez) destas recomendações estavam atendidas, ou seja, 44%. Dentre as 13 recomendações não atendidas, 9 (nove) estão dentro do prazo para atendimento (39%), 03 foram finalizadas por perda do objeto (13%) e 01 (4%) está sem referência (sem manifestação da área), também dentro do prazo para atendimento.

Figura 57
Status da Recomendações de Auditoria - 2022



Fonte: AUDIT

As recomendações buscam proporcionar aprimoramento na gestão e nos controles internos, aumento da eficiência frente à escassez de recursos, fomento à transparência para a sociedade, aperfeiçoamento dos processos de trabalho das unidades e adequação às conformidades legais. Em 2022, foram apurados 18 benefícios não financeiros decorrentes da atuação da Auditoria, dentre os quais destacamos:

- promoção de efetividade na gestão de riscos institucional: após identificação de falhas na execução da etapa de monitoramento e análise crítica da gestão de riscos, foram implementadas medidas corretivas pela SUESP para adequação do processo de trabalho;
- aprimoramento do processo de trabalho para mitigação do risco de decadência do prazo para cobrança da taxa de fiscalização no transporte de passageiros;

- aperfeiçoamento dos controles internos que fornecem suporte à gestão e fiscalização contratual na SUCON e na SUROD: em duas ações de auditoria distintas, foram identificadas falhas nos controles internos referentes à gestão contratual nas Superintendências, relacionados à entrega de produtos, avaliação de resultados e comunicação com a contratada, as quais foram corrigidas após a atuação da Auditoria Interna;

- aprimoramento da transparência da atuação regulatória e fiscalizatória da ANTT no acompanhamento econômico-financeiro no transporte de passageiros, por meio de medidas que recomendaram a correta identificação da fundamentação nos relatórios consolidados de fiscalização e correção de informações disponibilizadas no site da ANTT sobre o tema.

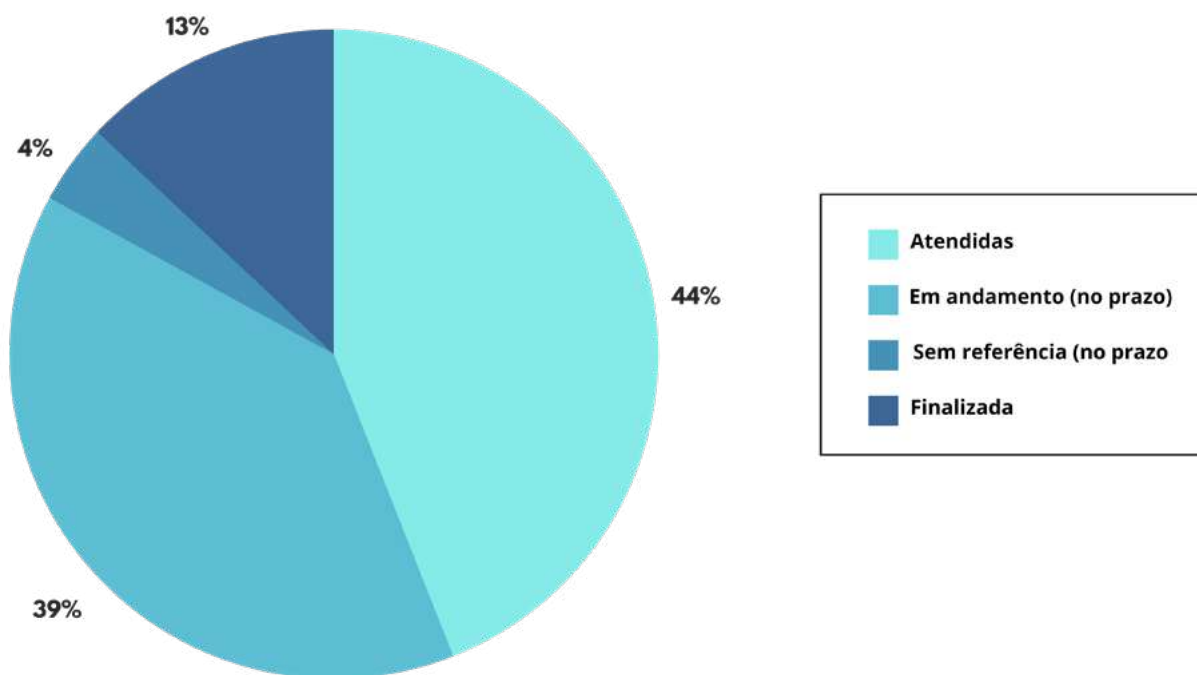
Vale ainda destacar que a Audit realiza o monitoramento das informações publicadas no site da ANTT, na seção Transparência e Prestação de Contas, buscando garantir a correção e completude das informações divulgadas, conforme as exigências do TCU, o que é uma forma de incrementar a transparência ativa e, com efeito, o controle social sobre a gestão da Agência.

O segundo eixo de atuação da Auditoria Interna se concretiza a partir de interlocuções entre os gestores da Agência e os órgãos de controle, com o objetivo de garantir o devido tratamento das demandas encaminhadas pelo TCU e pela CGU, inclusive pela supervisão das manifestações produzidas pelos gestores da ANTT. Após a análise crítica das numerosas solicitações oriundas desses órgãos e

dos registros dessas demandas (especialmente voltados para garantir atendimento tempestivo e qualificado das informações a serem prestadas), a Auditoria avalia os temas relacionados, encaminha as demandas às UOs responsáveis pelos temas, realiza, quando necessário, a devida articulação entre as áreas e envolve a Procuradoria Federal junto à ANTT, quando oportuna ou necessária sua participação na manifestação ou informação a ser prestada pela Agência.

Durante o exercício de 2022, foram recebidas na Agência 82 (oitenta e duas) demandas advindas do TCU, entre ofícios de diligências, oitivas, requisições e outras solicitações, distribuídas nos seguintes temas.

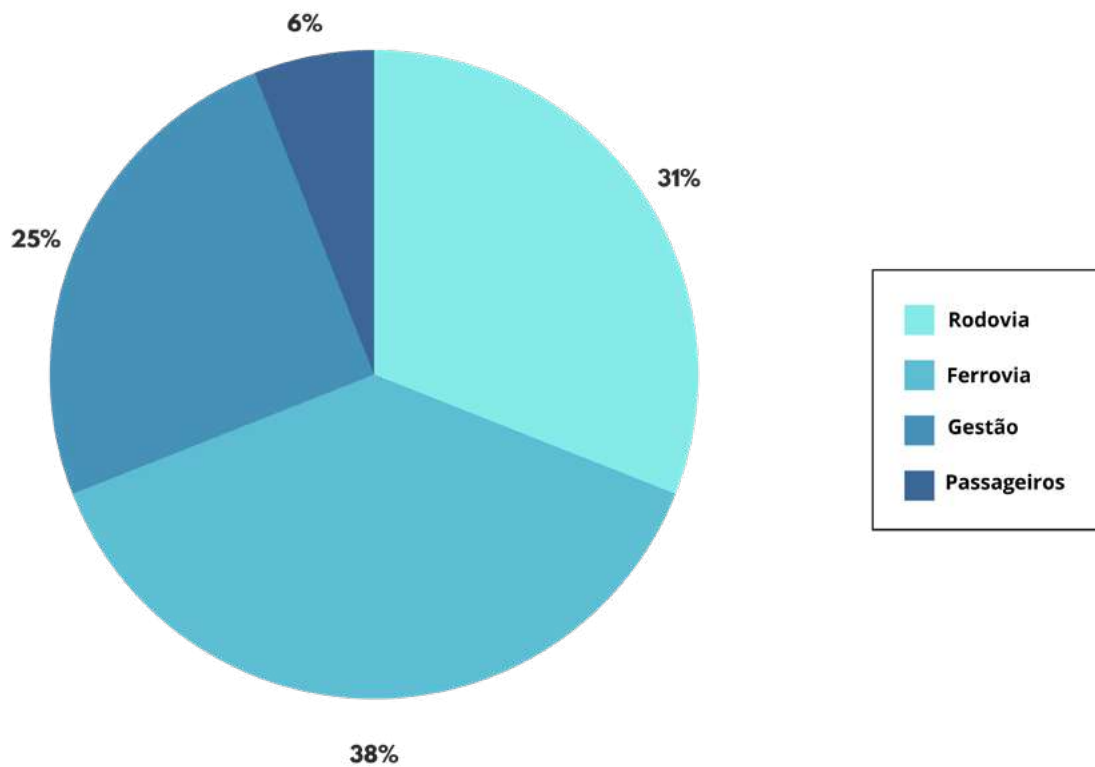
Figura 58
Demandas Recebidas - 2022



Fonte: AUDIT

O TCU proferiu, em 2022, 80 (oitenta) acórdãos em matérias de interesse da ANTT. Desses, 16 (dezesesseis) apresentaram determinações e/ou recomendações, que demandaram ações dos seguintes setores da Agência:

Figura 59
Acórdãos do TCU Proferidos – 2022

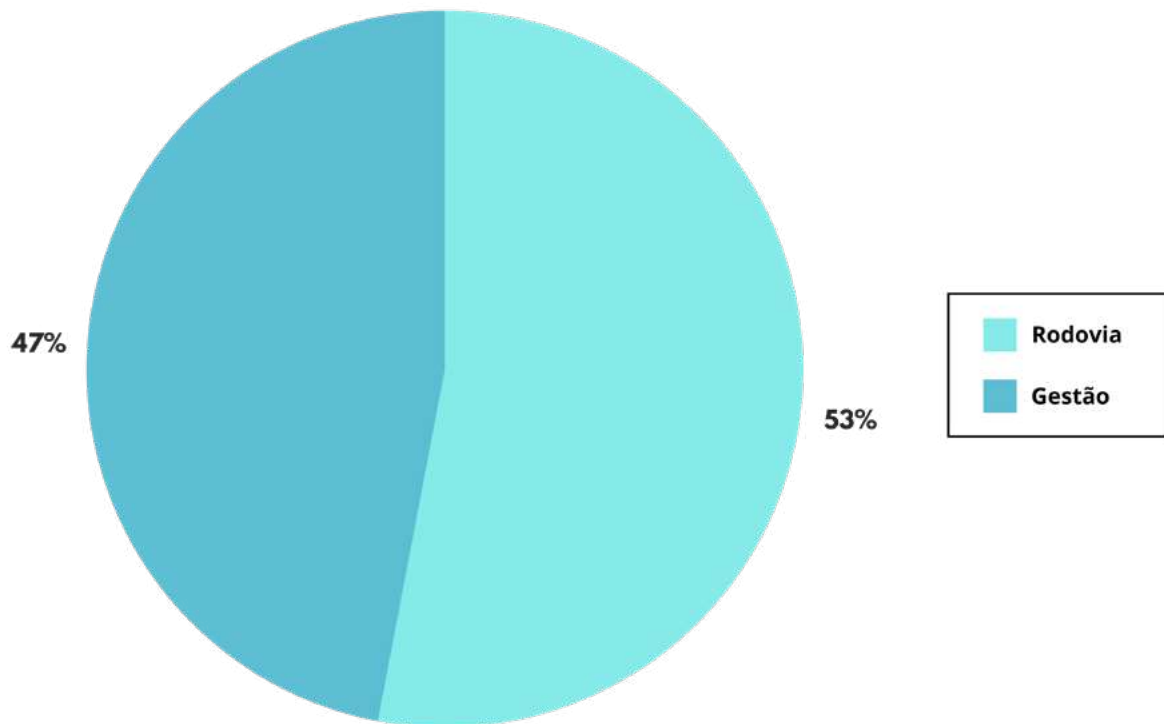


Fonte: AUDIT



A Controladoria-Geral da União, em suas ações de auditoria, encaminhou à ANTT 19 (dezenove) solicitações de informações/documentos acerca de diversos assuntos, como concessões de rodovias, matérias relacionadas à gestão e outros temas. Tais solicitações foram acompanhadas e respondidas pelas áreas responsáveis na ANTT, conforme gráfico:

Figura 60
Demandas da CGU – 2022



Fonte: AUDIT

A atuação sob esse segundo eixo contribui para que a Agência possa responder de forma diligente e tempestiva aos órgãos de controle, demonstrar as providências adotadas e buscar aperfeiçoar os processos de trabalho e os controles internos da ANTT a partir das atuações dos órgãos de controle sobre a Agência.

E, finalmente, o terceiro eixo de atuação se concretiza pela promoção da cultura de inovação e da melhoria da gestão e da qualidade, com o objetivo premente de aumentar a capacidade da Auditoria Interna de gerar valor para a instituição e para a sociedade.

Dentre as principais realizações da Auditoria em 2022 em relação a esse eixo, destacam-se: a aplicação das ferramentas avaliativas do Programa de Gestão e Melhoria da Qualidade (PGMQ) nas Ações de Auditoria Interna; realização da primeira autoavaliação IA-CM, ferramenta sete do Guia PGMQ, baseada na metodologia do Instituto dos Auditores Internos (IIA) e recomendada pela CGU, cujo objetivo é conhecer o grau de capacidade e maturidade da unidade de Auditoria Interna; elaboração do [Relatório Anual de Atividades da Auditoria Interna de 2021](#), com os principais resultados alcançados pela Audit, bem como do [Estatuto da Unidade de Auditoria Interna da ANTT](#); e finalmente o aprimoramento de algumas ferramentas de gestão como o Painel em *Business Intelligence* referente às determinações e recomendações do TCU.

Assim, a busca pelo aperfeiçoamento das entregas da ANTT, que perpassam pelos processos de trabalho das suas UOs, pela sua atuação fiscalizatória e, principalmente, pela prestação final ao cidadão dos serviços outorgados às empresas do setor privado, tem a Audit como unidade participante do atual contexto de melhoria contínua da atuação regulatória da ANTT, a partir das ações de

auditoria que realiza e das respectivas recomendações que endereça aos gestores, da supervisão do fluxo de atendimento das demandas encaminhadas pela CGU e pelo TCU, da interlocução entre os gestores da Agência e das equipes desses órgãos de controle e, finalmente, da revisão e avaliação permanente dos métodos e processos internos com vistas ao aprimoramento de sua própria atuação.

4.4 RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE E CONTROLE

4.4.1. Principais Canais de Comunicação com a Sociedade

4.4.1.1. Atuação da central de atendimento na implantação do benefício do caminhoneiro

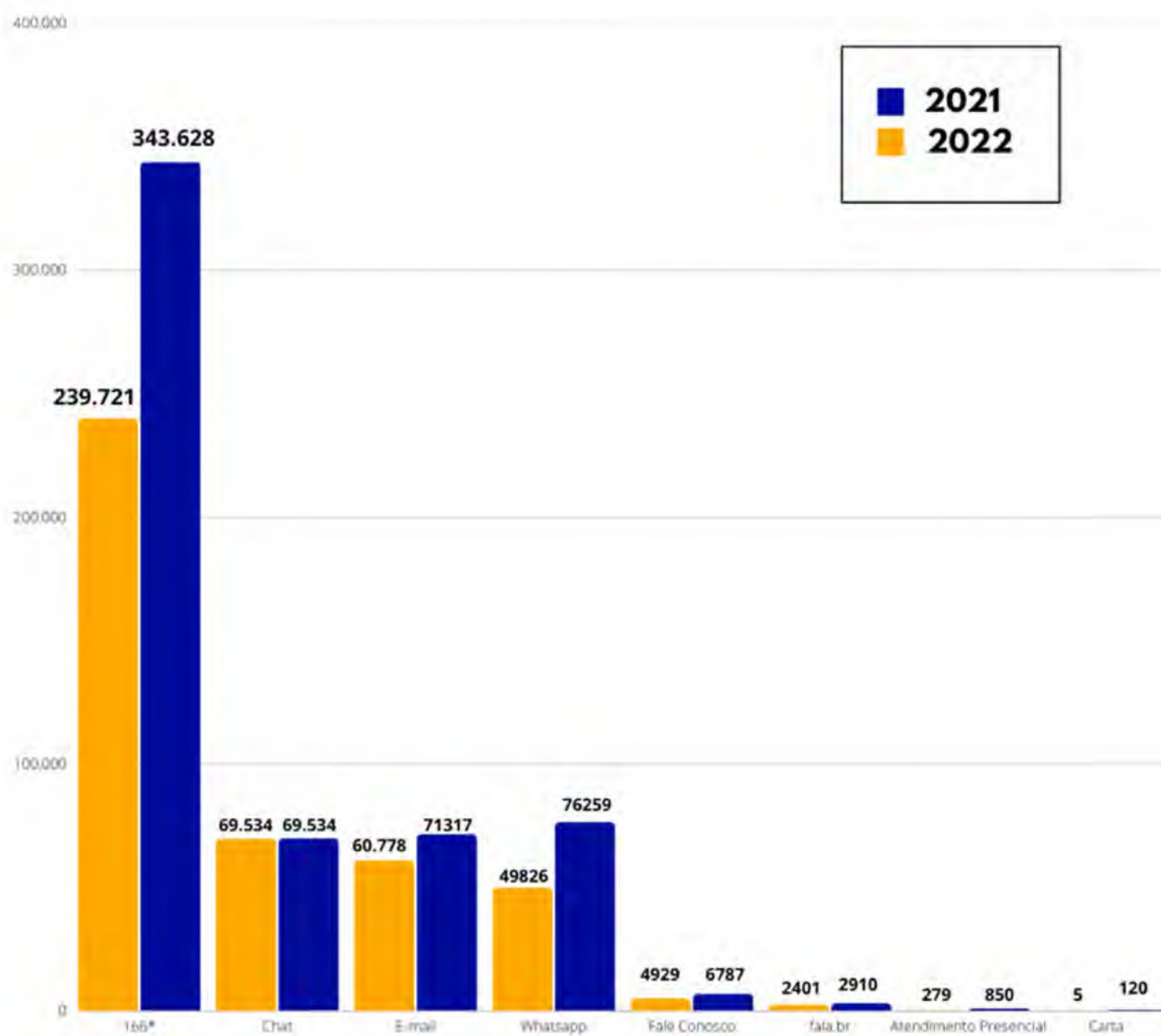
Dentre as diversas frentes de atuação da Central de Atendimento 166, o evento que merece maior destaque foi a atuação ininterrupta da central no atendimento de dúvidas dos Transportadores de Cargas acerca de seus cadastros no RNTRC como pré-requisito para obtenção do referido benefício. O volume de ligações, mensagens de *WhatsApp* e sessões abertas no Fale Conosco superou qualquer expectativa, configurando um marco na atuação da Ouvidoria da ANTT.

4.4.1.2. Volumetria de atendimentos na central de atendimento

O uso do serviço tridígito (166) é assegurado ao cidadão por meio de gratuidade de ligações. Tal gratuidade é efetivamente garantida por meio de contrato administrativo que remete a esta Agência os custos das chamadas realizadas pelos cidadãos à central. A Ouvidoria da ANTT conta com o *Call Center* que atende aos interessados, 24 horas por dia, 7 dias por semana, por diversos canais que incluem: atendimento telefônico, chat, *WhatsApp*, fale conosco e e-mail. A diversidade da atuação da ANTT combinada com o alcance de suas ações leva esses canais a um patamar alcançado por poucas Ouvidorias da Administração Pública. Abaixo destacamos de maneira estruturada os números preliminares e atendimento de 2022.

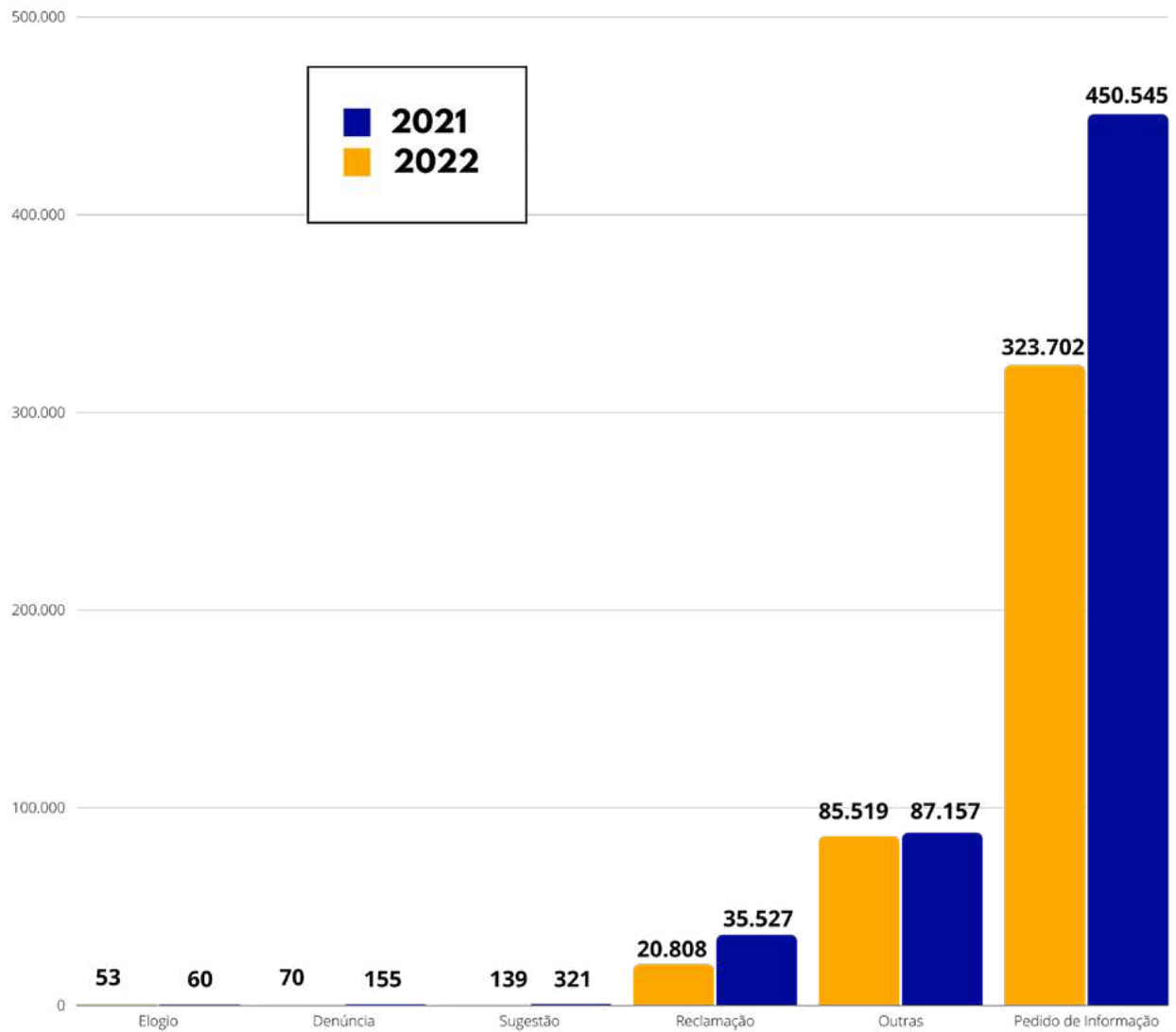


Figura 61
Gráfico de Manifestações -
Meios de Comunicação (2021-2022)



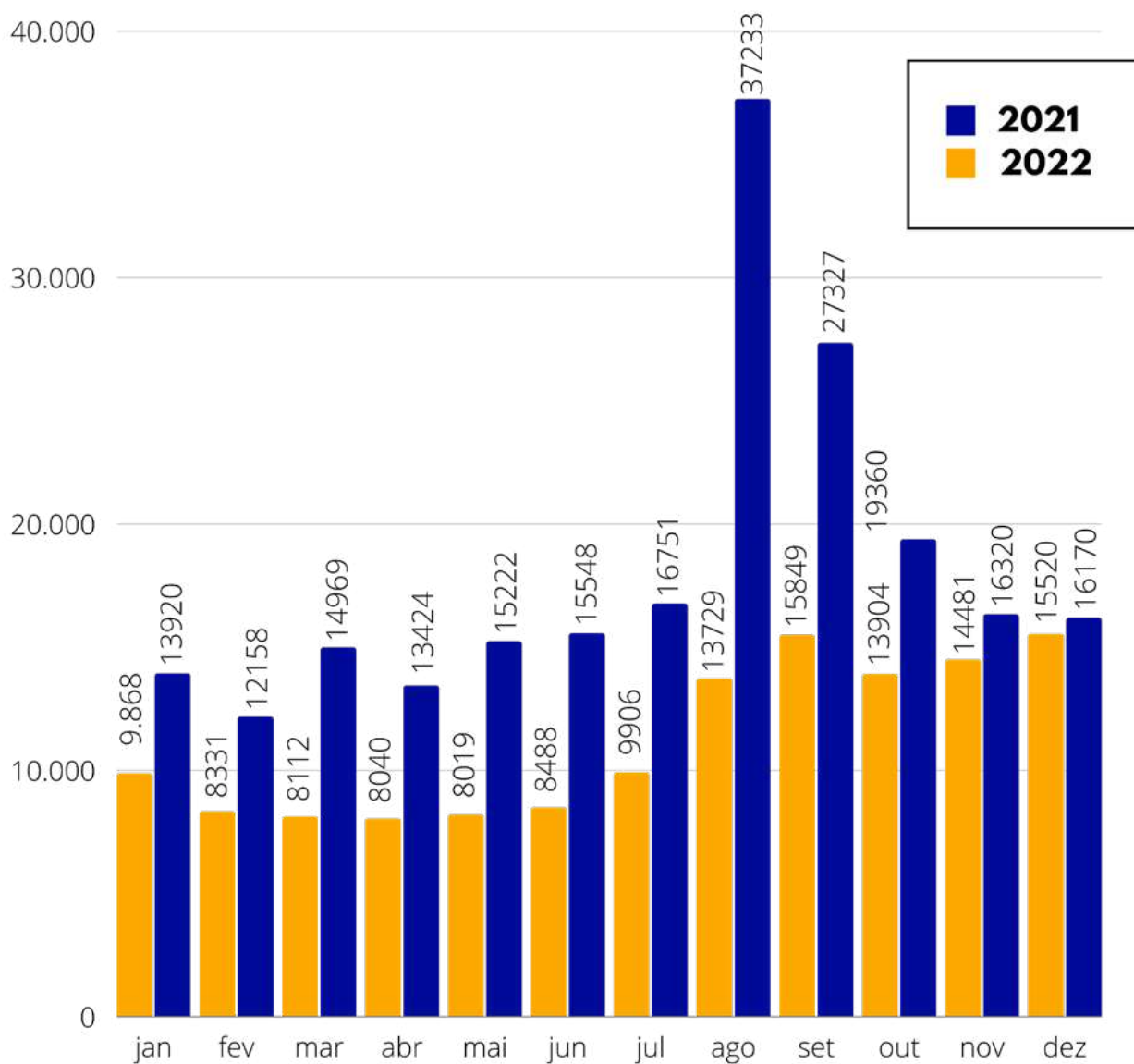
Fonte: OUVID

Figura 62
Gráfico de Tipos
de Manifestação (2021-2022)



Fonte: OUVID

Figura 63
Gráfico de Quantidade Chamadas Finalizadas
Unidade de Resposta Audível – URA (2021-2022)



Fonte: OUVID

4.4.1.3. Transparência Passiva

Com relação às ações de transparência passiva, a gestão do Serviço de Informação ao Cidadão - SIC no âmbito da ANTT é competência regimental da Ouvidoria, com a atribuição de receber as demandas e dispensar o devido tratamento conforme a [Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011](#) (Lei de Acesso à Informação – LAI).

Em 2022, foram recebidos 861 pedidos de acesso à informação, dentre os quais, 25% foram reclassificados pela Ouvidoria na Plataforma Fala.BR quanto ao tipo de demanda (por se enquadrarem como dúvidas, solicitações ou reclamações, por exemplo), e 15% foram reencaminhados pela Ouvidoria a outros órgãos (por não serem de competência da ANTT).

Considerando-se apenas os pedidos de acesso à informação “válidos” (não reclassificados quanto ao tipo e não reencaminhados a outros órgãos), têm-se 513 registros tratados e respondidos pela ANTT como demandas de LAI. Especificamente, em relação a este quantitativo, houve uma redução de 20% no volume comparativamente ao ano anterior. O tempo médio de resposta foi de 10,4 dias, prazo inferior ao estabelecido pela LAI (o prazo legal é de 20 dias, prorrogáveis por mais 10 dias). Em 2022, 100% dos pedidos iniciais foram respondidos (não houve omissões), sendo que 98% foram atendidos dentro do prazo legal.

4.4.1.4. Transparência Ativa

A Controladoria-Geral da União realiza o monitoramento da disponibilização das informações obrigatórias, que devem seguir as diretrizes do Guia de Transparência Ativa quanto à forma e local de publicação. Há mais de um ano - desde dezembro de 2021 - a ANTT mantém índice de 100% de cumprimento/conformidade nos 49 indicadores de transparência ativa monitorados pela Controladoria-Geral da União, figurando em 1º lugar no ranking, juntamente com outros órgãos da Administração Pública Federal. Este resultado é melhor que o aferido no Governo Federal consolidado (71,01%) e nas autarquias especiais consolidadas (68,31%).

4.4.1.5. Dados Abertos

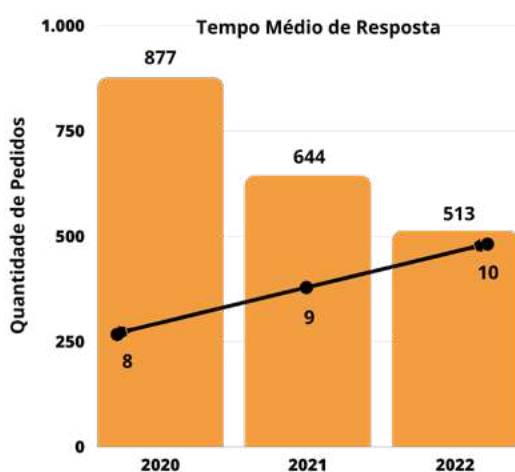
A Ouvidoria da ANTT é responsável por coordenar os trabalhos de elaboração e execução dos Planos de Dados Abertos - PDAs junto às UOs gestoras dos dados, de forma a assegurar que novos planos estejam vigentes a cada biênio e que os conjuntos de dados sejam publicados em conformidade com o cronograma, sendo atualizados no repositório oficial de acordo com a periodicidade definida. O PDA 2021-2023 vigente está sendo plenamente cumprido, e os conjuntos de dados com abertura prevista para 2021 e 2022 foram disponibilizados em conformidade com o cronograma e estão acessíveis pelo [Portal de Dados Abertos da ANTT](#) e pelo [Portal Brasileiro de Dados Abertos do Governo Federal](#).

Em dezembro de 2022, foi concluída a Tomada de Subsídio nº 08/2022 que teve o objetivo de obter contribuições sobre o grau de relevância das bases de dados da ANTT para os cidadãos, a partir dos inventários elaborados pelas UOs. No mesmo mês, as unidades foram demandadas a iniciar os trabalhos relativos à priorização e seleção das bases para abertura no próximo ciclo.

4.4.1.6. Enquetes Satisfação Usuário 2022 (Serviços Regulados) - Conselho de Usuários – CGU

No decorrer do ano de 2022, a Coordenação de Análise e Tratamento de Dados - COATD, da Ouvidoria da ANTT, se incumbiu de planejar e executar as enquetes de satisfação dos usuários por meio da plataforma de Conselho de Usuários da

Figura 64
Quantidade de pedidos x
Tempo médio de resposta



Fonte: Painel Lei de Acesso à Informação/CGU

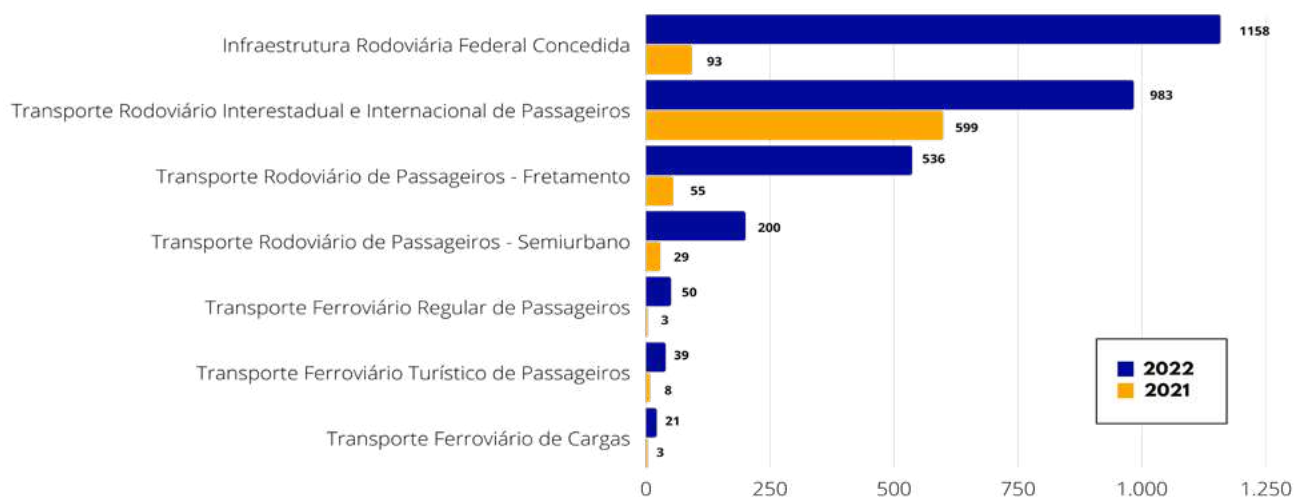
CGU. Ocasão em que se obteve substancial sucesso, avançando amplamente no quantitativo de entrevistas alcançadas nos vários modos de transporte.

Figura 65
Enquetes Conselho de Usuários CGU Introdução



Fonte: OUVID

Figura 66
Enquetes Satisfação dos Usuários - Conselho de Usuários 2022



Fonte: OUVID

As imagens e painéis informacionais automatizados foram utilizados para o acompanhamento contínuo e diário das enquetes executadas em 2022, comparando com o resultado do exercício anterior, permitindo, portanto, a avaliação efetiva da qualidade percebida pelos usuários dos serviços públicos regulados pela Agência.

Vale ressaltar que o tamanho total da amostra pesquisada (enquetes), aproximadamente três mil participantes, superou em quatro vezes o quantitativo alcançado na pretérita pesquisa aplicada pela ANTT.

4.4.2. Painéis Informacionais Automatizados

Inúmeros painéis de visualização de dados foram desenvolvidos no decorrer do ano de 2022 e estão disponíveis na página da Ouvidoria, no portal da ANTT pelo link: <https://www.gov.br/antt/pt-br/canais-atendimento/ouvidoria>, e podemos destacar o desenvolvimento e gestão dos painéis de visualização de dados relacionadas às demandas de LAI - Lei de Acesso à Informação recebidas por meio do SIC - Sistema de Informação ao Cidadão e da Carta de Serviços.

4.4.3. Comunicação Institucional

De acordo com a Política de Comunicação da ANTT, o objetivo geral da comunicação consiste em promover a comunicação organizacional integrada, de forma alinhada, coordenada e sinérgica, tendo como base as diretrizes do Planejamento Estratégico, ao disseminar e fortalecer o papel da Agência perante a sociedade e o setor regulado, bem como ao contribuir para o cumprimento da missão institucional da ANTT.

As ações de comunicação institucional constituem o planejamento da comunicação estratégica da ANTT, divulgação do material informativo e promocional da Agência, planejamento e produção de conteúdo para os veículos/canais de comunicação internos e externos, planejamento de campanhas institucionais para o público-alvo da Agência, fortalecimento do relacionamento da ANTT com seus diversos públicos, entre outros.



Figura 67
Comunicação estratégica da ANTT



4.4.4. Relações Parlamentares e Relações Institucionais

A Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais tem como escopo de atuação promover o diálogo da ANTT com organismos e instituições; assessorar a Diretoria e as Superintendências nas relações com os demais órgãos e entidades do Poder Executivo Federal; promover a articulação interna e institucional com outros órgãos do setor público; coordenar o relacionamento institucional da ANTT com associações representativas, de classe e dos usuários, com o mercado regulado e com investidores; promover a articulação da ANTT com o Congresso Nacional; assessorar a Diretoria e demais gestores da ANTT na interlocução com o Poder Legislativo em suas diferentes esferas; e articular ações para harmonizar o conteúdo de projetos legislativos em trâmite quando demandarem posicionamento técnico de mais de uma Superintendência.

• Relações Parlamentares

No âmbito das relações parlamentares se dá o atendimento aos membros dos poderes Legislativo e Executivo, mediante recebimento e acompanhamento de pleitos. Em 2022 foram realizados os seguintes atendimentos:

Tabela 30
Atendimentos de Demandas Federativas em 2022

Atendimentos de Demandas Federativas em 2022	
Demandas de parlamentares e demais autoridades (via SEI)	546
Reuniões de atendimento a parlamentares e demais autoridades	208
Outros atendimentos a parlamentares e demais autoridades	274

Fonte: AESPI

Além disso, ocorreu o acompanhamento da tramitação e a análise de proposições legislativas de interesse da ANTT no Congresso Nacional. Em 2022 foram realizados os acompanhamentos a seguir:

Tabela 31
Acompanhamento Legislativo em 2022

Acompanhamento Legislativo em 2022	
Participação em audiências públicas no Congresso Nacional	13
Acompanhamento de proposições legislativas relacionadas à ANTT	501
Acompanhamento e assessoramento de indicados para Diretoria e Ouvidoria da ANTT em sabatinas no Senado (3 diretores e 1 ouvidor)	4

Fonte: AESPI

• Relações Institucionais

No âmbito das relações institucionais, em 2022, a ANTT coordenou atividades de cooperação técnica e financeira com entidades nacionais. Além disso, apoiou tratativas de propostas de termos de execução descentralizada com órgãos integrantes dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União. Em 2022, a ANTT celebrou os seguintes Acordos de Cooperação Técnica (ACTs):

INMETRO: tendo como objeto o desenvolvimento de procedimentos para a avaliação da conformidade de projetos de engenharia e de obras de infraestrutura no âmbito de atuação da ANTT, a ser realizada por meio de organismos acreditados pelo INMETRO; e

SEST/SENAT: tendo como objeto o apoio à ANTT com vistas à manutenção e à revisão do banco de questões relativas à prova de conhecimento eletrônica aplicada pela Agência como requisito para inscrição e manutenção no RNTRC - [Resolução nº 5.982, de 23 de junho de 2022](#).

Adicionalmente, a ANTT deu continuidade aos ACTs em curso com entidades de classe, cuja finalidade foi conjugar esforços para a execução de atividades relacionadas à inscrição e manutenção do cadastro de transportadores no sistema instituído pela Agência, o RNTRC. Destacam-se as seguintes entidades: Confederação Nacional das Cooperativas - CNCOOP; Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística - CNTTL; e Confederação Nacional

dos Caminhoneiros e Transportadores Autônomos de Bens e Cargas - CONFAC.

Ainda no âmbito das relações institucionais houve, em 2022, a proposição de institucionalização do Programa de Cooperação Institucional denominado "ANTT COOPERA", que tem por objetivo promover o compartilhamento de informações, conhecimentos e experiências entre ANTT e instituições, sem envolver transferência de recursos, em temas com atribuições comuns relacionadas à regulação e à fiscalização no âmbito do transporte terrestre.

Em novembro de 2022, foi realizado o projeto piloto do "ANTT COOPERA", com o intercâmbio de conhecimentos e experiências entre ANTT e Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Mato Grosso (AGER/MT). O projeto alcançou seu objetivo, além de favorecer o engajamento entre servidores, inclusive com desdobramentos de agendas posteriores para assuntos de mútuo interesse.



05

INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

5.1 GESTÃO ORGANIZACIONAL, ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

O orçamento aprovado pela Lei Orçamentária Anual - LOA 2022 para a ANTT, sem considerar o montante de reserva de contingência, totalizou R\$ 612.640,23 mil. Durante o exercício foram realizadas alterações orçamentárias (suplementações e remanejamentos), em especial pela Coordenação-Geral de Despesas de pessoal e benefícios – CGDPE/Ministério da Economia, resultando em uma dotação final de R\$ 615.008,10 mil.

Tabela 32
Gestão Orçamentária e Financeira

	Unidade Orçamentária	Dotação Inicial	Dotação Adicional	Dotação Final
39250	Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT	612.640,23	2.367,86	615.008,10

*Os valores estão em R\$ mi

Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

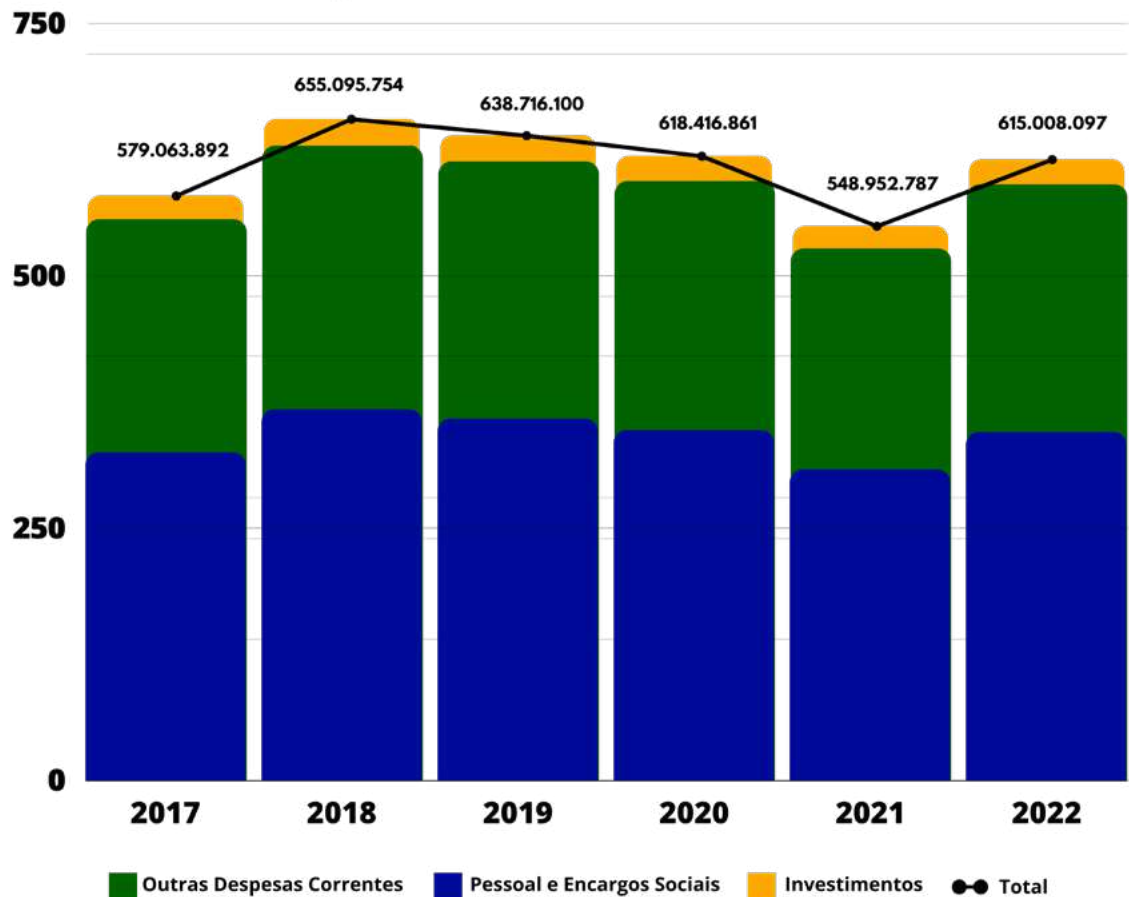
Nos dados orçamentários informados não foi incluído o valor de R\$ 298.991,99 mil, referente à Reserva de Contingência, tendo em vista que essa dotação não consiste em recurso a ser utilizado pela Agência.

Apesar da reserva de contingência constar no orçamento da ANTT, ela é uma reserva global de recursos, calculada em relação à receita corrente líquida e destinada ao atendimento de passivos contingentes e outros riscos e eventos fiscais imprevistos, nestes incluídos os créditos adicionais para atender insuficiência de dotações orçamentárias ou despesas não previstas na lei orçamentária anual, conforme prevista no inciso III do art. 5º da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF e art. 91 do Decreto-lei nº 200/1967.

Em conformidade com as legislações supracitadas, entende-se que não há obrigatoriedade de execução desta ação e devido aos casos específicos para sua utilização, esta reserva não é considerada como orçamento passível de execução livremente pela Agência.

No gráfico comparativo abaixo são demonstrados os orçamentos finais dos anos de 2017 a 2022, sem considerar as reservas de contingências e as recomposições do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessões rodoviárias.

Figura 68
Orçamento Final 2017 a 2022



Fonte: Tesouro Gerencial (09/01/2023)

Observa-se que o orçamento da Agência desde 2018 vem apresentando tendência de queda ao longo dos anos, embora que em 2022 tenha ocorrido uma recomposição de valores, aproximando-se das dotações consignadas em 2019 e 2020, não se tornou suficiente para atender a totalidade das despesas necessárias para cumprimento de suas finalidades institucionais. Assim, aquelas despesas

programadas, dentro de cada ano, que não puderam ser atendidas estão sendo postergadas para os exercícios seguintes.

Da mesma forma a execução orçamentária nos últimos três anos evidencia uma redução nos gastos de custeio e um aumento nos investimentos.

Tabela 33
Execução Orçamentária (em R\$ Mil)

Ano		Grupo de Despesa	Dotacao Atualizada (a)	Destaque Concedido (b)	Despesas Empenhadas (c)	Despesas Liquidadas (d)	Despesas Pagas (e)	Rp Pagos* (f)	Execução % (e/c)
2022	1	Pessoal e Encargos Sociais	261.756,91		260.217,22	259.867,05	242.267,06	17.983,75	93,1%
	2	Outras Despesas Correntes	318.393,73	3.310,57	263.045,63	192.386,92	189.083,62	28.440,50	71,9%
	3	Investimentos	34.857,46		24.775,92	11.013,93	11.010,44	3.025,97	44,4%
		Total	615.008,10	3.310,57	548.038,78	463.267,90	442.361,13	49.450,22	80,7%
2021	1	Pessoal e Encargos Sociais	264.401,80	314,85	262.539,37	262.105,93	244.328,01	16.438,82	93,1%
	2	Outras Despesas Correntes	280.058,24	708,03	268.821,39	220.418,54	216.359,39	33.178,79	80,5%
	3	Investimentos	4.492,75		2.862,73	68,79	68,79	1.789,34	2,4%
		Total	548.952,79	1.022,88	534.223,50	482.593,25	460.756,19	51.406,95	86,2%
2020	1	Pessoal e Encargos Sociais	260.971,06		258.323,75	257.598,81	241.376,19	17.544,74	93,4%
	2	Outras Despesas Correntes	349.304,41	2.688,50	316.898,15	254.087,09	252.584,61	44.541,19	79,7%
	3	Investimentos	8.141,40		1.621,40	62,39	62,39	22.401,17	3,8%
		Total	618.416,86	2.688,50	576.843,30	511.748,29	494.023,19	84.487,11	85,6%
2019	1	Pessoal e Encargos Sociais	264.443,72	1.787,11	257.492,98	257.248,63	239.897,51	17.391,11	93%
	2	Outras Despesas Correntes	352.077,24	6.613,39	303.829,12	245.163,44	242.200,46	53.116,04	79,7%
	3	Investimentos	22.205,14		16.798,28	39,69	39,69	38.294,11	0,2%
		Total	638.726,10	8.400,50	578.120,38	502.451,76	482.137,66	108.801,27	83,4%

*RP Pagos: Restos a Pagar Processados e Não Processados Pagos.

Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

Em função da menor dotação em custeio, a Agência tem realizado esforço em adequar suas despesas, com ações para contenção de seus gastos de manutenção; negociações contratuais para obter redução de valores de contratos de locação de imóveis ou ainda renúncia de reajustes contratualmente estabelecidos; esforços na fase de negociação nos processos licitatórios de forma a alcançar valores mais vantajosos para a Administração; reavaliação e descontinuidade de alguns contratos; implantação do teletrabalho; assim como implementação de fiscalização remota e inteligente.

Além das medidas exemplificadas, cabe destacar o processo de reestruturação das unidades estaduais/regionais da ANTT, possibilitando uma melhor alocação dos recursos destinados a manutenção dessas unidades, bem como identificação de localidades para alocação de suas Unidades com compartilhamento de espaço com outros órgãos e rateio de despesas.

Em 2022, quanto a execução da dotação de investimentos, podemos destacar a modernização da frota de veículos utilizados nas fiscalizações da ANTT nos estados, a aquisição de solução de TIC para armazenamento de

dados – *Storage* e a contratação dos serviços de obra para modernização da unidade da ANTT em Santa Catarina, sendo está devidamente registrada no Cadastro Integrado de Projetos de Investimento – CIPI. Ainda assim houve a frustração de algumas licitações, impossibilitando a finalização do procedimento licitatório dentro do exercício financeiro, ficando a execução abaixo do esperado.

O pagamento em 2022 de restos a pagar tem origem naquelas despesas, tanto de custeio como investimento, cuja execução e respectiva liquidação não se deram em tempo hábil para sua realização dentro do mesmo exercício.

Cabe ressaltar que o pagamento de pessoal em restos a pagar, a partir de 2019, decorreu das mudanças realizadas pela STN nas rotinas de pagamento de forma que a compensação das ordens bancárias ocorre somente no primeiro dia útil do mês subsequente.

Foram ainda executados recursos relativos ao pagamento de Gratificação por Encargo de Curso e Concurso – GECC para os servidores da Agência que ministraram cursos e palestras em outros Órgãos, via destaques recebidos, conforme quadro abaixo.

Tabela 34
Execução Destaques Recebidos (em R\$ Mil)

Execução Destaques Recebidos (Em R\$ Mi)					
Órgão Receptor	Órgão Repassador	Destaque Recebido	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas
ANTT	Senado Federal	2.832,02	2.832,02		
	Fundacao Escola De Administracao Publica-Enap	17.341,62	17.341,62	17.341,62	17.341,62
	Universidade Federal Do Para	600,64	600,64	600,64	600,64
	Agência Nacional De Vigilancia Sanitaria	64.053,95	64.053,95	49.364,65	49.364,65
	Ministerio Da Infraestrutura - Minfra	6.307,13	6.307,13		
	Agência Nac. De Transportes Aquaviarios- Antaq	20.585,45	20.585,45	20.573,15	20.573,15
Total Executado		111.720,81	111.720,81	87.880,06	87.880,06

Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

5.1.1. Execução Orçamentária e Financeira

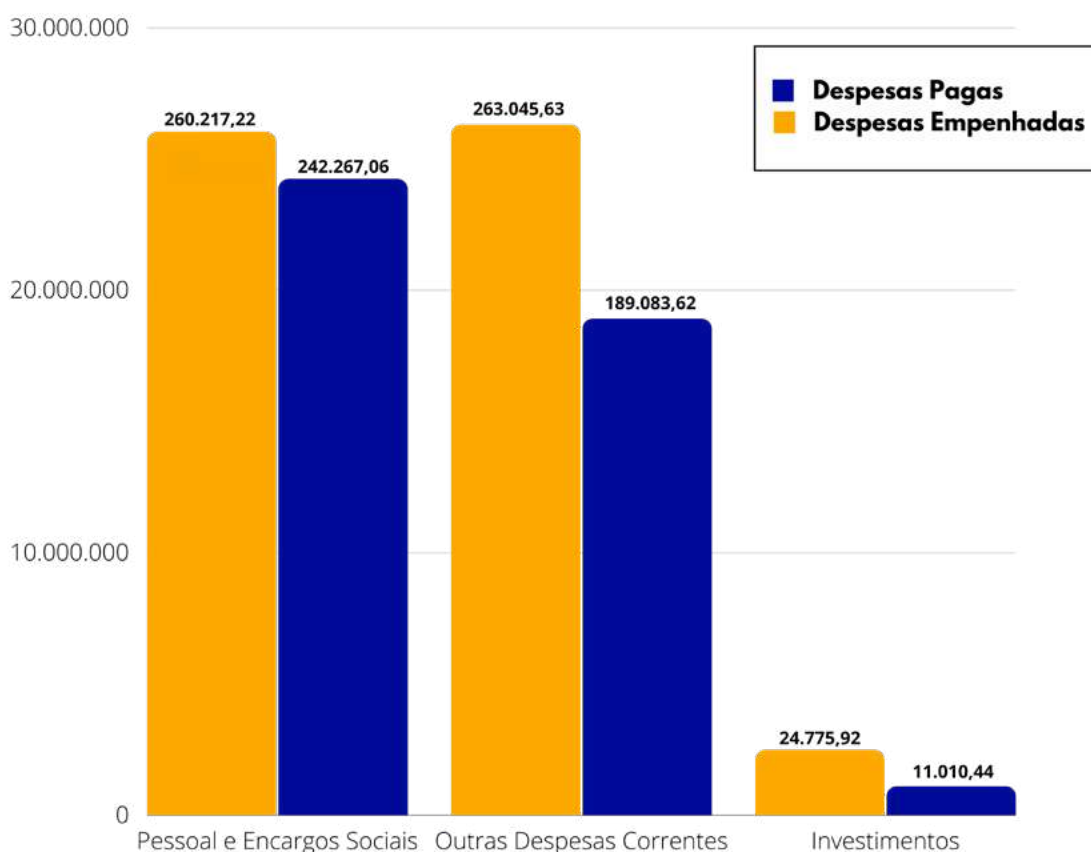
Após aprovação da LOA 2022 e publicação do decreto de programação orçamentária e financeira, que estabelece o cronograma mensal de desembolso do Poder Executivo Federal, as dotações orçamentárias foram executadas em duas sistemáticas: até 30/04/2022 pela Sede e pelas Unidades Gestoras da Agência e a partir de 1/5/2022, conforme reestruturação administrativa, apenas pela ANTT Sede.

Nos gastos da Agência estão compreendidos o pagamento de pessoal e encargos sociais, despesas de custeio e

investimentos. Nas análises a seguir não será considerada a execução da dotação objeto de destaque concedido.

Em 2022, foi empenhado diretamente pela Agência 89% da dotação autorizada no montante de R\$ 615.008,10 mil, sendo os maiores gastos concentrados nas despesas de pessoal e encargos sociais (com execução de 99%) e em outras despesas correntes (custeio – com execução de 83%). Do total empenhado foi pago R\$ 442.361,13 mil, 80,7%, no qual o maior dispêndio se refere às despesas de pessoal e encargos sociais, seguido pelas despesas de custeio, que possuem papel importante no apoio ao cumprimento das atividades finalísticas da Agência.

Figura 69
Despesas Empenhas e Pagas



Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

Cabe destacar a retomada de atividades estratégicas da ANTT no âmbito internacional, impactando no aumento das despesas com diárias e passagens.

Não obstante, a reestruturação administrativa tem possibilitado uma melhor gestão dos contratos de manutenção dos postos de fiscalização nos estados, em todos os eixos de atuação da ANTT.

Durante 2022 foram formalizados importantes contratos da área finalística e de tecnologia da informação. Todavia, o percentual de inexecução foi maior em comparação com exercícios anteriores tendo em vista: que alguns processos de aquisição e ajustes nas contratações em andamento não tiveram tempo suficiente para finalização dentro do exercício financeiro; e houve um número elevado de licitações homologadas com valores abaixo do estimado inicialmente.

Embora a dotação para as despesas discricionárias tenha se mantido durante todo o exercício, foram suplementadas

as dotações referentes às despesas obrigatórias de pessoal (ativo, inativo e pensionistas), além de uma alteração de fonte de recursos na ação 2004 (assistência médica e odontológica), acarretando ajustes na despesa já executada até a data da publicação do decreto.

Demais alterações orçamentárias no âmbito das despesas discricionárias foram geridas apenas com objetivo de realocar os recursos entre as ações e planos orçamentárias, possibilitando atender as necessidades das aquisições e demais contratações da Agência.

Ressalta-se ainda que a ANTT vem envidando esforços para aumentar a eficiência de seus processos licitatórios, o que tem contribuído para redução dos valores dos novos contratos administrativos em substituição aos anteriores.

Sob a ótica do Plano Plurianual 2020-2023, apresentamos a dotação e execução por Programa de Governo.

Tabela 35
Execução por Programa de Governo (Em R\$ Mil)

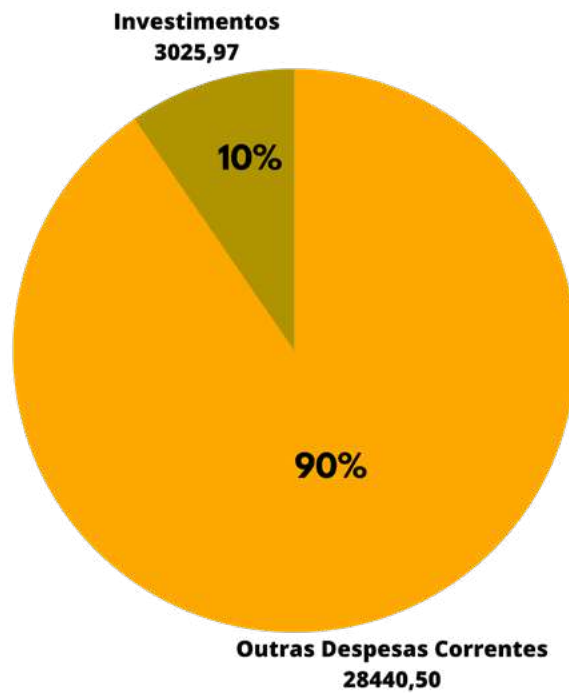
Programa Governo		Dotação Inicial	Dotação Atualizada	Destaque Concedido	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas
0032	Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo	454.231,45	466.743,45	2,97	433.424,65	376.717,79	357.411,22
0901	Operações Especiais: Cumprimento de Sentenças Judiciais	2.745,13	2.600,99	2.600,99			
0909	Operações Especiais: Outros Encargos Especiais	5.001,00	5.001,00				
0910	Operações Especiais: Gestão da Participação em Organismos e Entidades Externas	30	30				
0999	Reserva de Contingência	298.991,99	298.991,99				
3006	Transporte Terrestre e Trânsito	150.632,65	140.632,65	706,61	114.617,13	86.550,11	84.949,91
TOTAL		911.632,23	914.000,09	3.310,57	548.038,78	463.267,90	442.361,13

Fonte: Tesouro Gerencial (22/01/2023)

No programa temático 3006 – Transporte Terrestre e Trânsito concentram-se os gastos realizados com as atividades finalísticas da Agência, tendo sido adotado no ano de 2022 a alocação em apenas uma ação orçamentária, com os recursos distribuídos por planos orçamentários, conforme a temática de cada eixo finalístico da Agência.

Valores significativos também foram pagos durante o exercício oriundos de empenhos emitidos em anos anteriores (restos a pagar processados e não processados), o valor total pago foi de R\$ 31.466,48 mil, relativo ao pagamento de outras despesas correntes e investimentos, devido a contratação de despesas no final do ano e sem tempo hábil para execução dentro do exercício de emissão do empenho, ou ainda atraso na entrega ou aprovação dos serviços e produtos recebidos.

Figura 70
Restos a Pagar - Pagos (Em R\$ Mil)

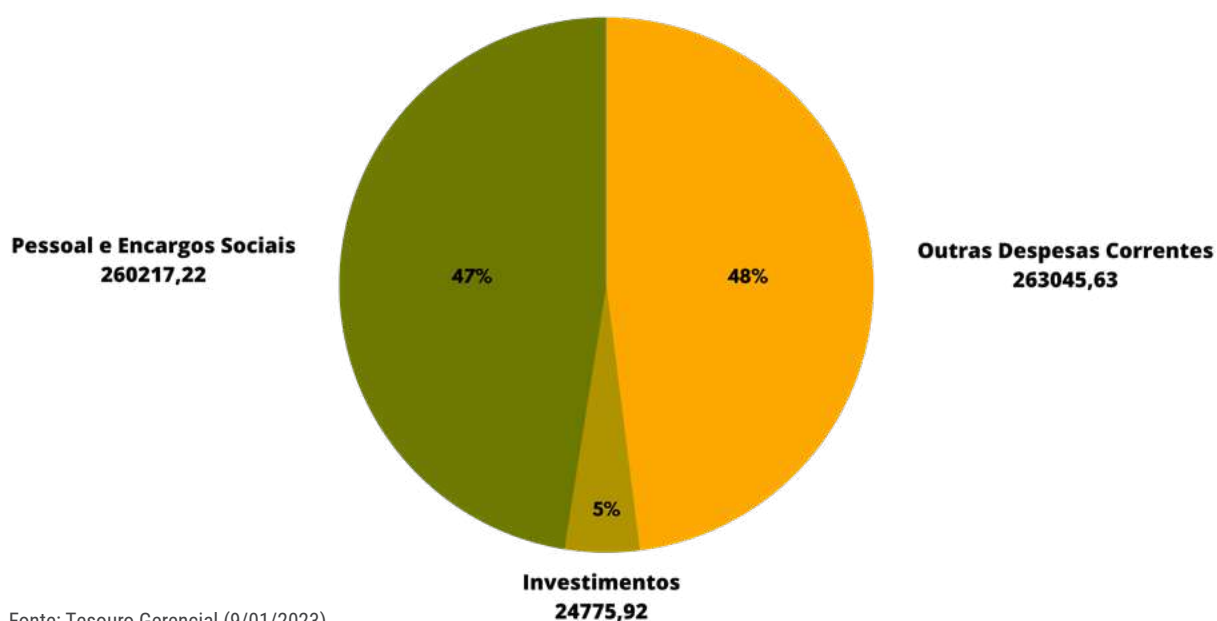


Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

5.1.2. Execução por Grupo e Elemento de Despesa

Em relação a despesa empenhada por grupo de despesa em 2022, houve um equilíbrio quanto a execução no grupo de despesa de Pessoal e Encargos Sociais em relação as Outras Despesas Correntes. Do total empenhado, as despesas de investimento corresponderam a 5%.

Figura 71
Despesas Empenhadas por Grupo



Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

Os empenhos relativos a Outras Despesas Correntes, totalizaram R\$ 263.045,63 mil, dos quais a maior parte foi destinada a outros serviços de terceiros e serviços de tecnologia da informação e comunicação. Esses serviços foram fundamentais para o desempenho das atividades finalísticas da Agência, bem como para a manutenção e estruturação dos serviços de Tecnologia da Informação.

Tabela 36
Grupo 3 – Outras Despesas Correntes

Grupo 3 - Outras Despesas Correntes	
Elemento Despesa	Despesas Empenhadas (R\$ Mil)
39 - Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica	122.614,04
40 - Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação - Pessoa Jurídica	65.893,48
Demais elementos	74.538,12
Total	263.045,63

Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

A execução de despesas com investimento está relacionada à aquisição de mobiliário em geral, equipamentos de fiscalização, equipamentos de TI, aquisição de acervo bibliográfico, obra relativa à readequação da Sede da Unidade Regional de SC, dentre outros.

Tabela 37
Grupo 4 - Investimento

Grupo 4 - Investimento	
Elemento Despesa	Despesas Empenhadas (R\$ Mil)
52 - Equipamentos e Material Permanente	24.117,26
51 – Obras e Instalações	623,00
Demais elementos	35,67
Total	24.775,92

Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

Também merece destaque a execução de despesas com pessoal, que em grande parte se resume ao pagamento dos salários dos servidores ativos e os respectivos encargos sociais. Os demais elementos se referem aos gastos com pessoal inativo e pensionistas, pessoal requisitado e demais despesas.

Tabela 38
Grupo 1 - Pessoal e Encargos Sociais

Grupo 1 - Pessoal e Encargos Sociais	
Elemento Despesa	Despesas Empenhadas (R\$ Mil)
11 - Vencimentos e Vantagens Fixas - Pessoal Civil	192.347,05
13 - Obrigações Patronais	37.085,91
Demais elementos	30.784,26
Total	260.217,22

Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

5.1.3. Limite Orçamentário – Despesas Discricionárias

O desempenho orçamentário e financeiro está intimamente ligado à programação orçamentária e financeira publicada anualmente pelo Poder Executivo Federal.

O Decreto nº 10.961, de 11 de fevereiro de 2022, que estabeleceu a programação orçamentária e financeira do exercício, e suas alterações posteriores, liberou ao longo do primeiro semestre todo o limite orçamentário para despesas primárias discricionárias da Agência, no montante de R\$ **340.705.200,00 (trezentos e quarenta milhões, setecentos e cinco mil e duzentos reais)**.

No entanto no dia 28/11/2022, a ANTT foi notificada pela Secretaria de Orçamento Federal - SOF a bloquear o montante de R\$ 66.518,569,00 (sessenta e seis milhões, quinhentos e dezoito mil quinhentos e sessenta e nove reais), para viabilizar o atendimento pelo Governo Federal dos limites de que trata o art.107 do ADCT.

O referido bloqueio comprometeu sobremaneira o andamento de diversos processos licitatórios da Agência. Em que pese o recurso ter sido integralmente desbloqueado até o final do exercício, não foi possível a finalização de algumas contratações que estavam com processo em fase de conclusão, tão pouco houve tempo hábil de utilização dos recursos pela SOF para alocação em outros órgãos, o que possibilitaria uma devolução e/ou cancelamento de recursos pela ANTT.

Assim, considerando o encerramento do exercício de 2022, segue abaixo quadro consolidado com os valores do PLOA, LOA, limite e execução orçamentária, bem como quadro com os indicadores orçamentários de 2022. Nos valores apresentados não foi considerado o montante previsto no orçamento para reserva de contingência e a execução dos recursos objeto de destaque concedido.

Tabela 39
Orçamento ANTT 2022

Órgão	PLOA 2022*	LOA/Alterações*	Limite Orçamentário	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas
ANTT	613.974.460,00	615.008.097,00	615.008.097,00	548.038.780,00	463.267.900,21	442.361.128,94

*Sem considerar Reserva de Contingência

Fonte: Tesouro Gerencial (9/01/2023)

Tabela 40
Indicadores Orçamentários 2020 e 2022

PLOA 2022*		2020	2021	2022
Descrição	Fórmula	Valor (%)	Valor (%)	Valor (%)
Evolução da Despesa Liquidada	Despesa Liquidada/ Despesa Empenhada	89%	90%	85%
Evolução do percentual da despesa liquidada em relação à aprovada	Despesa Liquidada/ Dotação Autorizada	83%	88%	75%
Evolução de Empenho da Dotação Autorizada	Despesa Empenhada/ Dotação Autorizada	93%	97%	89%
Evolução da relação entre o PLOA enviado ao Congresso Nacional e a LOA aprovada	LOA/PLOA	98%	101%	100%
Evolução da relação entre a LOA aprovada e o limite orçamentário	Limite Orçamentário/LOA	100%	100%	100%
Evolução do Pagamento da Despesa	Despesa Paga/Despesa Liquidada	97%	95%	95%
Evolução da Despesa Paga frente a Despesa Empenhada	Despesa Paga/Despesa Empenhada	86%	86%	81%

Fonte: Tesouro Gerencial (10/01/2023)

5.1.4. Diárias e Passagens

A ANTT utiliza o Sistema de Concessão de Diárias e Passagens – SCDP, obrigatório para a Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, de acordo com o Decreto nº 5.992/2006.

No exercício de 2022, foi liquidado o total de R\$ 8.141.055,09 em diárias e passagens, sendo 48,28% (R\$ 3.930.376,22) deste montante em Ações Administrativas e 51,72% (R\$ 4.210.678,87) em Ações de Fiscalização e Regulação.

O ano de 2022 foi caracterizado pela retomada das viagens a serviço, após o hiato causado pela pandemia de Covid-19 declarada pela Organização Mundial da Saúde em 11/03/2020, que fez com que viagens no geral, incluindo os afastamentos a serviço, fossem drasticamente reduzidas ao longo dos anos de 2020 e 2021.

Por esse motivo, as despesas dessa natureza apresentaram, em 2022, considerável acréscimo de valor, comparando-se com os dois anos anteriores, sendo que entre 2021 e 2022 o aumento foi de aproximadamente R\$5.000.000,00.

Um destaque de 2022 foi a realização do Programa de Experiência Técnica Internacional - PETI, criado por meio da Portaria DG Nº 518 de 05 de novembro de 2021 para suprir a necessidade de se estabelecer soluções de capacitação internacional para o desenvolvimento de ações e projetos previstos no Plano Estratégico 2022-2025. No âmbito do PETI, ao longo do ano de 2022 foram promovidos eventos internacionais em 4 diferentes países, consistindo em intercâmbio funcional, visitas técnicas

e cursos de curta duração. Lideradas pelo PETI, as viagens internacionais representaram, em 2022, 38% dos recursos destinados a diárias e passagens.

O quadro abaixo traz um comparativo das despesas relativas a diárias e passagens com ações administrativas e ações de fiscalização e regulação nos anos de 2020, 2021 e 2022.

Tabela 41
Diárias e Passagens

	2020	2021	Varição 21/20	2022	Varição 22/21
Fiscalização e Regulação	R\$2.002.754,13	R\$2.769.585,24	38,29%	R\$4.210.678,87	52,03%
Administração Geral	R\$277.436,51	R\$380.578,98	37,18%	R\$3.930.376,22	932,74%
Total	R\$2.280.190,64	R\$3.150.164,22	38,15%	R\$8.141.055,09	158,43%

Fonte: SUDEG

5.1.5. Principais Desafios e Ações Futuras

A ANTT regula atividades econômicas diretamente impactadas pelo desempenho econômico do país, mas igualmente fundamentais para promover o desenvolvimento econômico nacional, seja por viabilizar o deslocamento da produção da agricultura e indústria brasileiras internamente ou para exportação, seja como catalizador de investimentos nacionais e internacionais por meio das infraestruturas submetidas à processo de concessão.

Conhecendo o cenário econômico atual do país a Agência vem adotando esforços visando adequação e maior eficiência na execução de suas despesas administrativas e finalísticas, realizando ações para contenção e redução de seus gastos de manutenção e avaliando criticamente as contratações existentes.

Com as melhorias e avanços na gestão estratégica da ANTT, a Agência vem buscando formas de melhor alinhamento entre a programação orçamentária e os objetivos e prioridades estabelecidos no seu Planejamento Estratégico Ciclo 2020-2030.

Em 2022, a ANTT instituiu o Comitê de Gestão Orçamentária e Financeira, por meio da Portaria DG nº 510, de 29 de novembro de 2022, com o intuito de aprimorar a governança na gestão orçamentária e financeira da Agência, por meio do acompanhamento da execução orçamentária pelas unidades administrativas responsáveis, aperfeiçoando o alinhamento entre o Planejamento Estratégico, o Plano de Gestão Anual (PGA), o PAC e a LOA.

5.1.6. Receitas

A receita da ANTT está prevista no art. 77 da Lei 10.233 de 05/06/2001. De forma geral, está classificada da seguinte forma:

- Fonte 129: se refere às arrecadações de outorgas de ferrovias, outorgas de rodovias e outorgas de serviços de transportes de passageiros. A maior receita nessa fonte, em 2022, se deve ao pagamento de outorgas ferroviárias;
- Fonte 150: a parte mais representativa dessa fonte diz respeito às arrecadações decorrentes das Verbas de Fiscalização mensais previstas nos contratos de concessões de rodovias e das Verbas de Fiscalização anuais previstas em alguns contratos de concessões ferroviárias. Nessa fonte, são arrecadadas também as taxas/emolumentos de cargas e passageiros para autorização/cadastramento de serviço/frota e as multas decorrentes de descumprimento contratual e/ou de regulação;

• Fonte 163: destinou-se à arrecadação proveniente do primeiro leilão de veículos, da ANTT, realizado em 2021, conforme Edital de Licitação - Alienação de Veículos - Leilão Eletrônico nº. 01/2021-ANTT. No ano de 2022 não houve arrecadação nessa fonte de recursos;

• Fonte 174: se refere, principalmente, à arrecadação decorrente das infrações ocorridas na prestação de serviços de transportes rodoviários de passageiros e de cargas e à arrecadação proveniente do recolhimento da Taxa de Fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. Essas multas/taxa são decorrentes do Poder de Polícia;

• Fonte 186: concentrou a arrecadação de multas regidas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei n.º 9.503/1997), aplicadas pela ANTT, conforme competência estabelecida no art. 24, inc. XVII, da Lei n.º 10.233/2001.

Em 2022, a receita realizada foi de R\$ 1.755.667.793, conforme composição detalhada no quadro abaixo:

Tabela 42
Receitas

Fonte	Receita Prevista LOA 2022	Receita Realizada 2022	% de Realização em Relação à LOA
129	393.800.000	1.218.235.195	309,35%
150	279.469.100	320.532.291	114,69%
163	0	-15.402	0,00%
174	99.472.257	178.287.475	179,23%
186	15.819.324	38.628.234	244,18%
Total	788.560.681	1.755.667.793	222,64%

Fonte: SUDEG

Ao analisarem-se os montantes arrecadados, em relação aos valores previstos na Lei Orçamentária Anual, verifica-se que todas as fontes de recursos superaram os valores previstos na LOA. O aumento expressivo na Fonte 129 se deve, principalmente, ao fato de que a Concessionária Vale S/A fez

o pagamento antecipado das parcelas 7 a 146 do valor de Outorga da Estrada de Ferro Carajás, o que corresponde à totalidade das parcelas vincendas.

Visando apresentar uma análise comparativa, o quadro a seguir representa a receita realizada nos últimos três anos.

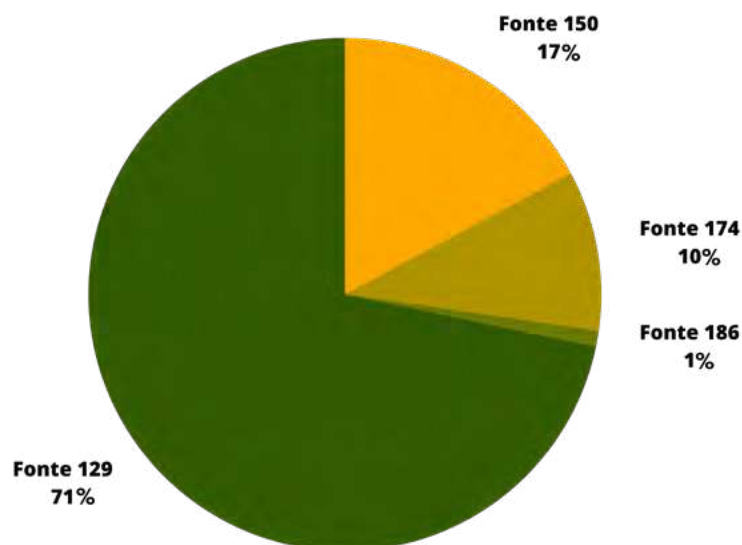
Tabela 43
Comparativo da Receita Realizada – janeiro a dezembro

2020 a 2022						
Fonte	2020		2021		2022	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
129	5.548.667.754	94%	1.739.765.719	81%	1.218.235.195	69%
150	234.329.858	4%	233.434.220	11%	320.532.291	18%
163	0	0%	773.925	0%	-15.402	0%
174	104.603.935	2%	161.712.580	8%	178.287.475	10%
186					38.628.234	2%
Total	5.887.601.547	100%	2.135.686.444	100%	1.755.667.793	100%

Fonte: SUDEG

A composição do valor total arrecadado em 2022, por fonte de recursos, é demonstrada abaixo, em termos percentuais:

Figura 72
Total Arrecadado – Composição dos Valores Arrecadados por Fonte de Recursos



Fonte: SUDEG

O gráfico, a seguir, representa a evolução total da receita da ANTT no período de 2019 a 2022.

Figura 73
Total Arrecadado - 2019 a 2022



Fonte: SUDEG



5.2 RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS E CRONOGRAMA DE DESEMBOLSO DO PGA ANTT 2022

Os recursos orçamentários utilizados para a consecução das metas estratégicas do PGA ANTT 2022 foram divididos em blocos orçamentários, conforme sua descrição na tabela

seguinte. Em relação a 2021, foi realizada a consolidação dos blocos Diárias e Passagens e Gestão de Pessoas, visando melhor adequação às atividades programadas no PGA.

Tabela 44
Descrição dos blocos orçamentários -
PGA ANTT 2022 - Ciclo Estratégico 2020-2030

Regulação e Fiscalização: são as despesas vinculadas diretamente com a execução das atividades finalísticas da Agência, como fiscalização dos serviços de transporte terrestres de cargas e passageiros, Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - Tabela Frete, contratos de supervisão e engenharia consultiva das concessões de rodovias e ferrovias federais, diárias e passagens, entre outros.
Gestão, Manutenção e Suporte: são despesas administrativas que dão suporte às atividades finalísticas, bem como às despesas rotineiras de manutenção, tais como água, luz, aluguel, condomínio, taxas, impostos, aquisição de materiais de expediente e equipamentos, vigilância e manutenção predial, auxílio moradia, ajuda de custo, planos educacionais, estagiários e menor aprendiz e diárias e passagens. Além disso, estão incluídos nesse bloco os gastos com a política de comunicação da Agência e demais canais de divulgação e de informativos aos usuários do setor de transportes terrestres.
Tecnologia da Informação: são despesas relacionadas ao desenvolvimento e implantação de sistemas, manutenção, suporte e aquisição de equipamentos de informática, incluindo a infraestrutura física e segurança de rede da Agência.
Capacitação: são valores referentes a capacitações dos servidores, palestras e eventos de integração.

Fonte: SUDEG

A tabela seguinte mostra os valores aprovados na LOA 2022, a dotação para o PGA e os valores empenhados:

Tabela 45
Valores Aprovados na LOA 2022

Blocos Orçamentários 2022 (R\$ milhões)	LOA 2022	Dotação PGA 2022	Empenhadas PGA 2022	%
Regulação e Fiscalização	148,89	148,89	114,62	76,98%
Gestão, Manutenção e Suporte	101,06	101,06	89,52	88,59%
Tecnologia da Informação	86,41	86,41	72,92	84,39%
Gestão de Pessoas	4,35	4,35	2,37	54,46%
	340,71	340,71	279,43	82,01%

Fonte: SUDEG

Por sua vez, a tabela a seguir expressa o cronograma de desembolso mensal referente ao PGA ANTT 2022, com seus respectivos valores. No ano de 2022, foram realizadas as seguintes transferências financeiras decorrentes de estudos

Tabela 46
Cronograma de Desembolso Mensal
Referente ao PGA ANTT 2022 (R\$ milhões)

Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2,74	2,33	11,28	13,05	15,38	16,91	17,35	20,51	21,46	16,73	19,69	35,07

Fonte: SUDEG

5.3 ESTUDOS E PROJETOS - EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DOS TERMOS DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA

e projetos no âmbito da ANTT, por meio de Termos de Execução Descentralizada, custeados com recursos destinados a Estudos, Projetos e Planejamento de Infraestrutura de Transportes:

• Termo de Execução Descentralizada nº 02/2018

Celebrado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, em 3 de dezembro de 2018, tem como objeto o apoio à ANTT visando “estudos, pesquisa, elaboração de metodologias e apoio ao desenvolvimento de novas aplicações e ampliações no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF) para subsidiar o acompanhamento e fiscalização da prestação de serviços e da exploração de infraestruturas de

transporte ferroviário de cargas, no que concerne ao cumprimento das normas e dos contratos de concessão”, com prazo de vigência de 24 meses.

Entretanto, o prazo de vigência do TED foi prorrogado até 25 de novembro de 2022, conforme 5º Termo Aditivo publicado no DOU em 26/05/2022. A última parcela do TED no montante de R\$ 607.726,00 foi paga em 25/11/2022.

Ademais, no que compete aos desembolsos programados, verifica-se que foram realizados em sua totalidade 6 (seis) parcelas que somam a quantia de R\$ 4.340.900,00 (quatro milhões, trezentos e quarenta mil e novecentos reais), conforme tabela a seguir.

Tabela 47
Cronograma de Desembolsos Programados

Nº	Cronograma	Valor (R\$)
1	Até 10 dias após publicação do TED no Diário Oficial da União	564.317,00
2	Até 120 dias Após Publicação mediante entrega e aprovação do Relatório 1 - RG1	564.317,00
3	Até 240 dias Após Publicação mediante entrega e aprovação do Relatório 2 - RG2	868.180,00
4	Até 360 dias Após Publicação mediante entrega e aprovação do Relatório 3 - RG3	868.180,00
5	Até 480 dias Após Publicação mediante entrega e aprovação do Relatório 4 - RG4	868.180,00
6	Até 600 dias Após Publicação mediante entrega e aprovação do Relatório 5 - RG5	607.726,00
Total (R\$)		4.340.900,00

Fonte: SUDEG

• **Termo de Execução Descentralizada nº 03/2018**

Celebrado entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, representada pelo Laboratório de Transporte e Logística – LabTrans, foi publicado no Diário Oficial da União, em 6 de dezembro de 2018, e está composto por 10 objetos distintos:

- i. Análise de status da obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis-RJ, na BR-040/RJ, em termos de avaliação orçamentária, levantamentos quantitativos, e verificação das técnicas implementadas e sua pertinência quando da elaboração dos Projetos Executivos;
- ii. Análise de projetos do Contorno Sul de Florianópolis, no que tange à execução de túneis e ao seu retraçado (em termos orçamentários e de pertinência de técnicas escolhidas);
- iii. Elaboração de novas regulamentações sobre túneis;
- iv. Avaliação de dados de tráfego de concessionárias com o objetivo de auxiliar as revisões quinquenais dos contratos;

v. Levantamento dos custos de canteiro de obras e de administração local, identificando casos que não se adequem à metodologia do Novo SICRO;

vi. Levantamento dos custos referenciais de obras e serviços de engenharia em concessões rodoviárias;

vii. Elaboração de metodologia de Gerenciamento de Riscos em obras não previstas no Plano de Exploração Rodoviária – PER;

viii. Levantamento de custos de Estudos Socioambientais;

ix. Avaliação de impactos financeiros decorrentes de fechamentos de Praças de Pedágio na rodovia BR-116/RJ;

x. Desenvolvimento de soluções simplificadas e de Engenharia para Gestão de Faixa de Domínio, analisando acessos e Polos Geradores de Tráfego - PGTs.

O termo foi assinado em dezembro de 2018, com vigência inicial de 24 meses e prevista entrega de seis Relatórios de Acompanhamento – RA trimestrais, demonstrando o andamento individual de cada um dos objetos.

No entanto, no decorrer do TED foi necessário promover prorrogações de prazo, a fim de melhor instrução do processo, sendo por último recomendada a "Prorrogação de Ofício", baseada no subitem I.5 do item IV do TED nº 03/2018/ANTT e no §3º do art. 10 do Decreto nº 10.426/2020, de 16/07/2020, prorrogando a vigência do TED por mais 2 (dois) meses, passando sua vigência para 20/04/2022, conforme 5º Termo Aditivo publicado no DOU em 19/01/2022. A sexta e

última parcela no montante de R\$ 1.126.718,20 foi paga em 19/04/2022.

Ademais, no que compete aos desembolsos programados, verifica-se que foram realizados em sua totalidade 6 (seis) parcelas que somam a quantia de R\$ 29.946.176,20 (vinte e nove milhões, novecentos e quarenta e seis mil cento e setenta e seis reais e vinte centavos), conforme tabela abaixo.

Tabela 48
Cronograma de Desembolso

Nº	Cronograma de Desembolso	Valor (R\$)
1	Até 10 dias após publicação do TED no Diário Oficial da União	9.841.364,00
2	Até 04 meses após publicação do TED no DOU mediante entrega e aprovação do Relatório 1 - RA1	10.727.332,00
3	Até 08 meses após publicação do TED no DOU mediante entrega e aprovação do Relatório 2 - RA2	4.742.143,00
4	Até 12 meses após publicação do TED no DOU mediante entrega e aprovação do Relatório 3 - RA3	1.529.651,00
5	Até 16 meses após publicação do TED no DOU mediante entrega e aprovação do Relatório 4 - RA4	1.978.968,00
6	Até 40 meses após publicação do TED no DOU mediante entrega e aprovação do Relatório 5 - RA5	1.126.718,20
Total (R\$)		29.946.176.20

Fonte: SUDEG



Tabela 49
Acompanhamento TED's ANTT 2022

Atributos				Vigência		Orçamentário	Financeiro	Execução Exercício e RRAP					
Órgão		Nº SIAFI TED	Descrição TED	Início	Término	Destaque Concedido	Repasse Financeiro*	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas	Restos a Pagar Inscritos/ Reinscritos (Proc e N Proc)	Restos a Pagar Cancelados (Proc e N Proc)	Restos a Pagar Pagos (Proc e N Proc)
26246	Universidade Federal de Santa Catarina - Ufsc	696372	TED 02/2018 - Estudos, pesquisas, elaboração de metodologias e apoio ao desenvolvimento de novas aplicações e ampliações no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF).	05/12/2018	25/11/2022	-	-	-	-	-	607.726,00	-	607.726,00
		696519	TED 03/2018 - Apoio técnico especializado para desenvolvimento e elaboração de estudos de engenharia.	21/12/2018	20/04/2022	-	-	-	-	-	1.142.442,00	15.723,80	1.126.718,20
TOTAL						-	-	-	-	-	1.750.168,00	15.723,80	1.734.444,20

Fonte: SUDEG

5.4 PLANO PLURIANUAL - PPA

Com relação ao Plano Plurianual - PPA 2020-2023, instituído pela Lei 13.971, de 27 de dezembro de 2019, este foi reestruturado com vistas ao aprimoramento da governança, da modernização do Estado e da gestão pública federal, com eficiência administrativa, transparência da ação estatal, digitalização de serviços governamentais e promoção da produtividade da estrutura administrativa do Estado, dentre outras diretrizes. Dessa forma, no novo modelo, cada programa terá somente 1 objetivo, 1 meta e 1 indicador.

A ANTT está inserida no – Programa Temático 3006 – Transporte Terrestre e Trânsito. Esse programa tem como diretriz a ampliação do investimento privado em infraestrutura, orientado pela associação entre planejamento de longo prazo e redução da insegurança jurídica.

O programa contempla as ações orçamentárias da ANTT que visam à concessão da exploração da infraestrutura rodoviária e ferroviária, e a fiscalização do serviço e é composto por um objetivo, uma meta e um indicador, que são monitorados por meio do Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP), cujo objetivo é refletir a condução das políticas públicas.

O Órgão responsável pela gestão do programa é o Ministério da Infraestrutura, mas os demais órgãos e entidades vinculados ao programa devem ajudar no alcance do objetivo, repassando as informações e os dados solicitados pelo órgão gestor.

O quadro abaixo demonstra a abordagem do Programa Transporte Terrestre e Trânsito (3006) no PPA 2020-2023, bem como os agentes envolvidos.

Tabela 50
Plano Plurianual - PPA

PPA 2020-2023					
Programa Finalístico 3006					
3006 - Transporte Terrestre e Trânsito	Ampliação do investimento privado em infraestrutura, orientado pela associação entre planejamento de longo prazo e redução da insegurança jurídica.				
Agentes Envolvidos	Ministério da Infraestrutura, DNIT, ANTT, DENATRAN, VALEC e EPL.				
Objetivo			Meta		Indicador
1235	Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito.	052B	Melhorar o nível do Indicador de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre e Trânsito - IESTTT, passando de 1,59 para 8,00.	8699	Índice de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre e Trânsito.

Fonte: SUDEG

No programa temático 3006 – Transporte Terrestre e Trânsito concentram-se os gastos realizados com as atividades finalísticas da Agência, tendo sido adotado no ano de 2022 a alocação em apenas uma ação orçamentária, com os recursos distribuídos por planos orçamentários, conforme a temática de cada eixo finalístico da Agência.

Abaixo, relacionamos a ação orçamentária constante do Programa 3006 e suas respectivas metas físicas.

Tabela 51
Ação Orçamentária – Programa 3006

Ação Orçamentária e Planos Orçamentários			Metas Físicas Pactuadas – Unidade/ Produto 2022		Metas Físicas Realizadas
21DO	Fiscalização dos Serviços de Transporte Terrestres e da Infraestrutura Concedida	Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros.	143.700	Fiscalização Realizada	180.417
		Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas.	20.925.624	Fiscalização Realizada	29.235.251
		Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária.	150	Fiscalização Realizada	241
		Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Ferroviária e de Bens Operacionais.	100	Fiscalização Realizada	85
		Apoio ao Planejamento, Gerenciamento e Acompanhamento da Implementação dos Empreendimentos de Infraestrutura	5	Empreendimento Apoiado	4
		Manutenção das Unidades Regionais e Postos de Fiscalização	8	Estrutura Administrativa Mantida	8

Fonte: SUDEG

Além do Programa Temático Transporte Terrestre e Trânsito – 3006, o Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo – 0032, Operações Especiais: Cumprimento de Sentenças Judiciais – 0901 e Operações Especiais: Gestão da Participação em Organismos e Entidades Nacionais e Internacionais – 0910, atendem a despesas de manutenção, tais como de pessoal, benefícios, auxílio moradia, capacitação e demais passivos operacionais.

5.5 GESTÃO DAS MULTAS APLICADAS EM DECORRÊNCIA DA ATIVIDADE DE FISCALIZAÇÃO

A estrutura de controle e dos procedimentos sobre a gestão das multas aplicadas em decorrência da atividade de fiscalização e regulação é constituída por um conjunto de atividades que visam o lançamento, a arrecadação, a cobrança e o recolhimento das receitas administradas pela Agência. Em consonância com as mudanças organizacionais trazidas pelas Resoluções N° 5.976 e 5.977, de 07 de abril de 2022, o processo de apuração e cobrança é realizado pelas seguintes Superintendências: SUFIS, SUPAS, SUFER, SUROD e SUDEG, conforme a área de atuação.

Considerando as mudanças organizacionais trazidas com o novo Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução n° 5.976, de 07 de abril de 2022, coube à SUDEG, coordenar as atividades do Processamento de Autos de Infração; apoiar administrativamente as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) e o Colegiado Especial junto à ANTT; aplicar as penalidades previstas em lei ou regulamentação

própria nos processos instaurados para apuração de irregularidades no transporte de cargas e passageiros que tenham como multa pecuniária a penalidade final; e aplicar as penalidades cabíveis quanto às multas de trânsito de competência da ANTT, antes exercidas pela Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - SUFIS.

Conforme estabelecido no Regimento Interno é de competência da SUDEG acompanhar e controlar as receitas arrecadadas advindas das multas aplicadas pelas áreas finalísticas.

No âmbito da ANTT, os processos administrativos sancionatórios são regidos pela [Resolução ANTT nº 5.083, de 2016](#). De acordo com o seu art. 5º, as infrações com penalidades de multa ou advertência serão apuradas por meio do Processo Administrativo Simplificado (PAS), que em geral possui a tramitação conforme a figura 74 esquematiza (arts. 81 a 87).



Figura 74
Arts. 81 a 87 da Res. ANTT nº 5.083/16



A Agência tem buscado incrementar a capacidade de arrecadação das multas, executando ações de melhoria, implantação ou ampliação de atividades de cobrança administrativa, com vistas à quitação do débito em esfera administrativa ou extrajudicial, a fim de evitar-se a tramitação na via judicial.

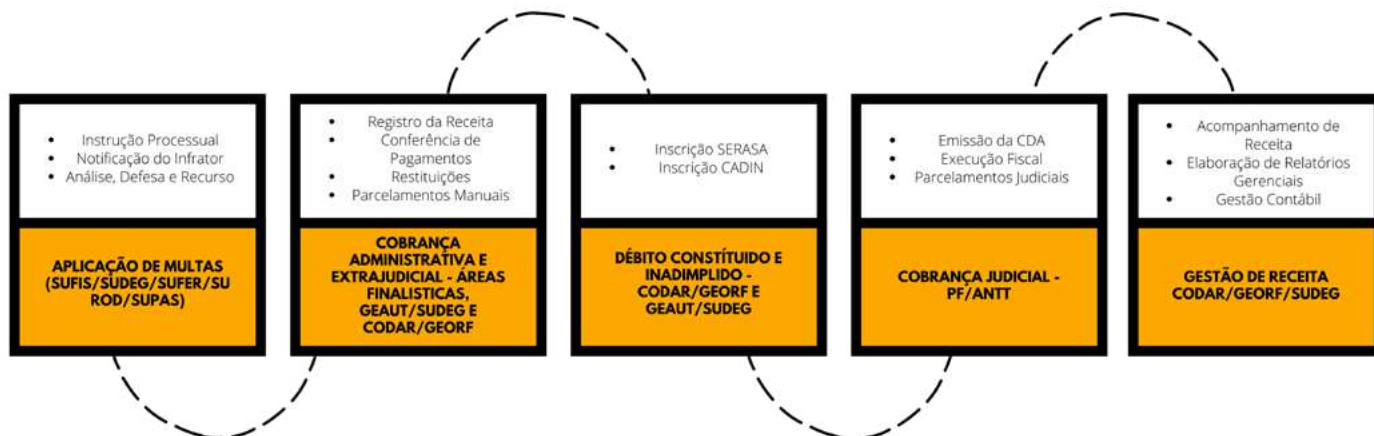
Desta forma, foi adotado pela Agência, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário de cargas e passageiros, o procedimento de inscrição dos devedores, anteriormente à inscrição em Dívida Ativa, por meio da celebração de contrato entre a ANTT e a SERASA S.A. (Contrato nº 054/2019), como meio de recuperar os créditos em aberto, e reduzir a quantidade de processos passíveis de prescrição sem nenhuma ação de cobrança, ou mesmo de ações judiciais de valores inferiores a R\$ 1.000,00 (mil reais), nos termos da Portaria AGU nº 349, de 4 de novembro de 2018.

A ANTT conta também com outra importante ferramenta que dá eficiência à cobrança a qual permite a inscrição dos devedores no Cadastro de Inadimplentes do Governo Federal - CADIN.

Cumprir observar que a atividade de inscrição no CADIN é realizada pelo sistema SISBACEN do Banco Central do Brasil, o qual não permite a extração de relatórios gerenciais. Dessa forma, os controles são realizados por planilhas em Excel, em cumprimento ao parágrafo único, do art. 5º da Lei nº 10.522/02, que dispõe sobre a responsabilidade do órgão pelo cadastro e controle das informações detalhadas sobre as operações que tenham registro no CADIN.

Uma vez finalizados os procedimentos de constituição creditícia e incluídos os nomes dos devedores no CADIN, o processo é remetido à Procuradoria Federal junto à ANTT para inscrição em Dívida Ativa da União e promoção da execução fiscal, nos termos da Lei nº 6.830/1980 e demais normativos sobre a matéria.

Figura 75
Responsabilidade na Aplicação de Multas



Fonte: SUDEG

A fim de demonstrar a evolução do processo de arrecadação, segue abaixo informações quanto ao acompanhamento no período de 2021/2022:

Tabela 52
Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Quantidade

Acompanhamento da Arrecadação de Multas 2021/2020 - Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário																	
Multas Aplicadas		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente		Processo Administrativo (Não Arrecadadas)											
						Suspensas Administrativamente	Multas não inscritas no CADIN	Multas com Risco de Prescrição Executória	Outras	Total das Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas	Demais Situações						
Período de Competência	Quantidade	Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
2022	691	4		5		340		600		0		0		6		336	
2021	1.337	18	4	2	72	0	296	0	701	0	0	0	0	0	15	1.241	950
Total	2.028	22	4	7	72	340	296	600	701	0	0	0	0	6	15	1.577	950

Fonte: SUDEG

Tabela 53
Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Financeiro

Acompanhamento da Arrecadação de Multas 2021/2020 - Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário													
Multas Aplicadas		Descontos		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente		Processo Administrativo (Não Arrecadadas)					
								Suspensas Administrativamente		Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações	
Período de Competência	Valores	Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
2022	3.931.324.659,57	52.110,00		121.590,00		7.809.184,96		1.036.838.285,40		3.623.400,00		2.882.880.089,21	
2021	3.649.650.701,05	4.178,43	765.568,96	760.989,67	1.780.549,78	12.999,56	250.896.697,20	0,00	1.717.430.472,30	0,00	37.575.175,00	3.395.429.717,45	1.641.202.237,81
Total	7.580.975.360,62	56.288,43	765.568,96	882.579,67	1.780.549,78	7.822.184,52	250.896.697,20	1.036.838.285,40	1.717.430.472,30	3.623.400,00	37.575.175,00	6.278.309.806,66	1.641.202.237,81

Fonte: SUDEG

Tabela 54
Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Efetiva

Período de Competência da Multa Aplicada	Valores efetivamente arrecadados	
	Exercícios	
	2022	2021
2022	17.868.075,48	-
2021	51.123.147,96	17.462.322,62
Total	68.991.223,44	17.462.322,62

Fonte: SUDEG

Tabela 55
Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Indicadores Geral

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras - Acórdão 482/2013-TCU-Plenário					
Subitem do Acórdão	Unid.	Multas	Fórm.	2022	2021
9.6.1 Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin.	Qtde	Não inscritas no Cadin	a	600	701
	Qtde	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	248.071	54.378
	%	Físico	a/b x 100	0,24%	1,29%
9.6.2 Número absoluto e percentual de processos de cobrança de multas que (...) sofram maiores riscos de prescrição.	Qtde	Risco de Prescrição Executória	a	0	0
	Qtde	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	248.071	54.378
	%	Físico	a/b x 100	0,00%	0,00%
9.6.3 Quantidade de multas canceladas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de cancelamento em relação ao total de multas aplicadas anualmente.	Qtde	Canceladas	a	2.147	1.928
	Qtde	Aplicadas	b	570.015	336.363
	%	Físico	a/b x 100	0,38%	0,57%
	R\$	Canceladas	c	6.489.333,59	128.089.941,64
	R\$	Aplicadas	d	4.327.439.441,34	2.127.052.432,13
	%	Financeiro	c/d x 100	0,15%	6,02%
9.6.3 Quantidade de multas suspensas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de suspensão em relação ao total de multas aplicadas anualmente.	Qtde	Suspensas	a	340	296
	Qtde	Aplicadas	b	570.015	336.363
	%	Físico	a/b x 100	0,06%	0,09%
	R\$	Suspensas	c	518.419.142,70	858.715.236,15
	R\$	Aplicadas	d	4.327.439.441,34	2.127.052.432,13
	%	Financeiro	c/d x 100	11,98%	40,37%
9.6.4 Percentuais de recolhimento de multas (em valores e em número de multas recolhidas)	Qtde	Arrecadadas	a	139.104	19.364
	Qtde	Aplicadas	b	570.015	336.363
	%	Físico	a/b x 100	24,40%	5,76%
	R\$	Arrecadadas	c	68.991.223,44	17.462.322,62
	R\$	Aplicadas	d	4.327.439.441,34	2.127.052.432,13
	%	Financeiro	c/d x 100	1,59%	0,82%

Fonte: SUDEG

Tabela 56
Dados de Arrecadação de Multas – 2013 a 2022

Fonte	Multas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
174	Multas Excesso de Peso	22.203.817	17.745.974	8.987.287	11.955.018	9.565.610	45.300.616	43.195.145	15.039.699	21.772.633	37.097
	Multas Transp. Rod Interestadual de Passageiros	24.254.833	43.071.552	51.745.775	52.232.147	47.025.551	61.762.535	64.942.792	31.123.777	29.016.529	32.708.568
	Multas Vale Pedágio	4.781.569	5.053.004	3.179.594	3.160.613	2.508.934	2.284.548	4.041.201	2.007.598	22.112.409	21.760.919
	Multas RNTRC	12.640.030	22.460.774	27.395.978	32.073.320	30.394.962	46.930.359	32.493.588	12.783.798	17.617.403	14.924.608
	Multas Transp. Rod. Internacional Cargas	1.037.460	2.450.299	1.627.606	2.434.842	2.675.247	3.238.895	2.350.523	1.789.777	1.657.905	2.051.962
	Multas Transp. Rod. Internacional de Passageiros	57.052	210.576	168.536	572.594	405.361	520.736	621.748	342.479	263.631	225.223
	Produtos Perigosos	0	1.663	0	0	1.154.875	9.637.790	6.396.770	2.175.911	4.741.282	5.799.386
	PEF	0	643	0	3.575.705	3.277.817	5.767.634	5.490.331	1.839.518	4.349.193	7.712.238
	Piso Mínimo de Frete	0	0	0	0	0	0	5.047.498	5.061.811	9.493.104	18.407.653
	PGF/RDA/ANTT-Multa Infração Administrativa	0	0	0	2.130.732	12.432.080	21.862.520	35.732.618	30.814.872	48.507.390	71.970.482
	STN-Recup.Desp Primarias Exerc. Anter.FT.Vinc. (18864-6)	0	0	0	0	0	0	0	0	411.819	0
	STN-Multas de Sentenças Judiciais FTE 74 (18906)	0	0	0	0	0	0	0	0	2.096	3.581
186	Excesso de Peso Líquido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27.587.067
	Evasão de Balança Líquido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.752.400
	PGF/RDA/ANTT-Multa Infrc.Admin. (Ajuizada/Não Ajuizada)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.288.767
TOTAL LÍQUIDO ARRECADADO		64.974.761	90.994.485	93.104.776	108.134.971	109.440.437	197.305.633	200.312.214	102.979.240	159.945.394	214.229.951
Fonte	Multas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
150	Multas Contratuais/Regulatórias	2.254.250	21.482.673	4.889.091	8.757.733	14.453.392	24.228.877	9.250.697	38.344.261	4.184.020	21.993.278
	PGF/RDA/ANTT-Contrato Administrativo	0	0	0	1.212.512	1.418.265	5.314	64.100	212.545	343.519	29.540.382
TOTAL LÍQUIDO ARRECADADO		2.254.250	21.482.673	4.889.091	9.970.245	15.871.657	24.234.191	9.314.797	38.556.806	4.527.539	51.533.660

Fonte: SUDEG

A ANTT possui um volume bastante considerável de multas aplicadas e em processamento, que foram quantificadas em conformidade com os conceitos e determinações do Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário.

Ao longo dos anos tem se observado melhora nos resultados e indicadores da Agência. Os controles estão sendo incrementados, anualmente, de forma a possibilitar o acompanhamento dos processos de aplicação, cobrança administrativa e extrajudicial, com reflexo direto nas atividades de regulação e fiscalização, além de melhorar os índices de arrecadação dos processos autuados.

Avaliamos que a ANTT, apesar de todas as dificuldades e entraves constatados na operacionalização dos procedimentos, tem cumprido com eficiência e celeridade os procedimentos de

monitoramento das multas e sua arrecadação, em cumprimento aos Acórdãos da matéria, bem como tem dado direcionamentos visando à efetividade das ações de arrecadação das multas.

A extração das informações constantes da Planilha de Acompanhamento de Arrecadação de Multas se deu mediante extração de base de dados na nuvem por intermédio do Power Bi, estratégia OLAP para tomadas de decisão e acompanhamento de fluxos. Eventuais discrepâncias podem ocorrer devido à ausência de dicionário de dados e eventual incorreção nas regras de migração do banco do SIFAMA.

Por fim, esse novo corpo gerencial tem implementado ações com seus servidores e colaboradores no sentido de dar efetividade e celeridade ao processamento de autos de infração decorrentes da competência imposta.



5.6 DÍVIDA ATIVA

Tabela 57
Acompanhamento de Produção - Dívida Ativa

Acompanhamento de Produção – Dívida Ativa (Quantidade de Processos)						
Atividade	Realizado de 2004 a 2017	Realizado 2018	Realizado 2019	Realizado 2020	Realizado 2021	Realizado 2022
Triagem/arquivo/instrução (processos físicos/digitalizados)	196.586	75.660	86.834	77.455	48.512	20.644
Processos recebidos eletronicamente via SIFAMA	-	-	-	4.324	56.499	66.508
Taxa de Fiscalização/transporte de passageiros	-	-	-	-	-	206
Inscrição em Dívida Ativa	144.023	70.000	80.021	70.244	103.202	88.731

Fonte: Coordenação de Cobrança e Recuperação de Créditos – PF/ANTT

A inscrição na Dívida Ativa dos créditos das autarquias e fundações públicas federais é de competência da Procuradoria-Geral Federal, nos termos do art. 10 da Lei nº 10.480/2002.

Quanto aos créditos da ANTT, começaram a ser inscritos na Dívida Ativa em 2004, por esta Procuradoria Federal junto à ANTT, que é uma unidade integrante da Procuradoria-Geral Federal e, no âmbito da PF/ANTT, a competência é da Coordenação de Cobrança e Recuperação de Créditos.

Conforme demonstrado acima, houve um constante incremento no número de processos inscritos na Dívida Ativa nos últimos exercícios, embora em 2022 a quantidade de remessa de processos para a inscrição tenha sido um pouco menor.

Tal incremento também se deu em razão da implementação de um novo sistema disponibilizado pela Procuradoria-Geral Federal, da Advocacia-Geral da União, que é o SAPIENS-Dívida,

desde março de 2016, no qual a ANTT foi o projeto piloto e que otimizou extremamente os trabalhos de inscrição na Dívida Ativa da ANTT.

Outro aspecto a ser registrado é a integração dos sistemas SIFAMA, da ANTT, com o SAPIENS-Dívida, da AGU, vez que, desde julho de 2020 milhares de créditos são enviados para a inscrição na Dívida Ativa da ANTT via integração dos sistemas, com cadastramento automático.

Vale registrar que no exercício de 2022 foram concluídas as inscrições na Dívida Ativa de todos os créditos encaminhados à PF/ANTT, constituídos em 2017 e 2018, que estavam pendentes de pagamento e que prescreveriam em 2022 e 2023, e tendo sido também inscritos os créditos constituídos em 2019, 2020, 2021 e 2022, cuja prescrição se daria em 2024, 2025, 2026 e 2027. Assim foi definitivamente afastado o risco de prescrição executória desses créditos.

Quanto aos valores totais de créditos inscritos ano a ano, foi sempre crescente conforme demonstra o quadro abaixo. O principal fato que ensejou o maior resultado no valor de créditos inscritos em 2022 foi a remessa de centenas de processos/créditos tanto do setor ferroviário quanto do setor rodoviário, cujas multas aplicadas em decorrência do descumprimento contratual têm valores expressivos. Em 2022 o valor total de inscritos foi de R\$ 658.824.032,25.

Tabela 58
Total de Inscrições e Valores Históricos por Ano

ANO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
TOTAL	6	217	305	260	262	172	496	1220	4045	5038
VALOR	R\$ 221.620,35	R\$ 1.472.487,54	R\$ 501.199,92	R\$ 1.163.492,89	R\$ 1.709.999,37	R\$ 914.327,48	R\$ 1.866.656,34	R\$ 3.022.655,87	R\$ 13.045.743,00	R\$ 16.434.891,90
ANO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOTAL	7443	35037	50519	51024	70000	80021	70244	103202	88731	0
VALOR	R\$ 40.989.626,75	R\$ 194.072.889,35	R\$ 184.420.087,87	R\$ 257.720.053,98	R\$ 320.000.186,81	R\$ 400.448.874,24	R\$ 369.577.147,12	R\$ 487.558.397,29	R\$ 658.824.032,25	R\$ 0,00

Fonte: Coordenação de Cobrança e Recuperação de Créditos – PF/ANTT

As ações acima referenciadas possibilitaram melhoria na gestão de riscos e medidas para garantir a arrecadação e celeridade processual e atuaram sobre o risco prescricional das multas definitivamente constituídas.

Como resultado do aumento de créditos inscritos na Dívida Ativa tivemos também o crescente aumento da arrecadação. Em 2022, somente em relação aos valores destinados à ANTT, foram arrecadados R\$ 101.507.077,28, enquanto em 2021 foram R\$ 49.857.908,92.

O quadro abaixo, fornecido pela SUDEG, relativo exclusivamente aos créditos inscritos no sistema SAPIENS-Dívida, com os códigos de arrecadação daquele sistema (série 8000), demonstra os valores arrecadados e destinados à ANTT, desde o início da utilização do sistema, o que ocorreu em 2016, até 2022:

Tabela 59
Comparativo da Receita Realizada – 2016 a 2022

Comparativo da Receita Realizada – 2016 a 2022									
Fonte	Descrição da Receita	Códigos de Recolhimento	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
			Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro
129	PGF/RDA/ANTT-Outorgas	80045 e 80126	R\$ -	R\$ -	R\$ 125,28	R\$ 564,12	R\$ 202,82	R\$ 6.999,60	R\$ 4.880,31
174	PGF/RDA/ANTT-Multa Infr. Admin. (Ajuizada e Não Ajuizada)	80044, 80125, 80153, 80154, 80166, 80167, 80181 e 80182	R\$ 2.130.731,66	R\$ 12.432.079,63	R\$ 21.862.520,48	R\$ 35.732.617,63	R\$ 30.814.871,98	R\$ 48.507.389,89	R\$ 71.961.814,75
250	PGF/RDA-Multa Infr. Contrato Administrativo (Ajuizada e Não Ajuizada)	80043 e 80124	R\$ 1.212.511,83	R\$ 1.418.265,09	R\$ 5.313,91	R\$ 64.100,00	R\$ 212.544,88	R\$ 1.343.519,43	R\$ 29.540.382,22
Total Arrecadado Relativo aos Percentuais Destinados à ANTT:			R\$ 3.343.243,49	R\$ 13.850.344,72	R\$ 21.867.959,67	R\$ 35.797.281,75	R\$ 31.027.619,68	R\$ 49.857.908,92	R\$ 101.507.077,28

Fonte: : Gerência de Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade – GEORF

Por outro lado, o valor total arrecadado nos códigos de recolhimento de dívida ativa, no SAPIENS- Dívida (destinados: ANTT + AGU + FUNSET), foi de R\$ 126.315.043,22:

Tabela 60
Recolhimento de Dívida Ativa – SAPIENS- DÍVIDA (destinados: ANTT + AGU + FUNSET)

Fonte	Descrição da Receita	Códigos de Recolhimento	Jan/22	Fev/22	Mar/22	Abr/22	Mai/22	Jun/22	Jul/22	Ago/22	Set/22	Out/22	Nov/22	Dez/22
129	PGF/RDA/ANTT - Outorgas - Destinado à ANTT	80045 e 80126	R\$ 2.422,71	R\$ 2.457,60	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
150	PGF/RDA-Multa Infr. Contrato Administrativo (Ajuizada e Não Ajuizada) - Destinado à ANTT	80043 e 80124	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 25.498.935,18	R\$ -	R\$ 3.573.465,92	R\$ 453.367,38	R\$ 14.613,73
174	PGF/RDA/ANTT-Multa Infr. Admin. (Ajuizada e Não Ajuizada) - Destinado à ANTT	80044, 80125, 80166, 80167, 80181 e 80182	R\$ 4.009.547,34	R\$ 3.940.325,18	R\$ 6.387.956,65	R\$ 5.231.039,42	R\$ 6.296.249,43	R\$ 6.089.220,87	R\$ 6.295.176,03	R\$ 7.746.369,50	R\$ 7.400.658,57	R\$ 6.704.696,74	R\$ 6.061.342,07	R\$ 5.799.232,97
186	PGF/RDA/ANTT-Multa Excesso Peso(Ajuizada e Não Ajuizada) - Destinado à ANTT	80153 e 80154	R\$ 180.204,92	R\$ 208.331,24	R\$ 354.373,94	R\$ 336.901,28	R\$ 439.433,73	R\$ 322.690,72	R\$ 454.689,60	R\$ 346.383,02	R\$ 347.154,79	R\$ 416.430,05	R\$ 536.447,75	R\$ 354.361,91
Valores Arrecadados Relativos aos Percentuais Destinados à ANTT:			R\$ 4.192.174,97	R\$ 4.151.114,02	R\$ 6.742.330,59	R\$ 5.567.940,70	R\$ 6.735.683,16	R\$ 6.411.911,58	R\$ 6.749.865,63	R\$ 33.591.687,70	R\$ 7.747.813,36	R\$ 10.694.592,72	R\$ 7.051.157,20	R\$ 6.168.208,61
Valores Relativos aos Percentuais Destinados à AGU (Honorários):			R\$ 773.420,56	R\$ 785.237,08	R\$ 1.260.519,07	R\$ 1.057.586,91	R\$ 1.272.780,49	R\$ 1.215.368,04	R\$ 1.282.441,35	R\$ 6.633.742,59	R\$ 1.465.913,53	R\$ 2.051.735,20	R\$ 1.315.725,74	R\$ 1.170.408,30
Valores - Percentual de 5% Destinados ao Funset (Exc. de Peso/Ev.de Balança):			R\$ 9.484,47	R\$ 10.964,81	R\$ 18.651,27	R\$ 17.731,66	R\$ 23.128,11	R\$ 16.983,73	R\$ 23.931,05	R\$ 18.181,31	R\$ 18.246,02	R\$ 21.917,39	R\$ 27.875,59	R\$ 18.588,75
Total Geral Arrecadado nos Códigos de Recolhimento de Dívida Ativa (Destinados: ANTT + AGU + Funset):			R\$ 4.975.080,00	R\$ 4.947.315,90	R\$ 8.021.500,93	R\$ 6.643.259,26	R\$ 8.031.591,75	R\$ 7.644.263,35	R\$ 8.056.238,03	R\$ 40.243.611,60	R\$ 9.231.972,91	R\$ 12.768.245,30	R\$ 8.394.758,53	R\$ 7.357.205,66

Fonte: : Gerência de Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade – GEORF

Além desses valores arrecadados, há outros inerentes aos créditos inscritos (até 2016) no banco de dados Recuperação de Acompanhamento de Créditos - RAC, os quais são pagos com boletos do SISMULTAS e, portanto, com os códigos de arrecadação da ANTT, razão pela qual o controle realizado na Procuradoria é manual, em planilha Excel. Em 2022, o valor estimado da arrecadação para os créditos inscritos no banco de dados RAC foi de R\$ 7.716.613,79.

Assim, o total geral dos créditos arrecadados na Dívida Ativa da ANTT em 2022 (considerando os encargos legais e valores destinados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, foram R\$ 126.315.043,22 no SAPIENS-Dívida, mais R\$ 7.716.613,79 (valores históricos), resultando em de R\$ 134.031.657,01.

5.7 GESTÃO DE PESSOAS

Inicialmente, cumpre informar que, com a reestruturação da Agência em maio de 2022, a Gestão de Pessoas passou por mudanças. Historicamente vinculada à Superintendência de Gestão Administrativa, foi alçada a uma atuação mais estratégica passando a integrar a Superintendência de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal, renomeada, assim, para Gerência de Gestão Estratégica de Pessoas - GESPE.

A GESPE da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT considera toda legislação pertinente à gestão de pessoas, observando o que consta na Lei nº 8.112, de 1990, na Lei nº 10.233 de 2001, que criou a Agência, na Lei nº 10.871, de 2004, que dispõe sobre as carreiras das Agências Reguladoras, assim como na Lei nº 13.848, de 2019, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das Agências Reguladoras.

A ANTT, é integrante do Sistema de Pessoal Civil da Administração Pública Federal - SIPEC e do Sistema de Organização e Inovação Institucional do Governo Federal - SIORG, observa as orientações normativas acerca dos diversos temas relativos à gestão de pessoas e estrutura organizacional, bem como orienta as demais UOs quanto aos regulamentos aplicáveis.

5.7.1. Apontamento de Órgãos de Controle

As auditorias preventivas são realizadas por meio de informações extraídas do SIAPE, processando eventuais correções. São acompanhadas as auditorias da CGU e do TCU. Por meio do Sistema e-pessoal do TCU, a Gerência de Gestão Estratégica de Pessoas - GESPE é instada a regularizar demandas relativas aos servidores da ANTT em assuntos referentes a acumulação de cargos, servidor gerente/administrador de empresas privadas entre outros, e prestar esclarecimentos.

Tabela 61
Apontamento de Órgãos de Controle

TCU – Indícios de Irregularidades no Sistema e-Pessoal em 2022 (Acumulado)	Quantitativo
Arquivados	101
Em monitoramento	36
Tratados em Processo de Controle Externo	05

Fonte : GESPE

5.7.2. Conformidade de Processos

a) Controle e acompanhamento da entrega das Declarações de Bens e Renda:

Em 2022, todos os servidores entregaram a Declaração de Bens e Rendas e/ou autorizaram seu acesso, conforme dispõe a Lei nº 8.730, de 1993 e Portaria SGP/SEDGG/ME nº 12.421, de 20 de outubro de 2021.

b) Controle e Acompanhamento dos registros de informação no Sistema de Registro de Atos de Pessoal do TCU – e-Pessoal:

Todos atos de admissão, concessão de pensão civil e aposentadoria foram registrados no e-Pessoal, conforme Instrução Normativa TCU nº 78/2018, que revogou a IN TCU nº 55/2007, e ainda a Resolução TCU nº 206/2007.

c) Acompanhamento dos processos instruídos a título de Reposição ao Erário:

Foram instaurados 6 (seis) processos para reposição de valores recebidos indevidamente por servidores, aposentados e beneficiários de pensão civil, nos termos da Orientação Normativa nº SGP/MP nº 5, de 2013. Os processos envolveram 6 servidores, da Sede da ANTT, gerando retorno de R\$ 15.377,75 aos cofres da União.

d) Serviço de Informação ao Cidadão e Ouvidoria Interna:

Em 2022, a Gerência de Gestão Estratégica de Pessoas respondeu 98 pedidos de informações do Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão.

5.7.3. Força de Trabalho

O Quadro de pessoal da ANTT conta, em 31 de dezembro de 2022, com 982 servidores. É composto pela soma dos servidores do Quadro Efetivo e do Quadro Específico, conforme abaixo:

1. Quadro Efetivo: são os Analistas Administrativos, Especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres, Técnicos em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres e Técnicos Administrativos; e

2. Quadro Específico: em extinção, formado por servidores redistribuídos em 2003 à ANTT pelo Ministério dos Transportes, nos termos do art. 113 da Lei nº 10.233, de 2004. São oriundos de diversos órgãos extintos naquele momento.

Além disso, contribuem com o quadro de Pessoal da ANTT, os servidores movimentados para composição de força de trabalho, prevista no §7º do art. 93, da Lei nº 8.112, de 1990.

A Lei nº 10.871, de 2004, que criou a carreira dos servidores da ANTT, estabeleceu o quantitativo de 1.705 servidores efetivos, todavia, o quadro atual corresponde a 54% da força de trabalho prevista em lei.

Além do quadro efetivo e do específico, compõem o quadro de pessoal da ANTT servidores em diversas situações funcionais, como requisitados, anistiados, ocupantes de cargos comissionados sem vínculo, em exercício descentralizado e em exercício provisório, totalizando o quantitativo que será demonstrado adiante:

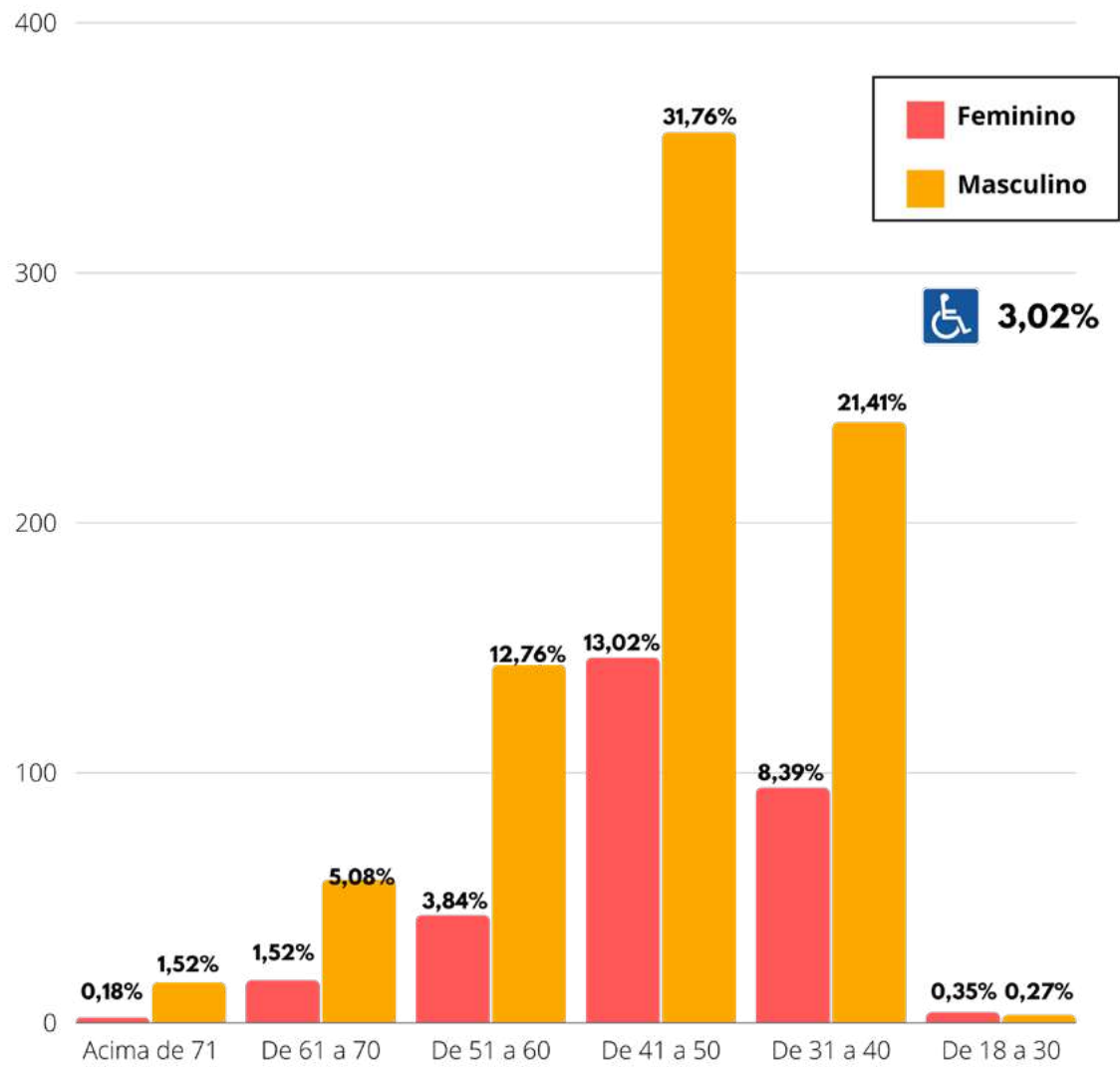
Tabela 62
Força de Trabalho

Distribuição dos Servidores da ANTT por Cargo		Valores Brutos	Valores Percentuais
Quadro Específico		58	5%
Quadro Efetivo	Técnico Administrativo	93	8%
	Técnico em Regulação	513	46%
	Especialista em Regulação	261	23%
	Analista Administrativo	57	5%
Distribuição da ANTT por Cargo		982	88%
Servidores da ANTT - cedidos a outros órgãos		47	
Em Exercício na ANTT		935	
Servidores de outros órgãos - cedidos à ANTT		59	5%
Composição da força de trabalho		35	3%
Sem Vínculo		7	1%
Exercício Descentralizado		38	3%
Força Total de Trabalho da ANTT		1121	100%
Área Meio		381	34%
Área Finalística		740	66%

Fonte: SUESP

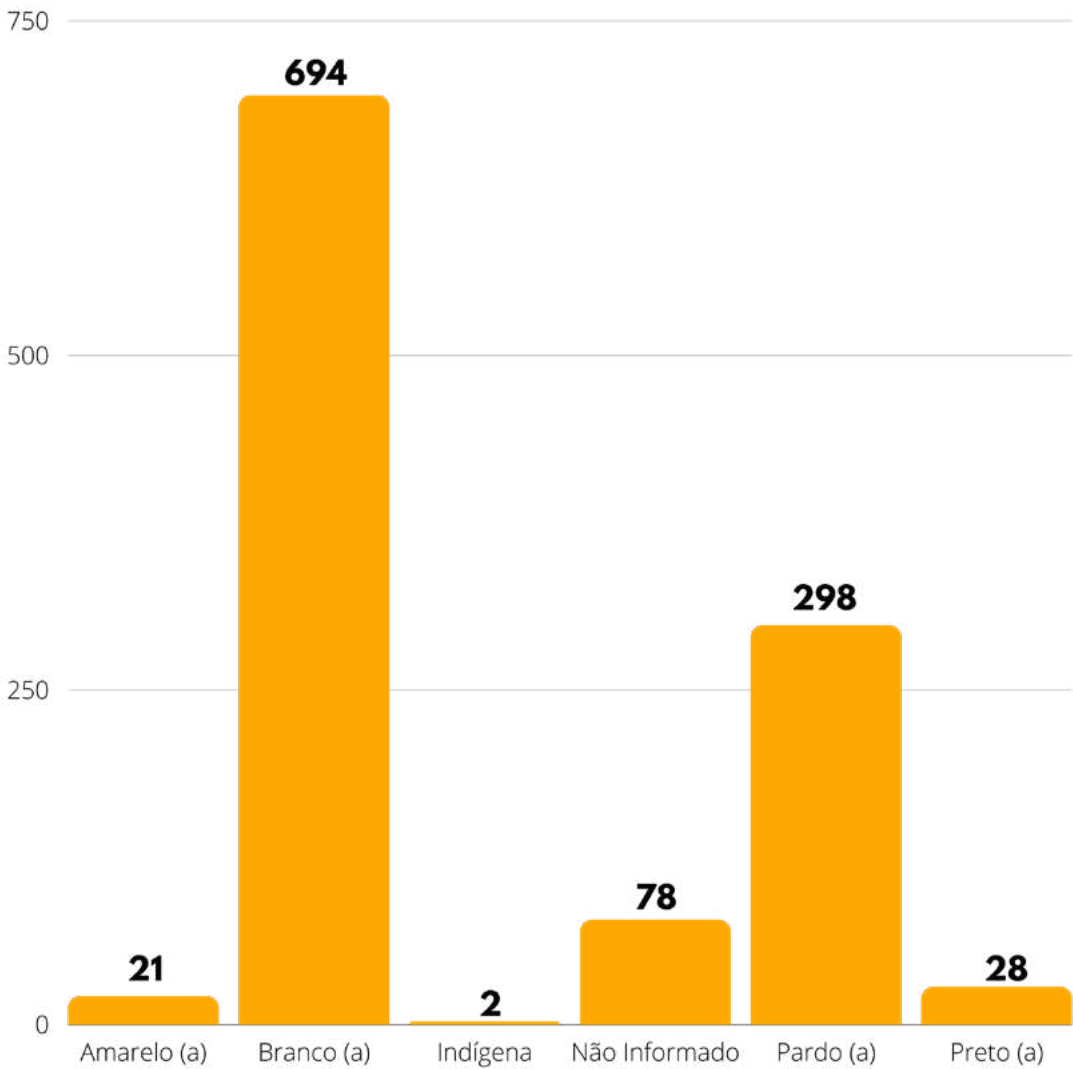


Figura 76
Gráfico de Distribuição por Idade e Gênero



Fonte: SUESP

Figura 77
Gráfico de Distribuição por Autodeclaração Racial



Fonte: SUESP

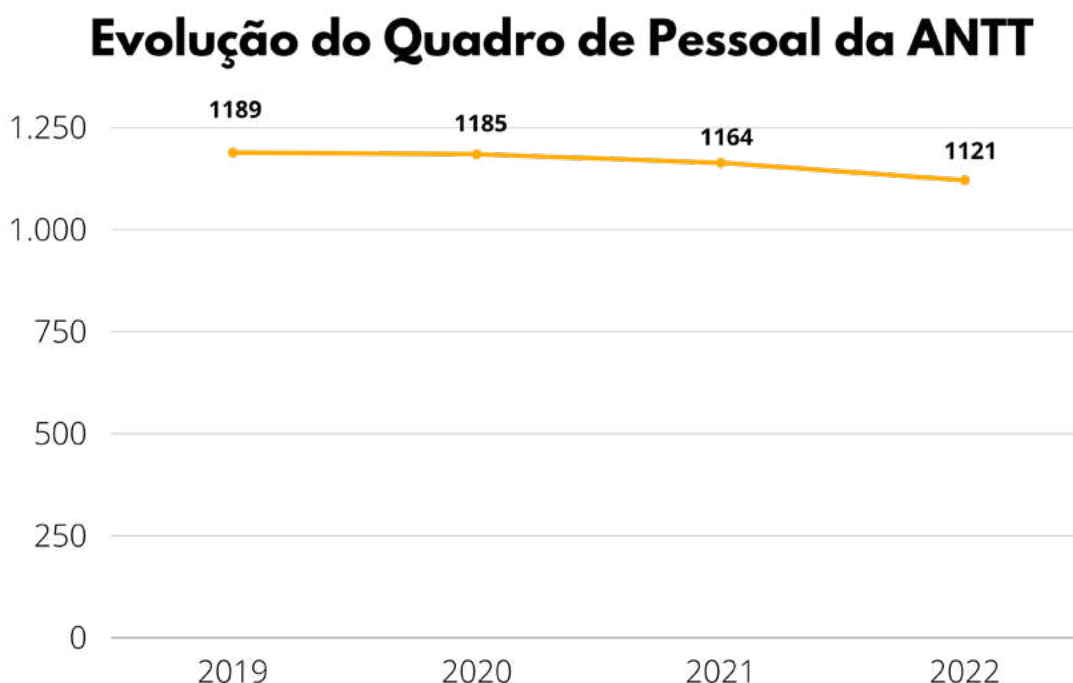
5.7.4. Estratégia de Recrutamento e Alocação de Pessoas

• Necessidade de Recursos Humanos

O processo seletivo para provimento de cargos efetivos ocorre por meio de concurso público, conforme estabelece a Constituição Federal de 1988, a Lei nº 8.112, de 1990 e o Decreto nº 9.739, de 2019.

Desde 2014, a ANTT vem solicitando, anualmente, autorização para a realização de novos concursos públicos ao Ministério competente, todavia sem sucesso. O quadro de pessoal efetivo corresponde atualmente a apenas 54% das vagas previstas na Lei.

Figura 78
Distribuição do Quantitativo do Quadro de Pessoal da ANTT



Fonte: SUESP

• Movimentação Interna

A movimentação interna na Agência, até abril de 2022, estava disposta em normativos vigentes há quase 10 anos. Grande parcela das movimentações internas não eram publicadas em boletim interno, sendo registradas apenas em processos eletrônicos e posteriormente cadastradas nos sistemas interno de gestão de pessoas e de governo.

Em abril de 2022, com a publicação das Resoluções de nº 5.976 (Regimento Interno) e 5.977 (nova Estrutura Organizacional), a Agência promoveu ampla reestruturação, com extinção de várias unidades e criação de novas.

Diante da necessidade de definir critérios para a lotação dos servidores impactados pela reestruturação da Agência, bem como de orientar gestores e servidores, simplificando e desburocratizando o fluxo das movimentações, foi editada

a [Resolução nº 5.978, de 2022](#). Implementou-se, assim, um fluxo padronizado para o processo e 100% das movimentações foram realizadas obedecendo ao padrão e passaram a ser devidamente publicizadas em boletim interno, contribuindo para maior transparência e governança das informações.

Ademais, foi necessário construir um processo de movimentação de pessoal que deveria ocorrer impreterivelmente até 30 de junho de 2022, data limitada por legislação específica devido ao período eleitoral. Deste modo, editou-se a [Portaria nº 119, de 12 de abril de 2022](#), resultando num processo de movimentação imediata em 4 (quatro) etapas:

1. Centralização: atividades administrativas foram centralizadas na sede e os servidores que executavam essas atividades nas coordenações regionais foram movimentados para Brasília;

2. Realocação: dada a extinção de algumas UOs e a criação de outras, foi necessário reposicionar alguns

servidores, movimentações para outras unidades regionais e outros para a Sede;

3. Concurso de Remoção: terceira etapa da movimentação de servidores, teve por objetivo promover a movimentação de servidores entre UOs e preencher vagas prioritárias. As vagas ofertadas neste certame foram exclusivamente para as Coordenações Regionais. Nesse certame, foram contemplados 31 servidores, cerca de 2,7 % dos servidores da Agência; e

4. Remanejamento: Essa etapa foi realizada após o encerramento do Concurso de Remoção, onde realizado a lotação dos servidores não contemplados nas etapas anteriores em unidades administrativas considerando o interesse da Administração.

Abaixo, segue tabela contendo um comparativo das movimentações realizadas nos exercícios de 2021 e 2022:

Tabela 63
Movimentações Internas – Realizadas nos Exercícios de 2021 e 2022

Quantitativo Geral		
Tipo de Movimentação	2021	2022
Total de remoções de Ofício, no interesse da Administração Pública	03	141
Total de Remoções a pedido, independente do interesse da Administração Pública (Concurso de Remoção)	-	31
Total de Remoções a pedido, a critério da Administração Pública	14	293
Total Geral de Remoções	17	465

Fonte: SUESP

5.7.5. Detalhamento da Despesa de Pessoal

Em 2022, a ANTT teve um gasto total de R\$ 240.908.720,37 com pessoal ativo. Desse valor, cerca de 72% correspondem às despesas com remuneração dos servidores, retribuição por cargo em comissão e indenizações. O gasto com pessoal inativo e pensionistas foi de R\$ 24.992.738,15.

O valor com pessoal ativo, aqui considerado, foi obtido a partir da consolidação das informações do SIAPE e inclui

além da despesa com pessoal, os gastos com estagiários e benefícios (auxílio natalidade, ressarcimento assistência médico/odontológica, auxílio natalidade, auxílio creche civil, indenização, auxílio alimentação, auxílio transporte e indenização de moradia).

Deste modo, os números abaixo apresentados consideram apenas o grupo de despesa 1 – Pessoal e Encargos Sociais.

Tabela 64
Detalhamento da Despesa de Pessoal

Custo Direto com Despesas de Pessoal Ativo em 2022			
R\$ 240.908.720,37			
Vantagens Fixas 72,45%	Patronal 15,40%	Gratificação Natalina 5,85%	Exercício Anterior 0,10%
Pessoal Requisitado 2,12%	Vantagens Variáveis 3,99%	Decisão Judicial 0,09%	
Custo Direto com Despesas de Pessoal Pensionista de 2022			
R\$ 5.367.428,26			
Vantagens Fixas 92,18%		Gratificação Natalina: 7,82%	
Custo Direto com Despesas de Pessoal Inativo em 2022			
R\$ 19.625.309,89			

Fonte: SIAPE



• Evolução dos gastos de pessoal

No ano de 2022, o gasto de pessoal com servidores ativos teve um acréscimo em relação ao ano anterior, oriundo despesas com a reestruturação da ANTT, requisição, dentre outros. Já os gastos com inativos aumentou, porém não foi tão expressivo, se comparado ao ano anterior. No entanto, o gasto com pensionistas continua se elevando, situação que está ocorrendo desde 2021.

Tabela 65
Evolução dos Gastos de Pessoal

Despesa Anual (R\$)			
Pessoal	2020	2021	2022
Ativo	R\$ 246.410.305,74	R\$ 235.536.282,53	R\$ 240.908.720,37
Inativo	R\$ 18.879.998,67	R\$ 19.110.478,27	R\$ 19.625.309,89
Pensionista	R\$ 3.439.102,58	R\$ 4.534.493,48	R\$ 5.367.428,26

Fonte: SUESP

• Remuneração

A tabela de remuneração abaixo contempla os valores percebidos pelos servidores dos quadros específico e efetivo ao final da carreira. Os valores são os mesmos do ano anterior, pois não houve reajuste para servidores da carreira em 2022:

Tabela 66
Remuneração

	Cargo	Remuneração (Fim de Carreira)
Efetivo	Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres	R\$21.036,46
	Analista Administrativo	R\$19.564,36
	Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres	R\$10.506,18
	Técnico Administrativo	R\$10.147,08
Específico	Plano Especial de Cargos das Agências Reguladoras – NS	R\$16.062,22
	Plano Especial de Cargos das Agências Reguladoras – NI	R\$9.227,55
	Plano Especial de Cargos das Agências Reguladoras – NA	R\$3.314,30

Fonte: SUESP

5.7.6. Avaliação de Desempenho, Progressão e Promoção e Estágio Probatório

Os servidores da Agência são avaliados anualmente com vistas a possibilitar sua movimentação na carreira (progressão e promoção). Para operacionalizar o procedimento, a Agência possui um sistema eletrônico próprio, o Avaliação 360, que permite à chefia cadastrar o plano de trabalho anual pactuado com o servidor sobre suas atividades e metas. Ao final do ciclo anual de avaliação, cada servidor é avaliado pela chefia imediata. O ciclo de desempenho individual corresponde ao exercício orçamentário, ou seja, de janeiro a dezembro.

5.7.7. Cargos Comissionados ocupados por Servidores de Carreira

A estrutura de cargos em comissão da ANTT estava regulamentada em aproximadamente 30 (trinta) atos normativos internos. No entanto, em 2022, a estrutura e a distribuição dos cargos em comissão foram padronizados e consolidados em dois atos: a Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, que aprovou o Regimento Interno e a Resolução nº 5.977, de 2022, que trata da estrutura organizacional da Agência.

Na Resolução ANTT nº 5.977, de 2022, estabeleceu-se um total de 418 cargos comissionados. Desses 98,3% são ocupados por servidores com vínculo com a Administração Pública, sendo 79,2% do total ocupados por servidores de carreira da ANTT.

Tabela 67
Cargos Comissionados ocupados por Servidores de Carreira

Especificação	Quantitativo de Cargos Ocupados	Valor Percentual
Servidores do Quadro da ANTT	331	79,2%
Servidores de Outros Órgãos	80	19,2%
Sem vínculo	7	1,6%
TOTAL	418	100%

Fonte: SUESP

5.7.8. Valor Agregado dos Recursos Humanos e Meritocracia

Como valor agregado registra-se o projeto de Premiação por Excelência Funcional, que tem o intuito de valorizar e reconhecer as equipes de trabalho compostas por servidores da ANTT no exercício de suas atividades na Agência.

A premiação é concedida a trabalhos implementados que contribuíram para a disseminação de melhores práticas e/ou alcance dos objetivos estratégicos da ANTT.

A iniciativa está regulamentada pela [Deliberação nº 38, de 15 de fevereiro de 2017](#), e está no seu quinto ano, resultando

na melhoria dos processos, métodos e procedimentos fiscalizatórios e regulatórios induzindo à efetividade dos resultados almejados, bem como em atividades administrativas e de suporte às atividades finalísticas da ANTT.

5.7.9. Ações Voltadas à Saúde e Qualidade de Vida no Trabalho

Concernente à valorização do ambiente e das condições de trabalho, foram realizadas, em 2022, várias ações de qualidade de vida no trabalho visando mitigar as fontes de mal-estar e potencializar as fontes de bem-estar no trabalho, favorecendo, assim, o incremento da produtividade e do ambiente organizacional saudável, conforme a seguir:

• Serviço Multidisciplinar de Promoção à Saúde (SEMUPS) da ANTT

Foi criado para desenvolver ações preventivas, educativas e de apoio aos quadros de sofrimento emocional dos servidores, contribuindo com a promoção da saúde do servidor, qualidade de vida, valorização, bem-estar e satisfação. No ano de 2022, foram realizados 1.458 atendimentos pelo SEMUPS, sendo 1.242 de Psicologia, 29 de Assistência Social e 187 de Psiquiatria. Como consequência, tem gerado ganhos de produtividade e desenvolvimento para a Agência.

• Exames Médicos Periódicos

Têm como objetivo, a preservação da saúde dos servidores em função dos riscos existentes no ambiente de trabalho e de doenças ocupacionais ou profissionais. A convocação para os exames foi retomada após a pandemia para todos os servidores da Agência.

• Serviço de Gestão de Conflitos Interpessoais da ANTT (SEGECIN)

Trata-se de um serviço formado por servidores públicos de diversas áreas da ANTT, capacitados para atuar como gestores de conflitos interpessoais no trabalho. Atua como instância de gestão de conflitos e facilitação de diálogos, auxiliando as partes a encontrarem a melhor solução possível para o conflito, propiciando ambiente de trabalho mais harmônico com relações mais saudáveis e pacíficas. Foi inaugurado em 28/01/2022, com vídeo de apresentação, publicidade e divulgação do Guia SEGECIN. O SEGECIN atendeu em 2022, 5 casos, sendo realizadas 18 sessões individuais e 1 sessão conjunta.

5.7.10. Capacitação

• Estratégias e Números

Em 2022, foi destinado, para fins de capacitação dos servidores da Agência, o orçamento total de R\$ 4.350.000,00, sendo empenhado o valor de R\$ 2.368.966,43.

Tabela 68
Capacitação – Estratégias e Números

Ano	Orçamento	Empenhado
2019	R\$ 1.108.491,00	R\$ 1.101.946,98
2020	R\$ 891.969,00	R\$ 232.372,16
2021	R\$ 1.010.000,00	R\$ 301.273,62
2022	R\$ 4.350.000,00	R\$ 2.368.966,43

Fonte: SUESP

• Programa de Experiência Técnica Internacional – PETI

O PETI visa a promoção de capacitações internacionais para os servidores entre os anos de 2022 e 2025. Em 2022 foram realizadas 4 edições do Programa, tratando de temas como: Inspeção Acreditada, Parcerias Público Privadas em Rodovias e Ferrovias, que ampliaram os conhecimentos técnicos e boas práticas. Houve ainda, a participação dos servidores do INMETRO, Minfra, TCU, BNDES, DNIT e Infra S/A, sendo que cada órgão custeou as despesas de seus

servidores. Os servidores da ANTT participantes foram os responsáveis por disseminar aos demais da Agência o conhecimento adquirido, por meio de Workshops.

• Programa de Desenvolvimento de Líderes

Após a reestruturação, a alta gestão da Agência decidiu investir nas competências de liderança com foco nos resultados a partir do engajamento das pessoas, possibilitando o desenvolvimento de habilidades essenciais a todo líder, criando uma cultura de formação de sucessores.

Realizou-se capacitação específica para a diretoria, superintendentes, gerentes e equivalentes a esses cargos, bem como os coordenadores regionais da Agência.

• Curso de Formação de Agente de Trânsito

O curso de formação de agentes de trânsito foi considerado a maior capacitação continuada já promovida no âmbito da

ANTT. O programa teve carga horária total de 200 horas, distribuídos em 9 módulos, sendo que cada módulo foi executado em 5 turmas.

• Números

A seguir, gráficos com os números da execução de capacitação da ANTT no ano de 2022:

Figura 79
Evento/Ano

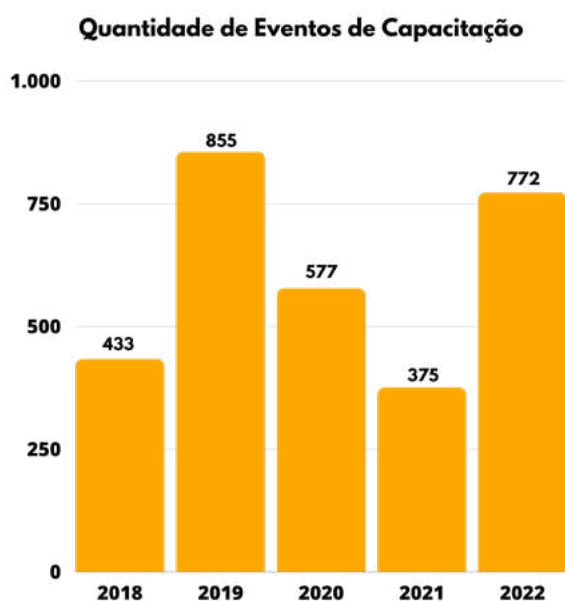


Figura 80
Inscritos/Ano

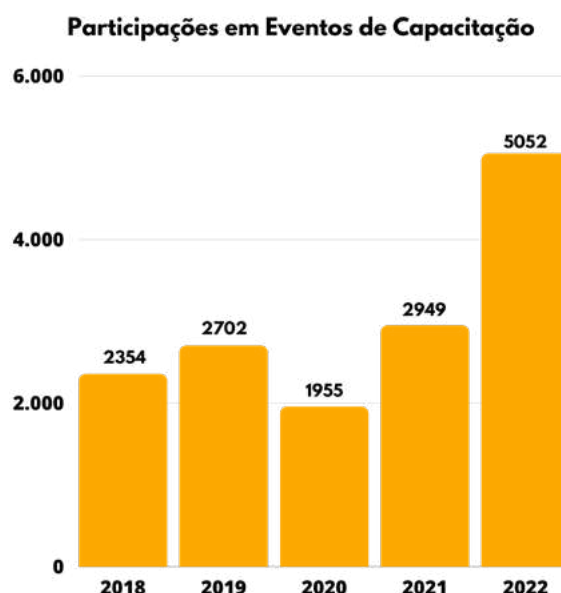
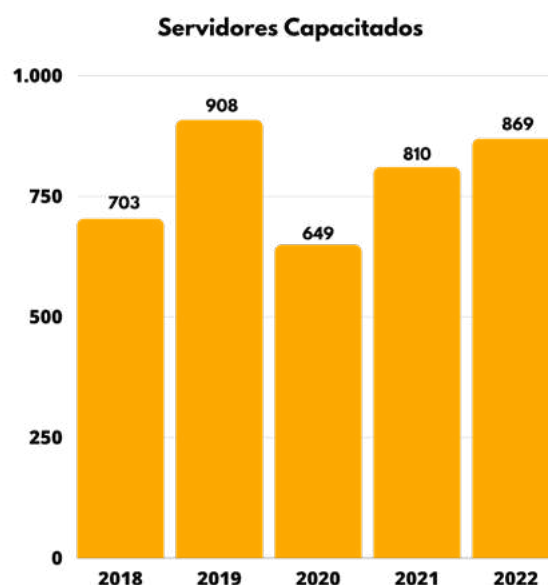


Figura 81
Carga Horária/Ano



Figura 82
Capacitações/Ano



5.7.11. Desafios

I - Migrar sistemas internos de gestão de pessoas para sistemas disponibilizados pelo órgão central do SIPEC:

• Sistema de controle de frequência da ANTT

A edição da Resolução ANTT nº 6.001, de 12 de dezembro de 2022, modernizou as disposições institucionais sobre o horário de funcionamento, a jornada de trabalho e o controle da frequência dos servidores em trabalho presencial.

Foram realizadas tratativas com o Ministério da Economia para implementação do Sistema de Registro Eletrônico de Frequência – SISREF. Integrado aos sistemas de governo, a adoção do SISREF trará agilidade, segurança no registro e consolidação das informações, redução de processos de trabalho, economicidade para a Agência uma vez que o ônus para manutenção e atualização do sistema fica a cargo do Ministério gestor do sistema. A implantação ocorreu em janeiro de 2023.

• Programa de Gestão e Desempenho – PGD

Em relação ao Programa de Gestão e Desempenho - PGD da ANTT, tem-se realizado benchmarking buscando conhecer, no âmbito da Administração Pública, boas práticas do programa em outros órgãos, visando aprimorar os normativos internos bem como a ferramenta de gestão do programa, com foco nos resultados da ANTT. Inclusive já iniciada a fase de teste do Sistema desenvolvido pela Agência Nacional

de Transportes Aquaviários – ANTAQ, também utilizado pela Polícia Rodoviária Federal – PRF.

II - Estruturação do Subsistema Integrado de Atenção à Saúde do Servidor – SIASS

As atividades de atenção à saúde do servidor eram realizadas de maneira descentralizada nas diversas unidades regionais da ANTT, ocasionando uma falta de padrão nos procedimentos. Entretanto, a partir de 2022, com o intuito de aperfeiçoar a gestão das atividades, procedeu-se com sua centralização na Sede, em Brasília.

Com isso, os processos passaram a ser uniformizados e as negociações com as Unidades SIASS reestabelecidas e intensificadas a fim de formalizar acordos de cooperação técnica para realização de perícias médicas. Além disso, a realização de perícias em algumas localidades foram reiniciadas, após a pandemia.

Como desafio para 2023, espera-se concretizar parcerias com Unidades SIASS nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Brasília e Porto Alegre, onde se concentram a maior parte dos servidores da ANTT e a ANTT não possui parceria para a realização de perícias. Assim, esta Agência priorizará a negociação visando a concretização da parceria com a Unidade SIASS nessas localidades.

III - Evasão de Servidores

O índice de evasão na ANTT é elevado, destacando-se, neste ano, como principais causas as aposentadorias e as exonerações. Em 2022, registrou-se a evasão de 21 servidores de carreira, cerca de 2% do quadro efetivo da Agência. Pode-se observar que nos anos anteriores a média de evasão é semelhante.

Tabela 69
Evasão de Servidores

Evolução dos Desligamentos na ANTT	2020	2021	2022
Aposentadoria	5	11	10
Falecimento	3	5	1
Exonerações	3	1	9
Demissão	3	1	1
TOTAL	14	18	21

Fonte: SUESP

IV - Recomposição da Força de Trabalho (Concurso Público)

A Lei nº 10.871, de 2004, que dispõe sobre a criação de carreiras e organização de cargos efetivos das Agências Reguladoras, estabeleceu o quantitativo de 1.705 servidores para composição do quadro de pessoal da ANTT.

A capacidade operacional da ANTT diante da grande quantidade de novos projetos de concessão vem sendo apontada como elemento de grande percepção de risco de investidores que temem atrasos nos prazos de análises de projetos e autorizações, que podem impactar suas projeções de receitas e custos. Esta percepção de risco pode ameaçar a própria continuidade do extenso programa de novas concessões e da efetividade das fiscalizações pela Agência.

A ANTT é responsável por fiscalizar 24 concessões rodoviárias, que somam mais de 13 mil quilômetros

de estradas. A previsão para 2023 é de um incremento substancial dos Km concedidos, considerando os novos projetos. Nas ferrovias, são 15 (quinze) Contratos de Concessão geridos pela ANTT, que respondem por 30.612 quilômetros de malha, além de outros 3.228 quilômetros em construção.

Atualmente, o quadro de servidores da Agência conta com uma defasagem de 46%, contabilizando 781 vagas não providas em relação às 1.705 previstas na Lei nº 10.871/2004. Em números, das 1.705 vagas previstas na lei, encontram-se ocupadas apenas 924 representando 54%. Essa situação não converge com a posição estratégica que a Agência ocupa na execução de políticas públicas prioritárias para o Governo Federal no setor da infraestrutura.

Desde 2014, a ANTT solicita, anualmente, autorização para realização de novo Concurso Público.



5.8 GESTÃO DE LICITAÇÕES E CONTRATOS

5.8.1. Conformidade legal

No âmbito da ANTT, a gestão de licitações e contratos é regulamentada pela Norma Administrativa [NA/003-18/SUDEG-01](#), aprovada pela [Deliberação nº 732, de 25 de setembro de 2018](#).

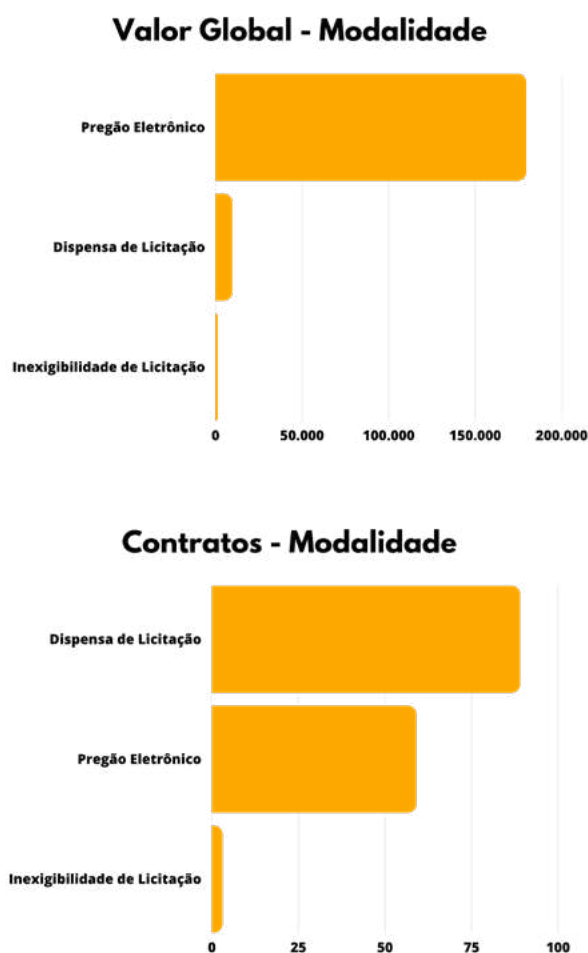
Para a prevenção de falhas ou irregularidades, são adotados os seguintes mecanismos:

- Observância da legislação e atos normativos internos;
- Utilização das minutas padronizadas de Edital, Termo de Referência, Ata de Registro de Preços e Contrato disponibilizadas pela Advocacia-Geral da União;
- Utilização de listas de verificação disponibilizadas pela Advocacia-Geral da União;
- Análise jurídica dos processos de contratação;
- Capacitação dos agentes envolvidos.

5.8.2. Processos de Contratações em 2022

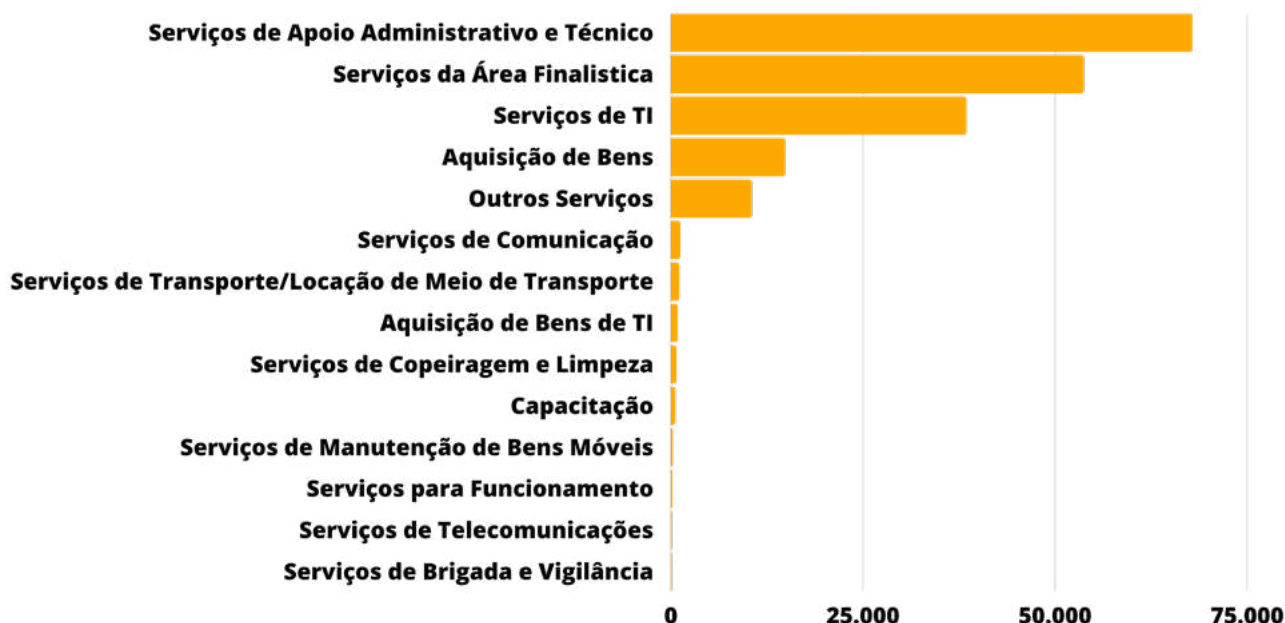
Foram formalizadas 151 contratações no âmbito da ANTT (Sede e Unidades Regionais), decorrentes de Licitações, Dispensas de Licitação e Inexigibilidades de Licitação, que corresponderam ao montante de R\$ 190.140.000,00 (cento e noventa milhões e cento e quarenta mil reais).

Figura 83
Processos de Contratações em 2022



Fonte: SUDEG

Figura 84
Processos de Contratações em 2022 – Despesas por Tipo (R\$ em Mil)



Fonte: SUDEG

Tabela 70
Contratações mais relevantes

Objeto	Objetivos Estratégicos	Justificativa	Contrato
Serviços técnicos especializados de apoio em engenharia consultiva, gerenciamento e operação das demandas de infraestrutura e logística e programas governamentais previstos nas rodovias federais outorgadas à exploração da iniciativa privada	* Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação	Contratação de serviços técnicos especializados com vistas a apoiar a realização das atividades inerentes às atribuições da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária	Contrato nº 01/2022.
Serviços técnicos especializados para o cumprimento das atribuições regimentais da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS).	* Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação * Aprimorar a gestão de serviços semiurbanos	Contratação de serviços técnicos especializados com vistas a apoiar a realização das atividades inerentes às atribuições da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros.	Contrato nº 005/2022.

Objeto	Objetivos Estratégicos	Justificativa	Contrato
Serviços técnicos especializados de apoio em engenharia consultiva, gerenciamento e operação das demandas referentes aos processos de regulação, gestão e fiscalização dos contratos vigentes no âmbito da Superintendência de Transporte Ferroviário – SUFER	* Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação	Contratação de serviços técnicos especializados com vistas a apoiar a realização das atividades inerentes às atribuições da Superintendência de Transporte Ferroviário.	Contrato nº 006/2022.
Serviços técnicos especializados para o apoio ao desenvolvimento das atividades institucionais de competência legal da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD	* Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação	Contratação de serviços técnicos especializados com vistas a apoiar a realização das atividades inerentes às atribuições da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária	Contrato nº 044/2022.
Contratação de serviços técnicos especializados de engenharia consultiva de apoio às atividades de competência legal da ANTT, quanto à supervisão dos trechos das rodovias federais outorgados à exploração da iniciativa privada, com vistas à aferição da execução adequada do serviço, especificamente, do cumprimento, pelas concessionárias, dos encargos contidos nas cláusulas dos Contratos de Concessão para exploração da Infraestrutura Rodoviária	* Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação	Contratação de serviços de produção de relatórios, objetivando subsidiar a ANTT na aferição do cumprimento das cláusulas contratuais presentes nos Contratos de Concessão, bem como o fornecimento de relatórios além daqueles encaminhados pelas concessionárias, possibilitando o estreitamento da relação com o usuário do serviço prestado por esta Agência.	Contrato nº 046/2022.
Consultoria para a realização de estudo que forneça à ANTT informações sobre o cenário atual do transporte multimodal para a identificação de possíveis ações visando promovê-lo de forma mais adequada.	* Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir efetividade da regulação	Contratação de apoio técnico especializado às atividades da Superintendência de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas: necessidade de contratação de uma consultoria para apoio na condução do projeto estratégico "Produção e disseminação de conhecimento sobre o transporte multimodal de cargas".	Contrato nº 049/2022.

Tabela 71
Principais Contratações Diretas

Inexigibilidade de Licitação	Serviços técnicos especializados de pesquisa e aconselhamento imparcial em Tecnologia da Informação e Comunicação	Necessidade de consulta frequente à base de Dados da Legislação Federal, inclusive para fins de tomada de decisão.
Dispensa de Licitação (art. 24, VIII, da Lei nº 8.666/93)	Contratação remanescente de apoio administrativo	Necessidade de manutenção de apoio administrativo em virtude de rescisão contratual

Fonte: SUDEG

5.8.3. Desafios e Ações Futuras

A execução do Plano de Contratações Anual (PCA) permanece como um grande desafio. É fundamental aprimorar as etapas do principal mecanismo de governança nas contratações públicas, desde a fase inicial do planejamento das contratações até o acompanhamento de execução do PCA.

Com o aperfeiçoamento e obediência ao PCA, torna-se possível melhorar a distribuição e realização dos certames

licitatórios ao longo do exercício, reduzindo a concentração o alto volume de contratações formalizadas nos meses de outubro a dezembro e, com isso, minimizar os riscos decorrentes da concentração dessas contratações e demais atividades inerentes, como prorrogação contratual.

Ainda, lista-se como desafio a atualização de toda a legislação e demais normativos que regulamentam o regime das contratações públicas, além da necessidade de implementação do uso de ferramentas tecnológicas visando o aprimoramento da gestão contratual.



5.9 GESTÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

Em 2022 a Superintendência de Tecnologia da ANTT, passou a ter como competência suprir e dar suporte às áreas da ANTT com informações, recursos de informática e sistemas computacionais necessários ao desenvolvimento das atividades finalísticas e de gestão interna.

Em 2022, a ANTT atingiu os seguintes resultados:

1. Modelo de Governança de TI

Baseado nos principais referenciais de Governança de TI para a Administração Pública Federal – APF, o modelo de governança de TI da ANTT foi definido pelo Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI), instituído pela [Portaria nº 632, de 10 de dezembro de 2020](#), sendo coordenado pelo Superintendente

de Tecnologia da Informação e composto pelos titulares das Superintendências de Processos Organizacionais, pelo titular do Gabinete do Diretor-Geral e da Assessoria de Estruturação de Informações Estratégicas - AESINF – do qual vêm coordenando as ações de aprimoramento do tema.

Em 2022, iniciou-se a implementação do Escritório de Governança de TI, com ações de atualização dos instrumentos de modo atender as conformidades dos referenciais e normas da APF. Esta ação irá possibilitar decisões centralizadas, instrumentalização da Governança de TI, prestar apoio às unidades no cumprimento das diretrizes de governança, realizando acompanhamentos, avaliações, monitoramento do desempenho dos processos de TI.

2. Montante de recursos em TI

Tabela 72
Recursos financeiros em TI

Natureza De Despesa	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Restos Pagar
Investimentos	R\$ 9.647.929,00	R\$ 84.779,00	R\$ 9.563.150,00
Custeio	R\$ 65.502.006,72	R\$ 34.466.768,57	R\$ 31.035.238,15
Total	R\$ 75.149.935,72	R\$ 34.551.547,57	R\$ 40.598.388,15

Fonte: SUTEC

3. Contratações mais relevantes de recursos de TI

A ANTT empenhou grandes esforços para a contratação de importantes aquisições e serviços na área de TI, o que totalizou 11 novos processos de contratação e 21 renovações de contratos, garantindo, assim, a excelência da gestão de tecnologia da informação da ANTT. As contratações e renovações dos contratos e seu detalhamento estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT: <https://portal.antt.gov.br/contratos>.

Das novas contratações temos como destaque mais relevantes os contratos:

- CT 013/2022 - Contratação Fábrica de Qualidade e Testes: esta contratação possibilita o controle e garantia de qualidade de software da ANTT, incluem os serviços e atividades de engenharia de software que objetivam garantir a qualidade dos produtos construídos ou mantidos pela fábrica de software no âmbito da ANTT, por meio da aplicação de modelos

de qualidade do processo de desenvolvimento de software, do produto de software e do uso do software;

- **CT 015/2022 - Central de Serviços:** esta contratação foi imprescindível para assegurar a disponibilidade da infraestrutura em atender as demandas recebidas, garantindo a qualidade dos serviços prestados – as atividades ajudam ao atingimento de metas estratégicas da ANTT;

- **CT 024/2022 - Contratação de Licenças de Backup:** a implantação desta nova solução proporcionou a

ampliação da infraestrutura em discos e o tamanho de espaço para backup, possibilitando proteger os dados críticos da ANTT, e a recuperação em caso de perda dos dados originais, o que garante a continuidade das atividades de todas as áreas negociais da Agência;

- **CT 057/2022 - Serviços de acesso, via plataforma web:** a contratação desse serviço, possibilitou maior facilidade de acesso à base de dados da legislação Federal, incluindo a integração da legislação da ANTT.

Tabela 73
Processos de Contratos em 2022

Novas Contratações	Contratações de Uso Contínuo e Renovações de Contratos
CT 13/2022; CT 14/2022; CT 15/2022; CT 19/2022; CT 24/2022; CT 34/2022; CT 05/2022; CT 47/2022; CT 50/2022; CT 57/2022; CT 58/2022.	CT 03/2021; CT 08/2020; CT 12/2017; CT 16/2021; CT 19/2019; CT 25/2017; CT 25/2019; CT 27/2017; CT 28/2017; CT 31/2020; CT 35/2021-Lote I; CT 36/2021-Lote II; CT 37/2021-Lote III; CT 40/2021; CT 41/2021; CT 42/2018; CT 43/2019; CT 47/2018; CT 47/2019; CT 51/2019; CT 52/2019; CT 054/2018

Fonte: SUTEC

5.9.1. Principais iniciativas (sistemas e projetos) e resultados na área de TI

Gestão de Projetos Estratégicos – SUTEC

Algumas ações foram importantes para a iniciação do processo de implantação do Escritório de Governança de TI, entre eles o monitoramento de forma tempestiva das execuções e cronogramas dos projetos de TI e o acompanhamento dos Projetos Estratégicos da ANTT com reportes para o PGA 2022. Neste sentido, verificou-se a necessidade de atualização do plano de projeto e cronograma do Projeto Nuvem e do projeto Implantação da Governança de TI.

Outras ações como o mapeamento de conformidade da Governança na APF aos principais instrumentos implantados na ANTT, identificou e priorizou documentos e ações a serem desenvolvidas ao longo de 2023.

5.9.2. Infraestrutura de TI

Visando auxiliar o alcance dos resultados dos Projetos Estratégicos da ANTT, a SUTEC implementou alguns projetos internos de infraestrutura tecnológica:

- **Projeto de Backup:** a conclusão deste projeto, trouxe a Agência maior proteção dos dados críticos da ANTT, possibilitando a recuperação dos serviços de TI no menor tempo possível em caso de desastre ou perda de informações, sem interrupção das atividades das áreas negociais da Agência;

- **Projeto Gestão de Patches e Atualizações de Softwares:** este projeto traz benefícios bem como a mitigação de falhas de segurança que podem ser exploradas por agentes internos e externos, melhorando assim, o desempenho e estabilidade dos sistemas ANTT, possibilitando o acréscimo de novas

funcionalidades e removendo as funcionalidades obsoletas;

- **Projeto Reestruturação das Ferramentas de Colaboração Integradas:** Com a realização deste projeto, foi possível maior gerenciamento dos recursos de TI que os usuários compartilham entre si, maior gerenciamento dos riscos o que traz conformidade de endereço e governança, garantindo a segurança das informações das quais todos os usuários Admin. de estações de Trabalho e ferramentas integradas aos usuários (Teams - AD - Exchange) tem acesso;

- **Projeto de Melhoria e Capacitação de Colaboradores:** este projeto capacitou e aperfeiçoou a equipe de infraestrutura de TI sobre o tema "Processos ITIL", certificando o perfil do participante de acordo com cada área de atuação, oferecendo maior qualidade ao plano de melhoria contínua e amadurecendo os processos de TI já implementados na Agência, com suporte aos modelos já pré-definidos pelo mercado;

- **Projeto Home Office Seguro:** este projeto entregou aos colaboradores da ANTT, um ambiente virtualizado e seguro em Home Office para o desenvolvimento das atividades; e

- **Projeto Automatização de Sistemas DEVOPS:** este projeto possibilitou a combinação de práticas e ferramentas que incide no desenvolvimento rápido, entrega e utilização de alguma aplicação de maneira automatizada, dando a celeridade aos processos tradicionais para desenvolvimento de software na infraestrutura de DEVOPS funcional no ambiente tecnológico da ANTT.

5.9.3. Sistemas da Informação

Dos desenvolvimentos entregues neste ano, recebem como destaque os apps "ANTT Cidadão" e "E-Fiscal", além da revisão da Metodologia de Gerenciamento de Projetos para Sistemas da Informação – MGPDS:

- **ANTT CIDADÃO:** foi desenvolvida para ser uma plataforma comunitária para terminais móveis (mobile) que possibilita à sociedade, de qualquer lugar, colaborar com informações estratégicas que vão auxiliar a Agência no seu trabalho de fiscalização e regulação, além de subsidiar as lideranças com dados estratégicos para tomada de decisão. O App disponibiliza conteúdos referentes à Cargas, Rodovias, Passageiros e Legislação de forma simplificada e objetiva aos usuários.

- **E-FISCAL:** é um aplicativo também desenvolvido para terminais móveis (mobile), a ser utilizado para consultas que subsidiarão os agentes da autoridade com informações dos serviços regulados e na lavratura de autos de infração de responsabilidade da ANTT.

- **SIGMA:** foi desenvolvido a primeira parte do sistema, onde será possível gerenciar as instalações, utilizando georreferenciamento, bem como as linhas solicitadas pelas empresas no transporte rodoviário interestadual de passageiros, desde a solicitação até a aprovação, mantendo o histórico da tramitação.

- **Sistema de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - TRIC:** Desenvolvida a primeira parte do Sistema de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, que permite um acompanhamento de todo o processo de habilitação/renovação de licenças e/ou autorizações e procedimentos exigidos pela regulamentação de acordos internacionais, celebrados entre o Brasil e os países da América do Sul.

- **ORGANIZANTT:** o desenvolvimento deste sistema internalizado e customizado, permitiu a visualização dinâmica do organograma ANTT, através de pesquisas por nome de servidor ou por unidade organizacional.

- **Metodologia de Gerenciamento de Projetos e Desenvolvimento de Software – MGPDS:** recebeu atualização para estar em conforme ao PMBOK 6ª edição. A metodologia que visa dar conformidade às boas práticas da gestão de projetos à ANTT, foi revisada para ser aplicada aos ciclos de vida altamente adaptativos ou ágeis de projetos.

- **Evolução dos sistemas:** SIFAMA-FISN, SIFAMA-SAR, SIFAMA-SPM, RNTRC, SISHAB, PARTICIPANTT, SEI, CONTRATOS, SGRH, SIREF RODOVIAS, com o intuito de implementar novas funcionalidades ou ajustar funcionalidades existentes, buscando melhorar e facilitar a usabilidade das áreas de negócios.

Informações Estratégicas

As ações elencadas abaixo foram desenvolvidas por meio do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) no ano de 2022:

1) Geração Mensal de Público-alvo do Benefício Caminhoneiro - TAC: este projeto proporciona a extração mensal de ativos, RENAVAM dos ativos, e extração qualificada do CIOT e MDF-e para identificação do público-alvo do benefício, e envio ao Dataprev;

2) Fiscalização Eletrônica de Evasão de Postos de Pesagem Veicular: este projeto foi criado para fiscalizar eletronicamente as ocorrências de evasão de pesagem dos Postos de Pesagem Veicular – PPV, por meio de dados do sistema foto-fuga e de integrações com outras bases de dados;

3) Automatização do Termo de Registro de Ocorrência para Concessionárias: Automatizar a inspeção e tratamento de ocorrências de infraestrutura, operação, dentre outras, conforme [Resolução 4.071, de 3 de abril de 2013](#), das concessões de rodovias fiscalizadas pela ANTT;

4) Fiscalização Eletrônica de irregularidades no RNTRC: Iniciativa para fiscalizar eletronicamente as situações irregulares do RNTRC, através de câmeras de monitoramento;

5) Revalidação Ordinária Automática dos dados cadastrais no RNTRC: realização de ação para avaliação dos dados do RNTRC por meio de cruzamentos de dados para realizar a Revalidação Ordinária do RNTRC automaticamente;

6) Automatização dos Registros de Interrupções de Rodovias e Ferrovias: Monitoramento e registro automático de interrupções nas rodovias e ferrovias para contribuir com a fiscalização dos serviços prestados pelas concessionárias.

5.9.4. Segurança da Informação

Algumas importantes ações foram desenvolvidas em 2022:

- **Publicação do instrumento Política de Classificação da Informação** - PCINF da ANTT, por meio da [Instrução Normativa nº 10, de 17 de fevereiro de 2022](#);

- **Adesão a Rede Federal de Gestão de Incidentes Cibernéticos (ReGIC)**, atendendo ao Decreto 10.748, de 16 de julho de 2021 PR/GSI, rede instituída pelo Governo com finalidade de prevenir, dar tratamento e respostas aos incidentes cibernéticos ocorridos nas entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional;

- **Implantação de nova solução de Backup**, para atender ao crescimento de demanda por novos sistemas desenvolvidos e em desenvolvimento, e considerando ainda, o Sistema Eletrônico de Informações - SEI, novo modelo de processo eletrônico implantado na Agência, que exige um espaço considerável no ambiente de backup para armazenamento e sustentação de tudo o que é produzido. Neste sentido, temos como ganho uma grande ampliação da infraestrutura em discos, que possibilita proteger os dados críticos da ANTT, a recuperação em caso de perda dos dados originais, e garante a continuidade das atividades nas áreas negociais quanto ao atingimento da missão institucional da Agência.

Principais desafios, ações e perspectivas para os próximos exercícios

Para o exercício do ano de 2023, a SUTEC terá como ações 03 (três) metas para o PGA, que foram definidas e aprovadas em reunião estratégica com a participação das Superintendências e Diretorias da Agência.

Tabela 74
Principais desafios, ações e perspectivas para os próximos exercícios

Projeto	Meta PGA 2023
Implantar as melhores práticas de Governança	Garantir o mínimo de 65% de conformidade com os instrumentos de governança Corporativa, de TIC e Governança Digital, os que competem à SUTEC, até dezembro de 2023.
Integrar bases geográficas na plataforma da ANTT	Integrar no mínimo 03(três) sistemas da ANTT à API de Georreferenciamento contratada, até o fim de 2023.
Projeto Nuvem	Realizar a migração de no mínimo 20% dos serviços tecnológicos do catálogo de serviços da SUTEC para ambiente de alta disponibilidade, até 12/2024.

Fonte: SUTEC

Além das metas definidas, a SUTEC estará envolvida de forma transversal nas diversas metas PGA, definidas para as Superintendências da ANTT, das quais envolverão temas de desenvolvimento, sustentação e segurança de TI.

A SUTEC desde logo contribui de forma indireta e direta o cumprimento das metas que serão realizadas a partir da:

- Revisão permanente das metodologias aplicadas às soluções e sistemas que dão suporte e sustentação aos serviços utilizados pelas superintendências;
- Incremento na efetividade das ações de contratações indiretas e diretas de acordo com estudo das necessidades de cada uma das superintendências;
- Introdução e atualização de ações de Tecnologia da Informação nas atividades que englobam revisão e confecção de normativos, políticas e diretrizes que norteiam as superintendências;

- Apoio e contratação de uso de novas tecnologias para apoiar e ampliar fontes de inovação tecnológica para melhorar a prestação de serviços da ANTT; e
- Melhoria da capacidade técnica de TI, com apoio no desenvolvimento de competências ou instruindo processos para o efetivo alcance de resultados decorrentes dos novos produtos, processos ou tecnologias.

Ainda como perspectiva para os próximos exercícios, a SUTEC está ampliando os serviços do CNSO para atendimento às necessidades estratégicas da Agência, além de, em breve, consolidar o Núcleo de Transformação Digital - ACELERANTT da SUTEC, de forma a expandir a adoção de práticas de inovação tecnológica. Ambas as iniciativas fazem parte do fundamento necessário para a revolução tecnológica na ANTT e trarão benefícios tanto tangíveis, na forma de economia e efetividade, quanto intangíveis, alavancando o posicionamento estratégico da Agência de acordo com a sua missão.

5.10 GESTÃO PATRIMONIAL E INFRAESTRUTURA

a) Conformidade Legal

Todas as unidades da ANTT apresentaram conformidade legal nos termos dos artigos 37, 70 e 75 da Constituição Federal, Lei nº 4.320/64, Decreto-lei nº 200/67, Instrução Normativa nº 205/88, Decreto nº 9373/2018.

b) Investimentos (Infraestrutura e Equipamentos)

A ANTT no exercício de 2022 promoveu a renovação da frota de veículos, com a aquisição de 45 novas viaturas e a indicação de retirada de circulação de 90 veículos para o leilão.

c) Desfazimento de Ativos

No exercício de 2022, por ser um exercício com eleições, a ANTT não fez qualquer desfazimento. Para o exercício de 2023, está previsto leilão de veículos e desfazimento de bens inservíveis.

d) Locação de Imóveis e Equipamentos

Por não possuir imóveis próprios, a ANTT possui contratos de locação para abrigar sua sede, em Brasília-DF. Em atendimento ao Projeto Racionaliza do Governo Federal todas as unidades

regionais da ANTT foram alocadas em imóveis públicos ou compartilhados. Os termos aditivos/apostilamentos estão disponíveis no portal da ANTT, pelo link: <https://portal.antt.gov.br/web/guest/licitacoes-e-contratos>.

Quanto aos Escritórios de Fiscalização, a forma de ocupação se dá por meio da celebração de termos de cessão não onerosa de espaços localizados em terminais rodoviários ou compartilhados com outros entes da Administração Federal.

e) Mudanças e Desmobilizações relevantes

No exercício de 2022, foram feitas migrações de 4 unidades regionais para espaços públicos compartilhados, zerando as despesas com aluguel, renegociando contratos e gerando uma economia média anual de 4 milhões de reais.

f) Principais Desafios e Ações Futuras

Melhoria da Imagem Institucional - Padronização estrutural dos Escritórios de Fiscalização, padronização e aquisição de uniformes, continuidade da renovação da frota. Estruturação completa e Inauguração das 3 novas Unidades Regionais nos estados do Paraná, Mato Grosso e Goiás.



5.11 GESTÃO AMBIENTAL SUSTENTÁVEL

5.11.1. Atualização e Publicação do Plano de Logística Sustentável ANTT

a) Critérios de Sustentabilidade nas Contratações e Aquisições

Os editais elaborados pela ANTT para contratações e aquisições seguem rigorosamente os modelos da AGU, que contemplam os critérios de sustentabilidade, em conformidade com a Instrução Normativa n.º 01, de 19 de janeiro de 2010 – SLTI – MP.

Na fase de estudos preliminares para contratações ou aquisições, verifica-se a disponibilidade e a vantajosidade de reutilização de bens por meio de consulta ao fórum eletrônico de materiais ociosos, que integra o Portal Comprasnet. Posteriormente, é feita pesquisa no Guia Nacional de Licitações Sustentáveis, disponível no sítio da AGU, por critérios de sustentabilidade que sejam compatíveis com o objeto pretendido, de modo que, caso sejam viáveis tecnicamente, sejam incluídos nas especificações do objeto ou no campo

atinente às obrigações da contratada, dando efetividade aos atos normativos que disciplinam as contratações sustentáveis no âmbito da Administração Pública Federal.

b) Ações para Redução do Consumo de Recursos Naturais

A ANTT implementou efetivamente o sistema de Almoxarifado Virtual na Sede em Brasília e nos escritórios nas diversas unidades da federação, o que propiciou a redução do desperdício de material de consumo e melhor aproveitamento de espaços destinados a seu armazenamento.

c) Redução de Resíduos Poluentes

A sede da ANTT em Brasília conta com coletor de pilhas e baterias para incentivar o descarte consciente desses resíduos. Com a implantação do Programa de Gestão Remota do Trabalho – PGRT houve uma redução espontânea dos resíduos sólidos e poluentes, seja pela menor utilização de veículos particulares, seja pertencente a frota de transporte público.



**APÊNDICE 1**

[Plano Estratégico 2022-2025](#)

APÊNDICE 2

[Plano Gestão Anual – PGA 2022](#)

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Serviços de Transportes Terrestres	07
Figura 2 - Missão, Visão e Valores	08
Figura 3 - Principais Normas Direcionadoras	09
Figura 4 - Cadeia de Valor	11
Figura 5 - Ambiente Externo	13
Figura 6 - Riscos, Oportunidades e Perspectivas	15
Figura 7 - Eventos de Risco por UOs	16
Figura 8 - Estrutura de Governança	20
Figura 9 - Integridade na ANTT	21
Figura 10 - Grupo Técnico ANTT	22
Figura 11 - Programa Nacional de Prevenção à Corrupção	22
Figura 12 - Plano Estratégico – 2022 – 2025	23
Figura 13 - Mapa Estratégico ANTT – 2020 -2030	24
Figura 14 - Desdobramento da Estratégia	25
Figura 15 - Classificação e graduação das metas do PGA 2022	26
Figura 16 - Resultado Geral - Metas	27
Figura 17 - Objetivos Estratégicos	27
Figura 18 - Resultado por Objetivo Estratégico	28
Figura 19 - Resultado por Tipo de Projeto	29
Figura 20 - Resultados ICAR e PGA	29
Figura 21 - Resultado por Tipo de Meta	30
Figura 22 - Agenda das Etapas de Revisão do Marco Regulatório do Serviço de Transporte Regular Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros – TRIP	35
Figura 23 - Agenda das Etapas de Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT – Regular	35
Figura 24 - Agendas das Etapas de Regulamentação da penalidade de perdimento do veículo no transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros	36
Figura 25 - Índices de Qualidade de AIR e Maturidade de Qualidade Normativa	39
Figura 26 - Nível da qualidade dos projetos em relação ao número de revisões	49
Figura 27 - Quantidade de análises realizadas	50
Figura 28 - Comparativo entre projetos analisados e aceitos	50
Figura 29 - Valor das obras aceitas por Concessionária	51
Figura 30 - Tipos de obras de Projetos de Interesse de Terceiro	53
Figura 31 - Quantidade de DUPs emitidas por Concessionária	54
Figura 32 - Quantidade de Termo de Anuência expedido por Concessionária	55
Figura 33 - Distribuição quantitativa de análises de relatórios ambientais	56

Figura 34 - Documentos expedidos pelos órgãos licenciadores para as Concessionárias	57
Figura 35 - Adesão das concessionárias ao IDA entre os anos 2020 -2022	57
Figura 36 - Termos de Registro de Ocorrência por Elemento (%) – 2022	61
Figura 37 - Verbas de Fiscalização	62
Figura 38 - Concessões Ferroviárias.....	65
Figura 39 - Tipo e quantitativo de Inspeções/2022	66
Figura 40 - Transporte Ferroviário de Passageiros.....	76
Figura 41 - Movimentação de Passageiros – 2022	78
Figura 42 - Classificação do Transporte Rodoviário de Passageiros	83
Figura 43 - Gestão de Transporte Semiurbano	85
Figura 44 - Demonstrativo de Linhas - Rodoviário.....	87
Figura 45 - Dados de movimentação de passageiros – SISDAP	88
Figura 46 - Dados de movimentação de passageiros internacional – SISDAP	88
Figura 47 - Distribuição de Empresas/Veículos/Viagens	91
Figura 48 - Demanda Fretado	91
Figura 49 - Quantitativo de Empresas e Veículos Habilitados.....	93
Figura 50 - Quantitativo de Demanda de Transporte Internacional de Passageiros	93
Figura 51 - Mapa das Fiscalizações do TRIIP.....	94
Figura 52 - Quantitativo de Gratuidades Legais no Transporte Rodoviário Semiurbano.....	96
Figura 53 - Distribuição Geográfica dos Postos de Pesagem Veicular	97
Figura 54 - Quantitativo de Cadastros no RNTRC - 2022.....	98
Figura 55 - Transporte Rodoviário Internacional De Cargas – TRIC.....	99
Figura 56 - Consolidados da atuação correcional	103
Figura 57 - Status da Recomendações de Auditoria - 2022	105
Figura 58 - Demandas Recebidas - 2022	106
Figura 59 - Acórdãos do TCU Proferidos – 2022 – TCU.....	107
Figura 60 - Demandas da CGU – 2022	108
Figura 61 - Gráfico de Manifestações – Meios de Comunicação (2021-2022).....	110
Figura 62 - Gráfico de Tipos de Manifestação (2021-2022)	111
Figura 63 - Gráfico de Quantidade Chamadas Finalizadas Unidade de Resposta Audível – URA (2021-2022).....	112
Figura 64 - Quantidade de pedidos x Tempo médio de resposta	113
Figura 65 - Enquetes Conselho de Usuários CGU Introdução	114
Figura 66 - Enquetes Satisfação dos Usuários - Conselho de Usuários 2022.....	114
Figura 67 - Comunicação estratégica da ANTT	116
Figura 68 - Orçamento Final 2017 a 2022.....	121
Figura 69 - Despesas Empenhas e Pagas.....	124
Figura 70 - Restos a Pagar – Pagos (Em R\$ Mil).....	126
Figura 71 - Despesas Empenhadas por Grupo	127
Figura 72 - Total Arrecadado – Composição dos Valores Arrecadados por Fonte de Recursos	133
Figura 73 - Total Arrecadado – 2019 a 2022	134
Figura 74 - Arts. 81 a 87 da Res. ANTT nº 5.083/16	143
Figura 75 - Responsabilidade na Aplicação de Multas.....	144
Figura 76 - Gráfico de Distribuição por Idade e Gênero.....	156
Figura 77 - Gráfico de Distribuição por Autodeclaração Racial	157
Figura 78 - Distribuição do Quantitativo do Quadro de Pessoal da ANTT.....	158
Figura 79 - Evento/Ano.....	164
Figura 80 - Inscritos/Ano	164
Figura 81 - Carga Horária/Ano	164
Figura 82 - Capacitações/Ano	164
Figura 83 - Processos de Contratações em 2022.....	167
Figura 84 - Processos de Contratações em 2022 – Despesas por Tipo (R\$ em Mil).....	168

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Unidades e Eventos de Risco	16
Tabela 2 - Risco Residual e Quantidade	16
Tabela 3 - Riscos Residuais (Grau Alto ou Crítico)	17
Tabela 4 - Agenda Regulatória 2021/2022 – Indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória (ICAR)	31
Tabela 5 - Concessões Rodoviárias Vigentes (2022)	42
Tabela 6 - Montante de indenização apurado – Preliminar	52
Tabela 7 - Ranking de pontuação do IDA 2022	57
Tabela 8 - Ação Orçamentária 21DO	59
Tabela 9 - Termos de Registro de Ocorrência – TROs e Processos Litigiosos	60
Tabela 10 - Malhas Regionais	63
Tabela 11 - Malha Concedida	64
Tabela 12 - Ferroviário de Cargas	67
Tabela 13 - Ação Orçamentária 2348	68
Tabela 14 - Regularidade Econômico-Financeira – Após o Primeiro e Segundo Ciclos de 2022	69
Tabela 15 - Reajustes Tarifários	70
Tabela 16 - Fiscalização do Recolhimento das Receitas Alternativas	71
Tabela 17 - Fiscalização do Recolhimento das Parcelas de Concessão, Arrendamento, Valor de Outorga, Verba de Fiscalização e Acordos	71
Tabela 18 - Revisões Ordinárias e Extraordinárias	72
Tabela 19 - Anuência para financiamentos nas hipóteses de dação dos direitos emergentes em garantia	72
Tabela 20 - Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros de Caráter Regular	77
Tabela 21 - Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros com Finalidade Turística	77
Tabela 22 - Detalhamento de Gratuidades	79
Tabela 23 - Transporte Coletivo Rodoviário Interestadual Semiurbano de Competência da ANTT	84
Tabela 24 - Número de Requerimentos Analisados	87
Tabela 25 - Requerimentos de Modificações Operacionais	89
Tabela 26 - Requerimentos para Licença de Viagem de Fretamento	90
Tabela 27 - Ação Orçamentária 21DO – PO 0003	94
Tabela 28 - Taxa de Fiscalização	95
Tabela 29 - Ação Orçamentária 21DO – PO 0004	96
Tabela 30 - Atendimentos de Demandas Federativas em 2022	117
Tabela 31 - Acompanhamento Legislativo em 2022	117
Tabela 32 - Gestão Orçamentária e Financeira	120
Tabela 33 - Execução Orçamentária (em R\$ Mil)	122
Tabela 34 - Execução Destaques Recebidos (em R\$ Mil)	123
Tabela 35 - Execução por Programa de Governo (em R\$ Mil)	125
Tabela 36 - Grupo 3 – Outras Despesas Correntes	127
Tabela 37 - Grupo 4 – Investimento	128

Tabela 38 - Grupo 1 – Pessoal e Encargos Sociais	128
Tabela 39 - Orçamento ANTT 2022.....	129
Tabela 40 - Indicadores Orçamentários 2020 e 2022.....	130
Tabela 41 - Diárias e Passagens	131
Tabela 42 - Receitas	132
Tabela 43 - Comparativo da Receita Realizada – janeiro a dezembro	133
Tabela 44 - Descrição dos blocos orçamentários - PGA ANTT 2022 - Ciclo Estratégico 2020-2030.....	135
Tabela 45 - Valores Aprovados na LOA 2022	135
Tabela 46 - Cronograma de Desembolso Mensal Referente ao PGA ANTT 2022 (R\$ milhões).....	136
Tabela 47 - Cronograma de Desembolsos Programados	137
Tabela 48 - Cronograma de Desembolso	138
Tabela 49 - Acompanhamento TED's ANTT 2022	139
Tabela 50 - Plano Plurianual - PPA	140
Tabela 51 - Ação Orçamentária – Programa 3006	141
Tabela 52 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Quantidade	145
Tabela 53 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Financeiro.....	145
Tabela 54 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Efetiva	146
Tabela 55 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Indicadores Geral	146
Tabela 56 - Dados de Arrecadação de Multas – 2013 a 2022.....	147
Tabela 57 - Acompanhamento de Produção - Dívida Ativa.....	149
Tabela 58 - Total de Inscrições e Valores Históricos por Ano	150
Tabela 59 - Comparativo da Receita Realizada – 2016 a 2022	151
Tabela 60 - Recolhimento de Dívida Ativa – SAPIENS- DÍVIDA (destinados: ANTT + AGU + FUNSET).....	152
Tabela 61 - Apontamento de Órgãos de Controle.....	153
Tabela 62 - Força de Trabalho.....	155
Tabela 63 - Movimentações Internas – Realizadas nos Exercícios de 2021 e 2022.....	159
Tabela 64 - Detalhamento da Despesa de Pessoal.....	160
Tabela 65 - Evolução dos Gastos de Pessoal	161
Tabela 66 - Remuneração	161
Tabela 67 - Cargos Comissionados ocupados por Servidores de Carreira	162
Tabela 68 - Capacitação – Estratégias e Números.....	163
Tabela 69 - Evasão de Servidores	165
Tabela 70 - Contratações mais relevantes.....	168
Tabela 71 - Principais Contratações Diretas.....	170
Tabela 72 - Recursos financeiros em TI.....	171
Tabela 73 - Processos de Contratos em 2022	172
Tabela 74 - Principais desafios, ações e perspectivas para os próximos exercícios	175

Siga a **ANTT** nas **redes sociais**

 @anttagencia

 /antt_oficial

 /anttnoface

 /antt

 /canalantt

 **ANTT** em Sintonia com Você



www.gov.br/antt

