

# RELATÓRIO ANUAL

Circunstanciado de Atividades



20  
24

# Diretoria Colegiada

**Diretor-Geral:** Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio

**Diretor:** Felipe Fernandes Queiroz

**Diretor:** Lucas Asfor Rocha Lima

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil)  
Relatório Anual Circunstanciado de Atividades 2024/ Agência  
Nacional de Transportes Terrestres – Brasília, DF: ANTT, 2025

# Mensagem do Diretor-Geral

***Os resultados alcançados em 2024 refletem o compromisso da ANTT com a modernização, a sustentabilidade e a eficiência no setor de transportes terrestres. Cada entrega realizada é fruto de um trabalho coletivo, que envolve servidores dedicados, parceiros estratégicos e o diálogo constante com a sociedade.***

O ano de 2024 foi marcado por grandes desafios, mas também por grandes entregas e avanços, marcando a consolidação de importantes projetos, inovações regulatórias e um compromisso renovado com a prestação de serviços de qualidade à sociedade brasileira, seja em concessões rodoviárias e ferroviárias, nos serviços de transporte de passageiros e de cargas, ou na regulação e fiscalização dos transportes terrestres, caracterizando a ANTT como melhor Agência Reguladora do Brasil.

Realizamos 7 leilões de concessões rodoviárias, abrangendo 3.227,1 km e prevendo investimentos de R\$ 78,3 bilhões. Entregamos obras significativas como o Contorno Viário de Florianópolis, a Travessia Urbana de Cristalina (GO) e a duplicação de 100 km na BR-163/MT. Estes projetos melhoraram a mobilidade, a segurança e a integração regional. Inauguramos 4 novos Pontos de Parada e Descanso - PPDs em Palhoça (SC), Pindamonhangaba (SP), Queimados (RJ) e Novo Progresso (MT), proporcionando mais conforto e segurança aos caminhoneiros. Por meio do Pacto pela Segurança Viária, realizamos 12 campanhas mensais de conscientização, abrangendo 14.000 km de rodovias concedidas, em parceria com 27 concessionárias e 10 entidades. Em celebração ao Maio Amarelo, a ANTT promoveu a segunda edição do Workshop Vias Seguras.

Nas concessões ferroviárias, concluímos e recebemos o Trecho 2 da Transnordestina Logística, totalizando 395 km, avançamos 29,8% na execução das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO). Além disso, foram autorizados 46 Projetos de Interesse da Concessionária (PICs) e 170 Projetos de Interesse de Terceiros (PITs), promovendo melhorias na infraestrutura ferroviária. Essas melhorias resultaram em uma redução de 22,2% nos acidentes em passagens de nível, fruto de ações contínuas de segurança viária.

***"Sonhar é importante, mas  
realizar é essencial.  
É na ação que os sonhos  
ganham vida."***

Barão de Mauá



Aprimoramos e modernizamos a governança, e o PROREV foi o indutor estratégico para enfrentar os desafios do setor de transportes terrestres. Implementamos o *Sandbox* Regulatório do *Free Flow* (sistema eletrônico de cobrança de pedágio), em curso na BR-101 (Rodovia Rio-Santos), sob concessão da CCR RioSP, e o *Sandbox* Regulatório do sistema de pesagem dinâmica de veículos (HS-WIM), nos trechos das BR-364 e BR-365, da Concessionária Ecovias do Cerrado, modernizando a regulação e otimizando a fluidez nas rodovias concedidas. A ANTT investiu em tecnologia, sendo aplicados mais de 40 milhões de reais em projetos de inovação tecnológica, incluindo automação de pedágios e monitoramento em tempo real.

Outro marco importante foi a revisão da Política Nacional de Piso Mínimo de Frete, estabelecendo novas regras gerais, metodologia e coeficientes para cálculo do piso mínimo de frete, com base na Lei nº 13.703, de 2018. Na atuação em crises climáticas, a Agência, durante as fortes chuvas no Rio Grande do Sul, isentou 13.535 veículos de pedágio e coordenou esforços logísticos para garantir o transporte de alimentos e suprimentos às áreas afetadas.

A sustentabilidade e a inovação ganharam protagonismo, com diversas ações, como a regulamentação das práticas da Agenda ESG (*Environment, Social and Governance*) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias, assim como a inclusão do projeto ESG no Transporte de Cargas, que visa a regulamentação de práticas sustentáveis no transporte rodoviário de cargas, incentivando a adoção de medidas ambientais, sociais e de governança.

Quanto ao atendimento ao cidadão, realizamos mais de 440 mil atendimentos pela Ouvidoria, com destaque para a redução de 44,42% nas reclamações recebidas. Em 2024, a ANTT avançou na digitalização do Programa Passe Livre, que garante gratuidade no transporte rodoviário interestadual para pessoas com deficiência e em situação de vulnerabilidade social, com a implementação do Passe Livre Digital. A nova plataforma digital foi desenvolvida para facilitar o acesso dos usuários aos benefícios e otimizar os processos de solicitação e emissão do Passe Livre.

*Como resultado de todo o trabalho, a ANTT alcançou 84,19% no Índice de Governança, Sustentabilidade e Gestão (iESGo), destacando-se como a 3ª melhor agência reguladora federal avaliada pelo TCU. Realizamos o concurso público com a nomeação de 50 novos servidores para o cargo de Especialista em Regulação de Transportes Terrestres, consolidando um marco significativo para a Agência ao fortalecer sua capacidade de atuação em áreas estratégicas.*

Criado em 2021, o Programa de Experiência Técnica Internacional reflete o compromisso da ANTT em se posicionar como uma agência moderna e alinhada às melhores práticas globais, promovendo avanços significativos no transporte terrestre brasileiro. Em 2024, os países escolhidos foram Reino Unido e China, com resultados visíveis na ANTT, com a incorporação de práticas internacionais bem-sucedidas nos processos regulatórios, introdução de tecnologias e métodos inovadores e ampliação da capacidade técnica para enfrentar desafios locais no setor de transportes.

Os resultados alcançados em 2024 refletem o compromisso da ANTT com a modernização, a sustentabilidade e a eficiência no setor de transportes terrestres. Cada entrega realizada é fruto de um trabalho coletivo, que envolve servidores dedicados, parceiros estratégicos e o diálogo constante com a sociedade. Agradeço a todos que, de alguma forma, contribuíram para essas conquistas e reafirmo nosso compromisso de elevar ainda mais os padrões de qualidade e inovação em 2025.

Por fim, diante da minha responsabilidade por assegurar a integridade, respaldada na fidedignidade, precisão e completude, do presente relatório, DECLARO que a sua elaboração e apresentação estão de acordo com a Estrutura Internacional para Relato Integrado e em conformidade com os elementos de conteúdo estabelecidos na Decisão Normativa-TCU 198, de 23 de março de 2022, nos termos previstos no § 3º do art. 8º da citada Instrução Normativa-TCU 84, de 22 de abril de 2020, com observância dos princípios para elaboração e divulgação de prestação de contas dispostos no art. 4º desse último normativo.



# Composição da Diretoria Colegiada 2024



**RAFAEL VITALE  
RODRIGUES**  
Diretor-Geral



**LUCIANO LOURENÇO  
DA SILVA**  
Diretor



**GUILHERME THEO R.  
DA ROCHA SAMPAIO**  
Diretor



**FELIPE FERNANDES  
QUEIROZ**  
Diretor



**LUCAS ASFOR ROCHA  
LIMA**  
Diretor

# Sumário

<b>1. Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo .....</b>	<b>8</b>
1.1. Missão e Visão .....	8
1.2. Principais Normas Direcionadoras .....	9
1.3. Organograma Institucional .....	10
1.4. Modelo de Negócio e Cadeia de Valor .....	10
1.5. Ambiente Externo .....	12
<b>2. Governança, Estratégia e Desempenho .....</b>	<b>14</b>
2.1. Estrutura de Governança .....	15
2.2. Riscos, Oportunidades e Perspectiva .....	17
2.3. Plano Estratégico e PGA .....	20
2.4. Governança Regulatória e Boas Práticas .....	26
2.5. Principais resultados por área de atuação .....	38
<b>3. Principais ações de supervisão, controle e correição .....</b>	<b>109</b>
3.1. Atividades de Correição .....	110
3.2. Atuação da Unidade de Auditoria Interna .....	112
3.3. Relacionamento com a sociedade e controle .....	115
3.4. Comunicação Institucional .....	124
3.5. Relações Parlamentares e Institucionais .....	126
3.6. Assessoria Especial de Informações Estratégicas e Inteligência .....	129
3.7. Assessoria de Relações Internacionais .....	132
<b>4. Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis .....</b>	<b>133</b>
4.1. Gestão Organizacional, Orçamentária e Financeira .....	134
4.2. Gestão das Multas Aplicadas em Decorência da Atividade de Fiscalização .....	151
4.3. Dívida Ativa .....	155
4.4. Gestão de Pessoas .....	159
4.5. Gestão de Licitações e Contratos. ....	175
4.6. Gestão de Tecnologia da Informação e Comunicação. ....	182
<b>5. Apêndices .....</b>	<b>191</b>
<b>6. Lista de Figuras .....</b>	<b>192</b>
<b>7. Lista de Gráficos .....</b>	<b>193</b>
<b>8. Lista de Tabelas .....</b>	<b>195</b>



# Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo

RELATÓRIO ANUAL CIRCUNSTANCIADO DE ATIVIDADES | 2024





A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada pela [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), tem a finalidade de regulamentar, supervisionar e fiscalizar os serviços e a infraestrutura de transportes terrestres. Sua atuação busca assegurar a movimentação eficiente e segura de pessoas e bens, promovendo a conformidade com padrões de qualidade e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do setor.

São de competência da ANTT, conforme Lei nº 10.233, de 2001:

**Figura 1 - Atribuições e competências da ANTT**



Fonte: SUESP

A experiência acumulada ao longo de mais de 20 anos de atuação na regulação e fiscalização dos transportes terrestres no Brasil permitiu à ANTT fortalecer seu papel estratégico como indutora do desenvolvimento econômico e social do país, alicerçado na oferta de serviços e infraestrutura de transportes adequados à sociedade. Ao longo dessa trajetória, a Agência consolidou sua governança, aprimorou a relação com partes interessadas e se posicionou como referência em inovações e boas práticas no setor, mantendo-se atenta aos desafios contemporâneos, como a promoção da sustentabilidade e a implementação de soluções baseadas na transformação digital.

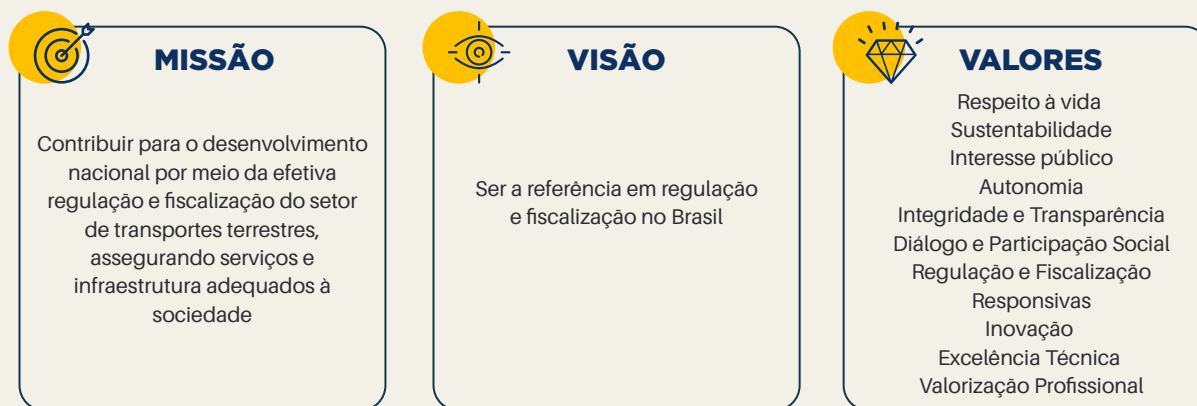
O ambiente de atuação da ANTT é marcado por constantes transformações econômicas, sociais, tecnológicas e ambientais, que influenciam o mercado de transportes terrestres. Nesse cenário, a ANTT busca adaptar-se de maneira a preservar a eficiência e a qualidade dos serviços e da infraestrutura no setor, sempre preocupada em assegurar a entrega de valor público à sociedade.

## 1.1 Missão e Visão

Em 2024, por meio da [Deliberação ANTT nº 15, de 26 de janeiro de 2024](#), foi publicada a 2ª Revisão do Plano Estratégico 2022-2025, que instituiu o novo Mapa Estratégico da Agência. Este documento é o resultado de um projeto amplamente participativo, que envolveu contribuições de representantes externos e internos da ANTT, reforçando o compromisso da Agência com a gestão estratégica inclusiva e colaborativa.

Além de demonstrar os objetivos estratégicos da ANTT para o ciclo 2024-2030, o novo Mapa Estratégico atualizou a identidade organizacional da Agência, composta pela sua missão, visão e valores institucionais, conforme descrito a seguir:

Figura 2 - Missão, Visão e Valores da ANTT



Fonte: SUESP

## 1.2. Principais Normas Direcionadoras

De acordo com a [Instrução Normativa do Ministério da Economia<sup>\[1\]</sup> nº 24, de 18 de março de 2020](#), a gestão estratégica é um processo de gerenciamento voltado para a implementação da estratégia, com o propósito de otimizar a relação entre processos internos e recursos para conduzir, monitorar e avaliar a execução de projetos, programas, atividades ou ações em uma instituição, com o objetivo de alcançar eficiência, eficácia e efetividade na produção dos resultados desejados, desempenhando assim um papel crucial na governança institucional, estabelecendo diretrizes e estruturas que orientarão uma regulação mais efetiva. Para tanto, alguns normativos e instrumentos direcionadores são essenciais para a elaboração deste plano e seus desdobramentos, de forma a orientar o alinhamento da gestão dos resultados e ações internas com as políticas públicas emanadas de órgãos e entidades que se relacionam de forma direta ou indireta com a ANTT.

Figura 3 - Principais Normas Direcionadoras



Fonte: SUESP

<sup>1</sup> Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital - Secretaria de Gestão

Nesse contexto, no âmbito das competências exercidas pela Agência, tem-se 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.

### 1.3. Organograma Institucional

A ANTT é composta por uma Diretoria Colegiada formada por 5 (cinco) diretores, com mandato fixo de 5 (cinco) anos, nomeados pelo Presidente da República após sabatina e votação do Senado Federal. Dentre os diretores, um é designado pelo Presidente da República para exercer o cargo de Diretor-Geral.

Abaixo da Diretoria, na linha hierárquica, encontram-se as **Superintendências, Gerências e Coordenações**, que são responsáveis pela elaboração de todo o processo normativo (resoluções, portarias, pareceres, estudos técnicos e notas técnicas), monitoramento e fiscalização, além da estruturação de projetos, suporte e gestão.

Além do edifício sede, em Brasília, a ANTT se faz presente por meio de suas Sedes e Escritórios Regionais nos estados de Pernambuco, Ceará, Bahia, Maranhão, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Roraima e São Paulo.

O organograma detalhado pode ser consultado no [Portal ANTT](#).

### 1.4. Modelo de Negócio e Cadeia de Valor

O modelo de negócio visa estabelecer diretrizes, normas e regulamentações para o bom funcionamento de determinados setores, com o objetivo de assegurar a eficiência, a segurança e a qualidade dos serviços prestados a fim de que sejam atendidas as necessidades da população.

Nesse sentido, o modelo de negócio da ANTT é focado na implementação das políticas públicas voltadas às atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes terrestres, compreendendo os modos rodoviário, ferroviário, dutoviário e multimodal, conforme insumos, atividades, resultados e demais características descritos na Figura 4.

Figura 4 - Modelo de Negócio da ANTT

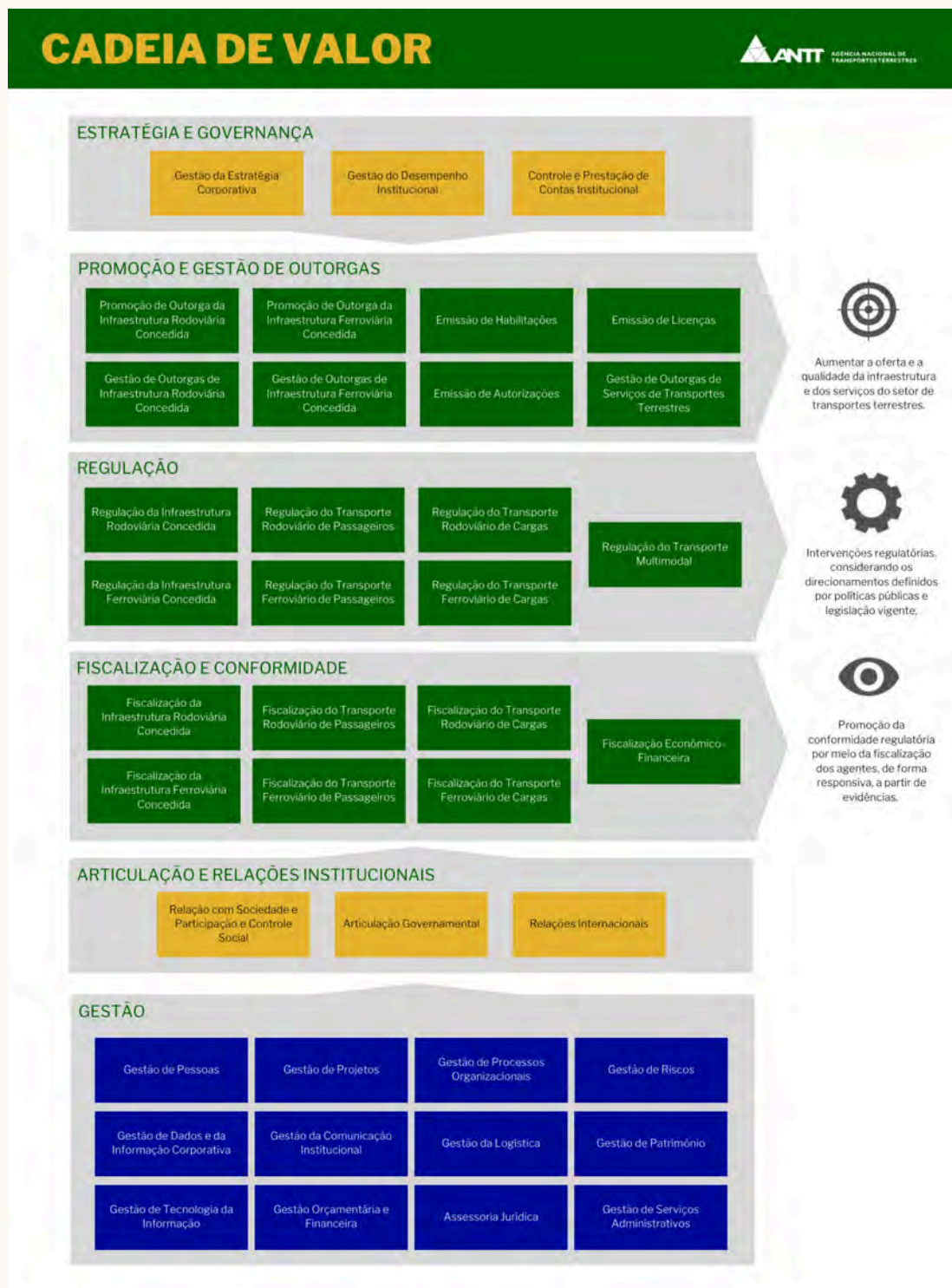


Fonte: SUESP



Para a consecução do seu negócio e refletindo suas obrigações regimentais, a [Cadeia de Valor](#), disposta na Figura 5, representa a sistematização dos macroprocessos organizacionais, demonstra o fluxo de agregação de valor entregue às partes interessadas e possibilita compreender os macroprocessos finalísticos, gerenciais e de apoio e como eles se relacionam – suas intersecções, interfaces e transversalidades, para atender as necessidades das partes interessadas. Para saber mais, acesse: [Cadeia de Valor da ANTT](#).

Figura 5 - Cadeia de Valor



Fonte: SUESP

## 1.5. Ambiente Externo

Em sua atuação no setor de transportes terrestres, a ANTT interage diretamente com os usuários dos serviços, operadores do mercado regulado, governo e demais partes interessadas. Para cumprir a sua missão institucional, a Agência deve estar atenta aos seguintes aspectos do ambiente externo:

- **Políticas governamentais:** Alinhamento de seus objetivos com o Plano Plurianual (PPA), a Estratégia Federal de Desenvolvimento (EFD), a Política Nacional de Transportes (PNT), o Plano Nacional de Logística e os Planos Setoriais Rodoviário e Ferroviário;
- **Aspectos legais, ambientais e políticos:** Acompanhamento de propostas e alterações legislativas, questões de ordem ambiental e dinâmicas da política que possam influenciar os processos de regulação e fiscalização no setor de transportes terrestres; e
- **Fatores econômicos, sociais e tecnológicos:** Monitoramento das condições econômicas, das demandas sociais e dos avanços tecnológicos que impactam a prestação de serviços e a infraestrutura de transportes terrestres.

Figura 6 - Interface externa



Fonte: SUESP

A ANTT, como órgão responsável pela regulação e fiscalização dos transportes terrestres sob concessão, permissão e autorização, desempenha papel essencial na execução das diretrizes do PPA 2024-2027.

Dessa forma, possui objetivos específicos a serem atingidos em três programas previstos naquele instrumento, a saber:

- i. Programa Transporte Rodoviário (código 3106), que visa ampliar, mediante a captação de recursos privados, a capacidade da malha rodoviária concedida, com especial atenção para as entregas relacionadas à concessão de novos trechos de rodovias federais; à manutenção da malha existente em condições de trafegabilidade e segurança;
- ii. Programa Segurança Viária (código 3108), visando reduzir as mortes no trânsito e melhorar a segurança viária em áreas urbanas dos municípios com conflitos ferroviários; e
- iii. Programa Transporte Ferroviário (código 3901), que visa aumentar a eficiência da malha ferroviária de maneira sustentável e ampliar a capacidade potencial do transporte ferroviário pela construção de ferrovias.

No que tange à Estratégia Federal de Desenvolvimento (EFD), a ANTT se alinha à diretriz de Fomentar o desenvolvimento da infraestrutura, com foco no ganho de competitividade e na melhoria da qualidade de vida, assegurando a sustentabilidade ambiental e propiciando a integração nacional e internacional.

As ações da Agência seguem as orientações de diversos instrumentos de planejamento. No nível estratégico, temos o Plano Nacional de Logística (PNL), que é guiado pelas diretrizes da política de transporte e as tendências do cenário econômico do país.

Por sua vez, a Política Nacional de Transportes (PNT) instituída pelo Ministério dos Transportes orienta a atuação da ANTT no sentido de seguir as diretrizes fundamentais estabelecidas, com especial destaque para: i) Ofertar um sistema viário integrado, eficiente e seguro, com vistas ao aperfeiçoamento da mobilidade de pessoas e bens, à redução dos custos logísticos e ao aumento da competitividade; ii) Estabelecer, na esfera intrasetorial, regramentos consistentes e efetivos, de modo a ensejar segurança jurídica no planejamento e investimentos no Setor de Transportes; iii) Divulgar dados, informações e ações do Setor de Transportes, confiáveis e integrados, de modo amplo, periódico e acessível. iv) Aprimorar continuamente a gestão das infraestruturas, operações e serviços de transportes; v) Regular e fiscalizar, de modo efetivo, os serviços de transporte prestados à sociedade; vi) Valorizar e qualificar os recursos humanos das instituições governamentais do Setor de Transportes; e vii) Promover a expansão e manutenção contínuas, técnica e financeiramente sustentáveis, do sistema viário federal.

Do ponto de vista tático, a priorização de investimentos prevista nos Planos Setoriais de Transporte Rodoviário e Ferroviário orientam a tomada de decisão do Governo Federal acerca dos empreendimentos que estão em fase de concepção, os quais deverão ter as contratações priorizadas para a formatação da carteira futura de investimentos federais, considerando as variáveis adicionais de pré-viabilidade para implementação dos projetos estudados, como é o caso dos estudos de viabilidade e modelagem de concessões federais.



02

# Governança, Estratégia e Desempenho

RELATÓRIO ANUAL CIRCUNSTANCIADO DE ATIVIDADES | 2024

## 2.1 Estrutura de Governança

Governança Pública, conforme estabelecido pelo [Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017](#), refere-se ao conjunto de ferramentas de liderança, planejamento estratégico e mecanismos de controle aplicados com o objetivo de avaliar, orientar e acompanhar a gestão, garantindo a entrega de serviços de interesse público de maneira eficiente e eficaz.

Com base nesses fundamentos, a ANTT atualizou sua Política de Governança, conforme [Instrução Normativa ANTT nº 29, publicada em 30 de setembro de 2024](#). Essa norma reflete o compromisso da ANTT com uma gestão moderna e responsiva, com foco na capacidade de resposta, integridade, transparência, confiabilidade, melhoria regulatória, prestação de contas, participação social, sustentabilidade e inovação. A Política demonstra as instâncias internas e externas de Governança da ANTT, com destaque para a Diretoria Colegiada, Comitê de Governança e unidades de apoio como Auditoria Interna e Ouvidoria. O Comitê tem como função principal supervisionar a gestão estratégica, riscos e controles internos, promovendo a integração e disseminação de boas práticas na Agência.

A estrutura de governança da ANTT fornece suporte essencial para o monitoramento, avaliação e controle, com foco no alcance dos objetivos estratégicos da Agência. Para garantir a eficácia da gestão, destacam-se os seguintes mecanismos e instrumentos:

- **Reunião de Avaliação da Estratégia (RAE):** tem como principal objetivo acompanhar, trimestralmente, a implementação da Estratégia através do monitoramento de indicadores e metas relacionados aos Projetos Regulatórios e Estruturantes do Plano Estratégico da ANTT e deliberar sobre a evolução das iniciativas e medidas para resolver problemas e mitigar riscos que impactem o alcance dos objetivos estratégicos da Agência;
- **Plano de Gestão Anual (PGA):** é uma ferramenta de planejamento anual que abrange ações, metas e resultados associados aos processos finalísticos e de gestão da Agência, mantendo alinhamento com as diretrizes definidas no Plano Estratégico;
- **Agenda Regulatória (AR):** é um instrumento de formulação bienal que define as questões regulatórias que exigirão atenção prioritária da ANTT durante um período específico. Para as Unidades Organizacionais (UOs) da ANTT envolvidas, a criação do portfólio de projetos da Agenda é essencial para direcionar esforços às prioridades definidas, otimizando a alocação de recursos humanos. Para a sociedade, a Agenda Regulatória promove maior transparência e previsibilidade em relação aos projetos conduzidos pela Agência;
- **Plano Estratégico:** inclui os objetivos, metas e resultados estratégicos esperados relacionados à gestão e às atribuições regulatórias, fiscalizatórias e normativas da Agência; e
- **Mapa Estratégico:** descreve os objetivos estratégicos da organização, distribuídos em perspectivas, com vistas ao alcance da Missão Institucional e Visão de Futuro, considerados os Valores Organizacionais.

Figura 7 - Estrutura de Governança da ANTT



Fonte: SUESP

Além do estabelecimento do modelo de monitoramento composto por Reuniões de Avaliação da Estratégia (RAE) trimestrais, conforme disposto na [Instrução Normativa ANTT nº 29](#), outros aspectos de aprimoramento da Governança Institucional realizados em 2024 podem ser destacados, como a disponibilização do painel de monitoramento e resultados de indicadores estratégicos, no [Portal da ANTT](#).

Outro ponto a se destacar diz respeito ao resultado 2024 do Indicador de Governança, Sustentabilidade e Gestão (iESGo), índice elaborado pelo Tribunal de Contas da União – TCU para avaliar a maturidade institucional em Governança, Sustentabilidade e Gestão. O iESGo surgiu como uma evolução do Índice Integrado de Governança e Gestão Públicas (iGG), passando a integrar também práticas relacionadas à Sustentabilidade Ambiental e Social.

Em 2024, foram avaliadas 387 instituições (formulários válidos). A ANTT apresentou índice iESGo de 84,19%, o que corresponde a 42ª melhor nota entre todos os órgãos avaliados, 3º melhor resultado entre as Agências Reguladoras Federais, conforme demonstrado a seguir:

Gráfico 1 - Índice iESGo

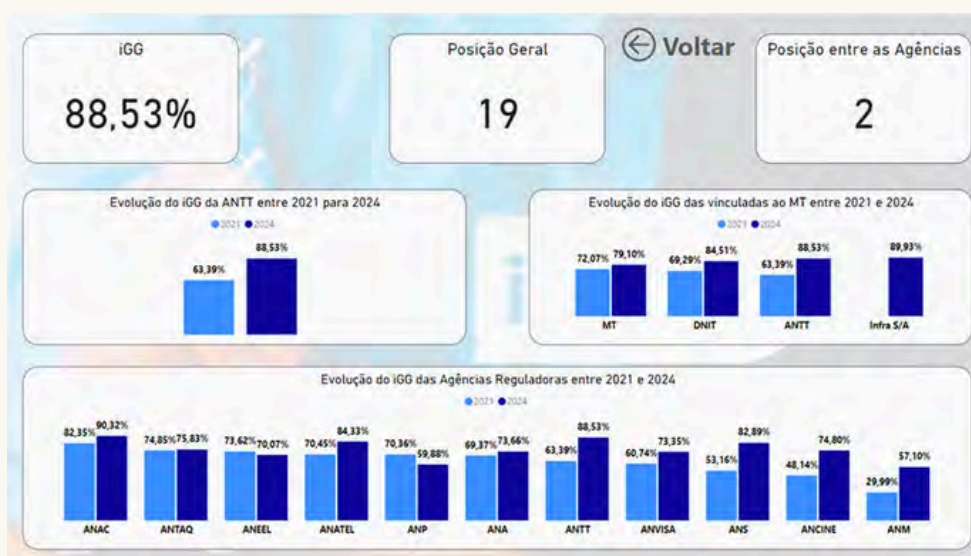


Fonte: SUESP



Em relação ao iGG, que permite a realização de uma comparação temporal entre os anos de 2021 e 2024, é possível verificar que a Agência apresentou uma evolução significativa entre as duas aferições, conforme demonstrado abaixo.

Gráfico 2 - Índice de Governança e Gestão (iGG)



Fonte: SUESP

Desta forma, entre os anos de 2021 e 2024, a ANTT apresentou um expressivo crescimento no Índice de Governança e Gestão (iGG), saindo de 63,39% para 88,53%, um aumento relativo de 39,7%, consolidando-se como a segunda melhor avaliação entre as Agências Reguladoras Federais, sendo a 19ª melhor avaliação entre todas as 387 instituições avaliadas. No contexto dos órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes (MT), a ANTT também demonstrou o maior crescimento, tanto em termos absolutos, quanto relativos, refletindo o fortalecimento de sua governança e gestão no período analisado.

## 2.2. Riscos, Oportunidades e Perspectiva

A ANTT possui uma base sólida para atuar como reguladora dos transportes terrestres, mas enfrenta desafios, como mudanças no cenário político e econômico, resistências do setor regulado, que exigem uma postura mais proativa e inovadora. O uso de novas tecnologias, o fortalecimento da governança e da regulação, a gestão e uso de tecnologia da informação, a expansão de projetos de infraestrutura de transportes de forma sustentável são oportunidades para aprimorar a nossa atuação. Ao mesmo tempo, a agência deve superar burocracias e déficit de servidores para garantir eficiência, atualidade e segurança nos transportes terrestres.

Com a modernização de seus processos, a chegada de novos servidores, o uso de tecnologias, a revisão e consolidação de normas, bem como a implementação de novo marco regulatório, a Agência tem a perspectiva de grandes avanços na gestão contratual, na implementação de vias mais seguras e modernas e na prestação de serviço de transportes terrestres mais adequados aos usuários.

Para minimizar os impactos e as incertezas, a Agência iniciou a implementação da Gestão de Riscos a partir da aprovação da Política de Gestão de Riscos, por meio da Deliberação nº 87, de 26 de abril de 2017, revogada, recentemente, pela [Instrução Normativa nº 30, de 30 de setembro de 2024](#), a qual trouxe maior clareza quanto aos tipos de riscos a serem gerenciados, as competências e responsabilidades. Além dela, também foi publicada a [Instrução Normativa nº 31, de 30 de setembro de 2024](#), estabelecendo a Política de Gestão de Continuidade de Negócios (PGCN).

A IN nº 30, de 2024, estabelece a Política de Gestão de Riscos, com o objetivo de direcionar e controlar incertezas que possam impactar seus objetivos institucionais, abrangendo riscos estratégicos, operacionais, em processos, projetos e integridade. Essa política promove uma abordagem integrada, baseada em princípios como governança responsável, ponderação entre riscos e oportunidades, e melhoria contínua. Focando nos riscos estratégicos, a norma reforça a necessidade de mitigar incertezas que possam comprometer o alcance de metas de longo prazo, integrando a gestão de riscos ao planejamento estratégico, de forma a monitorar continuamente os riscos críticos e ajustar ações conforme necessário.

Adicionalmente, a IN nº 31, de 2024, ao estabelecer a PGCN, visa garantir a resiliência organizacional e a continuidade das operações em casos de disrupção. Baseada em princípios como a proteção de ativos, integridade de informações, sustentabilidade e boa governança, a norma abrange toda a estrutura da ANTT, incluindo sede, unidades regionais e parceiros. Com diretrizes que incluem a Análise de Impacto nos Negócios (BIA), elaboração de planos específicos e capacitação dos colaboradores, a PGCN busca minimizar danos, proteger processos críticos e assegurar a recuperação tempestiva de serviços.

Ainda, em 2024, foi elaborado o Plano de Gestão de Riscos (PGR) da ANTT, aprovado pela [Deliberação nº 01, de 13 de janeiro de 2025](#), disponível no [Portal ANTT](#). O PGR possui como objetivo principal demonstrar como a Agência atua para enfrentar as incertezas e desafios que possam impactar o cumprimento de sua missão institucional. Este Plano estrutura a gestão de riscos em quatro perspectivas: riscos estratégicos, riscos em projetos, riscos em processos e riscos de integridade.

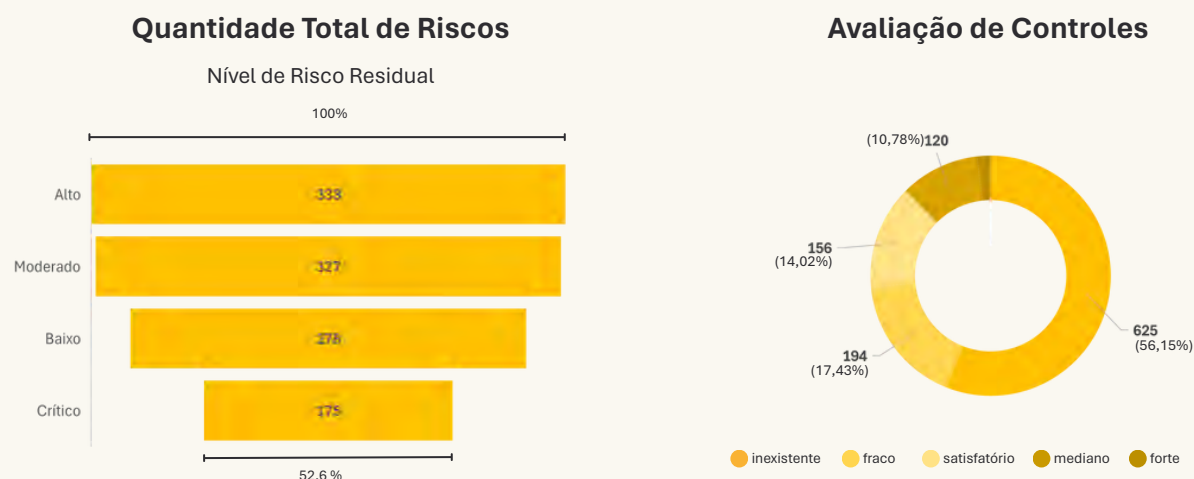
Em relação aos riscos estratégicos, utilizou-se a Matriz SWOT e o Mapa Estratégico como referências para a identificação de Eventos de Risco que possam impactar os objetivos estratégicos da ANTT. Tais eventos de risco estão relacionados no tópico 2.1.1 do [Plano de Gestão de Riscos da ANTT](#).

As fases de avaliação, análise, monitoramento e controle dos riscos estratégicos ainda estão em fase de desenvolvimento e implementação.

Com relação aos **riscos em processos**, em 2024, foram abordados 8 processos, com a participação de 2 unidades organizacionais, tendo sido identificados e mensurados 213 riscos. Portanto, até o final de 2024, foram 30 processos abordados e 1.113 riscos identificados e analisados dentre 10 unidades organizacionais.

O Gráfico 3 apresenta a distribuição dos riscos residuais dos processos organizacionais avaliados em função do nível de criticidade e a disposição dos controles internos existentes de acordo com o nível de efetividade considerado.

Gráfico 3 - Quantidade Total de Riscos e Avaliação de Controles



Fonte: SUESP

Em uma análise dos riscos operacionais, com base na taxonomia de riscos relacionada na Estrutura Analítica de Riscos – EAR, aprovada pelo Comitê de Governança, o Gráfico 4 apresenta o cenário de 2024, considerando os itens com maior recorrência nos processos de negócio trabalhados até o final de 2024.

Gráfico 4 - Eventos de Riscos



Fonte: SUESP

Considerando a identificação de 238 processos e subprocessos integrantes da Arquitetura de Processos da ANTT até o final de 2024, a abordagem de 30 processos de negócio sob a ótica da Gestão de Riscos representa apenas 12,6% do total. Logo, entende-se que a recorrência de eventos de risco ainda pode ser alterada significativamente, modificando também o plano de ação mais adequado para atuação de forma sinérgica sobre os eventos de risco mais comuns sobre os diferentes processos organizacionais.

Quanto aos **riscos de integridade**, em 2024, a Unidade de Gestão de Integridade (UGI) da ANTT complementou a Estrutura Analítica de Riscos (EAR) utilizada pela organização na Gestão de Riscos em processos. Foram incorporados e categorizados 21 (vinte e um) eventos de riscos de integridade àqueles eventos de riscos operacionais já existentes.

Quanto aos **riscos de projetos estratégicos**, cabe mencionar que em 2024, foi iniciada, de forma preliminar, a gestão de riscos de diversas iniciativas constantes no PGA de 2024, com a finalidade de capacitar e sensibilizar a equipe e os servidores das Unidades Organizacionais, além de aprimorar a plataforma desenvolvida para gestão de riscos de projetos no *Project Web App* (PWA) e painel BI, o qual foi utilizado para acompanhamento dos riscos nas Reuniões de Avaliação da Estratégia (RAE), seguindo a Metodologia de Gerenciamento de Projetos, aprovada pela [Deliberação nº 430, de 15 de dezembro de 2023](#), viabilizando assim, a atuação permanente na gestão e monitoramento de riscos de projetos estruturantes no ano de 2025, de acordo com os critérios de priorização estabelecidos por meio do [Plano de Gestão de Riscos da ANTT](#).

A integração entre o planejamento estratégico e as políticas estabelecidas pelas Instruções Normativas supracitadas reflete o compromisso da ANTT com a governança responsável e a excelência na regulação do setor de transportes terrestres. Juntas, essas iniciativas asseguram que a Agência esteja preparada para enfrentar desafios contemporâneos, promover a sustentabilidade e garantir a prestação de serviços de alta qualidade à sociedade, fortalecendo seu papel como referência em regulação e fiscalização no Brasil.

## 2.3. Plano Estratégico e PGA

O Plano Estratégico 2022-2025 da ANTT, concebido em atendimento ao disposto na [Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019](#), apresenta a visão geral da organização e traz o desdobramento da estratégia, visando direcionar os esforços da instituição para o alcance dos objetivos estratégicos, voltados ao cumprimento da missão institucional. Nesse sentido, atua como um instrumento que converte as políticas públicas de governo em diretrizes, projetos e iniciativas focadas na geração de valor para a sociedade, alinhado com o Plano Plurianual (PPA), a Estratégia Federal de Desenvolvimento (EFD), a Política Nacional de Transportes (PNT), o Plano Nacional de Logística (PNL) e o Plano Setorial de Transportes Terrestres (PSTT).

A 2ª Revisão do Plano Estratégico 2022-2025, aprovada pela [Deliberação ANTT nº 15, de 26 de janeiro de 2024](#), apresentou o novo [Mapa Estratégico](#) da ANTT, que descreve a estratégia mediante a identificação das relações de causas e efeitos, elencando os objetivos estratégicos da organização, distribuídos em perspectivas, com vistas ao alcance da Missão Institucional e Visão de Futuro, considerados os Valores Organizacionais.

O mapa engloba o período de 2024 a 2030 e é demonstrado a seguir:

Figura 8 - Mapa Estratégico 2023-2030



Fonte: SUESP

Os objetivos estratégicos são os alvos de longo prazo, as prioridades para o sucesso da organização em relação à sua missão e visão de futuro. A avaliação do plano estratégico, por sua vez, depende dos resultados obtidos, medidos por indicadores que refletem o atendimento às necessidades e expectativas das partes interessadas. O Mapa Estratégico da ANTT, ciclo 2024-2030, foi dividido em 4 (quatro) perspectivas e 17 objetivos estratégicos, conforme a Tabela 1 a seguir:



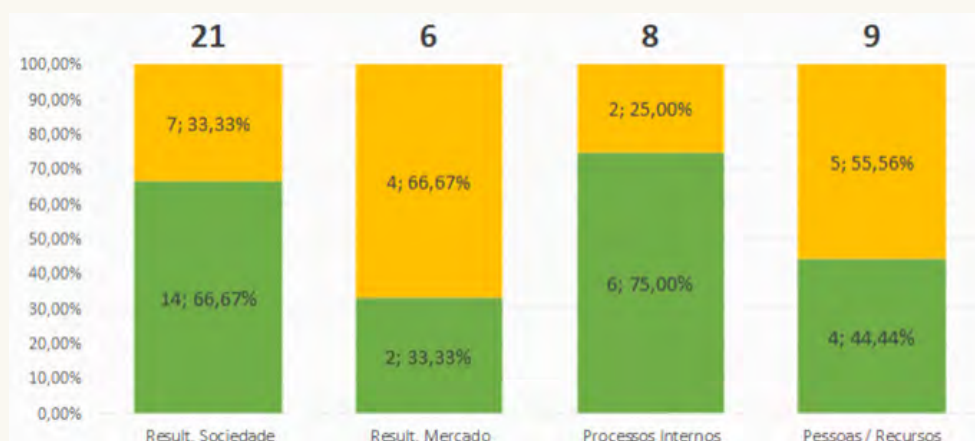
Tabela 1 - Objetivos Estratégicos

Perspectiva	Objetivo Estratégico	Descrição
Resultados para a Sociedade	Assegurar infraestrutura de transportes terrestres adequada	Garantir a adequação da infraestrutura rodoviária e ferroviária concedida, conforme contratos, assegurando segurança, eficiência e qualidade para os usuários.
	Garantir serviços adequados de transportes terrestres	Estabelecer e fortalecer mecanismos regulatórios e de fiscalização para garantir a conformidade dos serviços com os padrões e normas, conforme a Lei nº 8.987/1998.
	Promover segurança viária	Reduzir acidentes, lesões e fatalidades em rodovias e ferrovias, fortalecendo a confiança no sistema de transporte.
	Aprimorar a experiência dos cidadãos com a ANTT	Garantir satisfação dos cidadãos com os serviços prestados, conforme a Carta de Serviços da Agência.
	Promover a sustentabilidade econômica, social e ambiental	Desenvolver práticas sustentáveis na ANTT e no mercado regulado, considerando aspectos econômicos, sociais e ambientais.
Resultados para o Mercado	Garantir segurança jurídica, previsibilidade e estabilidade regulatória	Criar e manter um marco regulatório sólido, simplificado e transparente, assegurando um ambiente propício para investimentos.
	Incentivar eficiência e inovação no setor regulado	Promover melhores práticas e inovação para fortalecer a eficiência e o desenvolvimento do setor.
	Promover modelo de administração consensual	Buscar soluções colaborativas para litígios, priorizando mediação, conciliação e arbitragem.
Processos Internos	Fortalecer a imagem e a identidade institucional	Construir uma imagem positiva da ANTT, promovendo confiança e credibilidade.
	Aperfeiçoar os processos organizacionais com foco na entrega de valor	Simplificar processos, reduzir burocracia e aprimorar a eficiência para melhor atender a sociedade.
	Atuar conforme melhores práticas de governança, promovendo integridade e transparência	Implementar políticas e processos que garantam governança alinhada às expectativas dos stakeholders.
	Aperfeiçoar a articulação, integração e colaboração interna	Melhorar a comunicação e colaboração entre equipes e níveis hierárquicos da ANTT.
	Fortalecer a regulação e fiscalização responsivas	Otimizar a fiscalização com respostas proporcionais aos desvios de conformidade no mercado regulado.
Pessoas e Recursos	Fortalecer o corpo técnico por meio da capacitação e desenvolvimento	Aprimorar a qualificação e expertise dos colaboradores, promovendo desenvolvimento profissional contínuo.
	Aprimorar o clima organizacional, reconhecendo a diversidade e valorizando pessoas	Criar um ambiente de trabalho positivo, promovendo engajamento, produtividade e bem-estar.
	Oferecer estrutura física e tecnológica adequada	Garantir instalações e recursos tecnológicos adequados às operações da ANTT.
	Aprimorar o uso racional e sustentável dos recursos financeiros e logísticos	Assegurar a utilização eficiente e sustentável dos recursos, promovendo execução orçamentária adequada.

Fonte: SUESP

Os 17 (dezessete) objetivos estratégicos mencionados são medidos por 44 (quarenta e quatro) indicadores, sendo 21 (vinte e um) deles pertencentes à perspectiva de Resultados à Sociedade, 6 (seis) à de Resultados ao Mercado, 8 (oito) à de Processos Internos e 9 (nove) à de Pessoas e Recursos. No ano de 2024, após a apuração dos índices com todas as áreas especializadas da Agência, foram analisados os desempenhos por cada uma das quatro perspectivas presentes no mapa estratégico, conforme o gráfico a seguir:

Gráfico 5 - Resultados dos indicadores estratégicos por perspectiva



Fonte: SUESP

Nessa análise é possível verificar que as perspectivas de Resultados à Sociedade e de Processos Internos apresentaram índices de 66,67% e 75,00% de atingimento das metas, respectivamente. Seguindo a mesma lógica, nas perspectivas de Resultados ao Mercado e de Pessoas e Recursos, os índices de cumprimento foram de 33,33% e 44,44%, respectivamente. O resultado geral de desempenho dos indicadores, em 2024, aponta o índice de cumprimento de metas de 59,09%, visto que dos 44 (quarenta e quatro) indicadores estratégicos, 26 (vinte e seis) atingiram as metas pactuadas. As informações detalhadas sobre os resultados e metas dos indicadores estratégicos, exercício 2024, estão disponíveis no [Portal da ANTT](#).

Feita a análise sobre os objetivos estratégicos da ANTT e seus respectivos indicadores, convém detalhar como ocorre o desdobramento da estratégia em ações e iniciativas desenvolvidas pelas Unidades Organizacionais que contribuem para o alcance dos mencionados objetivos.

Tais projetos ou iniciativas estratégicas são discutidos, estruturados e acompanhados por meio de 02 (dois) instrumentos de gestão: a Agenda Regulatória e o Plano de Gestão Anual – PGA.

Os projetos regulatórios são monitorados no âmbito da Agenda Regulatória que é representada no PGA por meio do indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória - ICAR. Já as outras iniciativas, que são os projetos estruturantes, os planos e processos finalísticos e de gestão, e suas respectivas metas anuais, são acompanhadas por meio do PGA.

O acompanhamento do portfólio das iniciativas estratégicas do PGA se deu por meio das Reuniões de Avaliação da Estratégia (RAE) e das reuniões mensais de monitoramento e controle (Radar Mensal).

No decorrer do exercício de 2024, foram realizadas 04 (quatro) Reuniões de Avaliação da Estratégia (RAE), realizadas trimestralmente, que contaram com a participação da Diretoria Colegiada da ANTT e dos responsáveis das Unidades Organizacionais.

Por meio das RAEs foi possível acompanhar e discutir, em nível estratégico, o andamento das iniciativas estratégicas do PGA, observando riscos e entraves, propondo ações de mitigação e melhorias para o desdobramento dos projetos.

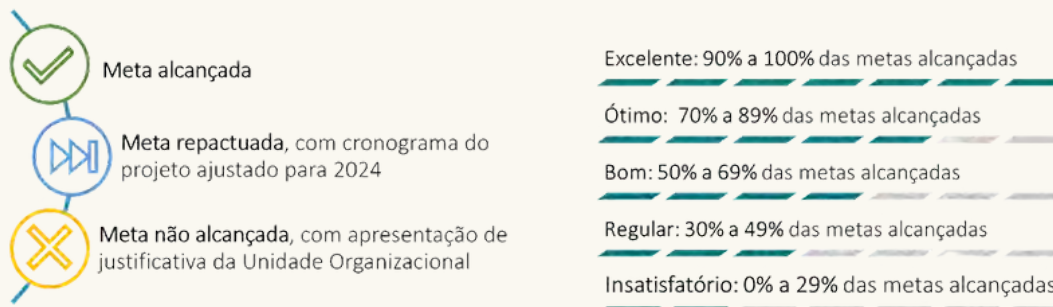
Já o monitoramento dos projetos estratégicos da ANTT, acontece por meio de reuniões mensais com os chefes de projeto das Unidades Organizacionais (UO). Neste ano todos os projetos foram devidamente cadastrados e estruturados no *MS Project*, possibilitando maior gestão e previsibilidade das metas e entregas ao longo de 2024.

Em razão de novas demandas e diretrizes institucionais, alguns dos projetos estratégicos estruturantes e metas foram incluídos, alterados ou excluídos no portfólio do PGA, ou tiveram seus cronogramas ajustados, sendo que essas alterações foram justificadas tecnicamente pelas UOs responsáveis pelos

projetos estruturantes. Dentro desse contexto, foram realizadas 3 revisões extraordinárias, passando-se de 63 metas iniciais para 68 metas, sendo 28 administrativas, 36 operacionais e 04 de fiscalização.

A avaliação do desempenho das metas alcançadas está graduada da seguinte maneira:

**Figura 9 - Classificação e graduação das metas do PGA 2024**



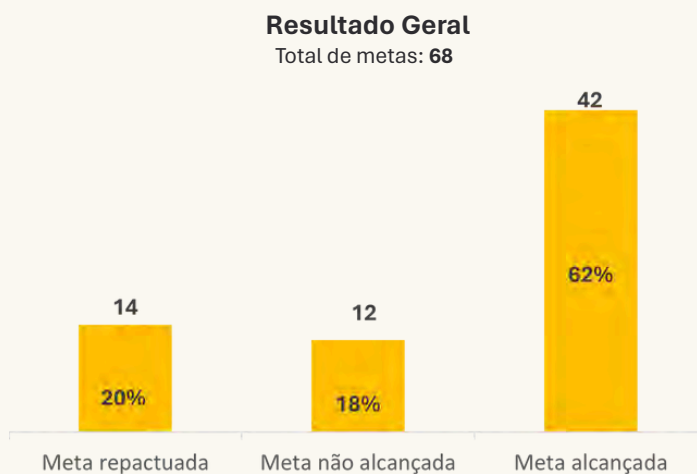
Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2024 - SUESP

Em resumo, a execução dos projetos estruturantes da ANTT teve desempenho Bom, com alcance de 62% (42 de 68) das metas pactuadas em 2024, sendo que 20% (14 de 68) foi executada parcialmente e houve necessidade de ajuste no cronograma dos projetos para o exercício de 2025.

Esse resultado teve desempenho similar ao de 2023 (que obteve 65% de metas alcançadas). Pontua-se como possíveis causas para não evolução do desempenho: 1) a diminuição do orçamento previsto na Lei Orçamentária Anual, que culminou com o encerramento ou não celebração de contratos administrativos, e readequação/redução da força de trabalho; 2) no decorrer no exercício, foi necessária a contratação de nova empresa prestadora de serviço de tecnologia da informação - TI, o que impactou, significativamente, as entregas relativas às soluções de tecnologia.

As metas não alcançadas, 18% (12 de 68), foram justificadas pelas Unidades Organizacionais. Registre-se que a despeito de termos 62% das metas alcançadas, tivemos um percentual total de execução de 83,7% atingido. Isso significa que mesmo as metas não alcançadas ou repactuadas avançaram ao longo do exercício, e algumas destas deverão ser concluídas no início do novo ciclo.

**Gráfico 6 - Resultado Geral - Metas**

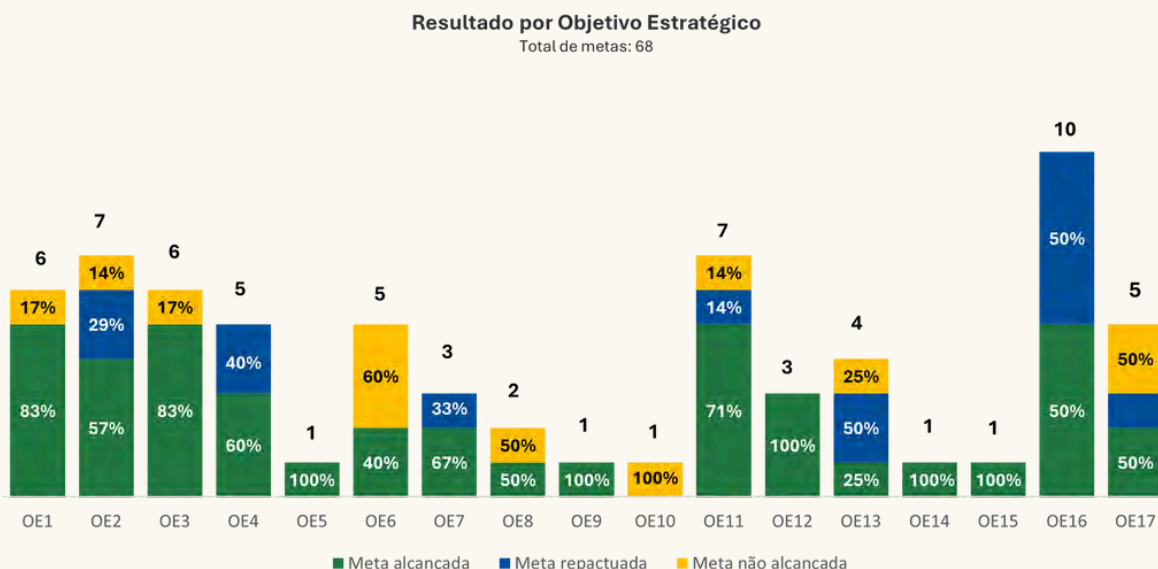


Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2024 - SUESP

### 2.3.1. Objetivos Estratégicos

Quando observamos a distribuição das metas por objetivo estratégico, nota-se a predominância de metas nos objetivos OE1 (83%), OE2 (57%), OE3 (83%), OE11 (71%) e OE16 (50%), com desempenhos considerados, Ótimo, Bom, Ótimo, Ótimo e Bom, respectivamente.

Gráfico 7 - Resultado por Objetivo Estratégico



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2024 - SUESP

Todavia é necessário analisar o desempenho das metas levando em consideração a divisão dos 17 objetivos estratégicos nas quatro perspectivas do Mapa Estratégico, descritas a seguir: 1. Resultados para a Sociedade (OE1, OE2, OE3, OE4 e OE5); 2. Resultados para o Mercado (OE6, OE7, OE8); 3. Processos Internos (OE9, OE10, OE11, OE12 e OE13) e 4. Pessoas e Recursos ((OE14, OE15, OE16 e OE17).

Nesse sentido, nota-se a predominância de desempenho das metas nos objetivos estratégicos: OE1 a OE5 (18 de 68), com 72% de metas alcançadas relacionadas à perspectiva “Resultados para a Sociedade”. Na sequência temos o desempenho das metas dos objetivos estratégicos: OE9 a OE14 (10 de 68), com 63% das metas alcançadas, desempenho considerado Bom, o que reflete em benefícios relacionadas à perspectiva de “Processos Internos”.

No tocante às demais perspectivas, registramos que as metas tiveram desempenho considerado Bom.

Gráfico 8 - Resultado por Perspectiva de Objetivo Estratégico



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2024 - SUESP

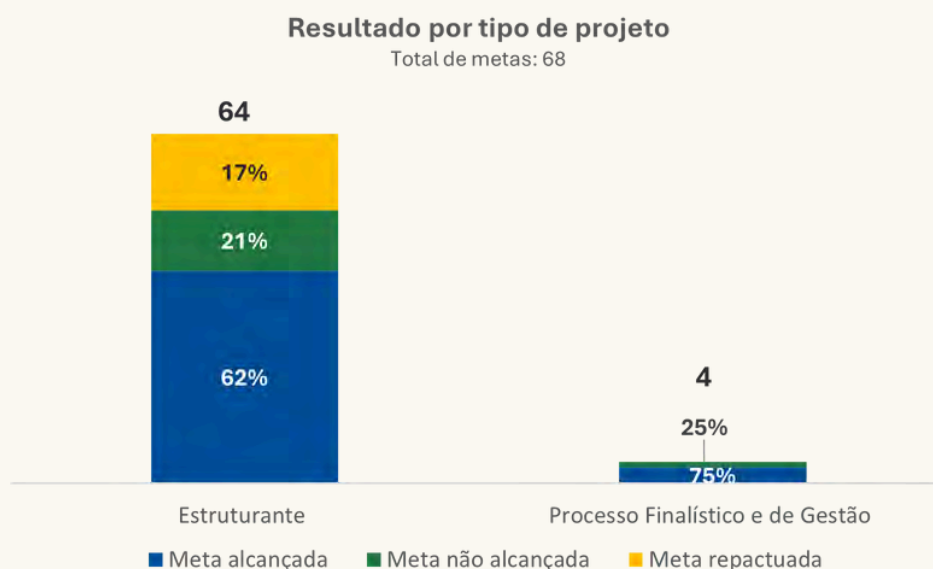


### 2.3.2. Projetos Estruturantes

Em relação ao resultado por tipo de meta dos projetos estruturantes (64), 62% foram alcançadas plenamente, 21% foram executadas parcialmente e repactuadas para o exercício de 2025, e 17% não executadas plenamente, resultado classificado como Bom.

Sobre as metas relacionadas aos processos finalísticos e de gestão (4), o percentual de totalmente alcançado foi de 75%, e 25% de não alcançado, resultado classificado como Ótimo.

Gráfico 9 - Resultado por Tipo de Projeto



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2024 - SUESP

No que se refere aos projetos estratégicos regulatórios, 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 macroetapas planejadas dos projetos que compõem a Agenda Regulatória da ANTT durante o ano.

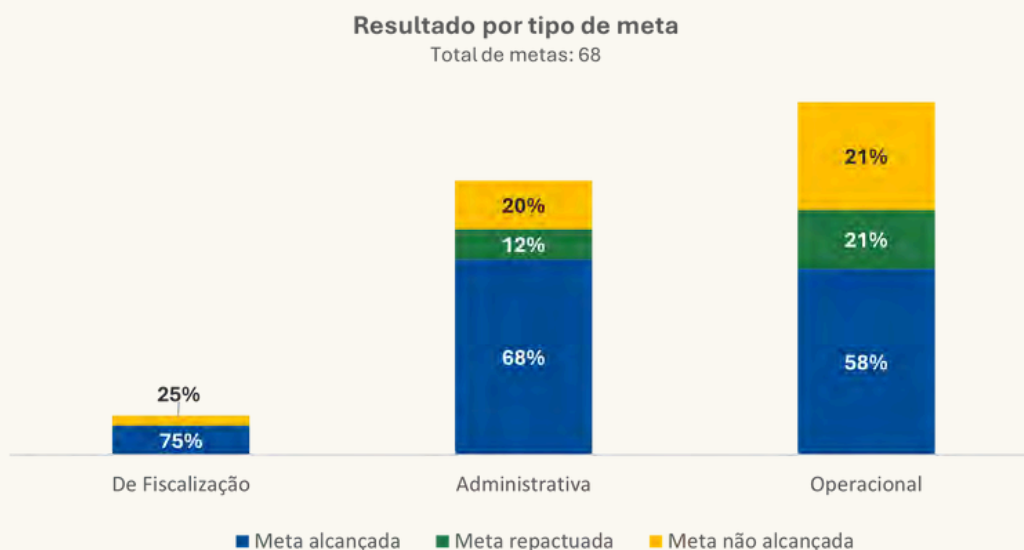
Por meio do ICAR, consegue-se medir a previsibilidade que toda Agenda Regulatória requer e aprimorar o planejamento e a execução dos projetos. Esse indicador é calculado anualmente, pela relação entre o número de etapas concluídas do projeto, conforme previsto para o período, e o número total de etapas planejadas.

Em 2024, [o resultado do ICAR](#) apontou que **76,38%** das etapas previstas nos cronogramas dos projetos foram concluídas, demonstrando o nível de esforço das Unidades Organizacionais em executar as atividades conforme cronograma inicialmente estipulado pelo chefe de projeto. Mesmo sendo menor que a meta de 80%, estabelecida no PGA, o ICAR de 2024 teve um resultado muito próximo ao de 2023, que ficou em 76,71%.

Quanto ao resultado por tipo de meta dos projetos estratégicos (operacionais, administrativas e de fiscalização) temos que das metas operacionais (36 de 68), 58% foram alcançadas, desempenho classificado como Bom; 21% das metas foram repactuadas e 21% não alcançadas, decorrente de entraves justificados pelas equipes responsáveis. Para as metas de fiscalização (3 de 4), 75% foram alcançadas, resultado classificado como Ótimo.

Para as metas administrativas (28 de 68), 68% foram alcançadas, portanto o desempenho foi Ótimo, com 12% repactuadas para o exercício de 2025 e 20% não alcançadas, com justificativas também apresentadas pelas equipes técnicas.

Gráfico 10 - Resultado por Tipo de Meta



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2024 - SUESP

## 2.4. Governança Regulatória e Boas Práticas

### 2.4.1. Agenda Regulatória

Em 2024, o Painel de Gerenciamento da Agenda Regulatória divulgado no [portal da Agenda Regulatória](#), desenvolvido em *Power BI*, consolidou-se como uma ferramenta essencial para a gestão interna e a transparência externa da regulação na ANTT. A plataforma permitiu não apenas o acompanhamento detalhado e estratégico dos projetos em andamento, mas também a ampliação da divulgação de informações para a sociedade. Como inovação, foi construído um relatório bimestral dinâmico, também elaborado na ferramenta *BI*, que é disponibilizado tanto para uso interno quanto para consulta da sociedade. No período, a ANTT concluiu 24 dos 38 projetos regulatórios previstos, atingindo um índice de cumprimento de 76,38%, próximo à meta de 80% estabelecida pelo Plano de Gestão Anual (PGA). Além disso, foi concluída a elaboração da Agenda Regulatória do biênio 2025-2026, garantindo a continuidade do planejamento e a previsibilidade das ações regulatórias da Agência.

#### 2.4.1.1. Acompanhamento da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024

A Agenda Regulatória da ANTT do biênio 2023/2024 foi aprovada pela [Deliberação ANTT nº 358 de 25 de novembro de 2022](#), e no 1º bimestre de 2023 também foi publicada a Portaria DG nº 60, de 15 de fevereiro de 2023, nomeando os Chefes de Portifólios e Chefes de Projetos da Agenda Regulatória da ANTT do biênio 2023/2024.

Os 31 (trinta e um) projetos originais da Agenda se distribuíram da seguinte forma: 8 (oito) projetos no Eixo Temático 1 (Projetos Regulatórios Gerais e Transversais); 6 (seis) projetos no Eixo Temático 2 (Infraestrutura Rodoviária Concedida); 6 (seis) projetos no Eixo Temático 3 (Transporte Rodoviário de Passageiros); 7 (sete) projetos no Eixo Temático 4 (Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros); e 4 (quatro) projetos no Eixo Temático 5 (Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas).

Ao longo do biênio foram realizadas 8 Revisões Extraordinárias, sendo as três primeiras no ano de 2023 e as demais no ano de 2024. No final de 2023, foi aprovada ainda a Revisão Ordinária da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024 por meio da [Deliberação ANTT nº 406, de 24 de novembro de 2023](#). A tabela a seguir computa os resultados das Revisões realizadas na Agenda Regulatória.

Tabela 2 - Revisões da Agenda Regulatória 2023/2024

		Objetivo	Projeto
1ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 93, de 30/03/23</a> )	Eixo Temático 1 Projetos Regulatórios Gerais e Transversais	Modificação do Cronograma	Aperfeiçoamento do processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades disciplinado pela Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016
		Modificação do Nome	Regulamentação das práticas da Agenda ESG ( <i>Environment, Social and Governance</i> ) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias
	Eixo Temático 3 Transporte Rodoviário de Passageiro	Inclusão de Projetos	Revisão do Marco Regulatório do Serviço de Transporte Regular Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros
		Modificação de Cronograma	Revisão da regulamentação das medidas administrativas e penalidades no âmbito do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Regular de Passageiros (TRIP)
	Eixo Temático 4 Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Inclusão de Projetos	Regulamentação da destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária - RPFM
			Aprimoramento da Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, que disciplina que disciplina o processo administrativo de requerimento para exploração ferroviária mediante outorga por autorização
2ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 188, de 23/06/23</a> )	Eixo Temático 2 Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida	Exclusão de Projetos	Revisão do processo de fiscalização econômico-financeira da infraestrutura rodoviária federal concedida
	Eixo Temático 3 Transporte Rodoviário de Passageiros	Modificação de Cronograma	Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros
	Eixo Temático 4 Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Modificação de Cronograma	Atualização da Metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório para as concessões de ferrovias reguladas pela ANTT
3ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 336, de 02/10/23</a> )	Eixo Temático 1 Projetos Regulatórios Gerais e Transversais	Exclusão de Projetos	Proteção e Defesa da coletividade dos usuários nas celebrações de Termos de Ajustamento de Conduta - TAC
		Modificação de Cronograma	Adequação da Resolução nº 3.535, de 10 de junho de 2010, que fixa normas gerais sobre o SAC, ao Decreto nº 11.034, de 5 de abril de 2022
		Modificação de Cronograma	Revisão do processo de recebimento de reclamações dos usuários dos serviços delegados pela ANTT para aumentar a efetividade
		Modificação de Cronograma	Regulamentação da inspeção acreditada nos setores rodoviário e ferroviário #3#
	Eixo Temático 2 Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida	Modificação de Cronograma	Implementação dos sistemas de livre passagem ( <i>Free Flow</i> ) nas rodovias federais concedidas.
	Eixo Temático 3 Transporte Rodoviário de Passageiros	Exclusão de Projetos	Aprimoramento da Metodologia de Classificação de Mercados do serviço Semiurbano
		Modificação de Cronograma	Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros
		Modificação de Cronograma	Consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros
		Modificação de Cronograma	Melhorias nos regimentos relacionados à acessibilidade no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros no âmbito das competências da ANTT
		Modificação de Cronograma	Revisão do marco regulatório do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros sob regime de fretamento
		Modificação de Cronograma	Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no âmbito do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Regular de Passageiros (TRIP)
		Modificação de Cronograma	Revisão do Marco Regulatório do Serviço de Transporte Regular Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros
	Eixo Temático 4 Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Modificação de Cronograma	Regulamentação da prestação de serviço adequado no âmbito das concessões ferroviárias
		Modificação de Cronograma	Revisão das normas que regulamentam a contratação e manutenção de seguros pelas concessionárias de prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas associados à exploração da infraestrutura
		Modificação de Cronograma	Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas

	<b>Eixo Temático 4</b> Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Modificação de Cronograma	Procedimento de chamamento público para identificação e seleção de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias
		Modificação de Cronograma	Regulamentação sobre a reversibilidade de bens no âmbito das concessões ferroviárias
	<b>Eixo Temático 5</b> Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas	Modificação de Cronograma	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) regulatório
		Modificação de Cronograma	Regulamentação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) no transporte rodoviário de cargas
		Modificação de Nome e Objetivo	Avaliação de Sustentabilidade do Transporte Rodoviário de Cargas
Revisão Ordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 406, de 24/11/23</a> )	<b>Eixo Temático 1</b> Projetos Regulatórios Gerais e Transversais	Modificação de Nome	Regulamentação da inspeção acreditada nos setores rodoviário e ferroviário
		Inclusão de Projeto	Regulamentação das práticas da Agenda ESG ( <i>Environment Social and Governance</i> ) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias.
	<b>Eixo Temático 2</b> Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida	Modificação de nome	RCR 3 – Gestão econômico-financeira dos contratos de concessões de rodovias federais
		Modificação de nome	RCR 4 – Fiscalização e penalidades dos contratos de concessões rodoviárias federais
		Modificação de nome	RCR 5 – Encerramento dos contratos de concessões de rodovias federais
		Inclusão de Projeto	Classificação de projetos de outorga rodoviária para definição de padrões referenciais para o Escopo, os Parâmetros de Desempenho e os Parâmetros Técnicos dos contratos de concessão
	<b>Eixo Temático 5</b> Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas	Modificação de nome	ESG Cargas – Ambiental, Social e Governança no transporte rodoviário de cargas
		Exclusão de Projeto	Regulamentação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) no transporte rodoviário de cargas
		Inclusão de Projeto	Aperfeiçoamento do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e de suas Instruções Complementares, de que trata a Resolução ANTT nº 5.998, de 03 de novembro de 2022
4ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 108, de 19/04/24</a> )	<b>Eixo Temático 2</b> Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida	Inclusão de Projeto	Revisão da Resolução 6.002/2022 e Resolução 6.003/2022 acerca da metodologia e atualização do cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital regulatório - CMPCr (ou <i>Weighted Average Cost of Capital</i> - WACC, em inglês) para o setor de rodovias federais concedidas
		Modificação de Cronograma	Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no âmbito do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Regular de Passageiros (TRIP)
	<b>Eixo Temático 3</b> Transporte Rodoviário de Passageiros	Modificação de Cronograma	Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros
		Modificação de Cronograma	Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros
5ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 187, de 05/07/24</a> )	<b>Eixo Temático 2</b> Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida	Inclusão de Projeto	Regulamento da diversidade dos Meios de Pagamentos nas praças de Pedágios
		Modificação de Cronograma	Regulamentação da inspeção acreditada nos setores rodoviário e ferroviário
		Modificação de Cronograma	Implementação dos sistemas de livre passagem ( <i>Free Flow</i> ) nas rodovias federais concedidas
6ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 338, de 18/09/24</a> )	<b>Eixo Temático 3</b> Transporte Rodoviário de Passageiros	Inclusão de Projeto	Alteração do art. 233 da Resolução ANTT nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023
7ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 357, de 27/09/24</a> )	<b>Eixo Temático 2</b> Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida	Alteração do nome	De “Classificação dos projetos de outorga rodoviária para definição de padrões referenciais para o Escopo, os Parâmetros de Desempenho e os Parâmetros Técnicos dos contratos de concessão” para “Categorização dos projetos de exploração da infraestrutura rodoviária, para padronização de Escopo e de Parâmetros Técnicos e de Desempenho na estruturação dos contratos de concessão”
		Alteração do nome	De “Regulamento da diversidade dos Meios de Pagamentos nas praças de Pedágios” para “Regulamento da Diversidade dos Meios de Pagamento da Tarifa de Pedágio”



7ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 357, de 27/09/24</a> )	<b>Eixo Temático 4</b> Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Inclusão de Projeto	Revisão da Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, e da minuta de Contrato de Adesão aprovada pela Deliberação ANTT nº 257, de 1º de setembro de 2022
	<b>Eixo Temático 5</b> Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas	Inclusão de Projeto	Revisão da Política Nacional de Piso Mínimo de Frete
8ª Revisão Extraordinária ( <a href="#">Deliberação ANTT nº 418, de 29/10/24</a> )	<b>Eixo Temático 3</b> Transporte Rodoviário de Passageiros	Modificação de Cronograma	Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no âmbito do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Regular de Passageiros (TRIP)
		Modificação de Cronograma	Revisão do marco regulatório do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros sob regime de fretamento
		Modificação de Cronograma	Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros
		Modificação de Cronograma	Melhorias nos regimentos relacionados à acessibilidade no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros no âmbito das competências da ANTT
	<b>Eixo Temático 4</b> Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Modificação de Cronograma	Procedimento de chamamento público para identificação e seleção de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias
		Modificação de Cronograma	Regulamentação da prestação de serviço adequado no âmbito das concessões ferroviárias
		Modificação de Cronograma	Regulamentação sobre a reversibilidade de bens no âmbito das concessões ferroviárias
		Modificação de Cronograma	Operação do Agente Transportador Ferroviário de Passageiros (ATF-P) no Subsistema Ferroviário Federal (SFF)
	<b>Eixo Temático 4</b> Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Modificação de Cronograma	ESG Cargas - Ambiental, Social e Governança no transporte rodoviário de cargas

Fonte: SUESP

Em 2023, foram concluídos 08 (oito) projetos da Agenda, já em 2024 foram concluídos 16 (dezesesseis) projetos. A Tabela a seguir consolida esses resultados.

Tabela 3 - Agenda Regulatória 2023/2024 - Projetos concluídos

Projetos concluídos na Agenda Regulatória do biênio 2023/2024				
	Projeto	Resolução	Resultado alcançado	Ano
<b>Eixo Temático 1</b> Projetos Regulatórios Gerais e Transversais	Revisão dos Processos de Participação e Controle Social da ANTT, de que trata a Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017	<a href="#">Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023</a>	Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, revisada e adequada às normas vigentes, com um processo de participação e controle social robusto, tanto para os servidores da ANTT, quanto para a sociedade como um todo. O resultado do projeto é o aprimoramento da qualidade da participação e controle da sociedade.	2023
	Adequação da Política de Redução do Fardo Regulatório (PRFR) da ANTT aos instrumentos de Melhoria Regulatória	<a href="#">Resolução ANTT nº 6.026, de 26 de outubro de 2023</a>	Revogação da Resolução nº 5.874, de 10 de março de 2020 e do Manual para Cálculo do Fardo Regulatório.	2023
	Regulamentação acerca do Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board) no âmbito das concessões de rodovias e ferrovias	<a href="#">Resolução ANTT nº 6.040, de 04 de abril de 2024</a>	Resolução nº 5.845, de 14 de maio de 2019 alterada para incluir a previsão dos comitês de prevenção e solução de disputas.	2024
	Revisão do processo de recebimento de reclamações dos usuários dos serviços delegados pela ANTT para aumentar a efetividade	<a href="#">Resolução ANTT nº 6.043, de 13 de junho de 2024</a>	Estabelecimento de critérios para registro e tratamento de reclamações, dirigidas à Ouvidoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, relativas ao transporte rodoviário de passageiros, ao transporte ferroviário de passageiros e às concessões rodoviárias reguladas e fiscalizadas por esta Agência.	2024

<b>Eixo Temático 1</b> Projetos Regulatórios Gerais e Transversais	Aperfeiçoamento do processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades disciplinadas pela Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.051, de 17 de outubro de 2024</u></a>	Aumento da eficiência do Processo Administrativo Sancionador da ANTT, o qual está intimamente correlacionado com os deveres institucionais e à própria Missão Institucional da Agência: "Assegurar aos usuários adequada infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre, com transparência e regulação efetiva, proporcionando melhoria contínua dos serviços".	2024
	Regulamentação das práticas da Agenda ESG ( <i>Environment, Social and Governance</i> ) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.057, de 28 de novembro de 2024</u></a>	Instituição do Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais Reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), seus parâmetros e índices de avaliação, mecanismos de implementação e incentivos para seu desenvolvimento.	2024
	Regulamentação da inspeção acreditada nos setores rodoviário e ferroviário	*	*Observação: Ao longo da análise de impacto regulatório verificou-se que as questões rodoviárias poderiam ser atendidas por uma instrução normativa, o que culminou com a publicação da <a href="#"><u>Instrução Normativa nº 27, de 22 de agosto de 2024</u></a> , que altera a Instrução Normativa nº 19, de 30 de março de 2023. No âmbito ferroviário, não se verificou a necessidade de mais um ato geral e abstrato, dados os normativos já existentes. Nesse sentido, foi solicitada a conclusão do projeto, tendo em vista a não necessidade de ato normativo específico.	2024
<b>Eixo Temático 2</b> Infraestrutura Rodoviária Federal concedida	RCR 3 - Gestão econômico-financeira dos contratos de concessões de rodovias federais	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023</u></a>	Resolução que estabelece a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.	2023
	Revisão das Resoluções que tratam do Custo Médio Ponderado de Capital regulatório – CMPCr e de sua associação quanto à percepção de risco que envolve uma concessão rodoviária	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.048, de 05 de setembro de 2024</u></a>	Resolução nº 6.002, de 22 de dezembro de 2022, Resolução nº 6.003, de 22 de dezembro de 2022 e Resolução nº 6.004, de 22 de dezembro de 2022, alteradas para melhorar o enquadramento de risco dos novos projetos e incorporar ajustes de melhorias operacionais na aplicação do CMPCr.	2024
	RCR 4 - Fiscalização e penalidades dos contratos de concessões rodoviárias federais	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.053, de 31 de outubro de 2024</u></a>	Aprovação da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à fiscalização e às penalidades dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.	2024
	Implementação dos pontos de parada e descanso nas rodovias federais concedidas	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.054, de 31 de outubro de 2024</u></a>	Aprovação do Regulamento dos Pontos de Parada e Descanso sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.	2024
<b>Eixo Temático 3</b> Transporte Rodoviário de Passageiros	Revisão do Marco Regulatório do Serviço de Transporte Regular Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023</u></a>	Resolução que regulamenta a delegação e a prestação dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob regime de autorização.	2023
	Alteração do art. 62 e do art. 233, ambos da Resolução ANTT nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.049, de 18 de setembro de 2024</u></a>	Artigos da Resolução ANTT nº 6.033/2021 alterados para permitir que, após a publicação do comunicado de abertura da janela extraordinária, o início do prazo de recebimento de solicitações se dê após 30 (trinta) dias da sua publicação.	2024
<b>Eixo Temático 4</b> Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Aprimoramento da Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, que disciplina o processo administrativo de requerimento para exploração ferroviária mediante outorga por autorização	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.014, de 17 de abril de 2023</u></a>	Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022 aprimorada para conferir maior assertividade ao processo de resolução de conflitos quando verificada incompatibilidade locacional entre empreendimentos, bem como ajustes na redação de dispositivos, a fim de corrigir erro material e deixá-los mais claros e harmonizados com a Lei nº 14.273, de 2021.	2023
	Regulamentação da destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária – RPF	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.021, de 20 de julho de 2023</u></a>	Resolução que regulamenta a destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária - RPF, previstos nos contratos de concessão para a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária.	2023

<b>Eixo Temático 4</b> Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.031, de 07 de dezembro de 2023</u></a>	Resolução que estabelece regras para a contratação e a execução de operações acessórias ao serviço de transporte ferroviário de cargas.	2023
	Atualização da Metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório para as concessões de ferrovias reguladas pela ANTT	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.035, de 18 de janeiro de 2024</u></a> <a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.036, de 18 de janeiro de 2024</u></a> <a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.037, de 18 de janeiro de 2024</u></a>	Aprovação do Regulamento da Metodologia de Estimativa do Custo Médio Ponderado de Capital para o setor de ferrovias. Aprovação do Regulamento da Metodologia para Avaliação do Nível de Risco em Concessões Ferroviárias reguladas pela ANTT a ser considerado para a avaliação do nível de risco inerente a um empreendimento ferroviário. Atualização do spread para o cálculo do custo médio ponderado de capital regulatório para o setor de ferrovias.	2024
	Revisão das normas que regulamentam a contratação e manutenção de seguros pelas concessionárias de prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas associados à exploração da infraestrutura	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.039, de 2024</u></a>	Resolução nº 4.624, de 5 de março de 2015, alterada para simplificar processos, aumentar a efetividade da fiscalização por parte da Agência Reguladora em relação aos dispositivos do regramento, bem como promover o alinhamento da norma ao cenário inaugurado após a entrada em vigor da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.	2024
	Revisão da Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, e da minuta de Contrato de Adesão aprovada pela Deliberação ANTT nº 257, de 1º de setembro de 2022	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.050, de 03 de outubro de 2024</u></a>	Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, alterada para que os normativos da ANTT permaneçam aderentes à Lei das Ferrovias, especialmente em relação aos vetos rejeitados, que foram promulgados em outubro de 2023 e, por conseguinte, que haja boa continuidade das análises dos processos e, consequentemente, das autorizações ferroviárias.	2024
	Procedimento de chamamento público para identificação e seleção de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.058, de 19 de novembro de 2024</u></a>	Disciplina o procedimento de chamamento público para identificação e seleção de interessados na exploração indireta de ferrovias federais mediante outorga por autorização.	2024
<b>Eixo Temático 5</b> Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas	Revisão e atualização da regulamentação do vale-pedágio obrigatório	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.024, de 03 de agosto de 2023</u></a>	Resolução que estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, os procedimentos de aprovação de modelos e sistemas operacionais, e tipifica as infrações e suas respectivas penalidades.	2023
	Revisão e Atualização da Regulação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC)	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.038, de 08 de fevereiro de 2024</u></a>	Estabelecimento de normas para o transporte rodoviário internacional de cargas nos termos dos Acordos Internacionais vigentes.	2024
	Aperfeiçoamento do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e de suas Instruções Complementares, de que trata a Resolução ANTT nº 5.998/2022	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.056, de 28 de novembro de 2024</u></a>	Resolução nº 5.998, de 3 de novembro de 2022, alterada para ajustar/corrigir os itens publicados com erros na Resolução ANTT nº 5.998/22 que afetam o sentido original desejado pela Agência ou que estão conflitantes com outras prescrições da Norma, de forma a harmonizar a Resolução para sua correta aplicação.	2024
	Revisão da Política Nacional de Piso Mínimo de Frete	<a href="#"><u>Resolução ANTT nº 6.059, de 28 de novembro de 2024</u></a>	Estabelecimento das regras gerais, da metodologia e dos coeficientes dos pisos mínimos de frete, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, nos termos da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018.	2024

Fonte: SUESP

Em 2023, foram excluídos 4 (quatro) projetos do portfólio da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024: 1(um) do Eixo Temático 1, 1(um) do Eixo Temático 2, 1(um) do Eixo Temático 3 e 1(um) do Eixo Temático 5, conforme tabela a seguir:

Tabela 4 - Projetos excluídos da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024

	Projeto	Status		Justificativa para exclusão
<b>Eixo 1 – Projetos Regulatórios Gerais e Transversais</b>	Proteção e Defesa da coletividade dos usuários nas celebrações de Termos de Ajustamento de Conduta - TAC	Excluído	<b>3ª Revisão Extraordinária</b>	Devido à complexidade dos projetos em andamento na Surod e sua capacidade operacional, verificou-se que a execução do projeto seria extremamente prejudicada.
<b>Eixo 2 – Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida</b>	Revisão do processo de fiscalização econômico-financeira da infraestrutura rodoviária federal concedida	Excluído	<b>2ª Revisão Extraordinária</b>	O escopo do projeto "Revisão do processo de fiscalização econômico-financeira da infraestrutura rodoviária federal concedida" será contemplado no projeto "Regulamento das Concessões Rodoviárias - fiscalização e penalidades (RCR 4)".
<b>Eixo 3 – Transporte Rodoviário de Passageiros</b>	Aprimoramento da Metodologia de Classificação de Mercados do serviço Semiurbano	Excluído	<b>3ª Revisão Extraordinária</b>	O projeto "Aprimoramento da Metodologia de Classificação de Mercados do serviço Semiurbano" será contemplado no plano de outorgas para licitação dos serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros.
<b>Eixo 5 – Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas</b>	Regulamentação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) no transporte rodoviário de cargas	Excluído	<b>Revisão Ordinária</b>	Está em discussão a revisão do Decreto que regulamenta o DT-e, cuja conclusão não tem prazo determinado. Fica assim impossível prever o fechamento das diretrizes necessárias para a regulamentação do tema no âmbito da ANTT.

Fonte: SUESP

#### 2.4.1.2. Elaboração da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026

O processo de elaboração da Agenda iniciou em maio de 2024 com encaminhamento para as Unidades Organizacionais das informações da Ouvidoria relativas a reclamações, sugestões e demais informações recebidas, bem como os resultados da última Pesquisa de Satisfação do Usuário. Para complementar o processo de elaboração Portfólio Inicial de Projetos, foi realizado o evento de capacitação "Oficinas de Definição de Problemas para Elaboração da Agenda Regulatória 2025/2026".

Após a capacitação, foi solicitado, em julho de 2024, que cada Unidade Organizacional, responsável pelo seu respectivo Eixo Temático, apresentasse uma proposta de projetos para compor a proposta de Portfólio Inicial de Projetos da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026. A proposta, composta por 19 (dezenove) projetos, divididos em 5 (cinco) Eixos Temáticos, foi submetida à participação social, por meio da Tomada de Subsídios (TS) nº 04/2024 e da Consulta Interna (CI) nº 04/2024, de 26 de agosto a 10 de setembro de 2024.

Em setembro de 2024, após recebimento das contribuições, as Unidades Organizacionais, responsáveis pelos Eixos Temáticos, avaliaram a pertinência dos temas propostos pela sociedade, com posterior priorização, por meio da avaliação GUT (Gravidade, Urgência e Tendência) dos projetos do Portfólio Inicial de Projetos da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026. A partir dessa análise, foi elaborada uma proposta de Portfólio Provisório da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026, submetida à apreciação da Diretoria Colegiada na reunião de *force in e force out*, realizada dia 21 de outubro de 2024, composto por 24 (vinte e quatro) projetos indicados pelas áreas, divididos em 5 (cinco) Eixo Temáticos.

Após reunião de *force in e force out*, a Ouvidoria decidiu que o projeto "Adequação da Resolução nº 3.535, de 10 de junho de 2010, que fixa normas gerais sobre o Serviço de Atendimento ao Consumidor - SAC, ao Decreto nº 11.034, de 5 de abril de 2022" seria concluído em 2024 e seria excluído do Portfólio de Projetos da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026.



Como resultado ainda da reunião de *force in force out*, a Unidade Organizacional responsável decidiu excluir os projetos “Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros” e “Melhorias nos regramentos relacionados à acessibilidade no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros no âmbito das competências da ANTT” do Portifólio de Projetos da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026.

Também foi informado pelo Chefe de Portifólio do Eixo Temático 2, que os projetos “Regulamento das Concessões Rodoviárias - RCR6” e “Categorização dos projetos de exploração da infraestrutura rodoviária, para padronização de Escopo e de Parâmetros Técnicos e de Desempenho na estruturação dos contratos de concessão” serão unidos na Agenda Regulatória, sob a designação “Programa de Exploração Rodoviária - Padronização de Escopo e de Parâmetros Técnicos e de Desempenho”.

Por fim, a proposta de Portifólio Final de Projetos da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026 foi elaborada e encaminhada à Diretoria Colegiada para aprovação, que ocorreu por meio da [Deliberação Nº 457, de 14 de novembro de 2024](#), sendo composta por 21 (vinte e um) projetos, conforme tabela a seguir:

**Tabela 5 - Projetos da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026**

	Nome do projeto	Objetivo do Projeto
<b>Eixo Temático 1 – Projetos Regulatórios Gerais e Transversais</b>	Regulamentação das práticas da Agenda ESG ( <i>Environment, Social and Governance</i> ) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias	Desenvolver orientações ou regras cogentes de sustentabilidade a serem aplicadas sobre a regulação dos mercados de concessão da exploração de infraestrutura de transporte ferroviário e rodoviário, alinhando-se às expectativas de financiadores, sob o jugo dos Princípios do Equador e dos 17 ODS da ONU, esperados pela sociedade como um todo.
	Aperfeiçoamento do regulamento de <i>Sandbox</i> Regulatório	Identificar necessidades de aperfeiçoamento no regulamento de <i>sandbox</i> regulatório estabelecido na Resolução 5.999/2022 considerando a experiência adquirida com os experimentos realizados pela ANTT até 2025 e as recomendações feitas pela CGU.
<b>Eixo Temático 2 – Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida</b>	Meios e instrumentos dos sistemas de pagamento da tarifa de pedágio - Revisão da Resolução ANTT nº 4281/2014	Identificar e qualificar intermediadores e atualizar a Resolução 4281/2014, conforme as tecnologias.
	Reversibilidade dos Bens das Concessões Rodoviárias Federais	Estabelecer de uma nova definição de bens reversíveis, que sejam pertinentes ao sistema rodoviário, bem como de regras para a sua indenização, no caso do encerramento antecipado da concessão.
	Programa de Exploração Rodoviária - Padronização de Escopo e de Parâmetros Técnicos e de Desempenho	Aperfeiçoar e criar uma referência para o Programa de Exploração Rodoviária (PER), consolidando diretrizes técnicas e operacionais padronizadas, contribuindo para melhorar a eficiência, a transparência e a segurança jurídica nas concessões rodoviárias federais e aperfeiçoar a estruturação dos contratos de concessão de rodovias federais por meio do estabelecimento de uma categorização dos Projetos de Parceria por meio de critérios objetivos, com posterior definição de seus escopos e parâmetros técnicos e de desempenho correspondentes.
	Implementação dos sistemas de livre passagem ( <i>Free Flow</i> ) nas rodovias federais concedidas.	Proporcionar, nas rodovias concedidas, fluxo livre nas áreas urbanas com grande tráfego, comodidade dos usuários e melhoria da dispersão do pagamento das tarifas.
	Proposta de Metodologia para a Quantificação dos Efeitos da Pandemia da COVID-19 sobre o Preço dos Insumos de Obras Rodoviárias Incidentes nos Contratos de Concessão de Rodovias	Criar metodologia para o reequilíbrio econômico-financeiro de todos os contratos de concessão impactados.
<b>Eixo Temático 3 – Transporte Rodoviário de Passageiros</b>	Revisão do marco regulatório do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros sob regime de fretamento	Consolidação normativa, simplificação administrativa, redução do fardo regulatório e atualização das normas.
	Aprimoramento da Metodologia de Classificação de Mercados do Serviço Semiurbano	Estabelecer uma resolução que trata a metodologia de classificação de mercados dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros.
	Consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros	Consolidar e, no que couber, aperfeiçoar as regras e procedimentos afetos aos serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.

<b>Eixo Temático 4 – Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros</b>	Regulamentação da prestação de serviço adequado no âmbito das concessões ferroviárias	Regulamentar a prestação do serviço adequado, no âmbito das concessões ferroviárias. Por meio da definição de indicadores de desempenho, espera-se contribuir para a análise das dimensões de serviço adequado previstas no art. 6º da Lei nº 8.987/1995 (regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas). Busca-se, com as métricas, fomentar o bom nível de serviço prestado pelas concessionárias.
	Procedimentos de devolução ou desativação e cisão de trechos ferroviários, bem como caracterização da ociosidade	Aperfeiçoar as diretrizes exaradas por esta Agência, inclusive aquelas constantes da Resolução ANTT nº 5.945/2021, relacionadas ao procedimento de devolução e desativação de trechos ferroviários. Além disso, pretende-se avaliar se os procedimentos de cisão e a caracterização da ociosidade de trechos concedidos podem ser mais bem detalhados por meio de regulamento. Busca-se, assim, desenvolver o alinhamento dos institutos de devolução, desativação e destinação de trechos ferroviários que atualmente estão subaproveitados ou que não são economicamente viáveis.
	Revisão da Resolução ANTT nº 5.944, de 1º de junho de 2021, com vistas à adequação do tratamento conferido ao Agente Transportador Ferroviário - ATF	Promover alterações no texto da Resolução ANTT nº 5.944/2021, de forma a alinhá-la ao cenário estabelecido após a entrada em vigor da Lei nº 14.237/2021. As modificações são necessárias principalmente para que o instrumento contemple a operação tanto dos Agentes Transportadores Ferroviários quanto das operadoras ferroviárias que atuarão segundo o regime de autorização. Será avaliada, ainda, a necessidade de realizar ajustes acerca da relação destes com o usuário dependente, entre outras adequações verificadas oportunas ao longo do projeto. Tais ajustes objetivam segurança jurídica nas contratações e contribuir para que o Subsistema Ferroviário Federal - SFF possa ser operado de forma integrada.
	Regulamentação sobre a reversibilidade de bens no âmbito das concessões ferroviárias	O objetivo central do projeto é regulamentar a reversibilidade de bens no âmbito das concessões ferroviárias, de forma a preencher as lacunas regulatórias existentes e contribuir com o aumento da segurança jurídica no setor e com a continuidade da prestação dos serviços quando da extinção dos contratos vigentes.
	Revisão do tratamento dos acidentes ferroviários, com foco na sua classificação	Adequar a regulamentação desta Agência relacionada a acidentes ferroviários às novas disposições legais, constantes na Lei nº 14.273/2021. As modificações devem ter como objeto principalmente a possibilidade de classificação dos acidentes segundo os critérios de gravidade, previsibilidade e inevitabilidade, conforme disposto no art. 49 da Lei das Ferrovias. Espera-se, assim, que seja possível aperfeiçoar a avaliação acerca da responsabilidade pelos sinistros, importando melhorias e segurança para as concessionárias ferroviárias, os usuários do sistema e toda a sociedade.
	Regulamentação da operação do Agente Transportador Ferroviário de Passageiros (ATF-P) no Subsistema Ferroviário Federal (SFF)	Alinhar a Resolução ANTT nº 5.990/2022, e a Resolução ANTT nº de 5.974/2022, aos moldes da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Nesse sentido, a principal modificação a ser implementada consiste em atualizar as previsões relacionadas à necessidade de autorização prévia e à inscrição no registro de Agente Transportador Ferroviário, no âmbito do transporte ferroviário de passageiros regulado pela ANTT. Possui como objetivo a simplificação do processo e o aumento da segurança jurídica da prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros.
	Revisão da Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007, com vistas a aprimorar a disponibilização das informações mediante o Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário.	É importante que sejam avaliados aprimoramentos à Resolução nº 2.502/2007, que institui o Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF, para que sejam verificadas as necessidades de melhorias inclusive quanto à periodicidade das informações, de modo a contemplar uma utilização mais abrangente do sistema.
<b>Eixo Temático 5 – Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas</b>	Revisão da Política Nacional de Piso Mínimo de Frete	Visa estabelecer as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos de frete, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, nos termos da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018
	ESG Cargas: Ambiental, Social e Governança no Transporte Rodoviário de Cargas	Criar uma ferramenta regulatória de incentivo aos transportadores para estimular o atendimento à regulamentação vigente, ao invés da aplicação indiscriminada de multas, utilizando-se de preceitos da regulação responsiva.

<b>Eixo Temático 5 – Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas</b>	Adequação da Resolução ANTT nº 5.998/22 à 23ª edição do <i>Orange Book</i>	Harmonizar a Resolução ANTT nº 5.998/22 com a 23ª edição do Regulamento da ONU, <i>Orange Book</i> .
	Seguros no Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas	Dirimir dúvidas e trazer clareza quanto a procedimentos relacionados à contratação de seguros do TRC pelo transportador. Promover segurança jurídica aos envolvidos.

Fonte: SUESP

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

Os Processos de Participação e Controle Social - PPCS regulamentados pela [Resolução ANTT nº 6.020, de 21 de julho de 2023](#), são instrumentos por meio dos quais a ANTT coleta informações, visões e expectativas das partes envolvidas a respeito de ações regulatórias.

Dentro desta premissa de desenvolvimento e efetividade dos meios de participação social, em 2024 foram realizadas: 14 (quatorze) Audiências Públicas; 3 (três) Consultas Públicas, 22 (vinte e duas) Reuniões Participativas, sendo 1 (uma) Reunião Participativa suspensa, 2 (duas) Reuniões Participativas restritas e 2 (duas) Reuniões Participativas abertas com restrição; e 6 (seis) Tomadas de Subsídios, sendo 1 (uma) Tomada de Subsídios restrita. Ao longo de 2024, foram realizadas 8 (oito) Consultas Internas relacionadas a projetos da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024 e mais 13 (treze) Consultas Internas relacionadas a outros assuntos da Agência.

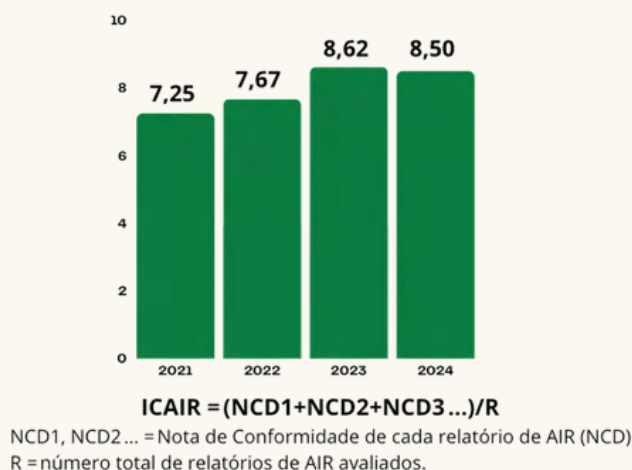
## 2.4.3. Análise de Impacto Regulatório - AIR

A Análise de Impacto Regulatório (AIR) é um processo sistemático de análise, baseado em evidências, que busca avaliar os possíveis impactos de alternativas de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos, a partir da definição de um problema regulatório. Na ANTT, a AIR é considerada um instrumento que orienta e subsidia a tomada de decisão pela Diretoria Colegiada, sendo obrigatória a sua realização antes da edição, alteração ou revogação de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, tal como dispõe o Regimento Interno da Agência aprovado pela [Resolução ANTT nº 5.976, de 2022](#), e consoante o estabelecido na [Lei nº 13.848, de 2019](#), na [Lei nº 13.874, de 2019](#) e no [Decreto nº 10.411, de 2020](#).

Os relatórios de AIR elaborados pelas Unidades Organizacionais da Agência são publicados no [Portal da ANTT](#) após a manifestação da Diretoria Colegiada, o que ocorre, de forma geral, quando as propostas regulatórias são submetidas aos processos de Audiência Pública ou de Consulta Pública. No ano de 2024, foram elaborados 11 (onze) relatórios de AIR, sendo que 7 (sete) foram encaminhados para manifestação da Diretoria Colegiada e estão públicos no Portal da Agência.

Os relatórios de AIR submetidos à manifestação da Diretoria Colegiada foram avaliados para verificar sua conformidade em relação aos requisitos estabelecidos no [Decreto nº 10.411, de 2020](#). As notas de conformidade atribuídas aos relatórios avaliados compõem o [Indicador de Conformidade da Análise de Impacto Regulatório - ICAIR](#), que vem sendo acompanhado desde a entrada em vigor do referido decreto, em 2021. O valor do ICAIR para o ano de 2024 foi de 8,50, sendo este resultado ligeiramente inferior ao do ICAIR 2023 e abaixo da meta (9,0) estabelecida para o indicador em 2024, como mostra o Gráfico 11.

Gráfico 11 - Indicador de Conformidade da Análise de Impacto Regulatório (ICAIR)



Fonte: SUESP

O ICAIR 2024 reflete a média das notas de conformidade de 4 (quatro) relatórios de AIR avaliados em 2024<sup>[2]</sup>. Nos relatórios de AIR avaliados que compõem o ICAIR 2024 foram identificadas não conformidades nos seguintes requisitos exigidos no art. 6º do [Decreto nº 10.411, de 2020](#): sumário executivo (ausente em um dos relatórios); mapeamento da experiência internacional (elemento não conforme em dois relatórios) e exposição dos impactos das alternativas (elemento ausente em um dos relatórios).

Em 2024 foram registrados 4 (quatro) casos de dispensa de AIR, fundamentadas em hipóteses previstas no art. 4º do [Decreto nº 10.411, de 2020](#), disponíveis no [Portal da ANTT](#).

#### 2.4.4. Avaliação de Resultado Regulatório – ARR

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. Em atendimento ao disposto no [Decreto nº 10.411, de 2020](#), a ANTT estabeleceu por meio da [Deliberação ANTT nº 154, de 26 de maio de 2023](#), sua [Agenda de ARR para o mandato presidencial 2023-2026](#).

Para o ano de 2024, estava prevista a conclusão, no 5º bimestre, da ARR do projeto “Revisão do marco regulatório do serviço de transporte interestadual de passageiros sob o regime de fretamento”. Esta ARR é etapa inicial de um dos projetos regulatórios que integrava a Agenda Regulatória 2023-2024 e cujo cronograma foi replanejado para a Agenda Regulatória 2025-2026. De acordo com o novo cronograma, a ARR será concluída no 6º bimestre de 2026. Trata-se de ARR eletiva, cuja realização é justificada pelo tempo de vigência da regulação superior a 5 (cinco) anos.

#### 2.4.5. Gestão do Estoque Regulatório

A ANTT iniciou em 2024 os trabalhos de promoção do 2º ciclo de revisão e consolidação de atos normativos do seu estoque regulatório. A revisão e a consolidação de atos normativos são parte da gestão do estoque regulatório, que se caracteriza como um processo sistemático e contínuo de avaliação do conjunto das intervenções regulatórias quanto à sua adequação, aplicabilidade, atualidade e efetividade.

<sup>2</sup>- Não foram avaliadas as novas versões de 3 (três) relatórios de AIR publicados no Portal da ANTT que tiveram sua conformidade avaliada em 2023 e integraram o ICAIR daquele ano: “dispute board”, “RCR 5” e “chamamento público”.



Esse processo periódico é requerido pelo [Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024](#), que estabelece “normas para elaboração, redação, alteração e consolidação de atos normativos”, e que revogou o Decreto nº 10.139, de 2019.

O processo iniciou com a fase de triagem pela ANTT que buscou identificar os atos normativos que deveriam ser objeto de exame pelas Unidades Organizacionais da ANTT. A fase de exame teve por objetivos principais: i) verificar a necessidade de manutenção, de revisão (alteração de ato normativo), de consolidação (reunião de dois ou mais atos sobre determinada matéria em um único ato normativo) ou de revogação de ato normativo; e ii) revisar a classificação de temas e assuntos para melhorias na organização temática dos atos no portal de legislação da ANTT - [ANTTlegis](#).

A 1ª etapa do 2º ciclo de revisão e consolidação de atos normativos focou nas Resoluções, Instruções Normativas e Instruções Normativas Conjuntas.

Também em 2024, foram promovidas melhorias no [ANTTlegis](#), em parceria com a empresa Datalegis, para conferir maior transparência e acessibilidade a informações relacionadas aos atos normativos publicados pela ANTT. Para os atos publicados em 2023 e 2024, na página de cada ato normativo que compõe o estoque regulatório da Agência, foram disponibilizados novos ícones com links para acesso ao relatório de ARR (se existente), ao relatório de AIR ou ao documento de fundamentação da dispensa de AIR, aos processos de PPCS e ao ponto de contato em caso de dúvidas sobre o ato. Essa atualização terá continuidade em 2025, para os atos normativos publicados neste ano e para aqueles anteriores a 2023.

Figura 10 - Novos ícones e links disponíveis na página do ato normativo no ANTTLegis (exemplo).



Fonte: [ANTTlegis](#).

#### 2.4.6. Selo de Boas Práticas Regulatórias

Como reconhecimento da adoção de boas práticas regulatórias, três atos normativos foram contemplados com o Selo de Boas Práticas Regulatórias do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços – MDIC. A avaliação dos atos segue o disposto na [Portaria GM/MDIC nº 69, de 3 de abril de 2023](#), e abrange os seguintes critérios: a) previsibilidade; b) qualidade regulatória; c) participação

social e d) convergência regulatória. A Tabela 6 apresenta o resultado obtido pelos atos normativos da ANTT:

**Tabela 6 - Atos normativos da ANTT premiados com o Selo de Boas Práticas/MDIC em 2024.**

Ato normativo	Ementa	Pontuação atribuída pelo MDIC	Selo
<a href="#">Resolução ANTT nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023</a>	Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização.	10	Ouro
<a href="#">Resolução ANTT nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023</a>	Aprova a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.	9	Ouro
<a href="#">Resolução ANTT nº 6.031, de 7 de dezembro de 2023</a>	Estabelece regras para a contratação e a execução de operações acessórias ao serviço de transporte ferroviário de cargas.	7	Prata

Fonte: [MDIC](#).

## 2.5. Principais resultados por área de atuação

### 2.5.1. Concessões Rodoviárias

Em 2024, a carteira de concessões sob regulação da ANTT compreende 26 contratos, totalizando uma extensão de 13.393,13 quilômetros, conforme apresentado na tabela abaixo:

**Tabela 7 - Concessões Rodoviárias**

Concessionária	Extensão (Km)	Rodovias
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	562,00	BR-381/MG, BR-381/SP
AUTOPISTA FLUMINENSE	320,00	BR-101/RJ
AUTOPISTA LITORAL SUL	405,94	BR-116/PR, 376/PR, BR-101/SC
AUTOPISTA PLANALTO SUL	413,00	BR-116/PR, BR-116/SC
AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT	402,00	BR-116/SP, BR-116/PR
CONCEBRA	1176,50	BR-060/GO, BR-060/DF, BR-153/GO, BR-153/MG, BR-262/MG
CONCER	180,00	BR-040/MG, BR-040/RJ
ECO050	436,60	BR-050/MG, BR-050/GO
ECO101	475,90	BR-101/ES, BR-101/BA
VIA SUL	472,00	BR-101/RS, BR-290/RS, BR-386/RS, BR-448/RS
ECOSUL	457,30	BR-116/RS, BR-392/RS
ECOPONTE	13,20	BR-101/RJ
ECOVIAS DO CERRADO	437,00	BR-364/GO, BR-364/MG, BR-365/MG
VIA COSTEIRA	220,42	BR-101/SC
MSVIA	847,20	BR-163/MS
CRO	850,90	BR-163/MT
RIOSP	625,80	BR-101/SP, BR-116/SP, BR-101/RJ, BR-116/RJ
RODOVIA DO AÇO	200,00	BR-393/RJ

TRANSBRASILIANA	321,00	BR-153/SP
VIA BAHIA	680,00	BR-116/BA, BR-324/BA, BA-526, BA-528
ECORIOMINAS	726,90	BR-116/RJ, BR-493/RJ, BR-116/MG, 465/MG
ECOVIAS DO ARAGUAIA	850,70	BR-153/TO BR-153/GO, BR-080/GO, BR-414/GO
VIA BRASIL	1009,50	BR-163/MT, BR-163/PA, BR-230/PA
VIA ARAUCÁRIA	473,01	BR-277/373/376/476/PR e PR-418/423/427/PR
LITORAL PIONEIRO	604,16	BR-153/277/369/PR e PR 092/151/239/407/408/411/508/804/855
EPR VIA MINEIRA	232,10	BR-040/MG
<b>EXTENSÃO CONCEDIDA</b>	<b>13.393,13</b>	

Fonte: SUROD

A ANTT, visando manter a base de dados sempre atualizada, disponibiliza, por meio do [Portal ANTT](#), uma ferramenta em formato de *Dashboard*. Nela, é possível acessar e realizar pesquisas por municípios, cidades e estados, permitindo que o usuário manipule a ferramenta de forma intuitiva e encontre, diretamente no site da ANTT, as concessões atualmente sob gestão e supervisão da Agência.

Mapa das Concessões



Há previsão de que, no primeiro semestre de 2025, essa carteira seja ampliada para 31 (trinta e uma) concessões, considerando a renovação de alguns contratos em processo de relicitação e a inclusão dos 6 (seis) contratos leiloados em 2024:

- BR-381/MG;
- BR-040/GO/MG (Rota dos Cristais);
- BR-262/MG (Rota do Zebu);
- BR-060/452/GO (CN1);
- BR-369/373/376/PR e PR-090/170/323/445 (Lote 3 PR); e
- BR-163/277/PR e PR-158/180/182/280/483 (Lote 6 PR).

As novas concessões somam uma extensão de 3.020,1 km, que irão compor a carteira de empreendimentos supervisionados por esta Agência, porém, ressalta-se que alguns ainda estão em fase de formalização, com previsão de assinatura no primeiro trimestre de 2025.

No escopo do Programa de Concessões Rodoviárias Federais (PROCOFE), os contratos são estruturados em cinco etapas, que marcam as evoluções regulatórias das concessões e os parâmetros contratuais a serem seguidos, sendo segregados da seguinte maneira:

**Tabela 8 - Programa de Concessões Rodoviárias Federais (PROCOFE)**

Programa de Concessões Rodoviárias Federais (PROCOFE)				
1ª etapa	2ª etapa	3ª etapa	4ª etapa	5ª etapa
Eco Sul	Via Bahia	Concebra	Via Brasil	Litoral Pioneiro
Concer	Autopista Fernão Dias	Nova Rota do Oeste	Ecovias do Araguaia	Via Araucária
	Autopista Planalto Sul	MSVIA	EcoRioMinas	Via Mineira
	Autopista Régis Bittencourt	Eco 101	RioSP	BR-381/MG*
	Autopista Litoral Sul	Eco 050	Via Sul	BR-040/GO/MC*
	Transbrasiliana	Ecoponte	Ecovias do Cerrado	BR-262/MG*

Programa de Concessões Rodoviárias Federais (PROCOFE)				
1ª etapa	2ª etapa	3ª etapa	4ª etapa	5ª etapa
	Autopista Fluminense		Via Costeira	LOTE 3 PR*
	Rodovia do Aço			LOTE 6 PR*
				BR-060/452/GO*

\* Contratos previstos para assinatura no primeiro semestre de 2025

Fonte: SUROD

### 2.5.1.1. Trabalhos Iniciais, Investimentos Realizados e Obras Entregues

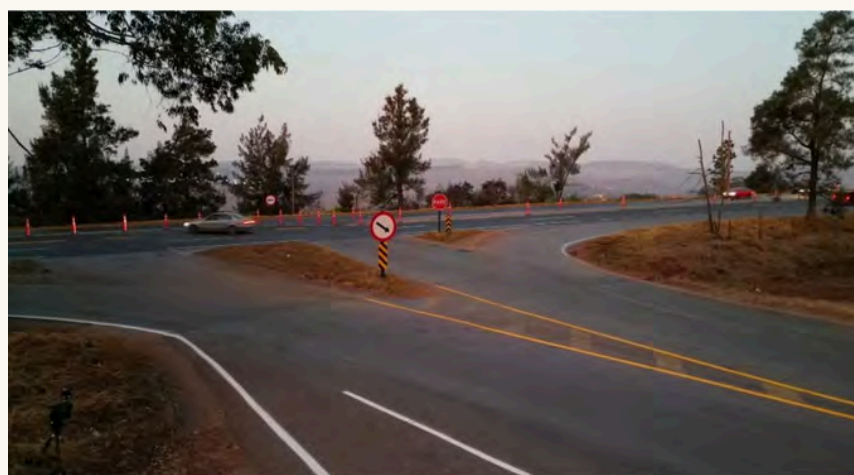
Com o início dos novos contratos de concessão, em 2024, foram iniciadas as obras preliminares, denominado como trabalhos iniciais, nas concessões Via Araucária, Litoral Pioneiro e Via Mineira.

Os trabalhos iniciais do Plano de Exploração da Rodovia (PER) incluem a remoção de resíduos, roçada, poda de árvores, limpeza de drenagens, tapa-buracos, reparos localizados e varrição das vias. Além disso, foram realizadas a conformação dos acostamentos, pintura de pilares e monumentos, apoio em acidentes, e instalação e manutenção de sinalização, como placas e dispositivos refletivos, garantindo a segurança e qualidade das rodovias.

Ao todo são 1.309,3 quilômetros nos quais as concessionárias irão adequar, recuperar e operacionalizar os serviços de atendimento aos usuários, trazendo melhorias e infraestrutura de qualidade para os usuários.

Um exemplo notável são as melhorias implementadas no trecho sob a responsabilidade da EPR Litoral Pioneiro, que realizou investimentos iniciais de aproximadamente R\$ 150 milhões. As ações incluíram a recuperação e recomposição do pavimento, a instalação de mais de 2 mil placas de sinalização e a revitalização de viadutos estratégicos, como o Viaduto dos Prades e o Viaduto do Caruru, localizados no alto da Serra Mar. Além disso, a concessionária adotou soluções simplificadas e eficazes, como no caso do Trevo da Moeda, em Itabirito/MG, onde intervenções de sinalização foram suficientes para resolver problemas críticos de segurança viária.

Figura 11 - Trabalhos Iniciais no Trevo da Moeda, em Itabirito/MG, sob responsabilidade da EPR Via Mineira



Fonte: SUROD

Além disso, o ano de 2024 foi marcado por importantes avanços na infraestrutura rodoviária federal sob gestão da ANTT. As obras realizadas nesse período refletiram o compromisso da Agência em garantir a modernização, segurança e eficiência das rodovias concedidas, promovendo impactos positivos na mobilidade, no desenvolvimento econômico e na qualidade de vida da população.



Em 2024, até o terceiro trimestre, os balancetes contabilizados registraram um total de R\$ 5,6 bilhões em investimentos, conforme destacado nas Demonstrações Financeiras Auditadas do 3º trimestre de 2024.



Investimentos de  
2024 realizados nas  
Concessões

R\$ **5,6** BILHÕES  
\*valores auditados até o 3TR/2024.

Entre as principais entregas de 2024 destacam-se obras estruturantes que ampliaram a capacidade viária e fortaleceram a integração regional. Exemplos incluem o Contorno de Florianópolis (Litoral Sul), a Travessia Urbana de Cristalina (Eco050), o Trevão de Monte Alegre (Ecovias do Araguaia) e a duplicação de 100 km de rodovias sob gestão da Concessão Nova Rota do Oeste.

Essas entregas à sociedade reafirmam o papel da ANTT como agente regulador e promotor de soluções inovadoras no setor de transporte, com foco em resultados que beneficiem usuários, motoristas e toda a cadeia produtiva que depende das rodovias federais para o escoamento de bens e serviços. Dentre as obras, destaca-se as principais entregas:

**a) Contorno de Florianópolis - Autopista Litoral Sul**

O Contorno Viário da Grande Florianópolis, a maior obra rodoviária da América Latina, foi inaugurado pela ANTT e pelo Governo Federal, representando um marco na infraestrutura de transporte do Brasil. Com 50 km de extensão, quatro túneis duplos e diversas pontes e acessos, o projeto visa desviar o tráfego da BR-101, reduzindo o tempo de travessia em até 80 minutos e diminuindo significativamente o fluxo de veículos pesados na região. A obra, realizada em parceria com a concessionária Autopista Litoral Sul e com um investimento de R\$ 3,9 bilhões, busca promover melhorias na mobilidade, segurança viária e sustentabilidade, beneficiando cerca de 1,1 milhão de pessoas e impactando positivamente a economia local e a qualidade de vida da população catarinense.

**Figura 12 - Contorno Viário da Grande Florianópolis**



Fonte: SUROD

**b) Travessia Urbana de Cristalina - Eco 050**

A travessia urbana da BR-050 em Cristalina foi inaugurada com um investimento de R\$ 125 milhões, visando impulsionar o agronegócio goiano e melhorar a mobilidade na região. A obra incluiu a duplicação de 3,7 km de rodovias, 6,2 km de vias marginais, passarelas e dispositivos de retorno, beneficiando cerca de 5 mil veículos diários, com redução do tempo de viagem e maior segurança para motoristas e pedestres. Além de melhorar o escoamento da produção agrícola, a nova infraestrutura contribuirá para o desenvolvimento econômico e a fluidez do trânsito local.

**Figura 13 - Travessia Urbana de Cristalina**

Fonte: SUROD

**c) Trevão de Monte Alegre/MG - Ecovias do Cerrado**

O Trevo de Monte Alegre de Minas, localizado no entroncamento das BRs 365 e 153, foi concluído pela concessionária Ecovias do Cerrado com investimentos de R\$ 50 milhões. O dispositivo possui 2,6 km de extensão e inclui quatro alças de acesso para todos os sentidos das rodovias, além de dois novos viadutos e duas pontes sobre o Ribeirão Monte Alegre. Com a duplicação de trechos das rodovias e a implementação de defensas metálicas e iluminação, a obra visa melhorar a fluidez do tráfego e aumentar a segurança viária, especialmente em uma região importante para o escoamento de produtos agrícolas e industriais.

**Figura 14 - Trevão de Monte Alegre/MG**

Fonte: SUROD



#### d) 100 km de duplicação - CRO

Em 20/12/2024, foram entregues à população os primeiros 100 km de duplicação da BR-163/MT, entre Diamantino e Nova Mutum. Os 100 quilômetros de pista nova envolvem os dois primeiros contratos firmados pela Nova Rota, com autorização do Governo de MT, para retomar as obras de grande porte na rodovia. O primeiro – no valor de R\$ 618 milhões – foi assinado em julho de 2023 para duplicar 86 quilômetros entre o km 507 (Diamantino) e o km 593 (Nova Mutum). O segundo contrato – com investimento previsto de R\$ 670 milhões – foi celebrado em março de 2024 para ampliação de capacidade de 88 quilômetros de rodovia, de Nova Mutum a Lucas do Rio Verde.

Figura 15 - Duplicação da BR - 163/MT - CRO



Fonte: SUROD

#### e) 04 Pontos de Parada e Descanso Entregues

- **PPD Palhoça/SC - Autopista Litoral Sul:** Em 16/08/2024, foi inaugurado o primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) de Santa Catarina, na BR-101, no trecho de Palhoça, administrado pela concessionária Arteris Litoral Sul. O PPD, que recebeu um investimento de R\$ 17,5 milhões, visa oferecer repouso adequado aos mais de 10 mil caminhoneiros que trafegam diariamente entre Florianópolis e Curitiba, promovendo segurança nas rodovias.

Figura 16 - Trevão de Monte Alegre/MG



Fonte: SUROD

- **PPD Pindamonhangaba - CCR RioSP:** Em 04/07/2024, o Governo Federal, a ANTT e a concessionária CCR RioSP inauguraram, o primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros na Via Dutra, no km 95 sentido Rio de Janeiro, em Pindamonhangaba (SP).

Com investimento superior a R\$ 30 milhões, o PPD oferece uma estrutura de quase 67 mil m<sup>2</sup>, incluindo refeitório, lavanderia, sala de descanso, banheiros e estacionamento para 120 veículos, garantindo mais conforto e segurança aos motoristas que trafegam pelo importante corredor logístico entre Rio de Janeiro e São Paulo. Essa é a primeira de quatro instalações planejadas para a Via Dutra, visando melhorar a qualidade de vida e a segurança dos transportadores.

Figura 17 - PPD Pindamonhangaba - CCR RioSP



Fonte: SUROD

- **PPD Queimados** - Eco Rio Minas: Em 19/09/2024, foi inaugurado em Seropédica (RJ) o primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) para motoristas na rodovia Presidente Dutra, quilômetro 209,8. Com um investimento de R\$ 16 milhões, o espaço de 16.000 m<sup>2</sup> oferece 72 vagas para caminhões e infraestrutura moderna, incluindo refeitório, lavanderia, sala de descanso, banheiros, fraldário e WI-FI gratuito, promovendo mais conforto e segurança para os motoristas.

Figura 18 - PPD Queimados - Eco Rio Minas



Fonte: SUROD

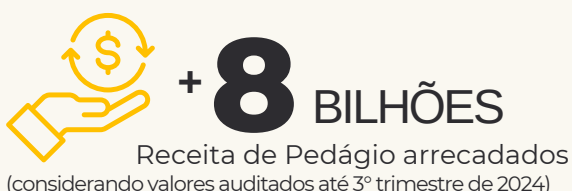
- **PPD Novo Progresso - Via Brasil:** Em 09/12/2024, foi inaugurado o PPD no município de Novo Progresso. Localizado no KM 59 da BR-163/MT, com 40 mil m<sup>2</sup> e capacidade para mais de 200 carretas do tipo bitrem, o PPD conta com vestiários masculinos e femininos equipados com banheiro e chuveiro, sala de descanso com televisão, internet WI-FI, lavanderia e refeitório. O espaço vai trazer mais conforto para os motoristas que trafegam diariamente no trecho.

Figura 19 - PPD Novo Progresso - Via Brasil



Fonte: SUROD

### 2.5.1.2. Receitas de Pedágio Arrecadadas



As receitas de pedágio arrecadadas durante o ano de 2024 apresentaram um desempenho significativo, refletindo a continuidade dos serviços e investimentos nas rodovias concessionadas.

A cobrança de pedágio, além de ser uma fonte essencial de financiamento para a manutenção, operação e melhoria das rodovias, também desempenha um papel crucial na viabilização de novos projetos de infraestrutura. Ao longo de 2024, as concessionárias responsáveis pela administração das rodovias federais conseguiram alcançar um volume de arrecadação impulsionado tanto pelo aumento do tráfego de veículos quanto pelas revisões tarifárias e ajustes contratuais.

Na apuração realizada, considerando igualmente os valores auditados até o terceiro trimestre de 2024, uma vez que as Concessionárias têm o prazo de até maio de 2025 para apresentação de suas respectivas demonstrações financeiras de 2024, foi contabilizado valor de R\$ 8.782.227.000,00 em receitas provenientes da arrecadação de pedágios no ano em questão.

As cinco Concessionárias com as maiores arrecadações em pedágio foram CCR RioSP, EcoRioMinas, Autopista Litoral Sul, Nova Rota do Oeste e Autopista Régis Bittencourt. Um dos principais fatores que explicam esse desempenho é o fato de se tratar de concessões em início de vigência, nas quais os reajustes tarifários são substanciais, em razão do volume significativo de obras previstas para serem realizadas nos primeiros cinco anos de concessão. Esse período inicial é crítico para a implementação de melhorias e expansão da infraestrutura, o que reflete diretamente no aumento das receitas.

### RECEITAS DE PEDÁGIO

Valores auditados até 3º trimestre de 2024 em milhares de R\$

CONCESSIONÁRIA	RECEITA DE PEDÁGIO (R\$ MIL)
CCR RioSP	989.535
EcoRioMinas	754.278
Autopista Litoral Sul	616.166
Nova Rota do Oeste	552.959
Autopista Régis Bittencourt	517.867
CONCEBRA	514.960
Via Brasil	499.897
Ecosul	436.026
Ecovias do Araguaia	416.489
Autopista Fernão Dias	400.410
CCR ViaSul	390.113
Via Bahia	358.973
Via 040	310.159
ECO050	298.942
CONCER	277.657
Autopista Planalto Sul	212.432
ECO101	181.017
Autopista Fluminense	176.087
Transbrasiliana	175.183
CCR MSVia	169.054
Ecovias do Cerrado	161.504
CCR ViaCosteira	158.644
Ecoponte	133.269
Rodovia do Aço	80.606
<b>Total</b>	<b>8.782.227</b>



### 2.5.1.3. Revisão dos Programas de Exploração das Rodovias (PERs)

Em 2024, foi concluída uma parte significativa das análises das propostas de revisão da tarifa básica de pedágio apresentadas pelas Concessionárias de Rodovias Federais, especialmente aquelas relacionadas às revisões ordinárias e extraordinárias. Para a finalização dessas análises, foram considerados os levantamentos realizados pelas áreas de fiscalização, que forneceram dados sobre o cumprimento dos cronogramas de investimentos previstos e o atingimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos, incluindo o Fator D. Esse indicador de desempenho está presente nos contratos de concessão a partir da 3ª Etapa de Concessões.

No ano de 2024, foram realizadas as análises finais e conclusivas de **Propostas de Revisão Ordinária** da Tarifa de Pedágio - TP, nos termos da Instrução Normativa ANTT nº 18/2023 e da Resolução ANTT nº 6.032/2023, para o seguinte Contrato de Concessão:

- a) **Proposta da 5ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP** - Contrato do Edital de Concessão nº 01/2018 - BR101/290/448/386/RS - ViaSul;
- b) **Proposta da 10ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP** - Contrato de Concessão do Edital 001/2011 - BR-101/ES/BA - Eco101;
- c) **Proposta da 9ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato do Edital de Concessão nº 01/2013 - BR-050/MG/GO - Concessionária de Rodovias S.A. - ECO 050;
- d) **Proposta da 3ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 002/2019 - BR-101/SC - Via Costeira;
- e) **Proposta da 2ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 03/2021 - BR-116/101/RJ/SP - RioSP;
- f) **Proposta da 2ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 01/2021 - BR-153/414/080/TO/GO - Ecovias do Araguaia;
- g) **Proposta da 9ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 03/2013 - BR-070/163/MT - Nova Rota do Oeste;
- h) **Proposta de 14ª Revisão Ordinária e 17ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 01/2008 - BR-116/324/BA e BA-526/528 - ViaBahia;
- i) **Proposta de 1ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 02/2021 - BR-163/230/MT/PA - Via Brasil;
- j) **Proposta da 4ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 01/2019 - BR-364/365/GO/MG - Ecovias do Cerrado;
- k) **Proposta da 9ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 03/2013 - BR-070/163/MT - Nova Rota do Oeste;
- l) **Proposta da 4ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Complementar II - Contrato de Concessão do Edital nº 01/2019 - BR-364/365/GO/MG - Ecovias do Cerrado;
- m) **Proposta da 17ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Complementar II - Contrato de Concessão do Edital nº 006/2007 - BR-116/PR/SC - Autopista Planalto Sul;
- n) **Proposta da 16ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Complementar - Contrato de Concessão do Edital nº 001/2007 - BR-116/SP/PR - Autopista Régis Bittencourt;
- o) **Proposta da 17ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Complementar II - Contrato de Concessão do Edital nº 02/2007 - BR-381/MG/SP - Autopista Fernão Dias;

- p) Proposta da 17ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Complementar IV - Contrato de Concessão do Edital nº 06/2007 - BR-116/PR/SC - Autopista Planalto Sul;
- q) Proposta da 16ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Complementar II - Contrato de Concessão do Edital nº 01/2007 - BR-116/SP/PR - Autopista Régis Bittencourt;
- r) Proposta da 21ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Complementar - Contrato de Concessão nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98) - BR-116/392/RS - Eco Sul; e
- s) Proposta de 17ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio** - Complementar - Contrato de Concessão do Edital nº 03/2007 - BR-116/376/101/PR/SC - Autopista Litoral Sul.

Além disso, no ano de 2024, a ANTT realizou análises da Proposta de Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio (TP), incluindo a proposta de valor e o reequilíbrio econômico-financeiro, conforme estabelecido na Instrução Normativa ANTT nº 18/2023 e na Resolução ANTT nº 6.032/2023, para os seguintes contratos de concessão:

- a) Proposta da 17ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 005/2007 - BR-153/SP - Transbrasiliana;
- b) Proposta da 19ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 002/2007 - Autopista Fernão Dias;
- c) Proposta da 10ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão do Edital nº 004/2013 - CONCEBRA;
- d) Proposta de 17ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP e do PER** - Complementar III - Contrato de Concessão do Edital nº 002/2007 - Autopista Fernão Dias;
- e) Proposta de 17ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio - TP** - Contrato de Concessão nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98) - ECOSUL; e
- f) Proposta de 19ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP e do PER** - Complementar IV - Contrato de Concessão do Edital nº 002/2007 - Autopista Fernão Dias.

#### 2.5.1.4. Análise e Aprovação dos Planejamentos Anuais

O Planejamento Anual de Obras tem como objetivo definir um programa de obras e serviços a serem executados e acompanhados pelas equipes de fiscalização e gestão dos contratos de concessão, levando em consideração as intervenções previstas no contrato. Por meio desse planejamento, a concessionária apresenta sua programação mensal para a execução das obras contempladas no Plano de Exploração da Rodovia (PER) durante o respectivo ano da concessão.

As propostas de Planejamento Anual de Obras apresentadas pelas concessionárias para o ano de 2024 foram analisadas após a etapa de esclarecimentos e ajustes solicitados. Após a devida correção das inconsistências identificadas, as propostas foram aprovadas pela ANTT.

Os acompanhamentos dos Planejamentos Anuais de Obras são periodicamente publicados e atualizados, disponíveis para consulta no portal da ANTT ([Lista de concessões rodoviárias](#)), com acesso individualizado por concessionária.

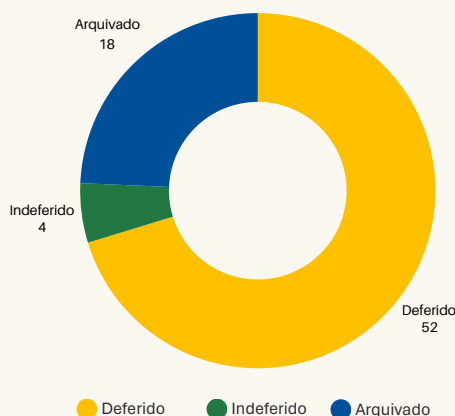
#### 2.5.1.5. Pleitos de Reequilíbrio

Os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro da tarifa de pedágio são solicitações feitas pelas concessionárias de rodovias para ajustar a tarifa básica de pedágio, visando restabelecer o equilíbrio originalmente previsto no contrato de concessão. Essas solicitações ocorrem quando há impactos

financeiros decorrentes de fatores não previstos ou alheios à gestão da concessionária, que alteram a equação econômico-financeira do contrato.

No ano de 2024, foram avaliados diversos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro da tarifa de pedágio e entendimento técnico, conforme Gráfico a seguir:

Gráfico 12 - Quantitativo de Pleitos de Reequilíbrio e Entendimento Técnico



Fonte: SUROD

### 2.5.1.6. Termos Aditivos

Em 2024, a ANTT atuou na análise e tramitação de propostas de Termos Aditivos (TAs) aos Contratos de Concessão das rodovias federais concedidas. Essas iniciativas tiveram como objetivo promover ajustes contratuais necessários para garantir a adequada execução dos serviços, a continuidade dos investimentos e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões.

Os Termos Aditivos contemplaram aspectos como a inclusão de novos investimentos, a reprogramação de obras e serviços, além de adequações regulatórias e operacionais. A ANTT conduziu esse processo com base em critérios técnicos e normativos, assegurando transparência e previsibilidade para concessionárias e usuários.

No ano de 2024, foram submetidas para Deliberação da Diretoria da ANTT um total de 42 (quarenta e dois) Termos Aditivos, para os seguintes Contratos de Concessão:

- a) **Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 01/2022 - BR-116/465/493/RJ/MG - EcoRioMinas Concessionária de Rodovias S.A;
- b) **Oitavo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 03/2021 - BR-116/101/RJ/SP - Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A;
- c) **Primeiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 02/2019 - BR-101/SC - Concessionária Catarinense de Rodovias S.A;
- d) **Primeiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 03/2013 - BR-163/MT e MT-407 - Concessionária Nova Rota do Oeste S.A;
- e) **Segundo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 06/2007 - BR-116/PR/SC - Concessionária Autopista Planalto Sul S.A;
- f) **Quarto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2007 - BR-116/SP/PR - Autopista Régis Bittencourt S.A;

- g) Quinto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2021 - BR-153/414/080/TO/GO - Ecovias do Araguaia S.A;
- h) Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 002/2021 - BR-163/230/MT/PA - Via Brasil BR 163 Concessionária de Rodovias S.A;
- i) Nono Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 003/2021 - BR-116/101/RJ/SP - Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A;
- j) Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2021 - BR-153/414/080/TO/GO - Ecovias do Araguaia S.A;
- k) Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 006/2013 - BR-040/DF/GO/MG - Concessionária BR-040 - Via040;
- l) Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2019 - BR-101/290/448/RS - Concessionárias das Rodovias Integradas do Sul S.A - ViaSul;
- m) Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2007 - BR-101/RJ - Autopista Fluminense S.A;
- n) Quarto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2022 - EcoRioMinas Concessionária de Rodovias;
- o) Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2013 - ECO050 Concessionária de Rodovias;
- p) Segundo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2019 - Concessionária Ecovias do Cerrado;
- q) Segundo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 002/2019 - Concessionária Catarinense de Rodovias S.A - CCR Via Costeira;
- r) Quarto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2018 - Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A - CCR ViaSul;
- s) Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 005/2007 - Transbrasiliana Concessionária de Rodovias;
- t) Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 006/2007 - Autopista Planalto Sul;
- u) Sétimo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 003/2007 - Autopista Litoral Sul;
- v) Quinto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2007 - Autopista Régis Bittencourt;
- w) Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 002/2007 - Autopista Fernão Dias;
- x) Décimo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 003/2013 - Concessionária Nova Rota do Oeste - CNRO;
- y) Quarto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2013 - ECO050 - Concessionária de Rodovias S.A;
- z) XX Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2019 - Concessionária Ecovias do Cerrado S.A;
- aa) Sexto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão do Edital nº 001/2007 - Autopista Régis Bittencourt S.A;
- bb) Décimo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98) - Concessionária de Rodovias do Sul - ECOSUL;

- cc) Segundo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 001/2015 – Eco Ponte;
- dd) Quinto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 001/2013 - ECO050;
- ee) Quinto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 001/2018 – ViaSul;
- ff) Quarto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 001/2019 - Ecovias do Cerrado;
- gg) Sétimo Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 001/2021 - Ecovias do Araguaia;
- hh) Décimo Primeiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 003/2021 – RioSP;
- ii) Primeiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 001/2023 - Via Araucária;
- jj) Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 002/2019 – Via Costeira;
- kk) Décimo Primeiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 003/2013 - Nova Rota do Oeste;
- ll) Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 001/2015 – Eco Ponte;
- mm) Quarto Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão nº 002/2021 - Concessionária Via Brasil;
- nn) Segundo Termo Aditivo** ao Termo de Ajustamento de Conduta ao Contrato de Concessão nº 003/2013 - Nova Rota do Oeste; e
- oo) Terceiro Termo Aditivo** ao Termo de Ajustamento de Conduta ao Contrato do Edital de Concessão nº 003/20213 - Nova Rota do Oeste;
- pp) Terceiro Termo Aditivo** ao Contrato do Edital de Concessão nº 004/2023 - EPR Via Mineira.

### 2.5.1.7. Fiscalização Econômico-Financeiro e Ação Orçamentária

Ao longo de 2024, a ANTT conduziu a fiscalização econômico-financeira de 24 concessionárias, conforme tabela abaixo:

**Tabela 9 - Fiscalização Econômico-Financeira nas Concessionárias**

	Concessionária
1	AUTOPISTA FERNÃO DIAS
2	AUTOPISTA FLUMINENSE
3	AUTOPISTA LITORAL SUL
4	AUTOPISTA PLANALTO SUL
5	AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT
6	CONCEBRA - CONCESSIONARIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL
7	CONCER - COMPANHIA DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA JUÍZ DE FORA - RIO
8	ECO050
9	ECO101
10	ECOSUL
11	ECOVIA ARAGUAIA
12	ECOVIA DO CERRADO
13	ECO RIO-MINAS
14	K-INFRA RODOVIA DO AÇO
15	MSVIA - CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE
16	NOVA ROTA DO OESTE - CNRO
17	PONTE RIO-NITERÓI S.A - ECOPONTE
18	RIO-SÃO PAULO



19	TRANSBRASILIANA
20	VIA040
21	VIABAHIA
22	VIA BRASIL
23	VIACOSTEIRA - CONCESSIONÁRIA CATARINENSE DE RODOVIAS
24	VIASUL - CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS INTEGRADAS DO SUL

Fonte: SUROD

Das 24 fiscalizações concluídas, 3 concessionárias não obtiveram Atestado de Regularidade, pois se encontravam em situação IRREGULAR, conforme segue abaixo:

- a) **CONCER - Companhia de Concessão Rodoviária Juíz de Fora - Rio:** Descumprimento dos itens de fiscalização: Capital Social e Patrimônio Líquido
- b) **K-Infra Rodovia do Aço:** Descumprimento do item de fiscalização: Patrimônio Líquido
- c) **Via 040:** Descumprimento dos itens de fiscalização: Patrimônio Líquido e Regularidade Fiscal

Como resultado da fiscalização, a ANTT instaurou um total de 7 Processos Administrativo Simplificado devido ao descumprimento de alguns itens de fiscalização, que foram encaminhados para a CIPRO, conforme segue abaixo:

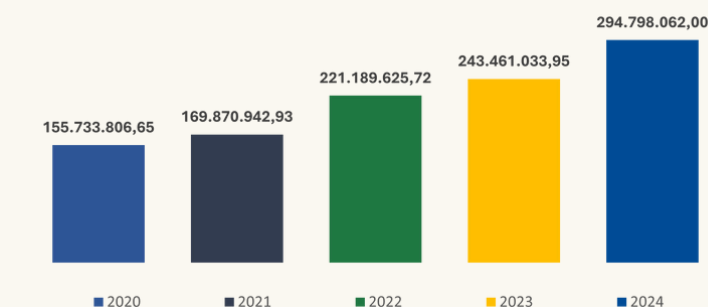
**Tabela 10 - Descumprimento dos itens de fiscalização econômico-financeira**

	Concessionária	Descumprimento Do item
1	CONCER - COMPANHIA DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA JUÍZ DE FORA - RIO	Capital Social
2	CONCER - COMPANHIA DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA JUÍZ DE FORA - RIO	Patrimônio Líquido
3	K-INFRA RODOVIA DO AÇO	Patrimônio Líquido
4	VIA BRASIL	Evolução Mensal de Investimentos
5	VIA BRASIL	Verbas de Fiscalização
6	VIA040	Patrimônio Líquido
7	VIA040	Regularidade Fiscal

Fonte: SUROD

Durante o exercício de 2024, foi recolhido o montante de R\$ 294.798.062,00 (duzentos e noventa e quatro milhões, setecentos e noventa e oito mil e sessenta e dois reais) 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 gráfico a seguir, dos anos de 2020 a 2024.

**Gráfico 13 - Verba de Fiscalização**



Fonte: SUROD

Nota-se que houve um contínuo crescimento da arrecadação da verba de fiscalização entre os anos de 2020 e 2024. 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.

Quanto às ações de fiscalização, informa-se que o resultado consolidado para todas as concessões de rodovias deve ser considerado como de 696 ações de fiscalização completas para o ano de 2024. Esses dados foram apresentados no SIOP – Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento.

Para conhecimento, a meta original do [Plano Anual de Fiscalização 2024](#) era de 12 ações de fiscalização por contrato de concessão fora de suas fases de trabalhos iniciais. Portanto, o valor mínimo a ser realizado era de 288 ações de fiscalização, tendo sido, portanto, cumprida a meta institucional da ANTT.

### 2.5.1.8. Atuação das Concessões: Grandes Números

Figura 20 - Atuação das Concessões



Fonte: SUROD

Além disso, no ano de 2024, as rodovias federais concedidas registraram um intenso fluxo de veículos, totalizando 871.706.288 passagens em pedágios, consolidando-as como eixos de grande relevância no transporte do país. A composição da frota é diversificada, sendo formada por 64% de veículos de passeio, 34% de veículos comerciais e 2% de motocicletas, refletindo o amplo perfil de usuários atendidos.

Apesar dos avanços registrados, a segurança viária permanece como um dos principais desafios. Em 2024, foram contabilizados 86.553 sinistros e 2.090 óbitos, destacando a necessidade de aprimorar continuamente as estratégias e iniciativas de mitigação de acidentes.

O atendimento ao usuário também é um pilar central do sistema concedido. No último ano, foram realizados 1.031.653 atendimentos, dos quais 84,8% referem-se a suporte mecânico (874,8 mil casos) e 15,2% a atendimentos médicos (156,8 mil casos). Esses dados demonstram o compromisso das concessionárias em garantir um suporte ágil e eficiente, minimizando impactos de emergências e assegurando melhores condições de tráfego aos usuários.

Esses resultados reforçam o papel indispensável das concessões rodoviárias no Brasil, que, por meio de investimentos, inovação e serviços de qualidade, buscam atender às crescentes demandas de transporte e segurança da sociedade.

### 2.5.1.9. Segurança Viária

A segurança dos usuários nas rodovias federais concedidas é uma das prioridades da ANTT. Em 2024, diversas ações foram realizadas para aprimorar as condições de segurança viária, reforçando o compromisso com a redução de sinistros e a proteção de vidas. Os seguintes eventos e ações foram escopo do ano de 2024:

#### 1. Comitê de Auditoria e Inspeções de Segurança

O Comitê foi instituído com o objetivo de elaborar o texto-base para a futura criação de um manual nacional pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Este manual estabelecerá diretrizes para padrões técnicos de projeto e incorporará auditorias e inspeções de segurança viária, com base em soluções de engenharia inovadoras e desempenho de materiais. As diretrizes estarão alinhadas com a metodologia do Programa Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que inclui a classificação de segurança rodoviária por estrelas.

Ao longo do ano de 2024, foram realizadas reuniões periódicas com representantes da ANTT, Associação Brasileira de Segurança Viária (ABSeV), Departamento de Trânsito do Paraná, Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná e Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), reforçando a cooperação interinstitucional na construção do manual.

#### 2. II Workshop Vias Seguras – 15 e 16 de maio de 2024

Em celebração ao maio Amarelo, a ANTT promoveu a segunda edição do Workshop Vias Seguras, em parceria com a ABSeV, Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV). O evento teve como objetivo sensibilizar, capacitar e engajar participantes do setor público e privado em temas relacionados à segurança viária.

O workshop reuniu 146 representantes em quatro mesas-redondas e contou com 25 estandes exibindo veículos de atendimento, equipamentos de inspeção, ações educativas, simuladores de direção e impacto. Realizado no Auditório Eliseu Resende, na sede da ANTT, o evento alcançou mais de 3.000 espectadores por meio da transmissão ao vivo no canal da ANTT no YouTube.

#### 3. Educavias – Encontro de Educação e Comunicação para o Trânsito

Realizado em 24 de setembro de 2024, o Educavias teve como objetivo divulgar ações de educação e comunicação para o trânsito promovidas pela ANTT e pelas concessionárias federais. A iniciativa contribuiu para as metas do PNATRANS, capacitando participantes e disseminando boas práticas.

O evento foi realizado no Miniauditório da ANTT, com a presença de 60 participantes presenciais e mais de 150 participantes remotos. A transmissão pelo YouTube registrou 1.120 visualizações até janeiro de 2025.

#### 4. Pacto pela Segurança Viária

O Pacto pela Segurança Viária estruturou 12 campanhas mensais ao longo de 2024, abrangendo dois temas por mês. A iniciativa é resultado da colaboração entre a ANTT, 27 concessionárias e mais 10 entidades, abrangendo uma malha de 14.000 quilômetros de extensão. As campanhas visaram promover a conscientização de motoristas e pedestres, ampliando a cultura de segurança no trânsito e contribuindo para a redução de sinistros nas rodovias brasileiras.

#### 5. Plano de Ação – ACT com a PRF

Em 2024, a ANTT avançou em tratativas para a celebração de um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre a ANTT e a Polícia Rodoviária Federal (PRF). O objetivo principal é revisar e atualizar os termos para

o processamento de infrações de trânsito, com foco em excesso de velocidade, contemplando também as novas concessões.

As tratativas incluíram a análise de um Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008 e a construção da minuta do ACT, que foi submetida à AUDIT para avaliação.

## 6. Verba de segurança no trânsito nos contratos de concessão

No ano de 2024, diversas propostas foram formuladas por algumas concessionárias rodoviárias para a utilização da verba destinada à Segurança no Trânsito. O valor total das propostas ultrapassou os R\$ 5 milhões de reais, apresentadas em programas voltados para a prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação. As principais ações incluíram a aquisição de simuladores de direção, campanhas de conscientização com atendimento ao público e divulgação em diversos meios de comunicação, como Rádio, TV e Redes Sociais, além de parcerias com a Polícia Rodoviária Federal.

### 2.5.1.10. Resiliência Climática

O ano de 2024 foi marcado por fortes chuvas no estado do Rio Grande do Sul que desencadearam uma crise climática no estado. A ANTT atuou de forma estratégica e coordenada para enfrentar a crise no estado, especialmente nas rodovias BR-290 e BR-386, sob concessão da ViaSul. As ações emergenciais realizadas pela Agência tiveram como objetivo restabelecer a segurança, a mobilidade e a funcionalidade das rodovias afetadas, mitigando os prejuízos à população e ao setor logístico.

Entre as principais medidas adotadas pela ANTT, destacam-se:

- **Acompanhamento das Isenções Tarifárias:** Aplicação das isenções previstas na [Portaria DG nº 118, de 15 de maio de 2024](#), garantindo que os usuários fossem beneficiados durante o período de interrupção das vias;
- **Coordenação de Esforços Logísticos:** Mobilização de recursos para o levantamento e distribuição de mantimentos e suprimentos destinados às áreas mais impactadas;
- **Supervisão das Concessionárias:** Monitoramento contínuo das ações das concessionárias para assegurar a execução de medidas emergenciais, como limpeza de vias, recuperação de drenagens e sinalização provisória; e
- **Liberação Gradual das Rodovias:** Coordenação das atividades para a liberação de trechos interditados, priorizando a segurança dos usuários e o fluxo de veículos essenciais.

Ao todo, foram isentos 13.535 veículos, representando aproximadamente R\$ 352 mil em receita de pedágio, com o objetivo de facilitar a logística e o encaminhamento de alimentos para a região atingida. Essa ação foi complementada por um monitoramento intensivo e pelo apoio das equipes de fiscalização atuantes no Sul, que organizaram campanhas para o envio de água, promoveram mobilizações rápidas e garantiram atendimentos aos usuários pelas concessões presentes no trecho afetado.

Nesse contexto e no que se refere às ações posteriores ao apoio imediato durante a situação de crise, a ANTT acompanhou de perto os trabalhos de recuperação estrutural das rodovias, que incluem investimentos substanciais e intervenções específicas. Estão previstos investimentos de R\$ 246 milhões destinados à reconstrução de aterros, retaludamento de pistas, obras de arte especiais e implantação de melhorias tecnológicas, todas voltadas para o fortalecimento do monitoramento e da atuação das entidades responsáveis em cenários de crise.

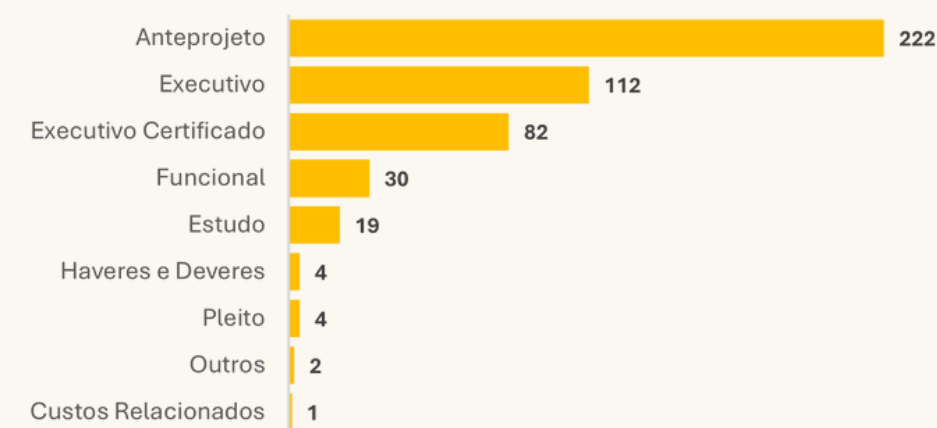
### 2.5.1.11. Ações de Engenharia

#### 2.5.1.11.1. Análise de projetos

No ano de 2024, a ANTT realizou uma ampla análise de projetos no âmbito das concessões rodoviárias, tanto relacionados ao Programa de Exploração Rodoviária (PER) quanto a demandas extra-PER. Os resultados das análises estão apresentados no gráfico abaixo, que ilustra a quantidade de cada tipo de projeto avaliado:

- 222 anteprojetos analisados, representando a maior demanda no período;
- 112 projetos executivos avaliados, contribuindo diretamente para a implementação de obras nas rodovias;
- 82 projetos executivos certificados, etapa final que assegura a conformidade técnica e contratual dos projetos; e
- 30 projetos funcionais e 19 estudos técnicos revisados para embasar decisões operacionais e contratuais.

Gráfico 14 - Análises por tipo de projeto



Fonte: SUROD

Esses resultados refletem o compromisso da ANTT em garantir a qualidade e a segurança nas obras e serviços prestados ao longo da malha rodoviária federal concedida.

#### 2.5.1.11.2. Permissões de uso e ocupação das faixas de domínio

A ANTT exerce um papel fundamental na regulação das concessões rodoviárias, sendo responsável pela análise e emissão de autorizações para o uso e ocupação das faixas de domínio das rodovias federais concedidas. Essas permissões viabilizam a execução de obras, serviços e intervenções de interesse público ou privado, assegurando a conformidade com os contratos de concessão, a segurança viária e a funcionalidade das rodovias.

Entre os principais instrumentos utilizados para regular essas autorizações estão os Projetos de Interesse de Terceiros (PITs) e as Declarações de Utilidade Pública (DUPs):

- **Projetos de Interesse de Terceiros (PITs):** Correspondem a projetos apresentados por terceiros, como empresas privadas, órgãos públicos ou concessionárias, que visam à realização de intervenções ou obras dentro das faixas de domínio ou em áreas adjacentes que possam impactar o sistema rodoviário concedido. Esses projetos devem ser submetidos à ANTT para análise técnica, visando garantir que as intervenções estejam alinhadas aos requisitos contratuais e técnicos e que mantenham a segurança viária e o desempenho operacional da rodovia.



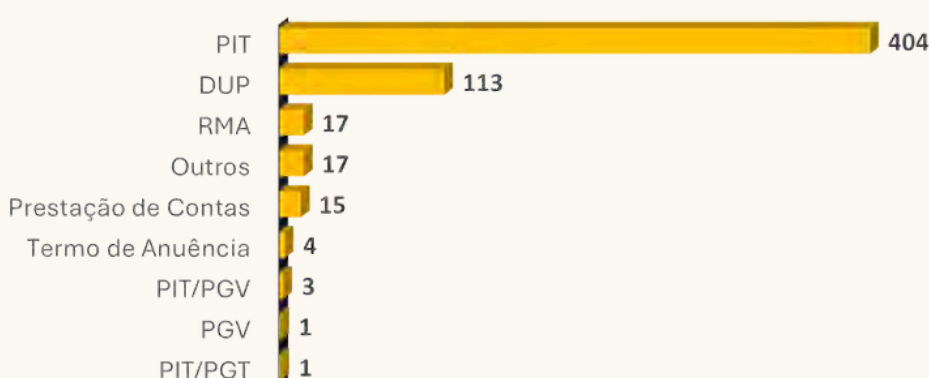
- **Polos Geradores de Viagens (PGVs):** Dentre os PITs, os projetos classificados como PGVs merecem atenção especial, devido ao impacto significativo no tráfego rodoviário, exigindo análises mais criteriosas e detalhadas.
- **Declarações de Utilidade Pública (DUPs):** São instrumentos administrativos que viabilizam a desapropriação de áreas indispensáveis à execução de obras ou serviços de interesse público, como a ampliação, implantação ou melhorias nas rodovias concedidas. A emissão da DUP é essencial para regularizar fundiariamente as áreas necessárias às intervenções, conforme as diretrizes contratuais e regulatórias da ANTT.

As análises e as publicações relacionadas às permissões de uso e ocupação das faixas de domínio são formalizadas por meio do documento "Decisão SUROD", que consolida a autorização para a execução dos projetos.

Com o suporte técnico especializado, a ANTT assegura que as intervenções propostas atendam aos padrões de qualidade, segurança e eficiência esperados no contexto das concessões rodoviárias.

A seguir, apresenta-se o demonstrativo de produtividade do ano de 2024, que evidencia os resultados alcançados pela ANTT na análise e aprovação de PITs e emissão de DUPs.

**Gráfico 15 - Aprovação de PITs e Emissão de DUPs**



Fonte: SUROD

### 2.5.1.11.3. Índice de Desenvolvimento Ambiental – IDA

O Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA) é uma iniciativa da ANTT que tem como objetivo promover a melhoria contínua da gestão ambiental nas rodovias federais concedidas. Por meio do IDA, incentiva-se que as concessionárias adotem práticas que minimizem os impactos ambientais e promovam a sustentabilidade em suas operações.

Essa ferramenta avalia e classifica o desempenho ambiental das concessionárias, assegurando que as rodovias federais operem de forma mais ecológica e responsável. Além de medir o cumprimento de normas ambientais rigorosas, o índice reflete o comprometimento das concessionárias com a sustentabilidade e a preservação ambiental.

O processo regulamentado pela ANTT prevê apuração e publicação dos resultados do IDA Rodoviário. Em 2024, **20 concessionárias** participaram do processo, submetendo suas informações para cálculo do índice. A tabela abaixo apresenta o resultado da avaliação das 5 (cinco) primeiras Concessionárias no *ranking* de participação:

Tabela 11 – Pontuação Concessionárias IDA

Posição	Concessionária	Somatório dos Pontos	Pontuação em Porcentagem	Classificação
1ª	ECO050 – Concessionária de Rodovias S.A. (ECO050)	32	96,67%	Classe A
2ª	Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S.A. (Transbrasiliana)	31	93,94%	Classe A
2ª	Concessionária Ecovias do Cerrado S.A. (Ecovias do Cerrado)	31	93,94%	Classe A
3ª	Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO)	29	87,89%	Classe A
3ª	ECO101 Concessionária de Rodovias S.A. (ECO101)	29	87,89%	Classe A
4ª	Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (MSVIA)	27	81,82%	Classe A
5ª	Concessionária Ecovias do Araguaia S.A. (Ecovias do Araguaia)	26	78,79%	Classe B
5ª	Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (CONCEBRA)	26	78,79%	Classe B

Fonte: SUROD

#### 2.5.1.11.4. Autorizações de Obras

Em 2024, a ANTT aprovou 41 versões dos Planejamentos Anuais das concessões rodoviárias, com o objetivo de planejar e organizar as obras a serem realizadas, conforme disposto no Programa de Exploração Rodoviária (PER). Esse planejamento é essencial para assegurar a execução coordenada e eficiente das intervenções previstas nos contratos de concessão.

Adicionalmente, foram autorizadas 218 obras, abrangendo uma ampla gama de melhorias em dezenas de concessões sob gestão da Agência. As intervenções contemplaram obras de ampliação de capacidade, instalação de passarelas, construção de dispositivos de acesso e evasão (OAEs), áreas de escape, entre outras. A distribuição dessas intervenções pode ser visualizada no mapa apresentado abaixo.

Figura 21 – Quantidade de obras autorizadas

### 218 Obras Autorizadas



Fonte: SUROD

### 2.5.1.12. Fiscalização e Supervisão

Complementando as ações de fiscalização, destaca-se a aplicação de 8.558 Termos de Registro de Ocorrências (TRO), abrangendo diferentes elementos de infraestrutura rodoviária, como pavimentação, sinalização, dispositivos de segurança e outros aspectos relevantes. Os TROs são instrumentos formais que documentam irregularidades ou falhas identificadas durante as inspeções, servindo como base para notificação das concessionárias, que devem corrigir as inconformidades no prazo estabelecido.

**Tabela 12 - TROs aplicados por elementos**

Elemento	TROs
PAVIMENTO	2710
SINALIZAÇÃO	2436
DISPOSITIVOS DE DRENAGEM	981
ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA	972
EDIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES OPECACIONAIS	335
FAIXA DE DOMINIO	329
ENCOSTAS E TALUDES	217
OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	202
SISTEMAS ELETRICOS E DE ILUMINAÇÃO	174
OPERAÇÃO	151
OUTROS	48
DOCUMENTOS	1
PROJETOS	1
SISTEMA DE GESTÃO QUALIDADE/AMBIENTAL	1

Fonte: SUROD

A distribuição dos TROs por elementos de infraestrutura evidencia as áreas mais críticas e as prioridades para melhorias. Em 2024, os principais registros se concentraram em pavimentação (2.710), sinalização (2.436) e dispositivos de drenagem (981), destacando os esforços contínuos da ANTT para assegurar a qualidade, segurança e eficiência das rodovias federais, beneficiando diretamente os usuários e promovendo um transporte mais confiável.

### 2.5.1.13. Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) - Multas

Os Termos de Ajustamento de Conduta (TACs) na modalidade multas são instrumentos utilizados pela ANTT para viabilizar investimentos em melhorias nas rodovias concedidas, como forma de compensação por infrações cometidas pelas concessionárias. Esses termos permitem que as penalidades aplicadas sejam convertidas em benefícios diretos aos usuários das rodovias, por meio da realização de obras e serviços.

Em 2024, a análise e celebração de TACs multas ganharam destaque, com a expectativa de mais de R\$ 725 milhões em investimentos e a abrangência de 527 Processos Administrativos Simplificados (PAS), refletindo o compromisso com a segurança e a eficiência do sistema rodoviário federal.

Com exceção do processo da Concebra, que se encontra suspenso devido a um Tribunal Arbitral, e do

processo da Transbrasiliana, recepcionado apenas em dezembro de 2024 e ainda em estágio inicial de maturidade, os demais Termos de Ajustamento de Conduta (TACs) multas estão em uma etapa avançada de análise de investimentos. Nessa fase, frequentemente é necessária a complementação de informações pelas concessionárias, o que demanda tempo adicional para ajustes e validações. Ainda assim, a expectativa é que a celebração desses TACs ocorra ao longo do primeiro semestre de 2025, refletindo o avanço no tratamento dessas demandas.

Cabe ressaltar que, em 2024, foram celebrados 4 TACs multas referentes às concessionárias Ecosul, Autopista Fernão Dias, Autopista Fluminense e Autopista Régis Bittencourt, totalizando investimentos superiores a R\$ 741 milhões em obras.

As obras abrangem intervenções relevantes, como a manutenção de obras de arte especiais (OAE), projetos de sinalização definitiva, implantação de passarelas em diversos municípios e melhorias em acessos, interseções e áreas críticas, incluindo a instalação de áreas de escape e paradas de descanso em pontos estratégicos das rodovias.

Adicionalmente, o TAC da Autopista Régis Bittencourt contemplou melhorias significativas, como a instalação de câmeras para monitoramento integral da rodovia (CFTVs), iluminação em trechos de serra, implantação de pórticos para monitoramento de faixas e ampliação de painéis de mensagem variável (PMV), promovendo maior segurança e eficiência operacional.

Por fim, o TAC da Autopista Fluminense se destaca por prever a compensação dos valores apurados no montante de indenização de haveres e deveres ao final do contrato, contribuindo para a redução do valor a ser pago à concessionária.

#### 2.5.1.14. Arbitragens

No âmbito das arbitragens relacionadas às concessões rodoviárias, atualmente encontram-se em andamento 8 processos arbitrais, envolvendo questões de alta complexidade e relevância para o setor. Durante o último período, foram realizadas 2 audiências técnicas, além da análise de 3 perícias técnicas que subsidiaram o avanço das discussões.

No mesmo período, foram proferidas 2 sentenças arbitrais, representando um marco significativo na resolução de disputas. Além disso, houve a instauração de 2 novas arbitragens, ampliando o escopo dos litígios em análise.

O valor total em discussão, considerando os montantes iniciais das causas, é de R\$ 6.665.678.245,68, evidenciando a relevância financeira dos temas tratados. Para dar suporte a essas demandas, foram produzidos 88 documentos, refletindo o empenho e a complexidade envolvida no tratamento dessas questões.

Essas atividades demonstram o compromisso com a resolução de conflitos por meio de mecanismos técnicos e especializados, garantindo maior segurança jurídica e eficiência no setor de infraestrutura rodoviária.

#### 2.5.1.15. PROREV: Revolução Regulatória

O PROREV visa promover e provocar as 3 revoluções: regulatória, tecnológica e comportamental na ANTT com projetos, iniciativas e ações estruturadas para transportar a Agência a um novo patamar de atuação.

Em 2024, no âmbito Regulatório do PROREV, a ANTT tem avançado com ações visando a modernização e aprimoramento da regulação. No que concerne o setor rodoviário, destaca-se os resultados alcançados na implementação de *sandboxes* regulatórios, que criam ambientes experimentais para testar novas soluções e tecnologias, permitindo ajustes na regulação conforme os resultados obtidos.

Além disso, foi dado andamento nas ações de novos regulamentos para modernização dos contratos por meio do aprimoramento do Regulamento das Concessões Rodoviárias, conhecidos como RCR, e atuação das áreas na melhoria dos contratos por meio de Recursos de Desenvolvimento Tecnológicos, que auxiliam os contratos a se modernizarem em prol do usuário. Tais medidas, são demonstradas abaixo:

#### 2.5.1.15.1. **SANDBOX** Regulatório do **FREE FLOW**

O primeiro projeto de *sandbox* regulatório da ANTT está em curso na BR-101 (Rodovia Rio-Santos), sob concessão da CCR RioSP, e trata da substituição das praças físicas de pedágio por um sistema eletrônico de cobrança (*Free Flow*).

Em 2024, primeiro ano de implantação do projeto, os usuários da rodovia passaram a usufruir de diversos benefícios, como a eliminação da necessidade de parada nas praças, maior segurança e uma cobrança proporcional ao trecho percorrido. Atualmente, o sistema opera em três pórticos de pedágio eletrônico localizados nos trechos de Itaguaí (km 414), Mangaratiba (km 447) e Paraty (km 538), todos no estado do Rio de Janeiro.

Está prevista a realização de uma audiência pública no início de 2025 para discutir os resultados e aprimoramentos do projeto, com expectativa de que a resolução da Agência sobre o tema seja publicada em meados de 2025.

Essa iniciativa reforça o compromisso da ANTT com a modernização e eficiência do sistema rodoviário, proporcionando maior comodidade e transparência na relação com os usuários e abrindo espaço para inovações regulatórias que possam ser replicadas em outras concessões rodoviárias no Brasil.

#### 2.5.1.15.2. **SANDBOX** regulatório do sistema de pesagem dinâmica de veículos em velocidade da via (HS-WIM)

Este ambiente experimental permite a substituição, por um período determinado, dos postos de pesagem veicular (PPVs) - também conhecidos como "balanças" - pelo sistema HS-WIM (*High Speed Weigh-In-Motion*). O detalhamento do processo e dados coletados referentes ao projeto constam no item 2.5.5.4 deste Relatório.

#### 2.5.1.15.3. Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR)

Ainda no âmbito Regulatório do PROREV, a ANTT aprovou o Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR 4), que visa estabelecer diretrizes mais claras e eficientes para a supervisão e gestão das concessões rodoviárias. O RCR 4 foi desenvolvido com base nos princípios da regulação responsiva, promovendo maior transparência e eficiência na prestação de serviços.

Este regulamento abrange diversos aspectos essenciais para o aprimoramento do setor, como o acompanhamento de indicadores de desempenho, a compensação de usuários por danos individuais e o monitoramento das obras de ampliação e melhorias nas concessões. Também estabelece diretrizes para a fiscalização abrangente sobre obras, serviços, parâmetros de desempenho, conservação, manutenção, além de aspectos econômico-financeiros e operacionais. Medidas administrativas punitivas e cautelares, bem como a possibilidade de parcelamento de débitos e diferimento de pagamentos, são previstas para assegurar o cumprimento dos compromissos e a qualidade dos serviços prestados.

Essas ações fazem parte de um esforço contínuo para modernizar a regulação rodoviária, garantir a eficiência do sistema e aumentar a transparência na gestão das concessões, refletindo o compromisso da ANTT com a evolução do setor e a melhoria dos serviços oferecidos à sociedade, que atualmente conta com os seguintes RCRs:



Tabela 13 - Regulamentos RCR

Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR)		
RCR 1	Aprova a primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa às diretrizes gerais aplicáveis aos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.	<a href="#">Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021</a>
RCR 2	Aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.	<a href="#">Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022</a>
RCR 3	Aprova a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.	<a href="#">Resolução nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023</a>
RCR 4	Aprova a quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à fiscalização e às penalidades dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.	<a href="#">Resolução nº 6.053, de 31 de outubro de 2024</a>

Fonte: SUOD

Essas ações fazem parte de um esforço contínuo da Agência para modernizar a regulação rodoviária, garantir a eficiência do sistema e aumentar a transparência na gestão das concessões. Esse compromisso se reflete na evolução das normas e regulamentos, com o objetivo de proporcionar à sociedade serviços de transporte rodoviário cada vez mais eficientes e confiáveis. Em 2024, além do RCR 4, avançou-se na elaboração do RCR 5 que trata dos meios de encerramento contratual com ênfase na continuidade do serviço público e na manutenção do nível de serviço. O RCR 5 abrange temas como gestão de conflitos, intervenção, caducidade, apuração de haveres e resolução de controvérsias, com previsão de sua aprovação e finalização no primeiro trimestre de 2025.

#### 2.5.1.16. Recurso de Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

Em 2024, o Recurso de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) teve um papel crucial no avanço da inovação no setor rodoviário, apoiando a implementação de soluções tecnológicas que contribuem para a melhoria da infraestrutura e dos serviços oferecidos aos usuários. A ANTT, por meio do RDT, incentivou a modernização das concessões rodoviárias, promovendo a adoção de tecnologias que aumentam a eficiência operacional, a segurança nas rodovias e a transparência na gestão.



Para conhecer os projetos acesse o [Link](#) ou QR CODE

Durante o ano de 2024, foram apresentados 22 projetos ao RDT, dos quais 19 foram aprovados, representando um investimento significativo de R\$ 42.839.155,59 em inovações tecnológicas. Esses projetos estão focados em áreas chave, como automação de pedágios, sistemas de monitoramento em tempo real, e modernização das condições de tráfego e pesagem de veículos, buscando melhorar a qualidade do serviço prestado aos usuários e otimizar os processos operacionais das concessionárias.

Dentre os projetos aprovados, 3 foram finalizados com êxito, enquanto 23 continuam em andamento, mostrando o ritmo acelerado de implementação e a continuidade dos esforços para transformar o setor rodoviário. O RDT tem se mostrado uma ferramenta essencial para garantir que as concessionárias adotem soluções inovadoras, promovendo a eficiência no uso de recursos e o atendimento das necessidades do setor.

Ao todo, 19 concessionárias foram contempladas com recursos do RDT em 2024. Essas empresas têm investido em tecnologias que visam otimizar a infraestrutura rodoviária, garantindo mais segurança, agilidade e conveniência para os motoristas. O apoio da ANTT por meio do RDT fortalece o compromisso

da Agência em modernizar a gestão das concessões e melhorar a qualidade dos serviços prestados, refletindo diretamente na evolução do transporte rodoviário no Brasil.

### 2.5.1.17. Considerações Finais

O ano de 2024 consolidou-se como um marco significativo para a ANTT, evidenciando o impacto positivo de suas ações em diversas frentes, com avanços expressivos no setor de concessões rodoviárias. Com foco em uma gestão eficiente e inovadora, os resultados alcançados reafirmam o compromisso com a melhoria da infraestrutura, a segurança viária, a sustentabilidade e a modernização regulatória, promovendo benefícios diretos aos usuários das rodovias federais concedidas e à sociedade como um todo.

Os trabalhos iniciais desempenharam um papel fundamental em estabelecer bases sólidas para novas concessões, impulsionando a realização de investimentos superiores a R\$ 5,6 bilhões ao longo do ano. Esse volume expressivo de recursos viabilizou a entrega de obras estruturantes que ampliaram a capacidade viária e a integração regional, como o Contorno de Florianópolis, a Travessia Urbana de Cristalina e o Trevão de Monte Alegre, além de duplicações significativas na Nova Rota do Oeste.

A atuação das concessões rodoviárias em grandes números demonstrou o alcance e a relevância da supervisão, com 696 ações de fiscalização realizadas e a aplicação de 8.558 Termos de Registro de Ocorrências (TRO), priorizando a qualidade da infraestrutura, a segurança viária e a adequação às normas contratuais. A segurança viária foi reforçada por intervenções estratégicas, como melhorias de sinalização, instalação de dispositivos de proteção e implementação de medidas preventivas de engenharia.

O compromisso com a resiliência climática também foi fortalecido, com ações voltadas à mitigação de riscos e adaptação da infraestrutura rodoviária frente aos impactos das mudanças climáticas. Além disso, iniciativas como o Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR) e o *Sandbox* Regulatório destacaram-se como pilares da revolução regulatória promovida pela ANTT, introduzindo inovações como o pedágio eletrônico (*Free Flow*) e o sistema de pesagem dinâmica de veículos em velocidade (HS-WIM).

No campo jurídico-regulatório, foram celebrados Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) que viabilizaram mais de R\$ 741 milhões em investimentos em obras, enquanto as arbitragens em andamento reforçaram a busca pela segurança jurídica e eficiência na resolução de conflitos. Paralelamente, o RDT foi empregado para fomentar avanços tecnológicos no setor, alinhando a infraestrutura rodoviária às demandas do futuro.

Esses resultados demonstram a robustez das políticas e ações implementadas que, com base em uma gestão integrada, transparente e inovadora, vem promovendo avanços concretos na infraestrutura rodoviária nacional. Para os próximos anos, permanece o compromisso de elevar ainda mais os padrões de qualidade, eficiência e sustentabilidade, garantindo que as rodovias federais concedidas continuem a contribuir para o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

## 2.5.2. Concessões Ferroviárias e Transporte Ferroviário de Passageiros

### 2.5.2.1. Malha Ferroviária Concedida

Atualmente, a ANTT gere e fiscaliza 16 (dezesesseis) Contratos de Concessão:

- VALE - Estrada de Ferro Carajás - EFC;
- VALE - Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM;
- Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOL-Trecho 1 (BAFER);
- VALEC S.A. - FNS/FIOL;

- Estrada de Ferro Paraná Oeste – FERROESTE;
- Ferrovia Centro-Atlântica – FCA;
- Ferrovia Tereza Cristina – FTC;
- Ferrovia Transnordestina Logística – FTL;
- MRS Logística;
- Transnordestina Logística – TLSA;
- Ferrovia Norte Sul – FNS;
- Rumo Malha Norte – RMN;
- Rumo Malha Oeste – RMO;
- Rumo Malha Paulista – RMP;
- Rumo Malha Sul – RMS;
- 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.

Figura 22 - Concessões Ferroviárias



Fonte: SUFER/ANTT, SAFF, 2024

Na tabela abaixo, apresenta-se o detalhamento da malha ferroviária federal concedida atual (concessões e subconcessões):

Tabela 14 - 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	1.022
Estrada de Ferro Carajás	EFC	Vale S.A.	01/07/1997	60 anos	249
Estrada de Ferro Vitória Minas	EFVM	Vale S.A.	01/07/1997	60 anos	902

Ferrovia Centro-Atlântica	FCA	Ferrovia Centro Atlântica S.A.	01/09/1996	30 anos	8.016
Ferrovia Norte-Sul – Tramo Norte	FNSTN	Subconcessão à Ferrovia Norte Sul S/A	20/12/2007	30 anos	750
Ferrovia Tereza Cristina	FTC	Ferrovia Tereza Cristina S/A	01/02/1997	30 anos	1x4
MRS Logística	MRS	MRS Logística S/A	01/12/1996	60 anos	4.294
Ferrovia Transnordestina Logística	FTL	Ferrovia Transnordestina Logística S/A	01/01/1998	30 anos	1.819
Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central e Extensão Sul	FNSTC	Subconcessão à Rumo Malha Central S/A	31/07/2019	30 anos	1.535
Rumo Malha Norte	RMN	Rumo Malha Norte S/A	19/05/1989	90 anos	741
Rumo Malha Oeste	RMO	Rumo Malha Oeste S/A	01/07/1996	30 anos	1.974
<b>Detalhamento da Malha Concedida</b>					
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	7.224
<b>TOTAL</b>					
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
<b>Total</b>					<b>1.742</b>

Fonte: SUFER \*Concessões Ferroviárias não concluídas - em fase de execução de obras.

### 2.5.2.2. Fiscalização de Serviços e Infraestrutura ferroviária

#### I. Quanto à previsibilidade, em:

- a) Fiscalização Regular; e
- b) Fiscalização Eventual.

#### II. Quanto ao tipo, em:

- a) Via Permanente e Faixa de Domínio - que verifica as condições da via férrea e da faixa de domínio;
- b) Ativos - com foco no estado de imóveis, terrenos, locomotivas e vagões;
- c) 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 do Relatório de Acompanhamento Anual (RAA) – tem 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.

### III. Quanto à forma, em:

- a) Presencial; e
- b) Remota.

As Coordenações Regionais de Fiscalização Ferroviária e os Escritórios de Fiscalização Ferroviária são distribuídos geograficamente para facilitar a fiscalização da malha.

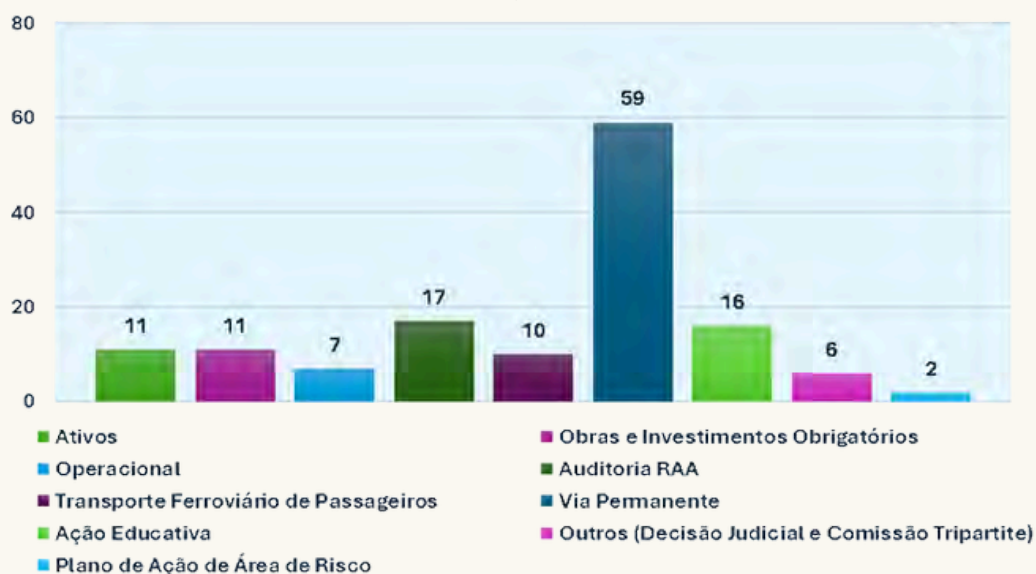
No ano de 2024, a fiscalização da prestação de serviços e infraestrutura ferroviária teve como eixo norteador o Plano Anual de Fiscalização do Transporte Ferroviário – PAF, aprovado pela [Portaria SUFER nº 3, de 16 de Fevereiro de 2024](#).

Adicionalmente, foram realizadas 139 inspeções referentes ao PAF, entre eventuais e programadas. Dentre elas, 116 foram devidamente realizadas, conforme o cronograma de inspeções programadas nos termos do Anexo A do PAF 2024, e mais 23 inspeções eventuais. Além disso, um total de 9 inspeções foram canceladas, sendo a maioria em decorrência dos eventos climáticos extremos no Rio Grande do Sul, ocorridas em abril e maio/2024, haja vista a interrupção do transporte ferroviário de cargas e o transporte ferroviário turístico de passageiros nos trechos mais afetados.

A reserva técnica inicial para inspeções, que ocorrem além da programação do PAF, foi aplicada em 23 inspeções eventuais, que são determinadas por demandas diversas, como Decisão Judicial, Reuniões, Ateste de Obras, Acompanhamento de Investimentos e Ações educativas realizadas durante o ano de 2024.

Assim, atingiu-se um percentual de 93,5% das inspeções regulares programadas, cuja meta era de 90%. A figura abaixo ilustra a quantidade e o tipo de inspeções realizadas:

Gráfico 16 - Inspeções realizadas



Fonte: SUFER



Dentre as principais ações realizadas no ano de 2024, pode-se destacar as seguintes:

- Conclusão e recebimento do Trecho 2 da Transnordestina Logística (TLSA) - Lotes EMT3, EMT4, EMT5, EMT6, MVP1, MVP2, MVP3, totalizando 395 km de ferrovia;
- Levantamento da Base de Ativos e Passivos - LBAP do trecho Salgueiro – Porto de Suape, visando a devolução do trecho pela TLSA;
- Análise de Admissibilidade do LBAP por ocasião das prorrogações antecipadas das Concessionária RMP, EFC e EFVM;
- Tratativas com a INFRA S.A. e Verificador Independente para validação do LBAP da Concessionária RMO, visando subsidiar o processo de relicitação do trecho ferroviário;
- Desativação de 16 km de trecho ferroviário concedido à FTL localizado em Campina Grande/PB, por meio da [Deliberação nº 518, de 6 de dezembro de 2024](#), referendada pela [Deliberação nº 529, de 13 de dezembro de 2024](#), com vista à cessão da área ao município para implantação de VLT que irá interligar escolas, universidades, hospitais, comércios e o aeroporto e atender cerca de 120 mil cidadãos;
- Desativação do trecho entre o km 252+151m e o km 254+580m, localizado em Pátio Ferroviário de Araraquara/SP, para a execução de obras de interesse público para a municipalidade no controle de enchentes e demais problemas acarretados pelos crescentes eventos climáticos extremos;
- Tratativas para a desvinculação do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, Recife/PE, com vistas às finalidades públicas e coletivas do projeto urbanístico do Cais do Estelita;
- Acompanhamento do avanço das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste, nos seus Pacotes 1 a 7, a cargo da VALE, por meio de investimento cruzado. Registrou-se um avanço físico de cerca de 18% nas obras da FICO alcançando um total de 29,8% de execução;
- No âmbito das ações sobre a segurança viária, em decorrência das ações continuadas do ano anterior, observou-se, em 2024, uma redução de 22,2% de ocorrências em Passagens em Nível (PN) em relação à 2023;
- Realizados os Procedimentos de Averiguações Preliminares – PAP para um total de 208 obrigações de investimentos com prazo determinado, correspondendo a um montante de R\$ 575 milhões em obras;
- Tratativas para celebração de Termos Aditivos visando a prorrogação dos prazos para conclusão de obrigações não financeiras, das Concessionária RMP, EFC e EFVM;
- Realizadas 139 inspeções pelas equipes de fiscalização na malha ferroviária concedida, seja em via permanente, ativos, operacional, ações educativas e ateste de conclusão de obras e investimentos; e
- Instauração de 91 Processos Administrativos Simplificados - PAS, sendo proferidas 76 decisões de primeira instância administrativa e 67 decisões de segunda instância administrativa, totalizando 143 decisões administrativas, do tipo: advertência, multa e anulação. No mesmo período, foram pagas 16 multas administrativas pelas outorgadas ferroviárias, cujos valores arrecadados totalizam R\$ 10.661.426,45 em favor do Orçamento Geral da União - OGU. Dentre todas as atividades promovidas pela fiscalização ferroviária, destaca-se o tratamento/tramitação de 1.448 processos administrativos sancionadores.

### 2.5.2.3. Índice de Desempenho Ambiental Ferroviário

O Índice de Desempenho Ambiental - IDA Ferroviário consiste no principal indicador de evolução do acompanhamento ambiental de ferrovias e foi regulamentado pela da [Portaria SUFER nº 10, de 12 de janeiro de 2021](#) suas alterações.

Em 2024, 13 Concessionárias encaminharam as informações para o cálculo do IDA, representando o mesmo número de participação em relação ao ano anterior.

Gráfico 17 - Pontuação das concessionárias participantes em 2024 (com base nos dados apurados em 2023)



Fonte: SUFER (2024)

A tabela a seguir apresenta o resultado da avaliação das 3 primeiras Concessionárias no *ranking* de participação:

Tabela 15 - Ranking de pontuação do IDA 2024 (relativo aos dados apurados em 2023)

Posição	Concessionária	Pontuação
1ª	Estrada de Ferro Vitória Minas - EFVM	0,91
2ª	Rumo Malha Central - RMC	0,89
3ª	Estrada de Ferro Carajá - EFC	0,86

Fonte: SUFER

Tem-se alcançado resultados positivos no que se refere à evolução do acompanhamento ambiental e o IDA teve um impacto significativo nesse desenvolvimento, visto que tem por objetivo estimular as boas práticas socioambientais relacionadas às concessões ferroviárias federais. Como o índice leva em consideração uma diversidade de fatores ambientais para o seu cálculo, como passivos, acidentes, governança, dentre outros, as concessionárias acabam tendo que estipular metas que visam melhorar a gestão ambiental aplicada em suas malhas ferroviárias.

Ressalta-se que foi verificada a necessidade de revisão do questionário, definições, critérios e evidências do formulário do IDA com vista a equacionar resultados equivocados e promover uma maior clareza nos textos e resolver determinadas situações limites ou não pensadas anteriormente. Nesse sentido, a [Portaria nº 10 de 12 de janeiro de 2021](#) teve seus Anexos I e II, alterados pela [Portaria nº 12, de 11 de dezembro de 2024](#).

### 2.5.2.4. 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.

O planejamento da atividade de fiscalização deve ser realizado de modo a assegurar que os trabalhos sejam conduzidos de maneira tempestiva, eficiente, eficaz e efetiva. Em 2024, esse planejamento da fiscalização constou do Plano Anual de Fiscalização – PAF aprovado pela [Portaria nº 3, de 16 de fevereiro de 2024](#). A frequência com que se realiza a fiscalização é dividida em Fiscalização Ordinária e Fiscalização Extraordinária.

A fiscalização econômico-financeira extraordinária é executada em caráter eventual, examina ou verifica uma matéria específica, visando atender a demandas internas da ANTT e possibilitar a formação de opinião sobre ela.

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 12ª edição, aprovado pela [Portaria SUFER nº 6, de 29 de abril de 2024](#).

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 avançadas nos editais de licitação, contratos de concessão, normativos da ANTT e legislação aplicável.

Excepcionalmente em 2023, o segundo ciclo de fiscalização encerrou-se em 31 de maio de 2024, devido à necessidade de adaptação às mudanças de procedimentos de fiscalização previstas na [Portaria nº 15, de 27 de outubro de 2023](#).

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).

Como resultado das fiscalizações empreendidas ou encerradas em 2024, tem-se o seguinte, quanto à regularidade das Concessionárias, conforme abaixo:

**Tabela 16 - Regularidade Econômico-Financeira - Após o 1º Ciclo de 2023 e 1º e 2º Ciclos de 2024**

Concessionária	2023 2º Ciclo	2024 1º Ciclo	2024 2º Ciclo
EFC	Irregular	Regular com Ressalva	Regular com Ressalva
EFVM	Irregular	Regular com Ressalva	Regular com Ressalva
FERROESTE	Irregular	Irregular	Irregular
FNS	Irregular	Irregular	Irregular
MRS	Irregular	Irregular	Irregular
RMC	Irregular	Irregular	Irregular
FCA	Irregular	Irregular	Irregular
FTC	Irregular	Irregular	Irregular
FTL	Irregular	Irregular	Irregular
RMN	Irregular	Irregular	Irregular

RMO	Irregular	Irregular	Irregular
RMP	Irregular	Irregular	Irregular
RMS	Irregular	Irregular	Irregular
RMC	Irregular	Regular com Ressalva	Regular com Ressalva
BAFER	Irregular	Irregular	Irregular
TLSA	Regular com Ressalva	-	-

Fonte: SUFER

Além disso, a ANTT realiza o reajuste das tarifas máximas a serem adotadas pelas concessionárias, promove revisões ordinárias e revisões extraordinárias, anui a dação dos direitos emergentes em garantia para financiamentos, 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.

### 2.5.2.5. Reajustes Tarifários

Foram finalizados 14 (quatorze) processos de reajuste tarifário em 2024. Todas os normativos citados no quadro abaixo estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT – [Decisões SUFER](#).

Tabela 17 - Reajuste Tarifário

Concessionária	Deliberação ANTT
EFC	Decisão SUFER 116/2024
EFVM	Decisão SUFER 115/2024
FCA	Decisão SUFER 091/2024
FERROESTE	Decisão SUFER 020/2024
FNS	Decisão SUFER 001/2024
FTC	Decisão SUFER 009/2024
FTL	Decisão SUFER 135/2024
MRS	Decisão SUFER 054/2024
RMC	Decisão SUFER 051/2024
RMO	Decisão SUFER 023/2024
RMP	Decisão SUFER 026/2024
RMN	Decisão SUFER 050/2024
RMS	Decisão SUFER 012/2024
BAFER	Decisão SUFER 079/2024

Fonte: SUFER

### 2.5.2.6. 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, em 2024, em decisões administrativas definitivas que imputaram débitos na ordem R\$ 581.532,89 (quinhentos e oitenta e um mil, quinhentos e trinta e dois reais e oitenta e nove centavos).

### 2.5.2.7. 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.

Tabela 18 - Planilha Recolhimentos

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			R\$ 7.255.861,72	R\$ 5.546.445,10		R\$ 12.802.306,82
EFVM			R\$ 290.735.149,60	R\$ 4.992.302,08		R\$ 295.727.451,68
MRS	R\$ 32.893.051,66	R\$ 624.968.020,06	R\$ 61.651.997,66	R\$ 9.233.374,80		R\$ 728.746.444,18
RMC			R\$ 15.377.341,28	R\$ 8.798.392,22		R\$ 24.175.733,50
FCA	R\$ 19.707.383,68	R\$ 374.440.289,52			R\$ 167.995.237,68	R\$ 562.142.910,88
FTC	R\$ 1.006.663,98	R\$ 19.126.615,69				R\$ 20.133.279,67
FTL	R\$ 782.017,57	R\$ 14.858.333,77				R\$ 15.640.351,34
RMO	R\$ 3.550.759,95	R\$ 67.464.439,22				R\$ 71.015.199,17
RMP	R\$ 4.641.442,31	R\$ 117.663.609,90	R\$ 32.410.492,83	R\$ 11.596.070,12	R\$ 412.129.908,44	R\$ 578.441.523,60
RMS	R\$ 9.128.096,60	R\$ 173.433.834,76				R\$ 182.561.931,36
<b>Total</b>	<b>R\$ 71.709.415,75</b>	<b>R\$ 1.391.955.142,92</b>	<b>R\$ 407.430.843,09</b>	<b>R\$ 40.166.584,32</b>	<b>R\$ 580.125.146,12</b>	<b>R\$ 2.491.387.132,20</b>

Fonte: SUFER

### 2.5.2.8. 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.

Posteriormente, foram também adotadas nas prorrogações contratuais de MRS Logística S/A, Rumo Malha Paulista S/A, Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás.



As revisões ordinárias são realizadas anualmente, na mesma data e mês em que se iniciou a vigência do Termo Aditivo de prorrogação do contrato original, no caso das prorrogações, ou mesma data e mês em que se iniciou a vigência do contrato no caso de novas concessões. As revisões extraordinárias, por sua vez, ocorrem em caráter eventual, na ocorrência de risco cuja responsabilidade esteja atribuída ao poder concedente. No ano de 2024, foram finalizados 6 (seis) processos de revisão ordinária e 1 (um) processo de revisão extraordinária. Todas as [Decisões](#) e [Deliberação](#) citadas nos quadros abaixo estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT.

Tabela 19 - Revisões Ordinárias

Concessionária	Revisão	Deliberação ANTT
EFC	3ª Revisão	<a href="#">Decisão SUFER 128/2024</a>
RMP	2ª Revisão	<a href="#">Decisão SUFER 038/2024</a>
RMP	3ª Revisão	<a href="#">Decisão SUFER 081/2024</a>
MRS	1ª Revisão	<a href="#">Decisão SUFER 066/2024</a>
EFVM	3ª Revisão	<a href="#">Decisão SUFER 129/2023</a>
RMC	4ª Revisão	<a href="#">Decisão SUFER 064/2024</a>

Fonte: SUFER

Tabela 20 - Revisões Extraordinárias

Concessionária	Revisão	Deliberação ANTT
RMP	2ª Revisão	<a href="#">Deliberação ANTT 132/2024</a>

Fonte: SUFER

#### 2.5.2.9. 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 art. 28 e 28-A, da [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#). No ano de 2024, não houve a condução de novos processos de anuência.

#### 2.5.2.10. Anuência para adoção de Taxas de Depreciação distintas das previstas na Resolução ANTT nº 4.540, de 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, de 19 de dezembro de 2014](#). Nesse aspecto, não houve análises no ano de 2024.

#### 2.5.2.11. Metas de Produção e 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 5 (cinco) anos.

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.

No ano de 2024, foram realizadas as análises de 15 (quinze) processos referentes à apuração do cumprimento de metas relativas aos anos de 2020, 2021 e de 2022. Também foi feita a apuração do cumprimento das metas de produção e de segurança relativas ao ano de 2023 para todas as concessionárias. Desse procedimento, resultou a instauração de 3 (três) Processos Administrativos Simplificados (PAS), os quais também já tiveram a Defesa Administrativa analisada. Nesse sentido, resta atualizado o procedimento de apuração de metas e finalizadas todas as decisões de 1ª instância concernentes aos PASs instaurados.

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 da ANTT até o dia primeiro de julho do ano anterior ao da vigência das metas. No ano de 2024, foram concluídas as análises de 1 (um) pedido de reconsideração e de 4 (quatro) pedidos de revisão de metas de produção e/ou acidentes estabelecidas para o ano de 2025.

#### 2.5.2.12. 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 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 são publicadas à medida em que são 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 até o ano de 2024, sendo que as Declarações de Rede de 2025 encontram-se em fase final de tratamento, para fins de publicação. As DRs publicadas podem ser consultadas na seção [Declaração de Rede](#), no sítio eletrônico da ANTT.

#### 2.5.2.13. 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 2024, foi publicada 01 (uma) Decisão SUFER, que habilitou uma sociedade empresária a se registrar como usuária dependente do serviço de transporte ferroviário de cargas. Também houve 01 (uma) Decisão SUFER, que registrou outra sociedade empresária como usuária dependente do serviço de transporte ferroviário de cargas.

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

### 2.5.2.14. Relatório de Preços e Tarifas

O Relatório de Tarifas e Preços apresenta, de forma agregada, as estatísticas descritivas dos valores praticados pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias a título de tarifas de transporte e preços de operações acessórias, considerando os diferentes grupos de mercadorias transportadas e a extensão dos fluxos de transporte realizados. Os dados dos últimos anos estão disponíveis na seção [Relatório de Preços e Tarifas](#).

Os dados relativos ao ano de 2024 serão concluídos e disponibilizados no sítio eletrônico da ANTT em junho de 2025.

### 2.5.2.15. Projetos Ferroviários

A [Resolução ANTT nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021](#), estabelece 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 estão sendo realizadas à luz da referida Resolução e da [Portaria SUFER nº 237, de 20 de dezembro de 2021](#), que definiu procedimentos complementares.

Nesse contexto, em 2024, foram autorizados 46 PICs e 170 PITs.

No que se refere ao Acordo de Obrigações de Investimento – Anexo 09 ao Contrato de Concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM que estabelece por meio do “investimento cruzado” a implementação da Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO, cumpre informar que foram autorizados um total de aproximadamente 134 km de projetos executivos, incluindo Obras de Arte Especiais – OAEs, quais sejam:

- Lote 1 – Pacote 2 (segmentos 1.3 parcial, 1.4A, 1.4B, 1.5, OAEs): Trecho entre o km 30+000 e o km 55+231. Autorizado por meio da [Deliberação nº 70, de 15/03/2024](#);
- Lote 2 – Pacote 5 (segmentos 2.4, 2.5, 3.1, OAEs): Trecho entre o km 131+260 e o km 167+300. Autorizado por meio da [Deliberação nº 180, de 28/06/2024](#);
- Lote 2 – Pacote 6 (segmento 3.2): Trecho entre o km 167+300 e o km 202+700. Autorizado por meio da [Deliberação nº 393, de 04/10/2024](#);
- Lote 2 – Pacote 6 (segmento 3.3): Trecho entre o km 202+700 e o km 225+000. Autorizado por meio da [Deliberação nº 362, de 27/09/2024](#);
- Lote 2 – Pacote 6 (segmento 3.3): OAEs do Trecho entre o km 202+700 e o km 225+000. Autorizado por meio da [Decisão SUFER nº 120, de 25/11/2024](#);
- Lote 2 – Pacote 7 (segmentos 3A.1 e 3A.2): Trecho entre o km 225+000 e o km 240+000. Autorizado por meio da [Decisão SUFER nº 121, de 25/11/2024](#); e
- Lote 2 – Pacote 7 (Ponte sobre o Rio Araguaia): Trecho entre o km 226+786,857 e o km 228+400,987. Autorizado por meio da [Deliberação nº 113, de 30/04/2024](#).

Além disso, estão em processo de análise para autorização projetos da FICO que totalizam 84 km de extensão, incluindo pátio de carga e descarga em trecho de via já autorizado:

- Lote 2 – Pacote 6 (segmento 3.2): Pátio de Carga e Descarga de Nova Crixás/GO – Pátio 13;
- Lote 3 – Pacote 8 (segmentos 4.1, 4.2, 4.3 e 4.4): Trecho entre o km 240+000 e o km 292+000;
- Lote 3 – Pacote 9 (segmentos 5.1 e 5.2): Trecho entre o km 292+000 e o km 313+300; e
- Lote 4 – Pacote 10 (segmento 5.3): Trecho entre o km 313+299 e o km 323+699.

No que se refere ao Contrato de Subconcessão do Trecho 01 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL, outorgada à Bahia Ferrovias S.A. – BAFER, foi autorizado, por meio da [Deliberação nº 354, de 20/09/2024](#), o projeto referente à alteração de traçado nas proximidades da Barragem de Santa Rita (“Variante Atlantic Nickel”), no Lote 1F, no município de Itagibá/BA.

Ainda, encontram-se em processo de análise para autorização os seguintes projetos da FIOL:

- Lote 1F (segmentos 1 ao 12): km 1371+137 ao km 1461+300;
- Lote 2F: km 1253+260 ao km 1371+137;
- Lote 4F: km 968+430 ao km 1145+885; e
- Projetos de OAEs.

Ademais, consta uma solicitação da Subconcessionária para repactuação do cronograma físico de implantação dos Investimentos com Prazo Determinado na FIOL, mantendo-se o prazo para conclusão das obras até setembro de 2027.

No que se refere à Rumo Malha Paulista, cumpre informar que consta um projeto de grande porte, previamente autorizado por ocasião do processo de prorrogação da concessão, para fins de valoração do investimento obrigatório: Investimento com Prazo Determinado - Implantação de oficina de manutenção de vagões e equipamentos de via em Rio Claro Novo (ZRX), com vistas à transferência da oficina existente em Rio Claro Velho (ZRO), no município de Rio Claro/SP.

Cabe destacar que a Concessionária protocolou solicitação de extensão, por 24 meses, do prazo contratual da referida obrigação contratual, com apresentação de certificação orçamentária. Este pleito encontra-se em análise.

Também foram analisados outros processos referentes aos temas abaixo:

- Análise de conformidade dos documentos referentes aos 16 (dezesesseis) Demonstrativos de Investimentos Previstos – DIP, período de 2024 a 2026, e aos Demonstrativos de Investimentos Realizados – DIR do ano de 2022, apresentados pelas Concessionárias/Subconcessionárias; e
- Revisão de obrigações contratuais em Barra Mansa/RJ para minimização de conflitos urbanos constantes do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da MRS.

Cumpram-se ainda a análise de projetos e investimentos no âmbito das seguintes concessões:

- **Solução Consensual da MRS Logística S.A.:** apoio à Comissão de Solução Consensual nas análises relativas às alterações nas obrigações para mitigação de conflitos urbanos e aumento de capacidade;
- **Portal da Baixada da MRS:** validação, para fins de ajuste na tarifa do transporte, do orçamento da Fase 2 da Governança Operacional da Baixada Santista (Portal da Baixada), obrigação constante do Anexo 9 do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da MRS;
- **Projetos em revisão contratualmente previstos:** avaliados e validados os custos, no âmbito do Levantamento da Base de Ativos e Passivos, relativos ao Trecho Salgueiro/PE - Porto de Suape (SPS) da ferrovia Transnordestina Logística S.A. para fins de cálculo do valor indenizatório devido àquela Concessionária em razão da devolução desse trecho;
- **Investimentos da Estrada de Ferro Carajás – EFC:** análise técnica das alterações identificadas pela GECON nos investimentos previstos para serem executados nos anos 3 e 4 do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Estrada de Ferro Carajás e solicitação de complementação de informações à Concessionária;
- **Investimentos da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM:** análise técnica das alterações identificadas pela GECON nos investimentos previstos para serem executados nos anos 3 e 4 do 3º termo aditivo ao contrato de Concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas; e

- **Empreendimentos de materialidade relevante da Vale S.A (EFC e EFVM):** análise técnica da documentação encaminhada pela Concessionária e realização de reuniões regulares com a Vale S.A visando minimizar eventuais ajustes na documentação a ser encaminhada por ocasião do envio das informações definitivas para a ANTT.

### 2.5.2.16. Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e Recursos para Preservação da Memória Ferroviária - RPMF

A [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#), estabelece no art. 18, que os contratos de concessão de ferrovias firmados a partir da publicação daquela norma devem prever RDT e RPMF. Ademais, dispõe que o regramento da Lei a respeito desses recursos aplica-se aos contratos de outorga ferroviária vigentes que contenham tal previsão, no caso, os novos contratos e termos aditivos de prorrogações antecipadas.

Nesse ínterim, a ANTT editou a [Resolução nº 6.021, de 20 de julho de 2023](#), que regulamenta a destinação de RDT e RPMF, e a [Portaria SUFER nº 17, de 06 de dezembro de 2023](#), que define procedimentos e instruções complementares referentes à regulamentação estabelecida na citada Resolução.

A [Deliberação nº 169, de 27 de junho de 2024](#), estabeleceu, para o período de 4 (quatro) anos, contados da publicação do documento, os temas prioritários para destinação dos recursos, efetivando a possibilidade de instrução e análise de Planos de Trabalho de inovação e preservação da memória ferroviária.

Em 2024, também, foi publicada a [Portaria SUFER nº 9, de 9 de agosto de 2024](#), que traz aprimoramentos à [Portaria SUFER nº 17, de 2023](#).

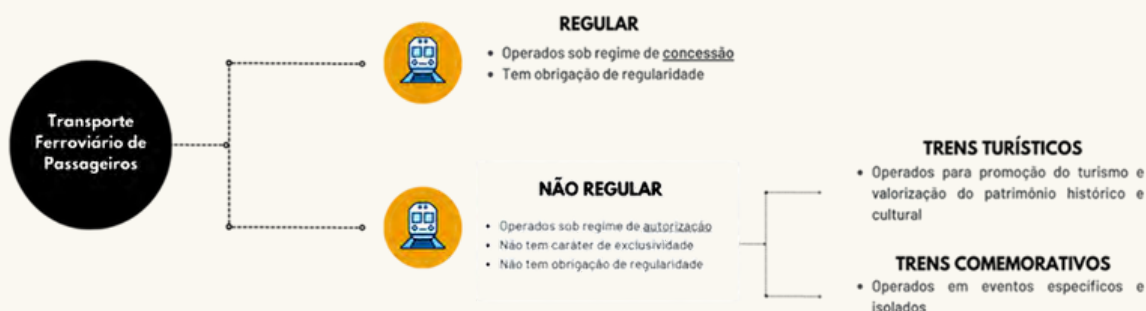
### 2.5.2.17. Autorizações Ferroviárias

A outorga de autorização para exploração do transporte ferroviário em regime privado foi introduzida pela [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#) e regulamentada pela [Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022](#). Em 2024, foi publicada 1 (uma) [Deliberação nº 439, de 31 de outubro de 2024](#), da ANTT que culminou na celebração do respectivo contrato de adesão, representando investimentos previstos da ordem de R\$ 1 bilhão.

### 2.5.2.18. Transporte Ferroviário de Passageiros

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

Figura 23 - 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 21 - Transporte Ferroviário de Passageiros - 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

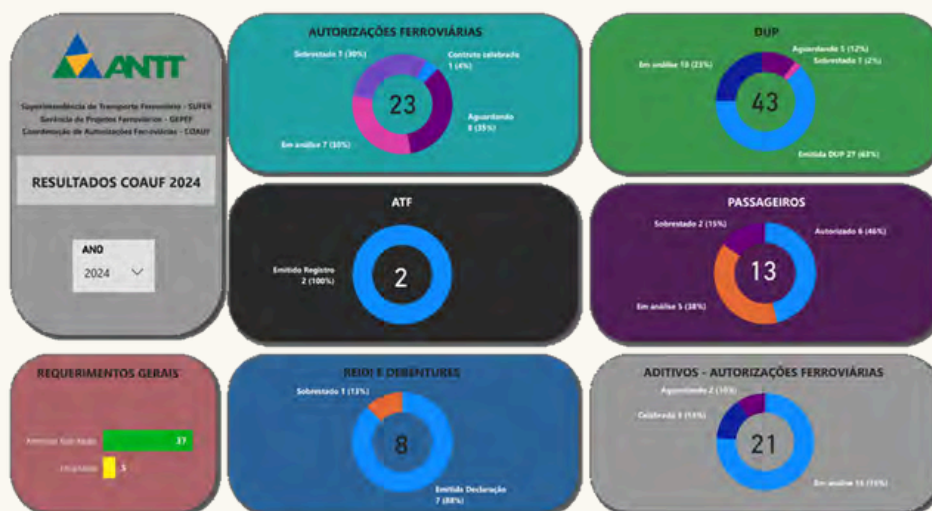
Fonte: SUFER

Em 2024, foram emitidas 6 (seis) decisões relativas à autorização da prestação de serviço de transporte ferroviário de passageiros, sendo 1 (uma) com finalidade turística e histórico-cultural e 5 (cinco) com finalidade comemorativa.

### 2.5.2.19. Outras análises regulatórias referentes aos investimentos ferroviários

- 7 (sete) declarações técnicas, sendo 6 (seis) para fins de emissão de debêntures incentivadas e 1 (uma) para fins de habilitação no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI;
- 27 (vinte e sete) decisões para emissão de Declaração de Utilidade Pública – DUP;
- 2 (duas) deliberações para inscrição no Registro Nacional do Agente Transportador Ferroviário de Cargas (RENAFER-C) como Agente Transportador Ferroviário – ATF.

Figura 24 - Resultados 2024



Fonte: SUFER

### 2.5.2.20. Ações Normativas

Além das 6 (seis) resoluções publicadas em 2024, decorrentes de projetos contemplados na Agenda Regulatória do biênio 2023/2024, o cenário normativo do setor ferroviário recebeu a publicação da [Deliberação ANTT nº 169, de 27 de junho de 2024](#), da [Portaria SUFER nº 9, de 9 de agosto de 2024](#) e da [Portaria SUFER nº 13, de 13 de dezembro de 2024](#).

A Deliberação ANTT nº 169, de 2024, estabeleceu os temas prioritários para destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária - RPMF para os próximos 4 (quatro) anos. É importante ressaltar que esta Deliberação efetiva a possibilidade de aplicação do RDT e do RPMF, pois também permitiu a aplicação de recursos oriundos de anos anteriores.

Já a [Portaria SUFER nº 9, de 2024](#), alterou a [Portaria SUFER nº 17, de 6 de dezembro de 2023](#), que define procedimentos e instruções complementares referentes à regulamentação estabelecida na [Resolução ANTT nº 6.021, de 20 de julho de 2023](#), que por sua vez trata da destinação do RDT e do RPMF, previstos nos contratos de concessão.

As principais alterações trazidas pela referida Portaria SUFER foram no sentido de i) explicitar a necessidade de interesse público nos projetos; ii) exigir propostas técnicas mais detalhadas; iii) contemplar gastos imprevistos sem a necessidade de alterar o projeto ou comprometer sua execução; iv) fomentar a participação de um maior número de profissionais no projeto; e v) melhorar o processo de análise das propostas de Planos de Trabalho.

Ademais, a [Portaria SUFER nº 13, de 2024](#), revogou a Portaria SUFER nº 10, de 18 de agosto de 2023, e estabeleceu procedimento para: (i) acompanhamento anual dos planos de investimentos previstos nos instrumentos de outorga, bem como para eventuais alterações no escopo de modo que a funcionalidade do empreendimento seja atendida; (ii) 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; e (iii) autorização dos projetos de engenharia: a) voltados às alterações das obrigações do Plano de Investimentos; b) constituintes dos estudos de engenharia relativos a investimentos adicionais; e c) em fase de revisão contratualmente previstos.

Também em 2024, foram celebrados 9 termos aditivos a contratos de concessão de transporte ferroviário. Três deles foram firmados em decorrência da [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#), que em seu art. 65, determinou a realização dos ajustes contratuais necessários para que as obrigações financeiras assumidas por concessionárias ferroviárias federais em decorrência da [Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017](#), e da [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), fiquem prorrogadas por 12 (doze) meses devido à pandemia da COVID-19. São eles:

- Quarto Termo Aditivo ao Contrato de Subconcessão da Rumo Malha Central - RMC;
- Quinto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Estrada de Ferro Carajás - EFC; e
- Quinto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM.

Além desses, foram celebrados outros 6 (seis) Termos Aditivos em 2024, conforme lista e justificativas apresentadas abaixo:

- **Quinto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da MRS Logística**, para apresentar nova redação ao seu 4º Termo Aditivo ("Contrato"), para a correção de erros materiais nos Anexos 1, 3 e 8, para alteração na localização de uma Passagem em Nível de Pedestres - PNP e para acrescentar anexo com descrição da Malha Sudeste;
- **Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista - RMP**, para conferir conformidade ao contrato com o Termo de Autocomposição relacionado ao Acórdão nº 2472/2023-TCUPlenário, e prorrogar os prazos para conclusão de obrigações não financeiras, assumidas por ocasião da celebração do 2º Termo Aditivo ao Contrato;
- **Quarto Termo Aditivo ao Contrato de Subconcessão com Arrendamento nº 33/07 da Ferrovia Norte Sul Tramo Norte - FNSTN**, para dar cumprimento ao item 9.1 do Acórdão nº 322/2019 - TCU - Plenário, celebrado unilateralmente (Subconcedente: Infra S.A.), que se encontra com a eficácia suspensa por determinação judicial, conforme a Deliberação ANTT nº 558, de 23 de dezembro de 2024;

- **Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM**, a fim de (i) definir as responsabilidades pela execução e custeio das ações necessárias à manutenção das licenças e autorizações ambientais do Projeto de Infraestrutura da FICO, relacionadas ao cumprimento do Plano de Ação de Controle da Malária - PACM, sem que nenhuma das Partes possa imputar à outra qualquer inadimplemento, decorrente da execução ou inexecução dessas ações, eventualmente ocorrido antes da vigência deste Termo Aditivo; (ii) adequar as disposições relacionadas aos achados arqueológicos e espeleológicos; e (iii) excluir a previsão do mecanismo denominado Comitê de Prevenção e Resolução de Divergências (Dispute Board);
- **Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Estrada Ferro Carajás (Vale S.A)**, para (i) dispor, no 3º Termo Aditivo ao Contrato, sobre compromisso de pagamento, por parte da Concessionária, relacionado a Ajuste Regulatório Preliminar; (ii) prever a compensação de haveres e deveres não tributários relacionados ao referido compromisso de pagamento; e (iii) alterar a redação dos itens 4.2.3 e 4.2.4, Capítulo II, Apêndice A, do Caderno de Obrigações, Anexo 1, do 3º Termo Aditivo ao Contrato; e
- **Sétimo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM (VALE S.A.)**, para alterar a redação dos itens 4.2.3 e 4.2.4, Capítulo II, Apêndice A, do Caderno de Obrigações, Anexo 1, do 3º Termo Aditivo ao Contrato.

Considerando a necessidade de aprimoramento dos procedimentos de acompanhamento dos planos de investimentos e de fiscalização da infraestrutura e superestrutura ferroviária e de alinhamento das práticas regulatórias com as demandas e necessidades do setor ferroviário, visando a execução dos investimentos previstos e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, no ano de 2024, por meio da [Portaria SUFER nº 13, de 13 de dezembro de 2024](#), foi realizada a revisão da [Portaria SUFER nº 10, de 18 de agosto de 2023](#).

Outrossim, em 2024, por meio da [Portaria SUFER nº 12, de 11 de dezembro de 2024](#), foi realizada a revisão da [Portaria SUFER nº 10, de 12 de janeiro de 2021](#), que institui o Índice de Desempenho Ambiental (IDA) e a metodologia para o seu cálculo, de modo a avaliar e estimular boas práticas socioambientais, relacionadas às concessões de ferrovias federais.

### 2.5.2.21. Ações Futuras

- Continuidade do acompanhamento da implantação da Ferrovia 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;
- Expansão das ações para Segurança em Passagens de Nível (ações educativas, fiscalização, workshop boas práticas Concessionárias);
- TLSA: autorização para entrada em operação do trecho 1 (lotes SMV, TS01, TS02 e EMT07);

- FIOL/BAFER: acompanhamento das obras remanescentes do lote 1 e início das obras remanescentes dos lotes 2 e 4;
- Investimentos obrigatórios: acompanhamento, fiscalização e realização dos Procedimentos de Averiguações Preliminares - PAP de 213 obrigações no ano de 2025, que correspondem a aproximadamente R\$ 677 milhões de investimentos;
- Análises dos Levantamentos de Bases de Ativos e Passivos - LBAP da Concessões da EFC, EFVM, MRS, RMO, RMP, FTL e TLSA;
- Acompanhar a execução de projetos e receber produtos oriundos de pesquisa, desenvolvimento e inovação no setor ferroviário;
- Acompanhar a execução de projetos e receber produtos que visem a preservação da memória e do patrimônio de valor artístico, cultural e histórico das ferrovias;
- Revisar a [Portaria SUFER nº 99, de 11 de junho de 2021](#), que dispõe sobre os procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias quando da elaboração e envio dos Planos Trienais de Investimento - PTI;
- Avaliar os Empreendimentos de Materialidade Relevante da Vale, para fins de Levantamento de Bases de Ativos e Passivos da EFC e EFVM;
- Investimentos obrigatórios: acompanhamento, inspeções para ateste e condução dos procedimentos de averiguações preliminares - PAP de 205 obrigações que representam 1 bilhão de investimentos;
- Análises dos levantamentos de bases de ativos e passivos da EFC, EFVM, RMP, RMO FTL e TLSA, apurando cerca de R\$ 40 bilhões;
- Avaliar os 15 (quinze) processos de requerimento de outorga por autorização ferroviária que se encontram em trâmite na Agência e sobre os 7 (sete) processos de requerimento de outorga por autorização ferroviária que ainda restam sobrestados na Agência;
- Avaliar os 18 (dezoito) processos de requerimento de aditivos aos contratos de adesão de outorgas por autorização ferroviária; e
- Deliberar sobre os 15 (quinze) processos de requerimento de declaração de utilidade pública que se encontram em trâmite na Agência.

### 2.5.3. Novas Concessões

A Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON é competente quanto à estruturação jurídico-regulatória, econômico-financeira e dos investimentos que compõe um projeto de concessão de rodovias e de ferrovias em âmbito federal, seja sobre novas licitações, relicações, prorrogações antecipadas de novos contratos imbuído de inovação, de otimizações e reestruturações contratuais. Tais projetos perpassam etapas, cujo conhecimento permite compreender a dinâmica atuação desta unidade do desenvolvimento de sua finalidade institucional.

Seja para rodovias ou ferrovias, projetos de licitação conformam a desestatização de trechos seja em contratos de outorga vigentes, porém próximo ao termo final, ou de trechos nunca outorgados à iniciativa privada, orientados pela [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), Lei de Concessões. Já os projetos de relicação são aqueles cujo contrato de parceria esteja sob processo de devolução amigável, conforme previsto na [Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017](#), art. 4º, III, art. 13 e seguintes. Projetos de prorrogação antecipada são aqueles para voltados à prorrogação do prazo de vigência de contratos de ferrovias concedidas, desde que cumpridos os requisitos do art. 4º, inc. II, art. 5º e seguintes da Lei n.

13.448, de 2017. Esses projetos observam, sucintamente, as etapas descritas abaixo, sendo que a atuação da SUCON diretamente se inicia com recebimento de estudo:

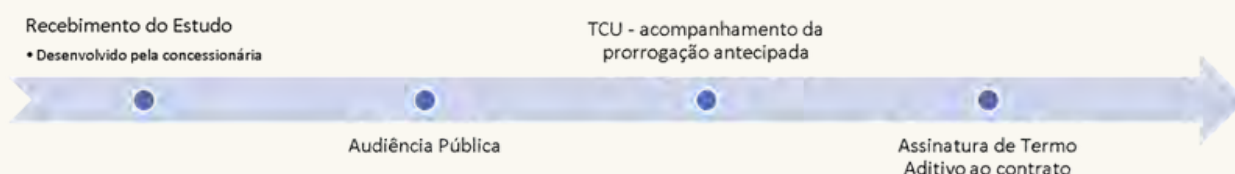
Figura 25 - Fluxo de atuação da Sucon (Novas outorgas)



Fonte: SUCON

Para os processos de prorrogação antecipada de contratos de ferrovias, conta-se com processo assemelhado, porém, finalizando-se com a assinatura de termo aditivo ao contrato junto à concessionária:

Figura 26 - Fluxo de atuação da Sucon (Prorrogação antecipada)

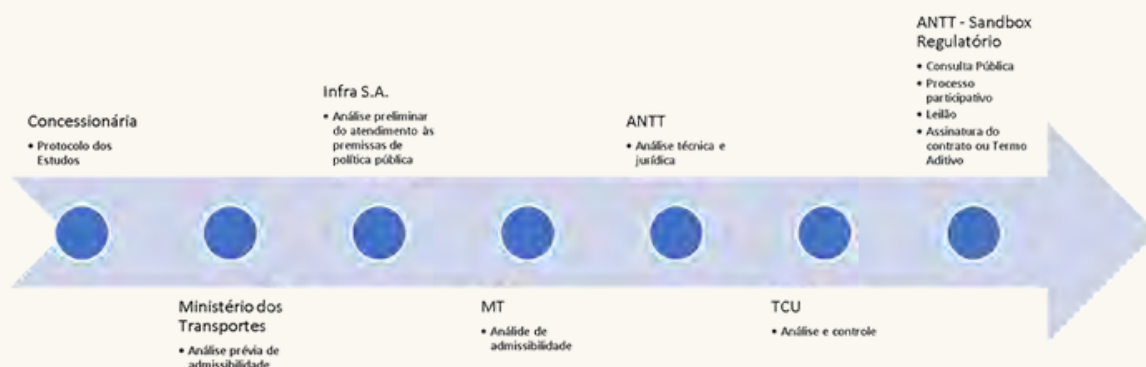


Fonte: SUCON

Em todos os processos e etapas, inclusive antes do protocolo na ANTT, conta-se com tratativas junto ao órgão ministerial, estruturadoras, concessionária, se for o caso, tratamento de demandas de parlamentares, de governos locais, demandas sociais, de Diretores, da Ouvidoria da ANTT, de demais partes interessadas. Há participação em eventos relacionados, como *roadshows*, além de troca de informações junto a demais áreas técnicas da ANTT e entidades de interesse. Nesse sentido, os gestores, acompanhados de membros da equipe, participaram de 68 eventos, durante 2024, entre audiências, *roadshows*, leilões, visitas técnicas, cursos, encontros, seminários, etc.

Quanto aos projetos de otimização e repactuação de ativos considerados estressados pelo Ministério dos Transportes (MT), segue-se regulamentação ministerial, [Portaria MT n. 848, de 25 de agosto de 2023](#), orientada pela [Instrução Normativa \(IN\) do TCU n. 91 de 22/12/2022](#), após decisão contida em [Acórdão n. 1.593/2023-TCU-Plenário](#), procedimento orientado pela [Portaria DG nº 17, de 23/01/2024 da ANTT](#):

Figura 27 - Otimização e Repactuação de Ativos Estressados



Fonte: SUCON



Por seu caráter inovador, os procedimentos após análise da SecexConsenco do TCU são desenvolvidos sob relevante processo de *Sandbox* Regulatório, conforme definido em [Resolução ANTT nº 5.999 de 3 de novembro de 2022](#), e, hoje, orientada pelas definições, à época, minuta de Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR4), [Resolução ANTT n. 6.053 de 31 de dezembro de 2024](#), que entre diversos temas, institui os procedimentos relativos ao Regime de Recuperação Regulatória (RRR).

### 2.5.3.1. Rodovias

#### 2.5.3.1.1. Projetos de Concessões para Licitação e Relicitações de Rodovias

Apresenta-se abaixo o conjunto de projetos da carteira da ANTT em 2024:

**Tabela 22 – Licitações e Relicitações de Rodovias**

Modalidade	Carteira do Ministério dos Transportes	Projeto	Extensão(km)	Etapa em dez2024
Concessão de infraestrutura rodoviária em <b>desenvolvimento direto</b> pela equipe ANTT em 2024	Rodovias Integradas do Paraná - Lote 1	Licitação	473,01	Contrato assinado. Via Araucária
	Rodovias Integradas do Paraná - Lote 2	Licitação	604,16	Contrato assinado. EPR Litoral Pioneiro
	BR-040/MG - (BH – Juiz de Fora)	Relicitação	232,1	Contrato assinado. EPR Via Mineira
	BR-381/MG (BH – Governador Valadares)	Licitação	303,4	Assinatura em jan2025
	Rota dos Cristais BR-040/GO/MG	Relicitação	594	Assinatura em fev2025
	Rota do Zebu BR-262/MG	Relicitação	438,9	Assinatura em fev2025
	Rodovias Integradas do Paraná - Lote 3	Licitação	569	Leiloado
	Rodovias Integradas do Paraná - Lote 6	Licitação	662,1	Leiloado
	Rota Verde BR- 060/452/GO (CN1)	Licitação	426,2	Leiloado
	Rota Agro Norte BR-364/RO (CN5)	Licitação	686,7	Edital publicado
	BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO)	Licitação	218,8	Sob análise jurídica (PF/ANTT)
	Rodovias Integradas do Paraná - Lote 4	Licitação	627,52	Sob análise do TCU
	Rodovias Integradas do Paraná - Lote 5	Licitação	430,7	Sob análise do TCU
	Rota Agro BR-060/364/GO/MT (CN2)	Licitação	482,4	Sob análise do TCU
	Rota dos Sertões BR-116/BA/PE	Licitação	502	Audiência Pública n. <a href="#">9/2024</a>
	Rota Gerais BR-116/251/MG	Licitação	734,90	Audiência Pública n. <a href="#">13/2024</a>
	Rota Agro Central BR-070/174/364/MT/RO (CN3)	Licitação	887,6	Estudos para protocolo no TCU
	Rota Integração do Sul BR-116/158/392/290/RS	Licitação	457,3	Estudos para abertura de AP
Projetos <b>sobrestados</b> por decisão de política pública	Rodovias Goianas	Licitação	572	Etapa de AP <a href="#">1/2024</a> , suspensa por decisão de política pública, Ofício N° 2121/2024 SNTR de 18/11/2024.
	Rota Sertaneja BR-153/262/GO/MG	Relicitação	530	Sobrestado antes da publicação de edital, por decisão de política pública, Ofício n° 597/2024-SE/MT.
Concessão de infraestrutura rodoviária em <b>acompanhamento</b> e tratativas junto a entidades envolvidas	Rota do Pequi BR-060/153/040/DF/GO	Relicitação	315	Estudos.
	BR-135/316/MA	Licitação	437,7	Estudos.
	Rota do Recôncavo BR-116/324/BA	Licitação	680	Estudos.
	BR-158/155/MT/PA	Licitação	1.135	Estudos.
	Rota das Araras BR-163/267/MS*	Relicitação	714	Estudos.
	Rota do Pantanal BR-163/MS*	Relicitação	379,6	Estudos.
	Lotes Nordeste - AL, BA, CE, PB, PE, RN, SE	Licitação	2.471	Estudos.
	Lotes Rio Grande do Sul BR-116/158/290/392/RS	Licitação	674	Estudos.
	Rodovias de Santa Catarina Lotes 1 a 3	Licitação	3.153	Estudos.

Fonte: SUCON. \*Em definição de estudos.

Contabilizaram-se 28 frentes de trabalho de projetos rodoviários em 2024 para novas outorgas. Foram 20 frentes diretas, contabilizando 2 projetos formalmente sobrestados.

### 2.5.3.1.2. Concessões Ferroviárias e Prorrogações Antecipadas

Tabela 23 – Novas Concessões, Relicitações e Prorrogações Antecipadas

Modalidade	Carteira do Ministério dos Transportes	Projeto	Extensão(km)	Etapa em dez2024
Concessão de infraestrutura ferroviária em <b>desenvolvimento direto</b> pela equipe ANTT em 2024	Ferrovia Centro Atlântico S.A. – FCA	Prorrogação Antecipada	4.360	Reabertura de AP <a href="#">12/2020</a> , tratamento de contribuições.
	EF-118 Vitória-Rio de Janeiro	Licitação	577	Audiência Pública n. <a href="#">14/2024</a> em 12/2024
	EF-334 Corredor Ferroviário Leste-Oeste (Fico-Fiol)	Licitação	1.955,4	Estudos recebidos na ANTT em dez2024.
	Ferrovia EF-170/MT/PA (Ferrogrão)	Licitação	933	Sob acompanhado pela Sucon/ANTT da atualização do projeto em ADI 6553 no STF, diretriz de política pública para continuidade do projeto na ANTT em dez2024.
	Rumo Malha Oeste	Relicitação	1.971,5	Relatório de AP <a href="#">5/2023</a> aprovado. Plano de Outorga sob aprovação do MT para protocolo no TCU.
	Rumo Malha Oeste	Consenso		Protocolado na Secex Consenso no TCU.
Concessão de infraestrutura ferroviária em <b>acompanhamento</b> e tratativas junto a entidades envolvidas em 2024	Rumo Malha Oeste	Prorrogação Antecipada	1.971,5	Estudos.
	Ferrovia Tereza Cristina S.A. (FTC)	Relicitação	164	Estudos.
	Ferrovia Tereza Cristina S.A. (FTC)	Prorrogação Antecipada		Estudos.
	Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL)	Relicitação	4.295,1	Estudos.
	Rumo – Malha Sul (RMS)	Relicitação	7.223	Estudos.
	Rumo – Malha Sul (RMS)	Prorrogação Antecipada		Estudos.
	Ferrovia Centro Atlântico S.A. – FC	Relicitação	4.360	Estudos.
	Trechos operacionais sob devolução.	Licitação	*	Estudos.
	Trechos de passageiros	Licitação	*	Estudos.

Fonte: SUCON

Contabilizaram-se 6 (seis) frentes de atuação direta em projetos de ferrovias em 2024 e nove frentes de acompanhamento junto a entidades envolvidas. Em comparação a 2023, contando com total de 4 (quatro) frentes diretas de atuação e 4 (quatro) em acompanhamento, houve um aumento de 87% de frentes de trabalho em projetos ferroviários.

### 2.5.3.1.3. Otimização e Repactuações de Ativos Estressados

Segue listagem de contratos sob égide da inovadora otimização e repactuação de contratos de concessão em dezembro de 2024:

Tabela 24 – Otimização e Repactuação de Ativos Estressados

Contratos estressados	Análise prévia da Sucon	Processo no TCU			Processo Competitivo	
		Reuniões no TCU	Consenso (Acórdão n.)	Assinatura de Termo de Autocomposição	Consulta Pública. Período:	Leilão**
Eco 101 BR-101/ES/BA	Parecer n. 4/2023/SUCON/DIR, de 15/09/2023	12	<a href="#">1996/2024</a>	Iniciado, em cumprimento de condicionantes do Acórdão.	04/11/2024 a 23/12/2024	Mai2025

Autopista Fluminense BR-101/RJ	Parecer SUCON n. 9/2023/SUCON/DIR, de 27/09/2023	8	<a href="#">2318/2024</a>	Iniciado, em cumprimento de condicionantes do Acórdão.	13/12/2024 a 13/01/2025.	Jun2025.
MSVia BR-163/MS	Parecer n. 7/2023/SUCON/DIR, de 19/09/2023	12	<a href="#">2434/2024</a>	Finalizado. Assinado em 17/12/2024.	13/12/2024 a 13/01/2025	Mai2025
Via Bahia BR 116/324/BA e BA-526/528	Parecer n. 10/2023/SUCON/DIR, de 31/10/2023	24	Sob Consenso	n/a*	n/a*	n/a*
Ecosul BR-116/392/RS	Parecer n. 1/2024/SUCON/DIR, de 26/01/2024	n/a*	Arquivado	n/a*	n/a*	n/a*
Concer BR-040/MG/RJ	Parecer n. 2/2024/SUCON/DIR, de 29/02/2024.	n/a*	Arquivado	n/a*	n/a*	n/a*
Autopista Fernão Dias BR- 381/MG	Parecer n. 4/2024/SUCON/DIR, de 26/04/2024	14	Sob Consenso 1º tri 2025	2025	2025	2025
Régis Bittencourt BR-116/PR/SP	Nota Técnica 5131/2024/SUCON/DIR, de 03/07/2024	6	Sob Consenso 1º tri 2025	2025	2025	2025
Via Brasil BR-163/PA/MT	Parecer n. 1/2024/GEMEF/SUCON/DIR, de 20/08/2024	2025	2025	2025	2025	2026
Concebra BR-060/DF/GO; BR-153/GO/MG	Parecer n. 9/2024/SUCON/DIR, de 22/10/2024	2025	2025	2025	2025	2026
Litoral Sul BR-116/376/PR e BR101/SC	Parecer n. 7/2024/SUCON/DIR, de 11/10/2024	2025	2025	2025	2026	2026
Rumo Malha Oeste SP/MS	Parecer n. 12/2024/SUCON/DIR, de 16/12/2024	2025	2025	2025	2025	2026
Transbrasiliana BR-116/PR/SP	2025	2025	2025	2025	2026	2026
Planalto Sul BR-116/PR/SC	2025	2025	2025	2025	2026	2026

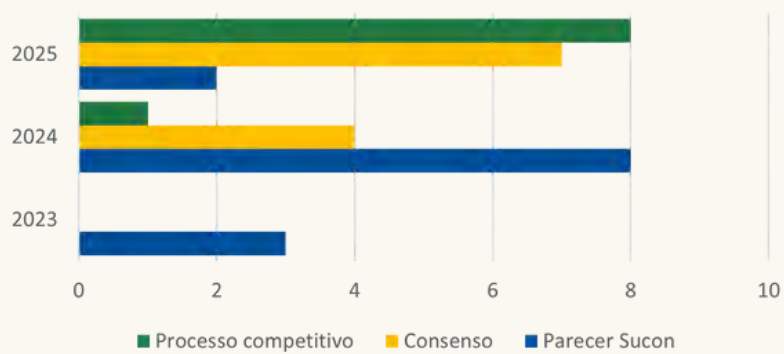
\*N/a - não se aplica \*\* Previsão

**Fonte:** SUCON

No decorrer de 2024, a ANTT participou de cinco comissões junto à Secex-Consenso no TCU e realizou análise prévia de oito processos com protocolo no TCU, evoluindo de uma atividade iniciada em 2023, que contou com três relatórios. Para o ano de 2025, esperam-se três pareceres e participação em oito comissões de Consenso no TCU. Não se olvida de reuniões bilaterais realizadas na ANTT previamente à elaboração dos pareceres técnicos e jurídicos.

A evolução das demandas pode ser graficamente comparada para os períodos abaixo:

Gráfico 18 - Comparativo e Projeções



Fonte: SUCON

### 2.5.3.2. Resumo de Atividades de 2024

#### 2.5.3.2.1. Leilões De Rodovias Realizados

Em 2024, alcançou-se a marca de 7 leilões realizados, com uma extensão total de 3.227,1 km e R\$ 78,3 bilhões em investimentos, inclusive Capex e Opex. Dois leilões alcançaram valor de desconto à tarifa básica de pedágio (TBP) elegíveis ao pagamento de valor de outorga proporcional ao lance, angariando aportes no total de R\$1.032.290.458,00:

Tabela 25 - Leilões 2024

Projeto de concessão rodoviária	Edital /aprovação	Pedidos de esclarecimentos		Sessão de leilão em	Lance vencedor*	Assinatura do contrato	Capex e Opex (R\$ bi)	Extensão (km)
		Protocolos	Questionamentos					
BR-040/MG – BH-Juiz de Fora	EDITAL DE CONCESSÃO Nº 04/2023	18	318	11/04/2024	11,21%	04/7/2024	8,7	232
		Ata publicada em 20/02/2024						
BR-381/MG	<a href="#">Edital nº 1/2024</a> , aprovado pela <a href="#">Deliberação nº 121, de 16 de maio de 2024</a>	6	195	29/08/2024	0,94%	pendente 22/01/2025	9,2	303,4
		Ata publicada em 09/07/2024						
Rota dos Cristais BR-040/GO/MG	<a href="#">EDITAL Nº 2/2024</a> , aprovado pela <a href="#">DELIBERAÇÃO Nº 139, DE 29 DE MAIO DE 2024</a>	11	435	26/09/2024	14,32%	pendente fev2025	13	594,8
		Ata publicada em 09/08/2024						
Rota do Zebu BR-262/MG	<a href="#">Edital nº 3/2024</a> , aprovado pela <a href="#">DELIBERAÇÃO Nº 218, DE 22 DE JULHO DE 2024</a>	2	104	31/10/2024	15,30%	fev 2025	8,5	438,9
		Ata publicada em 10/09/2024						
Rota Verde BR-060/452/GO (CNI)	<a href="#">Edital nº 4/2024</a> , aprovado pela <a href="#">DELIBERAÇÃO Nº 285, DE 29 DE AGOSTO DE 2024</a>	23	266	12/12/2024	18,07% + aporte de R\$ 3.423.113,75	abr 2025	6,8	426,2
		Ata publicada em 11/11/2024						
Rodovias Integradas do Paraná - Lote 3	<a href="#">Edital nº 5/2024</a> , aprovado pela <a href="#">DELIBERAÇÃO Nº 297, DE 5 DE SETEMBRO DE 2024</a>	44	500	12/12/2024	26,6% + aporte de R\$ 1.028.867.344,00	abr2025	15,8	569,7
Rodovias Integradas do Paraná - Lote 6		Ata publicada em 11/11/2024		19/12/2024	0,08%	abr2025	20	662,1
Rota Agro Norte BR-364/RO (CN5)	<a href="#">Edital nº 6/2024</a> , aprovado pela <a href="#">DELIBERAÇÃO Nº 437, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024</a>			27/2/2025		jun2025	10,1	686,7
Total investimentos e quilometragem leiloados:							R\$ 82 bi	3227,1km

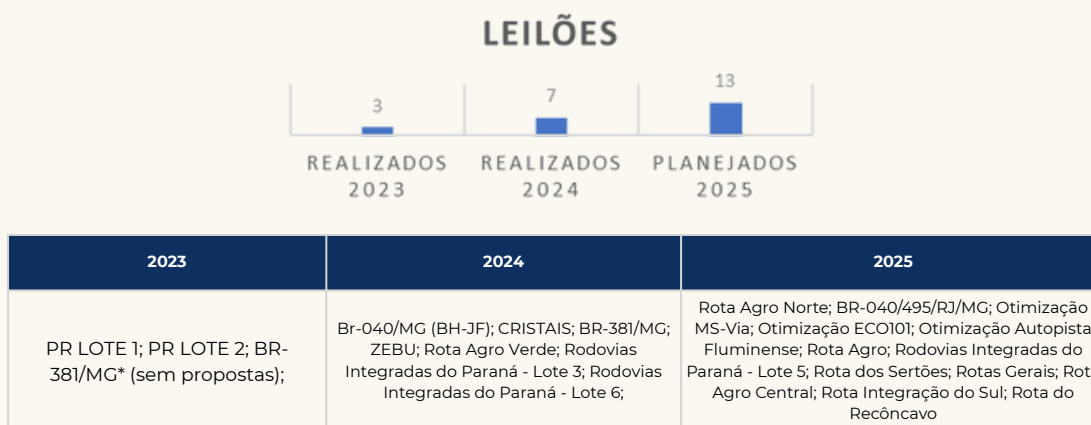
\* Lance do vencedor corresponde ao desconto ofertado sobre a TBP

Fonte: SUCON

Ao todo foram publicados 6 (seis) editais de concessões em 2024. Em decorrência da publicação dos editais leiloados, foram publicadas 6 (seis) atas de respostas a pedidos de esclarecimentos. Ao todo, foram respondidos 1.818 pedidos de esclarecimentos no ano de 2024.

Para rodovias, em 2023, foram realizados três leilões. Em 2024, esse número subiu para 7 (**sete**), representando um **crescimento de 133%**. Em 2025, o Ministério dos Transporte estima 15 leilões, sendo 13 leilões a serem realizados pela ANTT, o que representa um aumento de 433% em relação a 2023; considerando-se também os inovadores processos competitivos decorrentes das otimizações e processos na Consenso do TCU.

Gráfico 19 - Comparativo e Projeções



Fonte: SUCON

Decorrente de editais publicados em 2023, foram assinados 3 (três) dos quatro contratos de concessões leiloados:

Tabela 26 - Contratos Assinados

Projeto de concessão rodoviária	Edital /publicado em	Sessão de leilão em	Lance vencedor (desconto sobre a TBP)	Assinatura do contrato em	Investimentos (Capex e Opex)	Extensão (km)
Rodovias Integradas do Paraná - Lote 1	EDITAL DE CONCESSÃO N° 01/2023	25/08/2023	18,25% + Aporte de R\$ 25.000.000	30/01/2024	R\$ 11,8 bi	473,01
Rodovias Integradas do Paraná - Lote 2	EDITAL DE CONCESSÃO N° 02/2023	29/09/2023	0,08%	30/01/2024	R\$ 16,5 bi	604,16
BR-040/MG – BH-Juiz de Fora	EDITAL DE CONCESSÃO N° 04/2023	11/04/2024	11,21%	04/7/2024	R\$ 8,7 bi	232,1

Fonte: SUCON

Assim, devido às novas concessões, há **um crescimento bruto de 1.309 km** de rodovias sob contrato de concessão assinados em 2024, o que representa quase 10% dos 13.393 km sob contrato de concessão em dezembro de 2024.

### 2.5.3.2.2. Participação e Controle Social – Concessão de infraestrutura

A realização de processo de participação e controle social (PPCS) é regulamentada pela [Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023](#). Assim, no âmbito da SUCON, por meio dos procedimentos de reuniões participativas (RP), consultas internas (CI), consultas públicas (CP) e audiências públicas (AP), aplicados a projetos de novas concessões, prorrogações antecipadas, de otimizações e regulatório contratual, foram realizados:



Tabela 27 – Relação de PPCS - Novas concessões, Prorrogações antecipadas e de Otimizações

Projeto	Tipo	PPCS	N.	Abertura	Período de contribuições	Sessões Públicas		Contr. n.º	Status em 31/12/2024
Rota Verde BR-060/452/GO (CN1)	Infraestrutura Rodoviária - licitação	AP	<a href="#">10/2021</a>	16/12/2021	27/12/2021 a 25/02/2022	-	-	156	Encerrada. Relatório Final 1/2024 (21539001). Aprovada em 08/02/2024.
Rota Agro Norte BR-364/RO (CN5)	Infraestrutura Rodoviária - licitação	AP	<a href="#">13/2021</a>	16/12/2021	27/12/2021 a 25/02/2022	-	-	121	Encerrada. Relatório 2/2024 (21539001). Aprovado em 08/02/2024.
Rota Agro BR-60/364/GO/MT (CN2)	Infraestrutura Rodoviária - licitação	AP	<a href="#">11/2021</a>	16/12/2021	27/12/2021 a 25/02/2022	-	-	381	Encerrada. Relatório Final 7/2021 (23669533). Aprovado em 13/06/2024.
Rumo Malha Oeste	Infraestrutura Ferroviária - relicitação	AP	<a href="#">5/2023</a>	30/03/2023	10/04/2023 a 25/05/2023	-	-	79	Encerrada. Relatório Final 15/2023 (26934321). Aprovado em 19/12/2024.
Polo Goiânia GO-020/060/070/080	Infraestrutura Rodoviária - licitação	AP	<a href="#">1/2024</a>	08/03/2024	14/03/2024 a 29/04/2024	2	Brasília híbrida 18/04/2024 Goiânia/GO - presencial 17/04/2024	-	Suspensão (política pública)
Caderno de Obrigações de Ferrovias	Regulatório contratual		<a href="#">5/2024</a>	27/03/2024	01/04/2024 a 29/04/2024	1	Brasília/DF - híbrida 24/04/2024	7	Encerrada. Relatório Simplificado (23992843).
Ferrovia Centro Atlântica (FCA) - Prorrogação antecipada	Infraestrutura Ferroviária - licitação	AP	<a href="#">12/2020</a>	22/08/2024	30/08/2024 a 29/10/2024	6	Brasília/DF - híbrida 07/10/2024 Belo Horizonte/MG - presencial 30/09/2024 Rio de Janeiro/RJ - presencial 11/10/2024 Vitória/ES - presencial 15/10/2024 Salvador - presencial 18/10/2024 Goiânia/DF - presencial 21/10/2024	-	Encerrada para recebimento de contribuições
Free Flow Transitório	Regulatório contratual	RP	<a href="#">21/2024</a>	29/11/2024	02/12/2024 a 16/12/2024	1	Brasília/DF - híbrida 16/12/2024	-	Encerrada para recebimento de contribuições
Rota dos Sertões (BR-116/BA/PE)	Infraestrutura Rodoviária - licitação	AP	<a href="#">9/2024</a>	22/11/2024	29/11/2024 a 12/02/2025	3	Feira de Santana/BA - presencial 9/12/2024 Salgueiro/PE - presencial 11/12/2025 Brasília/DF - híbrida 13/12/2024	-	Em andamento
ECO101 (BR-101/ES/BA)	Infraestrutura Rodoviária - readaptação e otimização	CP	<a href="#">1/2024</a>	01/11/2024	04/11/2024 a 23/12/2024	2	Vitória/ES - presencial 26/11/2024 Brasília/DF - híbrida 04/12/2024	-	Encerrada para recebimento de contribuições
Autopista Fluminense S/A (BR-101/RJ)	Infraestrutura Rodoviária - readaptação e otimização	CP	<a href="#">2/2024</a>	06/12/2024	13/12/2024 a 13/01/2025	1	Niterói/RJ - presencial 18/12/2024	-	Em andamento
MSVIA (BR-163/MS)	Infraestrutura Rodoviária - readaptação e otimização	CP	<a href="#">3/2024</a>	06/12/2024	13/12/2024 a 13/01/2025	1	Campo Grande/MS - presencial 17/12/2024	-	Em andamento

Rota das Gerais (BR-116/251/MG)	Infraestrutura Rodoviária - licitação	AP	<a href="#">13/2024</a>	20/12/2024	30/12/2024 a 12/02/2025	Em 2025	<b>Em 2025</b>	-	Em andamento
EF-118	Infraestrutura Ferroviária - licitação	AP	<a href="#">14/2024</a>	23/12/2024	30/12/2024 a 12/02/2025	Em 2025	<b>Em 2025</b>	-	Em andamento

\*Contribuições contabilizadas aquelas com tratamento finalizado, com relatórios preliminares, para CI e RP, e relatórios finais PPCS aprovados pela Diretoria Geral da ANTT, no cso de AP e CP.

Fonte: SUCON

A SUCON, além dos projetos mencionados na Tabela acima, atuou também em projetos regulatórios, totalizando 20 de PPCS no ano anterior, dos quais **14 foram abertos somente em 2024**, expressando a dinamicidade das atividades e necessidade de aprimoramento da acessibilidade e dos procedimentos voltados ao contato com a sociedade com foco no desenvolvimento dos futuros contratos e de sua regulação.

Gráfico 20 - PPCS 2024 consolidado



Fonte: SUCON

### 2.5.3.2.3. Processos no Tribunal de Contas da União

Como etapa dos processos de concessão, devem os processos de relicitação e licitação ser submetidos ao crivo do Tribunal de Contas da União (TCU), conforme exigência da [Lei n. 13.448, de 2017](#), orientados pela [Instrução Normativa TCU nº 81, de 2018](#). Nesse momento, há tratamento de diligências, comentários do gestor sobre relatório preliminar da equipe de auditoria e apresentação de memoriais ao Ministro Relator.

Tabela 28 - Processos no TCU

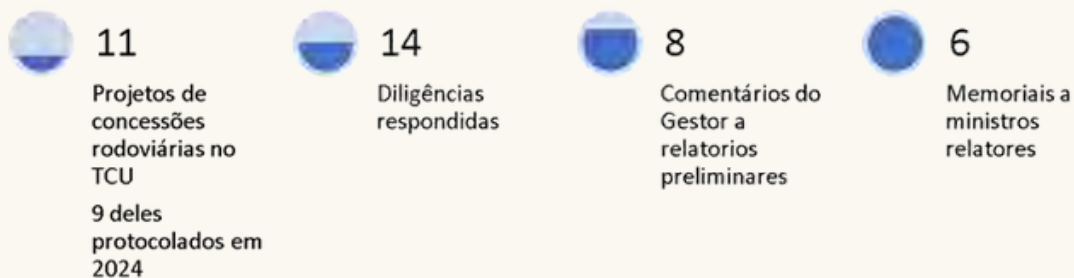
Projeto	Data de protocolo (TCU)	Diligências em 2024	Comentários do Gestor - data de protocolo no TCU	Memoriais - data de protocolo no TCU	Acórdão n./TCU-Plenário	Data final
BR-381/MG	15/03/2024	1	N/A	12/04/2024	<a href="#">768/2024</a>	17/04/2024
Rota dos Cristais	24/08/2023	2	02/01/2024	09/02/2024	<a href="#">762/2023</a>	17/04/2024

Rotas do Zebu e Sertaneja	22/09/2023	2	29/02/2024	03/05/2024	<a href="#">1062/2024</a>	29/05/2024
Rodovias Integradas do Paraná - Lote 3	16/01/2024	3	14/05/2024	N/A	<a href="#">2379/2022:</a> <a href="#">ACÓRDÃO 1592/2024</a> <a href="#">- PLENÁRIO</a>	07/08/2024
Rodovias Integradas do Paraná - Lote 6	16/01/2024	3	14/05/2024	N/A	<a href="#">2379/2022:</a> <a href="#">ACÓRDÃO 1592/2024</a> <a href="#">- PLENÁRIO</a>	07/08/2024
Rota Verde BR-060/452/GO (CN1)	09/02/2024	1	23/05/2024	22/08/2024	<a href="#">1373/2024</a>	10/07/2024
Rota Agro Norte BR-364/RO (CN5)	09/02/2024	1	23/05/2024	22/08/2024	<a href="#">1373/2024</a>	10/07/2024
BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO)	05/06/2024	1	03/10/2024	25/10/2024	<a href="#">2464/2024</a>	Em andamento
Rota Agro BR-060/364/GO/MT (CN2)	08/07/2024	0	19/11/2024	-	-	Em andamento
Rodovias Integradas do Paraná - Lotes 4	12/11/2024	0	-	-	-	Em andamento
Rodovias Integradas do Paraná - Lotes 5	12/11/2024	-	-	-	-	Em andamento

Fonte: SUCON

Pode-se resumir o resultado em dezembro de 2024:

Figura 28 - Resultados - Processos no TCU



Fonte: SUCON

Em comparação a 2023, o quantitativo de diligências vem decaindo, do que se depreende uma compreensão de estabilidade quanto ao modelo regulatório que se apresenta ao órgão de controle.

#### 2.5.3.2.4. Projetos de Regulação Contratual

Como parte da estruturação regulatória, a SUCON desenvolve pontualmente projetos de cunho regulatório, que podem resultar tanto em novas resoluções quanto no aprimoramento de contratos existentes. Além dos projetos regulatórios tratados na Agenda Regulatória e Plano de Gestão Anual, mencionados nos itens 2.3 e 2.4.1 do presente relatório, destaca-se três projetos de regulação contratual, reforçando o compromisso da SUCON com a evolução do marco regulatório:

Tabela 29 - Projetos

Projeto	Planejamento	Resultado
Free Flow Transitório	Regulação contratual	Finalizado. Reunião participativa encerrada. Impactos em projetos de concessão de rodovias.
Compatibilização ao Regulamento de Concessões de Rodovias	Regulação contratual	Finalizado. Impactos em novos projetos de concessão de rodovias.
Caderno de Obrigações de Ferrovias	Regulação contratual	Finalizado. Reunião participativa encerrada. Impactos em novos projetos de concessão de ferrovias.

Fonte: SUCON

### 2.5.3.2.5. Principais Números Administrativos

Números relacionados à estrutura organizacional da SUCON e indicadores administrativos.

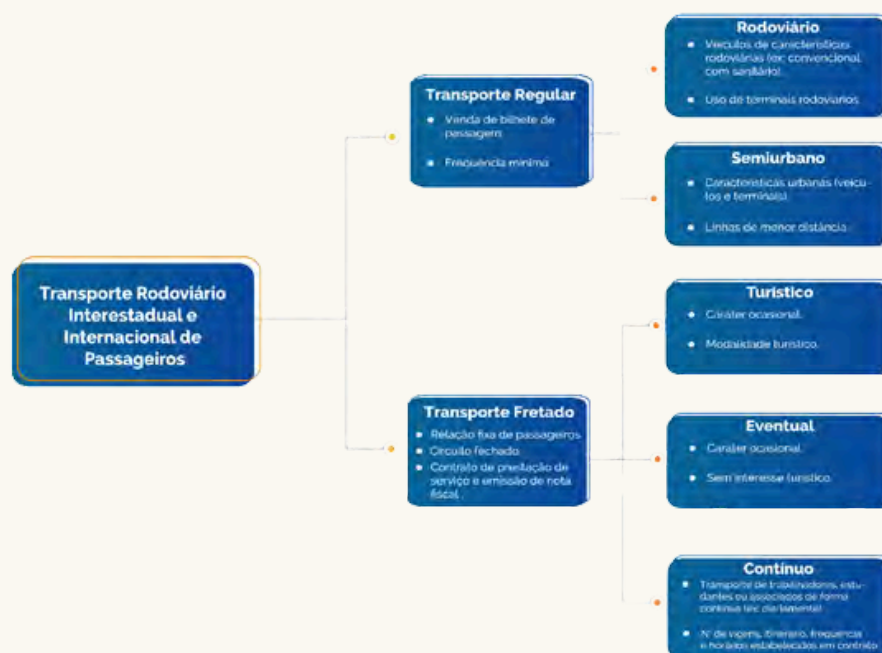
- Despachos enviados (SUCON): 1.248
- Notas Técnicas produzidas: 60
- Relatórios de AIR: 2
- Relatório de análise elaborado: 1
- Ofícios SUCON: 377
- Respostas à Ouvidoria: 135

Assim, a dedicação da equipe técnica no desenvolvimento de novas concessões, prorrogações antecipadas e otimizações de contrato, com nova modelagem contratual, voltada a inovações e com aderência a princípios de sustentabilidade, apresentou resultados que agregam valor à regulação nacional e entrega de investimentos na infraestrutura rodoviária e ferroviária concedida, com impactos positivos a usuários, concessionárias e demais interessados nos contratos geridos pela ANTT.

### 2.5.4. Transporte Rodoviário de Passageiros

A Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros - SUPAS é responsável pela outorga das permissões e autorizações para a operação do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. Os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros são classificados conforme o esquema a seguir:

Figura 29 - Classificação do Transporte Rodoviário de Passageiros



Fonte: SUPAS

De acordo com os arts. 13 e 14 da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), que criou a ANTT, 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.

#### 2.5.4.1. Permissão

O Regime de Permissão se aplica somente à prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. Atualmente, há 9 (nove) sistemas de transporte coletivo rodoviário interestadual semiurbano de competência da ANTT em etapas distintas de estudos/processo de licitação, relacionados na tabela a seguir:

**Tabela 30 – Sistemas Semiurbano: etapas do PGO**

LIGAÇÃO	SITUAÇÃO
DISTRITO FEDERAL (DF) – ENTORNO (GO)	DIAGNÓSTICO DA RIDE DF E ENTORNO CONCLUÍDO CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PELA INFRA S/A PARA ESTUDOS DE DEMANDA
ÁGUAS DE LINDÓIA (SP) – MONTE SIÃO (MG)	PLANO DE OUTORGAS EM ELABORAÇÃO
EXTREMA (MG) – BRAGANÇA PAULISTA (SP)	PLANO DE OUTORGAS EM ELABORAÇÃO
BARRA DO GARCAS (MT) – ARAGARÇAS (GO)	PLANO DE OUTORGAS EM ELABORAÇÃO
PETROLINA (PE) – JUAZEIRO (BA)	PLANO DE OUTORGAS EM ELABORAÇÃO
TIMON (MA) – TERESINA (PI)	DELEGADO ADMINISTRATIVAMENTE AJUSTES DOS DOCUMENTOS CONFORME ORIENTAÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO PARA PUBLICAR O EDITAL DE LICITAÇÃO
JAMAPARÁ (SAPUCAIA-RJ) – ALÉM PARAÍBA (MG)	PLANO DE OUTORGAS EM ELABORAÇÃO
ITUMBIARA (GO) – ARAPORÃ (MG)	PLANO DE OUTORGAS EM ELABORAÇÃO
RIO NEGRO (PR) – MAFRA (SC)	DELEGADO ADMINISTRATIVAMENTE ESTUDOS DE DEMANDA CONCLUÍDOS

Fonte: SUPAS

Desses 9 (nove) sistemas, os seguintes merecem considerações:

- A. O sistema Timon (MA) -Teresina (PI)** foi delegado em 2016 ao Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – Cimu Timon /Teresina (Conveniente); atualmente, o Consórcio está em fase de ajustes do Plano de Outorgas conforme orientação do TCU;
- B. O sistema Rio Negro (PR) – Mafra (SC)** foi delegado no ano de 2020 ao Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – Cimu Rio Negro/Mafra (Conveniente); atualmente, o Consórcio está em fase de realização dos estudos da licitação;
- C. O sistema Distrito Federal (DF) – Entorno (GO)** foi delegado ao GDF no início de 2021, mas foi devolvido à gestão da ANTT em 14 de fevereiro de 2023. A ANTT vem se articulando com a Infra S/A, com vistas à contratação de estudos para a licitação de todo o sistema de transporte semiurbano entre o DF e seu entorno; e
- D. 6 (seis) sistemas já foram objeto de estudos para licitação.** Atualmente, está em andamento a confecção do Plano de Outorgas.

#### 2.5.4.2. Semiurbanos

Segue abaixo as principais informações referentes aos serviços semiurbanos, dentre elas, o número de Empresas, Prefixos, Linhas e Horários por ano, referentes ao exercício de 2024.



Tabela 31 – Empresas ativas (Exercício de 2024)

Empresa	CNPJ
AMAZÔNIA INTER TURISMO	12.647.487/0001-88
AUTO VIAÇÃO BRAGANÇA LTDA	45.605.755/0001-58
AUTO VIAÇÃO CAMBUI LTDA	19.339.415/0001-12
CENTRAL EXPRESSO LTDA	13.838.047/0001-70
CIRCULAR NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA	03.339.033/0001-59
EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A	81.159.857/0001-50
EXPRESSO ADAMANTINA LTDA	43.004.159/0001-97
EXPRESSO SÃO BENTO LTDA	76.544.501/0001-09
EXPRESSO SÃO JOSÉ DO TOCANTINS LTDA – Paralisada em 27/05/2024	02.227.767/0001-83
JOAFRA TRANSPORTE LTDA	04.257.238/0001-58
KANDANGO TRANSPORTES E TURISMO LTDA (CATEDRAL TURISMO)	03.233.439/0001-52
RÁPIDO LUXO CAMPINAS LTDA	45.992.724/0001-05
ROTA DO SOL TRANSPORTES E TURISMO LTDA	03.103.551/0001-79
TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA – Autorização	06.048.466/0005-77
TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA – Permissão	06.048.466/0007-39
TRANSPORTES ALÉM PARAÍBA LTDA.	16.609.919/0001-17
UTB – UNIÃO TRANSPORTE BRASÍLIA LTDA	37.098.480/0001-85
VIAÇÃO PROGRESSO S/A	32.404.063/0001-08
VIAÇÃO TRANSPORTE COLETIVO DO ENTORNO LTDA	01.611.500/0001-22

Fonte: SUPAS

Gráfico 21 – Semiurbano



Fonte: SUPAS (dados referentes a janeiro/2025)

#### 2.5.4.2.1. Classificação dos Serviços em Semiurbanos

A Infra S.A. realizou a contratação dos estudos referentes aos estudos da proposta de **Metodologia de Classificação dos Serviços Semiurbanos**. Sendo assim, os produtos referentes a **Metodologia de Classificação dos Serviços Semiurbanos** serão utilizados para a realização do projeto “*Aprimoramento da metodologia de classificação de mercados do serviço semiurbano*”, inserido na Agenda Regulatória 2025 – 2026. Havendo a reclassificação, os sistemas que passarem a ser classificados como rodoviários passarão a ser outorgados por meio de autorização, que prescinde de licitação. Não havendo a reclassificação, será realizado estudo de mercado para licitação.

### 2.5.4.2.2. Outorgas de Permissão

Em 2024, não houve delegações por meio de permissão e 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, conforme prevê a [Resolução ANTT N° 5.843, de 23 de abril de 2019](#).

### 2.5.4.2.3. Delegações Administrativas – A Entes Públicos Locais

No ano de 2024, não foram realizadas tratativas com prefeituras de municípios atendidos por serviços semiurbanos com vistas a novas delegações administrativas de competência para a gestão e a fiscalização desses serviços pelos entes públicos locais.

### 2.5.4.2.4. Reajuste Tarifário dos Serviços Semiurbanos

O reajuste dos serviços semiurbanos operados por autorização especial é calculado de acordo com o Anexo da [Resolução ANTT n° 2.130, de 3 de julho de 2007](#), apurando-se a variação dos índices componentes da fórmula paramétrica de janeiro a dezembro do ano anterior ao de aplicação do reajuste. O valor do coeficiente reajustado deve ser adotado na segunda quinzena de fevereiro, conforme disposto na norma.

Em fevereiro de 2024, foi realizado reajuste tarifário de 8,566% dos serviços semiurbanos interestadual de passageiros operados por "Autorização Especial" entre o Distrito Federal e seu entorno por meio da [Deliberação n° 40, de 21 de fevereiro de 2024](#).

Em relação as outras ligações semiurbanas, tem-se que o cálculo de reajuste foi estabelecido em -0,119%, por meio das [Deliberações n° 41](#) (para as cidades de Juazeiro/BA e Petrolina/PE) e [n° 42](#) (para as demais regiões), ambas de 21 de fevereiro de 2024.

Abaixo, um quadro resumo da quantidade de ligações consideradas para realizar o reajuste tarifário:

**Tabela 32 - Número de ligações consideradas para reajuste tarifário**

Região	Quantidade de ligações
DF e Entorno	31
Demais Regiões	16

Fonte: SUPAS

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.

### 2.5.4.2.5. Fiscalização Econômico-Financeira do Transporte Semiurbano

O Plano Anual de Fiscalização Econômico-Financeira 2024, aprovado por meio da [Portaria SUPAS n° 6, de 19 de outubro de 2023](#), teve como objetivo a fiscalização ordinária dos aspectos econômico-financeiros das empresas de transporte rodoviário semiurbano de passageiros.

Nesse sentido, as empresas são avaliadas quanto aos seguintes critérios/itens de verificação:

- Item I** - Comprovação de regularidade fiscal, trabalhista e previdenciária;
- Item II** - Envio das demonstrações financeiras/contábeis;
- Item III** - Adoção do manual de contabilidade da ANTT; e
- Item IV** - Capacidade Econômico-Financeira (Índice de Solvência Geral (ISG)/ Situação

Quanto aos itens I, II e III, quando atendidos, a empresa é classificada como REGULAR em cada um desses itens separadamente, e quando não atendidos, a empresa é classificada como IRREGULAR também em cada item separadamente.

Quanto ao item IV, quando a empresa apresenta ISG igual ou maior que 1 ( $ISG \geq 1$ ), ela é classificada como SOLVENTE, e quando apresenta ISG menor que 1 ( $ISG < 1$ ), é classificada como INSOLVENTE. Além disso, quanto ao ISG (item IV), caso a transportadora não apresente as demonstrações contábeis para fins de análise da sua capacidade financeira (verificação do ISG), ela também é classificada como IRREGULAR neste item. Ou seja, no item IV ela pode ser classificada como Solvente, Insolvente ou Irregular.

De qualquer forma, para a empresa estar REGULAR quanto ao processo de Fiscalização Econômico-Financeira, ela deve atender concomitantemente todos os itens de verificação mencionados acima, ou seja, estar regular quanto aos itens I, II, III e solvente quanto ao item IV.

Na Tabela 31 apresentada a seguir, consta a relação das **19 (dezenove)** empresas fiscalizadas no procedimento de Fiscalização Econômico-Financeira, dentre elas se apresentam também as **08 (oito)** empresas que atenderam a todos os itens de verificação, a saber, apresentaram as **04 (quatro)** situações como REGULAR e SOLVENTE, assim, restaram como regulares ao final do processo de fiscalização.

**Tabela 33 - Situação de cada empresa fiscalizada**

Nº	EMPRESA	ITEM I- COMPROVAÇÃO DE REGULARIDADE FISCAL, TRABALHISTA E PREVIDENCIÁRIA	ITEM II-ENVIO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS/CONTÁBEIS	ITEM III- ADOÇÃO DO MANUAL DE CONTABILIDADE DA ANTT	ITEM IV-CAPACIDADE ECONOMICO-FINANCEIRA	
		SITUAÇÃO	SITUAÇÃO	SITUAÇÃO	ÍNDICE DE SOLVÊNCIA GERAL (ISG)	SITUAÇÃO
1	AMAZÔNIA INTER TURISMO LTDA	IRREGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	1,2504	SOLVENTE
2	AUTO VIACAO BRAGANCA LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,0913	SOLVENTE
3	AUTO VIACAO CAMBUI LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	6,1379	SOLVENTE
4	CENTRAL EXPRESSO TRANSPORTES LTDA	IRREGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	-	IRREGULAR
5	CIRCULAR NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	0,0789	INSOLVENTE
6	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,0956	SOLVENTE
7	EXPRESSO ADAMANTINA LTDA	REGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	1,0166	SOLVENTE
8	EXPRESSO SAO BENTO LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	6,7654	SOLVENTE
9	EXPRESSO SAO JOSE DO TOCANTINS LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	20,0365	SOLVENTE
10	JOAFRA TRANSPORTES LTDA	IRREGULAR	REGULAR	REGULAR	0,5441	INSOLVENTE
11	KANDANGO TRANSPORTES E TURISMO LTDA (CATEDRAL TURISMO)	IRREGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	1,4685	SOLVENTE
12	RAPIDO LUXO CAMPINAS LTDA	IRREGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	-	IRREGULAR
13	ROTA DO SOL TRANSPORTE E TURISMO LTDA	IRREGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	-	IRREGULAR

13	ROTA DO SOL TRANSPORTE E TURISMO LTDA	IRREGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	-	IRREGULAR
14	TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA - AUTORIZAÇÃO ESPECIAL	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,1568	SOLVENTE
15	TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA - PERMISSÃO	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,1568	SOLVENTE
16	TRANSPORTES ALEM PARAIBA LTDA	IRREGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	0,0781	INSOLVENTE
17	UTB - UNIÃO TRANSPORTE BRASILIA LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,4598	SOLVENTE
18	VIAÇÃO PROGRESSO E TURISMO S/A	REGULAR	REGULAR	REGULAR	0,9551	INSOLVENTE
19	VIACAO TRANSPORTE COLETIVO DO ENTORNO LTDA	IRREGULAR	IRREGULAR	IRREGULAR	-	IRREGULAR

Fonte: SUPAS

Abaixo é apresentada uma tabela com as 08 (oito) empresas que atenderam todos os itens de verificação e restaram como regulares ao final do processo de Fiscalização Econômico-Financeira.

**Tabela 34 - Situação de cada empresa fiscalizada**

EMPRESA	ITEM I-COMPROVAÇÃO DE REGULARIDADE FISCAL, TRABALHISTA E PREVIDENCIÁRIA	ITEM II-ENVIO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS/ CONTÁBEIS	ITEM III- ADOÇÃO DO MANUAL DE CONTABILIDADE DA ANTT	ITEM IV-CAPACIDADE ECONOMICO-FINANCEIRA	
	SITUAÇÃO	SITUAÇÃO	SITUAÇÃO	ÍNDICE DE SOLVÊNCIA GERAL (ISG)	SITUAÇÃO
AUTO VIAÇÃO BRAGANÇA LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,0913	SOLVENTE
EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,0956	SOLVENTE
EXPRESSO SÃO BENTO LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	6,7654	SOLVENTE
EXPRESSO SÃO JOSÉ DO TOCANTINS LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	20,0365	SOLVENTE
TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA - AUTORIZAÇÃO ESPECIAL	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,1568	SOLVENTE
TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA - PERMISSÃO	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,1568	SOLVENTE
UTB - UNIÃO TRANSPORTE BRASILIA LTDA	REGULAR	REGULAR	REGULAR	1,4598	SOLVENTE

Fonte: SUPAS

Dessa forma, após o encerramento do processo de Fiscalização Econômico-Financeira, para apurar as irregularidades/infrações praticadas, bem como para aplicação das medidas normativas cabíveis em relação a cada infração/irregularidade cometida, é aberto Processo Administrativo Simplificado - PAS para as empresas que restaram como irregulares no processo.

Por fim, ressalta-se que as medidas para apurar as infrações/irregularidades cometidas pelas empresas no âmbito da Fiscalização Financeira de 2024 estão em curso no âmbito da Coordenação de Gestão Econômico-Financeira do Transporte de Passageiros – COGEF/GEEST/SUPAS.

#### 2.5.4.2.6. Gestão e Acompanhamento dos Convênios de Delegação do Transporte Semiurbano

Atualmente, existem dois sistemas semiurbanos delegados administrativamente pela ANTT aos Consórcios Intermunicipais de Mobilidade Urbana – CIMU's, são eles: Rio Negro/PR – Mafra/SC e o de Timon/MA – Teresina/PI. O acompanhamento dos convênios de delegação foi realizado pela equipe técnica da ANTT por meio de reuniões mensais com membros do consórcio e da análise dos relatórios trimestrais encaminhados pelos CIMU's.

- **O sistema Rio Negro (PR) - Mafra (SC)** foi delegado no ano de 2020. Atualmente, o Consórcio está realizando os estudos da licitação com a empresa contratada FUNPAR, sendo acompanhada pela equipe técnica da ANTT. Já foram entregues os produtos referentes aos estudos de demanda que foram encaminhados à Comissão de Outorgas, no Ministério dos Transportes.
- **O sistema Timon (MA) - Teresina (PI)** foi delegado em 2016. Em 2024, teve a realização do 3º Termo Aditivo do Convênio. Ainda, em junho/2024, realizou-se a visita técnica ao CIMU juntamente com o TCU para verificação da situação do sistema de transporte vigente. Atualmente, o Consórcio juntamente com a equipe técnica da ANTT está ajustando os documentos de licitação conforme orientação do Tribunal de Contas da União. Após essa etapa, será publicado o Edital de Licitação do atual sistema que se encontra paralisado. Além disso, foi analisada tecnicamente a situação atual do CIMU no ano de 2024.

#### 2.5.4.2.7. Operação

Inicialmente, é importante destacar que em 26 de dezembro de 2023, foi publicada no Diário Oficial da União - DOU a [Resolução ANTT nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023](#), a qual *“Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização”*, com entrada em vigor em 1º de fevereiro de 2024.

Com vistas à adaptação dos regulados, foi previsto no citado regulamento um período para que as autorizatárias adequassem seus Termos de Autorização e/ou as Licenças Operacionais vigentes, emitidos nos termos da [Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015](#), além dos cadastros de motoristas, veículos e instalações, às novas regras previstas na Resolução.

Nesse sentido, no exercício de 2024, foram habilitadas 304 empresas para solicitar autorização para a prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, dentre as quais 182 já detinham autorização para a operação de serviços regulares de passageiros.

Ressalte-se que a habilitação da transportadora é condição indispensável para a solicitação do Termo de Autorização (TAR) e, conseqüentemente, para a prestação do serviço regular de transporte coletivo interestadual de passageiros e consiste na comprovação pela transportadora de regularidade jurídica e econômica, dentre outros requisitos dispostos na Resolução ANTT nº 6.033, de 2023.

Ainda sobre o período de adequação, como resultado da conclusão do período de transição estabelecido pela Resolução ANTT nº 6.033, de 2023, para adequação das Licenças Operacionais ao Novo Marco Regulatório, foram emitidos 1.896 novos Termos de Autorização para 182 autoritárias.

Após a autorização dos mercados e o início da operação das linhas que os atendem, as empresas podem solicitar alterações operacionais para ajustar a operação decorrente de alterações de demanda ou para reorganizar o atendimento.



Todavia, em decorrência da publicação da [Resolução nº 6.033, de 2023](#), nos termos do art. 244, foram arquivados os requerimentos de modificações operacionais feitos com base na [Resolução nº 5.285, de 2017](#), sendo analisadas apenas as modificações operacionais relacionadas no art. 229 do citado regulamento, quais sejam: ajuste de itinerário; alteração do quadro de horários e alteração de pontos de parada, pontos de apoio e terminais rodoviários.

Assim, no exercício de 2024, foram analisados e concluídos 1.485 requerimentos de modificações operacionais, com base na [Resolução nº 5.285/2017](#):

**Tabela 35 - Requerimentos de modificações operacionais**

Assunto	Quantidade
Alterações de Quadros de Horários	939
Implantação de Linha (arquivados)	80
Implantação de Seção (arquivados)	89
Operação simultânea com serviço intermunicipal (arquivados)	118
Supressão de linha (arquivados)	55
Supressão de seção (arquivados)	17
Suspensão temporária de serviços RS	28
Peticionamento SEI - PASSAGEIROS (Diversos)	159
<b>TOTAL</b>	<b>1.485</b>

Fonte: Sistema SEI e ANTTLegis/SUPAS

#### 2.5.4.2.8. Cadastros Realizados

Para a operação dos serviços de transporte rodoviário de passageiros, seja regular ou operado na modalidade de fretamento, faz-se necessário o cadastro prévio e a validação dessas informações no Sistema de Habilitação - SisHab.

Nesse sentido, em 2024, considerando todos os tipos de análises realizadas no sistema, contabiliza-se 71.253 análises, dentre as quais destacam-se 29.548 relativas a veículos e 39.000 análises de motoristas, conforme segue.

**Tabela 36 - Número de requerimentos analisados**

Assunto	Quantidade
Nº Requerimentos de Veículos Analisados	29.548
Nº Requerimentos de Motoristas Analisados	39.000
Nº Requerimentos de Empresas Fretamento Analisados	2.705
<b>TOTAL</b>	<b>71.253</b>

Fonte: SUPAS

Importante destacar ainda que, no exercício de 2024, em decorrência da publicação do novo marco regulatório do transporte regular de passageiros, foi realizada a migração dos cadastros do Sistema SISHAB1 para o Sistema SISHAB2, tendo sido analisados aproximadamente 2.300 requerimentos referentes ao cadastro de veículos.

Com relação à migração dos cadastros do Sistema de Gestão de Permissão - SGP para o Sistema de Gerenciamento e Monitoramento de Autorizações - SIGMA, foram cadastradas no novo sistema 1.876 linhas para fins de transição do antigo regulamento às novas regras do novo marco regulatório.

### 2.5.4.2.9. Taxa de Fiscalização

Os procedimentos para pagamento da taxa de fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros prevista no art. 77, caput, inciso III, e § 3º da [Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001](#), estão regulamentados por meio da [Resolução ANTT nº 4.936, de 19 de novembro de 2015](#).

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.

No exercício de 2024, foram notificadas empresas para cobrança administrativa da taxa de fiscalização inadimplida referente aos anos de apuração de 2019 e 2020. Ainda, foi dada continuidade à análise de impugnações e recursos de exercícios anteriores, bem como intensificada a cobrança mediante inscrição de débitos inadimplidos em CADIN e Dívida Ativa.

Como resultado, houve um acréscimo de **407% na arrecadação** do tributo em comparação com o exercício de 2023.

Tabela 37 - Resumo

Assunto	Quantidade
Notificações de dívida não paga	10.189
Valor arrecadado no exercício	R\$ 21.724.794,00

Fonte: SUPAS

A [Lei 14.298, de 5 de janeiro de 2022](#), revogou o §3º do art. 77 da Lei 10.233, de 2001, extinguindo a cobrança de novas taxas de fiscalização para os anos seguintes à sua entrada em vigor, permanecendo a exigência até a competência 2023, referente ao ano de apuração 2022.

### 2.5.4.2.10. 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 6 de julho de 2015](#). Para a emissão de licenças de viagens 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. Foram realizadas as seguintes análises por meio do sistema:

Gráfico 22 - Fretamento

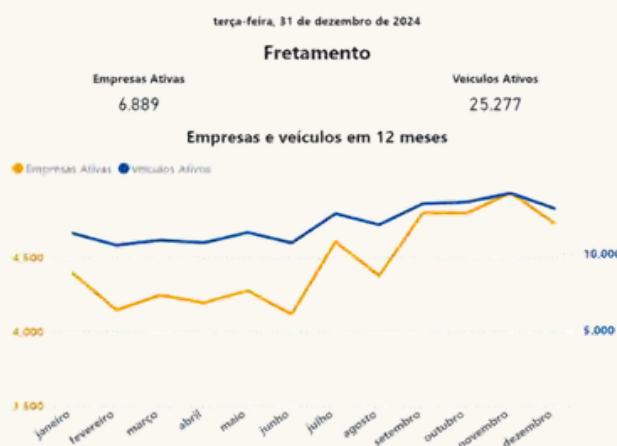


Figura 30 - Análises e Licenças relativas ao Fretamento



Fonte: SUPAS

#### 2.5.4.2.11. Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros

O serviço de transporte regular internacional de passageiros 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 5 de junho de 2001](#).

A [Instrução Normativa nº 15, de 2 de dezembro de 2022](#), dispõe sobre orientações e procedimentos para a prestação do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros. A regulamentação do transporte rodoviário internacional de passageiros é atualmente disciplinada subsidiariamente por meio da [Resolução ANTT nº 6.033, de 23 de dezembro de 2023](#) e da [Resolução ANTT nº 4.777, de 2015](#).

Abaixo, seguem as atividades realizadas no ano de 2024:

Tabela 38 - Atividades Realizadas no Ano de 2024

Reuniões realizadas	Quantidade
Reuniões Técnicas/Ordinárias do SGT-5 - Transportes do Mercosul	4
Reuniões da Comissão do Art. 16 do ATIT	1
Reunião com a ALADI (Apostilamento - assinatura digital - e Protocolos)	5
Reuniões do SGT 3 (Comissão Automotiva)	4
Reuniões preparatórias internacionais	26
Reuniões Internas (Cotin, Asint, Gemon, Geest, Supas, Sufis, Diretoria)	109
Reuniões Bilaterais (Argentina, Bolívia, Guiana Francesa e Inglesa, Paraguai, Peru)	8
Reuniões com Empresas	40
<b>TOTAL</b>	<b>197</b>
Entregas realizadas	Quantidade
Tomada de Subsídio nº 01/2024 - consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros	1
Proposta de Minuta de Resolução do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros	1
Análise de Impacto Regulatório – AIR do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros	1
Publicação do Aviso nº 15/2024: convocação para operação de linhas de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros	1
Avanços para operacionalização do acordo entre o Brasil e Guianas Francesa e Inglesa	1
Conclusão do projeto do SGT 5 Mercosul	1
Conclusão do Projeto da Comissão do art. 16 ANTT	1
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>

Requerimentos analisados	Quantidade
Licenças Complementares emitidas/renovadas	29
Modificação de Frota	40
Modificações Operacionais	50
<b>TOTAL</b>	<b>119</b>

Fonte: SUPAS

## 2.5.4.2.12. Dados do TRIIP

Gráfico 23 - Informações do TRIIP

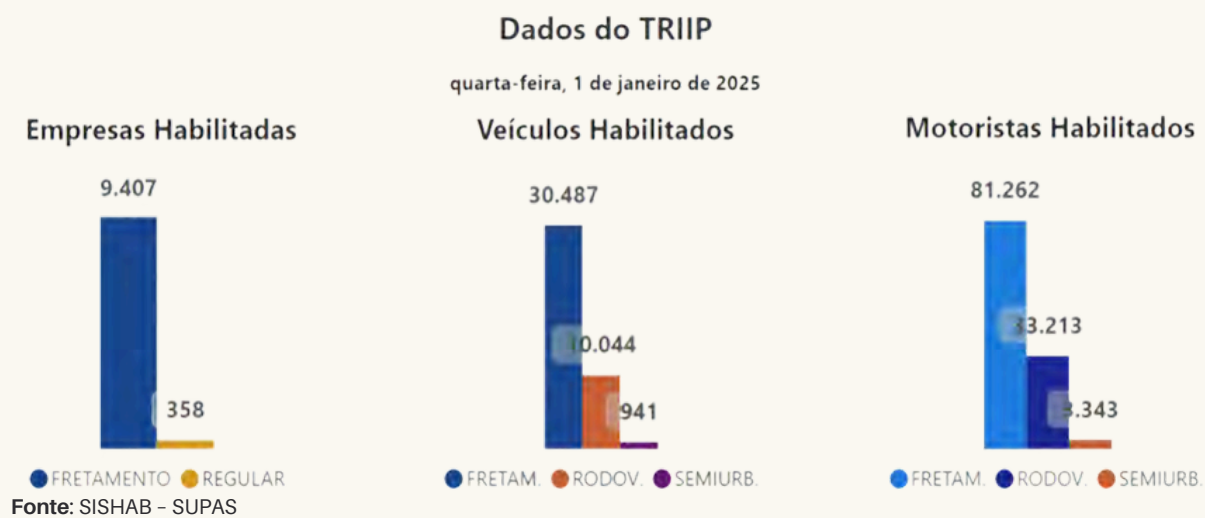


Gráfico 24 - Demanda TRIIP

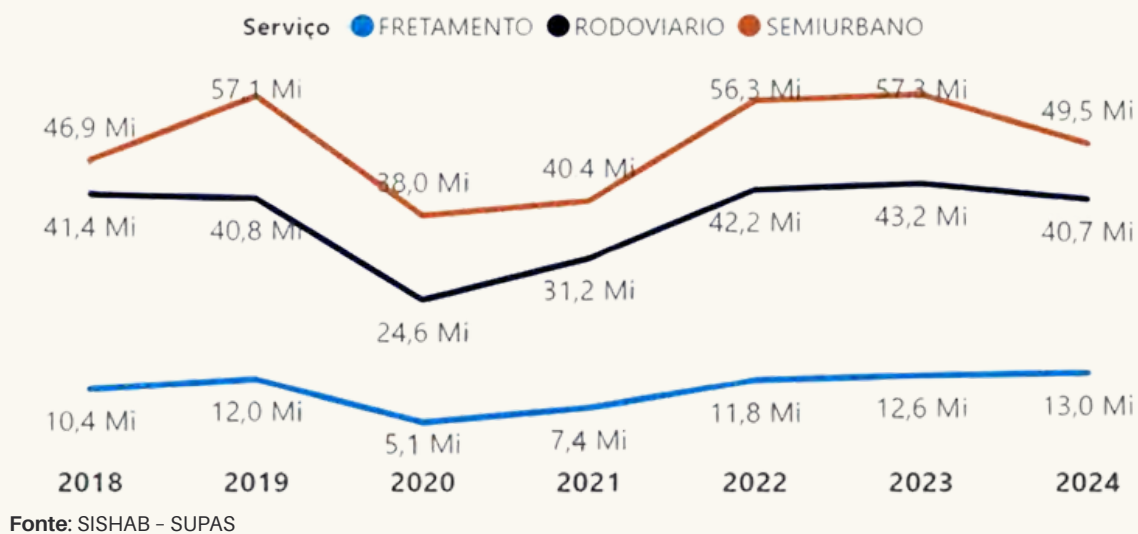


Gráfico 25 - Demonstrativo de Linhas - Rodoviário Resolução nº 4.770/2015

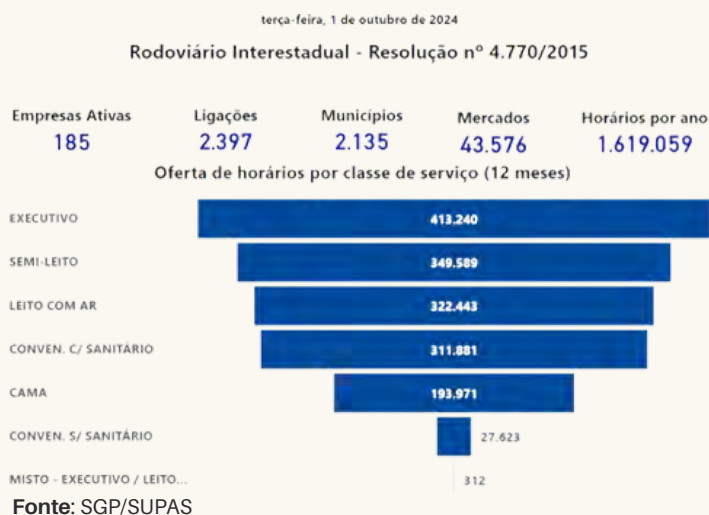


Gráfico 26 - Demonstrativo de Linhas - Rodoviário Resolução nº 6.033/2023

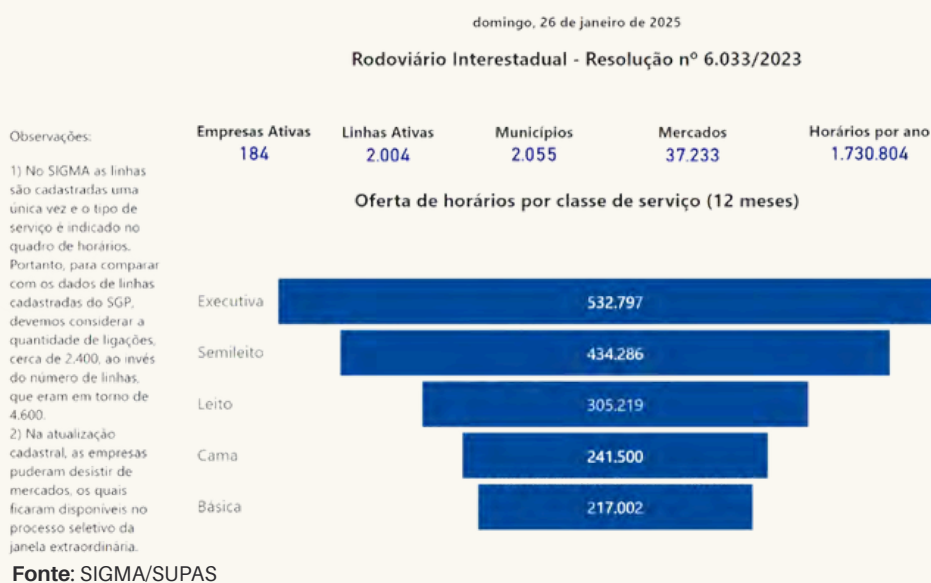


Gráfico 27 - SISAUT - Demanda Fretado Total

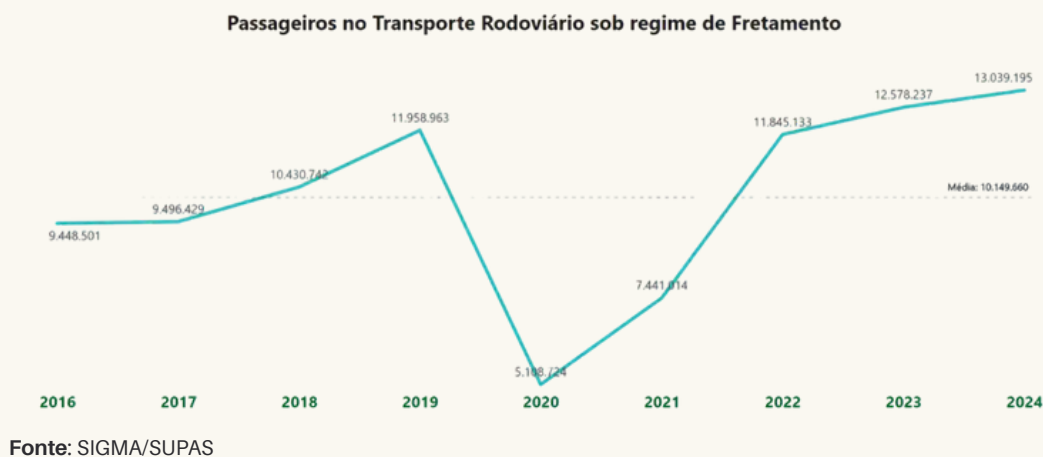
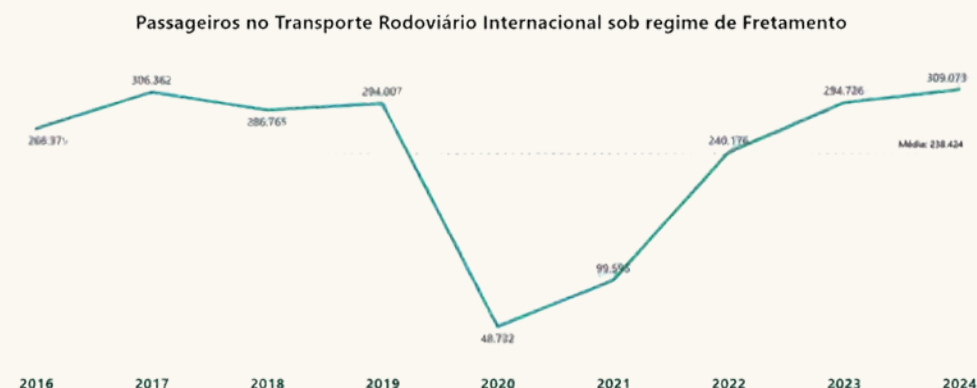




Gráfico 28 - SISAUT - Demanda Fretado Internacional



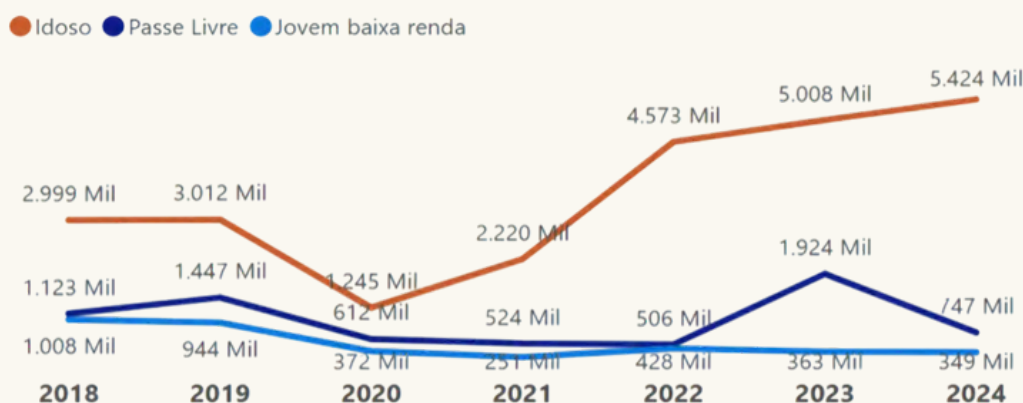
Fonte: SISAUT

#### 2.5.4.2.13. 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 [Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 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 [Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 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.

Gráfico 29 - Gratuidades Legais



Fonte: SUPAS - Passe livre interestadual para pessoas com deficiência

Às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, observar-se-á, nos termos da [Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994](#), regulamentada pelo [Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000](#), a reserva de vagas gratuita, sem limitação de assentos, no sistema de transporte coletivo interestadual.

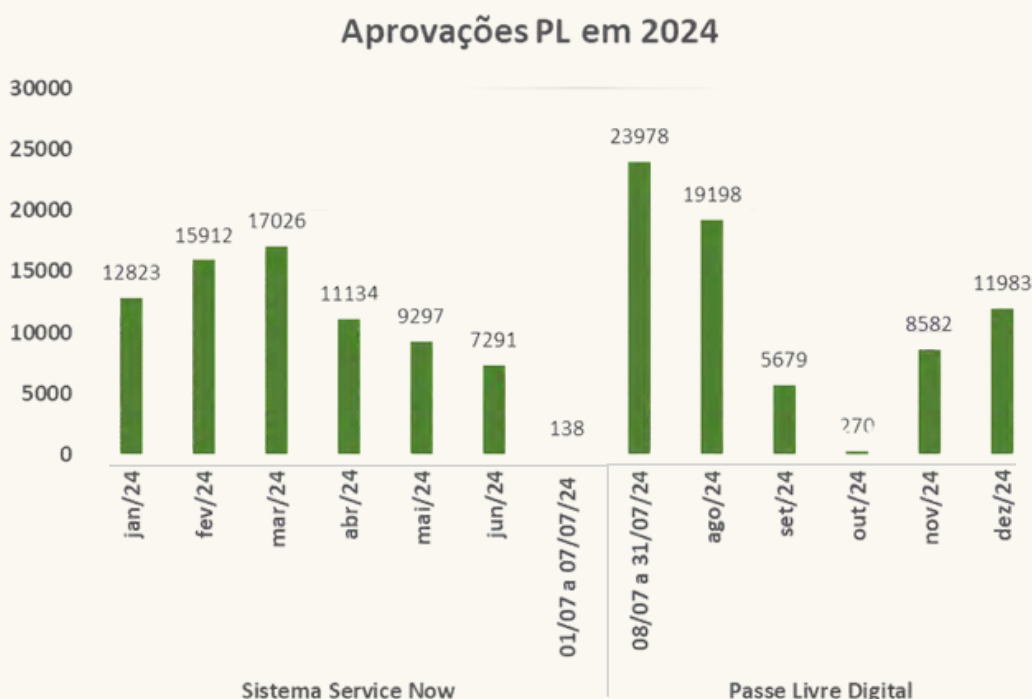
Com a publicação da [Portaria nº 583, de 4 de dezembro de 2019](#), que disciplina a descentralização de competências relacionadas à concessão e a administração do benefício de Passe Livre concedido à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, o então Ministério de Estado da Infraestrutura (MINFRA) delegou à ANTT a administração, concessão, operação e o controle do Passe Livre.

Importante destacar que, em decorrência dos cortes orçamentários apresentados em 2024, as atividades desenvolvidas no Passe Livre foram significativamente impactadas, uma vez que resultaram na inviabilidade de renovar a antiga plataforma responsável por sustentar o sistema do Passe Livre, bem como na expressiva redução da equipe responsável por operacionalizar a gratuidade. Dessa forma, para que o serviço não deixasse de ser oferecido à sociedade, esta Agência desenvolveu, em um curto período, uma nova tecnologia para garantir a continuidade da concessão da gratuidade.

Assim, em 08 de julho de 2024, a ANTT implementou o Sistema Passe Livre Digital - PLD, um sistema que promove a interoperabilidade com os bancos de dados do Governo Federal, a partir da utilização de dados do Cadastro Único (CadÚnico), do Cadastro de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Cadastro-Inclusão) e do Benefício de Prestação Continuada (BPC), com a finalidade de verificar de maneira automatizada os requisitos para a concessão do benefício, fixados pela [Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994](#).

Os ganhos trazidos pelo novo sistema puderam ser notados logo após a sua implementação, uma vez que, em julho de 2024, foram aprovados **mais de 23.900 benefícios**, um aumento no número de aprovações de aproximadamente 72%, uma vez que comparado ao mesmo período do ano anterior, haviam sido aprovadas apenas 6.698 gratuidades. Abaixo, apresentam-se os dados mensais de benefícios aprovados em 2024.

Gráfico 30 - Aprovações do Passe Livre em 2024



Fonte: Sistemas Passe Livre - SUPAS

Todavia, apesar de alguns entraves tecnológicos causados pela indisponibilidade da API do BPC, as aprovações no ano de 2024, superaram em 42.197 novas gratuidades em comparação ao ano anterior, conforme demonstrado no gráfico abaixo.

Gráfico 31 - Aprovações do Passe Livre comparativo 2023/2024



Fonte: Sistemas Passe Livre – SUPAS

Este aumento reflete um acréscimo de 42% da capacidade desta Agência em conceder o benefício, se comparado ao período anterior.

Cabe registrar que, como se pode observar, a automatização do procedimento de concessão do benefício trouxe ganhos significativos para a sociedade, porém, para que o sistema PLD opere em sua capacidade máxima, no que tange à concessão da gratuidade, é imprescindível o adequado funcionamento das API's utilizadas.

## 2.5.5. Transporte de cargas

### 2.5.5.1. 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 5 de janeiro de 2007](#), e regulamentado pela [Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022](#).

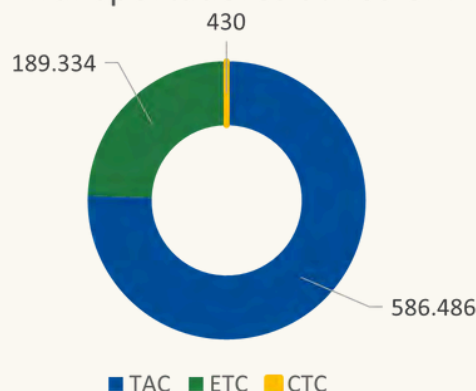
Ao final de 2024, encontravam-se inscritos no RNTRC 776.250<sup>[3]</sup> transportadores, sendo que, desse número, 586.486 são relativos a transportadores autônomos de cargas (TAC), 189.334 empresas de transporte de cargas (ETC) e 430 cooperativas de transporte de cargas (CTC), com uma frota total de 2.608.735 veículos, incluindo veículos de tração e implementos.

É importante destacar que a alteração considerável nos números de 2023 e 2024 se deve à realização do procedimento de revalidação ordinária do RNTRC, processo este que acarretou a suspensão de muitos transportadores que não atualizaram seus dados no prazo estabelecido na [Portaria SUROC Nº 220, de 23 de dezembro de 2022](#). Além disso, a metodologia de contagem dos números do RNTRC mudou, sendo agora considerado somente os transportadores com situação ATIVOS e não ATIVOS, PENDENTES e SUSPENSOS como anteriormente.

<sup>3</sup> A metodologia utilizada registra a quantidade de transportador com situação ATIVO. Os transportadores com situação ATIVO são aqueles aptos ao transporte rodoviário de cargas,

Gráfico 32 - Registros no RNTRC 2024

## RNTRC - Transportadores ativos em 2024



Fonte: SUROC

## 2.5.5.2. 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. A regulamentação do Vale-Pedágio Obrigatório foi atualizada em 2023 com a publicação da [Resolução ANTT nº 6.024, de 3 de agosto de 2023](#).

Com relação ao Vale-Pedágio Obrigatório (VPO), ao final do ano, eram 17 empresas habilitadas a fornecer os modelos aceitos nas praças de pedágio. Em 2024, foram emitidos 18.582.660 VPOs.

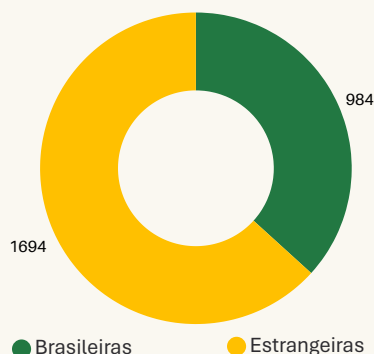
## 2.5.5.3. Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC

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 2024, foram concedidas 2.358 Licenças (habilitações e renovações) a empresas brasileiras e 1.744 Licenças (habilitações e renovações) a empresas estrangeiras. Ao final, eram 984 empresas brasileiras autorizadas a transportar para território estrangeiro e 1.684 empresas estrangeiras autorizadas a transportar para o Brasil, com uma frota de 92.864 veículos brasileiros e 72.019 veículos estrangeiros.

Gráfico 33 - empresas habilitadas no TRIC em 2024

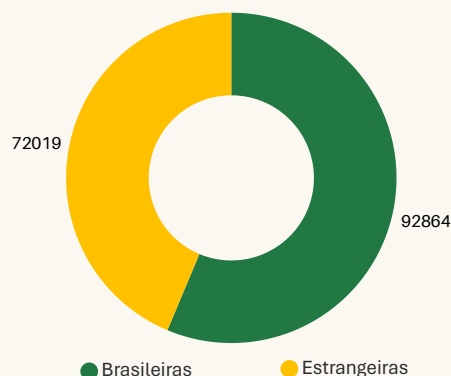
## Empresas autorizadas em 2024



Fonte: SUROC

Gráfico 34 - Frota habilitada no TRIC em 2024

## Frota autorizada em 2024



Fonte: SUROC

Gráfico 35 - Número de licenças emitidas no TRIC em 2024

## Licenças emitidas em 2024



Fonte: SUROC

#### 2.5.5.4. Sandbox Regulatório - HS-Wim (Pesagem em movimento)

A ANTT, por meio do *sandbox* regulatório, iniciou os testes da tecnologia HS-Wim (Pesagem em movimento), para propiciar uma revolução na fiscalização de excesso de peso nas rodovias.

O projeto consiste na realização do teste de Pesagem Dinâmica em Alta Velocidade (HS-WIM), autorizado pela ANTT, em caráter temporário, no âmbito da regulação experimental (*sandbox* regulatório), nos locais delimitados para os Postos de Pesagem Veicular da BR 364/365/GO/MG (Uberlândia/MG, São Simão/GO e Cachoeira Alta/GO). No ano de 2023, foram colocadas em operação experimental, as balanças na BR 365 km 640 em Uberlândia/MG(Oeste) e na BR 364 km 110 em Cachoeira Alta/GO (Leste e Oeste), pesando 100% do fluxo de veículos, sem a possibilidade de evasões, sem formação de filas, com menor custo, menores impactos ambientais para implementação e operação.



Figura 31 - Análise de Dados - Sandbox Regulatório HS-WIM



Fonte: SUROC

Em 2024, foram dados importantes passos para mudar os paradigmas da fiscalização de excesso de peso. O primeiro grande desafio consistia na inexistência de equipamentos de pesagem rodoviários que possibilitassem a fiscalização direta de excesso de peso no eixo principal da via. Após aprovação em todas as etapas definidas pelo Inmetro, em 1º de agosto, foi publicada no DOU a aprovação do primeiro equipamento de pesagem HS-WIM com precisão 1A, a precisão máxima definida pelo Regulamento Técnico Metrológico, e com velocidade de operação de até 90 km/h, compatível com a fiscalização direta de excesso de peso.

Em 2 de dezembro, após a integração dos sistemas de pesagem e de gestão de multas, bem como as aferições dos equipamentos de pesagem, iniciou-se efetivamente a fiscalização de excesso de peso com uso da tecnologia HS-WIM, com base na legislação de trânsito vigente. Os números gerados em dezembro apontam grande superioridade da fiscalização HS-WIM sobre o sistema de fiscalização tradicional.

Figura 32 - Dados - Sistema Radar/Serpro



Fonte: SUROC

Conforme dados extraídos do Sistema Radar/Serpro, considerando o fluxo de veículos de dezembro de 2024, foram lavrados 5.933 autos válidos de excesso de peso com o uso de equipamentos HS-WIM. Esse valor corresponde a cerca de 49% do total de autos de infração de excesso de peso no período, sendo constatado mais de 17 milhões de quilogramas de excessos, sendo 10,5 mil toneladas de excesso em peso bruto total e 7 mil toneladas de excesso em eixos.

Foi elaborado um Relatório de Análise de Impacto Regulatório que apontou a necessidade de alterações na legislação infralegal para potencializar as vantagens da aplicação da tecnologia HS-WIM, culminando no convite enviado ao Senatran para participar do *Sandbox* Regulatório.

## 2.5.6. Fiscalizações de Transporte Rodoviário

Tabela 39 - 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: 231.387	REALIZADO: <b>189.353</b>
Percentual de atingimento da meta: 82%	

Fonte: SUFIS

Tabela 40 - Ação Orçamentária 21DO - PO 0004

Ação Orçamentária 21DO - PO 0004	
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	
Descrição da Meta: Fiscalização Realizada	
PREVISTO: 28.118.746	REALIZADO: <b>37.341.484</b>
Percentual de atingimento da meta: 133%	

Fonte: SUFIS

No total, foram realizadas **189.353 fiscalizações** relacionadas aos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros e **37.341.484 fiscalizações** relacionadas aos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas.

Além dessas ações, a ANTT desempenhou um papel essencial no Rio Grande do Sul, mantendo uma presença *in loco* desde o início da calamidade para auxiliar na ordenação do transporte de cargas e passageiros, mitigando impactos na região Sul e em outros estados e países. Entre 11/05/2024 e 31/07/2024, foram realizadas 5.825 fiscalizações nos Terminais Rodoviários de Osório/RS e Porto Alegre/RS, resultando na emissão de 1.345 autos de infração. Ao todo, 142 linhas e 24 empresas foram fiscalizadas, com destaque para 312 retenções e 311 retiradas de tráfego.

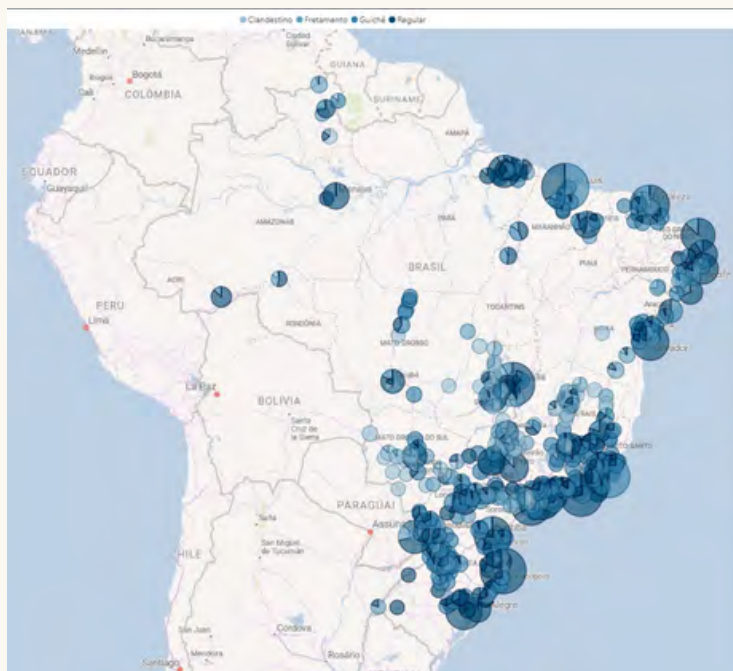
Acrescente-se que, do início de maio até final de julho, nos Postos de Pesagem Veicular foi realizada verificação dos veículos que estavam transportando donativos para a Região Sul, assolada pelas enchentes. As cargas eram fiscalizadas para certificação da natureza e destino- a fim de garantir que os donativos chegassem o mais rápido possível ao destino.

Adicionalmente, houve um crescimento expressivo da fiscalização de evasão de postos de pesagem, que passou de 368.096 em 2023 para 672.445 em 2024, representando um aumento de 182%. Da mesma forma, a fiscalização de evasão de pedágio aumentou de 488.586 em 2023 para 842.686 em 2024, um crescimento de 172%.

Há de se ressaltar, ainda, que os postos de pesagem da Agência operaram 98,3% do tempo em que estiveram disponíveis para fiscalização, resultando no número recorde de 36.437.770 fiscalizações de excesso de peso.

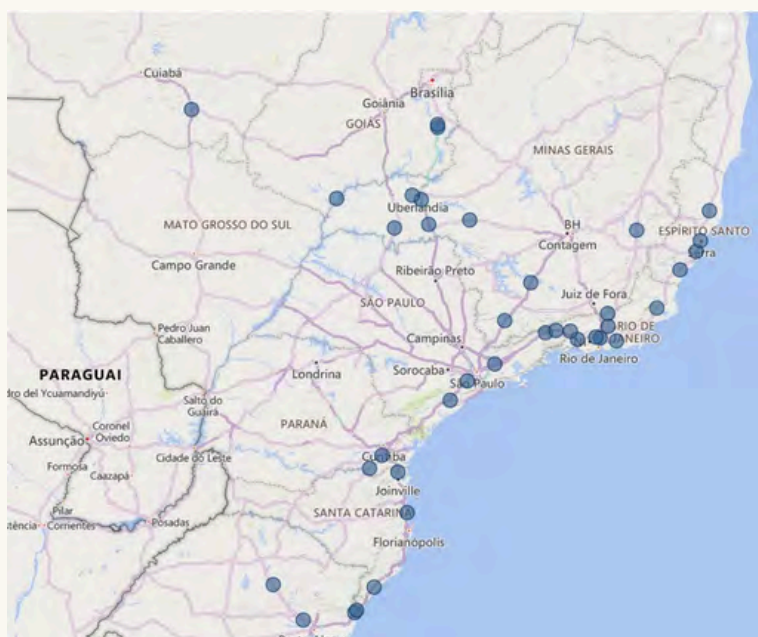
A seguir as Figuras com a distribuição geográfica das fiscalizações com os dados de 2024:

**Figura 33 - Distribuição Geográfica das Fiscalizações**



Fonte: SUFIS

**Figura 34 - Postos de Pesagem Veicular**



Fonte: SUFIS



03

# Principais ações de Supervisão, controle e correição

RELATÓRIO ANUAL CIRCUNSTANCIADO DE ATIVIDADES | 2024

### 3.1. Atividades de Correição

Em cumprimento ao art. 8º, inciso I, alínea “c”, da [Instrução Normativa TCU 84, de 22 de abril de 2020](#), a Corregedoria apresenta as informações relativas às principais ações de correição 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 123, de 22 de abril de 2024](#), 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 julho de 2016](#) que delega competência ao(à) Corregedor(a) da ANTT para instaurar o PAR;
- Manual de Processo Administrativo Disciplinar da CGU;
- [Resolução nº 6.055, de 14 de novembro de 2024](#) que dispõe sobre o procedimento para tratamento de conflito de interesses no âmbito da ANTT;
- [Portaria COREG nº 60, de 2 de outubro de 2024](#) que regulamenta, no âmbito da COREG, procedimentos de natureza correcional atinentes ao programa de autoavaliação de maturidade correcional.

Consta no art. 25 do Regimento Interno da ANTT, 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, utiliza-se de instrumentos como palestras, solicitação ou mesmo convocação de servidores para prestarem informações ou esclarecimentos, além 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 123, de 22 de abril de 2024](#), os quais buscam elementos que possam ensejar a instauração de procedimento mais gravoso, também disciplinados nesta Agência por Normativo Interno.

Na condução dos trabalhos corretivos, os quais objetivam apurar responsabilidade de suposto desvio de conduta praticado por servidor, a Corregedoria é 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 123, de 22 de abril de 2024](#).

### 3.1.1. Resultados da área de correção

A atualização, acompanhamento e aprimoramento normativo fazem parte das rotinas de gestão da COREG. A Unidade tem se mantido constantemente a par do mais completo e atual conjunto de normas e disciplinas nacionais para práticas correccionais.

O planejamento correccional amolda-se ao Modelo de Maturidade Correccional estabelecido pela Controladoria-Geral da União, em consonância com as diretrizes do Sistema de Correção do Poder Executivo Federal — SISCOR, determinadas no artigo 4º da [Portaria Normativa CGU n. 27, de 11 de outubro de 2022](#).

Em sintonia com as orientações do SISCOR, submeteu-se à aprovação da Diretoria Colegiada o projeto de atualização da Norma Administrativa da Corregedoria. No que tange ao poder regulamentar da Corregedoria, promoveu-se a revisão da [Portaria nº 42, de 25 de julho de 2022](#), mediante a publicação da [Portaria n. 60, de 2 de outubro de 2024](#).

Como instrumento de gestão correccional foi elaborado em junho de 2024, o [Plano Organizacional Anual \(POA\)](#) a fim de promover a governança das atividades, pessoas e recursos, mediante o planejamento de ações prioritárias a serem desempenhadas durante o exercício.

A Corregedoria integra a Câmara Técnica de Correção – CTC, órgão colegiado de natureza propositiva e consultiva, de caráter permanente, que tem como finalidade a interação e promoção do aperfeiçoamento técnico das atividades de correção das unidades que compõem a Rede de Integridade dos Transportes, instituído pela Portaria nº 1.168, de 5 de dezembro de 2023, do Ministro de Estado dos Transportes. Destaca-se também a participação da Corregedoria na Rede de Corregedorias das Agências Reguladoras — CORAGE, instituída em 14 de fevereiro de 2023, que tem como propósito a promoção de ações integradas, o apoio mútuo e o intercâmbio de experiências, informações e tecnologias entre as 10 agências signatárias do respectivo Protocolo de Intenções.

No tocante ao andamento dos processos, no início de 2024 havia 9 Investigações Preliminares Sumárias, iniciadas no exercício de 2023. Um dos mencionados procedimentos foi arquivado, 2 foram avocados pela Controladoria-Geral da União, 1 permanece em andamento e outras 5 foram finalizadas. Além disso, ao longo de 2024, foram instauradas outras 2 Investigações Preliminares Sumárias, que estão em curso.

No início de 2024, havia 12 Processos Administrativos Disciplinares – PADs em curso, além de 1 em fase de julgamento que foi julgado ainda no primeiro semestre deste ano, aplicando-se a pena de demissão para 1 servidor indiciado no feito.

Durante o segundo semestre de 2024, 2 PADs foram julgados, resultando em 8 demissões de servidores. No momento, 09 PADs estão em andamento na fase de instrução processual e 1 em fase de julgamento, assim como a instauração de 1 Processo Administrativo de Responsabilização – PAR.

Outrossim, que no referido período foi firmado 1 Termo de Ajustamento de Conduta – TAC. Além disso, em 2024, verificou-se o cumprimento de 4 TACs.

No ano de 2024, a Corregedoria recepcionou 146 demandas da Ouvidoria, por meio do Sistema FALA.BR/CGU no período de janeiro/dezembro de 2024.

## 3.2. Atuação da Unidade de Auditoria Interna

A Auditoria Interna (AUDIT) é um órgão de apoio à Diretoria Colegiada, a quem fornece análises, aconselhamentos e recomendações para melhorar as operações da ANTT. Atua por meio da avaliação do desempenho da gestão, de forma independente e objetiva, para assessorar os gestores quanto à governança, ao gerenciamento de riscos e aos controles internos, e para acompanhar as recomendações e determinações da Controladoria-Geral da União (CGU) e do Tribunal de Contas da União (TCU). No ciclo 2024-2030 do Mapa Estratégico da Agência, a atuação da AUDIT tem relação com os seguintes objetivos estratégicos:

- Fortalecer a imagem e a identidade institucional;
- Aperfeiçoar os processos organizacionais com foco na entrega de valor;
- Atuar conforme as melhores práticas de governança, promovendo a integridade e a transparência.

O cumprimento da missão da AUDIT se materializa por três eixos de atuação, que estão a cargo de três coordenações.

O primeiro eixo de atuação consiste nas ações de auditoria, executadas pela Coordenação de Gestão das Atividades de Auditoria Interna (COAUD), que foram orientadas pelo Plano Anual de Auditoria Interna ([PAINT](#)) para 2024, supervisionado pela SFC/CGU e aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência. A AUDIT executou 06 (seis) trabalhos nas UOs da ANTT, sendo cinco avaliações ordinárias e uma consultoria (Prestação de Contas).

Foram objeto de exames:

- Fiscalização e Regulação do Transporte Rodoviário de Passageiros: emissão de credenciais do Benefício do Passe Livre;
- Relação com a Sociedade e Participação e Controle Social: tratamento das manifestações dos usuários por meio da Ouvidoria da Agência;
- Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária Concedida: Postos de Pesagem Veicular (PPV) de Rodovias Federais concedidas; e
- Gestão (de dados e da informação corporativa de projetos e de processos organizacionais): operação dos processos de Gestão de Riscos da agência.

Com a implementação do novo sistema Passe Livre Digital (PLD), foram emitidas recomendações no sentido de que a área responsável pela gestão do benefício busque a compatibilização dos normativos vigentes com o novo sistema e realize adequações do novo processamento operacional das solicitações com os critérios de concessão, de modo a mitigar riscos à concessão das credenciais aos usuários que fazem jus ao benefício.

Em relação à avaliação da sistemática de coleta e consolidação das informações fornecidas pelos cidadãos à Ouvidoria, observaram-se avanços no tratamento dos dados, como a implementação de relatórios mensais, painel BI de monitoramento das informações e do módulo de triagem e tratamento da plataforma Fala.BR. Porém, algumas fragilidades identificadas no processo ensejaram recomendações que visam principalmente o aprimoramento do tratamento, consolidação e apresentação das informações da Ouvidoria, de modo a viabilizar sua utilização no processo decisório da Agência, bem como recomendações de melhoria no relatório anual e de implementação de sistemática de contabilização dos benefícios obtidos a partir das entregas realizadas pela unidade.

Quanto às ações de auditoria realizadas sobre os PPVs e sobre o processo de gestão de riscos, a conclusão dos exames se estendeu para o exercício de 2025, com previsão de término no primeiro trimestre deste exercício.

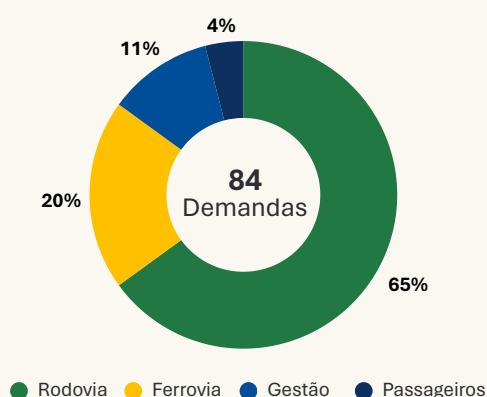
Vale ainda destacar que a AUDIT realiza o monitoramento das informações publicadas no site da ANTT, na seção Transparência e Prestação de Contas, buscando garantir a correção e completude das informações divulgadas, em conformidade com as exigências do TCU, consistindo em uma forma de incrementar a transparência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

O segundo eixo de atuação envolve o tratamento das demandas, determinações e recomendações dirigidas à ANTT, provenientes do Tribunal de Contas da União e da Controladoria-Geral da União, que são encaminhadas à Coordenação de Monitoramento das Informações dos Órgãos de Controle (COORG). Essa unidade, em conjunto com o chefe da AUDIT, é responsável por realizar a interlocução com os órgãos de controle, bem como pelo acompanhamento e supervisão das manifestações elaboradas pelas unidades organizacionais da Agência.

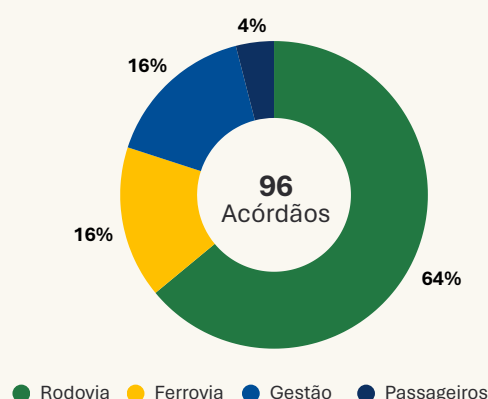
Durante 2024, foram recebidas e respondidas 84 demandas oriundas do TCU, como diligências, oitivas, requisições e outras solicitações, distribuídas entre os temas "Rodovia", "Ferrovia", "Gestão" e "Passageiros". Ademais, o TCU proferiu 96 acórdãos relacionados a matérias de interesse da ANTT. Desses, 25 apresentaram determinações, recomendações e/ou científicas, que se relacionam aos seguintes setores da Agência.

Gráfico 36 - Demandas do TCU recebidas e Acórdãos proferidos em 2024

#### Demandas do TCU recebidas em 2024



#### Acórdãos proferidos em 2024

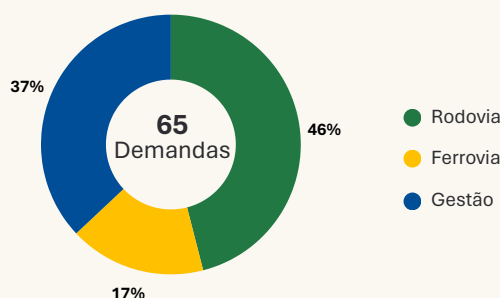


Fonte: Sistema SEI, Conecta-TCU e planilhas de acompanhamento da AUDIT.

Além disso, ao longo do exercício, o Tribunal de Contas da União considerou como atendidos pela Agência 55 itens de acórdãos, entre determinações e recomendações.

A CGU, em suas ações de auditoria, encaminhou à ANTT 65 solicitações de informações e documentos relativos a diversos temas, incluindo concessões de rodovias, matérias relacionadas à gestão e outros assuntos. Essas solicitações foram devidamente acompanhadas e respondidas pelas áreas competentes da ANTT, conforme apresentado no gráfico:

Gráfico 37 - Demandas da CGU recebidas em 2024



Fonte: Sistema SEI, Conecta-TCU e planilhas de acompanhamento da AUDIT.

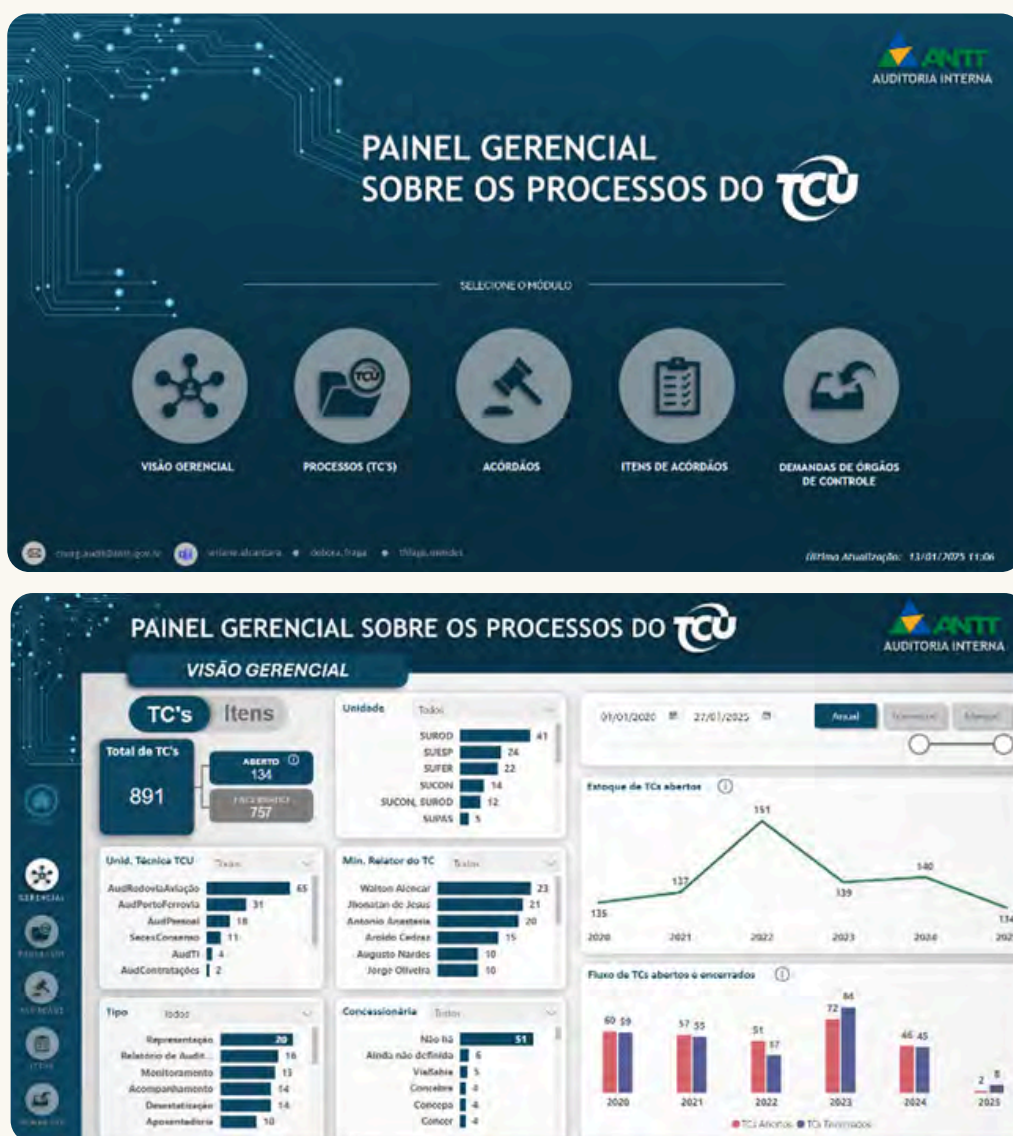
As recomendações resultantes de auditorias realizadas pela CGU, bem como as respectivas respostas, são registradas e monitoradas por meio do Sistema e-CGU. No exercício de 2024, foram emitidas 9 recomendações à ANTT, decorrentes da avaliação do processo de outorga de autorizações ferroviárias, da análise da adoção do mecanismo de *Sandbox* Regulatório no âmbito das Agências Reguladoras Federais e da avaliação das boas práticas regulatórias na Administração Pública Federal.

A atuação da AUDIT no monitoramento dessas informações contribui para que a Agência responda de maneira diligente e tempestiva às demandas dos órgãos de controle, demonstrando as providências adotadas e promovendo o aperfeiçoamento dos processos de trabalho e dos controles internos da ANTT, em conformidade com as ações promovidas pelo TCU e pela CGU em relação à Agência.

Por fim, o terceiro eixo da atuação da AUDIT envolve ações de inovação e melhoria dos processos de trabalho, articuladas pela Coordenação de Gestão, Métodos e Qualidade (CQUAL), cujas realizações de maior destaque em 2024 contemplam:

- a) Painel Gerencial sobre os Processos do TCU: o painel de *Business Intelligence* (BI) organiza e disponibiliza de forma estruturada e detalhada todas as informações geridas pela AUDIT sobre processos, acórdãos e itens do TCU, melhorando a disseminação das informações e a eficiência na gestão das demandas.

Figura 35 – Painel Gerencial sobre os Processos do TCU



Fonte: Painel Gerencial sobre os Processos do TCU - AUDIT/ANTT.

b) Programa de Gestão e Melhoria da Qualidade (PGMQ): Programa de Gestão e Melhoria da Qualidade (PGMQ): aplicação, nas ações de auditoria interna concluídas em 2024, das ferramentas avaliativas do programa, que visa obter informações das diversas áreas da ANTT em relação à forma como a auditoria atuou, resultando na consolidação dos elementos necessários para o aprimoramento constante dos trabalhos de auditoria.

c) Atualização da [Instrução Normativa ANTT N° 24, de 21 de agosto de 2023](#): estabelece fluxo de respostas às demandas dos órgãos de controle, orientações práticas e fluxo para solicitação de solução consensual perante o TCU. A nova IN, submetida à Diretoria da ANTT em 2024 e prevista para ser publicada em 2025, apresenta de forma mais clara as orientações e diferenças nas fases de solicitação e negociação para solução consensual, além de elencar as competências da Diretoria, das unidades envolvidas, da Procuradoria Federal junto à ANTT e da Auditoria Interna durante esse processo.

d) Implementação do sistema e-CGU: em julho de 2024, a Auditoria Interna formalizou a adesão da ANTT ao sistema e-CGU como plataforma eletrônica padrão para conduzir os trabalhos de auditoria da Agência. Os principais benefícios da implementação são a padronização dos procedimentos e etapas da auditoria, o reforço do processo de supervisão junto às áreas, a produção e armazenamento sistematizados da documentação das auditorias realizadas no âmbito da ANTT e a segurança dessas informações.

Por meio desses eixos de atuação, a AUDIT desempenha papel de articulação intraorganizacional ativa e contínua, fornecendo subsídios e orientações às unidades organizacionais, de modo a alinhar as manifestações e providências da ANTT às melhorias identificadas como necessárias pelos órgãos de controle. Nesse contexto, a AUDIT conta com o apoio da Diretoria Colegiada, que oportuniza a participação em todas as reuniões realizadas entre o Colegiado e as superintendências finalísticas, para que sejam apresentadas, quando necessário, orientações para a implementação de providências com vistas ao melhoramento dos processos da Agência.

### 3.3. Relacionamento com a sociedade e controle

Em 2024, a Ouvidoria continuou a aprimorar sua gestão de dados e informações, investindo na modernização dos canais de atendimento e na qualificação das respostas oferecidas à sociedade. O compromisso com a qualidade e celeridade no tratamento das manifestações é reforçado pela busca constante de melhores práticas e inovações que atendam às demandas dos cidadãos, bem como incrementem a capacidade da Ouvidoria em apoiar o planejamento de ações regulatórias e fiscalizatórias da ANTT.

Nessa perspectiva, convém destacar um conjunto de inovações normativas, medidas transparência e otimização tecnológica relevantes registradas em 2024:

- Revisão dos procedimentos para recebimento e tratamento de reclamações pela Ouvidoria, por meio da publicação da [Resolução nº 6.043, de 13 de junho de 2024](#). O novo fluxo oportuniza às empresas reguladas o recebimento das reclamações em primeiro nível para adoção de providências e a autocomposição para solução de controvérsias entre os usuários e prestadores de serviços.
- Avanços na conformidade em proteção de dados pessoais, com a instituição da Política de Proteção de Dados Pessoais, por meio da [Resolução nº 6.045, de 11 de julho de 2024](#), em observância à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).
- Revisão dos procedimentos para registro e trâmite de denúncias pela Ouvidoria, por meio da publicação da [Instrução Normativa nº 32, de 29 de outubro de 2024](#). A nova norma redefiniu conceitos e fluxos internos que se compatibilizam com a legislação vigente e com as salvaguardas legais de proteção à identidade do denunciante.



- Conclusão do [Plano de Dados Abertos 2023 - 2025](#), com abertura das bases de dados, em conformidade com o cronograma, o que reflete o compromisso da ANTT com as boas práticas de transparência institucional.
- Otimização e Modernização da Central de Atendimento, por meio do uso de Inteligência Artificial, alteração dos horários de atendimento humano e implementação da Plataforma Fala.BR para o trâmite interno das manifestações.

Em 2024, registrou-se fortalecimento substantivo em matéria de governança e transparência, com monitoramento sistemático das demandas e priorização de ações estratégicas que visam atender cada vez melhor a sociedade.

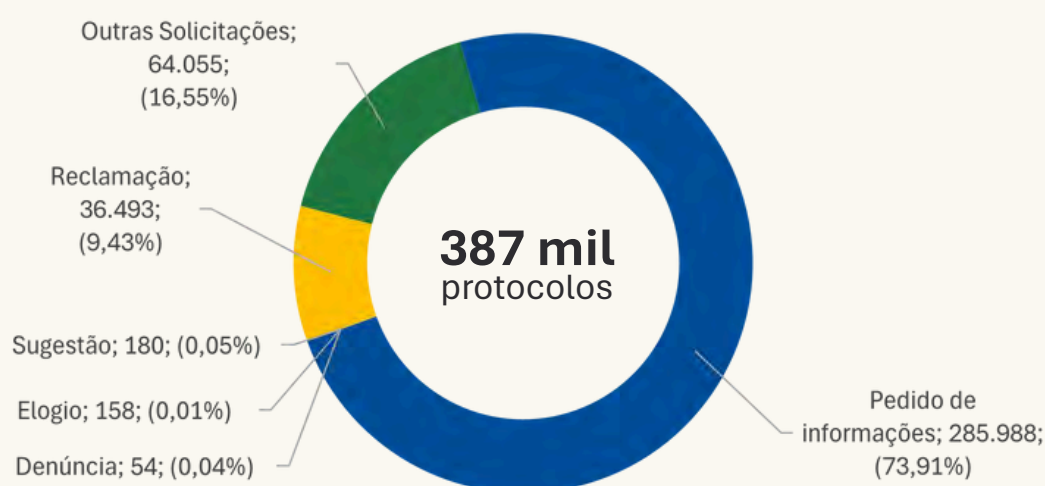
### 3.3.1. Principais Canais de Comunicação com a Sociedade

#### 3.3.1.1. Atuação da central de atendimento

Dentre as diversas frentes de atuação da Central de Atendimento 166, a temática que merece maior destaque foi atuação ininterrupta da central no atendimento à dúvidas e ao suporte aos cidadãos em questões relacionadas ao Passe Livre Interestadual para Pessoas com Deficiência, questões relacionadas ao Transporte de Passageiros, Cargas, Multas. Nesse período, o volume de ligações, mensagens de *whatsapp* e sessões abertas no Fale Conosco<sup>[4]</sup> superou as expectativas, configurando um marco na atuação da Ouvidoria da ANTT.

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, de segunda a sábado, das 07:00 horas às 19:00 horas, por diversos canais que incluem: atendimento telefônico, *chat* e *whatsapp*. Abaixo destacamos de maneira estruturada os números preliminares e atendimento de 2024.

Gráfico 38 - Manifestações de ouvidoria 2024 por tipo



Fonte: Dados extraídos do Sis. de Ouvidoria - SOU em 22/01/2025, sujeito a aprimoramento e reclassificações.

<sup>4</sup>. Canal de atendimento foi descontinuado com a entrada do Fala.br, devido à redundância de dois links com a mesma finalidade no portal da ANTT.

A Ouvidoria da ANTT realizou mais de 440 mil atendimentos em 2024 no total. Isso equivale a mais de 1.202 protocolos por dia em média. Quando desconsideradas ocorrências como i) trote, ii) engano e iii) perda da ligação, obtém-se 387 mil manifestações efetivas.

Deste total geral de manifestações de Ouvidoria em 2024, mais de 73,91%, ou 285.988 mil protocolos, trataram de pedido de informação e apenas 9,43% referem-se a reclamações.

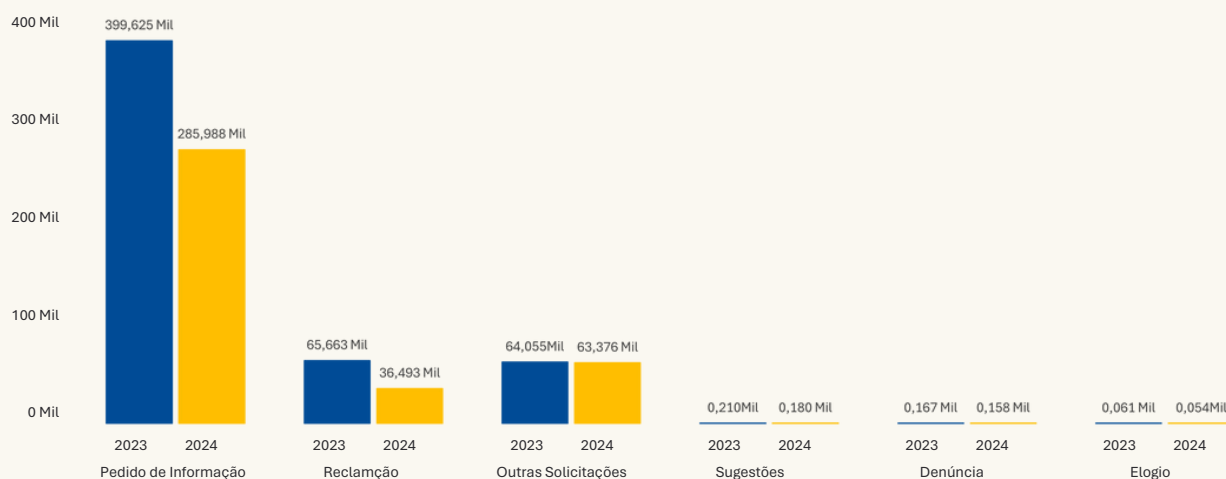
Vejamos graficamente abaixo:

Gráfico 39 - Manifestações de Ouvidoria 2024 - Meios de contato



Fonte: Dados extraídos do Sis. de Ouvidoria - SOU em 22/01/2025, sujeito a aprimoramento e reclassificações.

Gráfico 40 - Manifestações de Ouvidoria 2023 x 2024 - Tipos de protocolo



Fonte: Dados extraídos do Sis. de Ouvidoria - SOU em 22/01/2025, sujeito a aprimoramento e reclassificações.

A ANTT reafirma seu compromisso com a qualidade dos serviços e a modernização de suas operações por meio do **Programa PROREV**, que impulsiona avanços regulatórios, tecnológicos e comportamentais. Dentro do PROREV, destaca-se a **Iniciativa AZ+**, focada na redução de reclamações e na promoção de uma mudança cultural que envolve usuários, agentes regulados e colaboradores, visando maior satisfação e eficiência no atendimento.

Um reflexo dessa iniciativa é a redução significativa no número de reclamações recebidas. Em 2023, foram registradas 65.663 reclamações, enquanto em 2024 esse número caiu para 34.492, representando

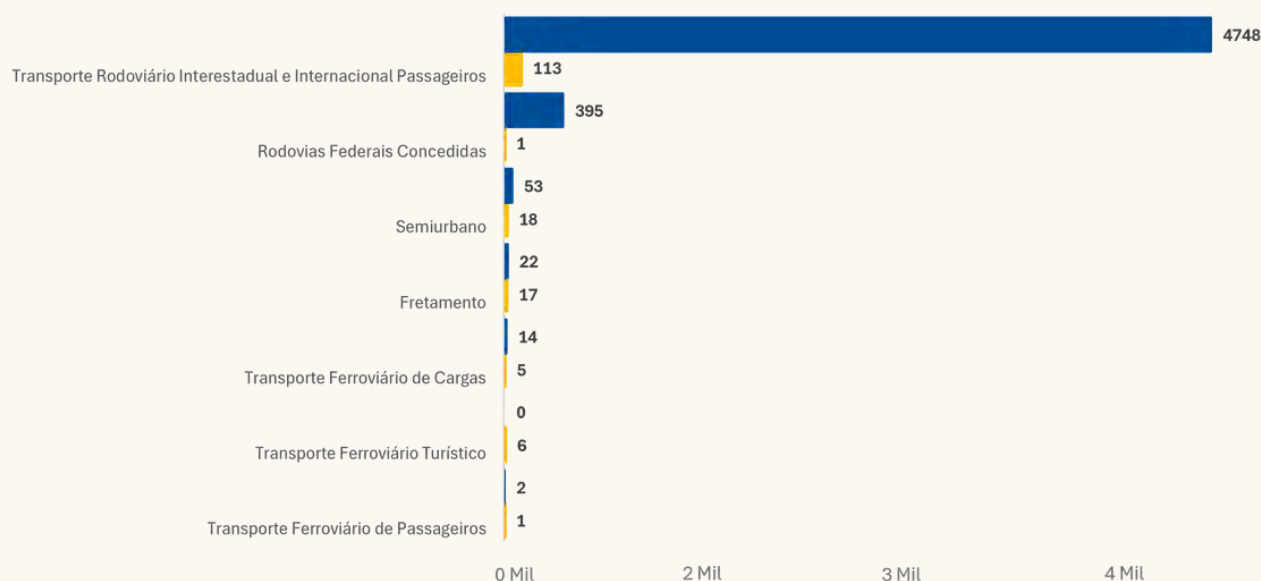
uma **redução de 44,42%**. Essa queda demonstra o impacto positivo das ações implementadas, reforçando o compromisso da ANTT com a melhoria contínua e a confiança dos usuários nos serviços prestados.

### 3.3.1.3. Enquetes Satisfação Usuário 2024 (Serviços Regulados) - Conselho de Usuários – CGU

Em 2024, registrou-se queda significativa no número total de respondentes das enquetes de satisfação realizadas pela Ouvidoria da ANTT, passando de 5.234 em 2023 para 161, uma redução de 97%. Os modais de maior volume, como o Transporte Rodoviário Interestadual, apresentaram as maiores quedas absolutas (-4.635 respondentes), enquanto outros, como Rodovias Federais Concedidas, registraram queda de (-394 respondentes). Esses resultados indicam falhas ou alterações significativas nas estratégias de coleta de dados em 2024, exigindo análise mais detalhada das campanhas de divulgação e metodologias adotadas para entender e mitigar esse impacto nos próximos ciclos avaliativos.

Considerando que as campanhas de divulgação foram replicadas no mesmo nível em 2023, algumas hipóteses para justificar a drástica redução no número de respondentes provavelmente reflete uma combinação de fatores operacionais, comportamentais e contextuais. Nesse particular, uma análise mais detalhada sobre a execução da pesquisa e os canais utilizados está em curso visando a identificação das reais causas, o que permitirá corrigir eventuais falhas e garantir maior adesão nas próximas avaliações.

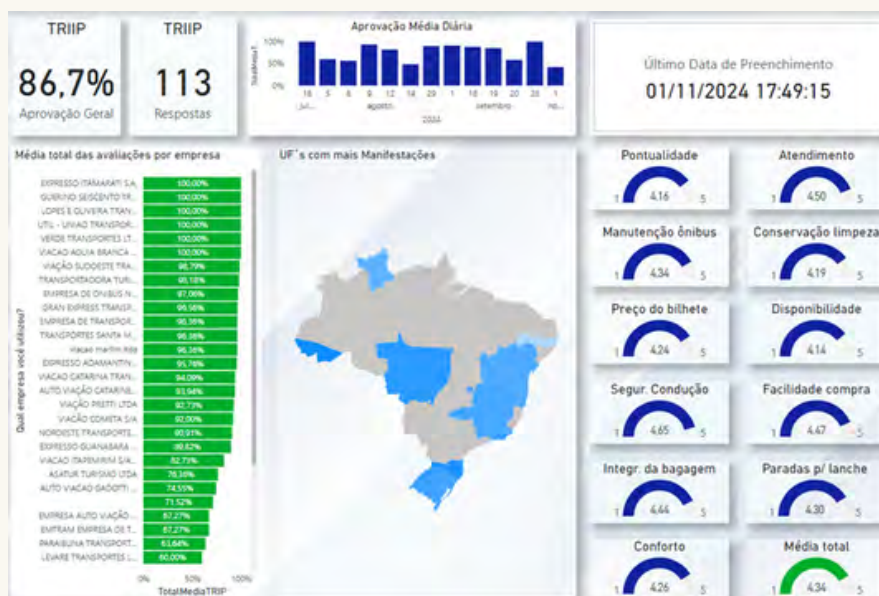
**Gráfico 41 - Respondentes da Avaliação por Modal - Conselho de Usuários 2023 x 2024**



Fonte: Ouvidoria

Painéis de visualização de dados automatizados foram utilizados para o acompanhamento contínuo e diário das enquetes executadas em 2024, sobre a avaliação efetiva da qualidade percebida pelos usuários dos serviços públicos regulados pela Agência. Vejamos exemplificativamente o painel da enquete de satisfação sobre o Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros – TRIIP:

Gráfico 42 - Enquetes Satisfação dos Usuários - Conselho de Usuários 2024



Fonte: PIM - Ouvidoria

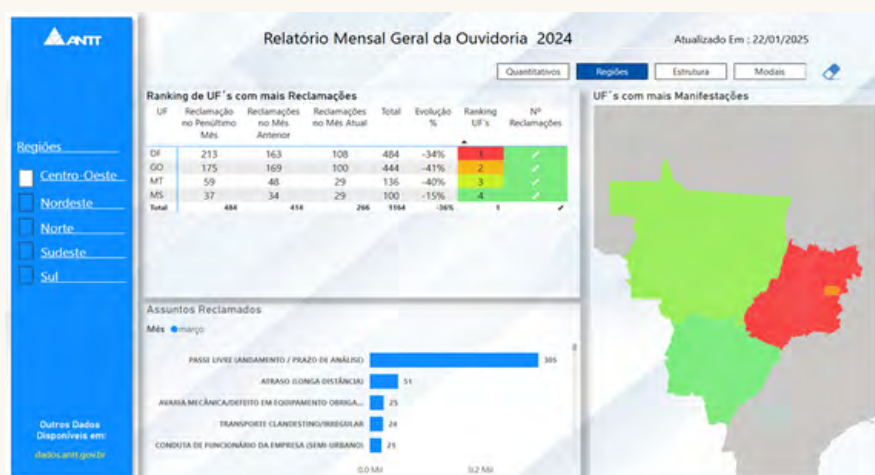
Ademais, é importante destacar que o tamanho total da amostra pesquisada em 2023, que ultrapassou cinco mil participantes, apresentou uma redução significativa em 2024, com um total de apenas 161 respondentes, representando uma diminuição de 97% em relação ao ano anterior.

Convém destacar que os índices de satisfação apresentados neste relatório refletem exclusivamente a opinião dos respondentes, uma vez que não foi possível realizar o cálculo amostral, nem a coleta de dados conforme os princípios estatísticos para viabilizar a interpretação dos resultados como representativos da satisfação dos usuários em geral.

### 3.3.1.4. Painéis Informacionais Automatizados

Inúmeros painéis de visualização de dados foram desenvolvidos no decorrer do ano de 2024 e estão disponíveis no *workspace* PIM - Ouvidoria e na página da [Ouvidoria, no portal da ANTT](#). Podemos destacar o desenvolvimento, manutenção e aprimoramento contínuo e diário dos *datasets*, dos relatórios e painéis de visualização de dados relacionados a vasta gama de demandas de Ouvidoria, permitindo o desenvolvimento de indicadores gerenciais específicos e acompanhamento detido das principais demandas dos usuários em tempo real.

Figura 36 - Paineis Indicadores



Fonte: PIM - Ouvidoria

### 3.3.2. Transparência Institucional

#### 3.3.2.1. Transparência Passiva

Esta seção apresenta os dados referentes aos pedidos de acesso à informação fundamentados na [Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 \(Lei de Acesso à Informação - LAI\)](#). Em 2024, houve um aumento de aproximadamente 50% no volume de demandas, no entanto, a ANTT manteve os bons indicadores de atendimento e resultados melhores que os apurados no ano anterior. Destaca-se que todos os 869 protocolos foram respondidos - o que caracteriza 0% de omissões - sendo 99,9% atendidos no prazo. O tempo médio de resposta manteve-se inferior a 12 dias.

Em 2024, foram recebidos 118 recursos hierárquicos, quantidade inferior a 2023, que contabilizou 126 registros.

Quanto aos índices de satisfação obtidos na enquete da Plataforma Fala.BR, a ANTT obteve nota superior a 4 (em uma escala de 5 pontos) nos quesitos avaliados (completude e inteligibilidade das respostas). Embora os resultados devam ser analisados com cautela devido à proporção de respondentes, é válido observar que houve melhora nas avaliações em 2024, mesmo com um volume maior de demandas registradas em relação ao ano anterior.

Figura 37 - Visão geral dos pedidos de acesso e recursos em 2024



Fonte: [Painel LAI CGU](#)

Gráfico 43 - Resultado da enquete em 2024



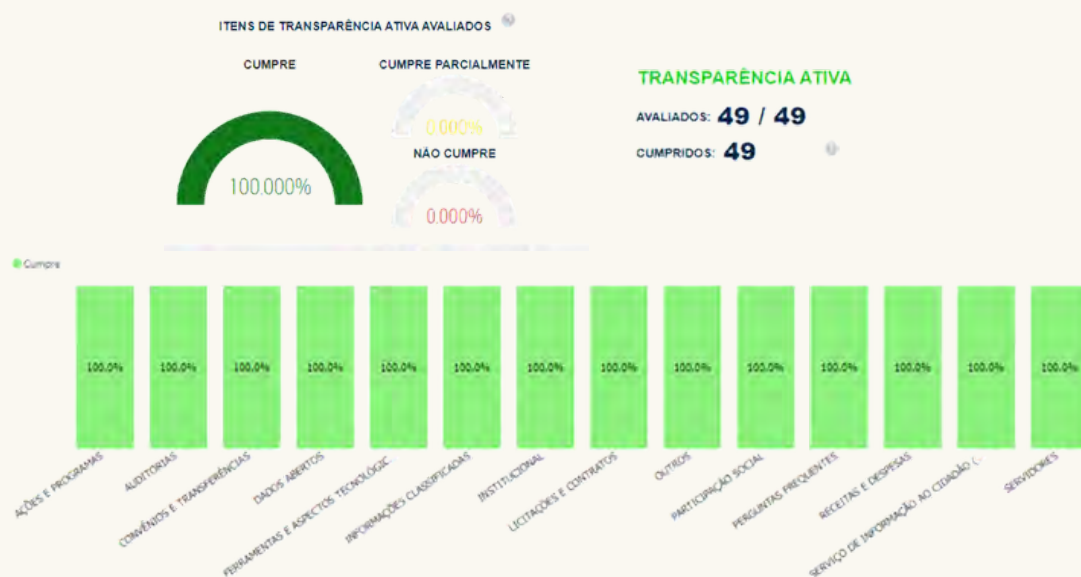
Fonte: [Painel LAI CGU](#)



### 3.3.2.2. Transparência Ativa

Em 2024, a ANTT manteve o pleno cumprimento dos 49 itens de transparência ativa monitorados pela CGU, evidenciando seu compromisso com a transparência institucional, conforme demonstrado abaixo:

Gráfico 44 - Monitoramento de Transparência Ativa



Fonte: [Painel LAI CGU](#)

### 3.3.2.3. Dados Abertos

O [Plano de Dados Abertos 2023-2025](#) foi concluído com êxito e em conformidade com o cronograma. Foram disponibilizados novos conjuntos de dados, bem como outros foram aprimorados, nos segmentos de transporte rodoviário de passageiros e cargas, além de concessões rodoviárias e ferroviárias. Todos os conjuntos de dados estão acessíveis no [Portal de Dados Abertos da ANTT](#) e no [Portal Brasileiro de Dados Abertos do Governo Federal](#).

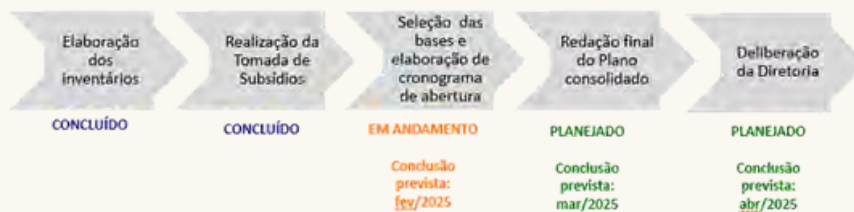
Figura 38 - Monitoramento de Dados Abertos



Fonte: [Painel Dados Abertos CGU](#)

No 4º trimestre de 2024, foram iniciadas as tratativas para elaboração do PDA 2025-2027. Em consonância com as etapas dos trabalhos definidas pela CGU, os inventários de dados foram concluídos e realizou-se a consulta à sociedade por meio da Tomada de Subsidio nº 05/2024, que teve o objetivo de obter contribuições sobre o grau de relevância das bases de dados da ANTT para os cidadãos.

Figura 39 - Etapas de elaboração do PDA 2025-2027



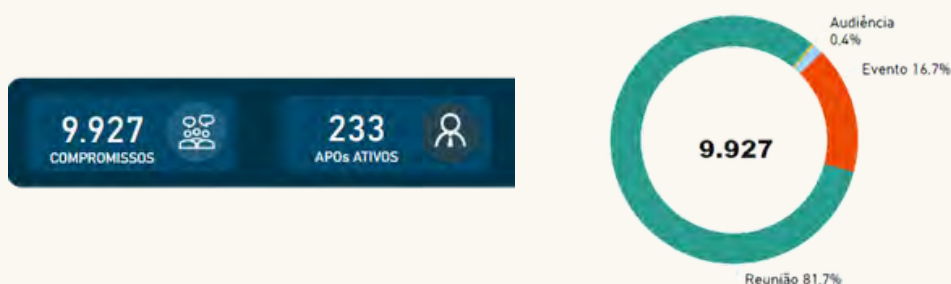
Fonte: OUVID

### 3.3.2.4. Transparência de Agendas Públicas

Com foco no fortalecimento da transparência de agendas na ANTT, foi publicada a [Resolução nº 6.055/2024](#), que instituiu a obrigatoriedade de agendas públicas também aos ocupantes de cargos em comissão CGE IV e respectivos substitutos. Essa iniciativa, vigente a partir de 18/12/2024, ampliou o rol de servidores obrigados a divulgar compromissos.

Em dezembro de 2024, a ANTT já contabilizava 233 agentes públicos obrigados ativos (APOs) no Sistema Eletrônico de Agendas do Poder Executivo Federal (e-Agendas) e 9.927 compromissos cadastrados desde a implementação do sistema.

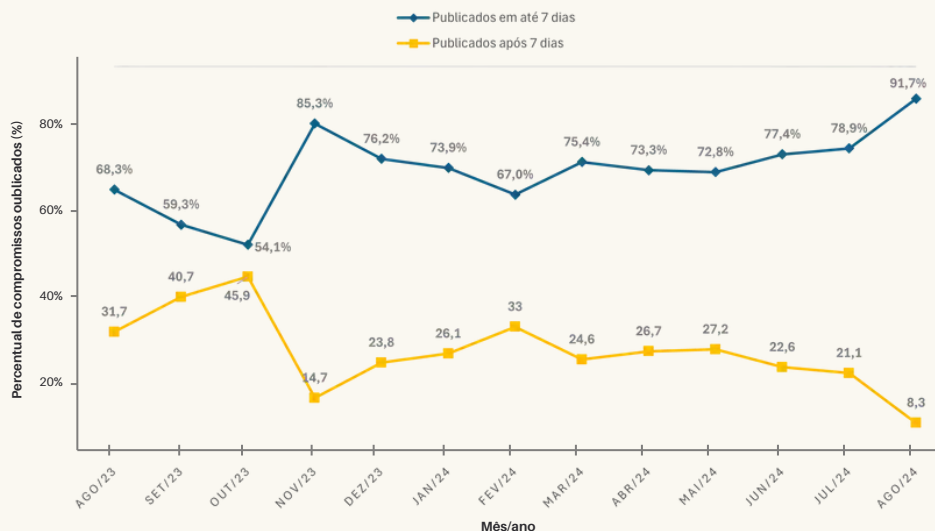
Gráfico 45 - Cadastros no E-Agendas



Fonte: [Painel Infoagendas CGU](#)

Com relação à tempestividade e de acordo com os últimos dados apurados pela CGU (até o 2º quadrimestre de 2024), observa-se uma tendência de queda no lapso temporal entre a ocorrência dos compromissos e a efetiva publicação nas agendas:

Gráfico 46 - Evolução da tempestividade de compromissos publicados



Fonte: Boletim BASI/CGU

### 3.3.2.5. Atuação da Ouvidoria no Grupo de Integridade, Transparência e Acesso à Informação

À luz do [Decreto nº 11.529/2024](#), a Ouvidoria atua como Unidade Gestora de Transparência e Acesso à informação na ANTT e integra o Grupo de Trabalho de Integridade, Transparência e Acesso à Informação composto também por representantes do Gabinete do Diretor-Geral, Corregedoria, Comissão de Ética e Superintendência de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal.

Todas as ações sob responsabilidade da Ouvidoria previstas para 2024 no [Plano de Integridade da ANTT 2024-2025](#) foram concluídas com êxito, com destaque para a publicação da [Instrução Normativa nº 32, de 29 de outubro de 2024](#), que disciplina o recebimento e trâmite de denúncias e de comunicações de irregularidades no âmbito da ANTT, em substituição à Deliberação nº 82/2021.

**Tabela 41 - Ações sob responsabilidade da Ouvidoria no Plano de Integridade 2024-2025**

Ação	Responsável	Prazo
Fortalecimento dos mecanismos de proteção à identidade dos denunciante	OUVID	dez/24 - concluída
Análise e tratamento de dados com produção de painéis interativos e relatórios analíticos.	OUVID	dez/24 - concluída
Avaliação de possíveis aprimoramentos na Deliberação nº 82, de 12 de março de 2021 (norma de denúncias).	OUVID	dez/24 - concluída

Fonte: Plano de Integridade da ANTT 2024-2025

### 3.3.3. Interação Direta com a Sociedade e com Setor Regulado

#### 3.3.3.1. Audiências e Consultas Públicas

A Ouvidoria presidiu 14 sessões de Audiências Públicas e 10 sessões de Consultas Públicas dos mais diversos e relevantes temas, tanto na Sede, em Brasília, quanto em outras Unidades da Federação. As Audiências Públicas são um importante instrumento de participação e controle social.

**Figura 40 - Audiência Pública nº 02/2024**



Fonte: OUVID

### 3.3.3.2. 2º Fórum de Ouvidores de Concessões Rodoviárias

Em 08/08/2024, a Ouvidoria promoveu o 2º Fórum de Ouvidorias das Concessionárias de Rodovias, com o intuito de debater boas práticas, sustentabilidade e melhorias do serviço prestado para os usuários das concessões rodoviárias federais. Das 27 concessões, estiveram presentes 25 representantes das respectivas ouvidorias.

Nesta edição, o objetivo foi compartilhar experiências, estudar casos de sucesso e promover boas práticas para a redução de reclamações. Nesse particular, o evento está em linha com a [Iniciativa AZ+](#), que visa promover mudança cultural e comportamental no âmbito da ANTT, integrando ainda agentes regulados.

Entre as pautas relevantes discutidas no evento, a [Resolução ANTT nº 6.043/2024](#) merece destaque, posto que dispõe sobre o registro e tratamento de reclamações dirigidas à Ouvidoria da ANTT, relativas ao transporte rodoviário e ferroviário de passageiros, bem como às concessões rodoviárias reguladas e fiscalizadas por esta Agência.

Figura 41 - 2º Fórum de Ouvidores de Concessões Rodoviárias



Fonte: OUVID

## 3.4. 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.

A Assessoria Especial de Comunicação inovou em 2024 mediante uma comunicação eficaz, consolidando ainda mais a relação da ANTT com parceiros e com a sociedade.

Figura 42 – Ações de comunicação da ANTT



Fonte: AESCOM



## 3.5. Relações Parlamentares e Institucionais

### 3.5.1. Relações Parlamentares

No âmbito das relações parlamentares, o assessoramento à Diretoria é realizado por meio de atendimento aos representantes dos Poderes Legislativo e Executivo, nas diferentes esferas de governo, mediante recebimento e acompanhamento de pleitos.

Em 2024, foram realizados os seguintes atendimentos:

**Tabela 42 - Atendimentos de Demandas Federativas em 2024**

Atendimentos de Demandas Federativas em 2024	
Demandas de parlamentares e demais autoridades (via SEI)	951
Reuniões de atendimentos a parlamentares e demais autoridades	162

Fonte: AESPI

Também, com o intuito de acompanhar a tramitação e análise das propostas legislativas relativas às competências da Agência, a ANTT promoveu articulações com o Congresso Nacional, conforme disposto a seguir:

**Tabela 43 - Acompanhamento Legislativo em 2024**

Atendimentos de Demandas Federativas em 2024	
Participação em audiências públicas no Congresso Nacional	15
Acompanhamento de proposições legislativas relacionadas à ANTT	119

Fonte: AESPI

No ano de 2024, destaca-se a Estruturação do Projeto de Captação de Recursos Parlamentares por Emendas. Esse projeto consiste na obtenção de recursos públicos por meio de emendas parlamentares.

Para que a ANTT, com base nos objetivos e metas traçados, consiga atingir o maior número possível de entregas à sociedade, iniciou-se o trabalho de captação de recursos, por meio de atuação junto ao Legislativo Federal, via reuniões, ofícios, contatando diretamente parlamentares ou a bancada representativa, visando contar com o apoio destes, sob a forma de emendas orçamentárias. O que resultou em:

**Tabela 44 - Recursos via Emendas Parlamentares**

Tipo de Emendas	Quantidade	Recursos em reais (emendas para o ano de 2025)
Individuais	8	R\$ 2.580.000,00
De Bancada (Comissão aprovada na Comissão de Viação e Transportes (CVT))	1	R\$ 100.000,00

Fonte: AESPI

### 3.5.2. Relações Institucionais

No âmbito das relações institucionais, em 2024, a ANTT coordenou várias atividades que culminaram em parcerias formais de cooperação técnica com entidades nacionais e internacionais.

Assim, foram celebrados:

**I. 1 (um) Acordo de Cooperação Técnica (ACT):** Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná – DER/PR: definição dos investimentos vinculados à aplicação de recursos oriundos de leilão, e das obras a serem propostas nas revisões quinquenais.

#### II. 5 (cinco) Termos de Adesão:

a) Agência Tocantinense de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – ATR, para delegação de competência às ações de fiscalização;

b) Agência de Regulação de Serviços Públicos Delegados do Estado de Rondônia – AGERO, para delegação de competência às ações de fiscalização;

c) Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul – AGEMS: Adesões ao ACT com a Prefeitura de Corumbá/MS, para delegação de competência às ações de fiscalização;

d) Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos/Agência Nacional de Saúde – MGI/ANS participação na etapa de planejamento dos processos licitatórios gerenciados pela Central de Compras, da Secretaria de Gestão e Inovação, do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (CENTRAL/SEGES/MGI); e

e) Senado Federal: ações voltadas para inclusão e diversidade, com foco em gênero e raça, para o alcance da igualdade e equidade.

#### III. 2 (dois) Protocolos de Intenções:

a) Conselho Nacional do Ministério Público: promoção de direitos e apoio às vítimas do tráfico no transporte rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros; e

b) Universidade São Paulo: pesquisas aplicadas sobre temas de conservação, recuperação e educação ambiental no sentido de promover estudos e ações estratégicas regulatórias.

#### IV. 2 (dois) Memorandos de Entendimento:

a) Agência Nacional dos Transportes Terrestres de Angola – ANTT: troca de informações, capacitação de servidores, visitas técnicas, organização conjunta de eventos; e

b) Associação Latino-americana de Integração – ALADI: promoção de ações em áreas de interesse comum ALADI e ANTT, em prol do processo de integração regional, na área de transportes e infraestrutura.

#### V. 3 (três) Termos Aditivos:

a) ANTAQ: para substituir o plano de trabalho, relativo à fiscalização conjunta da FIPS – Ferrovia Interna do Porto de Santos; e

b) INFRA S.A.: dois termos aditivos permitiram incorporar ao convênio a prestação de apoio técnico na contratação de verificador independente para os cálculos de indenização do processo de caducidade de concessão de rodovias federais e do reequilíbrio econômico-financeiro nas prorrogações antecipadas das concessões de ferrovias.

Ademais, foram iniciadas tratativas para celebrações de outras parcerias, notadamente ACT, Termos de Adesão à ACT já existente e Protocolo de Intenções, conforme tabela a seguir.

Tabela 45 - Parcerias em Tratativas 2024

Instrumento de Cooperação	Parceiro(s)	Objeto
Acordo de Cooperação Técnica	Polícia Rodoviária Federal - PRF	Integração de ferramentas tecnológicas, apoio administrativo e operacionais para fiscalização; Acesso aos sistemas, permitindo compartilhamento de dados e informações; Utilização de antena digital, frequência da PRF, nas viaturas da ANTT; e Estabelecimento de critérios para processamento das imagens pelas concessionárias.
	INFRA S.A.	Tramitação dos dados recebidos pelo Operador Nacional dos Estados – ONE; e Contratação de verificador independente, com vistas a atender à portaria nº 848/2023, do MT.
	INTERLEGIS (Senado Federal)	Intercâmbio de conhecimentos, informações e experiências, mediante implementação de ações de interesse comum.
	1.Universidade Federal do Ceará; 2.Ministério da Saúde - núcleo regional da Bahia e de Florianópolis; e 3. Instituto Federal Técnico de São Paulo -IFSP.	Atenção à Saúde dos Servidores Públicos.
Termo de Adesão	1. Polícia Militar de Minas Gerais - PMMG; 2. Polícia Militar do Estado de Alagoas - PMAL; 3. Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas – ARSAL; 4. Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará – ARCON; 5. Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas – ARSEPAM; e 6. Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados -AGER	Adesões ao ACT com a Prefeitura de Corumbá/MS, para delegação de competência às ações de fiscalização.
Memorando de entendimento	Agência Reguladora de Certificação de Carga e Logística de Angola - ARCCLA	Cooperação técnica no setor logístico e afins.

Fonte: AESPI

Tabela 46 - Ações de Cooperação no âmbito do Programa Coopera (2024)

Instituição Parceira	Instrumento
Agências Infranacionais - AGER-MT	Orientação Técnica
Coopera TRC - NTC & Logística	
Agências Infranacionais - AGETRANSP-RJ	
Sustentabilidade - FESPSP, UCL e Observatório Social de Infraestrutura Sustentável	
Descarbonização - MOVEINFRA	
TRC - ABTI	
Infraestrutura Sustentável - IBEJI	
Conversa sobre Mediação e CNV - MDS	
II Workshop Vias Seguras - ABCR, ANTf, ABSeV e ONSV	Evento Técnico
Curso de Inteligência Artificial - ILB / Senado	
Workshop de Regulação - Agências Infranacionais	
Mini Curso de SCDP - Unifal-MG e Instituto Federal do Acre	
Doações de Viaturas - ATR e Prefeituras do RS	
Novos Concursados Procuradores Federais - AGU / PGF	
Tecnologia - IPT-SP	
Fiscalização Conjunta - AGEMS	
Abertura, painéis e estande - PAVING EXPO	
Prêmio ANTT Destaques 2024 - ABCR e ANTf	

Instituição Parceira	Instrumento
Universidade na Concessão - UnB e ECO	Visita Técnica
Internacional - ANTT Angola	Orientação Técnica Visita Técnica Tratativas para Protocolo de Intenções

Fonte: AESPI

## 3.6. Assessoria Especial de Informações Estratégicas e Inteligência

A Assessoria Especial de Informações Estratégicas e Inteligência - AESINF possui como principais competências: reunir dados de fontes internas e externas visando a produção de informações de interesse da ANTT, que subsidiem a tomada de decisões da Diretoria Colegiada; fomentar e realizar o intercâmbio de informações com outros órgãos públicos, como forma de fortalecer a atuação da ANTT e dessas entidades; promover iniciativas e soluções tecnológicas visando o aprimoramento da segurança orgânica da ANTT; auxiliar o Diretor-Geral nas indicações de nomeações sobre o preenchimento dos requisitos técnicos e a ausência de vedações legais; produzir estudos, informes, relatórios e análises sobre temas de interesse da ANTT.

### 3.6.1. Produção de informações para a Alta Gestão

Produção de informações e análises *ad hoc*, a partir dos dados obtidos dos diversos sistemas informatizados da ANTT, como por exemplo: caracterização das concessões rodoviárias e ferroviárias, detalhamento da produção ferroviária, análise do tráfego e dos acidentes rodoviários, monitoramento das interdições rodoviárias e ferroviárias, causas da insatisfação dos usuários do transporte regular de passageiros, mapeamento dos fluxos de origem e destino no transporte interestadual e internacional em regime de fretamento, etc.

### 3.6.2. Criação da página Informações Estratégicas

Disponibilização, em abril de 2024, da página de [Informações Estratégicas, no sítio da ANTT](#), que compartilha diversas publicações, balanços, painéis gerenciais e estudos técnicos elaborados, fornecendo um panorama das tendências, desafios e oportunidades aos diversos atores do setor de transportes terrestres, visando o seu aprimoramento e desenvolvimento. Dentre os estudos divulgados, destaca-se o [Panorama do Setor \(2023-2024\)](#), uma análise abrangente e detalhada do setor de transportes terrestres no Brasil sob responsabilidade da ANTT, cobrindo diversos aspectos, desde concessões rodoviárias e ferroviárias até o impacto ambiental e o compromisso com o desenvolvimento sustentável. Este relatório não só ressalta o papel vital da ANTT na regulação e supervisão dos transportes terrestres, mas também enfatiza a importância dos investimentos e inovações para a melhoria da eficiência, segurança e sustentabilidade do setor.

### 3.6.3. Balanço de acidentes e tráfego nas rodovias concedidas - Feriados Nacionais

Desenvolvimento de solução automatizada, com o apoio da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, disponibilizada às concessões rodoviárias, para a coleta dos dados de volume de tráfego nas praças de pedágio, dos dados dos sinistros e óbitos e dos atendimentos médicos e mecânicos realizados durante os feriados nacionais de longa duração, que subsidiam a criação dos painéis constantes no [Balanço do Feriado de Páscoa \(2023 x 2024\)](#) e no [Balanço do Feriado Corpus Christi \(2023 x 2024\)](#).

Figura 43 – Balanço do Feriado de Páscoa 2023 x 2024

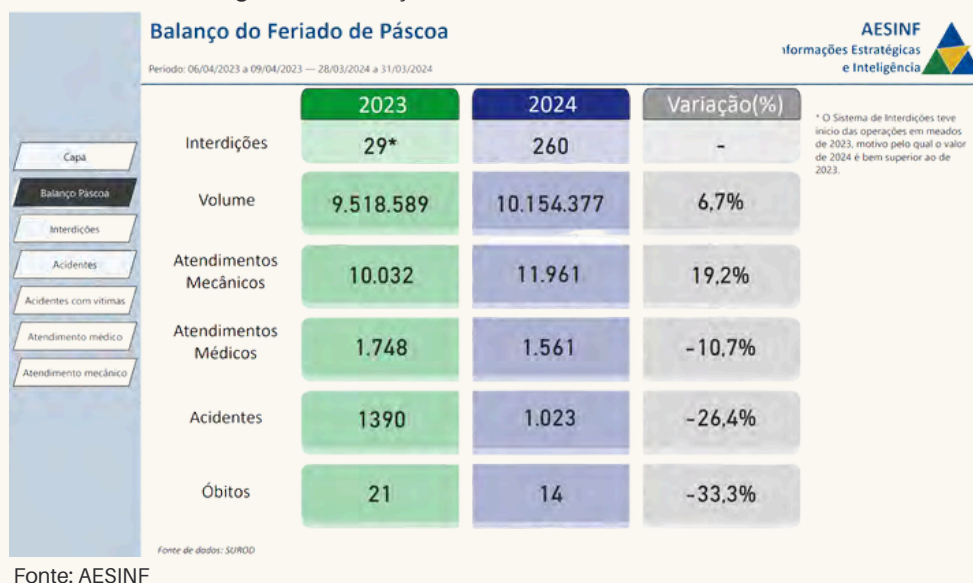
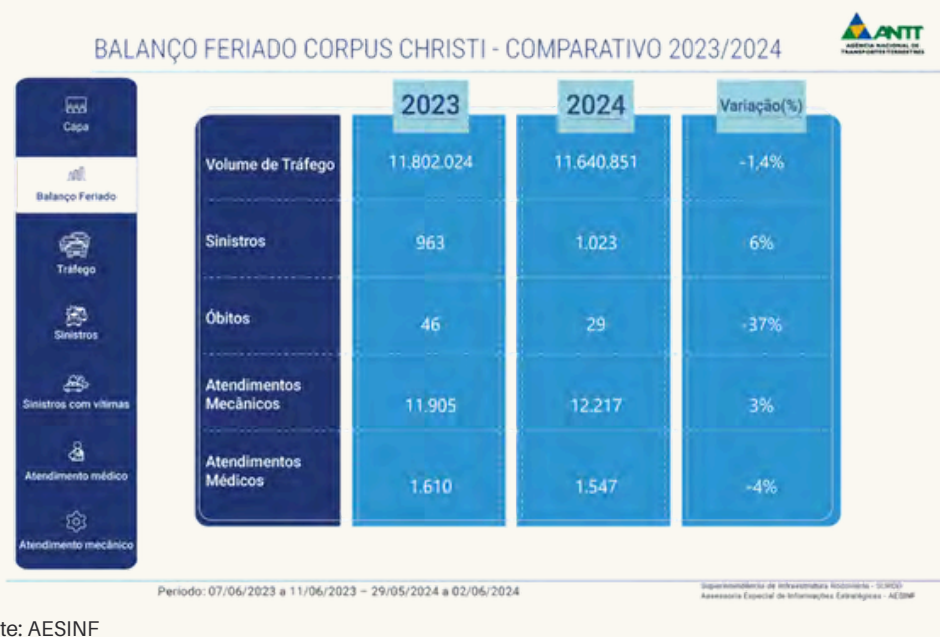


Figura 44 – Balanço do Feriado de Corpus Christi 2023 x 2024



### 3.6.4. Acompanhamento das interdições rodoviárias e ferroviárias

Acompanhamento diário e tempestivo das interdições devidas aos fenômenos climáticos, no âmbito do **Comitê Gestor de Crise**, com a produção de relatórios internos visando o acompanhamento dos riscos e impactos meteorológicos e geológicos nas rodovias e ferrovias federais concedidas.

Acompanhamento mensal das interdições de longa duração que impactam a fluidez nas concessões rodoviárias e ferroviárias.

Produção de relatórios internos para o Comitê de Crise Climático, que visa o acompanhamento dos riscos e impactos meteorológicos e geológicos nas rodovias e ferrovias federais concedidas.

Destaca-se, nesse âmbito, a atuação da ANTT durante a crise climática ocorrida no Rio Grande do Sul, coordenando, acompanhando e coletando as informações das diversas superintendências da ANTT, para a produção dos **relatórios técnicos** e informes oficiais. Durante esse período de monitoramento,



foram disponibilizados 65 relatórios gerenciais aos membros do Comitê de Crise da ANTT, com foco nos seguintes aspectos: mapeamento das interdições totais e parciais; situação dos Postos de Pesagem Veicular - PPVs (aberto, fechado e motivo do fechamento); quantitativos dos veículos analisados e liberados nos PPVs que transportavam doações e quais os tipos de cargas mais comuns; fotos e dados de ações de engenharia informadas pelas superintendências rodoviária e ferroviária; informações de previsão do tempo e risco geohidrológico (fontes: INMET e CEMADEN).

Ainda em relação à crise climática no Rio Grande do Sul, em atendimento à Casa Civil da Presidência da República, a ANTT encaminhou as informações das providências tomadas relativas às áreas de rodovias, ferrovias, transporte de cargas, passageiros, fiscalização e ouvidoria, bem como o total de servidores envolvidos para enfrentamento à crise. Essas informações fizeram parte de um relatório da operação, contendo as ações de todos os órgãos do governo envolvidos na crise.

### 3.6.5. Apuração do índice de segurança viária das rodovias concedidas

A apuração do índice de segurança viária das rodovias concedidas é realizada por meio do cálculo do Índice de Segurança Viária (ISV) e do Índice de Acidente Viário (IAV), sendo o ISV utilizado como um dos critérios para efeito do Prêmio ANTT – Destaques 2024, Categoria 11 – Segurança Viária, instituído pela [Portaria DG nº 242, de 16 de setembro de 2024](#).

### 3.6.6. Apuração bimestral dos contadores referentes à iniciativa AZ+ do programa PROREV

No âmbito do programa PROREV, a AESINF é responsável pela publicação bimestral das informações referentes à Iniciativa AZ+, que envolve o cálculo dos contadores mensais referentes a três áreas distintas da ANTT: segurança rodoviária e ferroviária, fluidez rodoviária e ferroviária e satisfação. Essa rotina é realizada bimestralmente e, eventualmente, há a realização de reuniões com cada uma das áreas para a elaboração dos planos de ação visando a melhoria dos indicadores. Em termos de segurança rodoviária e ferroviária são indicados o total de acidentes, o total de acidentes com óbitos e o total de óbitos. Já para a fluidez rodoviária e ferroviária, são indicadas as contagens dos dias de bloqueios totais e parciais, mensais e acumulados, nas rodovias e ferrovias federais concedidas. Finalmente, o contador de satisfação indica o total de ocorrências registradas na Ouvidoria da ANTT, realizando o recorte para as reclamações e para as outras solicitações.

### 3.6.7. Análise dos requisitos técnicos e legais nas indicações das nomeações e designações

Análise e manifestação a respeito das indicações das nomeações, totalizando 248 *briefings* produzidos durante o ano (média de 1,07 por dia útil).

### 3.6.8. Produção de informes diários

Produção de 452 informes diários, com as principais notícias e publicações oficiais do setor de transportes terrestres, além dos informes sobre manifestações em rodovias ou ferrovias federais concedidas, informes sobre o transporte de passageiros semiurbano, entre outros.

### 3.6.9. Respostas a Pedido de Inteligência

Produção de 53 Relatórios de Inteligência com o intuito de responder aos Pedidos de Inteligências advindos de órgãos parceiros do Sistema Brasileiro de Inteligência (Sisbin), atuando dessa maneira em temas relacionados à Política Nacional de Inteligência de Segurança Pública ([Decreto nº 10.777, de 24 de agosto de 2021](#)).

### 3.6.10. Produção de relatório semanal com a Atualização do Senário de interesse a ANTT

Produção de 53 relatórios semanais, com as principais atualizações do setor de transportes terrestres, manifestações em rodovias ou ferrovias federais concedidas, transporte de passageiros, entre outros, realizando ainda uma avaliação dos eventos observados e projetando tendências ou possíveis consequências.

## 3.7. Assessoria de Relações Internacionais

O Programa de Experiência Técnica Internacional (PETI) é uma iniciativa da ANTT criado pela [Portaria nº 518, de 5 de novembro de 2021](#), revogada e substituída pela [Portaria nº 282/2023/DG/ANTT/MT](#) e tem como objetivo a promoção de capacitações internacionais para os servidores no período entre 2022 e 2025. Os eventos internacionais para capacitação abrangidos por essa Portaria consistem em intercâmbio funcional - "*Traineeship*", visitas técnicas e realização de cursos de curta duração, todos no exterior na modalidade presencial e faz parte das iniciativas componentes do Programa PROREV, que visa promover e provocar três revoluções: regulatória, tecnológica e comportamental na ANTT, inserindo a Agência num contexto de boas práticas por meio da modernização dos processos de regulação e fiscalização.

Em 2024, os países escolhidos foram, Reino Unido e China. A primeira etapa do PETI 2024 ocorreu no Reino Unido, em Londres e Birmingham, entre no período de 29 de abril a 3 de maio de 2024, e a missão teve como tema "Visita Técnica sobre Regulação, Inovação e Políticas de Transportes Terrestres". Destaca-se que nessa etapa também participaram representantes TCU, DNIT, Ministério dos Transportes, e Secretaria Especial do PPI da Casa Civil. Na segunda etapa, realizada na China, no período de 17 a 30 de julho de 2024, o tema foi relacionado à Interoperabilidade em Ferrovias. "Seminário para funcionários da administração de transportes de países Latino-Americanos e Caribenhos".

Os conhecimentos adquiridos nas visitas técnicas do PETI realizadas em 2024 contribuíram ainda mais para o aprimoramento da regulação e fiscalização do transporte terrestre realizadas pela ANTT. Entre os resultados do PETI 2024, citamos os novos contatos técnicos estabelecidos nas instituições parceiras, que contribuirão para facilitar a comunicação no desenvolvimento de novas cooperações mutuamente benéficas.

Ainda em 2024, assinou-se um Memorando de Entendimento (MOU) entre a ANTT e a Secretaria Geral da Associação Latino-Americana de Integração - ALADI, que tornou possível uma parceria de "*Traineeship*" em Montevideu, Uruguai, na sede da ALADI promovendo projetos de cooperação, oficinas e treinamentos por meio de atividades de capacitação de funcionário público da ANTT.

Dentre os temas de interesse da ANTT para a realização do intercâmbio com a ALADI, há o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, o ATIT, instrumento jurídico para o transporte rodoviário e ferroviário no âmbito internacional. Este acordo facilita o comércio dando apoio jurídico principalmente ao transporte rodoviário internacional, modal mediante o qual se realiza majoritariamente por meio da movimentação de bens e pessoas entre os países da ALADI, tornando-se, assim, um dos mais importantes instrumentos de integração da região. A aplicação de tecnologias visando a instrumentação documental, bem como o conhecimento do processo do desenvolvimento regulatório e das tratativas de decisões internas de um órgão do patamar da ALADI, será um conhecimento enriquecedor a ser adquirido e futuros resultados, sem dúvidas, gerando não somente um fortalecimento institucional entre as partes, mas também da aplicabilidade cada vez maior das boas práticas regulatórias.



# Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis

RELATÓRIO ANUAL CIRCUNSTANCIADO DE ATIVIDADES | 2024



## 4.1. Gestão Organizacional, Orçamentária e Financeira

O orçamento aprovado pela [Lei nº 14.822, de 22 de janeiro de 2024](#), que estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2024, totalizou à ANTT, inicialmente, o montante de R\$ 622.667.144,00 desconsiderada a reserva de contingência.

Ao longo do exercício, foram realizadas algumas alterações orçamentárias que se relacionam a suplementações recebidas após diversas e recorrentes solicitações à Junta de Execução Orçamentária - JEO, assim como aquelas relacionadas a bloqueios e cancelamentos impostos aos órgãos, fundos e entidades do Poder Executivo federal, integrantes dos orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União, conforme disposto no [Decreto nº 11.927, de 22 de fevereiro de 2024](#), e suas alterações.

Conforme tabela a seguir, observa-se a redução de aproximadamente 12,70% das dotações discricionárias, totalizando o montante de R\$ 42.110.720,00, e de aproximadamente 0,10% das despesas obrigatórias e financeiras, no total de R\$ 262.286,00.

**Tabela 47 - Gestão Orçamentária e Financeira**

Unidade Orçamentária - 39250 - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT - Exercício 2024			
Ação Governo	Descrição da Ação	Dotação Inicial (R\$)	Dotação Atualizada (R\$)
20TP	Ativos Cíveis da União	214.206.530,00	209.442.557,00
0181	Aposentadorias e Pensões Cíveis da União	28.128.685,00	29.956.654,00
09HB	Contribuição da União, de suas Autarquias e Fundações	37.834.251,00	37.834.251,00
00S6	Benefício Especial - Lei nº 12.618, de 2012	266.318,00	266.318,00
2004	Assistência Médica e Odontológica aos Servidores Cíveis, Emp. Militares e seus Dependentes	1.989.051,00	2.243.122,00
212B	Benefícios Obrigatórios aos Servidores Cíveis, Empregados, Militares e seus Dependentes	8.652.783,00	11.072.430,00
<b>SUBTOTAL - PRIMÁRIA OBRIGATÓRIA E DESPESA FINANCEIRA</b>		<b>291.077.618,00</b>	<b>290.815.332,00</b>
216H	Ajuda de Custo para Moradia ou Auxílio-Moradia a Agentes Públicos	1.007.040,00	805.632,00
2000	Administração da Unidade	14.757.159,00	102.430.938,00
218T	Manutenção e Operação da Infraestrutura de Tecnologia da Informação	82.826.085,00	76.266.844,00
21DO	Fiscalização dos Serviços de Transporte Terrestre e da Infraestrutura	1 32.999.241,00	109.975.391,00
<b>SUBTOTAL - PRIMÁRIA DISCRICIONÁRIA</b>		<b>331.589.525,00</b>	<b>289.478.805,00</b>
OZ00	Reserva de Contingência - Financeira	35.200.005.647,00	35.200.005.647,00
<b>TOTAL</b>		<b>35.822.672.790,00</b>	<b>35.780.299.784,00</b>

Fonte: Tesouro Gerencial (04/02/2025)

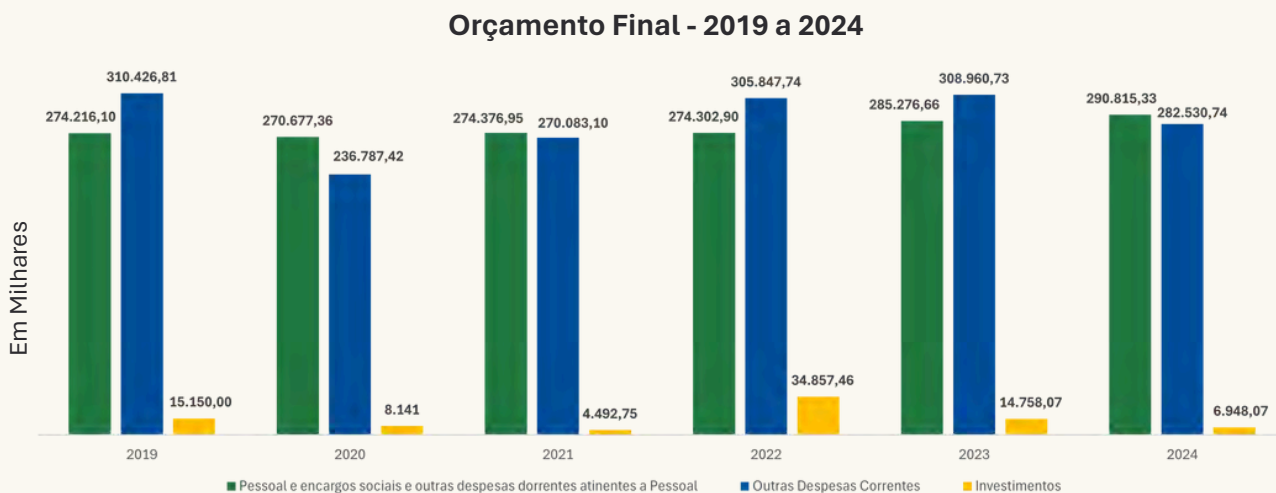
Apesar da reserva de contingência constar no orçamento da ANTT, ela é uma reserva global de recursos, calculada em relação à receita corrente líquida e destinada ao atendimento de passivos contingentes e outros riscos e eventos fiscais imprevistos, nestes, incluídos os créditos adicionais para atender insuficiência de dotações orçamentárias ou despesas não previstas na lei orçamentária anual, conforme [inciso III, do art. 5º, da Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF](#) e art. 91 do [Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967](#).

A reserva de contingência para o exercício 2024, constante na Lei Orçamentária, no valor de R\$ 35.200.005.647,00, não consiste em recurso a ser utilizado pela Agência para fazer frente às despesas

obrigatórias e discricionárias, tendo em vista regramento específico para a sua utilização.

O gráfico a seguir apresenta os orçamentos finais no período de 2019 a 2024, desconsiderando a dotação relativa à reserva de contingência.

Gráfico 47 - Orçamento Final 2019 a 2024



Fonte: Tesouro Gerencial (10/01/2025)

Acerca das despesas discricionárias evidenciadas a partir das colunas “outras despesas correntes” e “investimentos”, observa-se que o orçamento da Agência em 2020 sofreu considerável redução devido à influência do período pandêmico. A partir de 2021, o orçamento anual da Agência passou a apresentar tendência de aumento, sendo os valores recompostos ao patamar observado em 2019. Não obstante, em 2023, tenha-se operado durante praticamente todo o exercício com o orçamento anual de R\$ 340.705.200,00, a Agência sofreu corte orçamentário no percentual aproximado de 7%, calculado à razão das dotações destinadas à cobertura de despesas primárias discricionárias em dezembro de 2023 sobre o valor total autorizado. Essa redução significativa, no montante de R\$ 23.615.195,00, dificultou a finalização de projetos que se encontravam em andamento, principalmente na área de tecnologia da informação e comunicação.

Já em 2024, esta autarquia tinha a expectativa de operar com o orçamento de R\$ 340.705.200,00, conforme referencial monetário divulgado para a elaboração do PLOA 2024. Com a publicação da [Lei Orçamentária \(Lei nº 14.822/24\)](#), entretanto, verificou-se destinação à reserva de contingência o total de R\$ 9.115.675,00, restando como orçamento aprovado para 2024, o valor de R\$ 331.589.525,00.

No decorrer de 2024, devido à necessidade de equilíbrio das contas públicas e de se alcançar o cumprimento da meta fiscal de *déficit* zero, foram impostos aos órgãos e entidades do Poder Executivo federal, bem como aos demais Poderes e integrantes do Orçamento Fiscal e de Seguridade Social da União, bloqueios e contingenciamentos orçamentários.

Ao final de 2024, a ANTT acumulou o total de R\$ 42.110.720,00 em cancelamentos de dotações, finalizando o exercício com o orçamento de R\$ 289.478.805,00. Devido à severa restrição orçamentária financeira, foi necessária a adoção de medidas de contenção de despesas, como redução das despesas discricionárias, por meio de supressões contratuais e negociação de reajustes e repactuações.

Quanto às despesas com pessoal e encargos sociais, observa-se que o orçamento para as despesas obrigatórias se mantém estável ao longo dos anos, apresentando um incremento de aproximadamente 6,06% ao se comparar o orçamento observado em 2019 ao de 2024.

As demonstrações contábeis da Agência, referentes ao exercício de 2024, como Balanço Patrimonial; Demonstração de Variações Patrimoniais; Demonstração de Fluxo de Caixa; Balanço Orçamentário e



Balanço Financeiro, assim como as notas explicativas, estão consolidadas e disponíveis no site da ANTT, na página Prestação de Contas Anuais - [Demonstrações Financeiras 2024](#).

Este capítulo versa sobre as demonstrações contábeis extraídas do SIAFI relativas ao exercício financeiro de 2024 da ANTT, seguidas das notas explicativas, podendo-se verificar de forma mais pormenorizada as informações e os reflexos orçamentários, financeiros e patrimoniais decorrentes das atividades ocorridas no período em análise.

#### **4.1.1. Execução Orçamentária e Financeira**

Salienta-se que 2024 foi um ano de grandes desafios para se planejar a execução orçamentária-financeira da Agência.

De modo a se cumprir as exigências previstas no arcabouço fiscal e preservar a meta de *déficit* zero das despesas públicas prevista para 2024, o Governo Federal contingenciou e bloqueou orçamento, de modo a se cumprir a meta fiscal.

O contingenciamento do orçamento geral da União é necessário quando a receita não consegue comportar o cumprimento da meta de resultado primário (receitas menos despesas, sem contar os juros da dívida) estabelecida, que é de *déficit* zero em 2024 e em 2025. Ou seja, a arrecadação com impostos é menor que a projetada pela equipe econômica para o período. Já o bloqueio é realizado quando as despesas obrigatórias são majoradas e se faz necessário o corte de gastos. À ANTT, foram impostos contingenciamentos e bloqueios, tendo observado ao final do ano a dotação atualizada de R\$ 289.478.805,00.

A Tabela a seguir, apresenta a execução orçamentária no período de 2020 a 2024, detalhada por grupo de despesa.

Tabela 48 - Execução Orçamentária

EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA									
Ano Lançamento	Detalhamento do Grupo de Despesa	Resultado Primário	Dotação Atualizada	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas	Restos a Pagar	Execução Orçamentária	Execução Financeira
			(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(b) / (a)	(d + e) / (a)
2024	Pessoal e Encargos Sociais e outras Despesas Correntes atinentes a Pessoal	Primário Obrigatório e Financeiro	290.815.332,00	290.780.332,00	284.960.236,79	261.687.424,46	23.250.869,98	99,99%	97,98%
	Outras Despesas Correntes	Primário Discricionário	282.530.739,00	281.509.484,95	234.529.311,19	224.634.992,05	56.463.349,54	99,64%	99,92%
	Investimentos	Primário Discricionário	6.948.066,00	6.941.028,65	1.223.258,49	1.223.258,49	6.932.164,21	99,90%	
TOTAL GERAL			580.294.137,00	579.230.845,60	520.712.806,47	487.545.675,00	86.646.383,73	99,82%	98,95%
2023	Pessoal e Encargos Sociais e outras Despesas Correntes atinentes a Pessoal	Primário Obrigatório e Financeiro	285.276.657,00	282.927.479,36	281.249.993,44	258.299.828,05	18.482.738,95	99,18%	97,02%
	Outras Despesas Correntes	Primário Discricionário	308.960.726,00	305.570.715,83	232.606.469,03	228.328.675,88	56.299.417,84	98,90%	93,17%
	Investimentos	Primário Discricionário	14.758.071,00	11.125.920,88	3.856.177,66	3.851.427,66	13.131.254,49	75,39%	
TOTAL GERAL			608.995.454,00	599.624.116,07	517.712.640,13	490.479.931,59	87.913.411,28	98,46%	94,97%
2022	Pessoal e Encargos Sociais e outras Despesas Correntes atinentes a Pessoal	Primário Obrigatório e Financeiro	274.302.897,00	271.212.571,52	270.726.047,32	252.468.195,95	18.652.316,21	98,87%	98,84%
	Outras Despesas Correntes	Primário Discricionário	305.847.742,00	255.360.851,54	184.837.253,77	182.191.825,97	27.692.084,39	83,49%	65,72%
	Investimentos	Primário Discricionário	34.857.458,00	24.775.921,89	11.013.934,50	11.010.442,40	3.025.973,17	71,08%	
TOTAL GERAL			615.008.097,00	51.349.344,95	466.577.235,59	445.670.464,32	49.370.373,77	89,65%	80,49%
2021	Pessoal e Encargos Sociais e outras Despesas Correntes atinentes a Pessoal	Primário Obrigatório e Financeiro	274.376.946,00	271.776.719,24	271.273.017,93	252.846.914,88	17.135.851,82	99,05%	98,40%
	Outras Despesas Correntes	Primário Discricionário	270.083.095,00	260.606.930,70	212.221.875,28	208.810.912,21	21.857.722,94	96,49%	84,48%
	Investimentos	Primário Discricionário	4.492.746,00	2.862.729,64	68.787,89	68.787,89	1.214.616,58	63,72%	
TOTAL GERAL			548.952.787,00	535.246.379,58	483.563.681,10	461.726.614,98	40.208.191,34	97,50%	91,43%
2020	Pessoal e Encargos Sociais e outras Despesas Correntes atinentes a Pessoal	Primário Obrigatório e Financeiro	270.677.360,00	267.240.091,48	266.470.143,32	249.579.914,00	18.255.817,21	98,73%	98,95%
	Outras Despesas Correntes	Primário Discricionário	236.787.420,00	208.725.202,72	163.044.158,05	162.624.475,09	42.996.992,12	88,15%	90,03%
	Investimentos	Primário Discricionário	8.141.396,00	1.621.398,06	62.387,77	62.387,77	14.835.114,10	19,92%	
TOTAL GERAL			515.606.176,00	477.586.692,26	429.576.689,14	412.266.776,86	76.087.923,43	92,63%	94,71%

Fonte: Tesouro Gerencial (04/02/2025)

Conforme se observa, a execução das despesas de pessoal, encargos sociais e outras despesas, classificadas como obrigatórias e financeiras, mantém-se muito próximo do total orçamentário autorizado, apresentando uma pequena variação de menos 2% nos períodos.

Acrescenta-se que à dotação atualizada, disposta na coluna (a) da tabela de Execução Orçamentária, houve um incremento orçamentário, a partir de 2022, para o custeio das despesas obrigatórias e financeiras relativas ao quadro funcional, chegando ao total de R\$ 16.512.435,00 ao final do exercício de 2024.

Acerca das despesas discricionárias, a execução orçamentária em 2024, atingiu o percentual de 99,64% para as despesas correntes e de 99,90% para as despesas com investimento. Observa-se uma otimização na alocação orçamentária dos recursos disponibilizados, principalmente no grupo de despesas classificado como investimento.

Em 2024, o Poder Executivo teve o desafio de equilibrar as contas públicas, de modo a se cumprir a meta fiscal de *déficit* zero. Para tanto, foram impostos contingenciamentos e bloqueios no orçamento. A Agência acumulou uma perda de aproximadamente R\$ 64 milhões em cancelamento de dotações, excluindo-se desse total, o valor de R\$ 9.115.675,00 direcionado à reserva de contingência logo no início do exercício.

Foram adotadas medidas para minimizar o *déficit* orçamentário, sendo apresentadas à Junta de Execução Orçamentária (JEO), órgão de assessoramento direto ao Presidente da República na condução da política fiscal do governo federal, composta pelos ministros da Casa Civil, da Fazenda, do Planejamento e Orçamento e da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, diversas solicitações de suplementação orçamentária sem apresentação de fonte compensatória por esta autarquia.

Algumas solicitações foram deferidas parcialmente pela JEO, assim como houve o auxílio do Ministério dos Transportes na assunção do bloqueio de dotações que deveriam ser apresentados pela ANTT, de modo que ao final do exercício de 2024 chegou-se ao valor de R\$ 42.110.720,00 de redução da dotação inicialmente aprovada na Lei Orçamentária.

Com isso, fez-se necessário promover a eficiência nos gastos públicos, de modo a implementar medidas visando a redução de despesas, principalmente aquelas relacionadas aos contratos de prestação de serviços e à racionalização de recursos.

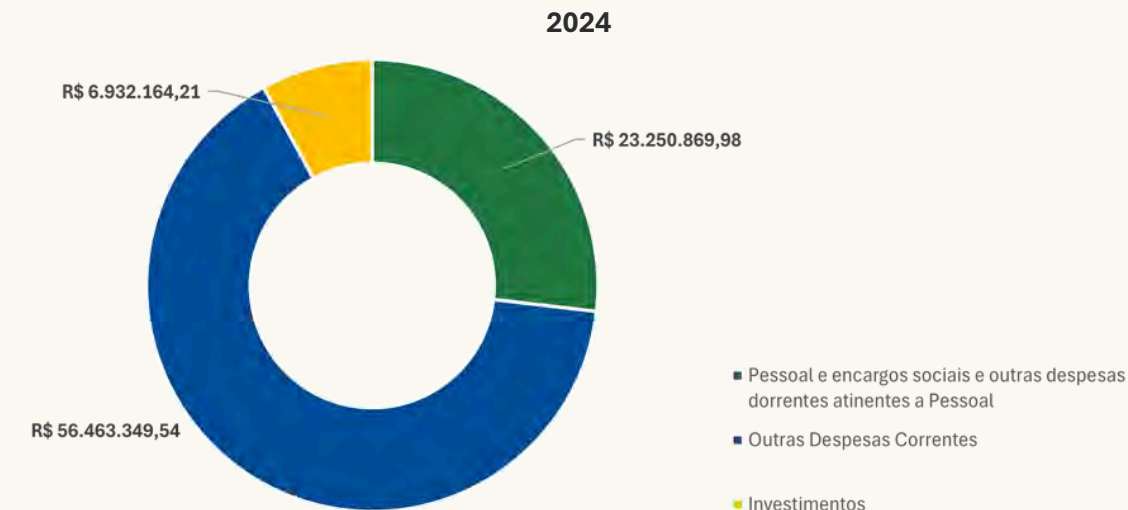
Quanto à execução financeira, deve-se considerar na análise as despesas pagas e os restos a pagar processados e não processados pagos, descritos nas colunas (d) e (e). Verifica-se que as despesas com pessoal, encargos sociais e outras despesas mantêm um percentual equilibrado de quase totalidade do orçamento disponibilizado, observando-se o percentual médio de 98,24%, no período de 2020 a 2024, para a de execução financeira das despesas obrigatórias.

Analisando a execução financeira das despesas discricionárias, infere-se que houve uma otimização na utilização dos recursos financeiros. Ao final do exercício de 2024, atingiu-se o percentual de 99,92% da dotação orçamentária para o exercício, sendo o melhor resultado nos últimos 5 anos. No tocante à execução das despesas de pessoal, encargos sociais e outras despesas, classificadas como obrigatórias e financeiras, mantém-se muito próximo do total orçamentário autorizado, apresentando uma pequena variação de menos 2% nos períodos.

Conforme abordado anteriormente, a execução orçamentária e financeira contempla despesas classificadas como restos a pagar. Estas se referem a despesas empenhadas e não pagas até o dia 31 de dezembro, distinguindo-se as processadas (despesas empenhadas e liquidadas) das não processadas (despesas empenhadas e que aguardam a liquidação), conforme disposto na [Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964](#).

Em 2024, foi pago o total de R\$ 86.646.383,73 de despesas inscritas ou reinscritas em restos a pagar, relacionadas a despesas com contratos de fornecimento de bens e de prestação de serviços, assim como despesas obrigatórias de pessoal. O gráfico abaixo, evidencia a composição dos pagamentos por grupo de natureza de despesa.

Gráfico 48 - Restos a Pagar - Pagos



Fonte: Tesouro Gerencial (04/02/2025)

Dentro da execução orçamentária, também foram executados recursos recebidos por meio de Termo de Descentralização de Crédito, firmado com o Ministério dos Povos Indígenas, vigente de junho a dezembro de 2024, com o objetivo de auxiliar o cumprimento do Plano de Desintrusão e de Enfrentamento da Crise Humanitária na Terra Indígena Yanomami, no estado de Roraima e arredores, de acordo com a Ação de Descumprimento de Preceitos Fundamentais nº 709/2020, conforme demonstrado na tabela abaixo.

Tabela 49 - Execução Destaques Recebidos (Em R\$ Mil)

Execução Destaques Recebidos (Em R\$ Mil)					
Órgão Recebedor	Órgão repassador	Destaque Concedido	Despesas Empenhadas	Despesas liquidadas	Despesas pagas
ANTT	Ministério dos Povos Indígenas	604.261,26	604.261,26	604.261,26	604.261,26
<b>Total Executado</b>	<b>604.261,26</b>	<b>604.261,26</b>	<b>604.261,26</b>	<b>604.261,26</b>	<b>604.261,26</b>

Fonte: Tesouro Gerencial (09/01/2025)

Da mesma forma, foram executados recursos relativos ao pagamento de Gratificação por Encargo de Curso e Concurso – GECC para outro órgão, via destaque concedido, conforme tabela a seguir.

Tabela 50 - Execução Destaques Concedidos (Em R\$ Mil)

Execução Destaques Concedidos (Em R\$ Mil)					
Órgão repassador	Órgão Recebedor	Destaque Concedido	Despesas empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas
ANTT	Agência Nacional de Aviação Civil	10.320,00	10.320,00	10.320,00	10.320,00
<b>Total Executado</b>		<b>10.320,00</b>	<b>10.320,00</b>	<b>10.320,00</b>	<b>10.320,00</b>

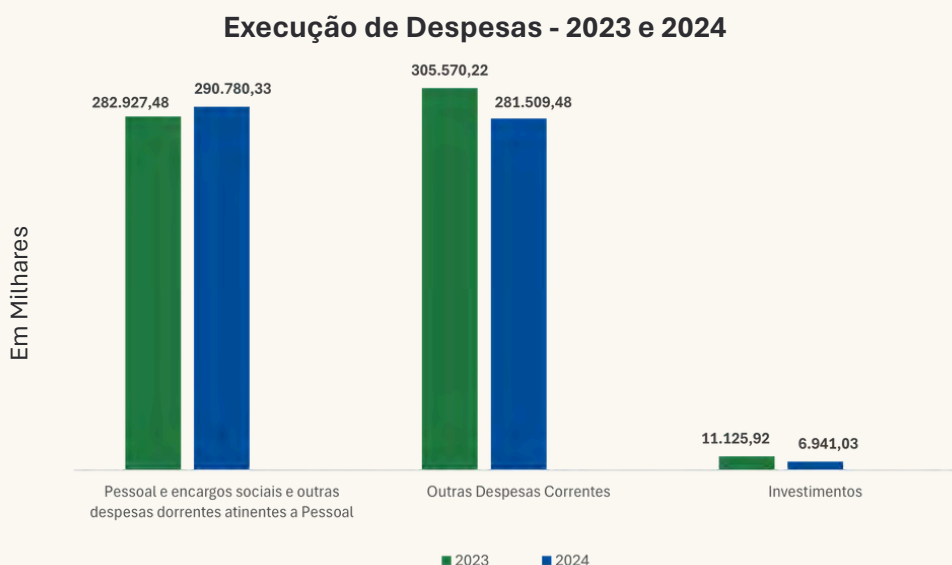
Fonte: Tesouro Gerencial (09/01/2025)

Analisando de forma mais detalhada a execução financeira durante o exercício de 2024, conforme abordado anteriormente, foi utilizado o percentual de 99,92% dos limites autorizados. Os limites de pagamentos são estabelecidos anualmente via normativo específico, tendo sido publicado o [Decreto nº 11.927, de 22 de fevereiro de 2024](#), que dispôs sobre a programação orçamentária e financeira e estabeleceu o cronograma de execução mensal de desembolso do Poder Executivo federal para o exercício de 2024.

As despesas da Agência compreendem os gastos com pessoal e encargos sociais, outras despesas correntes e investimentos.

Em 2023, a execução financeira observou os seguintes percentuais das dotações atualizadas: 99,18% com despesas de pessoal, 98,90% com despesas correntes e 75,39% com investimentos. Observa-se, em 2024, uma otimização na utilização dos recursos financeiros, sendo alcançado os seguintes percentuais de execução: 99,98% com despesas de pessoal, 99,64% com despesas correntes e 99,90% com investimentos. O gráfico a seguir apresenta os valores dispendidos em 2023 e 2024 para a cobertura das despesas obrigatórias e discricionárias da Agência.

Gráfico 49 - Despesas Empenhadas e Pagas (R\$ Mi)



Fonte: Tesouro Gerencial (07/02/2025)

Acerca do Plano Plurianual - PPA 2024-2027 - Ano base 2024, a ANTT possui entregas alocadas em três Programas de Governo: 3106 - Transporte Rodoviário, 3108 - Segurança Viária e 3901 - Transporte Ferroviário. Não obstante, o orçamento vinculado para o custeio das atividades finalísticas concentra-se apenas no Programa 3108. A tabela abaixo traz o detalhamento dos Programas de Governo, com suas respectivas dotações e execução observada.

Tabela 51 - Execução por Programa de Governo (Em R\$ Mil)

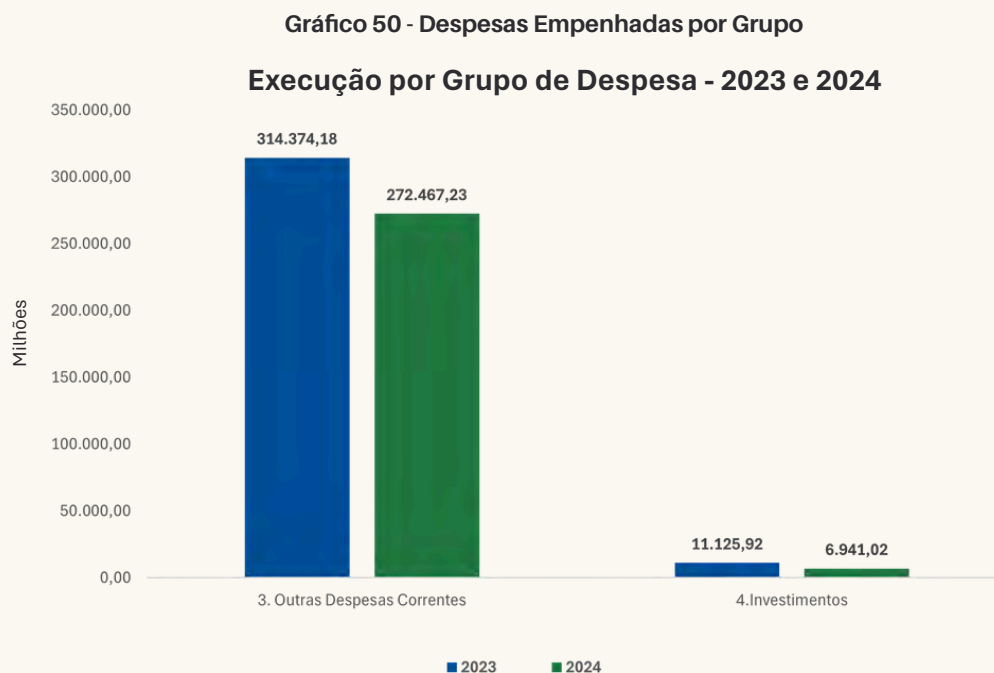
Programa de Governo		Dotação Inicial	Dotação Atualizada	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas
0032	Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo	489.401.584,00	470.052.428,00	469.590.532,25	427.018.831,19	397.563.669,47
0909	Operações Especiais: Outros encargos especiais	266.318,00	266.318,00	266.318,00	80.259,60	73.571,30
0999	Reserva de Contingência	35.200.005,65	35.200.005,65	0,00	0,00	0,00
3108	Segurança Viária	132.999.241,00	109.975.391,00	108.150.941,25	92.440.195,21	88.751.763,40
<b>TOTAL</b>		<b>657.867.148,65</b>	<b>615.494.142,65</b>	<b>578.007.791,50</b>	<b>519.539.286,00</b>	<b>486.389.004,17</b>

Fonte: Tesouro Gerencial (09/01/2025)



#### 4.1.2. Execução por Grupo e Elemento de Despesa – Despesas Discricionárias

Em relação às despesas empenhadas por grupo de despesa, em 2024, observa-se um decréscimo de 13,33% do total empenhado durante o exercício em relação ao período anterior para o Grupo de Natureza de Despesas 3 – Outras Despesas Correntes. As restrições orçamentárias que sobrevieram à Agência são o motivo principal para a redução observada. Quanto ao Grupo 4 – Investimentos – também se observa os impactos dos contingenciamentos e bloqueios impostos durante o ano, atingindo o percentual de 37,61% de redução em relação a 2023, conforme gráfico a seguir.



Fonte: Tesouro Gerencial (07/02/2025)

Os empenhos relativos a Outras Despesas Correntes, totalizaram R\$ 272.467.226,84, dos quais a maior parte foi destinada a outros serviços de terceiros pessoa jurídica, serviços de tecnologia da informação e comunicação, seguido por locação de mão de obra. Esses serviços foram fundamentais para o desempenho das atividades finalísticas da Agência, bem como para a manutenção e estruturação dos serviços e sistemas de tecnologia da informação e comunicação.

**Tabela 52 - Grupo 3 - Outras Despesas Correntes**

Grupo 3 - Outras Despesas Correntes	
Elemento Despesa	Despesas Empenhadas
14 - Diárias	5.186.464,61
30 - Material de Consumo	3.243.455,79
33 - Passagens e Despesas com Locomoção	3.633.974,98
37 - Locação de Mão de Obra	64.497.678,06
39 - Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica	116.603.771,33
40 - Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação - Pessoa Jurídica	78.263.875,96
Demais elementos	1.038.006,11
<b>Total</b>	<b>272.467.226,84</b>

Fonte: Tesouro Gerencial (08/01/2025)

Quanto às despesas empenhadas para o custeio dos gastos com investimentos, estes totalizam o valor R\$ 6.941.028,65. Referem-se à aquisição de equipamentos vinculados a soluções de tecnologia, mobiliários e outros bens.

Tabela 53 - Grupo 4 - Investimento

4 - Investimentos	
Elemento Despesa	Despesas Empenhadas
40 - Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação - Pessoa Jurídica	1.610.425,29
52 - Equipamentos e Material Permanente	5.330.603,36
<b>Total</b>	<b>6.941.028,65</b>

Fonte: Tesouro Gerencial (08/01/2025)

### 4.1.3. Limite Orçamentário – Despesas Discricionárias

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

Conforme anteriormente abordado, o [Decreto nº 11.927, de 22 de fevereiro de 2024](#), e suas alterações posteriores, estabeleceu a programação orçamentária e financeira do exercício, conforme tabela a seguir.

Tabela 54 - Orçamento ANTT 2024

Órgão	PLOA 2024	Dotação Inicial	Dotação atualizada	Variação
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	631.782.818,00	622.667.143,00	580.294.137,00	(42.373.006,00)

Fonte: Tesouro Gerencial 09/01/2025. \*Sem considerar Reserva de Contingência

A tabela a seguir, apresenta os principais indicadores orçamentários relacionados à cobertura das despesas discricionárias. Salienta-se que a Agência ao final de 2024 observou o limite de R\$ 289.478.805,00.

Tabela 55 - Indicadores Orçamentários 2022 a 2024

Indicadores Orçamentários		2022	2023	2024
DESCRIÇÃO	FÓRMULA	VALOR (%)	VALOR (%)	VALOR (%)
Evolução da Despesa Liquidada	Despesa Liquidada/Despesa Empenhada	70%	75%	82%
Evolução do percentual da despesa liquidada em relação à aprovada	Despesa Liquidada/Dotação Autorizada	57%	73%	81%
Evolução de Empenho da Dotação Autorizada	Despesa Empenhada/Dotação Autorizada	82%	98%	100%
Evolução da relação entre o PLOA enviado ao Congresso Nacional e a LOA aprovada	LOA/PLOA	100%	100%	97%
Evolução da relação entre a LOA aprovada e o limite orçamentário	Limite Orçamentário/LOA	100%	100%	87%
Evolução do Pagamento da Despesa	Despesa Paga/Despesa Liquidada	99%	98%	96%
Evolução da Despesa Paga frente a Despesa Empenhada	Despesa Paga/Despesa Empenhada	69%	73%	78%

Fonte: Tesouro Gerencial 04/02/2025

#### 4.1.4. 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, de 19 de dezembro de 2006](#).

No exercício de 2024, foi liquidado o total de R\$ 8.365.323,75 em diárias e passagens, sendo 40% (R\$ 3.352.139,97) deste montante em ações institucionais administrativas e 59,92% (R\$ 5.013.186,78) em ações de fiscalizatórias.

Assim como em 2023, o Programa de Experiência Técnica Internacional – PETI, criado por meio da [Portaria DG nº 282, de 4 de setembro de 2023](#), para suprir a necessidade de se estabelecer soluções de capacitação internacional para o desenvolvimento de ações e projetos previstos no Plano Estratégico 2022-2025, teve sua participação na utilização dos recursos destinados às despesas com diárias e passagens. Ao longo do ano de 2024, foram promovidos eventos internacionais em dois diferentes países (Reino Unido e China).

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 2022, 2023 e 2024.

Tabela 56 - Diárias e Passagens

	2022	2023	Variação 23/22	2024	Variação 24/23
Fiscalização e Regulação	R\$4.210.678,87	R\$4.929.829,86	17,08%	R\$5.013.186,78	1,69%
Administração Geral	R\$3.930.376,22	R\$3.123.644,10	-20,550%	R\$3.352.139,97	7,31%
<b>TOTAL</b>	<b>R\$8.141.055,09</b>	<b>R\$8.053.473,96</b>	<b>-1,07%</b>	<b>R\$ 8.365.323,75</b>	<b>4%</b>

Fonte: Tesouro Gerencial 13/01/2025

#### 4.1.5. Principais Desafios e Ações Futuras

Em 2025, provavelmente, a Agência enfrentará revezes orçamentários similares aos observados em 2024. O referencial monetário informado pela Secretaria de Orçamento Federal para a elaboração da Proposta de Lei Orçamentária para o exercício de 2025, trouxe uma redução de 7 milhões em comparação ao limite orçamentário de 2024. Dessa forma, os gastos discricionários deverão ficar restritos a R\$ 282 milhões, caso não haja incremento ou redução do limite inicialmente estabelecido no referencial monetário no curso do processo legislativo orçamentário do Projeto de Lei de elaboração da referida peça orçamentária.

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

Com o intuito de otimizar a gestão orçamentária e financeira da Agência, foi mantido no Plano de Gestão Anual (PGA) - 2025, o projeto estruturante Gestão Ativa do Orçamento, conforme Anexo II, da [Deliberação ANTT nº 458, de 14 de novembro de 2024](#), com o objetivo de acompanhar a execução orçamentária da ANTT, traçar estratégias de execução e priorizar demandas.

#### 4.1.6. Receitas

A receita da ANTT está prevista no art. 77, da [Lei n.º 10.233, de 05 de junho de 2001](#) e, por fonte de recursos, está classificada da seguinte forma:

- **Fonte 1020 - Sinalização, Engenharia de Tráfego e de Campo, Policiamento, Fiscalização e Educação de Trânsito:** 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](#).

- **Fonte 1050 - Recursos Próprios Livres da UO:** 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 1051 - Recursos Próprios da UO para Aplicação Exclusiva em Despesas de Capital:** arrecadações decorrentes de alienação de bens móveis e semoventes.
- **Fonte 1052 - Recursos Livres da UO:** arrecadações outorgas de rodovias e outorgas de serviços de transportes de passageiros; arrecadações decorrentes das infrações ocorridas na prestação de serviços de transportes rodoviários de passageiros e de cargas; e arrecadações provenientes do recolhimento da Taxa de Fiscalização do Serviço de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros.
- **Fonte 1180 - Infraestrutura logística ou de mobilidade ferroviária de titularidade pública:** valores de outorgas e indenizações junto às operadoras ferroviárias que devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública, valores não tributários auferidos pela União junto às operadoras ferroviárias e multas contratuais/regulatórias ferroviárias.
- **Fonte 1181 - Infraestrutura logística ou de mobilidade ferroviária de titularidade pública, nos termos do § 1º do art. 66 da [Lei nº 14.273/2021](#):** valores de outorgas e indenizações junto às operadoras ferroviárias que devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

A [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#), que trata do Marco Legal das Ferrovias, foi sancionada pelo Poder Executivo com veto ao art. 66, com o fundamento de que o artigo estabelecia vinculações à receita sem nenhuma restrição temporal, em descumprimento ao estabelecido pela Lei de Diretrizes Orçamentárias daquele exercício. No entanto, em sessão do dia 14 de dezembro de 2023, o Congresso Nacional rejeitou o veto ao art. 66 (Veto nº 67/2021).

Com isso, a partir de 1º de janeiro de 2024, os valores não tributários, multas, outorgas e indenizações auferidos pela União junto a operadoras ferroviárias passaram a ser vinculados à reinvestimentos na infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública. O § 1º do art. 66, da Lei nº 14.273, de 2021, determina que pelo menos metade dos valores provenientes de outorgas e indenizações deve ser aplicado em projetos de Estados ou do Distrito Federal, em montante proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou. Dessa forma, nos termos do §1º do art. 66 da Lei nº 14.273/2021, da [Portaria SOF/MPO nº 37/2024](#) e da Nota Técnica nº 86/2024/MPO, as receitas de outorgas e indenizações passaram a se vincular 50% à fonte 180 e 50% à fonte 181. Já as receitas relativas aos valores não tributários auferidos pela União junto às operadoras ferroviárias e relativas às multas contratuais/regulatórias ferroviárias vinculam-se à fonte de recursos 180.

Outro fato importante relacionado às receitas se deu em razão da publicação da [Emenda Constitucional nº 135, em 20 de dezembro de 2024](#), que alterou o art. 76, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) da Constituição Federal de 1988.

A partir da publicação dessa Emenda, os valores arrecadados provenientes de outorgas ferroviárias, de outorgas rodoviárias e de outorgas de serviços de transportes de passageiros passaram a contemplar a desvinculação de receitas patrimoniais (DRU-Receitas Patrimoniais), no percentual estabelecido de 30%.

Em 2024, a receita realizada foi de **R\$ 3.920.014.818,00** conforme composição detalhada na Tabela abaixo:

Tabela 57 - Receitas

Origem	Nat. Rec.	Modal	Fonte	Receita Prevista	Receita Realizada	% de Realização
				LOA 2024	Até Dez/2024	Até Dez/2024
Outras Receitas Correntes	19111401	Excesso de Peso   Líquido	1020	47.458.053	65.011.002	136,99%
	19111401	Evasão de Balança   Líquido				
	19111401	Evasão de Pedágio   Líquido				
	19111403	PGF/ANTT- Infração   Administrativa (Ajuizada/Não Ajuizada)				
Receita de Serviços	16110301	V. Fiscalização Concessões Rodoviárias	1050	376.103.366	376.191.308	100,02%
	16110301	V. Fiscalização Concessões Ferroviárias				
	16110101	Serviços Administrativos				
Outras Receitas Correntes	19110901	Multas Contratuais/Regulatórias (Exceto SUFER)	1050	376.103.366	376.191.308	100,02%
	19111501	Multas Contratuais/Regulatórias (SUFER - Fonte 1180)				
	19220631	Recup. Desp. Primárias Exercícios Anteriores				
	19110903	PGF/ANTT- Multas Contratuais/Regulatórias.				
	19229901	Outras Restituições - Principal				
Impostos, Taxas e Contribuições	11210101	Taxa Fiscalização. Trans. Rodov. Colet. Nac/inter - Líquida	1052	166.224.465	179.171.483	107,79%
	11210103	PGF/ANTT- Taxa de Fiscalização Transp. Rodoviário				
Outras Receitas Correntes	19110101	Multas Transporte Rodoviário Terrestre				
	19110103	PGF/ANTT- Infração Administrativa (Ajuizada/Não Ajuizada)				
	19220631	STN- Recup. Desp. Primárias Exerc. Anter. Ft. Vinc.				
	19110801	STN-Multas Sentenças Judiciais Fonte 74				
	Receita Patrimonial	13310101				
13310101		Outorgas Rodoviárias (SUROD)				
13310103		PGF/RDA/ANTT - Outorgas Serviços Rodoviários				
Receita Patrimonial	13310201	Outorgas Ferroviárias e Verbas Alternat. Ferroviárias	1180	227.936.316	1.655.829.994	726,44%
			1181	227.936.316	1.643.811.030	721,17%
Receita Patrimonial	13320201	Delegação p/ Exploração Infra. Transp. Ferroviário-Principal	1180	5.352.500.000	0,00	0,00
			1181	5.352.500.000	0,00	
TOTAL				11.750.658.515	3.920.014.818	33,36%

Fonte: Tesouro Gerencial (31/01/2025)



Ao analisar os montantes arrecadados em relação aos valores previstos na Lei Orçamentária Anual, verifica-se que as fontes de recursos 1020, 1050, 1052, 1180 e 1181 (natureza de receitas 13310201) superaram as estimativas. A justificativa para o percentual de realização elevado nas fontes 1180/1181, natureza de receita 13310201 – outorgas ferroviárias e verbas alternativas ferroviárias, decorre do montante de quatro bilhões de reais pagos pela Concessionária Vale S/A, em 30 de dezembro de 2024. O total recolhido se refere ao valor constante do 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Estrada de Ferro Carajás. Sobre este recolhimento específico, em razão da [Emenda Constitucional nº 135/2024](#), houve a desvinculação de 30% da arrecadação por se tratar de receita patrimonial.

Quanto à natureza de receita 13320201, fontes 1180/1181, a projeção foi realizada pelo Ministério dos Transportes e não se concretizou em 2024.

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

**Tabela 58 - Comparativo da Receita Realizada - janeiro a dezembro**

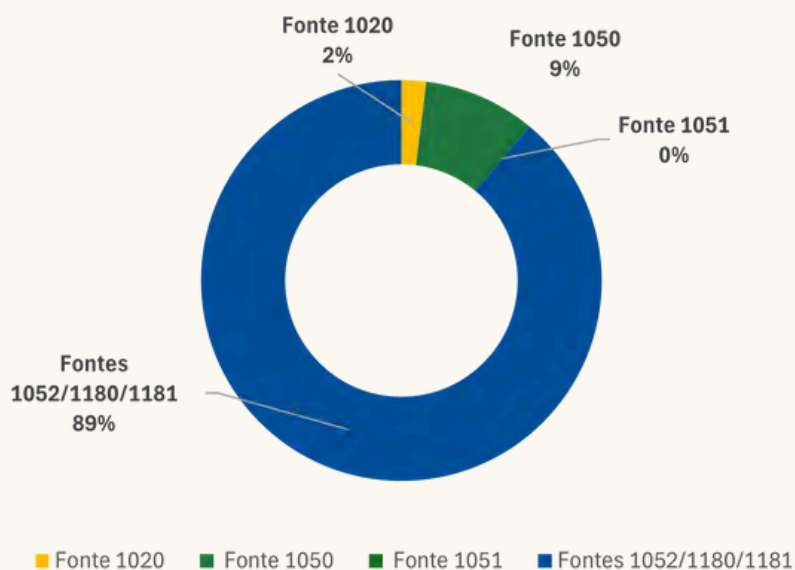
RECEITA REALIZADA - PERÍODO DE 2022 A 2024						
FONTE	2022		2023		2024	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
1020	38.628.234	2,20%	34.944.357	3,70%	65.011.002	1,66%
1050	320.532.291	18,26%	320.870.399	33,97%	376.191.308	9,60%
1051	-15.402	0,00%	1.888.012	0,20%	0	0,00%
1052/1180/1181	1.396.522.670	79,54%	586.767.443	62,13%	3.478.812.507	88,74%
<b>TOTAL</b>	<b>1.755.667.793</b>	<b>100,00%</b>	<b>944.470.210</b>	<b>100,00%</b>	<b>3.920.014.818</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Tesouro Gerencial 13/01/2025

A composição do valor total arrecadado em 2024, por fonte de recursos, é demonstrada abaixo, em termos percentuais:

**Gráfico 51 - Total Arrecadado - Composição dos Valores Arrecadados por Fonte de Recursos**

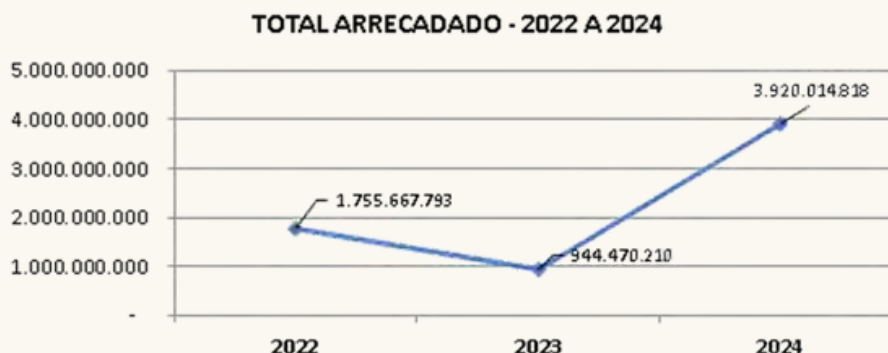
#### Composição da Arrecadação por Fonte - Janeiro à Dezembro 2024



Fonte: Tesouro Gerencial 13/01/2025

O gráfico, a seguir, representa a evolução total da receita da ANTT no período de 2022 a 2024:

Gráfico 52 - Total Arrecadado - 2022 a 2024



Fonte: Tesouro Gerencial 30/01/2025

#### 4.1.7. Recursos Orçamentários e Cronograma de Desembolso do PGA ANTT 2024

A [Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019](#), que dispõe sobre a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, instituiu o Plano de Gestão Anual - PGA como um instrumento do planejamento consolidado das agências reguladoras, que contempla ações, resultados e metas relacionados aos processos finalísticos e de gestão.

O PGA deve contemplar as ações, resultados e metas relacionados aos processos finalísticos e de gestão; as metas de desempenho administrativo e operacional e as metas de fiscalização a serem atingidas durante sua vigência, as quais deverão ser compatíveis com o plano estratégico; e prever estimativa de recursos orçamentários e cronograma de desembolso dos recursos financeiros necessários ao alcance das metas.

Por meio da [Deliberação nº 429, de 12 de dezembro de 2023](#), foi instituído o PGA 2024 para a ANTT. Os recursos orçamentários utilizados para a consecução das metas estratégicas do PGA 2024 foram divididos em blocos orçamentários, conforme descrito na Tabela abaixo.

**Tabela 59 - Descrição dos blocos orçamentários - PGA ANTT 2024**

<b>Regulação e Fiscalização:</b> são as despesas vinculadas diretamente com a execução das atividades finalísticas da Agência, como fiscalização dos serviços de transporte terrestres de cargas e passageiros.
<b>Gestão, Manutenção e Suporte:</b> são despesas administrativas que dão suporte as atividades finalísticas, bem como as despesas rotineiras de manutenção. 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.
<b>Tecnologia da Informação:</b> 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.
<b>Capacitação:</b> são valores referentes a capacitações dos servidores, palestras e eventos de integração.
<b>PETI:</b> capacitações para os servidores com o objetivo de ampliar conhecimentos técnicos e boas práticas a partir de uma experiência nacional e/ou internacional.

Fonte: [Deliberação nº 429, de 12 de novembro de 2023](#) - Anexo I (PGA 2024)

A tabela seguinte apresenta o percentual de execução do orçamento destinado aos blocos orçamentários presentes no PGA 2024, assim como deixa evidente a redução orçamentária observada durante o exercício.

Tabela 60 - Valores Aprovados na LOA 2024

Blocos Orçamentários (R\$ milhões)	Dotação PGA 2024	LOA 2024 Atualizada	% Redução orçamentária	Dotação empenhada 2024	% Execução LOA
Regulação e Fiscalização	142,11	109,97	22,6%	108,15	98,3%
Gestão, Manutenção e Suporte	113,76	102,43	10,0%	102,02	99,6%
Tecnologia da Informação	82,83	76,27	7,9%	76,25	100,0%
Capacitação	1,00	0,85	15,0%	0,85	100,0%
PETI	1,00	0,23	77,0%	0,23	100,0%
<b>TOTAL</b>	<b>340,7</b>	<b>289,75</b>	<b>15,0%</b>	<b>287,5</b>	<b>99,2%</b>

Fonte: [Deliberação nº 429, de 12 de novembro de 2023](#) - Anexo I (PGA 2024) e Tesouro Gerencial 09/01/2025.

#### 4.1.8. Estudos e Projetos - Execução Orçamentária e Financeira dos Termos de Execução Descentralizada

No ano de 2024, no âmbito da ANTT, não foram realizadas transferências orçamentárias-financeiras, por meio de Termos de Execução Descentralizada, custeados com recursos destinados a estudos, projetos e planejamento da infraestrutura de transportes terrestres.

Dentro da execução orçamentária, conforme abordado no tópico Execução Orçamentária e Financeira deste Relatório, foram executados recursos recebidos por meio de Termo de Descentralização de Crédito, firmado com o Ministério dos Povos Indígenas, no valor de R\$ 604.261,26, com o objetivo de auxiliar o cumprimento do Plano de Desintrusão e de Enfrentamento da Crise Humanitária na Terra Indígena Yanomami, no estado de Roraima e arredores, de acordo com a Ação de Descumprimento de Preceitos Fundamental nº 709/2020.

#### 4.1.9. Plano Plurianual - PPA

A [Lei nº 14.802, de 10 de janeiro de 2024](#), institui o Plano Plurianual da União para o período de 2024 a 2027, em cumprimento ao disposto no § 1º do art. 165 da Constituição.

O PPA 2024-2027 define diretrizes, programas, objetivos e metas para orientar a atuação governamental no quadriênio, refletindo políticas públicas e planos já existentes e em processo de formulação.

A estrutura básica do plano, no planejamento público, realça os itens e a importância destes para dar direcionalidade e instruir a gestão das organizações, orientadas por missão e resultados na sociedade. Nesse contexto os planos devem: a) definir os objetivos e apontar os impactos, resultados e os produtos a serem alcançados; b) mostrar os meios para sua aferição, os indicadores de desempenho e de gestão e as metas correspondentes que viabilizem realizar o monitoramento e a avaliação; c) quantificar os custos requeridos para o financiamento dos programas de governo e acompanhar a execução orçamentária e financeira.

A ANTT possui entregas e metas alocadas em três Programas de Governo: 3106 – Transporte Rodoviário, 3108 – Segurança Viária e 3901 – Transporte Ferroviário. O órgão responsável pela gestão dos programas relacionados acima é o Ministério dos Transportes que realiza, semestral e anualmente, o monitoramento dos resultados alcançados.

Não obstante, o orçamento vinculado ao custeio das atividades finalísticas está concentrado apenas no Programa 3108. Desse modo, nesse programa concentram-se as despesas relacionadas à consecução das atividades finalísticas da Agência. Para 2024, foi adotada a alocação dos recursos em apenas uma ação orçamentária, dividida em planos orçamentários vinculados a eixos finalístico da Agência, conforme Tabela abaixo:

Tabela 61 - Alocação de recursos - PPA 2024

Ação Governo - 21DO		Plano Orçamentário		Dotação Inicial	Dotação Atualizada	Despesas Empenhadas
Fiscalização dos Serviços de Transporte e da Infraestrutura Concedida	Outras Despesas Correntes	0001	Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária	69.930.869,00	49.166.421,00	49.165.432,17
		0002	Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Ferroviária e Bens Operacionais	8.853.277,00	7.858.706,00	7.771.547,87
		0003	Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual E Internacional de Passageiros	12.578.926,00	14.796.940,00	14.701.237,27
		0004	Fiscalização dos Serviços De Transporte Rodoviário de Cargas	12.840.595,00	12.231.482,00	12.171.793,05
		0005	Apoio ao Planejamento, Gerenciamento e Acompanhamento da Implementação de Empreendimentos de Infraestrutura	7.395.114,00	7.003.298,00	7.002.351,50
		0006	Manutenção das Unidades Regionais e Postos de Fiscalização	21.020.460,00	17.949.950,00	17.583.040,69
	Investimentos	0003	Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	0,00	563.560,00	563.560,00
		0004	Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	380.000,00	54.598,00	54.597,80
		0006	Manutenção das Unidades Regionais e Postos de Fiscalização	0,00	350.436,00	350.115,00
TOTAL				132.999.241,00	109.975.391,00	109.363.675,35

Fonte: Tesouro Gerencial 10/02/2025

#### 4.1.10. Gestão Patrimonial e Infraestrutura

As ações abaixo elencadas, executadas no ano de 2024, tiveram como objetivo principal promover melhorias nos processos logísticos, na infraestrutura disponível e na gestão patrimonial da ANTT. Por meio da modernização tecnológica, foi possível alcançar maior eficiência e conformidade legal nos processos de trabalho, ao mesmo em que buscou-se otimizar a infraestrutura predial disponível e a frota de veículos oficiais da ANTT, a partir das seguintes ações:

- **Desfazimento de bens de informática:** Foi realizado o desfazimento de grande volume de bens de informática obsoletos, ociosos e inservíveis. A medida resultou em otimização de espaço físico utilizado, além de suprir necessidades de outros entes públicos por meio da transferência de bens.
- **Desfazimento de veículos obsoletos e ocioso:** Foi realizada a doação de 10 veículos, com objetivo de atender demandas e necessidades de entes públicos municipais, especialmente aqueles do Rio Grande do Sul, em situação de calamidade ocasionada pelas enchentes e outros por meio de acordos de cooperação com entes estaduais. O referido desfazimento também é mais uma das etapas do projeto de modernização da frota oficial que visa a utilização mais eficiente, reduzindo custos operacionais de manutenção e consumo de combustível.
- **Início da Implantação do Sistema de Controle Patrimonial por RFID:** No final de 2024, após novo processo licitatório, deu-se início à implantação do Sistema. A modernização tecnológica tem por objetivo promover maior eficiência da gestão patrimonial, ao passo que permite a realização de inventários em curto espaço, localização imediata de bens, transferências facilitadas, etiquetagem eletrônica, dentre outras vantagens.
- **Aquisição de catracas para acesso ao prédio com acesso biométrico por leitura facial:** As medidas tiveram como objetivo aprimorar a segurança institucional, patrimonial e prover o efetivo controle de acesso de servidores e colaboradores.

- **Realização de adequações e pequenas reformas em 12 escritórios de fiscalização:** A ação, necessária em decorrência do processo de reestruturação interna, teve como resultado a promoção de maior alcance fiscalizatório, aliado a redução de custos com manutenção de infraestrutura.
- **Projeto Frota Sustentável:** Elaboração do PAV 2024 e adesão à Ata de Registro de Preços para a aquisição de 50 veículos SUV híbridos, para utilização nas atividades de Fiscalização. As ações consistem na 3ª Fase do processo de renovação da frota, que visa reduzir a idade média da frota oficial para 4 anos, resultando na redução de custos operacionais.
- **Aquisição de mobiliários:** Foi realizado o procedimento licitatório para aquisição de mobiliários para a Sede e escritórios regionais. A ação teve como objetivo substituir móveis inservíveis com mais de 10 anos de uso, mantendo condições adequadas dos espaços de trabalho.
- **Implantação de Restaurante na ANTT Sede:** Diante da escassez de estabelecimentos comerciais nas proximidades, a ação teve como objetivo melhorar a qualidade de vida no trabalho de servidores e colaboradores da ANTT e de outros órgão públicos das regiões circunvizinhas, oferecendo alimentação de qualidade a valores acessíveis.
- **Implantação de sistema internet móvel via satélite em veículos de fiscalização:** A ação proporcionou maior mobilidade na execução das atividades fiscalizatórias irrestritas em localidades remotas.
- **Implantação de pontos de carregamento de veículos elétricos na ANTT Sede:** A ação, além de proporcionar o carregamento de veículos oficiais também visa incentivar a utilização de veículos com baixa emissão de gases poluentes por servidores e colaboradores.
- **Implantação de novo Laboratório de Informática e espaços para eventos e capacitação de servidores e colaboradores:** A ação tem como objetivo aprimorar as ações de capacitação de servidores e colaboradores, bem como disponibilizar espaço para treinamentos, conferências, *workshops* e outros eventos tanto da ANTT, como de outros órgãos e empresas da administração pública.
- **Adequação de 10 Termos de Cessão de Uso dos escritórios localizados nos terminais rodoviários nos estados:** A ação teve como objetivo a adequação dos contratos à legislação atual, bem como proporcionar a inclusão de serviços sob o regime de rateio de despesas, conferindo maior eficiência operacional e reduzindo a necessidade de contratações pontuais para manutenção dos espaços de trabalho.
- **Readequação dos espaços compartilhados com órgãos públicos ocupados pelas sedes regionais da ANTT nos estados:** A ação teve como objetivo a redução de custos, adequando o espaço compartilhado à quantidade de servidores lotados e à necessidade real de espaço físico disponível.

#### 4.1.10.1. Gestão Documental

- **Atualização do SEI para versão 4.0.** Conferindo interface mais moderna e novas funcionalidades.
- **Descarte de documentos.** Foi realizado o descarte ambientalmente adequado de mais de 10 mil caixas-arquivo, resultando na otimização dos espaços disponíveis.



#### 4.1.10.2. Principais Desafios e Ações Futuras

- **Continuidade das ações que visam a modernização da frota de veículos.** Realização de novo leilão e aquisição de veículos híbridos para compor a frota oficial.
- Promover a implantação de pontos de recarga para os veículos híbridos/elétricos nos escritórios de fiscalização, sedes dos Estados e nas rodovias concedidas.
- **Revitalização/Padronização de 8 escritórios de fiscalização.** Está em andamento na ANTT, o planejamento para contratação de obras para continuidade das ações que visam a revitalização e padronização dos seus escritórios de fiscalização nos Estados.
- **Atualização da estrutura física e tecnológica do auditório do prédio Sede.** Em virtude das restrições orçamentárias durante o ano de 2024, a contratação foi adiada para o ano de 2025.
- **Prover 100% da energia elétrica consumida pela ANTT de fontes produtoras solares ou outra fonte de energia limpa equivalente.** Com os estudos concluídos, a ANTT iniciou os planejamentos para a contratação de energia limpa, com objetivo de cumprir os parâmetros estabelecidos no Plano de Logística Sustentável.
- **Desfazimento de bens móveis e registro dos bens intangíveis** - Realizar o desfazimento dos bens classificados como ociosos e inservíveis e o inventário dos bens intangíveis existentes na ANTT.
- Contratação de empresa especializada para serviços técnicos arquivísticos.
- A ação visa dar continuidade ao tratamento do acervo arquivístico, que atualmente conta com mais de 60.000 caixas.
- **Implantação de sistema de Gestão de Frota.** A ação visa aprimorar a gestão de frota de veículos oficiais e cedidos.

## 4.2. 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. O processo de apuração e cobrança é realizado pelas seguintes Superintendências: SUPAS, SUFER, SUROD e SUDEG, conforme a área de atuação.

Considerando as mudanças organizacionais trazidas com o novo Regimento Interno da ANTT, 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 pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pela [Resolução 6.051, de 2024](#), a qual a ponta que as infrações com penalidades de multa ou advertência serão apuradas por meio do Processo Administrativo Simplificado (PAS).

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 Administrativo nº 048/2024) 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 90, de 8 de maio de 2023](#).

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.

Com a edição da [Lei nº 14.195, de 26 de agosto de 2021](#), que alterou o art. 3º da [Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002](#), a atividade de inscrição no CADIN passou a ser realizada pelo sistema da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) a partir de dezembro de 2023. Ademais, a PGFN editou a recente Portaria nº 1580, de 03 de outubro de 2024, instituindo normas para inclusão, exclusão e suspensão de registros no Cadin.

Figura 45 - Responsabilidade na Aplicação de Multa



Fonte: SUDEG

A fim de demonstrar a evolução do processo de arrecadação, segue abaixo informações quanto ao acompanhamento no período de 2023/2024:

Tabela 62 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas - Quantidade

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	
						Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
Período de Competência	Quantidade	Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
2024	642.578	45.729		137.057	-	5	-	96.505		0	-	0	-	99.208	-	360.579	-
2023	395.619	65.094	23.953	42.258	20.735	0	9	73.883	51.987	0	0	0	0	72.061	51.530	171.518	299.392
<b>Total</b>	<b>1.038.197</b>	<b>110.823</b>	<b>23.953</b>	<b>179.315</b>	<b>20.735</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>170.388</b>	<b>51.987</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>171.269</b>	<b>51.530</b>	<b>532.097</b>	<b>299.392</b>
Validação do Estoque de Multas Aplicadas		1.038.197	395.619	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: SUDEG "No que se refere à coluna "Canceladas Administrativamente", passaram a ser incluídos também os Autos de Infração que foram cancelados antes da constituição de dívida, tendo em vista que integram o total de multas canceladas no período em questão

Tabela 63 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas - Financeiro

Multas Aplicadas		Descontos		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente		Processo Administrativo (Não Arrecadadas)					
								Suspensas Administrativamente		Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações	
								Exercícios		Exercícios		Exercícios	
Período de Competência	Valores	Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
2024	1.275.736.141,03	6.708.661,97	-	28.931.720,00	-	130.078.354,73	-	3.669.204,00	-	135.480.329,93	-	970.867.870,40	-
2023	1.958.273.988,75	7.615.954,45	1.471.678,93	34.769.842,41	12.496.435,59	10.876.805,40	43.778.749,88	0,00	14.288.126,50	85.195.537,93	133.086.734,42	1.762.068.984,16	1.753.152.263,43
<b>Total</b>	<b>3.234.010.129,78</b>	<b>14.324.616,42</b>	<b>1.471.678,93</b>	<b>63.701.562,41</b>	<b>12.496.435,59</b>	<b>140.955.160,13</b>	<b>43.778.749,88</b>	<b>3.669.204,00</b>	<b>14.288.126,50</b>	<b>220.675.867,86</b>	<b>133.086.734,42</b>	<b>2.732.936.854,56</b>	<b>1.753.152.263,43</b>
Validação do Estoque de Multas Aplicadas		3.234.010.129,78		1.958.273.988,75									

Fonte: SUDEG

Tabela 64 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas - Efetiva

Período de Competência da Multa Aplicada	Valores efetivamente arrecadados	
	Exercícios	
	2024	2023
2024	28.931.720,00	-
2023	34.769.842,41	12.496.435,59
<b>Total</b>	<b>63.701.562,41</b>	<b>12.496.435,59</b>

Fonte: SUDEG

Tabela 65 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas - Indicadores Geral

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras - Acórdão 482/2013-TCU-Plenário					
Subitem do Acórdão	Unid.	Multas	Fórm.	2024	2023
9.6.1 Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin.	Qtde	Não inscritas no Cadin	a	170.388	51.987
	Qtde	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	171.269	51.530
	%	<b>Físico</b>	<b>a/b x 100</b>	<b>99,49%</b>	<b>100,89%</b>
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	171.269	51.530
	%	<b>Físico</b>	<b>a/b x 100</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
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	179.315	20.735
	Qtde	Aplicadas	b	1.038.197	395.619
	%	<b>Físico</b>	<b>a/b x 100</b>	<b>17,27%</b>	<b>5,24%</b>
	R\$	Canceladas	c	140.955.160,13	43.778.749,88
	R\$	Aplicadas	d	3.234.010.129,78	1.958.273.988,75
	%	<b>Financeiro</b>	<b>c/d x 100</b>	<b>4,36%</b>	<b>2,24%</b>
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	5	9
	Qtde	Aplicadas	b	1.038.197	395.619
	%	<b>Físico</b>	<b>a/b x 100</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
	R\$	Suspensas	c	3.669.204,00	14.288.126,50
	R\$	Aplicadas	d	3.234.010.129,78	1.958.273.988,75
	%	<b>Financeiro</b>	<b>c/d x 100</b>	<b>0,11%</b>	<b>0,73%</b>
9.6.4 Percentuais de recolhimento de multas (em valores e em número de multas recolhidas)	Qtde	Arrecadadas	a	110.823	23.953
	Qtde	Aplicadas	b	1.038.197	395.619
	%	<b>Físico</b>	<b>a/b x 100</b>	<b>10,67%</b>	<b>6,05%</b>
	R\$	Arrecadadas	c	63.701.562,41	12.496.435,59
	R\$	Aplicadas	d	3.234.010.129,78	1.958.273.988,75
	%	<b>Financeiro</b>	<b>c/d x 100</b>	<b>1,97%</b>	<b>0,64%</b>

Fonte: SUDEG

Observa-se melhoria contínua nos resultados e indicadores da Agência no que diz respeito às cobranças das multas aplicadas em que o processamento é de responsabilidade da SUDEG. 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, bem como tem dado direcionamentos visando à efetividade das ações de arrecadação das multas.

### 4.3. Dívida Ativa

Tabela 66 - Acompanhamento de Produção - Dívida Ativa

Acompanhamento de Produção – Dívida Ativa (Quantidade de Processos)							
Atividade	Realizado de 2004 a 2018	Realizado 2019	Realizado 2020	Realizado 2021	Realizado 2022	Realizado 2023	Realizado 2024
Triagem/arquivo/instrução (processos físicos/digitalizados)	272.246	86.834	77.455	48.512	20.644	14.762	11.513
Processos recebidos eletronicamente via SIFAMA	-	-	4.324	56.499	66.508	76.517	7.946
Taxa de Fiscalização/transporte de passageiros	-	-	-	-	203	1.158	9.977
Inscrição em Dívida Ativa	214.023	80.021	70.244	103.202	88.731	60.816	34.523

Fonte: SUDEG

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, de 2 de julho de 2002](#).

Quanto ao quantitativo de créditos inscritos na Dívida Ativa da ANTT em 2024, foi consideravelmente inferior aos exercícios anteriores em razão de problemas que estão ocorrendo na integração do sistema SIFAMA, da ANTT, com o sistema SAPIENS-DÍVIDA, da AGU, os quais foram relatados às autoridades competentes na NOTA JURÍDICA n. 00623/2024/PF-ANTT/PGF/AGU, mas ainda não solucionados.

Neste ponto, importa esclarecer que a partir de julho de 2020 parte dos créditos da ANTT passaram a ser encaminhados para a inscrição na Dívida Ativa da ANTT via integração dos sistemas SIFAMA x SAPIENS-Dívida, mas há outras espécies de créditos que não são processadas naquele sistema e que também foram inscritos na Dívida Ativa, como multas de concessões de rodovias, ferrovias, bem como a Taxa de Fiscalização do transporte rodoviário de passageiros.

Assim, apesar da diminuição do quantitativo de créditos inscritos, em termos de valores o exercício de 2024 foi excepcional, conforme se verá adiante, vez que alcançamos o montante histórico de R\$ 1.099.227.732,66.

Tabela 67 - Total de Inscrições e Valores Históricos por Ano

COORDENAÇÃO-GERAL DE COBRANÇA E RECUPERAÇÃO DE CRÉDITOS 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	36037	50519	51024	70000	80021	70244	105202	88731	60816
VALOR	R\$ 40.986.626,75	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\$ 491.539.133,24
ANO	2024									
TOTAL	34523									
VALOR	R\$ 1.099.227.732,66									

Fonte: Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos - PF/ANTT e, para 2024, Subprocuradoria-Geral Federal de Cobrança e Recuperação de Geral Federal de Cobrança e Recuperação de Créditos



Como resultado do incremento da inscrição de créditos na Dívida Ativa nos exercícios anteriores, houve também o crescente aumento da arrecadação ao longo dos exercícios. Em 2024, foram arrecadados, somente a título de valores líquidos destinados à ANTT, mediante pagamento à vista, conversão em renda ou parcelamentos ordinários, o montante de R\$ 98.985.138,86, enquanto em 2023 foram R\$ 93.913.984,00, em 2022 foram R\$ 105.804.480,00, e em 2021 foram R\$ 49.857.909,00.

O quadro abaixo, fornecido pela GEORF/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 desde 2016 até 2024:

Tabela 68 - Comparativo da Receita Realizada - 2016 a 2024

COMPARATIVO DA RECEITA REALIZADA (VALORES LÍQUIDOS DESTINADOS À ANTT) - Período: 2016 a 2024											
FONTE	DESCRIÇÃO DA RECEITA	CÓDIGOS DE RECOLHIMENTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
			Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro	Janeiro à Dezembro
1020	PGF/RDA/ANTT-MULTA EXCESSO PESO(AJUIZADA e NÃO AJUIZADA) - Destinado à ANTT	80153, 80154, 80250, 80251 e 80255	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 4.297.402,96	R\$ 4.781.837,51	R\$ 6.507.811,87
1050	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	R\$ 2.690.084,88	R\$ 6.900.546,54
1052	PGF/RDA/ANTT-OUTORGAS + PGF/RDA/ANTT-MULTA INFR.C.ADMIN. (AJUIZADA e NÃO AJUIZADA)	80044, 80045, 80125, 80126, 80166, 80167, 80181, 80182, 80199, 80200, 80248 e 80249	R\$ 2.130.731,66	R\$ 12.432.079,63	R\$ 21.862.645,76	R\$ 35.733.181,75	R\$ 30.815.074,80	R\$ 48.514.389,49	R\$ 71.966.695,06	R\$ 86.442.027,42	R\$ 85.576.780,45
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\$ 105.804.480,23	R\$ 93.913.949,81	R\$ 98.985.138,86

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 + DRU-taxa de fiscalização), foi de R\$ 123.626.768,87:

Tabela 69 - Recolhimento de Dívida Ativa - SAPIENS- DÍVIDA (destinados: ANTT + AGU + FUNSET + DRU-taxa de fiscalização)

FONT	DESCRIÇÃO DA RECEITA	CÓDIGOS DE RECOLHIMENTO	jan/24	fev/24	mar/24	abr/24	mai/24	jun/24	jul/24	ago/24	set/24	out/24	nov/24	dez/24	TOTAL 2024
1000	PGF/RDA-MULTA INFR.CONTRATO ADMINISTRATIVO	88800	R\$ -	R\$ 503,98	R\$ 509,02	R\$ 513,20	R\$ 13.350,76	R\$ -	R\$ 1.051,70	R\$ -	R\$ 1.069,64	R\$ 539,06	R\$ 543,74	R\$ 13.579,83	R\$ 31.660,93
1020	PGF/RDA/ANTT-MULTAS EXCESSO PESO, EVASÃO DE BALANÇA E EVASÃO PEDÁGIO(AJUIZADA / NÃO AJUIZ.) - Destinado à ANTT	80153, 80154, 80250, 80251 e 80255	R\$ 648.131,10	R\$ 691.630,20	R\$ 924.624,47	R\$ 845.669,27	R\$ 402.815,41	R\$ 415.779,40	R\$ 513.242,74	R\$ 491.507,61	R\$ 390.810,48	R\$ 427.051,73	R\$ 334.190,16	R\$ 422.359,30	R\$ 6.507.811,87
1050	PGF/RDA-MULTA INFR.CONTRATO ADMINISTRATIVO (AJUIZADA e NÃO AJUIZADA) - Destinado à ANTT	80043 e 80124	R\$ 8.268,75	R\$ 8.338,22	R\$ 150.920,51	R\$ 36.000,83	R\$ 1.105,94	R\$ 1.127.965,11	R\$ 2.533.642,11	R\$ 91.071,56	R\$ 2.060.426,15	R\$ 397.140,49	R\$ 476.721,28	R\$ 8.945,57	R\$ 6.900.546,54
1052	PGF/RDA/ANTT-OUTORGAS e PGF/RDA/ANTT-MULTA INFR.C.ADMIN. (AJUIZADAS e NÃO AJUIZADAS) - Destinado à ANTT	80044, 80045, 80125, 80126, 80166, 80167, 80181, 80182, 80199, 80200, 80248 e 80249	R\$ 6.709.916,42	R\$ 5.683.220,81	R\$ 6.443.382,49	R\$ 7.245.273,95	R\$ 6.905.748,66	R\$ 6.635.127,65	R\$ 8.566.063,19	R\$ 7.803.425,96	R\$ 7.507.796,81	R\$ 8.073.280,55	R\$ 6.827.203,70	R\$ 7.176.340,26	R\$ 85.576.780,45
VALORES ARRECADADOS RELATIVOS AOS PERCENTUAIS DESTINADOS À ANTT:			R\$ 7.366.316,27	R\$ 6.383.693,22	R\$ 7.519.436,49	R\$ 8.127.457,26	R\$ 7.323.020,77	R\$ 8.178.872,16	R\$ 11.613.999,74	R\$ 8.386.005,13	R\$ 9.960.103,08	R\$ 8.898.011,83	R\$ 7.638.658,88	R\$ 7.621.224,96	R\$ 99.016.799,79
VALORES RELATIVOS AOS PERCENTUAIS DESTINADOS À AGU (HONORÁRIOS):			R\$ 1.362.743,41	R\$ 1.186.239,45	R\$ 1.406.308,73	R\$ 1.557.404,06	R\$ 1.418.581,30	R\$ 1.604.843,70	R\$ 2.302.915,20	R\$ 1.658.605,50	R\$ 2.015.200,55	R\$ 1.739.845,64	R\$ 1.528.662,67	R\$ 1.528.050,68	R\$ 19.309.400,92
VALORES - PERCENTUAL DE 5% DESTINADOS AO FUNSET (EXC. DE PESO/EV.DE BALANÇA):			R\$ 34.112,15	R\$ 36.401,58	R\$ 48.664,44	R\$ 44.508,92	R\$ 21.200,81	R\$ 21.883,13	R\$ 27.012,77	R\$ 25.868,82	R\$ 20.568,97	R\$ 22.476,40	R\$ 17.588,96	R\$ 22.229,44	R\$ 342.516,39
VALORES - PERCENTUAL DRU-ANTT TX FISCALIZAÇÃO SUPAS:			R\$ 13.847,45	R\$ 19.197,66	R\$ 66.392,37	R\$ 122.329,33	R\$ 152.857,32	R\$ 191.089,29	R\$ 543.691,21	R\$ 718.282,23	R\$ 612.863,98	R\$ 783.821,52	R\$ 868.996,08	R\$ 864.683,33	R\$ 4.958.051,78
TOTAL GERAL ARRECADADO NOS CÓDIGOS DE RECOLHIMENTO DE DÍVIDA ATIVA (Destinados: ANTT + AGU + FUNSET):			R\$ 8.777.019,29	R\$ 7.625.531,90	R\$ 9.040.802,04	R\$ 9.851.699,57	R\$ 8.915.660,20	R\$ 9.996.688,28	R\$ 14.487.618,93	R\$ 10.788.761,68	R\$ 12.608.736,58	R\$ 11.444.155,40	R\$ 10.053.906,58	R\$ 10.036.188,42	R\$ 123.626.768,87

Fonte: GEORF

Um grande fator de incremento na arrecadação de 2024 foi a transação extraordinária prevista no art. 22 da Lei nº 14.973, de 16 de setembro de 2024, na Portaria Normativa AGU nº 150, de 4 de outubro de 2024 e no Edital de Transação por Adesão nº 1/2024/PGF/AGU, denominada de programa “Desenrola”.

Ocorre que parte dos valores arrecadados a título de transação extraordinária não foram computados nas planilhas elaboradas em razão de equívoco no cadastro do sistema Super Sapiens, especificamente no código de serviço do PagTeseuro relacionado ao código de recolhimento **80125** (PGF/RDA/ANTT-MULTA INFRAÇÃO ADMIN. - AJUIZADA), da ANTT.

Verificou-se que foi inserido o código de serviço do PagTeseuro referente ao código 80215 (PGF/RDA/FISTEL-PPDESS-ORBITAL-AJUIZADA), do FISTEL/ANATEL. Em consequência, os pagamentos que deveriam ser destinados à ANTT (código 80125), que somam R\$ 50.139.739,25, foram direcionados para o FISTEL/ANATEL (código 80215).

Diante desse cenário, foi informado pelo Serviço de Dívida Ativa da Subprocuradoria-Geral Federal de Cobrança e Recuperação de Créditos, da Procuradoria-Geral Federal, que será instaurado um processo administrativo com vistas à retificação dos pagamentos, de modo a corrigir os parâmetros e direcionar as receitas para a Unidade Gestora da ANTT.

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 2024, o valor estimado da arrecadação para os créditos inscritos no banco de dados RAC foi de R\$ 10.772.960,11.

Assim, considerando todos os valores, em 2024 obtivemos o recorde de arrecadação na Dívida Ativa da ANTT, no montante total de R\$ 184.539.468,23.

## 4.4. Gestão de Pessoas

A área de Gestão de Pessoas da ANTT tem a responsabilidade de administrar os recursos humanos da agência de forma eficiente e estratégica. Isso inclui a coordenação com o SIPEC (Sistema de Pessoal Civil da Administração Pública Federal), a supervisão da estrutura organizacional e a gestão de processos como recrutamento, seleção, nomeação de cargos e progressão funcional, sempre em conformidade com a legislação vigente.

Além disso, a área cuida do cadastro funcional, folha de pagamento, benefícios e ações de capacitação e desenvolvimento dos servidores. Da mesma forma acompanha as avaliações de desempenho, promovendo a qualidade de vida no trabalho e a saúde dos servidores, com o intuito de assegurar um ambiente de trabalho produtivo e alinhado às necessidades institucionais.

A Gestão de Pessoas ainda tem o papel de garantir que todos os registros sejam feitos corretamente nos sistemas governamentais, promovendo transparência e facilitando a realização de ajustes quando necessário. A área também é responsável por divulgar normas e orientações, assegurando que todos os servidores sigam as diretrizes estabelecidas.

### 4.4.1. Apontamento de Órgãos de Controle

As auditorias preventivas são realizadas por meio de informações extraídas do SIAPE, processando eventuais correções. Além disso, são acompanhadas as auditorias conduzidas pela CGU e TCU. Por meio do Sistema E-Pessoal do TCU, a Gestão de Pessoas da ANTT atua na regularização das demandas relativas aos servidores da ANTT em assuntos referentes a acumulação de cargos, servidor gerente/administrador de empresas privadas, entre outros.

Tabela 70 - Apontamento de Órgãos de Controle

TCU – Índícios de irregularidades no sistema E-Pessoal em 2024 (Acumulado)	Quantitativo	CGU – Apontamentos encaminhados para esclarecimento em 2024	Quantitativo
Arquivados	107	Servidores com parcela de ressarcimento ao erário interrompida	2
Em monitoramento	62	Possíveis irregularidades no acúmulo de vínculos por servidores ativos permanentes	1
Tratados em Processo de Controle Externo	05	Conformidade das revisões de proventos de aposentadorias e pensões concedidas com base no art. 1º da Lei nº 10.887/2004	1
		Acumulação de benefícios previdenciários	2

**Fonte:** Sistema E-Pessoal do TCU - Data da Extração: 31/12/2024 e Processo SEI/ANTT nº 50500.080306/2022-92

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

Em 2024, todos os servidores entregaram a Declaração de Bens e Rendias e/ou autorizaram seu acesso, conforme dispõe a [Lei nº 8.730, de 10 de novembro 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 os 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:**

Em 2024, foram instaurados 9 (nove) processos para reposição de valores recebidos indevidamente por servidores, aposentados e beneficiários de pensão civil, gerando retorno de R\$ 19.557,72, aos cofres da União.

**d) Serviço de Informação ao Cidadão e Ouvidoria Interna:**

No exercício de 2024, a Gestão de Pessoas da ANTT atendeu 29 demandas oriundas do Sistema de Ouvidoria – SOU e 56 pedidos formulados com base na Lei de Acesso à Informação – LAI.

#### 4.4.2. Força de Trabalho

O quadro de pessoal da ANTT conta, em 31 de dezembro de 2024, com 978 servidores. É composto pela soma dos servidores do Quadro Efetivo (936) e do Quadro Específico (42), conforme abaixo:

**1. Quadro Efetivo:** são os Especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres, Analistas Administrativos, 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 5 de junho de 2001](#). São oriundos de diversos órgãos extintos naquele momento.

A [Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004](#), que criou a carreira dos servidores da ANTT, estabeleceu o quantitativo de 1.705 servidores efetivos, todavia, o quadro atual corresponde a apenas 55% da força de trabalho prevista em lei, conforme comparativo abaixo.



Tabela 71 - Quantitativo de Cargos Efetivos em Lei x Quantitativo de Servidores Ativos x Cargos Vagos

	Cargos	Quant. Lei	Quant. Atual	Quant. de Cargos Vagos	% de Cargos Ocupados	% de Cargos Vagos
ANTT	Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres	590	302	285	52%	48%
	Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres	860	486	374	57%	43%
	Analista Administrativo	105	55	50	52%	48%
	Técnico Administrativo	150	90	60	60%	40%
	<b>Total</b>	<b>1.705</b>	<b>936</b>	<b>769</b>	<b>55%</b>	<b>45%</b>

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

No entanto, cabe registrar que, no final de 2023, a ANTT publicou o [Edital nº 1 - ANTT, de 27 de dezembro de 2023](#), com o objetivo de prover 50 vagas para o cargo de Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres. No final do ano de 2024, tomaram posse 49 candidatos aprovados para o referido cargo. Essa etapa marcou a incorporação de novos profissionais ao quadro da ANTT, reforçando a equipe após dez anos sem a realização de concurso público, sendo que o penúltimo concurso foi realizado em 2013.

Além do quadro efetivo e do específico, compõem o quadro de pessoal da ANTT, servidores em diversas situações funcionais, como os servidores movimentados para composição de força de trabalho, prevista no §7º do art. 93, da [Lei nº 8.112, de 1990](#), cedidos para a Agência, ocupantes de cargos comissionados sem vínculo e em exercício descentralizado, totalizando o quantitativo que será demonstrado adiante:

Tabela 72- Força de Trabalho

DISTRIBUIÇÃO DOS SERVIDORES DA ANTT POR CARGO			VALORES dez/23	VALORES dez/24	% dez/24
Por Quadro	Específico		49	42	4%
	Efetivo	Técnico Administrativo	91	90	8%
		Técnico em Regulação	499	486	44%
		Especialista em Regulação	259	305	28%
		Analista Administrativo	56	55	5%
Subtotal (a) (i)			954	978	
SERVIDORES DA ANTT CEDIDOS/LICENCIADOS				954	
Por Situação	Servidores da ANTT - ativos em outros órgãos (b)		53	71	6%
	Licenciados (c)		20	23	2%
Subtotal (ii)			de servidores da ANTT em exercício (a-b-c)		
			871	884	80%
SERVIDORES DE OUTROS ÓRGÃOS/SEM VÍNCULO					
Servidores de outros quadros/Sem vínculo	Servidores de outros órgãos - cedidos à ANTT (d)		66	65	6%
	Composição da força de trabalho (e)		17	18	2%
	Sem Vínculo (f)		7	9	1%
	Exercício Descentralizado (g)		39	34	3%
Subtotal (iii)			de servidores de outros órgãos/sem vínculo (d+e+f+g)		
			129	126	13%
Força Total de Trabalho da ANTT (subtotal i+iii)			1083	1104	100%
FORÇA DE TRABALHO POR ÁREA				Quant	
Área Fim			639	690	62,50%
Área Meio			390	414	37,50%
Total			1083	1104	100%

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

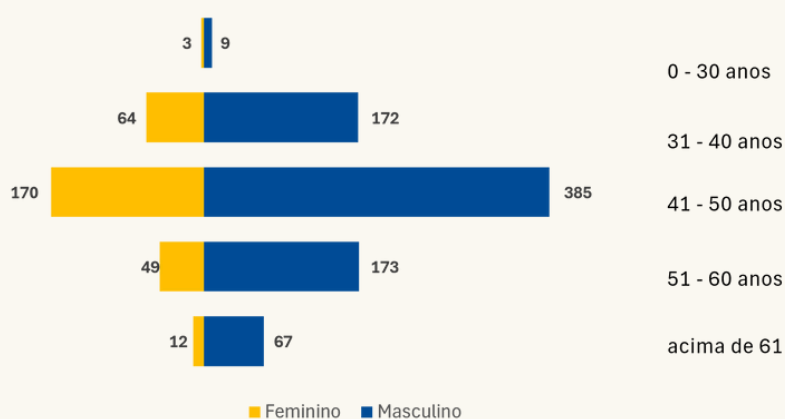
Tabela 73 - Dados Demográficos: Distribuição da Força de Trabalho por Gênero e Etnia

Distribuição Força de Trabalho da ANTT			
Item	Descrição	Quant.	%
1	Total da Força de Trabalho	1104	100%
POR GÊNERO			
2	Masculino	806	73%
3	Feminino	298	27%
POR ETNIA RACIAL			
4	Negro/Pardo	379	34%
5	Outros	725	66%

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

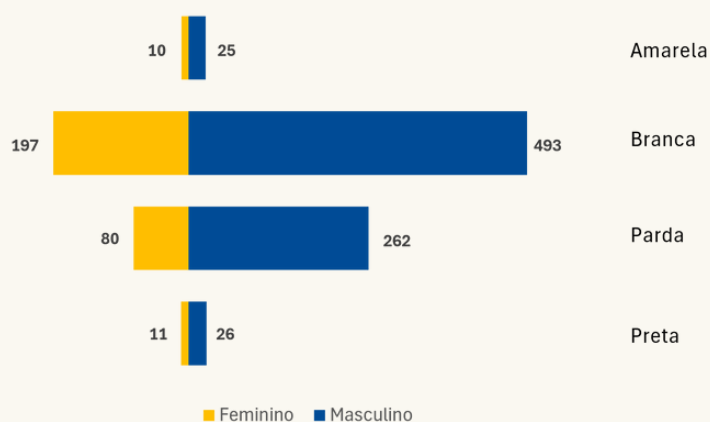
Abaixo, verifica-se a estratificação dos dados demográficos relativos à Força de Trabalho da ANTT:

Gráfico 53 - Distribuição por Idade e Gênero



Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

Gráfico 54 - Distribuição por Autodeclaração Racial



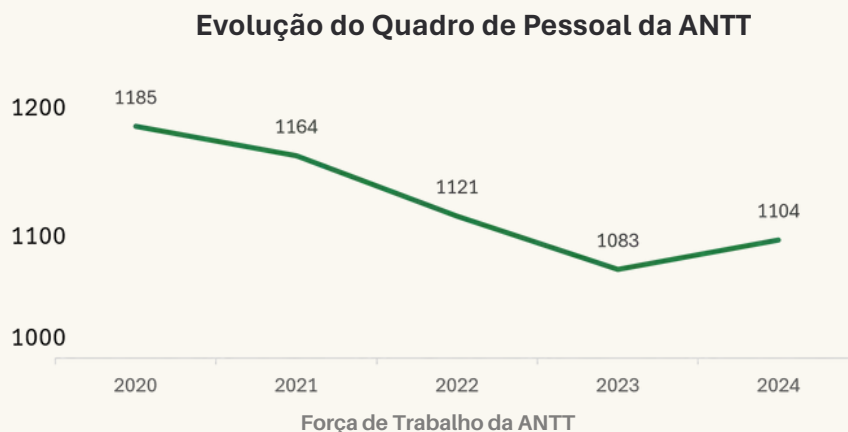
Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

### 4.4.3. Estratégia de Recrutamento e Alocação de Pessoas

#### 4.4.3.1. Recomposição da Força de Trabalho - Concurso Público

O quadro de servidores da Agência conta com uma defasagem de 45%, contabilizando 769 vagas não providas em relação às 1.705 previstas na [Lei nº 10.871, de 2004](#).

Gráfico 55 - Distribuição do Quantitativo do Quadro de Pessoal da ANTT



Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

Esse leve aumento se deve ao concurso público da ANTT publicado no final de 2023 (Edital nº 1 - ANTT, de 27 de dezembro de 2023), para o provimento de 50 vagas e a formação de cadastro de reserva para os cargos de Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres, sendo importante destacar que esse quantitativo está muito aquém do necessário para que a Agência possa atuar em um país com dimensões continentais como o Brasil.

Cabe destacar que dos 50 candidatos aprovados e nomeados no concurso público da ANTT, apenas 49 (quarenta e nove) foram empossados no cargo de Especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres, por meio da Portaria de Pessoal nº 303, de 31 de outubro de 2024.

#### 4.4.3.2. Taxa de evasão de servidores

O índice de evasão na ANTT é elevado, destacando-se, neste ano, como principais causas as aposentadorias e as exonerações. Em 2024, registrou-se a evasão de 25 servidores de carreira, cerca de 2,94% dos quadros de servidores da ANTT, conforme tabela abaixo. Além disso, pode-se observar que nos anos anteriores a média de evasão é semelhante e crescente.

Tabela 74 - Evasão de Servidores

TIPOS DE DESLIGAMENTOS NA ANTT	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Aposentadoria	5	11	10	11	8	45
Falecimento	3	5	1	3	1	13
Exonerações	3	1	9	11	15	39
Demissão	3	1	1	3	1	9
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>106</b>

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

A tabela acima indica uma média anual de 9 aposentadorias. No entanto, entre 2020 e 2024, foram concedidas 45 aposentadorias. Além disso, há 18 servidores com mais de 70 anos que poderão se aposentar nos próximos cinco anos, sendo que 2 deles completarão 75 anos neste ano. Ademais, 40 servidores já recebem abono de permanência e podem se aposentar a qualquer momento.

Vale ressaltar que a divulgação de editais de concursos de outros órgãos neste ano pode resultar em uma maior saída de servidores da ANTT, especialmente para os cargos de nível médio (Técnicos em Regulação e Administrativo), que poderão se candidatar e ser aprovados para cargos de nível superior com salários mais atrativos.

#### 4.4.3.3. Movimentação interna

A ANTT passou por uma significativa transformação na gestão da remoção de servidores, adotando medidas que visam fortalecer a governança, publicidade e eficácia desse processo.

Com o propósito de demonstrar as informações acima, segue tabela abaixo contendo um comparativo das movimentações realizadas nos exercícios de 2021 e 2024:

**Tabela 75 - Movimentações Internas**

Movimentações Internas				
Tipo de Movimentação	2021	2022	2023	2024
Total de remoções de Ofício, no interesse da Administração Pública	03	141	155	78
Total de Remoções a pedido, independente do interesse da Administração Pública (Concurso de Remoção)	-	31	1	-
Total de Remoções a pedido, a critério da Administração Pública	14	293	140	64
<b>Total Geral de Remoções</b>	<b>17</b>	<b>465</b>	<b>296</b>	<b>142</b>

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

#### 4.4.3.4. Detalhamento da despesa de pessoal

Em 2024, a ANTT teve um gasto total de R\$ 222.746.719,51 com pessoal ativo. Desse valor, cerca de 81,34% correspondem às despesas com remuneração dos servidores, retribuição por cargo em comissão e indenizações. O gasto com pessoal inativo e pensionistas foi de R\$ 26.996.088,70.

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 76 - Detalhamento da Despesa de Pessoal**

Custo Direto com Despesas de Pessoal Ativo em 2024				
<b>R\$ 222.746.719,51</b>				
Vantagens Fixas 75,86%		Patronal 16,56%	Gratificação Natalina 5,46%	Exercício Anterior 0,091%
Pessoal Requisitado 0,51%	Indenizações 0,0212%	Vantagens Variáveis 0,38%	Decisão Judicial 0,032%	Previdência 1,08%
Custo Direto com Despesas de Pessoal Pensionista de 2024				
<b>R\$ 5.873.163,25</b>				
Vantagens Fixas 91,82%			Gratificação Natalina: 8,18%	

Custo Direto com Despesas de Pessoal Ativo em 2024				
R\$ 222.746.719,51				
Vantagens Fixas 75,86%		Patronal 16,56%	Gratificação Natalina 5,46%	Exercício Anterior 0,091%
Pessoal Requisitado 0,51%	Indenizações 0,0212%	Vantagens Variáveis 0,38%	Decisão Judicial 0,032%	Previdência 1,08%
Custo Direto com Despesas de Pessoal Pensionista de 2024				
R\$ 5.873.163,25				
Vantagens Fixas 91,82%			Gratificação Natalina: 8,18%	
Custo Direto com Despesas de Pessoal Inativo em 2024				
R\$ 21.122.925,45				
Vantagens Fixas 91,37%		Gratificação Natalina 8,42%	Decisão Judicial 0,11%	Exercícios Anteriores 0,066%

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

#### 4.4.3.4.1 Evolução dos gastos de pessoal

O gasto de pessoal da ANTT com servidores ativos em 2024 teve uma redução em relação ao ano anterior, o que pode refletir ocorrências como vacâncias/exonerações e aposentadorias. Já os gastos com inativos aumentaram, 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 77 - Evolução dos Gastos de Pessoal

Despesa Anual (R\$)					
PESSOAL	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Ativo</b>	R\$ 246.410.305,74	R\$ 235.536.282,53	R\$ 240.908.720,37	R\$ 224.037.044,59	R\$ 222.746.719,51
<b>Inativo</b>	R\$ 18.879.998,67	R\$ 19.110.478,27	R\$ 19.625.309,89	R\$ 20.018.098,42	R\$ 21.122.925,45
<b>Pensionista</b>	R\$ 3.439.102,58	R\$ 4.534.493,48	R\$ 5.367.428,26	R\$ 5.418.899,34	R\$ 5.873.163,25

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

#### 4.4.3.5. Avaliação de Desempenho, Progressão e Promoção e Estágio Probatório

As análises para fins de Promoção e Progressão funcional são realizadas mensalmente, contemplando servidores do quadro efetivo da ANTT que completaram 365 dias de efetivo exercício em cada mês de aniversário, tendo como referência o início do exercício, com a formalização da evolução funcional em portaria específica.

A Tabela abaixo resume a situação funcional dos servidores do quadro efetivo da ANTT:

Tabela 78 - Situação funcional dos servidores do quadro efetivo da ANTT

Cargo	AI	AII	AIII	AIV	AV	BI	BII	BIII	BIV	BV	SI	SII	SIII	Total Geral
Especialista em Regulação	49	0	0	0	2	1	0	2	3	63	26	11	148	305
Analista Administrativo	0	0	0	0	0	1	1	0	2	16	6	5	24	55
Técnico em Regulação	0	0	0	0	2	4	3	3	9	10	40	20	395	486
Técnico Administrativo	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3	7	5	71	90
<b>Total Geral</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>17</b>	<b>92</b>	<b>79</b>	<b>41</b>	<b>638</b>	<b>936</b>

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024



Quanto ao estágio probatório, não foram realizadas atividades em 2024, tendo em vista que até novembro de 2024 não havia servidores nessa condição. Os novos servidores aprovados em concurso público para provimento de cargo efetivo em Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres serão avaliados para fins de estágio probatório em 2025.

#### 4.4.3.6. Cargos Comissionados ocupados por servidores de carreira

Por meio da [Resolução ANTT nº 5.977, de 7 de abril de 2022](#), estabeleceu-se um total de 368 cargos comissionados. Desses, quase 93% são ocupados por servidores com vínculo com a Administração Pública, sendo que 70% do total é ocupado por servidores de carreira da ANTT, conforme Tabela abaixo:

**Tabela 79 - Cargos Comissionados ocupados por Servidores de Carreira**

Especificação	Quantitativo de Cargos Comissionados	Valor Percentual
Servidores do Quadro da ANTT	259	70,38%
Servidores de Outros Órgãos	82	22,28%
Sem vínculo	9	2,45%
Vagos	18	4,89%
<b>TOTAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

O processo de nomeação dos cargos em comissão da Agência segue as seguintes etapas: Análise Técnica, Análise Curricular e Análise de Integridade.

Dentro da segunda etapa (Análise Curricular) é realizada a Análise Demográfica, a qual verifica o atendimento aos percentuais de ocupação dos cargos em comissão por negros/pardos e por mulheres. Destaca-se que a [Resolução ANTT nº 5.939, de 11 de maio de 2021](#), estabeleceu um percentual mínimo para a ocupação de cargos em comissão por mulheres e o [Decreto nº 11.443, de 21 de março de 2023](#), estabeleceu um percentual mínimo de cargos em comissão para pessoas negras e pardas. A ANTT tem promovido a diversidade na ocupação desses cargos, tanto por gênero quanto por etnia, em consonância com ambas as normas. Os percentuais de ocupação dos cargos comissionados, no âmbito da ANTT, estão informados na Tabela abaixo.

**Tabela 80 - Dados Demográficos: Distribuição dos Cargos Comissionados por Gênero e Etnia**

Distribuição dos Cargos Comissionados			
Item	Descrição	Quant.	%
1	Total de Cargos Comissionados	368	100%
2	Ocupados	343	93%
3	Vagos	25	7%
POR GÊNERO			
7	Feminino	103	30%
8	Masculino	240	70%
POR ETNIA RACIAL POR CARGO			
9	Negro/Pardo	110	32%
10	Outros	233	68%

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

#### 4.4.3.7. Programa de Estágio na ANTT

O Programa de Estágio na ANTT visa proporcionar a complementação do ensino e aprendizado para estudantes, por meio de experiência prática, possibilitando o aperfeiçoamento técnico, cultural e científico, resultando, assim, na melhoria do relacionamento humano. Na ANTT, seguem-se as regras estabelecidas na [Instrução Normativa SGGP/SEDGGD/ME nº 213, de 17/12/2019](#).

Abaixo, seguem os quantitativos de contratos de estágio ativos no final de cada exercício:

Tabela 81 - Quantitativos de Estagiários Ativos / Por Ano

Estagiários Ativos	2020	2021	2022	2023	2024
	101	67	68	90	62

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2024

Destaca-se que desde a reestruturação do Programa de Estágio da ANTT ocorrida em 2022, tem-se realizados periodicamente eventos especiais voltados especialmente para este público no âmbito da ANTT.

Importante mencionar que a redução do quantitativo de estagiários em 2024 foi ocasionada por restrições orçamentárias enfrentadas pela Agência ao longo do referido exercício.

Por fim, é relevante destacar que, em maio de 2024, o Programa de Estágio da ANTT foi reconhecido como Finalista no 15º Prêmio CIEE de Melhores Programas de Estágio, na categoria Órgãos Públicos Federais e do Judiciário, em virtude de sua significativa contribuição para o desenvolvimento de estudantes brasileiros e sua preparação para o mercado de trabalho.

#### 4.4.3.8. Valor agregado dos Recursos Humanos e meritocracia

Como valor agregado, registre-se o Prêmio AVANTT que foi instituído com o objetivo de reconhecer e fomentar as melhores práticas e ações de pessoas que contribuíram para o setor regulado e fiscalizado pela ANTT sob a ótica de duas categorias: Mérito Institucional e Mérito Funcional.

Nessa esteira, considerando o Prêmio de Excelência Funcional instituído há 12 anos e concedido a servidores por trabalhos relevantes desenvolvidos na Agência, verificou-se a necessidade de reformulá-lo de modo a torná-lo mais aderente à nova realidade da Agência. Assim, buscando valorizar e reconhecer unidades organizacionais por iniciativas que tenham contribuído para as melhores práticas e alcance dos objetivos estratégicos da ANTT, ele foi incluído como Projeto Excelência Funcional, subdividido em 3 (três) categorias (Regulatória, Tecnológica e Comportamental) no Prêmio AVANTT.

O Prêmio AVANTT está alinhado ao Programa PROREV, abrangendo projetos nas áreas regulatória, tecnológica e comportamental, cujo objetivo é integrar a Agência em um cenário de boas práticas por meio da modernização dos procedimentos de regulação e fiscalização. Essas transformações serão efetuadas por meio de projetos, iniciativas e ações estrategicamente planejadas, com o propósito de elevar a ANTT a um patamar superior de desempenho.

O aprimoramento da Premiação por Excelência Funcional possibilita maior participação dos servidores na construção de ideias inovadoras que possam aprimorar a busca pelo alcance dos objetivos institucionais da ANTT com mais eficiência, eficácia e economicidade para a Administração Pública.

#### 4.4.3.9. Ações Voltadas à Saúde e Qualidade de Vida no Trabalho

Em 2024, foram mantidas ações com foco na qualidade de vida no trabalho visando identificar e mitigar as fontes de mal-estar e potencializar as fontes de bem-estar no trabalho, como por exemplo a execução de nova Pesquisa de QVT com o objetivo de identificar os pontos de maior relevância a serem trabalhados pela ANTT.

#### 4.4.3.10. Serviço Multidisciplinar de Promoção à Saúde (SEMUPS) da ANTT

O SEMUPS foi criado com o objetivo de 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. O serviço, no ano de 2024, realizou 966 atendimentos, sendo 831 de Psicologia, 7 de Assistência Social e 121 de Psiquiatria.

É importante frisar que todas as pesquisas de opinião realizadas demonstraram uma avaliação positiva do serviço, cuja relevância e necessidade foram reconhecidas. Além disso, ficou evidente que os atendimentos do SEMUPS impactam de maneira benéfica em diversas áreas da vida pessoal e profissional, inclusive contribuindo para um maior engajamento no trabalho.

Dessa forma, o serviço foi ampliado e no mês de dezembro de 2024, foi assinado um novo contrato para a inclusão de atividades de atendimento realizadas também por profissionais de nutrição e educação física, além dos profissionais de psicologia e psiquiatria que já integravam o serviço.

#### 4.4.3.11. Pesquisa de Qualidade de Vida no Trabalho

Em 2024, foi realizada uma nova pesquisa sobre Qualidade de Vida no Trabalho, com os principais objetivos de obter e disponibilizar dados quantitativos e qualitativos para diagnosticar possíveis fontes de bem-estar e mal-estar no ambiente de trabalho, a fim de ajudar a orientar as decisões de gestão.

Neste ano a pesquisa contou com a participação de 800 (oitocentos) trabalhadores, representando aproximadamente 31,12% do total da força de trabalho da ANTT, englobando servidores, terceirizados e estagiários.

O resultado indicou um índice de QVT de 6,6 correspondente a uma percepção geral, pelos trabalhadores da ANTT, de que na Agência há bem-estar moderado.

Tabela 82 - Índice de QVT Estrutura Física

Índice de QVT Estrutura Física (IQVT-EF)							
Ano	IQVT Geral	IQVT Fator Condições de Trabalho	Nº de trabalhadores	Nº de respondentes	% de respondentes	IQVT-EF*	Aplicação
2012	5,8	6,4	2307	1062	46,03	0,294592	UNB
2018	6,2	7,1	2537	1047	41,27	0,293017	UNB
2022	6,2	6,9	2641	192	7,2	0,04968	ANTT
2023	6,5	7,4	2312	704	30,49	0,225626	ANTT
2024	6,6	7,5	2571	800	31,12	0,2334	ANTT

\*IQVT-EF= (Nota do fator Condições de trabalho x percentual de respondentes) / 10

Fonte: SUESP

#### 4.4.3.12. Serviço de Gestão de Conflitos Interpessoais da ANTT (SEGEICIN)

Trata-se de um serviço inaugurado em 2022, composto por servidores de diversas áreas da ANTT, capacitados para atuar como gestores de conflitos interpessoais no ambiente de trabalho. Esses servidores desempenham o papel de facilitadores de diálogo, auxiliando as partes envolvidas a encontrar soluções satisfatórias para os conflitos, promovendo um ambiente de trabalho mais harmônico e relações profissionais mais saudáveis e pacíficas.

Em 2024, foram realizadas 11 sessões de mediação de conflitos, relacionadas a 2 casos específicos. Devido à movimentação de servidores integrantes do SEGEICIN, foi promovida uma nova formação de gestores de conflito, que também funcionou como reciclagem para os membros remanescentes. Essa capacitação ocorreu em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), teve carga horária de 60 horas e qualificou 12 servidores da ANTT e 20 da ANAC.

#### 4.4.3.13. Sistemas de controle de frequência da ANTT / Programa de Gestão e Desempenho – PGD/ANTT Pró

Desde novembro de 2023, a ANTT utiliza o módulo Frequência do SouGov.Br, que simplifica o registro de frequência, melhora a gestão de equipes e reduz o retrabalho. Desenvolvido pelo MGI, o módulo é integrado a outros sistemas federais, automatizando registros de afastamentos, licenças e concessões, com acesso via *web* ou aplicativo *mobile*. A ferramenta está em constante aprimoramento.

Quanto ao Programa de Gestão e Desempenho (PGD), a ANTT implantou, em maio de 2023, o sistema ANTT Pro, integrado ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI), para pactuar, monitorar e medir resultados. Após a edição de normativos como a [Instrução Normativa Conjunta nº 24/2023](#), a ANTT ajustou o sistema e publicou a [Resolução nº 6.041/2024](#) e a [Portaria DG nº 136/2024](#), instituindo o PGD e adequando-se às diretrizes do MGI.

Em dezembro de 2024, a ANTT começou a enviar dados do ANTT Pro à API 2.0 do MGI, cuja situação já consta refletida no Painel de Implementação do PGD.

#### 4.4.3.14. Estruturação do Subsistema Integrado de Atenção à Saúde do Servidor – SIASS

Em janeiro de 2024, foi formalizado o Acordo de Cooperação Técnica entre a ANTT e a Unidade SIASS da ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária). Essa Unidade SIASS passou a atender os servidores da ANTT lotados em Brasília/DF, correspondendo a cerca de 63% da força de trabalho total da Agência.

Além disso, como a ANVISA realiza perícias na modalidade de telessaúde, também atendeu todos os demais servidores da ANTT que estão lotados ou residem fora de Brasília e não são vinculados a outras Unidades SIASS.

Atualmente, os atestados médicos são avaliados em um prazo médio de até 7 (sete) dias úteis, proporcionando maior celeridade tanto para os servidores quanto para a ANTT. Isso foi possível graças aos Acordos de Cooperação Técnica – ACT's firmados com outras 4 Unidades SIASS, além de parcerias informais com diversas outras Unidades, garantindo a realização de perícias e a homologação de atestados para 100% dos servidores da Agência.

#### 4.4.3.15. Capacitação

O [Plano Estratégico 2022-2025](#) estabelece, entre outros, o objetivo de “Fortalecer o corpo técnico, por meio da capacitação e desenvolvimento das pessoas” cujo acompanhamento é realizado por meio dos seguintes indicadores: Indicador de Desempenho Horas Médias de Capacitação por Servidor (IHCS); Índice de Servidores Capacitados (ICS); e Indicador de Recursos Orçamentários Executados em Ações Capacitação (IRCAP), resumidos na tabela abaixo:

Tabela 83 - Indicadores de Capacitação

NOME DO INDICADOR	DESCRIÇÃO	FÓRMULA
INDICADOR DE HORAS MÉDIAS DE CAPACITAÇÃO POR SERVIDOR - IHCS	O indicador mensura a quantidade horas (média) de capacitação por servidor da Agência, anualmente.	<b>IHCS</b> = Quantidade total de horas de capacitação / n° total de servidores ativos da ANTT
ÍNDICE DE SERVIDORES CAPACITADOS - ICS	O indicador mensura a taxa de capacitação dos servidores da Agência anualmente.	<b>ICS</b> = N° de servidores capacitados / N° total de servidores da ANTT * 100
INDICADOR DE RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS DESPENDIDOS EM CAPACITAÇÃO - IRCAP	Avalia o histórico da execução financeira anual vinculada a eventos de capacitação em relação ao total de servidores ativos da ANTT.	<b>IRCAP</b> = Valor empenhado em ações de capacitação / Orçamento previsto para capacitação

Fonte: SUESP

Os indicadores avaliam, anualmente, a capacitação dos servidores da ANTT por meio de três métricas principais: a média de horas de capacitação por servidor, a taxa de capacitação dos servidores e a execução financeira anual destinada a eventos de capacitação em relação ao total de servidores ativos.

No que diz respeito ao orçamento para capacitação, em 2024, foi alocado um total de R\$ 1.222.870,00, sendo empenhado o valor de R\$ 1.122.869,38, o que corresponde uma utilização de quase 100% dos recursos disponibilizados para capacitação.

Na Tabela a seguir, constam as evoluções dos recursos estabelecidos no orçamento (PLOA), o alocado e o executado (empenhado), bem como a indicação do percentual de execução por exercício:

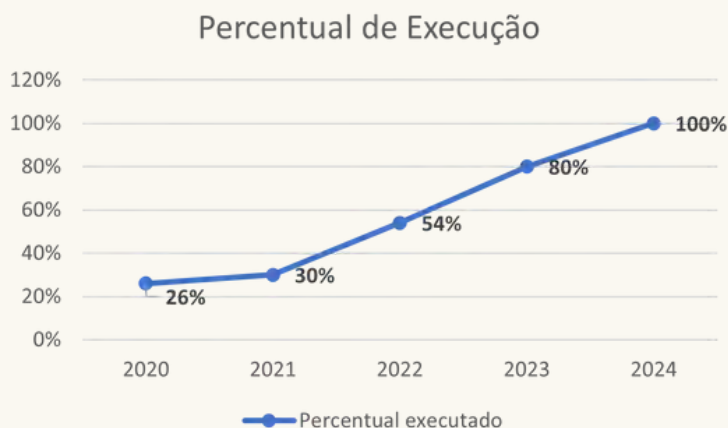
**Tabela 84 - Utilização do Orçamento de Capacitação**

ANO	ORÇAMENTO PLOA	ORÇAMENTO DISPONÍVEL ANTT	EMPENHADO	% de execução
2020	R\$ 891.969,00	R\$ 891.969,00	R\$ 232.372,16	26%
2021	R\$ 1.010.000,00	R\$ 1.010.000,00	R\$ 301.273,62	30%
2022	R\$ 4.350.000,00	R\$ 4.350.000,00	R\$ 2.368.966,43	54%
2023	R\$ 2.000.000,00	R\$ 2.000.000,00	R\$ 1.608.087,89	80%
2024	R\$ 2.000.000,00	R\$ 1.222.870,00	R\$1.122.869,38	100%

Fonte: SUESP - Data da Extração: 31/12/2024

Apesar da redução no orçamento de capacitação nos últimos anos contrapondo-se à necessidade de capacitação dos servidores da ANTT, o aproveitamento do orçamento disponibilizado tem crescido ao longo do tempo, com a plena utilização dos recursos disponíveis no ano de 2024, como ilustra o gráfico abaixo:

**Gráfico 56 - Percentual de execução orçamentária de capacitação**



Fonte: SUESP - Data da Extração: 31/12/2024

Ademais, mesmo com a plena utilização dos recursos disponíveis, a restrição orçamentária teve impacto direto nos indicadores relacionados às horas de capacitação e à quantidade de servidores capacitados. A Tabela abaixo apresenta os Indicadores Estratégicos de Desempenho de Capacitação, com dados de diferentes anos (2019 a 2024) e métricas relacionadas ao treinamento e capacitação de servidores.

**Tabela 85 - Indicadores Estratégicos de Desempenho de Capacitação**

Ano	Horas	Servidores	Servidores Capacitados	IHCS*	ICS**	IRCAP***
2019	57047	1189	908	47,98	0,76	0,99
2020	36790	1185	646	31,05	0,55	0,26
2021	30143	1164	810	25,90	0,70	0,29

2022	85550	1121	869	76,32	0,78	0,54
2023	80531	1083	971	74,36	0,90	0,80
2024	41885	1104	679	37,94	0,61	0,99

\*IHCS = (Quantidade total de horas de capacitação / n° total de servidores ativos da ANTT)

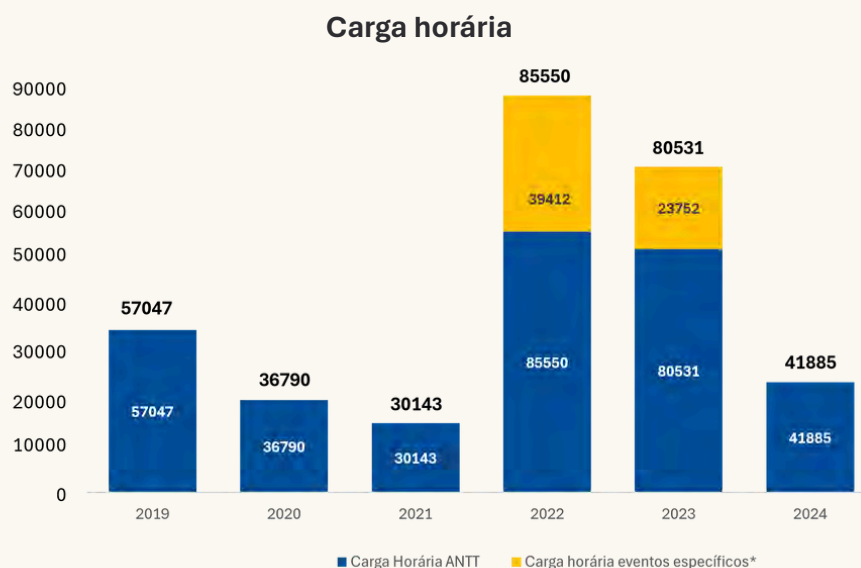
\*\*ICS = (n° de servidores capacitados / n° total de servidores ativos da ANTT) \* 100

\*\*\*IRCAP: (Valor empenhado em ações de capacitação/ Orçamento previsto para capacitação)

Fonte: SUESP - Data da Extração: 31/12/2024

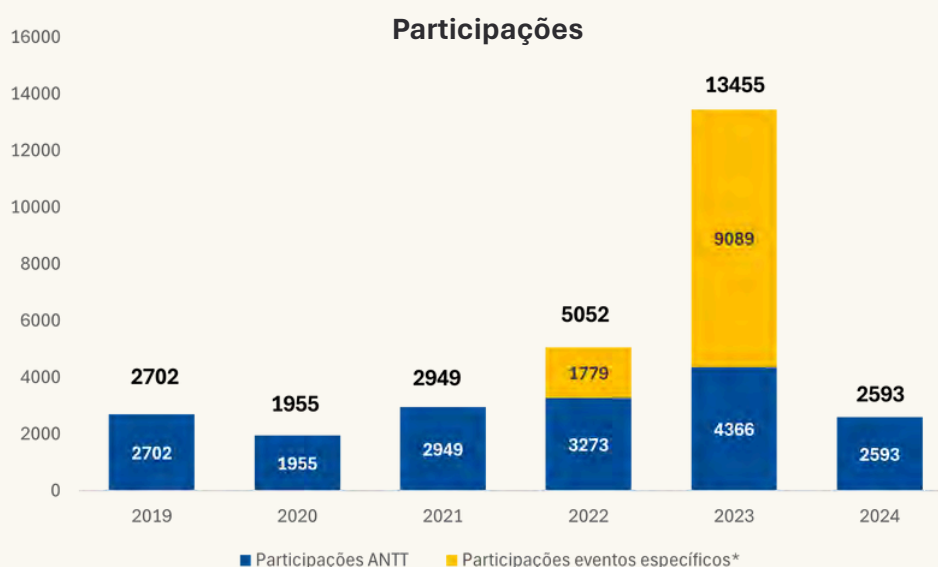
A seguir, são apresentados gráficos contendo os principais resultados quantitativos da execução de capacitação da ANTT no ano de 2024 e dos exercícios anteriores:

Gráfico 57 - Carga Horária



Fonte: SUESP - Data da Extração: 31/12/2024

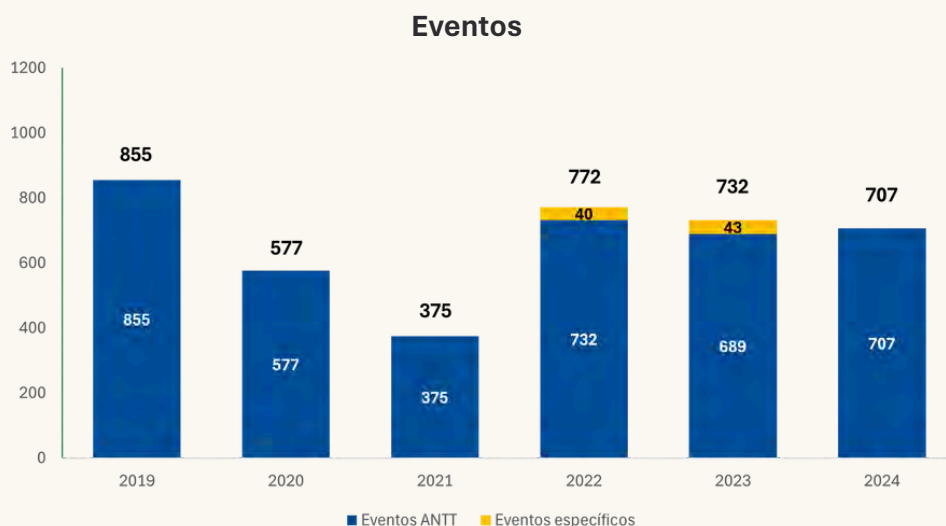
Gráfico 58 - Participações



Fonte: SUESP - Data da Extração: 31/12/2024

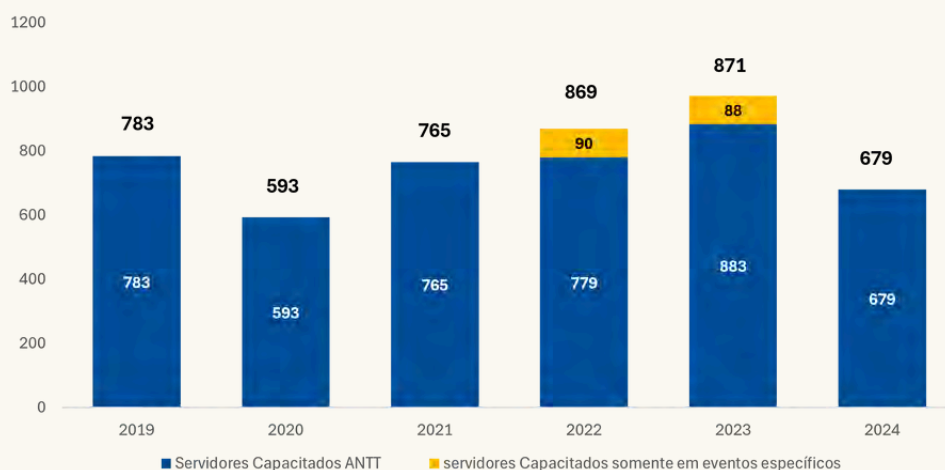


Gráfico 59 - Eventos



Fonte: SUESP - Data da Extração: 31/12/2024

Gráfico 60 - Servidores Capacitados



Fonte: SUESP - Data da Extração: 31/12/2024

Um dos principais fatores que impactaram o desempenho das ações de capacitação em 2024 foi a restrição orçamentária. Embora o Plano de Contratações Anual (PCA), aprovado pela [Deliberação nº 93, de 1º de abril de 2024](#), previsse um orçamento de R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais) para capacitações, incluindo o Programa de Experiência Técnica Internacional (PETI), apenas R\$ 1.122.870,00 (um milhão, cento e vinte e dois mil, oitocentos e setenta reais) foi efetivamente disponibilizado. Do montante praticamente 100% foi empenhado, totalizando R\$ 1.122.869,80 (um milhão, cento e vinte e dois mil, oitocentos e sessenta e nove reais e oitenta centavos). Esse valor representa apenas 37,43% do orçamento inicialmente previsto e corresponde a 56,14% do orçamento empenhado no ano anterior, que foi de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).

Em 2024, parte dos recursos empenhados foi utilizada para custear diárias e passagens dos servidores participantes do Programa de Experiência Técnica Internacional (PETI). Entretanto, na 2ª Visita Técnica, os custos com deslocamento internacional, alimentação e hospedagem dos servidores da ANTT foram arcados pela Embaixada da China, resultando em uma economia significativa que permitiu a aplicação dos recursos em outras ações de capacitação.

Outro fator relevante para a variação negativa no desempenho das ações de capacitação do ano de 2024, quando comparado com os anos de 2022 e 2023, é que a Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS), maior unidade organizacional da ANTT, que concentra 27,7% da força de trabalho (317 de 1104), protagonizou eventos de capacitação nos anos de 2022 e 2023, não realizados em 2024, gerando grande impacto nos indicadores.

Os gráficos anteriores demonstram o impacto do Curso de Formação de Agentes de Trânsito, realizada em 2022, e dos eventos "Segundas de Capacitação", realizados em 2023, na carga horária de capacitação, na quantidade de eventos, bem como na participação participações em eventos e na quantidade de servidores capacitados.

Em 2022, a carga horária total chegou a 85.550 horas, das quais 39.412 horas correspondem ao Curso de Formação de Agente de Trânsito (46%). Já em 2023, o evento "Segundas de Capacitação" contribuiu para uma carga horária total de 80.531 horas, das quais 23.752 horas foram destinadas a essa ação (29,5%). Em 2024, a carga horária de capacitação foi de 41.885 horas.

O impacto dessas formações específicas também é evidente no número total de participações em eventos de capacitação, que em 2022 alcançou o total de 5.052 participações devido a 1.779 participações (23,3%) relacionadas aos módulos do Curso de Formação de Agente de Trânsito. Em 2023, o impacto foi ainda mais expressivo, com um total de 13.455 participações, das quais, 9.089 (67,5%) foram relacionadas ao evento "Segundas de Capacitação". Em 2024 foram 2.593 participações em eventos de capacitação.

Ao analisar isoladamente dois eventos de capacitação — o Curso de Formação de Agente de Trânsito, em 2022, e o programa "Segundas de Capacitação", em 2023 — observa-se que uma quantidade significativa de servidores que participaram dessas iniciativas promovidas pela SUFIS: 90 servidores em 2022 e 88 em 2023. Esses eventos, por si só, foram responsáveis por 10,3% e 9% do total de servidores capacitados nos respectivos anos.

Outra ação foi a implementação do Programa de Idiomas que se destaca como uma estratégia eficaz, oferecendo uma solução escalável e acessível para ampliar o número de servidores capacitados em competências alinhadas aos objetivos estratégicos da ANTT, além de promover maior eficiência no uso do orçamento de capacitação.

Por fim, a ANTT mantém seu compromisso com o desenvolvimento de seus servidores, apesar dos desafios financeiros enfrentados em 2024 que impactaram os números de capacitação. A Agência tem se empenhado em encontrar alternativas viáveis para garantir a capacitação de seus servidores.

#### 4.4.4. Desafios

##### 1. Recomposição da Força de Trabalho (Concurso Público)

Atualmente, o quadro de servidores da Agência apresenta uma defasagem de 45%, com 769 vagas não preenchidas em relação às 1.705 previstas na Lei nº 10.871/2004, que trata da criação de carreiras e organização de cargos efetivos das Agências Reguladoras.

É importante destacar que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) não promovia a recomposição da força de trabalho desde 2013. No entanto, em 2023, foi autorizada a realização de concurso visando o provimento de 50 vagas para o cargo de Especialista em Regulação da ANTT.

Em outubro de 2024, foram empossados 49 novos Especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres. Contudo, esse quantitativo não supre sequer a evasão de servidores ocorrida nos últimos três anos. Destaca-se que destes 50, um servidor não tomou posse e outros quatro entraram com licença para participação em curso de formação para outros cargos na Administração Pública.

A ANTT já solicitou ao órgão central do SIPEC – MGI – a autorização para nomeação do excedente em 25% do quantitativo de vagas e planeja realizar a segunda turma do curso de formação.

Vale ressaltar que nesses 22 anos de existência da ANTT, o número de cargos atualmente definido na legislação está aquém do necessário, especialmente considerando a expansão das malhas ferroviárias e das novas concessões rodoviárias. A capacidade operacional da ANTT, diante da grande quantidade de novos projetos de concessão, tem sido apontada como um fator de grande percepção de risco para investidores, o que pode ameaçar a continuidade do extenso programa de novas concessões e a efetividade das fiscalizações pela Agência.

Por fim, em 2024, a Agência protocolou um novo pedido de concurso público para o provimento de 343 vagas para os cargos de Especialista, Analista e Técnico em Regulação e aguarda a autorização para o pedido.

## 2. AvaliaGov

Com o advento da funcionalidade AvaliaGov no aplicativo SouGov, estão sendo realizadas tratativas junto ao Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) para adesão à essa funcionalidade para o próximo ciclo avaliativo. Será verificado a possibilidade de utilização do sistema em relação a realidade dos cargos efetivos da ANTT.

## 3. Capacitação

- Gestão do Orçamento:

Embora o orçamento destinado à capacitação tenha sofrido redução ao longo dos anos, a ANTT demonstrou eficiência ao utilizar quase 100% dos recursos disponíveis, apesar desse desempenho, a limitação financeira impactou iniciativas importantes. A busca por alternativas, como o programa de idiomas, foi essencial para mitigar esses efeitos, mas a necessidade de equilibrar as demandas com os recursos segue como um desafio central.

Ademais, a falta de capacitações específicas para esses servidores, que desempenham funções essenciais na organização, será um desafio para a ANTT nos próximos anos para garantir o desenvolvimento contínuo de uma parte significativa de sua força de trabalho. Assim, a redução nos números foi parcialmente influenciada por esse fator.

Para 2025, a Agência planeja promover cursos voltados para áreas finalísticas, como a SUFIS e outras Unidades Organizacionais, reforçando a prioridade dada à capacitação como ferramenta para aprimorar o desempenho das atividades institucionais e o atendimento ao cidadão.

## 4. Comunicação

A comunicação interna foi um fator transversal a todos os desafios. A criação de ferramentas como o Painel BI, que oferece maior transparência nos processos de progressão e promoção, trouxe avanços no relacionamento entre gestão e servidores. Entretanto, a comunicação eficaz das oportunidades de capacitação, benefícios e novos projetos ainda demanda maior foco para garantir que todos os servidores compreendam as iniciativas e possam se engajar plenamente.

Em síntese, a ANTT enfrentou desafios significativos em 2024, mas também demonstrou capacidade de adaptação e inovação. O fortalecimento da gestão orçamentária, o alinhamento das competências às necessidades institucionais, a promoção de maior engajamento nas capacitações e a consolidação de uma comunicação interna eficaz são pilares que devem guiar as ações da Agência em 2025.

## 4.5. Gestão de Licitações e Contratos

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](#), obedecendo sempre o regramento previsto na antiga Lei de Licitações ([Lei nº 8.666/1993](#)), no que couber, bem como a sua nova previsão, a [Lei nº 14.133/2021](#) já em vigor e que substituiu todo o conjunto de normas e regras das licitações e contratações públicas.

### 4.5.1. Processos de Contratações em 2024

Foram realizadas 110 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\$ 115.828.877,80 (cento e quinze milhões, oitocentos e vinte e oito mil oitocentos e setenta e sete reais e oitenta centavos):

Figura 46 - Pregões



Fonte: SUDEG

Figura 47 - Adesões à Ata e Credenciamentos





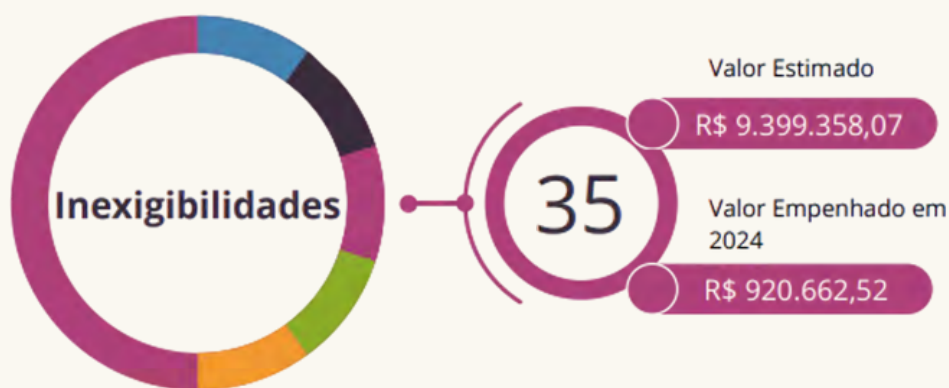
Fonte: SUDEG

Figura 48 - Dispensas de Licitação



Fonte: SUDEG

Figura 49 - Inexigibilidades de Licitação



Fonte: SUDEG

#### 4.5.2. Das formalizações Contratuais

Foram formalizadas 68 contratações no âmbito da ANTT, no valor total de R\$109.574.343,10 (cento e nove milhões, quinhentos e setenta e quatro mil e trezentos e quarenta e três reais e dez centavos), nas seguintes modalidades:

- Contrato Administrativo;
- Ata de Registro de Preço;
- Termo de Cessão de Uso; e
- Termo de Cessão de Uso não Oneroso.



Fonte: SUDEG

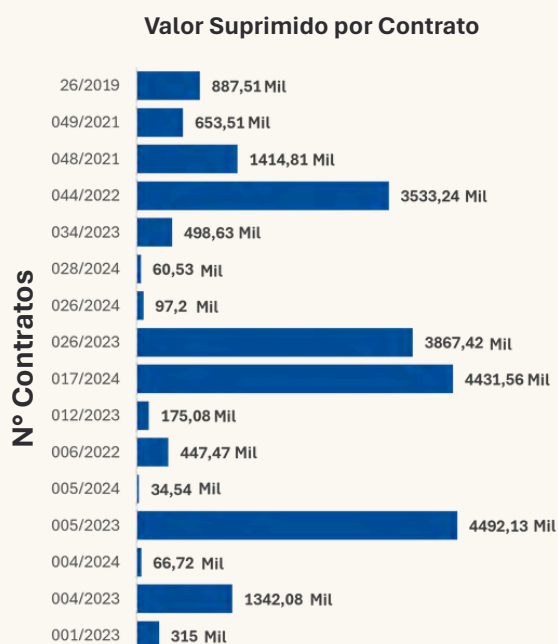


Fonte: SUDEG

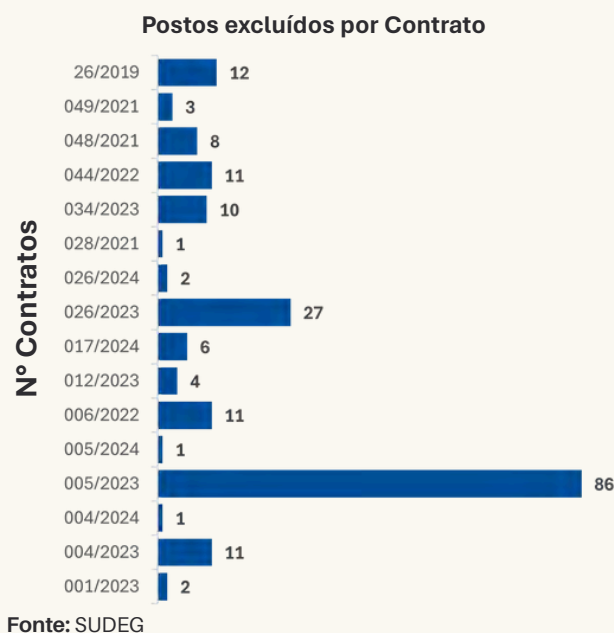
### 4.5.3. Supressões por contrato em 2024

Considerando o ambiente de restrições orçamentárias vividos no ano de 2024, foram necessárias a celebração de diversas supressões contratuais, senão vejamos:

**Gráfico 62 – Supressões por contrato de mão de obra exclusiva**







Outros:

Gráfico 63 - Valores suprimidos (Outros Contratos)

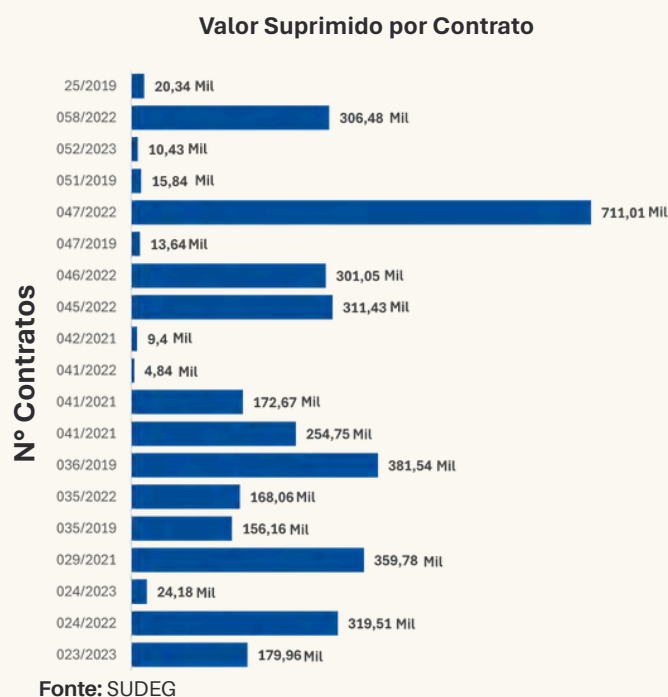


Tabela 86 - Resumo Geral das Supressões

MÃO DE OBRA EXCLUSIVA		OUTROS
Valor total suprimido em 2024	Quantidade de postos excluídos - 2024	Demais supressões contratuais em 2024
R\$ 22.045.146,33	196	R\$ 14.446.064,43
TOTAL		
R\$ 36.763.484,30		

Fonte: SUDEG

#### 4.5.4. Reajustes dos valores contratuais

Em 2024, 22 (vinte e duas) empresas renunciaram totalmente seu direito ao reajuste e 1 (uma) empresa aceitou negociar a redução do índice previsto. Tais ações geraram uma economia orçamentária anual de R\$ 307.750,53 (trezentos e sete mil setecentos e cinquenta reais e cinquenta e três centavos):

Tabela 87 - Reajustes

2024	
TOTAL DA DESPESA DECORRENTE DOS REAJUSTES APLICADOS EM 2024, CONSIDERANDO O VALOR GLOBAL VIGENTE	R\$ 2.053.390,63
TOTAL DESCONTO CONCEDIDO NO ÍNDICE DE REAJUSTE OU REAJUSTE NÃO APLICADO (RENÚNCIA)	R\$ 307.750,53
TOTAL DA DESPESA DECORRENTE DOS REAJUSTE APLICADOS EM 2024, CONSIDERANDO O DESCONTO CONCEDIDO OU REAJUSTE NÃO APLICADO (RENÚNCIA)	R\$ 1.745.640,10
TOTAL DE CONTRATOS ANALISADOS	66
PERCENTUAL DE REDUÇÃO DO VALOR DA DESPESA DECORRENTE DOS REAJUSTES APLICADOS AOS CONTRATOS ADMINISTRATIVOS EM 2024	17,63%

Fonte: SUDEG

##### a) Repactuações dos Valores Contratuais

Foram repactuados 29 (vinte e nove) contratos de prestação de serviços com dedicação exclusiva de mão de obra. Tais ações geraram a movimentação orçamentária aproximada de R\$ 3.374.349,84 (três milhões, trezentos e setenta e quatro mil trezentos e quarenta e nove reais e oitenta e quatro centavos).

##### b) Liberações de Valores Depositados em Contas-Depósito Vinculadas

Até o presente momento foram realizadas 170 (cento e setenta) liberações de recursos. Tais ações geraram a movimentação financeira no montante aproximado de R\$ 19.359.822,09 (dezenove milhões, trezentos e cinquenta e nove mil oitocentos e vinte e dois reais e nove centavos).

##### c) Alterações Contratuais

Foram analisadas até o presente momento 57 (cinquenta e sete) solicitações de alterações contratuais. Tais ações geraram a redução financeira no montante aproximado de R\$ 24.738.679,59 (vinte e quatro milhões, setecentos e trinta e oito mil seiscentos e setenta e nove reais e cinquenta e nove centavos).

#### 4.5.5. Sanções administrativas

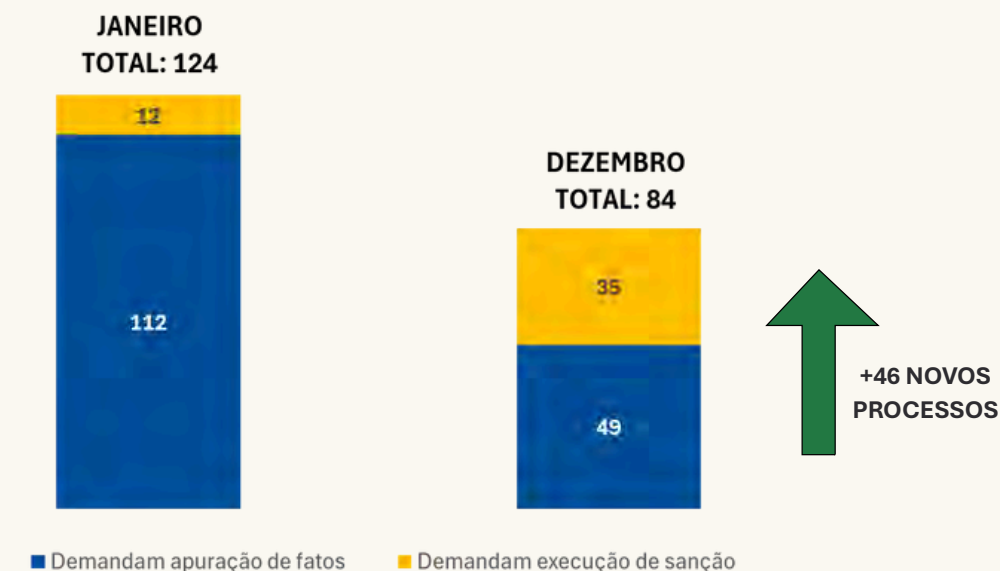
A análise dos resultados apresentados revela que o exercício de 2024 foi marcado pela elevada produtividade da ANTT, que executou suas atividades com celeridade e qualidade. Isso resultou em um aumento contínuo no número de PAS impulsionados, promovendo uma redistribuição do perfil dos processos por fase processual, conforme ilustrado no gráfico a seguir. Além disso, observou-se um expressivo número de processos concluídos.

Acredita-se que a celeridade processual alcançada tenha gerado impactos positivos para as contratações firmadas pela ANTT, pois espera-se que as licitantes e contratadas se empenhem no cumprimento de suas obrigações. A eficiência na apuração de infrações assegura a efetividade e o alcance dos objetivos do PAS, que é caracterizado como um instrumento preventivo, educativo e repressivo no enfrentamento de novas falhas.

A ANTT iniciou o exercício com 124 processos em aberto e, ao longo do ano, recebeu cerca de 46 novos PAS, totalizando a gestão de 170 em 2024. Apesar desse acréscimo, foi possível encerrar o período com apenas 84 processos em andamento (86 foram concluídos).

Assim, o trabalho resultou em 121 processos com decisões definitivas, dos quais 86 já foram concluídos e 35 se encontravam em fase de execução de sanção:

Gráfico 64 - Evolução do Estoque Anual (PAS)

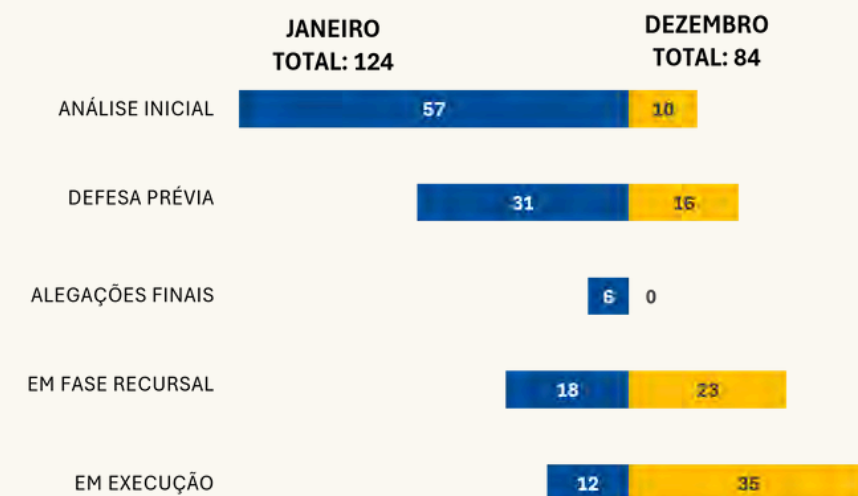


Fonte: SUDEG

O gráfico demonstra o trabalho de impulsionamento dos processos, cuja consequência acarretou na redistribuição do perfil por fase processual.

Iniciou-se 2024 com maior quantidade de processos em análise inicial, e mesmo com o recebimento de novas demandas de apuração de infrações contratuais, o ano foi encerrado com mais processos em fase de execução do que em análise inicial:

Gráfico 65 - Evolução Anual (PAS) - Distribuição por fase processual



Fonte: SUDEG

### 4.5.6. Processos de Pagamento

No ano de 2024 foram contabilizados os seguintes quantitativos de processos de pagamento, processos de reconhecimento de dívida, processos de pagamento direto aos trabalhadores de empresas prestadoras de serviços com mão de obra exclusiva e processos de emissão de atestados de capacidade técnica:

Tabela 88 – Quantitativos de Processos de Pagamento

Atestado de Capacidade Técnica		Processos de Pagamento		
Ano	Quantidade	Ano	Quantidade	Valor Total
2024	42	2024	2.332	R\$ 269.750.313,56

Processos de Reconhecimento de Dívida			Processos de Pagamento Direto		
Ano	Quantidade	Valor Total	Ano	Quantidade	Valor Total
2024	16	R\$ 403.778,00	2024	21	R\$ 1.560.925,85

Fonte: SUDEG

### 4.5.7. Plano de Contratação Anual

O Plano de Contratação Anual - PCA referente ao ano de 2024 foi aprovado por meio da [Deliberação nº 141, de 22 de maio de 2023](#), com valor estimado de R\$ 129.157.870,57 (cento e vinte e nove milhões cento e cinquenta e sete mil oitocentos e setenta reais e cinquenta e sete centavos).

No entanto, em face da necessidade de revisão, iniciou-se as tratativas para revisão do plano em fevereiro de 2024. Após a realização das devidas formalidades processuais e administrativas, foi publicada a [Deliberação nº 93, em 1º de abril de 2024](#), com a atualização do valor estimado para R\$ 350.516.374,28 (trezentos e cinquenta milhões quinhentos e dezesseis mil trezentos e setenta e quatro reais e vinte e oito centavos), refletindo as novas projeções de contratação.

Desse documento, verifica-se que é composto por 111 (cento e onze) itens, dos quais são 50 para substituição, 54 para novas demandas, e 7 para demandas de baixo valor. De acordo com os Relatórios de Gestão de Riscos do PCA, até 30/11/2024 foram concluídos 22 itens, que abrangem diversos objetos.

Referente ao ano de 2025, a elaboração do plano iniciou em março de 2024, culminando na publicação da [Deliberação nº 116, de 6 de maio de 2024](#), no valor estimado de R\$ 250.698.111,64 (duzentos e cinquenta milhões, seiscentos e noventa e oito mil cento e onze reais e sessenta e quatro centavos).

Contudo, considerando o período de inclusão, exclusão ou redimensionamento de itens, encontra-se em andamento a revisão do PCA 2025, que visa atualizar as previsões das contratações para o ano corrente, com o valor estimado atual de R\$ 471.521.424,34 (quatrocentos e setenta e um milhões, quinhentos e vinte e um mil, quatrocentos e vinte e quatro reais e trinta e quatro centavos), refletindo as novas demandas e ajustes necessários.

### 4.5.8. Desafios e Ações Futuras

Lista-se como objetivo a finalização e a publicação da nova Norma Administrativa que regulamentam o regime das contratações públicas.

Importante mencionar, a implementação dos serviços comuns de registro e manutenção de base de dados referente a títulos ou dívidas, de qualquer valor, vencidas e não pagas, não inscritas em Dívida Ativa, de pessoas físicas ou jurídicas, nos processos de infrações às obrigações de contratos administrativos.

Além disso, destaca-se os projetos do Plano de Gestão Anual – PGA, quais sejam, a Gestão Administrativa de Compras Públicas e Aperfeiçoamento dos Procedimentos de Licitações e Contratos Administrativos, que apoiarão o alcance das metas estabelecidas para aperfeiçoamento da gestão das contratações administrativas no âmbito da ANTT.

Por fim, frisa-se sobre a obrigatoriedade da nova funcionalidade do Pagamento dos Instrumentos de Cobrança no sistema Contratos.gov.br, que tem como objetivo otimizar e automatizar a geração dos documentos de pagamento de notas fiscais (ou outros instrumentos de cobrança) no Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (Siafi).

## 4.6. Gestão de Tecnologia da Informação e Comunicação

A gestão de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) da ANTT vem trabalhando na melhoria de suas capacidades operacionais e estratégicas. Instrumentalizada pela Superintendência de Tecnologia da Informação - SUTEC, as atividades desse setor permeiam todas as áreas da ANTT, havendo trabalhos em conjunto com todas as Unidades Organizacionais. A SUTEC atua como um centro de tecnologia, fornecendo instrumentos e estruturando as atividades das áreas finalísticas a fim de otimizar, atualizar e tornar o acesso à informação mais rápido e confiável.

Em 2024, foram realizadas ações voltadas à modernização dos Sistemas e da Infraestrutura Tecnológica, assegurando a melhoria no desempenho das atividades diárias e a atualização e otimização de processos essenciais.

Para acompanhar as rápidas e contínuas mudanças no ambiente tecnológico, foi dedicado maior empenho dos gestores, a fim de garantir maior eficiência e produtividade às crescentes demandas operadas pela área, sendo necessária a atualização do parque tecnológico – garantindo mais capacidade e agilidade aos atendimentos, a admissão de novos servidores – trazendo outras competências e perícia profissional para a área de TI. A gestão atuou com o objetivo de trazer continuidade e inovações às soluções dos sistemas da Agência.

Tais realizações, são apresentadas a seguir, onde serão expostas as realizações de 2024.

### 4.6.1. Montante de Recursos Financeiros em TIC

Tabela 89 - Recursos financeiros em TIC

Natureza De Despesa	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Restos a pagar Não Processados a pagar
INVESTIMENTOS	R\$ 4.409.809,29	R\$ 1.145.197,69	R\$ 3.553.697,89
CUSTEIO	R\$ 71.839.055,95	R\$ 49.524.563,08	R\$ 24.356.092,80
TOTAL	R\$ 76.248.865,24	R\$ 50.669.760,77	R\$ 27.909.790,69

Fonte: Tesouro Gerencial (22/01/2025)

### 4.6.2. Contratações mais relevantes de recursos de TIC

A ANTT tem se destacado pelo seu firme comprometimento com a melhoria contínua no setor de tecnologia. A equipe, formada por servidores da ANTT e técnicos especialistas da área, vem envidando esforços significativos na contratação de serviços e aquisições essenciais para o setor de TIC.

Este empenho reflete a busca constante por otimização e modernização dos processos da Agência, a fim de garantir maior eficiência e eficácia na execução de suas atividades, além de contribuir para um ambiente tecnológico mais seguro e integrado.

No contexto do Plano de Contratação Anual - PCA de 2024, a SUTEC identificou a necessidade de 23 (vinte e três) itens, abrangendo tanto substituições de contratos quanto novas demandas, com o objetivo de atender às exigências de modernização e manutenção dos sistemas.

Assim, como ocorreu em 2023, a execução do PCA deste ano enfrentou desafios decorrentes das restrições orçamentárias estabelecidas pelo Governo Federal, que impactaram o cumprimento do cronograma das aquisições planejadas e entregas. Estas restrições também influenciaram a necessidade de realizar rescisões contratuais de forma unilateral, bem como diversas supressões de itens dos contratos. Estes acontecimentos geraram riscos relacionados à descontinuidade de serviços essenciais e à obsolescência tecnológica.

Apesar das contínuas restrições orçamentárias em 2024, a Diretoria-Geral proveu esforços para obter investimento, viabilizando a realização de 7 (sete) novos processos de aquisição; e, a renovação de 14 (quatorze) contratos de uso contínuo. Essas iniciativas, além de garantir a continuidade operacional, representam avanços na capacidade da Agência em atender às crescentes demandas tecnológicas, fortalecendo a Governança de TIC e promovendo a eficiência na alocação de recursos.

Tabela 90 - Números dos Novos contratos e dos contratos renovados

Novas Contratações de TIC	Contratações de uso contínuo e Renovações de Contratos
<p><b>1. Contrato nº 24/2024</b> - JOIN TECNOLOGIA DA INFORMÁTICA LTDA.</p> <p><b>2. Contrato nº 25/2024</b> - JOIN TECNOLOGIA DA INFORMÁTICA LTDA.</p> <p><b>3. Contrato nº 28/2024</b> - MCR SISTEMAS E CONSULTORIA LTDA.</p> <p><b>4. Contrato nº 11/2024</b> - BLUE SOLUÇÕES INTELIGENTES LTDA.</p> <p><b>5. Contrato nº 12/2024</b> - IOS INFORMÁTICA ORGANIZAÇÃO E SISTEMAS LTDA.</p> <p><b>6. Contrato nº 48/2024</b> - BRASOFTWARE INFORMÁTICA LTDA.</p> <p><b>7. Contrato nº 013/2024</b> - SERVIÇO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS (SERPRO).</p>	<p><b>1. Contrato nº 33/2024</b> - BLUE EYE SOLUÇÕES EM TECNOLOGIA LTDA</p> <p><b>2. Contrato nº 016/2021</b> - TELESUL TELECOMUNICAÇÕES LTDA</p> <p><b>3. Contrato nº 009/2023</b> - NTSEC SOLUÇÕES EM TELEINFORMÁTICA LTDA</p> <p><b>4. Contrato nº 031/2020</b> - BRASOFTWARE INFORMÁTICA LTDA</p> <p><b>5. Contrato nº 020/2020</b> - OBJECTTI SOLUÇÕES LTDA</p> <p><b>6. Contrato nº 047/2022</b> - DISRUPTEC BRASIL LTDA</p> <p><b>7. Contrato nº 058/2022</b> - DISRUPTEC BRASIL LTDA</p> <p><b>8. Contrato nº 045/2022</b> - ÔMEGA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO LTDA</p> <p><b>9. Contrato nº 024/2022</b> - LAYER TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO LTDA</p> <p><b>10. Contrato nº 008/2020</b> - OI S/A</p> <p><b>11. Contrato nº 015/2023</b> - HYTI INFORMÁTICA LTDA</p> <p><b>12. Contrato nº 014/2022</b> - RIKE IS INTELIGENCIA DE SOFTWARE LTDA</p> <p><b>13. Contrato nº 015/2022</b> - CENTRAL IT TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO S.A</p> <p><b>14. Contrato nº 013/2022</b> - TECNISYS INFORMÁTICA E ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA</p>

Fonte: SUTEC

Esse esforço é particularmente relevante em um cenário de transformação digital acelerada, que exige resiliência e inovação na gestão dos recursos tecnológicos. Neste sentido, entre as novas contratações realizadas, destacamos cinco projetos de contratação que contribuirão para o melhoramento contínuo das atividades prestadas pela ANTT:

- Serviços de Fábrica de Software, contemplando pontos de função e alocação de Perfil Profissional, essenciais para o desenvolvimento e manutenção de sistemas críticos, contemplando a execução de atividades de projeto, construção, testes, implantação, evolução, manutenção, sustentação e garantia de qualidade relacionadas ao ciclo de vida de software, adotando-se práticas ágeis;
- Licenças Adobe *Creative Cloud* e Adobe Acrobat, indispensáveis para a produção e edição de conteúdos digitais, com direito às atualizações e ao suporte;



- Serviços técnicos profissionais de TIC para o Centro Nacional de Supervisão Operacional - CNSO, a fim de garantir suporte especializado e aprimoramento das operações do centro de controle e monitoramento forma contínua, além de assegurar a eficiência e a resiliência nas atividades supervisionadas dos serviços suportados pelo CNSO.
- Licenças Microsoft, fundamentais para a padronização e integração de soluções corporativas;
- Serviços de Comunicação de Rede de Dados em Nuvem, que ampliam a conectividade, a segurança e a escalabilidade das operações da Agência.

Essas aquisições refletem o compromisso da SUTEC em assegurar o pleno funcionamento dos serviços de TIC, contribuindo para a governança institucional e a entrega de serviços de excelência à sociedade.

Outra contratação que se destacou em 2024 foi a **Transição do novo CNSO**.

O CNSO adotou um novo método de atendimento às demais áreas, tornando essa atividade mais empática e resiliente. Para apoiar essa transição de métodos e melhorar as operações do CNSO, foi contratada a plataforma TIBCO. Esta plataforma visa melhorar as operações do Centro de Supervisão por meio das funcionalidades: conectar perfeitamente qualquer aplicativo ou fonte de dados, unificar dados de forma inteligente para maior acesso, confiança e controle e prever resultados com confiança em tempo real e escala com recursos de Inteligência Artificial operando em três vertentes, conectividade, unificação de dados e predição.

Estes contratos, assim como os respectivos detalhes e informações, estão integralmente acessíveis ao público meio do [portal oficial da ANTT](#), ou no Portal da Transparência do Governo Federal, proporcionando total transparência e conformidade com os princípios de governança pública.

#### 4.6.3. Principais iniciativas (sistemas e projetos) e resultados na área de TIC

No ano de 2024, a SUTEC enfrentou um grande desafio na área de desenvolvimento de sistemas da ANTT. Devido a necessidade de realizar a troca da empresa que atende às demandas da fábrica de *softwares*, houve um período de transição e curva de conhecimento, o que ocasionou alguns atrasos nos cronogramas. Com a implementação de novas soluções para atender as demandas, a realização de repactuações e ajustes nas entregas mais urgentes, foi possível equilibrar os impactos mais críticos.

Pode-se concluir que os resultados entregues realmente refletiram os esforços empenhados da equipe da SUTEC. A gestão de TIC foi capaz de realizar conquistas importantes, que refletem diretamente o compromisso da Agência com a evolução tecnológica. As ações implementadas contribuíram para o aprimoramento das capacidades regulatórias e operacionais da Agência, garantindo que a Autarquia não apenas se mantenha atualizada em relação às novas tecnologias, mas também seja capaz de liderar mudanças que atendam de maneira mais eficaz às demandas do setor e da sociedade.

Algumas ações foram destacadas devido ao impacto positivo gerado, que refletem o empenho da ANTT em modernizar sua infraestrutura tecnológica e demonstram um claro foco em atender às necessidades emergentes do ambiente regulatório e operacional, reforçando o papel estratégico da tecnologia da informação no contexto dos transportes terrestres.

A seguir, são apresentadas algumas das iniciativas mais relevantes, que evidenciam os avanços conquistados.

- Criação do [Passe Livre Digital](#)

Foi desenvolvida, em parceria com a SUPAS, a digitalização do antigo Passe Livre. Toda atividade, antes desempenhada de forma manual, se tornou digital; antes a resposta aos pedidos se alongava no tempo, agora é imediata. Antes, o cidadão aguardava sua credencial ser entregue pelos Correios, agora é digital, on-line, a distância das mãos em seu celular. Sistema Passe Livre Digital foi um dos carros-chefes do

exercício de 2024. Esse desenvolvimento trouxe benefícios diretos ao cidadão. Como também agregou muito conhecimento e experiência a toda equipe da SUTEC e da ANTT. Pode-se dizer que ficou bem caracterizada a implementação do [Governo Digital](#) dentro da Agência, ou seja, o uso das tecnologias da informação para a entrega dos produtos e serviços do Estado ao cidadão.

- **Painel MoniTriip**

Mais uma parceria com a SUPAS, o desenvolvimento do Painel de Indicadores do Monitriip auxiliou a atividade dos servidores, trazendo solução para realizar cálculos automatizados referente aos indicadores estabelecidos.

- **Criação do Sistema de Processo Seletivo**

Foi desenvolvido um sistema em conjunto com a SUPAS, para que as empresas prestadoras de serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros participem do Processo Seletivo Público de abertura de mercados não atendidos e/ou monopolizados, permitindo que novas empresas realizem o atendimento de novas ligações e novos municípios, garantindo maior concorrência para o mercado.

- **Melhorias no Sistema Arrecadação**

Em trabalho conjunto à SUDEG/GEAUT, foram entregues três novas implementações ao Sistema Arrecadação, que aumentaram a eficiência do sistema, além de melhorias à experiência do usuário. As implementações foram:

- Construção de uma API para integração com o sistema SAPIENS – Dívida, que permite a automatizar o processo de baixa de autos de infração, reduzindo significativamente o tempo gasto pela área de negócios; validar automaticamente os valores pagos, mitigando erros decorrentes de ações manuais; e eliminar as etapas redundantes no fluxo, promovendo maior eficiência e confiabilidade no tratamento desses dados.
- Disponibilização de ferramenta que permita a quitação automática de autos de infração pagos via GRU, com base nos registros do sistema SAPIENS – PRG. Essa ferramenta tem como principais funcionalidades: atualização do status e situações dos autos de infração nos sistemas correlatos: Arrecadação, SISMULTAS e SGM; cruzamento e validação dos pagamentos registrados no SAPIENS com os sistemas internos, garantindo maior segurança e precisão nos processos; e integração otimizada entre os sistemas, reduzindo esforços manuais e promovendo maior agilidade na gestão de autos quitados.
- Modernização do sistema Arrecadação para atender às determinações previstas na [Resolução nº 5.083/2016](#), garantindo conformidade com os critérios de atualização de multas em atraso e aplicação de multas de mora. Foram entregues: atualização da fórmula de cálculo para multas em atraso com recurso; aplicação do cálculo da multa de mora; e, aplicação de limitação da multa de mora a 20%, conforme previsto na resolução.
- Criação de ferramenta para o E-Fiscal: foi desenvolvida nova ferramenta para implementação no APP do E-FISCAL, que permitirá consulta de licenças de viagem utilizando o número da licença, e a exibição mais detalhada das informações. Esse desenvolvimento resultará na melhoria da experiência dos usuários, aumentando a rapidez e a eficácia na obtenção de dados relacionados às licenças de viagem.

Outras entregas realizadas, e que apoiaram as melhorias nos serviços ofertados pela ANTT:

**Tabela 91 - Entregas de TI**

Projeto	Descrição	Entregas e Benefícios
SIREF RODOVIAS	Desenvolvimentos dos novos módulos (Indenização e Demonstração Financeira), para atender ao cronograma pactuado com o TCU.	Com a implementação desses módulos, será possível receber e registrar todas essas informações em banco de dados, de forma <i>online</i> – via API, aumentando a fiscalização e acompanhamento financeiro e contábil da concessão.

Projeto	Descrição	Entregas e Benefícios
SIR WEB	Desenvolvimentos dos novos módulos, para atender ao cronograma pactuado com o TCU.	Qualifica as informações referente ao trecho concedido, permitindo o acompanhamento e fiscalização da ANTT nas benfeitorias aplicadas na rodovia federal.
RNTRC	Desenvolvimento de novas funcionalidades para o sistema	A finalização dessas funcionalidades, permitirá a atualização da base de dados dos transportadores, suspendendo os Registros que não realizaram o processo completo de Revalidação Ordinária, bem como os cancelamentos dos Registros de transportadores falecidos e de empresas baixadas na Receita Federal.
VPO	Reformulação e disponibilização de nova API para registro de Vale Pedágio Obrigatório.	A simplificação do cadastro de Vale Pedágio Obrigatório permitiu a integração com o documento Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe).
SIGMA	O sistema aprimora a gestão e o monitoramento das autorizações no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.	A gestão integrada garantirá que as empresas e operações estejam alinhadas às exigências legais e normativas da ANTT.
SISHAB2	O sistema moderniza a habilitação e o cadastro de transportadoras, veículos e motoristas; Implementação da funcionalidade de "Inscrição Estadual".	A melhoria da versão inicial, envolveu aprimoramentos e benefícios que otimizaram a comunicação entre as empresas e a ANTT, alinhado ao Novo Marco do TRIP.
TAXAFIS	Implementação da funcionalidade "bloqueio de emissão de boletos" para empresas que estão inscritas na dívida ativa	O desenvolvimento dessa nova funcionalidade inibe a emissão de boletos de dívidas que se encontram inscritas na dívida ativa, evitando inconsistência no processo de regularização. Com isso, as Empresas são incentivadas a regularizar as dívidas ativas, contribuindo diretamente para a recuperação de valores devidos e para o equilíbrio fiscal da agência.
GEDSEI	É um API que permite aos sistemas da ANTT se comunicarem com o SEI da ANTT.	As melhorias realizadas nesta API, visam atender à atualização do SEI 4.0, facilitando a automação de ações dentro do SEI, e a otimização das funcionalidades do SEI 4.0 junto ao barramento de comunicação e a aplicação ANTT.
SIFAMA - FISN	Aprimoramento no serviço de Fiscalização Eletrônica, permitindo que o CNSO envie sugestões de autos da Resolução ANTT nº 5.083/2016	Os aprimoramentos no serviço de Fiscalização Eletrônica entregues referem-se a adequações dos serviços e suas nomenclaturas.
TRO	Aprimoramento do Termo de Registros de Ocorrências - TRO	Os aprimoramentos neste serviço contemplaram a criação dos campos de Latitude e Longitude do Local de Ocorrência, adição do Mapa de Geolocalização na mesma tela; entre outras. Estas melhorias otimizaram a agilidade e a usabilidade do sistema.
MONITRIIP	Melhorias nos serviços de Logs para adequação à Resolução ANTT nº 6.033/2023	Foi realizada a adequação dos serviços para o recebimento dos novos parâmetros e a implementação das novas validações e mensagens.
SAFF	Evolução do "Trem Formado"	Melhoria do nível de informações e regras de importação dos dados da funcionalidade "Trem Formado".
SEI	Atualização do SEI-ANTT para Versão 4.0.12.	Realizada a inclusão de novas funcionalidades, manutenções de segurança e atualização de versões do SEI-ANTT. Disponibilização da nova versão do módulo do Tramita GOV.BR em compatibilidade com a versão 4.0.12 do SEI, entre outras.
SGRH2	Desenvolvimento de novas funcionalidades	Realizada a integração entre as APIs do Sistema de Organização e Inovação Institucional - SIORG com o Sistema de Gestão de Recursos Humanos 2 – SGRH2 da ANTT ao módulo de cadastramento das unidades organizacionais do Governo Federal.
PARTICIPANTT	Sistema de Participação Pública da ANTT, que permite à sociedade e aos agentes econômicos participarem de processos de controle social e de participação.	Atualização do Módulo Contribuição e realização da integração com o sistema do Governo Federal - Gov.br. Essas melhorias tecnológicas permitiram atualização visual e funcional do Sistema; e, melhoria na gestão dos documentos, além da integração com login via Gov.br.
Projeto Salas 360° e de Treinamento da ANTT	Recuperação de 33 <i>desktops</i> e 2 <i>notebooks</i>	A parceria com a SUDEG possibilitou a criação de dois espaços tecnológicos estratégicos: a Sala 360° e a Sala de Treinamento. Localizadas no 1º subsolo do Bloco "E".
CAU	Centro de Atendimento ao Usuário	Em 2024 foram realizados 19.163 atendimentos à ANTT.
Equipamentos	Aquisição de Computadores	Distribuídos computadores aos novos servidores.

Fonte: SUTEC

#### 4.6.3.1 Governança de TIC

Além de todos os acompanhamentos de sistemas e infraestrutura, que são monitorados e desenvolvidos para o público da ANTT, a SUTEC ainda desenvolve projetos internos à sua área, para manutenção da atualização normativa e regulamentar; e possibilidade de acompanhamento de uma gestão e governança em TI. Dentro desse assunto, relacionamos alguns tópicos que foram acompanhados e desenvolvidos em 2024.

No decorrer dos últimos anos, as atividades voltadas para a Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação (Governança de TIC) tem sido consolidada de forma gradual pela SUTEC, que vem estruturando processos para assegurar a gestão adequada dos recursos e projetos tecnológicos da ANTT, e para garantir que todas as iniciativas tecnológicas estejam alinhadas com os objetivos estratégicos da Agência, promovendo a eficiência, transparência e a tomada de decisões informadas. Essa abordagem proporcionará um maior controle sobre os serviços, possibilitando a identificação precoce de riscos e a implementação de ações corretivas quando necessário, além de facilitar a integração entre as diferentes áreas da ANTT.

Plano de Gestão Anual – PGA - metas estabelecidas pelos Objetivos Estratégicos relacionados.

- **Comitê Gestor de Tecnologia da Informação – CGTI**, que em 2024 apoiou cerca de 32 projetos transversais à SUTEC.
- **Equipe de Prevenção, Tratamento e Respostas a Incidentes Cibernéticos – ETIR** da ANTT, visando garantir a segurança, a integridade e a confidencialidade das informações tratadas na Agência. Publicação das Portarias [SUTEC nº 01 de 24/2024](#), [nº 02 de 24/2024](#), e [nº 06 de 07/2024](#), oficializada a criação, nomeados os integrantes e estabelecidas as regras de funcionamento da ETIR.
- Projeto Implementação do Programa de Privacidade e Segurança da Informação – PPSI na ANTT

O Projeto PPSI, atualmente gerenciado pela área de Tecnologia da Informação da ANTT, implementou alguns controles e medidas conforme orientações da Secretaria de Governança Digital - SGD e com as exigências da [Portaria SGD/MGI nº 852, de 28 de março de 2023](#), sendo elas planejadas no cronograma do Plano de Gestão Anual (PGA) da Agência.

- **Atualização da Política de Segurança da Informação – PoSIN**

Essa atualização da PoSIN trouxe definições claras sobre os temas abrangidos pela segurança da informação, estabelecendo a segurança cibernética; a segurança física e a proteção de dados organizacionais, e a garantia da disponibilidade, integridade, confidencialidade e autenticidade das informações. Além dessas atualizações, foi aprimorada a base normativa da política, incorporando as mais recentes atualizações publicadas pela SGD e pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República - GSI/PR, além de outros marcos regulatórios, tais como: a [Lei nº 13.709, de 14/2018](#) – LGPD; a [Portaria SGD/MGI nº 852, de 28/2023](#), que regulamenta o PPSI; e as Instruções normativas e normas complementares editadas pelo GSI/PR.

O processo de revisão da PoSIN foi iniciado em 2023, envolvendo representantes de todas as Unidades Organizacionais por meio de reunião ordinária do Comitê de Segurança da Informação da ANTT, tendo sua publicação pela [Resolução nº 6.029, de 7 de dezembro de 2023](#) e vigência a partir de 02 de janeiro de 2024.

- **Medidas em cibersegurança**

Visando ampliar o ambiente tecnológico com soluções que possibilitem a detecção e resposta a ameaças em nossos ambientes críticos, bem como o monitoramento e a mitigação de riscos, realizamos a contratação de ferramentas que permitem uma atuação conjunta com o time técnico. Essas soluções oferecem suporte à análise e à gestão de riscos, contribuindo para a proteção contra ameaças avançadas,

aumentando a resiliência dos ambientes críticos e assegurando a conformidade com as melhores práticas de segurança da informação:

- **Aplicação de criptografia para dados em trânsito**

Foi aplicada a técnica de criptografia para dados em trânsito, que é essencial para proteger dados pessoais e atender a requisitos legais como as orientadas pela LGPD, além de prevenir vazamentos ou interceptações durante a troca de informações sensíveis. Esta ação reforça nosso compromisso com a proteção dos dados processados pela agência e assegura a proteção das informações sensíveis quanto a sua confidencialidade, integridade e autenticidade.

- **Controle de acesso aos sistemas internos da ANTT**

Uma das medidas de segurança mais importantes adotados pela gestão de TIC da Agência, é o controle rigoroso sobre quem pode acessar os dados e sistemas da ANTT. Tais medidas incluíram a autenticação forte – uso de senhas seguras, biometria, entre outros, e a definição de permissões claras para garantir que apenas usuários autorizados possam acessar informações.

- **Atualização da topologia e inventário tecnológico**

A Governança da SUTEC atuou de forma transversal com todo o corpo técnico da Agência, com a finalidade de produzir o Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC) 2025-2028 da ANTT. As reuniões e construção desse artefato foi conduzida e coordenada pela SUTEC e proporcionou uma ampla revisão do parque tecnológico, incluindo:

- **Mapeamento da topologia:** identificação de gargalos e vulnerabilidades, com redesenho das comunicações e fluxos de dados;
- **Atualização do inventário de ativos:** registro detalhado de hardware, software e ciclo de vida, alinhado às demandas operacionais e regulatórias; e
- **Redesenho arquitetônico:** implementação de melhorias para suportar novas tecnologias, como soluções em nuvem e IoT.

Com essas melhorias implementadas, é possível ter uma visão atualizada da infraestrutura, facilitando decisões estratégicas; melhor desempenho da rede, com eliminação de gargalos; redução de custos, priorizando a substituição de ativos obsoletos; alinhamento estratégico do parque tecnológico com o PDTIC; e aumento da segurança e conformidade regulatória.

#### 4.6.4. Desafios, Ações e Perspectivas para os próximos exercícios

As perspectivas para os próximos exercícios são promissoras, especialmente no que se refere à integração tecnológica, à atualização da infraestrutura existente, à melhoria da segurança da informação e à inovação tecnológica. Essas perspectivas estão alinhadas com o direcionamento da missão institucional da ANTT, bem como, com a rápida evolução do setor de transportes que exige da Agência a capacidade para implementar soluções inovadoras e sustentáveis.

Quanto aos principais obstáculos que precisam ser superados para o avanço dos projetos nos próximos exercícios, tem-se: a falta de recursos humanos especializados/capacitados para o desempenho das atividades a serem realizadas ao longo de 2025; e a rigidez da restrição orçamentária acometida no final de 2024, que diminuiu, consideravelmente, os recursos de que a TIC dispunha para a consecução dos objetivos estratégicos previstos.

Neste sentido apresentamos a seguir alguns dos principais desafios que a Gestão da Tecnologia da Informação poderá enfrentar os desafios a seguir:



- **Segurança da Informação e Proteção de Dados Pessoais**

A ANTT lida com uma grande quantidade de dados sensíveis, incluindo informações pessoais de cidadãos e empresas do setor de transporte, além de dados relacionados à fiscalização, concessões, permissões e registros de veículos. Com a crescente preocupação com a LGPD e as ameaças cibernéticas em expansão, um dos maiores desafios é garantir que os dados sejam protegidos de forma eficaz.

- **Integração de Sistemas e Dados**

Atualmente, a gestão da Tecnologia da Informação da ANTT, gerencia diversas plataformas e sistemas que precisam se comunicar de forma eficiente. A integração de dados de diferentes fontes, como sistemas de concessão, permissão, fiscalização e regulação, pode ser desafiadora, principalmente com a grande quantidade de informações que precisam ser processadas e analisadas.

Neste sentido, temos como desafio garantir que diferentes sistemas de TIC da ANTT (também com órgãos externos) sejam integrados de maneira eficaz, sem comprometer a segurança ou a qualidade dos dados. Para tanto, serão utilizadas soluções de integração de sistemas, APIs seguras e atualização de processos para permitir um fluxo de dados mais ágil e eficiente.

- **Gestão de Riscos Cibernéticos**

Com o aumento dos ataques cibernéticos nos ambientes do Governo Federal, como *ransomware* e *phishing*, a gestão de riscos cibernéticos é uma prioridade para a TIC da ANTT. O órgão está trabalhando para identificar e mitigar ameaças antes que elas causem danos aos sistemas ou aos dados regulatórios.

Então, detectar e prevenir ameaças cibernéticas em tempo hábil e responder de maneira eficiente a incidentes de segurança, continua sendo um desafio contínuo. Para apoiar esta ação, será implementada uma gestão de riscos robusta, com detecção de intrusão, monitoramento contínuo de redes e sistemas, e treinamento contínuo das equipes sobre boas práticas de segurança.

- **Capacitação e conscientização dos servidores de TIC em segurança da informação**

Embora a tecnologia esteja em constante evolução, a gestão humana e a conscientização dos servidores sobre segurança de dados e boas práticas em TI também são desafios cruciais. Muitas vezes os servidores são o elo mais fraco em uma estratégia de segurança, com o risco de serem alvos de ataques cibernéticos.

Para garantir que os servidores da ANTT estejam bem-informados e treinados sobre o tema de segurança da informação e sobre as melhores práticas tecnológicas, deverá ser investido esforços em treinamentos regulares, simulados de *phishing* e programas de conscientização contínuos para todos.

- **Conformidade regulatória e elaboração e implementação de normativos de Segurança da Informação**

Além da LGPD, a ANTT precisa constantemente buscar as atualizações normativas para estar em conformidade com as diversas regulamentações do setor de transporte terrestre e à governança de TIC tais como: as normas do GSI, a LAI e outros requisitos governamentais.

Para o alcance dos resultados, a gestão de TIC da ANTT monitora e acompanha as legislações aplicáveis à TI, bem como, verifica as necessidades de atualizações dos processos internos, tendo como desafio garantir que todas as operações de TI estejam em conformidade com as leis e regulamentos em constante evolução.

- **Adaptação à novas tecnologias e inovação**

A gestão da TI precisa estar atenta às novas tecnologias e inovações no campo da mobilidade urbana, transporte inteligente, *big data* e inteligência artificial, que podem impactar a forma como a ANTT regula e fiscaliza o setor de transportes. A adoção dessas tecnologias pode ser um desafio, principalmente no que diz respeito à integração com sistemas existentes e à capacitação dos servidores.



Como iniciativa, serão analisadas novas parcerias com empresas de tecnologia, provas de conceito e treinamentos especializados, além de adotadas soluções flexíveis e escaláveis, de modo a incorporar essas novas tecnologias de forma eficiente e segura para acompanhar a evolução do setor de transporte e melhorar os processos de regulação.

- **Gestão de projetos complexos de TIC**

A ANTT, frequentemente, lida com projetos complexos de TIC, como a implementação de novos sistemas de fiscalização, integração de dados com outras agências ou a criação de novos serviços para os cidadãos. A gestão desses projetos, que envolvem múltiplos *stakeholders* e diversidade de recursos, pode ser desafiadora.

Então, temos como meta futura, melhorar o gerenciamento desses projetos buscando uma forma eficiente para a aplicação das boas práticas de gestão do setor de TI.

- **Melhorias das ações de infraestrutura tecnológica**

Como metas estratégicas voltadas à modernização, eficiência e resiliência tecnológica, em 2025 serão realizadas ações voltadas a automatização das rotinas de atendimento ao usuário com o uso de tecnologias inovadoras, incluindo inteligência artificial para operações de negócio; aprimoramento da governança de infraestrutura, com auditorias detalhadas dos ativos de TIC, aumentando o controle e a eficiência; a implementação de ações do Plano de Gestão de Continuidade de Negócios - PGCN da ANTT, garantindo resiliência operacional em cenários críticos; e a modernização da Central de Atendimento ao Usuário, com foco na agilidade, integração e experiência do usuário final.

- **Conclusão**

É importante salientar que os projetos e ações da Gestão de TIC estão dispostos no Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação - PDTIC 2025/2028 da ANTT, que alinha os recursos e processos da TI, às necessidades e objetivos institucionais da Agência.

Sendo assim, com a execução das ações planejadas, espera-se uma significativa melhoria na eficiência operacional e na qualidade dos serviços prestados. A modernização da infraestrutura tecnológica e a implementação de melhores práticas de governança e segurança da informação contribuirão para a transformação digital da ANTT, fortalecendo sua capacidade de inovação, desenvolvendo soluções tecnológicas que atendam às necessidades emergentes e antecipem demandas futuras.

## 5. Apêndices

Apêndice 1 - [Plano Estratégico 2022 - 2025](#)

Apêndice 2 - Relatório de Resultados do [Plano de Gestão Anual - PGA 2024](#)

## 6. Lista de Figuras

Figura 1 - Atribuições e competências da ANTT .....	8
Figura 2 - Missão, Visão e Valores da ANTT .....	9
Figura 3 - Principais Normas Direcionadoras .....	9
Figura 4 - Modelo de Negócio da ANTT .....	10
Figura 5 - Cadeia de Valor .....	11
Figura 6 - Interface externa .....	12
Figura 7 - Estrutura de Governança da ANTT .....	16
Figura 8 - Mapa Estratégico 2023-2030 .....	20
Figura 9 - Classificação e graduação das metas do PGA 2024 .....	23
Figura 10 - Novos ícones e links disponíveis na página do ato normativo no ANTTLegis (exemplo) .....	37
Figura 11 - Trabalhos Iniciais no Trevo da Moeda, em Itabirito/MG, sob responsabilidade da EPR Via Mineira .....	40
Figura 12 - Contorno Viário da Grande Florianópolis .....	41
Figura 13 - Travessia Urbana de Cristalina .....	42
Figura 14 - Trevão de Monte Alegre/MG .....	42
Figura 15 - Duplicação da BR - 163/MT - CRO .....	43
Figura 16 - PPD Palhoça/SC - Autopista Litoral Sul .....	43
Figura 17 - PPD Pindamonhangaba - CCR RioSP .....	44
Figura 18 - PPD Queimados - Eco Rio Minas .....	44
Figura 19 - PPD Novo Progresso - Via Brasil .....	45
Figura 20 - Atuação das Concessões .....	52
Figura 21 - Quantidade de obras autorizadas .....	57
Figura 22 - Concessões Ferroviárias .....	63
Figura 23 - Transporte Ferroviário de Passageiros .....	75
Figura 24 - Resultados 2024 .....	76
Figura 25 - Fluxo de atuação da Sucon (Novas outorgas) .....	80
Figura 26 - Fluxo de atuação da Sucon (Prorrogação antecipada) .....	80
Figura 27 - Otimização e Repactuação de Ativos Estressados .....	80
Figura 28 - Resultados - Processos no TCU .....	88
Figura 29 - Classificação do Transporte Rodoviário de Passageiros .....	89
Figura 30 - Análises e Licenças relativas ao Fretamento .....	98
Figura 31 - Análise de Dados - Sandbox Regulatório HS-WIM .....	106
Figura 32 - Dados - Sistema Radar/Serpro .....	106
Figura 33 - Distribuição Geográfica das Fiscalizações .....	108
Figura 34 - Postos de Pesagem Veicular .....	108
Figura 35 - Painel Gerencial sobre os Processos do TCU .....	114
Figura 36 - Painel Indicadores .....	119
Figura 37 - Visão geral dos pedidos de acesso e recursos em 2024 .....	120
Figura 38 - Monitoramento de Dados Abertos .....	121
Figura 39 - Etapas de elaboração do PDA 2025-2027 .....	122
Figura 40 - Audiência Pública nº 02/2024 .....	123
Figura 41 - 2º Fórum de Ouvidores de Concessões Rodoviárias .....	124
Figura 42 - Ações de comunicação da ANTT .....	125
Figura 43 - Balanço do Feriado de Páscoa 2023 x 2024 .....	130
Figura 44 - Balanço do Feriado de Corpus Christi 2023 x 2024 .....	130
Figura 45 - Responsabilidade na Aplicação de Multa .....	152
Figura 46 - Pregões .....	175
Figura 47 - Adesões à Ata e Credenciamentos .....	175
Figura 48 - Dispensas de Licitação .....	176
Figura 49 - Inexigibilidades de Licitação .....	176
Figura 50 - Contratações por tipo .....	177

## 7. Lista de Gráficos

Gráfico 1 - Índice iESGo .....	16
Gráfico 2 - Índice de Governança e Gestão (iGG) .....	17
Gráfico 3 - Quantidade Total de Riscos e Avaliação de Controles .....	18
Gráfico 4 - Eventos de Riscos .....	19
Gráfico 5 - Resultados dos indicadores estratégicos por perspectiva .....	22
Gráfico 6 - Resultado Geral - Metas .....	23
Gráfico 7 - Resultado por Objetivo Estratégico .....	24
Gráfico 8 - Resultado por Perspectiva de Objetivo Estratégico .....	24
Gráfico 9 - Resultado por Tipo de Projeto .....	25
Gráfico 10 - Resultado por Tipo de Meta .....	26
Gráfico 11 - Indicador de Conformidade da Análise de Impacto Regulatório (ICAIR) .....	36
Gráfico 12 - Quantitativo de Pleitos de Reequilíbrio e Entendimento Técnico .....	48
Gráfico 13 - Verba de Fiscalização .....	51
Gráfico 14 - Análises por tipo de projeto .....	55
Gráfico 15 - Aprovação de PITs e Emissão de DUPs .....	56
Gráfico 16 - Inspeções realizadas .....	65
Gráfico 17 - Pontuação das concessionárias participantes em 2024 (com base nos dados apurados em 2023) .....	67
Gráfico 18 - Comparativo e Projeções .....	84
Gráfico 19 - Comparativo e Projeções .....	85
Gráfico 20- PPCS 2024 consolidado .....	87
Gráfico 21 - Semiurbano .....	91
Gráfico 22 - Fretamento .....	97
Gráfico 23 - Informações do TRIIP .....	99
Gráfico 24 - Demanda TRIIP .....	99
Gráfico 25 - Demonstrativo de Linhas - Rodoviário Resolução nº 4.770/2015 .....	100
Gráfico 26 - Demonstrativo de Linhas - Rodoviário Resolução nº 6.033/2023 .....	100
Gráfico 27- SISAUT - Demanda Fretado Total .....	100
Gráfico 28 - SISAUT - Demanda Fretado Internacional .....	101
Gráfico 29 - Gratuidades Legais .....	101
Gráfico 30 - Aprovações do Passe Livre em 2024 .....	102
Gráfico 31 - Aprovações do Passe Livre comparativo 2023/2024 .....	103
Gráfico 32 - Registros no RNTRC 2024 .....	104
Gráfico 33- empresas habilitadas no TRIC em 2024 .....	104
Gráfico 34 - Frota habilitada no TRIC em 2024 .....	105
Gráfico 35 - Número de licenças emitidas no TRIC em 2024 .....	105
Gráfico 36 - Demandas do TCU recebidas e Acórdãos proferidos em 2024 .....	113
Gráfico 37- Demandas da CGU recebidas em 2024 .....	113
Gráfico 38- Manifestações de ouvidoria 2024 por tipo .....	116
Gráfico 39- Manifestações de Ouvidoria 2024 - Meios de contato .....	117
Gráfico 40- Manifestações de Ouvidoria 2023 x 2024 - Tipos de protocolo .....	117
Gráfico 41 - Respondentes da Avaliação por Modal - Conselho de Usuários 2023 x 2024 .....	118
Gráfico 42 - Enquetes Satisfação dos Usuários - Conselho de Usuários 2024 .....	119
Gráfico 43 - Resultado da enquete em 2024 .....	120
Gráfico 44 - Monitoramento de Transparência Ativa .....	121
Gráfico 45 - Cadastros no E-Agendas .....	122
Gráfico 46 - Evolução da tempestividade de compromissos publicados .....	122
Gráfico 47 - Orçamento Final 2019 a 2024 .....	135
Gráfico 48 - Restos a Pagar - Pagos .....	139
Gráfico 49 - Despesas Empenhadas e Pagas (R\$ Mi) .....	140
Gráfico 50 - Despesas Empenhadas por Grupo .....	141

Gráfico 51 - Total Arrecadado – Composição dos Valores Arrecadados por Fonte de Recursos .....	146
Gráfico 52 - Total Arrecadado – 2022 a 2024 .....	147
Gráfico 53 - Distribuição por Idade e Gênero .....	162
Gráfico 54 - Distribuição por Autodeclaração Racial .....	162
Gráfico 55 - Distribuição do Quantitativo do Quadro de Pessoal da ANTT .....	163
Gráfico 56 - Percentual de execução orçamentária de capacitação .....	170
Gráfico 57 - Carga Horária .....	171
Gráfico 58 - Participações .....	171
Gráfico 59 - Eventos .....	172
Gráfico 60 - Servidores Capacitados .....	172
Gráfico 61- Contratações .....	177
Gráfico 62 - Supressões por contrato de mão de obra exclusiva .....	177
Gráfico 63 - Valores suprimidos (Outros Contratos) .....	178
Gráfico 64 - Evolução do Estoque Anual (PAS) .....	180
Gráfico 65 - Evolução Anual (PAS) - Distribuição por fase processual .....	180

## 8. Lista de Tabelas

Tabela 1 – Objetivos Estratégicos .....	21
Tabela 2 - Revisões da Agenda Regulatória 2023/2024 .....	27
Tabela 3 - Agenda Regulatória 2023/2024 – Projetos concluídos .....	29
Tabela 4 - Projetos excluídos da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024 .....	32
Tabela 5 - Projetos da Agenda Regulatória do biênio 2025/2026 .....	33
Tabela 6 - Atos normativos da ANTT premiados com o Selo de Boas Práticas/MDIC em 2024 .....	38
Tabela 7 - Concessões Rodoviárias .....	38
Tabela 8 – Programa de Concessões Rodoviárias Federais (PROCOFE) .....	38
Tabela 9 – Fiscalização Econômico-Financeira nas Concessionárias .....	50
Tabela 10 - Descumprimento dos itens de fiscalização econômico-financeira .....	51
Tabela 11 – Pontuação Concessionárias IDA .....	57
Tabela 12 – TROs aplicados por elementos .....	58
Tabela 13 – Regulamentos RCR .....	61
Tabela 14 – Malha Concedida .....	62
Tabela 15 - Ranking de pontuação do IDA 2024 (relativo aos dados apurados em 2023) .....	67
Tabela 16 - Regularidade Econômico-Financeira - Após o 1º Ciclo de 2023 e 1º e 2º Ciclos de 2024 .....	68
Tabela 17 - Reajuste Tarifário .....	69
Tabela 18 - Planilha Recolhimentos .....	70
Tabela 19 - Revisões Ordinárias .....	71
Tabela 20 - Revisões Extraordinárias .....	71
Tabela 21 - Transporte Ferroviário de Passageiros - Regular .....	76
Tabela 22 - Licitações e Relicitações de Rodovias .....	81
Tabela 23 – Novas Concessões, Relicitações e Prorrogações Antecipadas .....	82
Tabela 24 – Otimização e Repactuação de Ativos Estressados .....	82
Tabela 25 – Leilões 2024 .....	84
Tabela 26 – Contratos Assinados .....	85
Tabela 27 – Relação de PPCS - Novas concessões, Prorrogações antecipadas e de Otimizações .....	86
Tabela 28 – Processos no TCU .....	87
Tabela 29 – Projetos .....	88
Tabela 30 – Sistemas Semiurbano: etapas do PGO .....	90
Tabela 31 – Empresas ativas (Exercício de 2024) .....	91
Tabela 32 – Número de ligações consideradas para reajuste tarifário .....	92
Tabela 33 – Situação de cada empresa fiscalizada .....	93
Tabela 34 – Situação de cada empresa fiscalizada .....	94
Tabela 35 - Requerimentos de modificações operacionais .....	96
Tabela 36 - Número de requerimentos analisados .....	96
Tabela 37 - Resumo .....	97
Tabela 38 - Atividades Realizadas no Ano de 2024 .....	98
Tabela 39 - Ação Orçamentária 21DO – PO 0003 .....	107
Tabela 40 - Ação Orçamentária 21DO – PO 0004 .....	107
Tabela 41- Ações sob responsabilidade da Ouvidoria no Plano de Integridade 2024-2025 .....	123
Tabela 42 - Atendimentos de Demandas Federativas em 2024 .....	126
Tabela 43 - Acompanhamento Legislativo em 2024 .....	126
Tabela 44 - Recursos via Emendas Parlamentares .....	126
Tabela 45 - Parcerias em Tratativas 2024 .....	128
Tabela 46 - Ações de Cooperação no âmbito do Programa Cooper (2024) .....	128
Tabela 47 - Gestão Orçamentária e Financeira .....	134
Tabela 48 - Execução Orçamentária .....	137
Tabela 49 - Execução Destaques Recebidos (Em R\$ Mil) .....	139
Tabela 50 - Execução Destaques Concedidos (Em R\$ Mil) .....	139
Tabela 51 - Execução por Programa de Governo (Em R\$ Mil) .....	140



Tabela 52 - Grupo 3 – Outras Despesas Correntes .....	141
Tabela 53 - Grupo 4 - Investimento .....	142
Tabela 54 - Orçamento ANTT 2024 .....	142
Tabela 55 - Indicadores Orçamentários 2022 a 2024 .....	142
Tabela 56 - Diárias e Passagens .....	143
Tabela 57 – Receitas .....	145
Tabela 58 - Comparativo da Receita Realizada – janeiro a dezembro .....	146
Tabela 59 - Descrição dos blocos orçamentários - PGA ANTT 2024 .....	147
Tabela 60 - Valores Aprovados na LOA 2024 .....	148
Tabela 61 - Alocação de recursos – PPA 2024 .....	149
Tabela 62 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Quantidade .....	153
Tabela 63 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Financeiro .....	153
Tabela 64 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Efetiva .....	154
Tabela 65 - Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Indicadores Geral .....	154
Tabela 66 - Acompanhamento de Produção - Dívida Ativa .....	155
Tabela 67 - Total de Inscrições e Valores Históricos por Ano .....	155
Tabela 68 - Comparativo da Receita Realizada – 2016 a 2024. ....	157
Tabela 69 - Recolhimento de Dívida Ativa – SAPIENS- DÍVIDA (destinados: ANTT + AGU + FUNSET + DRU-taxa de fiscalização) .....	158
Tabela 70 - Apontamento de Órgãos de Controle .....	160
Tabela 71 - Quantitativo de Cargos Efetivos em Lei x Quantitativo de Servidores Ativos x Cargos Vagos .....	161
Tabela 72- Força de Trabalho .....	161
Tabela 73 - Dados Demográficos: Distribuição da Força de Trabalho por Gênero e Etnia .....	162
Tabela 74 - Evasão de Servidores .....	163
Tabela 75 - Movimentações Internas .....	164
Tabela 76 - Detalhamento da Despesa de Pessoal .....	165
Tabela 77 - Evolução dos Gastos de Pessoal .....	165
Tabela 78 - Situação funcional dos servidores do quadro efetivo da ANTT .....	165
Tabela 79 - Cargos Comissionados ocupados por Servidores de Carreira .....	166
Tabela 80 – Dados Demográficos: Distribuição dos Cargos Comissionados por Gênero e Etnia .....	166
Tabela 81 - Quantitativos de Estagiários Ativos / Por Ano .....	167
Tabela 82 - Índice de QVT Estrutura Física .....	168
Tabela 83 – Indicadores de Capacitação .....	169
Tabela 84 - Utilização do Orçamento de Capacitação .....	170
Tabela 85 – Indicadores Estratégicos de Desempenho de Capacitação .....	170
Tabela 86 – Resumo Geral das Supressões .....	178
Tabela 87 – Reajustes .....	179
Tabela 88 – Quantitativos de Processos de Pagamento .....	181
Tabela 89 - Recursos financeiros em TIC .....	183
Tabela 90 - Números dos Novos contratos e dos contratos renovados .....	183
Tabela 91 – Entregas de TI .....	185



#### **RESPONSABILIDADE PELO CONTEÚDO**

Superintendência de Governança, Gestão da Estratégia e Informações  
Gabinete da Superintendência de Governança, Gestão da Estratégia e Informações

#### **RESPONSABILIDADE EDITORIAL**

Superintendência de Governança, Gestão da Estratégia e Informações

#### **PROJETO GRÁFICO , DIAGRAMAÇÃO E CAPA**

Gabinete da Superintendência de Governança, Gestão da Estratégia e Informações





## **Missão**

Contribuir para o desenvolvimento nacional por meio da efetiva regulação e fiscalização do setor de transportes terrestres, assegurando serviços e infraestrutura adequados à sociedade

## **Visão**

Ser a referência em regulação e fiscalização no Brasil