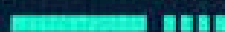


20  
25



# RELATÓRIO DE **GESTÃO** **ANTT**

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES





# Mensagem do Diretor - Geral



Guilherme Theo Sampaio  
Diretor-Geral da ANTT

Em 2025, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) reafirmou-se como uma instituição pública essencial ao desenvolvimento nacional, avançando em uma agenda que combina escala regulatória, entrega concreta e melhoria contínua da qualidade regulatória.



*O ano foi marcado pela implementação de projetos estruturantes, pelo fortalecimento da fiscalização com foco em segurança e conformidade, pela inovação aplicada aos processos regulatórios e pela disciplina de gestão. Esses resultados reforçam a previsibilidade e a confiança institucional, consolidando a capacidade da Agência de entregar à sociedade serviços de transportes terrestres cada vez mais seguros, eficientes, inovadores e sustentáveis.*

Em um contexto de elevada complexidade regulatória e crescente pressão por resultados, avançamos em iniciativas estruturantes voltadas ao fortalecimento da governança, à modernização regulatória, à transformação digital e ao aprimoramento da transparência, mantendo o foco permanente na melhoria contínua dos serviços prestados à sociedade. Os resultados evidenciam uma Agência presente na gestão da infraestrutura concedida, na revisão e consolidação do marco regulatório ferroviário, na regulação da mobilidade de passageiros, no transporte de cargas e na proteção dos usuários, atuando de forma técnica, responsiva e orientada por evidências. Ao mesmo tempo, reafirma-se o compromisso institucional com a sustentabilidade, incorporando critérios ambientais, sociais e de governança às decisões regulatórias.

Na área de infraestrutura rodoviária concedida, administramos uma carteira de 31 contratos ativos, abrangendo aproximadamente 15.817,61 km de rodovias federais concedidas. O ano de 2025 foi marcado por uma agenda intensa de projetos estruturantes e de modernização contratual, com iniciativas voltadas ao reequilíbrio econômico-financeiro, à atualização de matrizes de risco, à incorporação de inovações tecnológicas e ao aprimoramento dos mecanismos de fiscalização e desempenho, reforçando a segurança jurídica, a previsibilidade regulatória e a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Em alinhamento às diretrizes atuais de política pública, a Agência estruturou arranjos regulatórios mais modernos, que culminaram na realização de 10 leilões para a concessão de infraestrutura rodoviária, totalizando R\$ 95 bilhões em investimentos contratados e a assinatura de 8 novos contratos, todos integrantes da 5ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias. Essas iniciativas somam 3.926,7 km de novas concessões, representando expressivo volume de investimentos projetados ao longo do período contratual.

No plano econômico, os resultados evidenciam a vultosa escala do setor rodoviário: foram **R\$ 7,51 bilhões em investimentos realizados pelas concessionárias; R\$ 9,42 bilhões em receitas tarifárias e R\$ 3,05 bilhões em custos operacionais**. Destaca-se, ainda, a relevância dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) — valores disponibilizados para a concessionária investir em pesquisa e desenvolvimento de produtos e serviços pertinentes à infraestrutura — que **totalizam R\$ 11,94 milhões** aplicados em projetos concluídos na área de infraestrutura rodoviária.

Avançamos na implementação de soluções tecnológicas e modelos inovadores, como o sistema de pedágio eletrônico em livre passagem (free flow), com 31 pórticos de cobrança eletrônica instalados, distribuídos entre as concessões Motiva RioSP, Nova 381 e Way-262. Em paralelo, após o encerramento do projeto experimental em 2025, o sistema de pesagem dinâmica de veículos em alta velocidade (HS-WIM) comprovou ser uma solução tecnicamente mais avançada do que os Postos de Pesagem Veicular (PPVs), com 4 (quatro) pórticos já instalados e previsão de implementação de novos em 2026. Ambos os modelos têm como objetivo promover maior segurança e fluidez nas rodovias federais concedidas, gerando ganhos de eficiência operacional, aprimoramento da fiscalização e aumento da segurança viária, além de contribuir para a redução das externalidades associadas à parada e à reaceleração de veículos.

No setor ferroviário, a ANTT seguiu cumprindo seu papel de regulação e fiscalização em uma malha de dimensão nacional, com mais de 30 mil km de malha ferroviária federal concedida, abrangendo concessões e subconcessões.

Quanto aos investimentos ferroviários, com a prorrogação antecipada dessas concessões, as concessionárias assumiram o compromisso de executar investimentos com prazos definidos, voltados à ampliação da capacidade das malhas e à solução de conflitos urbanos. Em 2025, foram concluídos 150 investimentos pelas concessionárias Rumo Malha Paulista, Rumo Malha Sul, Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória Minas, totalizando aproximadamente R\$ 306 milhões em aportes. Também avançamos na agenda de autorizações ferroviárias, com estimativa de investimentos privados da ordem de R\$ 3,3 bilhões.

No transporte rodoviário de cargas, a ANTT lançou o Painel de Movimentação de Cargas, ferramenta que monitora a emissão de gases de efeito estufa (GEE) e apresenta estimativas das emissões de GEE equivalente associadas às operações de transporte rodoviário de cargas no Brasil, ampliando a transparência e subsidiando a formulação de políticas públicas baseadas em dados.

No âmbito do transporte rodoviário interestadual de passageiros, destaca-se a publicação do novo marco de penalidades, que fortalece a atuação regulatória de forma responsiva, incentiva a autocorreção, possibilita a compensação de multas e intensifica o enfrentamento ao transporte clandestino.

No quesito sustentabilidade, a ANTT estruturou Parâmetros de Desenvolvimento da Sustentabilidade (PDS) para implementar o Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura (PSI). O programa passa a incentivar a adesão de concessionárias e autorizatárias a até três níveis de maturidade socioambiental, voltados para a elevação dos padrões de governança ambiental; da dignidade do trabalhador; da eficiência no uso de recursos; da saúde e segurança da comunidade; da conservação da biodiversidade; da proteção de comunidades tradicionais; da preservação cultural e da resiliência da infraestrutura.

No Plano Estratégico da Agência, focado na modernização regulatória e na fiscalização, o portfólio de indicadores estratégicos apresentou 78,05% de cumprimento global das metas estabelecidas. Destaca-se, especialmente, a perspectiva dos resultados para a sociedade, que alcançou 84,21%, desempenho superior à média geral e indicativo de impacto direto das ações finalísticas da Agência junto à sociedade.

Todavia, é importante registrar que o contingenciamento orçamentário das agências reguladoras impactou, significativamente, a execução de parte das metas inicialmente planejadas. Em 2025, o desempenho das metas do Plano de Gestão Anual foi de 58,1%, com readequações decorrentes de restrições de recursos. Ainda assim, quando considerado o andamento global dos projetos, a execução atingiu 83,9%, evidenciando a capacidade institucional de manter entregas relevantes, ajustar rotas e preservar o foco estratégico mesmo em cenário crítico e adverso.

No desempenho regulatório, a Agenda Regulatória 2025/2026 alcançou Índice de Cumprimento da Agenda Regulatória - ICAR de 70,15%, refletindo, também, os impactos das restrições orçamentárias, mas, ainda assim, mantendo patamar de entrega compatível com o histórico da Agência e com avanços concretos e expressivos em projetos concluídos.

Mesmo diante de algumas dificuldades seguimos, e reforçando a cultura de decisões baseadas em evidências, esses avanços também foram reconhecidos externamente. A ANTT conquistou a categoria Ouro no Selo Fiesp de Qualidade Regulatória, iniciativa da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) que reconhece boas práticas na formulação e avaliação de normas. Além disso, três atos normativos da Agência foram contemplados com o Selo Ouro de Boas Práticas Regulatórias concedido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), reforçando o alinhamento institucional às melhores práticas de governança regulatória e à adoção sistemática de instrumentos como análise de impacto regulatório e avaliação de resultado regulatório.

O aprimoramento contínuo trouxe resultados concretos: a ANTT alcançou 84,19% no Índice de Governança, Sustentabilidade e Gestão (iESGo), apurado pelo Tribunal de Contas da União (TCU). O resultado consolidou a Agência como a terceira mais bem avaliada entre todas as agências reguladoras federais, evidenciando maturidade institucional, fortalecimento dos mecanismos de governança e alinhamento às melhores práticas de gestão pública.

No relacionamento com a sociedade, avançamos em eficiência; transparência e qualidade no atendimento. A Ouvidoria registrou 219.990 manifestações, com 99,9% das respostas encaminhadas dentro do prazo, demonstrando elevado nível de conformidade e compromisso com o cidadão. Além do desempenho quantitativo, consolidou-se uma atuação orientada por dados, com uso sistemático das informações recebidas para o aprimoramento regulatório e aperfeiçoamento dos serviços. A adoção de linguagem cidadã, práticas de inclusão e a internalização das manifestações como ativos institucionais estratégicos, reforçaram o papel da Ouvidoria não apenas como canal de atendimento, mas como instrumento estruturante de melhoria contínua e tomada de decisão baseada em evidências.

A cooperação institucional manteve-se como alavanca estratégica para entregar mais e melhor à sociedade. A ANTT intensificou a articulação com órgãos públicos e o alinhamento com atores setoriais, fortalecendo a coordenação regulatória, a atuação fiscalizatória e a melhoria contínua dos serviços prestados. As iniciativas e parcerias firmadas ao longo de 2025 foram amplamente divulgadas nos canais oficiais da Agência, reforçando a transparência, a integração institucional e o compromisso com resultados concretos para o setor e para a sociedade.

Imbuídos desse espírito de cooperação, foi que, para reconhecer boas práticas e estimular padrões de excelência, foi promovido o Prêmio ANTT – Destaques 2025, sob o lema “Reconhecer para evoluir”. A iniciativa reforçou o compromisso institucional com a inovação, a sustentabilidade e a qualidade no transporte terrestre, valorizando experiências bem-sucedidas e incentivando a disseminação de práticas que elevam o desempenho regulatório e a prestação de serviços à sociedade.

Ressalto que os registros consignados neste relatório decorrem do trabalho coletivo de servidores e colaboradores da ANTT, cuja dedicação tem sido decisiva para o alcance de resultados de excelência e cumprimento da missão institucional.

Seguiremos aprimorando nossa capacidade regulatória e fiscalizatória com integridade, excelência técnica, transparência e inovação, a fim de que a Agência continue contribuindo para uma infraestrutura mais moderna, serviços mais adequados e um ambiente regulatório cada vez mais confiável e orientado ao interesse público. Fazemos com plena consciência dos desafios que se impõem à Agência, diante da complexidade do setor de transportes terrestres e das crescentes demandas da sociedade por serviços de qualidade.

Por fim, no exercício da responsabilidade de assegurar a integridade, 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, e nos termos previstos no § 3º do art. 8º da Instrução Normativa-TCU 84, de 22 de abril de 2020, observados os princípios para elaboração e divulgação de prestação de contas, dispostos no art. 4º desse normativo.

Brasília, maio de 2026.

**GUILHERME THEO SAMPAIO**

Diretor-Geral da ANTT

# COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA Colegiada da ANTT 2025



**Guilherme Theo Sampaio**  
Diretor-Geral da ANTT



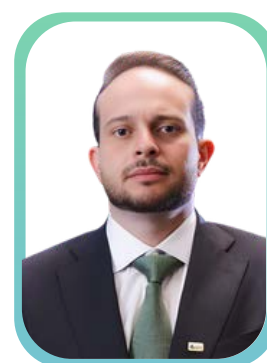
**Lucas Asfor Rocha Lima**  
Diretor



**Alex Antonio de  
Azevedo Cruz**  
Diretor



**Felipe Fernandes Queiroz**  
Diretor



**Severino Medeiros Neto**  
Diretor

# ANTT em Números



## RODOVIAS

**31** Contratos de concessão rodoviária

mais de

**15mil km**

de malha concedida, distribuídos por 14 estados da Federação e o DF

**8** novos contratos

Free Flow - Cobrança de pedação eletrônico em livre passagem

**31** pórticos de cobrança eletrônica instalados

**R\$ 7,51 BI**

em investimentos realizados pelas concessionárias

**R\$ 11,94 MI**

projetos RDT rodoviários concluídos

**R\$ 9,42 BI**

em receitas tarifárias

**R\$ 3,05 BI**

em custos operacionais



## FERROVIAS

mais de

**30mil km**

de malha ferroviária federal concedida

aproximadamente

**R\$ 306 MI**

Investimentos Ferroviários por prorrogação antecipada.

mais de

**R\$ 461 MI**

Valor de Outorga

mais de

**R\$ 441 MI**

Valor de Fiscalização

mais de

**R\$ 7,8 MI**

recolhimento das Receitas Alternativas

autorizações ferroviárias

**R\$ 3,3 MI**

estimativa em investimentos privados



## TRANSPORTES DE CARGAS

Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC

**856.841**

transportadores com cadastro ATIVO

**2.834.254**

frota total

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - TRIC

**1.009**

empresa brasileiras autorizadas a transportar para território estrangeiro

**1.788**

empresa estrangeiras autorizadas a transportar para o Brasil

**98.287**

veículos brasileiros

**75.489**

veículos estrangeiros

# ANTT em Números



## PROJETOS DE CONCESSÃO RODOVIA E FERROVIA

**10** Leilões realizados

**R\$ 95 BI**

em investimentos em novas contratações

**3.902 km**

concedidos (rodovias)

**4** Comissões de consenso

**2.217 km**

concedidos ou repactuados

**R\$ 52 BI**

em investimentos em repactuações contratuais



## TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

**R\$ 93,6 MI**

passageiros transportados

**2,72 MI**

viagens realizadas

### GRATUIDADES LEGAIS TRANSPORTE INTERESTADUAL

**5,2 MI**

idosos

**2,49 MI**

Passe Livre jovens de 15 a 19 anos, baixa renda

**746 mil**

ID jovem pessoas com deficiência e em situação de vulnerabilidade social.



## FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

**105.550**

ações de fiscalização relacionadas aos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros

**38.818.057**

ações de fiscalização relacionadas aos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas

**37.455.325**

ações de fiscalização de excesso de peso

# ANTT em Números



## SUSTENTABILIDADE

### Gestão Interna

**25%**

redução de no consumo de papel

**3,5 mil**

Litros menos de combustíveis fósseis utilizados pela frota de veículos da ANTT para fiscalização

### Indicadores de Desenvolvimento Ambiental da ANTT

**79,1%**

IDA Rodovias

**84%**

IDA Ferrovias



## PESSOAS

### Força total de Trabalho

**1058**

Força total de trabalho

**901**

Servidores efetivos da ANTT

**38**

Servidores quadro específico

**106**

Servidores de outros órgãos

**13**

Servidores sem vínculo

**26**

Estagiários

### Por gênero

**756**

Homens

**302**

Mulheres

### Por etnia

**360**

negro/pardo



## RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE

**219.990**

manifestações registradas na Ouvidoria

**65,55%**

pedidos de informação

**1.151**

pedidos de acesso à informação (LAI)

tempo médio de resposta de

**13 dias**

o prazo legal é de 20 dias



## ORÇAMENTO

**R\$ 633,63 MI**

Orçamento

**R\$ 315,44 MI**

pessoal e encargos sociais

**R\$ 263,04 MI**

despesas e custeio

**R\$ 5,54 MI**

investimentos

### Resultado orçamentário

**R\$ 851 MI**

de superávit

### Resultado financeiro

**R\$ 531 MI**

de superávit

### Arrecadação

**R\$ 1,47 BI**

de atividades fiscalizatória e regulatória

# Sumário

|   |            |
|---|------------|
| <b>Visão Geral Organizacional .....</b>                           | <b>13</b>  |
| <b>Ambiente Externo .....</b>                                     | <b>17</b>  |
| <b>Materialidade das informações .....</b>                        | <b>27</b>  |
| <b>Governança, Estratégia e Desempenho .....</b>                  | <b>29</b>  |
| <b>Governança Regulatória e Boas Práticas .....</b>               | <b>37</b>  |
| <b>Sustentabilidade, Inovação e Segurança Viária .....</b>        | <b>44</b>  |
| <b>Principais resultados por área de atuação .....</b>            | <b>59</b>  |
| <b>Principais ações de supervisão, controle e correição .....</b> | <b>114</b> |
| <b>Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis .....</b>   | <b>120</b> |



1

**VISÃO GERAL  
ORGANIZACIONAL E  
AMBIENTE EXTERNO**

# Visão Geral Organizacional

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada pela [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), é uma autarquia sob regime especial vinculada ao Ministério dos Transportes, responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes terrestres, exercidas por terceiros, visando:

- Garantir a movimentação de pessoas e bens, em conformidade com padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; e
- harmonizar os objetivos dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, preservado o interesse público.

A ANTT exerce suas competências quanto à prestação de serviços e exploração da infraestrutura de transportes terrestres, nas seguintes áreas:

Figura 1 – Setores Regulados



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 de soluções de transformação digital.

## Missão, Visão e Valores

A identidade organizacional da ANTT é composta por sua missão, visão e valores. Esses componentes formam a base do Mapa Estratégico da Agência e orientam todas as ações previstas em seu Plano Estratégico. A missão define o seu propósito e a sua razão de existir. A visão indica onde se deseja chegar, e os valores estabelecem os princípios e comportamentos que guiam o trabalho diário de seus servidores e colaboradores. Juntos traduzem o compromisso da Agência em atuar com excelência na regulação e na fiscalização do setor de transportes terrestres, reforçam o objetivo de contribuir para o desenvolvimento nacional e para a melhoria contínua dos serviços e da infraestrutura de transportes terrestres no Brasil.

Figura 2 - Missão, Visão e Valores da ANTT



Fonte: Suesp

# Principais Normas Direcionadoras

A atuação institucional da ANTT é orientada por um conjunto de normas e instrumentos direcionadores, que fundamentam o exercício de suas competências, bem como asseguram o alinhamento das ações e dos resultados institucionais às políticas públicas emanadas por órgãos e entidades que influenciam, direta ou indiretamente, o setor de transportes terrestres.

Nesse contexto, entre as leis que direcionam a atuação da ANTT destaca-se, além da sua lei de criação, a [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), a [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#) (Regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos), o [Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017](#) (Política de Governança da Administração Pública Federal), a [Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017](#), que estabelece as diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da [Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016](#), nos setores rodoviário e ferroviário, a [Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019](#) (Lei das Agências), que dispõe sobre a gestão, organização, o processo decisório e o controle social das Agências Reguladoras, com o intuito de fortalecer-las e uniformizar as regras e procedimentos relativos a aspectos de governança, prestação de contas, controle social e gestão de riscos. A [Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019](#), instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, dispondo sobre a proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica, e sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador. A [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#) (Lei das Ferrovias). Entre os decretos de maior relevância, podemos citar o [Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020](#), o [Decreto nº 11.243, de 21 de outubro de 2022](#) e o [Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024](#), que regulamentam a operacionalização dos diversos instrumentos de planejamento dispostos na Lei das Agências Reguladoras.

## Organograma Institucional

A ANTT é formada por uma **Diretoria Colegiada** composta por 5 (cinco) diretores, com mandato fixo de 5 (cinco) anos, nomeados pelo Presidente da República depois de serem aprovados em 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.

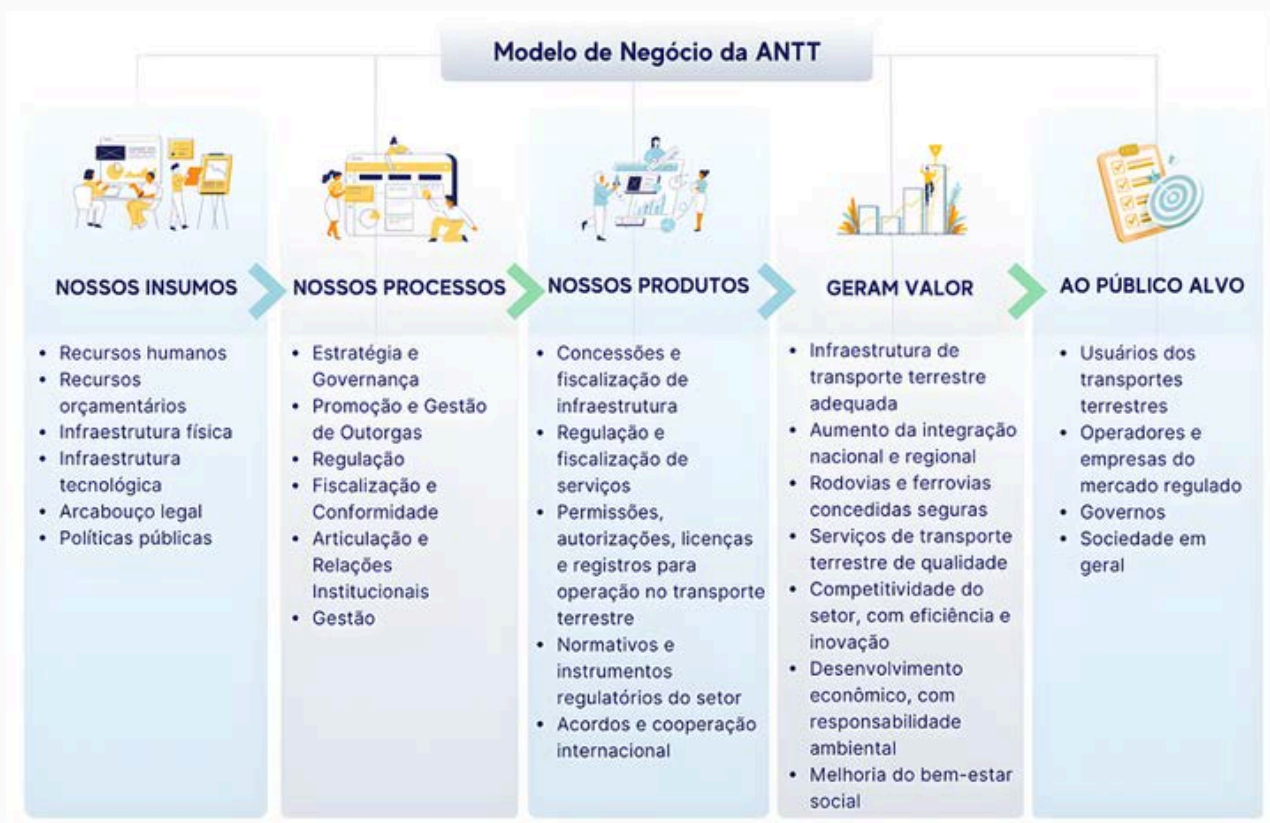
A ANTT tem sede e foro em Brasília e se faz presente nos estados de Pernambuco, Ceará, Bahia, Maranhão, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo por meio de suas Coordenações Regionais e Escritórios Regionais.

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

# Modelo de Negócio e Cadeia de Valor

O modelo de negócio da ANTT evidencia o fluxo de transformação dos insumos da instituição (recursos humanos, orçamentários, infraestrutura e arcabouço legal) em entregas e impacto para a sociedade, por meio de seus processos finalísticos, gerenciais e de apoio. Esse modelo está orientado à implementação das políticas públicas relacionadas à prestação de serviços e à exploração da infraestrutura de transportes terrestres, conforme apresentado na figura a seguir.

Figura 3 - Modelo de Negócio



Fonte: Suesp

Para a consecução do seu negócio e refletindo suas obrigações regimentais, a [Cadeia de Valor](#) da ANTT 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.

# Ambiente Externo

A atuação da ANTT no setor de transportes terrestres ocorre em um ambiente dinâmico, caracterizado pela interação contínua com usuários dos serviços regulados, agentes econômicos do mercado regulado, órgãos governamentais e demais partes interessadas.

Para o cumprimento de sua missão institucional e a geração de valor público à sociedade, a ANTT monitora de forma sistemática os seguintes aspectos do ambiente externo:

- **Políticas e programas governamentais:** Alinhamento de objetivos estratégicos com o Plano Plurianual (PPA), a Estratégia Federal de Desenvolvimento (EFD), a Política Nacional de Transportes (PNT), o Plano Nacional de Logística (PNL) e os Planos Setoriais Rodoviário e Ferroviário (PSTR e PSTF).
- **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.
- **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 4 - Ambiente Externo



Fonte: Suesp

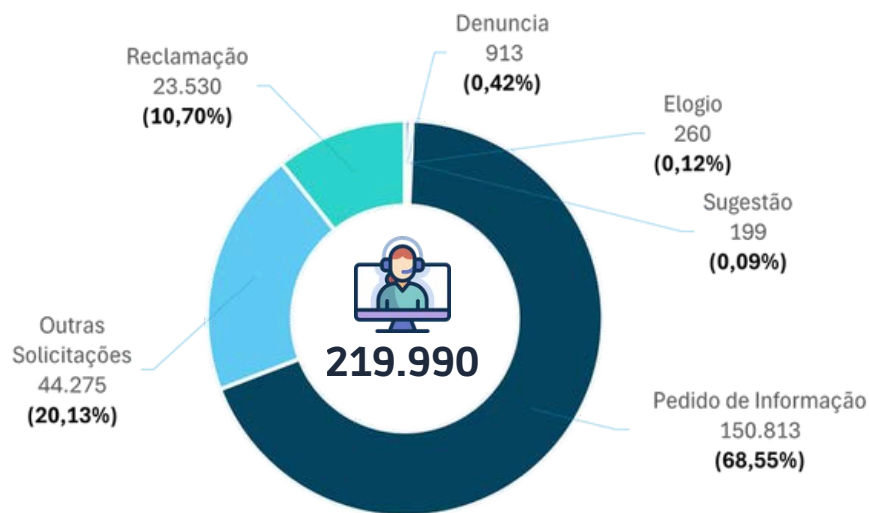
# Relacionamento com a sociedade e controle

## Manifestações Recebidas pela Ouvidoria em 2025

Em 2025, a Ouvidoria da ANTT registrou 219.990 manifestações, o que representa uma redução de 43,14% em relação a 2024, quando foram contabilizadas 386.929. Essa diminuição no volume de registros ocorreu de forma concomitante a melhorias no atendimento, refletidas no aumento do percentual de respostas dentro do prazo, que alcançou 99,9% das demandas, frente aos 99,5% registrados em 2024, indicando avanço na eficiência operacional.

Verificou-se a continuidade do compromisso com a celeridade no tratamento das demandas, com foco na redução da necessidade de prorrogação de prazos. Em 2024, 74,16% das manifestações foram respondidas em até 30 dias, enquanto em 2025 esse percentual foi de 66,63%. Embora haja variação no indicador, o resultado demonstra a capacidade da ANTT em atender uma parcela expressiva das demandas dentro do prazo regular, sem necessidade de prorrogação, reforçando o esforço permanente de aperfeiçoamento dos fluxos de trabalho e de fortalecimento da eficiência no atendimento ao cidadão.

Gráfico 1: Manifestações de ouvidoria 2025 por tipo



Fonte: Dados extraídos do Sistema de Ouvidoria - SOU em 22/01/2026, sujeito a aprimoramento e reclassificações.

As manifestações que adentraram a Ouvidoria tiveram forte predominância do canal telefônico 166, responsável por 72,3% dos atendimentos, confirmando sua relevância para o acesso inclusivo, especialmente de públicos com menor letramento digital. Os canais digitais, WhatsApp (13,9%) e Fala.BR (8,6%), consolidaram-se como importantes meios complementares de atendimento (Gráfico 2).

Gráfico 2: Manifestações de Ouvidoria 2025 - Meios de contato



Fonte: Dados extraídos do Sistema de Ouvidoria - SOU em 22/01/2026, sujeito a aprimoramento e reclassificações.

## Tecnologia, Inovação e Ouvidoria 4.0

Em 2025, a Ouvidoria da ANTT consolidou sua atuação alinhada ao conceito de Ouvidoria 4.0, integrando tecnologia, inovação e inclusão para qualificar a escuta do cidadão e ampliar o valor público gerado pela Agência. As manifestações passaram a ser tratadas como ativos institucionais, alimentando análises estruturadas, painéis gerenciais, boletins e relatórios com linguagem clara e acessível, capazes de orientar prioridades, antecipar riscos e subsidiar decisões nos níveis operacional, tático e estratégico. A gestão combinou soluções tecnológicas acessíveis, atendimento humanizado, uso de tecnologias assistivas e revisão da base de conhecimento com linguagem cidadã, fortalecendo a equidade, o acesso à informação e a resolutividade.

## Boletim Trimestral da Ouvidoria

O Boletim Trimestral consolidou-se como o principal instrumento estratégico da Ouvidoria da ANTT, materializando sua atuação no modelo de Ouvidoria 4.0. Ele conecta continuamente a escuta do cidadão à gestão e à decisão regulatória, convertendo manifestações em análises estruturadas, orientadas à ação e em linguagem cidadã. O Boletim funciona como um radar institucional para identificar padrões, antecipar riscos e induzir melhorias regulatórias alinhadas às demandas da sociedade, gerando valor público com eficiência e sem aumento de custos.

Figura 5 - Boletim Trimestral da Ouvidoria - Frutos do Processo



Fonte: Ouvidoria

## Transparência Institucional

### Transparência Ativa e Transparência Passiva

Os pedidos de acesso à informação fundamentados na [Lei de Acesso à Informação – LAI](#) são recebidos por meio do Serviço de Informação ao Cidadão – SIC, canal dedicado ao registro desses pedidos, sendo a Ouvidoria sua gestora na ANTT.

Em 2025, foram recebidos 1.151 desses pedidos, com tempo médio de resposta de 13,1 dias (o prazo legal é de 20 dias). Todos os pedidos foram respondidos ou tramitados no prazo. O acesso à informação foi concedido (total ou parcialmente) em 86% das demandas. Destaca-se ainda que a ANTT manteve o pleno cumprimento dos 49 itens de transparência ativa monitorados pela CGU, evidenciando seu compromisso com a transparência institucional.

Figura 6 - Gestão dos pedidos de Acesso à Informação (LAI)

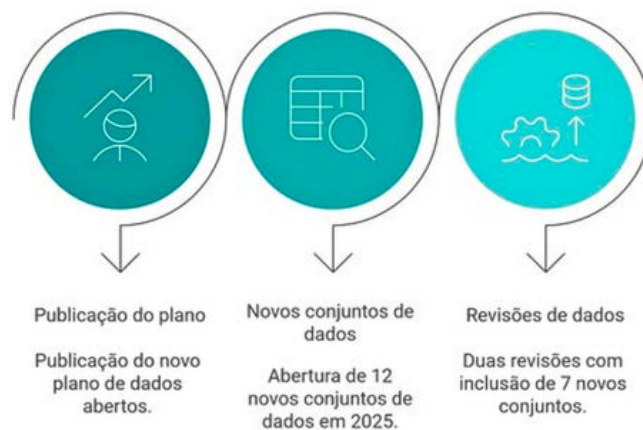


Fonte: [Painel LAI CGU](#). Extração em 20/01/2026

## Dados Abertos

O [Plano de Dados Abertos 2025–2027](#), em vigência desde junho de 2025, contabilizou duas revisões que resultaram na inclusão de sete novos conjuntos de dados relacionados à infraestrutura rodoviária. Foram publicados ou aprimorados 15 conjuntos de dados, evidenciando o fortalecimento da transparência ativa, a maturidade da governança de dados e o compromisso institucional da ANTT com o acesso à informação, a desburocratização e o uso dos dados públicos como instrumento de cidadania e apoio à tomada de decisão. 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 7 - Plano de Dados Abertos (PDA 2025–2027)



Fonte: [Painel Dados Abertos CGU](#)

## Transparência de Agendas Públicas

Em 2025, a ANTT publicou mais de 9.000 compromissos no Sistema Eletrônico de Agendas do Poder Executivo Federal (e-Agendas), com a participação de 191 agentes públicos ativos, ampliando a transparência e a visibilidade da atuação institucional. Foi implementado um painel de monitoramento das publicações individuais, fortalecendo o controle dos registros, permitindo a identificação de situações atípicas.

Figura 8 - Quantidade de compromissos publicados e após ativos em 2025



Fonte: [Painel Infoagendas](#). Data da extração: 20/01/2026

# Programa de Integridade da ANTT

O Programa de Integridade da ANTT foi instituído no ano de 2018 com o intuito de promover a prevenção, detecção, punição e remediação de fraudes e atos de corrupção, ou quaisquer outros que comprometam a transparência, a ética, a imparcialidade, a idoneidade, o foco no cidadão e a excelência na prestação dos serviços de transporte terrestres.

Com a finalidade de se aperfeiçoar os mecanismos de monitoramento e controle, respeitadas as competências de cada unidade, deve haver esforço conjunto. Dessa forma, a Estrutura de Gestão de Integridade, composta por um Grupo de Trabalho com integrantes de unidades estratégicas, como Corregedoria e Comissão de Ética, além de Unidades Setoriais de Gestão de Integridade da Agência, atualmente, Gabinete do Diretor-Geral e a Ouvidoria, que, tendo o tema integridade em comum, reforça o propósito institucional de desenvolver as ações de forma coordenada e perene.

As ações relacionadas ao Programa de Integridade, consoante os objetivos estratégicos e Missão da Agência, são estabelecidas em Planos bianuais. Assim, como principais resultados do [Plano de Integridade 2024-2025](#), tem-se:

- Construção de um modelo de maturidade de integridade pública e transparência pública: realizado diagnóstico do nível de maturidade das entidades e definição de estratégias para evolução;
- Ações de fomento à prevenção de nepotismo, conflito de interesses, discriminação e assédio: disseminação de diretrizes e estratégias para prevenir práticas inadequadas, com monitoramento contínuo e ações preventivas;
- E-Agendas + Integridade: esclarecimentos sobre uso adequado da ferramenta para garantir transparência nas interações público-privadas, com definição de boas práticas;
- Capacitação para formação da Rede de Acolhimento;
- Gestão de Riscos dos processos organizacionais – Integridade: mapeados e trabalhados 90 processos quanto à integridade.

Da mesma forma, as ações de melhoria, capacitação e disseminação serão periódicas e tempestivamente revisadas para que venham a contemplar os aspectos mais relevantes no momento, em um processo contínuo.

# Comunicação Institucional

A Política de Comunicação da ANTT orienta uma comunicação organizacional integrada, alinhada ao Planejamento Estratégico, de forma coordenada e sinérgica, para disseminar e fortalecer o papel da Agência perante a sociedade e o setor regulado, contribuindo para o cumprimento da sua missão institucional. Para isso, abrange o planejamento da comunicação a partir da produção e divulgação de conteúdos e campanhas nos canais internos e externos, estreitando o relacionamento com seu público-alvo. Em 2025, a relação com os parceiros e com a sociedade consolidou-se ainda mais.

Figura 9 – Canal ANTT



Fonte: AESRIC

# Relações Parlamentares e Institucionais

## Relações Parlamentares

No âmbito das Relações Parlamentares, atreladas às suas competências legais, a ANTT recebe e acompanha demandas dos Poderes Legislativo e Executivo, nas várias esferas de governo. Acompanha, ainda, tramitação e análise de propostas legislativas relativas a seu campo de atuação, promovendo articulações com o Congresso Nacional.

### Parlamento Conectado

Em 2025, destaca-se o projeto Projeto Parlamento Conectado que aproximou a ANTT do Legislativo Federal, permitindo atuação mais proativa nas iniciativas que impactam a Agência, apoiando a construção de normas mais equilibradas e viabilizando a captação de emendas parlamentares.

Como resultado, a Comissão de Viação e Transportes (CVT) destinou R\$ 15 milhões a atividades finalísticas da Agência, e a Comissão de Infraestrutura R\$ 100 milhões para uso pela ANTT em 2026.

## Relações Institucionais

Em 2025, no âmbito das relações institucionais, a Agência coordenou iniciativas que resultaram na celebração de parcerias formais de cooperação técnica com entidades nacionais e internacionais, dentre elas o Instituto Legislativo Brasileiro do Senado Federal, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística – CNTTL, INFRA S.A., CNJ, DNIT, MT, Polícia Rodoviária Federal - PRF, Conselho Federal de Engenharia e Agronomia - CONFEA e Fundação Getulio Vargas (unidade São Paulo) - FGV/EAESP.

No que se refere às parcerias informais no âmbito do Programa ANTT Coopera, merecem destaque ações de cooperação com diversas entidades como a Fundação Getúlio Vargas, a Subsecretaria de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes e Melhores, Polícia Militar do DF e diversas agências reguladoras infranacionais.

## Premiação de ação do Programa ANTT Coopera

A ANTT, em parceria com a Agência Reguladora de Transportes de Minas Gerais (ARTEMIG), obteve a segunda colocação no [Prêmio CAIXA PPP 2025](#), na categoria Melhor Iniciativa em Capacitação em Parcerias Público-Privadas, com o projeto “ARTEMIG e ANTT – Programa ANTT Coopera/Minas Gerais”.

# Relações Internacionais

Em 2025, a Agência participou de encontros multilaterais no âmbito do Mercosul e da ALADI, incluindo reuniões da Comissão do Artigo 16 do ATIT e do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT nº 5), além de agendas bilaterais focadas em alinhamentos operacionais e normativos.

Os principais avanços registrados neste período reforçam o compromisso da ANTT com a integração regional, a segurança operacional e a modernização da regulação internacional.

Além disso, a ANTT participou de diversas reuniões bilaterais com Argentina, Guiana, Paraguai e Peru para tratar de assuntos afetos à integração dos países no setor de transportes terrestres, tendo apresentado diversos avanços no diálogo, como: a medição da carga útil para veículos de transporte rodoviário internacional; proposta para a redução da idade média dos veículos para o transporte internacional terrestre (em análise pelos demais países); sistema para intercâmbio de dados de transporte de cargas; proposta de harmonização de limites máximos de pesos e dimensões veiculares; entre outras.

## Reuniões de Integração Fronteiriça

A ANTT tem participado de reuniões com a Receita Federal do Brasil (RFB) e demais entidades setoriais com o objetivo central de simplificar os processos burocráticos para agilizar as operações fronteiriças.

## Habilitação de Ponto de Fronteira ao Transporte Internacional Terrestre

Em 2025, foi apresentado parecer favorável à habilitação do ponto de fronteira da Segunda Ponte Rodoviária Internacional sobre o Rio Paraná, conhecida como Ponte da Integração, que interligará as cidades de Foz do Iguaçu (Brasil) e Presidente Franco (Paraguai), considerando o pleno atendimento aos requisitos legais e técnicos aplicáveis.

A habilitação permite que empresas autorizadas operem rotas regulares de transporte de cargas e passageiros utilizando a nova travessia, em conformidade com os acordos internacionais firmados pelo Brasil. Do ponto de vista logístico, a habilitação da ponte cria uma alternativa ao fluxo atualmente concentrado na Ponte Internacional da Amizade, principal ligação rodoviária entre o Brasil e o Paraguai. Essa nova opção contribui para uma melhor distribuição do tráfego de veículos de carga e de passageiros, com impactos positivos na organização do trânsito, na redução dos tempos de deslocamento e na gestão da circulação na região de fronteira.

Outros pedidos de habilitação foram protocolados na ANTT para a avaliação de pontos de fronteira entre os municípios de Vila Bela da Santíssima Trindade (Brasil) e San Ignacio de Velasco (Bolívia), bem como entre Costa Marques (RO) e a região de Puerto Ustárez/Buena Vista (Bolívia). Ambas as demandas foram submetidas à análise da ANTT, que emitiu os respectivos pareceres técnicos aos solicitantes, orientando a implementação dos ajustes necessários nas informações, em estrita conformidade com a regulamentação vigente para a habilitação de pontos destinados ao transporte internacional terrestre, a [Resolução ANTT nº 5.991, de 20 de setembro de 2022](#).

## Cooperações Internacionais

### Programa de Experiência Técnica Internacional (PETI).

Em 2025, em função das restrições orçamentárias, o programa restringiu-se à parceria com o Governo da China. Foi realizada uma capacitação técnica em Chengdu, na China, em setembro, referente ao Seminário sobre Construção de Corredores Econômicos e Cooperação em Conectividade, organizado pelo Ministério do Comércio da República Popular da China.

### Memorando de Entendimento ANTT - CBRTA

Foi aprovado o [Memorando de Entendimento \(MoU\)](#) para a realização de um programa de *traineeship* entre esta Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Agência de Transportes Rodoviários Transfronteiriços da África do Sul (C- BRTA, com o intuito de promover aperfeiçoamento técnico e agregar valor às ações da ANTT.

### Associação dos Reguladores da Mobilidade e dos Transportes (ARMT)

A ANTT assinou, como membro efetivo, o [Estatuto de criação da Associação dos Reguladores da Mobilidade e dos Transportes dos Países de Língua Oficial Portuguesa - ARMT da CPLP](#), de forma a potencializar a troca de conhecimento, soluções concretas para o setor e estreitar as relações institucionais entre Portugal, Moçambique, Brasil, Angola e Cabo Verde.

### Cooperação Técnica Brasil – Moçambique

Coordenação de atividades de cooperação técnica durante a visita do Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários de Moçambique (INATRO) à ANTT, visando o intercâmbio de boas práticas em regulação, segurança viária e modernização do setor de transportes terrestres.

# Materialidade das informações

A ANTT possui atribuições legais amplas, que abrangem diferentes segmentos da infraestrutura de transportes terrestres no país, incluindo rodovias, ferrovias e serviços de transporte de passageiros e cargas. Essa diversidade de competências institucionais torna a elaboração de um relatório de gestão no formato de relato integrado um desafio relevante, exigindo a seleção criteriosa de informações que representem, de forma clara e objetiva, os aspectos mais significativos da atuação institucional.

Nesse contexto, a definição da materialidade do presente Relatório de Gestão foi conduzida a partir de uma metodologia estruturada que buscou identificar os temas mais relevantes para a geração de valor público, considerando simultaneamente a perspectiva institucional e as demandas dos usuários dos serviços regulados, pautada, primordialmente, pelas orientações e diretrizes emanadas pelo Tribunal de Contas da União, conforme estabelecido na Decisão Normativa TCU nº 198, de 23 de março de 2022, e na Instrução Normativa TCU nº 84, de 22 de abril de 2020, que estabelecem diretrizes para a elaboração de relatórios de gestão no âmbito da administração pública federal, com ênfase na relevância, transparência, confiabilidade das informações e conexão entre estratégia, riscos, resultados e prestação de contas.

A identificação dos temas considerou, de forma integrada: (i) as competências legais da Agência e suas principais áreas de atuação regulatória; (ii) os objetivos e iniciativas estratégicas estabelecidos no Plano Estratégico da ANTT; (iii) as prioridades e entregas definidas no Plano de Gestão Anual (PGA); e (iv) os aspectos mais relevantes para os usuários dos serviços regulados, para o setor de transportes terrestres e para a sociedade. Esse processo permitiu priorizar conteúdos capazes de evidenciar resultados institucionais concretos, bem como os impactos da atuação regulatória na melhoria da infraestrutura, na qualidade dos serviços, na segurança dos transportes e na promoção de um ambiente regulatório estável e eficiente.

A organização das informações no relatório foi estruturada a partir desses temas, buscando apresentar, de forma integrada, os principais resultados alcançados, os desafios enfrentados e as iniciativas desenvolvidas pela Agência ao longo do exercício. Essa abordagem privilegia uma análise orientada a resultados e à geração de valor público, permitindo ao leitor compreender como as ações institucionais se articulam aos objetivos estratégicos da ANTT e às políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor de transportes terrestres.

Nesse contexto, o relatório evidencia a atuação institucional da Agência na promoção da eficiência regulatória, da segurança e da inovação, bem como no fortalecimento da infraestrutura e da qualidade dos serviços regulados. Ao mesmo tempo, procura demonstrar, de forma clara e acessível, como essas iniciativas contribuem para o aprimoramento da governança, para a transparência e para a adequada aplicação dos recursos públicos, em consonância com os princípios de integridade, eficiência e sustentabilidade que orientam a administração pública.



# 2 GOVERNANÇA, ESTRATÉGIA E DESEMPENHO

---

# Governança, Estratégia e Desempenho

## Estrutura de Governança

Nos termos do [Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017](#), a estrutura de governança da ANTT oferece suporte ao monitoramento, à avaliação e ao controle da gestão institucional, com foco no alcance dos objetivos estratégicos e geração de valor público. Formalmente estabelecida na [Política de Governança da Agência](#), essa estrutura expressa o compromisso da Instituição com uma gestão moderna, íntegra e responsiva.

A Política de Governança da ANTT fundamenta-se em princípios como capacidade de resposta, integridade, transparência, confiabilidade, melhoria regulatória, prestação de contas, participação social, sustentabilidade e inovação. O normativo define as instâncias internas e externas de governança, com destaque para a Diretoria Colegiada, o Comitê de Governança e as unidades de apoio, como a Auditoria Interna e a Ouvidoria.

O Comitê de Governança exerce papel central na supervisão da gestão institucional, atuando no acompanhamento dos temas relacionados à estratégia, à gestão de riscos e aos controles internos, de modo a promover a integração entre as áreas, o fortalecimento da governança e a disseminação de boas práticas na Agência.

Para assegurar a efetividade da governança e da gestão institucional, a ANTT utiliza, entre outros, os seguintes mecanismos e instrumentos:

- **Mapa Estratégico:** representação sintética da estratégia institucional, que organiza e explicita os objetivos estratégicos da ANTT em diferentes perspectivas, evidenciando as relações de causa e efeito necessárias ao alcance da Missão e da Visão Institucionais, em consonância com os Valores Organizacionais;
- **Plano Estratégico:** documento de planejamento de médio prazo, com vigência quadrienal, que consolida os objetivos e indicadores estratégicos da ANTT, bem como as metas e os resultados

institucionais esperados para o período, orientando a atuação da Agência no exercício de suas atribuições e na alocação de esforços e recursos;

- **Plano de Gestão Anual (PGA):** instrumento de planejamento de curto prazo que consolida ações, metas e resultados vinculados aos processos finalísticos e de gestão da Agência, assegurando o alinhamento às diretrizes e prioridades institucionais;
- **Agenda Regulatória:** é um instrumento de formulação bienal que define as questões regulatórias que exigirão atenção prioritária da Agência. Para a ANTT, 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;
- **Reunião de Avaliação da Estratégia (RAE):** instância periódica de acompanhamento, realizada trimestralmente, destinada a monitorar indicadores, metas e iniciativas estratégicas, bem como a deliberar sobre ajustes, prioridades e medidas para tratamento de riscos e superação de entraves que possam impactar o alcance dos objetivos institucionais;

## Riscos, Oportunidades e Perspectivas

A [Política de Gestão de Riscos da ANTT](#) estabelece os tipos de riscos a serem gerenciados, as competências e responsabilidades ao abranger riscos estratégicos, operacionais, em processos, projetos e integridade, promove uma abordagem integrada, baseada em princípios como governança responsável, ponderação entre riscos e oportunidades, e melhoria contínua.

Adicionalmente, a [Política de Gestão de Continuidade de Negócios da ANTT \(PGCN\)](#) visa garantir a resiliência organizacional e a continuidade das operações em casos de interrupção. Baseada em princípios como a proteção de ativos, integridade de informações, sustentabilidade e boa governança.

O [Plano de Gestão de Riscos \(PGR\) da ANTT](#) tem 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 2025, a ANTT desenvolveu e estruturou um modelo de monitoramento e gestão de riscos estratégicos, com o objetivo de identificar, avaliar e tratar eventos que possam impactar o alcance de seus objetivos estratégicos e a geração de valor público no curto, médio e longo prazos. Foram identificados 40 potenciais eventos de riscos estratégicos, os quais estão relacionados no Plano de Gestão de Riscos da ANTT. A implementação de ações de mitigação de riscos estratégicos classificados como “alto ou crítico” será monitorada durante as Reuniões de Avaliação da Estratégia (RAE).

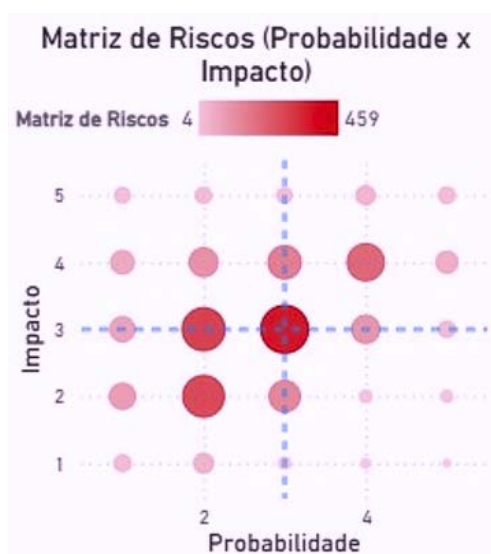
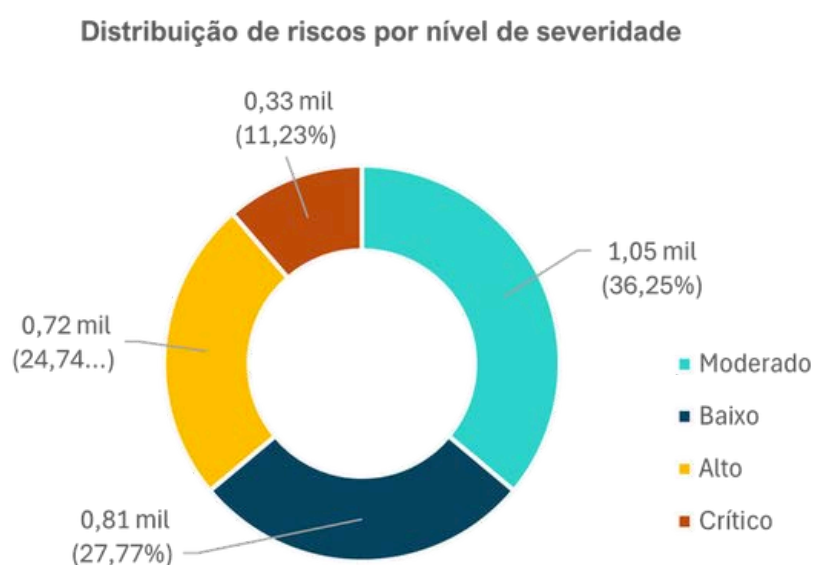
Com relação aos riscos em processos, foram analisados 77 processos e subprocessos, com participação de 14 unidades organizacionais, e identificados e mensurados 1.789 eventos de risco. Esse total inclui riscos operacionais e riscos de integridade, devido à incorporação destes últimos na Estrutura Analítica de Riscos

(EAR) usada na Gestão de Riscos em processos.

Considerando a identificação de 329 processos e subprocessos integrantes da Arquitetura de Processos da ANTT, nos últimos 3 anos, foram abordados 102 processos e subprocessos, sob a ótica da Gestão de Riscos, representando 31% do total, perfazendo 2.902 eventos de risco identificados e analisados dentre 17 unidades organizacionais.

O Gráfico 3 apresenta a distribuição dos riscos residuais dos processos e subprocessos organizacionais avaliados em função do nível de severidade e a Matriz de Riscos (Probabilidade x Impacto) para a ANTT.

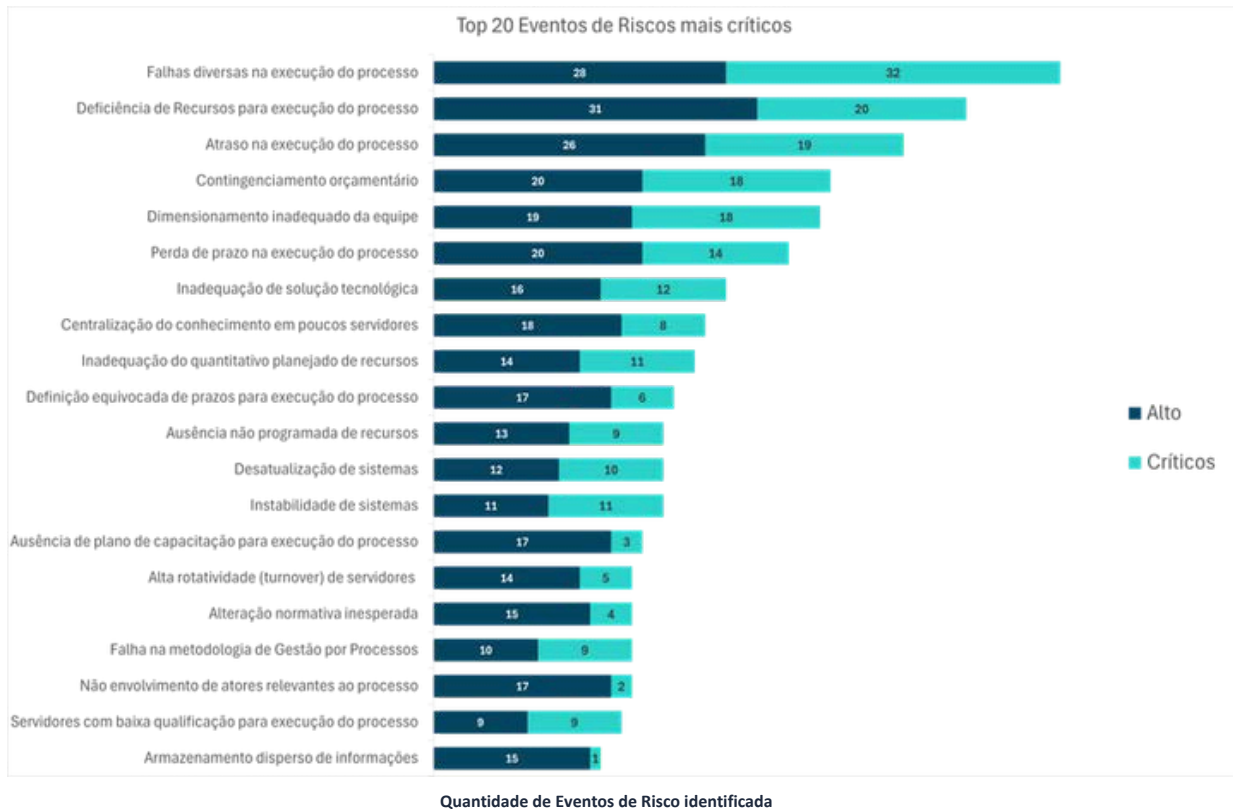
**Gráfico 3 – Quantidade Total de Riscos e sua Distribuição**



Fonte: Suesp

Em uma análise dos riscos operacionais e de integridade, com base na taxonomia de riscos relacionada na Estrutura Analítica de Riscos – EAR, o Gráfico 4 apresenta o cenário de 2025, considerando os itens com maior recorrência nos processos e subprocessos trabalhados.

**Gráfico 4 – Quantidade Total de Riscos e sua Distribuição**



Fonte: Suesp

Em relação aos riscos em projetos, o PGR da ANTT definiu que, a partir de 2025, a gestão de riscos seria implementada nos projetos que atendessem a pelo menos um dos seguintes critérios: aqueles priorizados pela Diretoria Colegiada; constantes do Plano de Contratações Anual (PCA); priorizados pelo Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI); ou que se configurassem como iniciativas monitoradas por órgãos de controle interno e externo.

Após o CGTI estabelecer a lista de projetos do PDTIC a serem priorizados, foi realizado o alinhamento com o PGA 2025, garantindo que todos os projetos passassem a constar no PGA. Em seguida, iniciou-se a gestão de riscos dos projetos priorizados.

A gestão de riscos será ampliada para todos os projetos incluídos no PGA em 2026, alimentando a plataforma desenvolvida para esse fim (Central de Projetos e painel BI), utilizada no acompanhamento dos riscos nas RAEs. Para o ano de 2026, pretende-se dar continuidade ao trabalho já iniciado na Agência, avançando para as fases de tratamento e monitoramento.

# Plano Estratégico e Plano de Gestão Anual

O [Mapa Estratégico](#) da ANTT para o período de 2024 a 2030 explicita a estratégia institucional por meio da identificação das relações de causa e efeito entre os objetivos estratégicos. O mapa contempla 17 objetivos, organizados em 4 perspectivas, com vistas ao alcance da Missão e da Visão, orientados pelos Valores Organizacionais.

Figura 10 - Mapa Estratégico 2024-2030



Fonte: Suesp

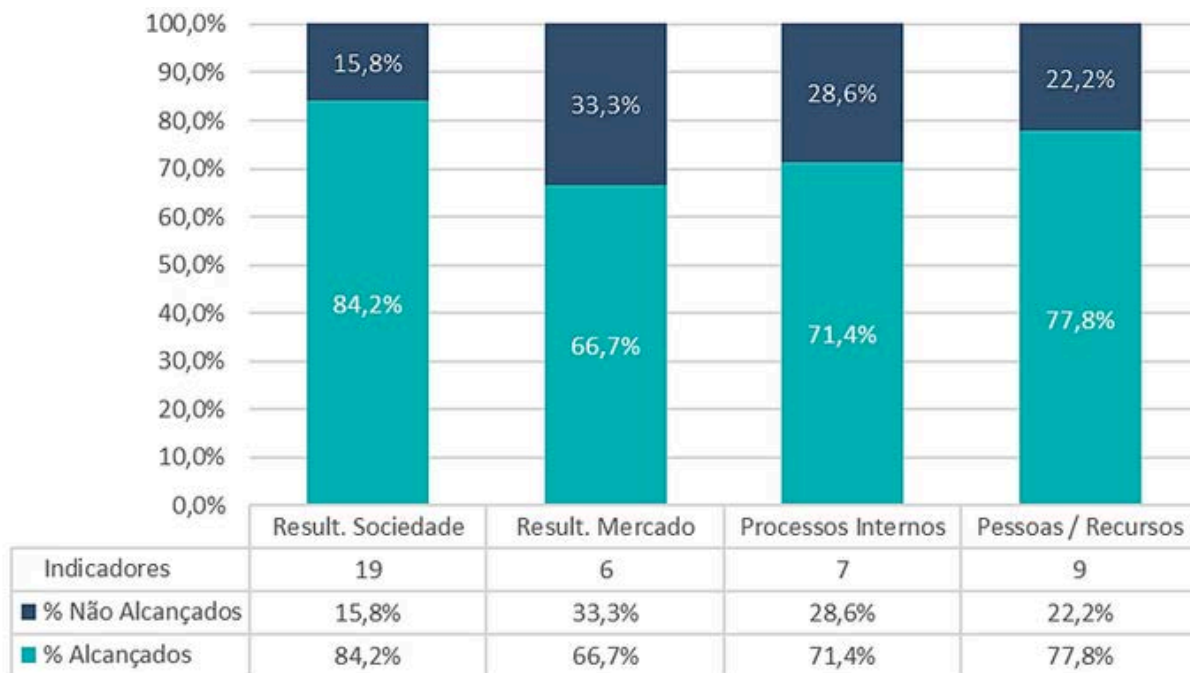
O Plano Estratégico 2022-2025 da ANTT, concebido em atendimento ao disposto na [Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019](#), operacionaliza essa estratégia no médio prazo, desdobrando-a em indicadores e metas. Nesse sentido, o plano estabelece parâmetros de monitoramento e controle do desempenho institucional, sustentados por um portfólio de 44 (quarenta e quatro) indicadores estratégicos. Constitui instrumento de articulação entre as políticas públicas de governo e a atuação regulatória da Agência, convertendo diretrizes governamentais em projetos e iniciativas voltados à geração de valor público.

A avaliação do plano estratégico depende dos resultados obtidos, medidos por indicadores que refletem o atendimento às necessidades e às expectativas das partes interessadas. As informações detalhadas do Plano Estratégico, a descrição dos objetivos estratégicos e respectivos indicadores encontram-se disponíveis no [Portal da ANTT](#).

Os 17 objetivos estratégicos da ANTT são mensurados por um conjunto de 44 indicadores estratégicos, distribuídos entre as quatro perspectivas do Mapa Estratégico: 21 na perspectiva de Resultados à Sociedade, 6 na de Resultados ao Mercado, 8 na de Processos Internos e 9 na de Pessoas e Recursos.

O conjunto de indicadores estratégicos efetivamente monitorados no período totalizou 41. Após a apuração dos resultados, procedeu-se à análise do desempenho institucional sob a ótica de cada uma das quatro perspectivas do Mapa Estratégico, conforme apresentado no Gráfico a seguir.

**Gráfico 5: Resultados dos indicadores estratégicos por perspectiva**



Fonte: Suesp

A avaliação do desempenho institucional da ANTT, realizada em 2025 a partir do portfólio de indicadores estratégicos, evidenciou elevado grau de cumprimento das metas estabelecidas, com resultado global de 78,05%.

Na perspectiva de Resultados para a Sociedade, observou-se elevado nível de conformidade com as metas pactuadas (84,21%), refletindo os esforços institucionais voltados à melhoria contínua da qualidade dos serviços regulados e do atendimento aos usuários. O desempenho geral mantém-se em patamares satisfatórios, com tendências históricas que indicam estabilidade ou evolução positiva.

Na perspectiva de Resultados para o Mercado, o percentual de cumprimento de metas (66,67%) revela desempenho consistente da Agência na promoção de um ambiente regulatório mais estável, previsível e orientado à solução de controvérsias. Os resultados obtidos refletem, ainda, iniciativas voltadas ao fortalecimento das condições de atuação dos agentes regulados, contribuindo para a sustentabilidade e a atratividade do setor de transportes terrestres.

A análise da perspectiva de Processos Internos evidencia avanços relevantes na eficiência e na maturidade dos processos organizacionais da ANTT, com 71,43% dos indicadores atingindo as metas estabelecidas. Os resultados consolidados indicam evolução gradual da capacidade institucional da Agência em executar seus processos críticos de forma mais padronizada, integrada e orientada à entrega de valor público.

Na perspectiva de Pessoas e Recursos, os resultados demonstram desempenho positivo, com cumprimento de 77,78% das metas pactuadas. Destacam-se os indicadores relacionados à capacitação e à qualificação do corpo técnico, bem como à adequada execução dos recursos destinados ao desenvolvimento institucional.

As informações detalhadas sobre os resultados e metas dos indicadores estratégicos referentes ao exercício de 2025 encontram-se disponíveis no [Portal da ANTT](#).

O desdobramento da estratégia ocorre por meio de projetos 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 2 instrumentos de gestão: a Agenda Regulatória e o Plano de Gestão Anual – PGA.

O PGA é o instrumento anual consolidado do planejamento da ANTT, e que contempla ações, resultados e metas relacionados aos processos finalísticos e de gestão. Ele define as metas anuais de desempenho administrativo, operacional e de fiscalização. A Agenda Regulatória reúne os projetos regulatórios prioritários no âmbito da Agência, e o monitoramento do andamento desses projetos é medido pelo indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória – ICAR, cujo resultado é representado no âmbito do PGA.

O acompanhamento do portfólio das iniciativas estratégicas do PGA foi realizado por meio das Reuniões de Avaliação da Estratégia (RAEs) e das reuniões mensais de monitoramento e controle (Radar Mensal). Já o monitoramento dos projetos estruturantes da ANTT aconteceu por meio de reuniões mensais com os chefes de projeto das Unidades Organizacionais (UO).

A Agência revisou seus projetos e respectivas metas, alinhando-as ao ProRev+, programa que visa revolucionar a atuação da ANTT em 4 dimensões: Pessoas, Inovação, Sustentabilidade e Integridade. Em razão de novas demandas e diretrizes institucionais, alguns dos projetos estruturantes e metas foram incluídos, alterados ou excluídos no portfólio do PGA, ou tiveram seus cronogramas ajustados. Foram realizadas 3 revisões extraordinárias, passando-se de 83 metas iniciais para 105 metas, sendo 48 administrativas, 50 operacionais e 7 de fiscalização.

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

**Figura 11 - Classificação e graduação das metas do PGA 2025**



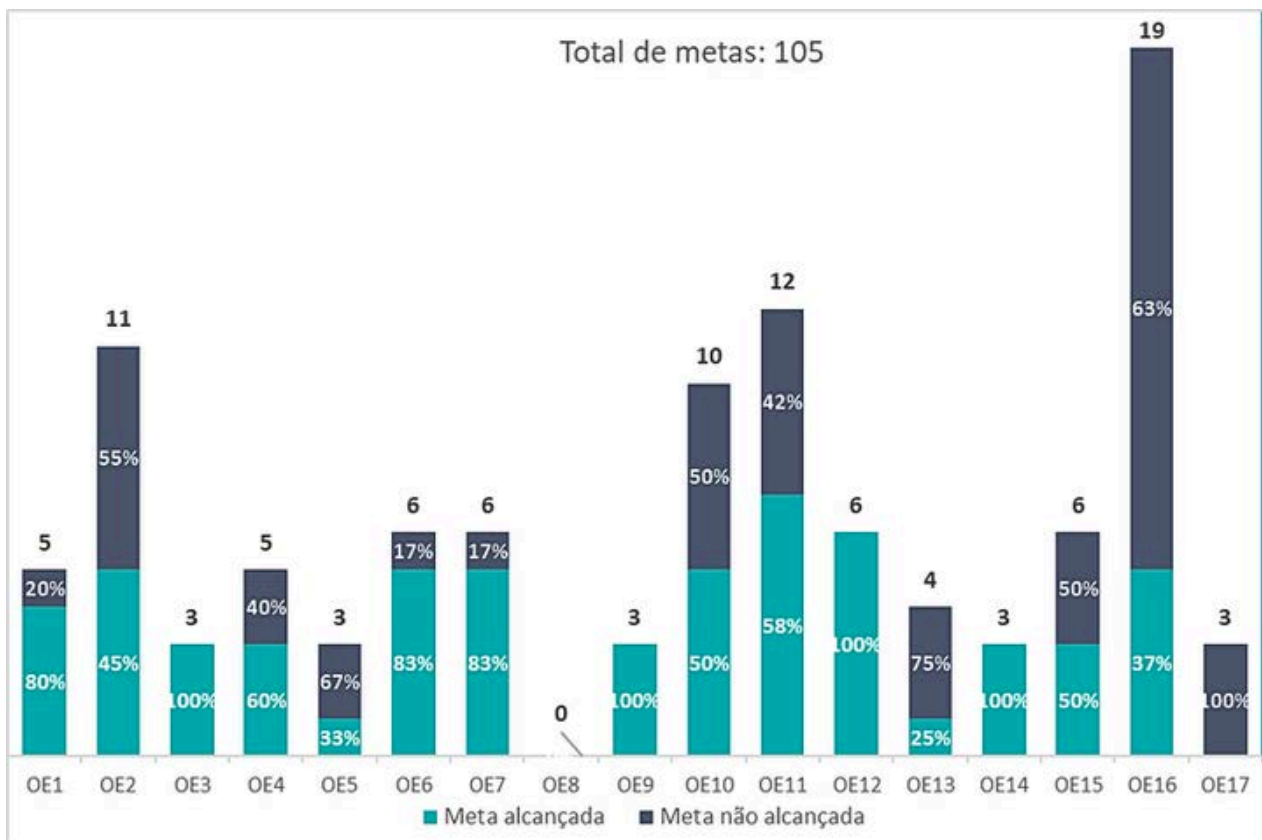
Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2025 - Suesp

Em resumo, a execução das iniciativas estratégicas da ANTT teve desempenho bom, com alcance de 58,1% (61 de 105) das metas pactuadas para 2025.

Em função do contingenciamento orçamentário, houve impacto na execução das metas, que culminou com o encerramento ou não celebração de contratos administrativos, e readequação/redução da força de trabalho, registrando 41,9% (44 de 105) de metas não alcançadas.

Quando se observa a distribuição das metas por objetivo estratégico, nota-se que obtiveram desempenho excelente as metas relacionadas aos Objetivos Estratégicos OE3, OE9 e OE12 e OE14; desempenho ótimo as metas relacionadas aos Objetivos Estratégicos OE1, OE6, OE7; desempenho “bom”, as metas relacionados às metas relacionadas aos Objetivos Estratégicos OE4, OE10, OE11, OE15; com desempenho considerado regular OE2, OE5e OE16; e com desempenho insatisfatório as metas relacionadas aos Objetivos Estratégicos OE13 e OE17.

Gráfico 6: Resultado do PGA por Objetivo Estratégico



Fonte: Relatório de Resultados - PGA 2025 – Suesp

Outras análises a partir dos resultados do PGA 2025, bem como sobre as entregas realizadas, podem ser consultadas no Relatório do PGA 2025, disponível no [Portal da ANTT](#).

# Governança, Regulatória e Boas Práticas

## Agenda Regulatória

A [Agenda Regulatória](#) é o instrumento bienal de planejamento da ANTT que assegura transparência e previsibilidade sobre temas regulatórios prioritários para as unidades da Agência. Em 2025, o [Painel de Gerenciamento da Agenda](#), desenvolvido em Power BI e divulgado no portal, consolidou-se como ferramenta essencial para gestão interna e transparência externa, permitindo acompanhamento estratégico dos projetos e a divulgação do relatório bimestral dinâmico que podem ser consultados para maior detalhamento do andamento dos projetos, seus resultados e as revisões da agenda regulatória.

No biênio 2025/2026, o Indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória (ICAR) registrou 70,15% — abaixo da meta de 80% do Plano de Gestão Anual — reflexo, principalmente, dos cortes orçamentários ao longo de 2025; ainda assim, manteve-se em patamar compatível com o histórico recente, com 3 dos 22 projetos concluídos.

A [Agenda Regulatória 2025/2026](#) da ANTT foi devidamente [aprovada](#), com todos os Chefes de Portfólios e de Projetos [nomeados](#). A Revisão Ordinária do biênio foi concluída, garantindo continuidade e previsibilidade das ações regulatórias.

Ao longo do ano, foram realizadas 3 Revisões Extraordinárias e, no final de 2025, foi aprovada a Revisão Ordinária da Agenda. Na [1ª Revisão Extraordinária](#), foram realizadas 3 inclusões e 2 exclusões de projetos. Já na [2ª Revisão Extraordinária](#), foram realizadas 6 modificações de cronograma, 4 modificações de nome, 3 inclusões e 2 exclusões de projetos. Na [3ª Revisão Extraordinária](#), foram realizadas 7 modificações de cronograma e 2 inclusões de projetos. Na [Revisão Ordinária](#), foram realizadas 16 modificações de cronograma, 3 modificações de nome, 5 inclusões de projetos e 2 exclusões de projetos.

A seguir apresentamos o quadro consolidado da agenda regulatória, cujo detalhamento está disponível no [Portal da ANTT](#).

Quadro 1 - Portfólio Final de Projetos da Agenda Regulatória 2025/2026

|  | Nome do projeto  |
|--|--|
| <b>Eixo Temático 1</b><br>Projetos Regulatórios Gerais e Transversais    | Regulamentação da Governança e Política de Transparência sobre Recursos Vinculados e Conta de Aporte   |
|  | Política de Inovação da ANTT   |
|  | 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  |
|  | Aperfeiçoamento do regulamento de Sandbox Regulatório  |
| <b>Eixo Temático 2</b><br>Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida    | Implementação dos sistemas de livre passagem (Free Flow) nas rodovias federais concedidas.   |
|  | Reversibilidade dos Bens das Concessões Rodoviárias Federais   |
|  | RCR 5 - Encerramento dos contratos de concessões de rodovias federais. <b>CONCLUÍDO</b><br>(Resolução ANTT nº6.063 de 2025)  |
|  | Programa de Exploração Rodoviária - Padronização de Escopo e de Parâmetros Técnicos e de Desempenho  |
| <b>Eixo Temático 3</b><br>Transporte Rodoviário de Passageiros           | Meios e instrumentos dos sistemas de pagamento da tarifa de pedágio - Revisão da Resolução ANTT nº 4281/2014   |
|  | Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no âmbito do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Regular de Passageiros (TRIP)<br><b>CONCLUÍDO</b><br>(Resolução ANTT nº6.074 de 2025) |
|  | Aprimoramento da Metodologia de Classificação de Mercados do Serviço Semiurbano  |
|  | Consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Internacional de Passageiros   |
|  | Revisão do marco regulatório do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros sob regime de fretamento   |
| <b>Eixo Temático 4</b><br>Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros | ESG Passageiros – Ambiental, Social e Governança no transporte rodoviário interestadual de passageiros   |
|  | RSF 1 – Direitos e Garantias dos Usuários e Serviço Adequado   |
|  | ROF 2 – Bens, Projetos, Obras e Operações Ferroviárias   |
|  | RSF 2 – Direitos e Garantias dos Passageiros   |
|  | ROF 1 – Regras Gerais dos Contratos de Concessão e Autorização   |
| <b>Eixo Temático 5</b><br>Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas   | Aprimoramento da metodologia de cálculo do Índice de Saturação da Ferrovia - ISF   |
|  | Revisão da Política Nacional de Piso Mínimo de Frete   |
|  | Implicações da exigência de seguros no transporte rodoviário remunerado de cargas  |
|  | Interoperabilidade entre modelos operacionais de fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório (VPO)  |
|  | Adequação da Resolução ANTT nº 5.998/22 à 23ª edição do Orange Book  |
|  | ESG Cargas: Ambiental, Social e Governança no Transporte Rodoviário de Cargas  |
|  | Seguros no transporte rodoviário remunerado de cargas: incorporação de obrigação legal<br><b>CONCLUÍDO</b><br>(Resolução ANTT nº6.068 de 2025)   |

Fonte: Suesp

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

Os [Processos de Participação e Controle Social \(PPCS\)](#), são instrumentos fundamentais para a coleta de informações, percepções e expectativas da sociedade sobre as ações regulatórias da Agência. Em 2025, a ANTT realizou um conjunto expressivo de iniciativas de participação social, incluindo 9 Audiências Públicas, 2 Consultas Públicas, 13 Reuniões Participativas (com diferentes níveis de restrição) e 7 Tomadas de Subsídios, reforçando o compromisso institucional com a transparência, a escuta qualificada e o aprimoramento regulatório.

No mesmo período, foram promovidas 24 Consultas Internas, sendo 11 relacionadas a projetos da Agenda Regulatória 2025/2026 e 13 referentes a outros temas estratégicos da Agência, evidenciando a integração entre participação social e planejamento regulatório. Ademais, foi aprovada a [3ª edição do Manual de Processo de Participação e Controle Social](#), consolidando diretrizes e boas práticas para a condução desses processos.

Como suporte a essas iniciativas, a ANTT utiliza o [Sistema de Participação Pública – ParticipANTT](#), que visa desburocratizar procedimentos, ampliar a transparência e otimizar a gestão dos eventos participativos, com integração à plataforma Brasil Participativo. Em 2025, o sistema passou por atualizações relevantes: no módulo contribuinte, com melhorias de usabilidade, integração ao GOV.BR e maior agilidade no envio de contribuições; e no módulo administrador, com avanços na organização de documentos, acompanhamento de eventos, publicação automática de contribuições e modernização do layout, fortalecendo a eficiência e a efetividade da participação social na Agência.

## Índice Geral de Qualidade da Participação Social (QualiPPCS)

O QualiPPCS é o Índice Geral de Qualidade da Participação Social e foi concebido como um instrumento estratégico para avaliar, de forma integrada, a qualidade dos Processos de Participação e Controle Social (PPCS) conduzidos pela ANTT. A métrica alinha-se aos objetivos estratégicos da Agência e às boas práticas de governança regulatória.

O QualiPPCS é estruturado a partir de 6 parâmetros considerados essenciais para a efetividade da participação social:

- Divulgação refere-se à amplitude e à qualidade da divulgação dos eventos de participação social, considerando os canais utilizados e a suficiência das informações disponibilizadas;
- Oportunidade de Contribuição avalia a acessibilidade e a efetividade dos meios disponibilizados para o envio de contribuições pelos participantes;

- Sistema examina a experiência dos usuários com a plataforma utilizada nos eventos de participação social, considerando aspectos de usabilidade e disponibilidade técnica;
- Qualidade de Linguagem diz respeito à clareza, objetividade e compreensão dos documentos disponibilizados, de modo a reduzir assimetrias de informação;
- Conformidade avalia o atendimento aos prazos, procedimentos e requisitos estabelecidos para os PPCS; e
- Meios de Participação considera a diversidade e a adequação das modalidades de participação disponibilizadas, com vistas a ampliar a inclusão e o alcance dos processos participativos.

Em razão da natureza desses parâmetros, tornou-se necessária a atribuição diferenciada de pesos, de modo a representar adequadamente sua importância relativa para a qualidade do processo participativo. A ANTT considerou essencial a realização de Consulta Interna, a fim de que servidores e colaboradores pudessem contribuir com sugestões quanto à forma de ponderação da importância de cada parâmetro. Essa iniciativa buscou assegurar legitimidade, flexibilidade e a melhoria contínua dos processos de participação social, em conformidade com os meios do [Processos de Participação e Controle Social \(PPCS\)](#). Como resultado, foram estabelecidas duas fórmulas de cálculo, tendo em vista que o parâmetro de Meios de Participação não se aplica para eventos de Consulta pública e tomada de subsídios.

Para as modalidades de Audiência Pública e Reunião Participativa:

$$\text{QualiPPCS}_{AP/RS} = 0,19 \cdot D + 0,14 \cdot O + 0,18 \cdot S + 0,18 \cdot QL + 0,16 \cdot C + 0,15 \cdot MP$$

Onde:

|  |  |
|--|--|
|  <b>D=</b> Parâmetro Divulgação   |  <b>O=</b> Parâmetro Oportunidade de Contribuição       |
|  <b>S=</b> Parâmetro Sistema      |  <b>QL=</b> Parâmetro Qualidade da Linguagem            |
|  <b>C=</b> Parâmetro Conformidade |  <b>MP=</b> Parâmetro Meios de Participação nas Sessões |

Para as modalidades Consulta Pública e Tomada de Subsídios:

$$\text{QualiPPCS}_{CP/TS} = 0,22 \cdot D + 0,16 \cdot O + 0,21 \cdot S + 0,21 \cdot QL + 0,19 \cdot C$$

O QualiPPCS consolidado corresponde ao resultado agregado do cálculo do QualiPPCS de todos os eventos de PPCS de um determinado período. No exercício de 2025, o QualiPPCS consolidado apresentou valor de 0,80, constituindo linha de base inicial para o monitoramento institucional da qualidade da participação social no âmbito da ANTT.

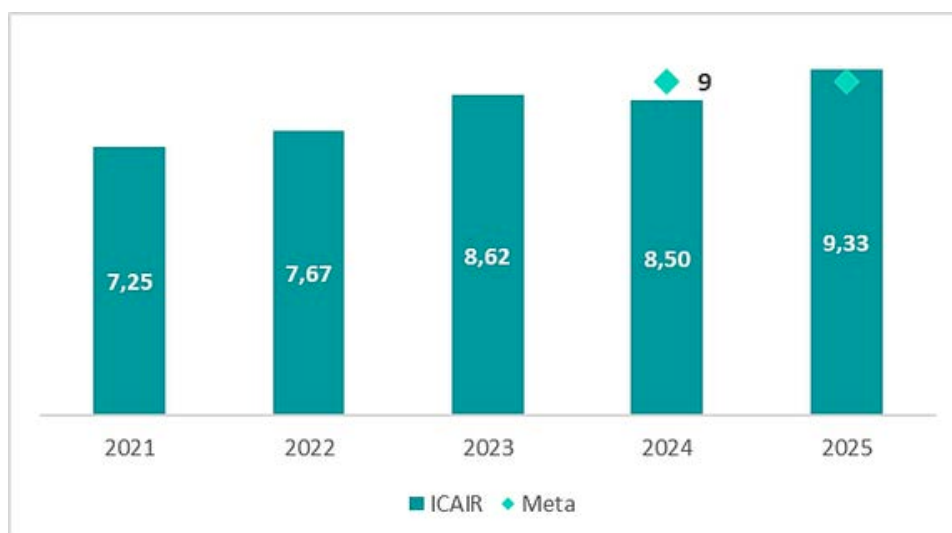
## Análise de Impacto Regulatório - AIR

A [Análise de Impacto Regulatório \(AIR\)](#) consiste em um processo sistemático, baseado em evidências, destinado a avaliar os possíveis impactos das alternativas disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos, a partir da adequada definição de um problema regulatório. Sua elaboração decorre do [Regimento Interno da Agência](#), bem como do disposto na [Lei nº 13.848, de 2019](#), na [Lei nº 13.874, de 2019](#), e no [Decreto nº 10.411, de 2020](#).

Em 2025, foram elaborados 8 relatórios de AIR, sendo que 3 foram apreciados pela Diretoria Colegiada e disponibilizados no novo [Painel BI](#), acessível por meio do Portal da Agência. Os outros 5 relatórios estão em fase de elaboração de Proposta Regulatória ou em análise, para posterior deliberação do Colegiado.

Os relatórios de AIR foram avaliados para verificar sua conformidade em relação aos requisitos estabelecidos no [Decreto nº 10.411, de 2020](#). As notas atribuídas nessas avaliações compõem o [Indicador de Conformidade da Análise de Impacto Regulatório – ICAIR](#), monitorado desde a entrada em vigor do referido decreto, em 2021. O valor do ICAIR para o ano de 2025 foi de 9,33 – o maior da série histórica e superior à meta (9,0) estabelecida para o exercício, como mostra o Gráfico abaixo.

Gráfico 7: Indicador de Conformidade da Análise de Impacto Regulatório (ICAIR)



Fonte: Suesp

O ICAIR 2025 corresponde à média das notas de conformidade atribuídas aos 3 (três) relatórios de AIR avaliados no período.

Nesse mesmo ano, foram registradas 4 dispensas de AIR, todas fundamentadas na hipótese prevista no [art. 4º, inciso II, do Decreto nº 10.411, de 2020](#), aplicável aos atos normativos voltados a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior, sem margem técnica ou jurídica para a consideração de alternativas regulatórias. Os documentos que embasaram essas propostas de edição ou alteração normativa também estão igualmente disponíveis no [Painel B1](#).

## 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. A ANTT estabeleceu sua [Agenda de ARR para o mandato presidencial 2023-2026](#).

Em 2025, foram elaborados 2 relatórios de ARR, conforme monitoramento constante da Agenda Regulatória.

Os relatórios de ARR encontram-se disponíveis no [Portal da ANTT](#).

## Gestão do Estoque Regulatório

Em 2025, a ANTT deu continuidade ao 2º Ciclo de Revisão e Consolidação de Atos Normativos do seu [estoque regulatório](#). A revisão e a consolidação de atos normativos integram a gestão do estoque regulatório, caracterizada como um processo sistemático e contínuo de avaliação do conjunto das intervenções regulatórias quanto à sua adequação, aplicabilidade, atualidade e efetividade. 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*”.

Como resultado da 1ª etapa dos trabalhos, foram identificados 122 atos normativos (resoluções, instruções normativas e instruções normativas conjuntas) integrantes do estoque regulatório, tendo sido constatado que parcela significativa desses atos demandaria a adoção de ações futuras de revisão, consolidação ou revogação. Registre-se que a gestão do estoque regulatório é um processo dinâmico e contínuo, sendo assim, parte das ações identificadas já foram implementadas ao longo de 2025.

Os trabalhos realizados também resultaram no aprimoramento da classificação temática e por assuntos dos atos normativos da ANTT, contribuindo para o fortalecimento da transparência, da acessibilidade e da organização do estoque regulatório da Agência.

Ao final de 2025, iniciaram-se os trabalhos da 2ª etapa do 2º Ciclo de Revisão e Consolidação de Atos Normativos, com foco nas Portarias e Deliberações da Agência.

## Selos de Boas Práticas Regulatórias

Em 2025, a ANTT foi classificada na categoria ouro do [Selo Fiesp de Qualidade Regulatória](#), lançado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. A iniciativa visa ao reconhecimento, pelo setor produtivo, das boas práticas adotadas pelos reguladores da Administração Pública Federal. O resultado obtido reflete o desempenho da ANTT na gestão do estoque regulatório, na promoção da transparência e da acessibilidade da Agenda Regulatória, na adoção da Análise de Impacto Regulatório e da Avaliação de Resultado Regulatório, bem como na participação social durante o processo normativo.

A adoção de boas práticas regulatórias pela ANTT também foi reconhecida no âmbito governamental. Em 2025, 3 atos normativos da Agência foram contemplados com o Selo Ouro de Boas Práticas Regulatórias do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços – MDIC. A avaliação realizada pelo MDIC observou o disposto na [Portaria GM/MDIC nº 247, de 22 de setembro de 2025](#), considerando os critérios de previsibilidade e transparência, qualidade regulatória, participação social e coerência regulatória. O Quadro 1 apresenta os atos normativos da ANTT premiados na edição de 2025 do Selo:

**Quadro 2: Atos normativos da ANTT premiados em 2025 com o Selo Ouro de Boas Práticas Regulatórias do MDIC.**

| Ato normativo   | Ementa  |
|---|---|
| <a href="#">Resolução ANTT nº 6.063, de 13 de fevereiro de 2025</a> | Aprova a quinta norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias, relativa à extinção contratual, no âmbito dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).  |
| <a href="#">Resolução ANTT nº 6.058, de 19 de dezembro de 2024</a>  | Disciplina o procedimento administrativo de chamamento público para exploração indireta de ferrovias federais mediante outorga por autorização.   |
| <a href="#">Resolução ANTT nº 6.051, de 17 de outubro de 2024</a>   | Altera o Anexo da <a href="#">Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016</a> , que aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. |

Fonte: [Portal da Regulação](#).

Considerando também as edições anteriores, referentes aos anos de 2023 e 2024, a ANTT acumula 7 atos premiados na categoria Ouro e 2 na categoria Prata, evidenciando o comprometimento contínuo da Agência com o fortalecimento da agenda de melhoria regulatória.

# Sustentabilidade, Inovação e Segurança Viária

A ANTT reafirma a atuação institucional com práticas sustentáveis, inovadoras e voltadas para a segurança viária, fomentando o apetite de seus mercados regulados pelo alcance de maior maturidade nessas vertentes, reforçando o compromisso institucional com a transição para uma infraestrutura de transportes mais sustentável, inovadora e segura no país, refletidas no [Mapa Estratégico 2024–2030](#) da ANTT, dentro do [Plano Estratégico 2026-2029](#).

## Sustentabilidade Ambiental e Social

### Para os transportes regulados pela ANTT

A ANTT desenvolveu delineamento dos 9 (nove) Parâmetros de Desenvolvimento da Sustentabilidade – PDS para implementação do [Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura – PSI da ANTT](#). Publicados em novembro de 2025, os [Editais de Sandbox Regulatório para rodovias e para ferrovias](#) tracionam o apetite por até três níveis de maturidade socioambiental pela adesão das concessionárias de rodovias e de ferrovias federais, além das autorizatárias de ferrovias, aos parâmetros, por meio de mais de 450 requisitos – categorizados como basilares, complementares e adicionalidades –, de caráter objetivo e replicável, mensurável, com formas de cumprimento, pontuações, evidências, a serem comprovadas pelas reguladas para atendimento a níveis de governança ambiental, dignidade do trabalhador, eficiência no uso de recursos, saúde e segurança da comunidade, conservação da biodiversidade, proteção de comunidades tradicionais, preservação cultural e resiliência da infraestrutura.



Fomenta-se a adesão ao PSI por meio de incentivos regulatórios e alinhamento a políticas públicas, como a [Portaria MT 689, de 2024](#) e a [Portaria MT nº 622, de 2024](#), sendo que sua governança é realizada pelos [Comitês de Desenvolvimento da Sustentabilidade](#) - [CDS Ferrovias](#) e [CDS Rodovias](#).

Em projetos de novos contratos de rodovias em estruturação pela ANTT, implementou-se a diretriz de política pública, [Portaria MT nº 622, de 2024](#), art. 2º, referente à destinação de 1% da receita bruta da concessão para investimentos, para promoção da resiliência da infraestrutura.

As informações quanto ao cumprimento das obrigações ambientais das concessões estão disponíveis por meio do Acompanhamento Ambiental [Rodoviário](#) e [Ferroviário](#), no qual constam os Indicadores de Desenvolvimento Ambiental da ANTT: IDA Ferroviário e IDA Rodoviário. Esses indicadores avaliam e classificam o desempenho ambiental das reguladas que exploram a infraestrutura de transporte, fomentam a melhoria contínua da gestão ambiental.

O [IDA Ferrovias](#) vigente em 2025 reflete as informações de 2024, cujo [painel apresenta o resultado de 13 concessionárias](#)

**Gráfico 8: Ranking das concessionárias participantes em 2025 (base de apuração de 2024)**



Fonte: Sufer, Acompanhamento Ambiental das Concessões Ferroviárias. Data de extração: 19/01/2026

Já o [IDA Rodovias](#), em 2025, alcançou uma média de 26,11 pontos dos 33 pontos possíveis, conformando uma média de 79,11% de alcance dos requisitos cumpridos, resultando numa classificação de 11 concessionárias. O ranking da pontuação está disponível no [Portal da ANTT](#).

Há uma tendência de alinhamento da política empresarial das concessionárias à adoção de iniciativas em ESG, visto o crescimento de adesões a esse indicador ambiental:

**Gráfico 9: Evolução do número de concessionárias de rodovias por ano**



Fonte: ANTT, Surod, Acompanhamento Ambiental das Concessões. Data de extração: 19/01/2026

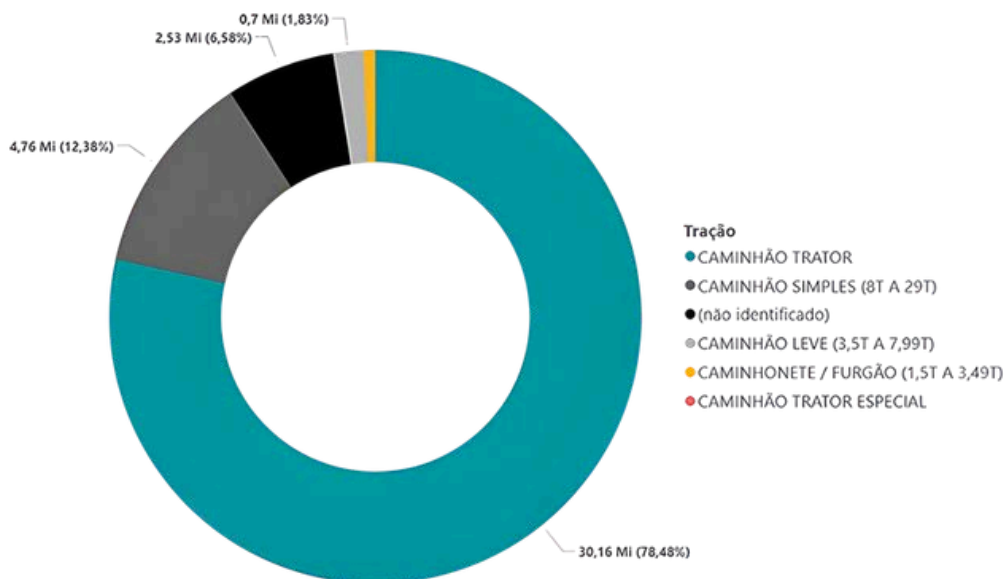
Ainda, expande-se a atuação sustentável para o transporte de passageiros e cargas, com o projeto [ESG Cargas, na Agenda Regulatória da ANTT](#), e o [Corredor Logístico Sustentável Multimodal](#).

Na [COP30](#), realizada em Belém/PA, a [ANTT](#) apresentou, discutiu e alinhou iniciativas que colocam o Brasil na vanguarda de uma logística mais limpa e resiliente, conectando desenvolvimento, proteção ambiental e inovação tecnológica.

Implementa-se a retomada da estratégia de expansão da [malha ferroviária](#), em consonância com a [Política Nacional de Outorgas Ferroviárias](#), com aprovação de dois projetos de concessão em 2025: a [Ferrogrão \(EF-170/MT/PA\)](#), e o [Anel Ferroviário Sudeste \(EF-118/ES/RJ\)](#). Tais projetos fortalecerão a logística regional e eficiência energética, com menor impacto ambiental, diminuição de acidentes e congestionamentos, redução da antropização de áreas rurais e ambientais, maior geração de empregos e aumento da competitividade internacional.

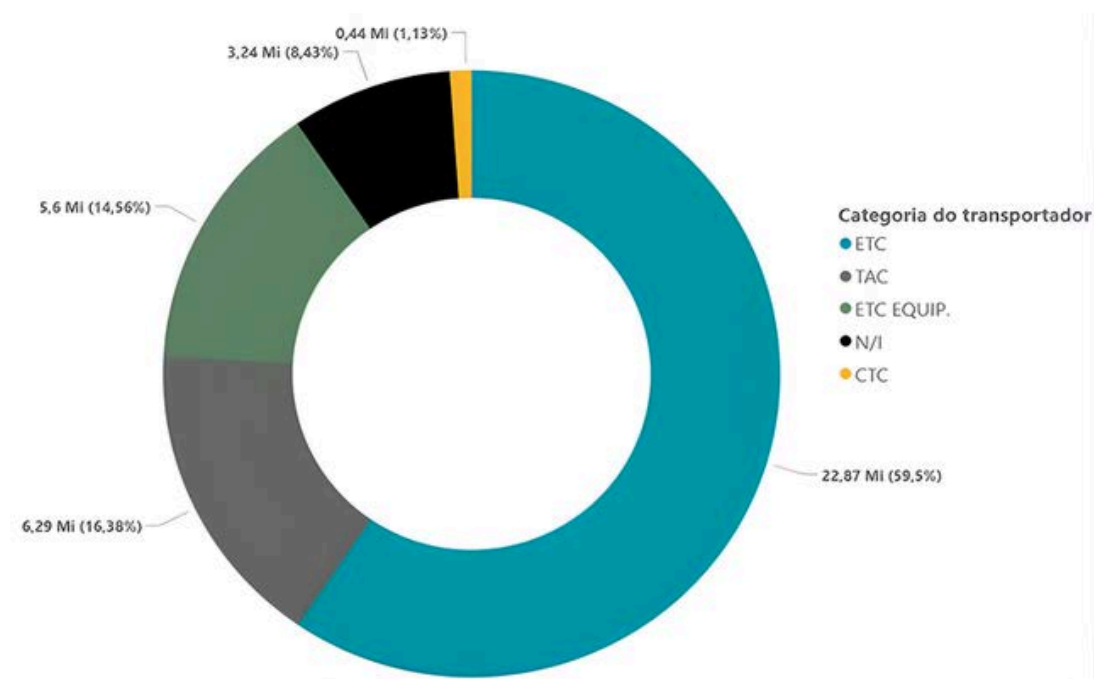
No transporte de cargas, a ANTT lançou o [Painel de Movimentação de Cargas](#), que conta com aba *Emissão de Gases do Efeito Estufa (CO<sub>2</sub>)*, que expõe as estimativas das emissões de gases de efeito estufa - GEE equivalente associadas às operações de transporte rodoviário de cargas no Brasil registradas no Manifesto de Documentos Fiscais Eletrônicos, MDF-e. Para o ano de 2025, o painel apresenta os dados de emissões de GEE por tipo de veículo de carga, por categoria de transportador e o total de emissões calculadas mensalmente, como se expõe nos gráficos:

**Gráfico 10: Estimativa de emissões por tipo de veículo de tração (ton CO<sub>2</sub> eq. GEE)**



Fonte: ANTT, Suroc, Painel de Movimentação de Cargas. Data de extração: 14/01/2026

Gráfico 11: Estimativa de emissões por categoria de transportador (ton CO2 eq. GEE)



Fonte: ANTT, Suroc, Painel de Movimentação de Cargas. Data de extração: 14/01/2026

Gráfico 12: Emissões por mês (ton CO2 eq.)



Fonte: ANTT, Suroc, Painel de Movimentação de Cargas. Data de extração: 14/01/2026

Foram aprovados os 13 primeiros projetos por meio do [Recurso para Preservação da Memória Ferroviária – RPFM](#), com destaque ao [documentário relacionado à memória dos profissionais ferroviários de Barra do Pirai, no estado do Rio de Janeiro](#), e às [cartilhas de preservação do conjunto arquitetônico de Paranaíacaba, São Paulo](#).

Com forte atuação interinstitucional para a sustentabilidade socioambiental, 2025 foi orientado à eficiência dos resultados e definição de metas de governo:

- Participação no [GTT para a Taxonomia Sustentável Brasileira – TSB](#) do Ministério da Fazenda;
- Participação no Plano Setorial de Transportes para adaptação e mitigação, sendo o PSI uma das metas do [Plano Clima Mitigação](#) do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima.
- Parceria com a Infra S.A, para que seja integrado o [RNTRC](#) aos dados do [Programa MelhorAR](#) em que a ANTT será responsável por revisar normas que incentivem a redução contínua das emissões de GEE e harmonizar regulamentações relacionadas.
- Formalização do Acordo de Cooperação Técnica - ACT nº 14/2025, entre CNJ-MJ-MT-DNIT-Infra S.A.- ANTT, [Programa Pena Justa](#), com objetivo de promover a reinserção profissional de pessoas privadas de liberdade e egressas do sistema prisional.
- Via+: projeto da Infra S.A. para que as novas modelagens de contratos de concessões sigam uma padronização para previsão dos custos para implementação dos 9 PDS do PSI da ANTT.

## Resiliência Climática e Gestão de Emergências

O aumento da frequência e intensidade de eventos climáticos extremos (chuvas intensas, queimadas, deslizamentos e interdições) tem ampliado os desafios para a operação das rodovias federais concedidas, exigindo respostas regulatórias e operacionais para assegurar segurança viária, continuidade do serviço e integridade da infraestrutura.

Em 2025, o Comitê Climático da ANTT, com participação de áreas internas e articulação com as concessionárias, aprimorou a atuação preditiva da Agência frente aos impactos climáticos sobre a infraestrutura regulada, com monitoramento rotineiro dos dados, como interdições, avisos meteorológicos e focos de incêndios próximos à infraestrutura, de modo a subsidiar a tomada de decisão dos gestores e concessionárias frente a situações de risco à infraestrutura rodovias e ferrovias reguladas pela ANTT.

A ANTT disponibiliza, no [sítio eletrônico de sustentabilidade](#), as iniciativas internas e do mercado regulado, com uso de instrumentos como [o Boletim e Revista Via Sustentável](#). Inclusive, [o Prêmio Destaques 2025 da ANTT](#), contou com categorias de Eficiência Energética, *Sustentabilidade Ambiental*, *Interação com a Sociedade*, *Gestão Interna e Desenvolvimento de Pessoas* *Inovação e Tecnologia*.

## Para a Gestão Interna

A ANTT reforçou seu compromisso socioambiental em 2025, sob planejamento, favorecendo a revolução comportamental do corpo técnico da ANTT, acessibilidade da informação, campanhas, aproximação às práticas de qualidade de vida no trabalho – QVT, implementação de boas práticas de diversidade, equidade e inclusão e adoção de procedimentos administrativos mais sustentáveis.

Foi implementado seu [Plano de Diversidade, Equidade e Inclusão – PDE&I](#) 2024 a 2026, cujas metas e ações concentraram-se, principalmente, em iniciativas de sensibilização, comunicação e capacitação nos



Eixos de atuação do PDE&amp;I

eixos de atuação. Foi instituída a [Comissão Gestora do PDE&I](#), realizada, em junho, a primeira [Semana da Diversidade](#), no mês da consciência negra, o curso de [Letramento sobre Diversidade, Equidade e Inclusão](#) e a roda de conversa [“Lideranças Negras na ANTT – Construindo Novos Percursos”](#).

Por meio do Núcleo de Inovação, foram implantadas a [Rede de Acolhimento](#) e o [Espaço Acolher](#), como parte do [Programa de Enfrentamento ao Assédio e Discriminação na ANTT](#). A participação da ANTT na Rede Equidade ajudou a fortalecer o contato com outras instituições públicas federais e permitiu o trabalho em conjunto na promoção da inclusão e diversidade. Foi aplicado o Modelo de Inclusão da Diversidade e Equidade - Modelo IDE, com foco em diversidade, gênero e raça.

Com relação aos cargos comissionados da Agência, 33% são ocupados por mulheres e o Indicador de Mulheres em Cargos Comissionados – IMCC alcançou valor positivo de 108,46 representando um aumento de 3% em relação à mesma data de 2024.

No Indicador de Pessoas Pretas e Pardas em Cargos Comissionados – IPPCC, aferiu-se além da meta de ocupação: 32%, mesmo o percentual aferido em 2024.

No âmbito do projeto Rota da Saúde, que tem como objetivo desenvolver ações de promoção da saúde, bem-estar, valorização e a satisfação no trabalho, foram abordadas questões sensíveis aos servidores relacionadas ao autismo, enfrentamento à depressão, ansiedade e esgotamento e a abordagem ao envelhecimento. As pesquisas de opinião sobre o programa, demonstram reconhecimento de sua relevância, evidenciando impacto positivo nas diversas dimensões da vida dos servidores, refletindo maior engajamento no trabalho.

As ações voltadas para a Saúde do Servidor e Qualidade de vida no trabalho demonstraram redução nos indicadores de saúde do servidor com destaque para a redução de: 36% de servidores afastados, 40% de atestados, 675 dias de afastamento, evidenciando uma gestão proativa da saúde ocupacional, consolidando-se como ferramenta de gestão estratégica para a manutenção da capacidade operacional da instituição.

O [Plano de Logística Sustentável - PLS 2024-2027](#) avançou com a preparação dos Planos de Gerenciamento de Resíduos e Logística Sustentável (PGRS), previstos para 2026, e com a realização do evento [“ANTI Sustentável: Caminhos da Transformação”](#), em dezembro, incluindo a premiação interna da Campanha Ideias Sustentáveis. Resultados e ações implementadas:

- Foi adotada a meta de reduzir em 2% as cotas de impressão. Houve ampliação do uso das plataformas SEI e Gov.br, consolidando a cultura digital na Agência. O consumo de papel caiu de 1.025.984 (2024) para 763.975 (2025), uma redução de 25%. Cerca de 10 mil caixas de processos e documentos físicos, com peso estimado de 34 toneladas, foram eliminadas e destinadas à reciclagem, resultando na desocupação de aproximadamente 170 m<sup>2</sup> de área física.

- Foram adquiridos 13 veículos elétricos e adotadas ações de gestão racional de ativos e manutenção preventiva. Comparando o 2º semestre de 2024 com o 2º semestre de 2025, houve redução de mais de 3,5 mil litros no consumo de combustíveis fósseis.

Nos contratos administrativos de apoio com dedicação exclusiva de mão de obra, elabora-se e aplica-se o questionário de “Diagnóstico de Diversidade, Equidade e Inclusão” – DEI, em promoção à diversidade nas contratações.

Por fim, em dezembro de 2025, aderiu-se ao [Programa Brasileiro GHG Protocol](#) – Ciclo 2026 da Fundação Getúlio Vargas – FGV, a fim de estimar o cálculo para estimativas de emissões de GEE.

## Inovação na ANTT

Em 2025, a inovação recebeu maior enfoque, o que permeia cada vez mais a atuação regulatória, fiscalizatória e de gestão da ANTT, em alinhamento às iniciativas de sustentabilidade.

### Sandboxes Regulatórios

Implementação de [ambientes regulatórios experimentais \(Sandbox Regulatório\)](#), voltados à inovação e aperfeiçoamento regulatório, com destaque: [Sandbox Free Flow](#), [Sandbox Inspeção de Tráfego](#), [Sandbox Pesagem em Alta Velocidade \(HSWIM\)](#), [Sandbox Processo Competitivo](#), [Sandbox Corredor Logístico Sustentável](#).

### Free Flow – Livre Passagem

Voltada aos transportes regulados, em 2025, a ANTT adotou soluções tecnológicas em prol de maior eficiência, transparência e uso de dados. Na gestão de rodovias concedidas, a ANTT harmonizou a regulamentação do [Sistema de Livre Passagem \(Free Flow\)](#), no âmbito da [Resolução ANTT nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023](#) (Regulamento das Concessões Rodoviárias – RCR 3).

Destaca-se que consta como projeto na [Agenda Regulatória 2025/2026](#) proposta de regulamento acerca da “Implementação dos sistemas de livre passagem (Free Flow) nas rodovias federais concedidas”.

Ao final de 2025, encontravam-se em operação 31 pórticos de cobrança eletrônica, distribuídos entre as concessões Motiva RioSP, Nova 381 e Way-262.

Com maior maturidade regulatória e foco em inovação, a ANTT avançou na estruturação de novos contratos, incluindo o modelo Free Flow. Também passou a exigir nas novas concessões, a implantação de pontos de recarga para veículos elétricos, como medida de descarbonização, em alinhamento à [Política Nacional de Outorgas Rodoviárias](#).

## HSWIM – Pesagem em alta velocidade

O sistema HS-WIM demonstrou ser uma alternativa tecnicamente superior aos Postos de Pesagem Veicular (PPVs) tradicionais. Os principais resultados consolidados do sandbox foram:

Figura 12 - Análise de Dados - Sandbox Regulatório HS-WIM



Fonte: Suroc

Figura 13 - Modelo HS-WIM



Fonte: Suroc

Assim, considerando que o Sandbox HS-WIM cumpriu plenamente seu propósito de modernização regulatória e tecnológica, alguns Postos de Pesagem Veicular – PPV foram substituídos por um Sistema de Pesagem Dinâmica de Veículos em Movimento em Alta Velocidade (*High Speed Weigh-in-Motion – HSWIM*), com 4 pórticos instalados e previsão de 20 novos em 2026, um projeto pioneiro para modernizar e transformar o modelo de fiscalização de excesso de peso nas rodovias federais concedidas. A medida reduz emissões de GEE ao evitar desaceleração e parada dos veículos (e a posterior reaceleração), diminui intervenções no uso do solo em comparação a novas balanças e melhora a fiscalização, com mais eficiência e maior segurança para os fiscais.

Esse incremento de capacidade implicará a absorção de novos ativos de fiscalização mantendo a qualidade técnica e a consistência dos critérios aplicados, além do aperfeiçoamento dos sistemas utilizados na rotina, com evolução tecnológica por meio de novos mecanismos, integrações via APIs e, quando aplicável, uso de recursos de inteligência artificial como apoio à conferência preliminar de dados, preservando a validação e responsabilidade final pela autoridade competente.

## Corredor Logístico Sustentável

A criação de unidades voltadas à inovação viabilizou o projeto [Corredor Logístico Sustentável](#) Multimodal, com a previsão de um ecossistema de inovação e sustentabilidade, em ambiente experimental controlado (sandbox), para testar tecnologias, modelos de gestão e soluções com foco em eficiência energética na integração dos modais rodoviário e portuário (com possível inclusão do ferroviário).

A implementação do primeiro corredor logístico sustentável multimodal do Brasil foi iniciada pela ANTT, MT e a concessionária EPR Litoral Pioneiro, no trecho da BR-277 entre Curitiba e Paranaguá (PR), com Termo de Referência assinado ao fim de 2025, e está em seleção nova parceria pelo [Edital de Sandbox Regulatório nº 2/2025](#).

## Recursos de Desenvolvimento Tecnológico - RDT

No [RDT Rodoviário](#), foram contabilizados 8 projetos em 2025, representando um valor acumulado de R\$ 11,94 Milhões. Destaca-se o lançamento [da 2ª Edição da Revista RDT rodoviário](#).

No [RDT Ferroviário](#), inauguraram-se as aprovações de 32 primeiros projetos – somados aos projetos de RPF, representando um investimento de mais de R\$ 192 Milhões.

### Outras inovações

A [Notificação Eletrônica](#) passou a integrar os procedimentos de processamento de autos de infração de transporte de cargas e passageiros. A ANTT deixou de emitir cerca de 3 mil notificações em papel, otimizando os recursos públicos.

Promoveu-se a adoção de medidas regulatórias voltadas à ampliação dos meios de pagamento e arrecadação eletrônica da tarifa de pedágio, além da implementação de conectividade 3G nas rodovias concedidas.

Desenvolveu-se e implementou-se o [Índice de Qualidade do Transporte – IQT](#) para o serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros, cujo foco é a proteção e promoção dos direitos dos passageiros, cumprimento de obrigações fiscais, trabalhistas e normativas perante a agência e o incentivo à renovação de frota.

Foi disponibilizado o [Painel de Movimentação de Cargas](#), que apresenta, de forma inédita, a primeira matriz origem-destino do transporte rodoviário de cargas com base em dados do MDFe, viabilizada por cooperação com as Secretarias de Fazenda estaduais. A ferramenta permite análises temporais, identificação de corredores logísticos estratégicos, leitura territorial dos fluxos e comparação entre modelos operacionais de transporte, servindo como base empírica para novas concessões, diagnósticos de eficiência da infraestrutura, organização do mercado e intensidade de uso do sistema rodoviário.

Criou-se o [Centro de Estudos Avançados em Regulação de Transportes Terrestres – CEARTT](#) com o propósito de fomentar o desenvolvimento do setor de transportes terrestres por meio da promoção de estudos avançados, da difusão do conhecimento técnico-científico e da integração entre academia, setor público e setor regulado.

Aprovou-se o [BIM Mandate](#) para os projetos, obras e serviços de engenharia dos contratos de concessão de rodovias federais, voltado à padronização das informações, à melhoria da qualidade técnica das entregas, ao fortalecimento da capacidade analítica, decisória e de fiscalização da ANTT, alinhado à [Estratégia BIM do Governo Federal](#).

No âmbito da fiscalização, destaca-se o projeto [“Aeronaves Remotamente Pilotadas - RPA para Automação da Fiscalização da ANTT”](#), que viabilizou a capacitação técnica dos servidores da ANTT para a utilização de drones em atividades fiscalizatórias, além da aquisição de 15 equipamentos. Além disso, em dezembro de 2025, o [Comitê de RDT e RPF](#) aprovou a primeira fase do projeto “Apoio para o desenvolvimento de atualizações e de novas aplicações no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário”, tendo como objetivo a modernização do [Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF](#) e, conseqüentemente, a promoção da melhoria dos processos de acompanhamento e fiscalização da prestação dos serviços com qualidade.

## Inovação para a Gestão Interna

Com foco na atuação interna, são expoentes da inovação de 2025 o início do Programa de Inovação 360: DNA ANTT - Política de Inovação; a entrega do Agente de Férias: IA , com uso de automação desse processo; realização do [“Workshop de Inovação: Interoperabilidade ferroviária”](#); implantou-se a [Rede Acolhimento](#) e o [Espaço Acolher](#); e a seleção do projeto do [Laboratório de Inovação em processo seletivo da G’NOVA, Programa CoLabs 2025 da ENAP](#), a ser implementado em 2026.

Instalação de tecnologia de identificação por radio frequência – RFID no edifício Sede com o objetivo de rastrear e monitorar em tempo real os bens, ampliando a rastreabilidade, o controle e a conformidade dos ativos.

## Mapa visual dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU nas entregas de sustentabilidade da ANTT

Apresenta-se o alinhamento transversal frente aos [Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas - ONU](#), evidenciando a integração entre a regulação, infraestrutura sustentável, inovação, sustentabilidade socioambiental e governança institucional.

**Quadro 3 - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU e Entregas da ANTT - Agenda 2030**

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>ODS 3</b><br/>Saúde e Bem-Estar</p>  <p>Rede de Acolhimento<br/>Espaço Acolher<br/>Enfrentamento ao Assédio<br/>Rota da Saúde.</p>   | <p><b>ODS 4</b><br/>Educação de qualidade</p>  <p>CEART<br/>IA<br/>RPMF<br/>Laboratório de Inovação<br/>Programa Inovação 360<br/>RDT Rodoviário e Ferroviário</p>   | <p><b>ODS 5</b><br/>Igualdade de gênero</p>  <p>PDE&amp;I<br/>Indicadores IM-CC e IPP-CC;<br/>Diagnóstico de gênero<br/>Liderança feminina<br/>Enfrentamento ao Assédio<br/>Painel de Movimentação de Cargas</p>       |
| <p><b>ODS 8</b><br/>Trabalho decente e crescimento econômico</p>  <p>Programa Pena Justa<br/>Qualificação profissional<br/>PDE&amp;I, diagnóstico de gênero<br/>PSI (PDS 2)<br/>IQT<br/>Rota da Saúde</p>  | <p><b>ODS 9</b><br/>Indústria, inovação e infraestrutura</p>  <p>PSI (PDS, IDS e CDS)<br/>Sandbox Regulatório para Corredores Logísticos Sustentáveis Multimodais<br/>Contratos de Concessões de rodovias e de ferrovias, obrigação de postos carregamento elétrico veicular;<br/>ESG cargas<br/>Prêmio Destaques ANTT<br/>Notificação Eletrônica<br/>Cooperação Interinstitucional (Taxonomia Sustentável Brasileira, Plano Clima, MelhorAR)</p> <p>Free Flow<br/>HSWIM<br/>IQT<br/>RDT Rodoviário e Ferroviário<br/>Laboratório de Inovação<br/>Programa Inovação 360<br/>IA<br/>Comitê Climático,</p> |   |
| <p><b>ODS 10</b><br/>Redução das desigualdades</p>  <p>Inclusão racial e social, diagnóstico de gênero<br/>Indicadores IM-CC e IPP-CC PDE&amp;I<br/>Programa Pena Justa<br/>Rede de Acolhimento<br/>Espaço Acolher e Enfrentamento ao Assédio.</p>   | <p><b>ODS 11</b><br/>Cidades e comunidades sustentáveis</p>  <p>Corredores Logísticos Sustentáveis Multimodais<br/>Frota elétrica<br/>ESG Cargas<br/>Comitê Climático<br/>Notificação Eletrônica<br/>RPMF</p> <p>Free Flow<br/>HSWIM<br/>IQT</p>   | <p><b>ODS 12</b><br/>Consumo e produção responsáveis</p>  <p>PLS<br/>ESG cargas<br/>Frota elétrica<br/>GHG Protocol<br/>Prêmio Destaques ANTT<br/>IDA Rodoviário e Ferroviário<br/>RDT Rodoviário e Ferroviário</p>  |
| <p><b>ODS 13</b><br/>Ação contra a mudança global do clima</p>  <p>Corredores Logísticos Sustentáveis Multimodais<br/>Cooperação Interinstitucional (Plano Clima, MelhorAR)<br/>Expansão da malha ferroviária<br/>Comitê Climático<br/>GHG Protocol<br/>PSI (PDS, CDS)</p> <p>PLS<br/>Free Flow<br/>Frota elétrica</p> | <p><b>ODS 15</b><br/>Vida terrestre</p>  <p>IDA Rodoviário e Ferroviário<br/>PSI (PDS e, CDS)<br/>Cooperação Interinstitucional (Plano Clima, Taxonomia Sustentável Brasileira)<br/>PLS.</p>   | <p><b>ODS 16</b><br/>Paz, Justiça e Instituições Eficazes</p>  <p>Comitê Climático e painéis de monitoramento<br/>Indicadores<br/>Fiscalização<br/>Programa Pena Justa<br/>RPMF<br/>IQT</p> <p>PDE&amp;I<br/>PLS</p> |
| <p><b>ODS 17</b><br/>Parcerias e meios de implementação</p>  <p>PSI<br/>CDS<br/>Cooperação Interinstitucional (Taxonomia Sustentável Brasileira, Plano Clima, MelhorAR)<br/>ESG Cargas<br/>Prêmio Destaques ANTT</p>   | <p><b>ODS 18</b><br/>Igualdade Étnico-Racial</p>  <p>Inclusão racial e social<br/>Diagnóstico de gênero<br/>PDE&amp;I</p> <p>Programa Pena Justa<br/>RDT Rodoviário e Ferroviário<br/>RPMF<br/>Termo de Parcela com Antaq<br/>Concessões rodoviárias e ferroviárias</p>  |   |

Fonte: Suspi

O alinhamento apresentado não implica exclusividade temática, uma vez que diversas iniciativas da ANTT contribuem simultaneamente para múltiplos ODS.

# Segurança Viária

No âmbito do programa [PROREV](#), a [Iniciativa AZ+](#) vem orientando a ANTT na análise de contadores referentes à segurança rodoviária e ferroviária, fluidez rodoviária e ferroviária, e satisfação.

## Apuração de indicadores estratégicos de segurança viária, fluidez e satisfação dos usuários

Os níveis de segurança, fluidez e satisfação dos usuários são calculados por meio da apuração anual dos seguintes indicadores estratégicos:

- IAV - Índice de Acidente Viário (Segurança Rodoviária)
- ISFR - Indicador de Sinistros Fatais Rodoviários (Segurança Rodoviária)
- IAF - Índice de Acidentes Fatais Ferroviários (Segurança Ferroviária)
- IDIR - Índice de Duração das Interdições Rodoviárias (Fluidez Rodoviária)
- IDIF - Índice de Duração das Interdições Ferroviárias (Fluidez Ferroviária)
- IRU - Indicador de Reclamações dos Usuários (Satisfação)

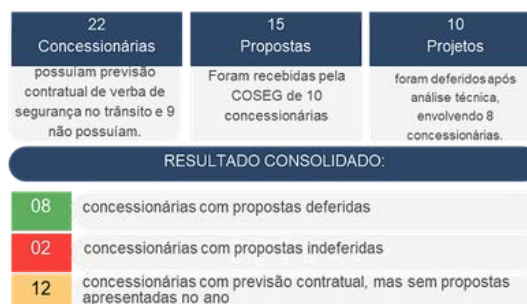
Em fevereiro de 2025, foram apurados os indicadores referentes ao ano de 2024 e, em julho, os valores parciais de 2025. Os dados podem ser consultados no [Portal da ANTT](#).

## Segurança Viária, Sustentabilidade e Educação no Trânsito

A segurança viária é eixo estruturante da atuação regulatória da ANTT nas concessões rodoviárias federais, com impacto direto na preservação de vidas, na qualidade do serviço público e na sustentabilidade operacional e social das rodovias concedidas. Em 2025, as ações priorizaram prevenção de sinistros, educação para o trânsito, monitoramento técnico e indução de boas práticas, alinhadas ao Programa Vias Seguras e às políticas nacionais de segurança viária.

No que se refere à verba de segurança viária, de modo geral, os projetos deferidos concentraram-se em campanhas educativas, ações de comunicação, educação para o trânsito e iniciativas preventivas, com foco na redução de sinistros e preservação de vidas.

Figura 14 - Verba de Segurança Viária



Fonte: Surod

## Ações e Eventos de Segurança Viária e Educação no Trânsito

O [3º Workshop Vias Seguras - Maio Amarelo](#) reuniu instituições e agentes do setor para discutir soluções práticas de prevenção de sinistros. A iniciativa ampliou a articulação técnica e institucional, fortalecendo a atuação regulatória e fiscalizatória da Agência. Para o país, contribuiu para reduzir mortes e lesões no trânsito e elevar o padrão de segurança nas rodovias e no transporte.

O [2º EDUCAVias/Vias Seguras – Paving Expo 2025](#) reforçou a importância da educação no fortalecimento da segurança viária, debatendo como ações educativas contribuem para reduzir riscos e sinistros no trânsito, o impacto das novas tecnologias no futuro da educação viária e o potencial das redes e mídias sociais na conscientização, além da apresentação de iniciativas voltadas à segurança nas rodovias e à mudança de comportamento dos usuários.

Ao longo de 2025, foram registradas 3.970 ações educativas nas rodovias federais concedidas, no âmbito do [Programa Vias Seguras](#). O acompanhamento permitiu consolidar dados e aprimorar padronização e qualidade do reporte (planilhas, ofícios circulares e reuniões técnicas), fortalecendo o monitoramento e a avaliação de resultados.

No [Programa Rodovida 2024-2025](#) foram registradas 1.532 ações (educação, fiscalização e infraestrutura), com apoio de 26 concessionárias e parceria com a PRF, alcançando mais de 130 municípios em ações diretas e 523 municípios em ações indiretas.

### Balancos de acidentes e tráfego nas rodovias concedidas – Feriados Nacionais

Ao longo de 2025, a ANTT acompanhou a movimentação nas rodovias concedidas durante os feriados e períodos especiais, monitorando tráfego, sinistros, óbitos e atendimentos operacionais, subsidiando avaliações internas e planejamento institucional.

Quadro 4 - Carnaval - Comparativo 2024x2025

|                        | 2024       | 2025       | VARIÇÃO |
|------------------------|------------|------------|---------|
| Volume de Tráfego      | 16.064.409 | 14.313.565 | 1,8%    |
| Sinistros              | 1.311      | 1.136      | -13%    |
| Óbitos                 | 20         | 24         | 20%     |
| Atendimentos Mecânicos | 16.281     | 15.469     | -5,0%   |
| Atendimentos Médicos   | 2.041      | 1.870      | -8,4%   |

**PRODUTO ESTRATÉGICO DO ANO**



Instrução de Trabalho para  
**Sinalização de Obras e Serviços  
em Rodovias Federais Concedidas**

PACTO PELA SEGURANÇA VIÁRIA

Versão 3.1

Fruto de trabalho colaborativo com a ABSeV, ABCR e concessionárias, a iniciativa foi reconhecida como boa prática regulatória pela Decisão Surod nº 1.355/2025, que recomenda sua adoção pelas concessionárias, observada a compatibilidade com as normas e manuais vigentes.

**PRODUTOS INSTITUCIONAIS DE 2025**



**BOLETIM VIAS SEGURAS**  
nº 7 - 2025

**Balanco das principais ações do Vias Seguras**

O Balanço das principais ações do Vias Seguras evidencia a maior articulação institucional e setorial, com difusão de boas práticas e agendas técnicas e educativas.

Em 2025, foram consolidadas ações para elevar o padrão de segurança nas rodovias e ferrovias federais concedidas e no transporte de passageiros e cargas.

O balanço do período evidencia maior articulação institucional e setorial, com difusão de boas práticas e agendas técnicas e educativas.

Conclusão do curso de pós-graduação em Segurança Viária (projeto com RDT, em parceria e execução setorial), ampliando capacidade técnica e difusão de boas práticas.

**Quadro 5 - Semana Santa  
Comparativo 2024x2025**

|                        | 2024       | 2025       | VARIAÇÃO |
|------------------------|------------|------------|----------|
| Volume de Tráfego      | 10.081.983 | 10.713.388 | 6,3%     |
| Sinistros              | 949        | 950        | 0,1%     |
| Óbitos                 | 12         | 18         | 50,0%    |
| Atendimentos Mecânicos | 11.379     | 10.318     | -9,3%    |
| Atendimentos Médicos   | 1.533      | 1.437      | -6,3%    |

**Quadro 6 - Dia do Trabalhador -  
Comparativo 2024x2025**

|                        | 2024      | 2025      | VARIAÇÃO |
|------------------------|-----------|-----------|----------|
| Volume de Tráfego      | 3.744.765 | 4.671.936 | 24,8%    |
| Sinistros              | 314       | 340       | 8,3%     |
| Óbitos                 | 8         | 11        | 37,5%    |
| Atendimentos Mecânicos | 4.402     | 4.080     | -7,3%    |
| Atendimentos Médicos   | 581       | 585       | 0,7%     |

**Quadro 7 - Corpus Christi Comparativo 2024x2025**

|                        | 2024       | 2025       | VARIAÇÃO |
|------------------------|------------|------------|----------|
| Volume de Tráfego      | 10.764.133 | 10.992.434 | 2,1%     |
| Sinistros              | 972        | 949        | -2,4%    |
| Óbitos                 | 30         | 25         | -16,7%   |
| Atendimentos Mecânicos | 11.454     | 9.693      | -15,4%   |
| Atendimentos Médicos   | 1.490      | 1.457      | -2,2%    |

Em 2025, os quatro feriados tiveram aumento de tráfego e variação dos sinistros (queda no Carnaval e Corpus Christi, estabilidade na Semana Santa e alta no Dia do Trabalhador). O principal alerta foi a alta de óbitos em três períodos, indicando maior severidade. Houve redução de atendimentos mecânicos e estabilidade/queda dos atendimentos médicos, reforçando a necessidade de ações para reduzir a letalidade nos feriados mais críticos.

Os painéis de monitoramento podem ser acessados no [Portal da ANTT](#).

## Análises Técnicas e Monitoramento de Segurança Viária

### Relatório de Monitoração de Sinistros de Trânsito

A ANTT acompanhou os Relatórios de Monitoramento de Sinistros de Trânsito encaminhados pelas concessionárias, analisando a conformidade documental, a consistência metodológica e a avaliação estatística dos sinistros, com identificação de trechos críticos e fatores de risco, além das ações de mitigação adotadas.

## **Relatório de Inspeção de Segurança Rodoviária (ISR) e Relatórios de Risco Iminente e Tráfego da Rodovia**

A ANTT realizou análises técnicas voltadas à segurança viária no âmbito das concessões rodoviárias, avaliando Relatórios de Inspeção de Segurança Rodoviária (ISR) baseados na metodologia iRAP e Relatórios de Risco Iminente e Tráfego na fase de Trabalhos Iniciais. As avaliações verificaram a conformidade metodológica e o cumprimento das exigências aplicáveis (PER e normativos vigentes), com foco em locais críticos de sinistros e condições operacionais da via, a fim de subsidiar o acompanhamento regulatório da ANTT, incluindo análises relativas à Via Araucária e à BR-364/RO (Nova 364).

### **Pontos de Parada de Descanso (PPD)**

A implantação de novos Pontos de Parada e Descanso (PPDs) é essencial na promoção da segurança viária, servindo como apoio aos motoristas profissionais.

No exercício, foram proferidas 14 decisões autorizando a elaboração de estudos técnicos de localização, projetos executivos e orçamentos certificados para implantação dessas estruturas, nos termos da regulamentação vigente, prevendo, quando aplicável, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro após o aceite técnico dos projetos.

# Principais resultados por área de atuação

## Concessões Rodoviárias

A ANTT atua orientada, de forma prioritária, à modernização dos instrumentos contratuais e regulatórios, à aplicação de políticas públicas voltadas à melhoria da infraestrutura rodoviária e ao fortalecimento da previsibilidade e da eficiência regulatória. Destacam-se iniciativas relacionadas à evolução do modelo de concessões, à incorporação de inovações regulatórias e tecnológicas e ao aperfeiçoamento dos mecanismos de acompanhamento e fiscalização.

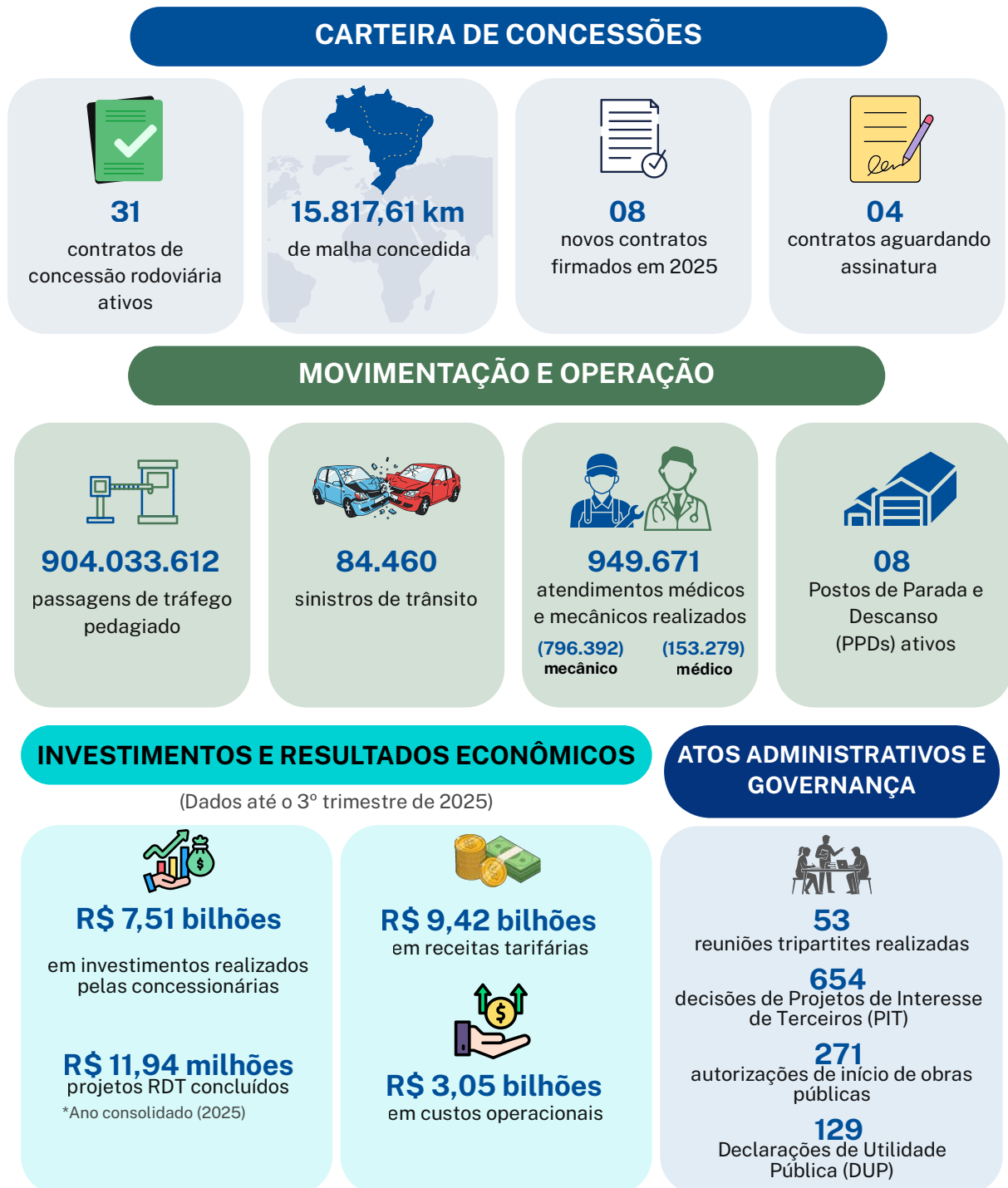
A ANTT é responsável pela gestão e supervisão de uma carteira composta por 31 contratos de concessão rodoviária ativos, abrangendo aproximadamente 15.817,61 km de malha concedida, distribuídos por 14 estados da Federação e o Distrito Federal.

O ano de 2025 foi marcado pela expansão significativa da carteira de concessões, com a assinatura de 8 novos contratos, todos integrantes da 5ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias, totalizando aproximadamente 3.926,7 km de novas rodovias concedidas, incorporando arranjos contratuais mais modernos e alinhados às diretrizes atuais da política pública de infraestrutura de transportes.

Com o objetivo de garantir maior transparência e acessibilidade às informações sobre a carteira de concessões, no Portal da ANTT, pode-se acompanhar o detalhamento contendo a [Relação de Concessões Rodoviárias](#), além do painel de monitoramento do [Mapa das Concessões](#) em formato de *dashboard*, que permite consultas por município, estado e sistema rodoviário, possibilitando o acompanhamento público e atualizado das concessões sob supervisão da Agência.

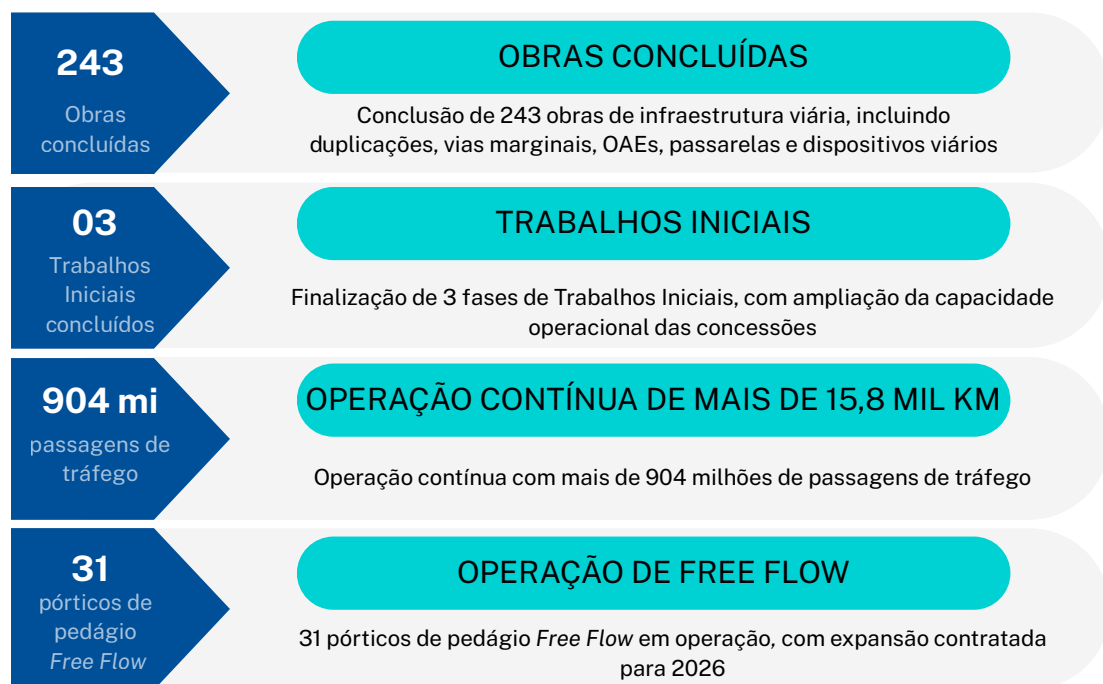
Paralelamente à gestão da carteira ativa, o exercício de 2025 foi marcado pelo encerramento de 3 contratos de concessão rodoviária federal, decorrentes de diferentes fundamentos jurídicos e regulatórios: K-Infra (caducidade), Via Bahia (Termo de Autocomposição) e Concer (decurso do prazo contratual).

Figura 15 - Concessões Rodoviárias - Grandes Números



Fonte: Surod

Figura 16 - Concessões Rodoviárias – Principais Resultados e Entregas



Avanços relevantes em procedimentos arbitrais com encerramentos, sentenças e autocomposições favoráveis ao interesse público.



Encerramento e avanço de recomendações da CGU e atendimento de determinações do TCU, fortalecendo a governança e a segurança jurídica.



Execução de ações nacionais de segurança viária e educação no trânsito, com milhares de iniciativas no âmbito do Programa Vias Seguras e do RODOVIDA.

Fonte: Surod

## Estruturação Contratual, Investimentos e Repactuações

No exercício de 2025, registraram-se avanços relevantes na estruturação contratual das concessões rodoviárias federais com a condução de processos de repactuação contratual, a celebração de termos aditivos voltados à modernização dos contratos e à adequação de investimentos e a realização de revisões periódicas previstas nos contratos.

### Processos de Repactuação Contratual - SecexConsenso/TCU

Em 2025, encontravam-se em acompanhamento processos de repactuação contratual em diferentes estágios, conforme a seguir:

## Quadro 8 - Contratos de Concessão Concluídos e em Repactuação

| CONCESSIONÁRIA   | STATUS ATUAL                           | OBSERVAÇÃO   |
|--|--|--|
| ECO101 Concessionária de Rodovias S.A.                         | Concluído                              | Termo Aditivo assinado em 26/08/2025 - Leilão vencido pela EcoRodovias                     |
| Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. – MSVia       | Concluído                              | Termo Aditivo assinado em 01/08/2025 Leilão vencido pela Motiva                            |
| ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A.                       | Concluído                              | Concessão encerrada em 31/03/2025  |
| Concessionária Autopista Fluminense S.A.                       | Aguardando assinatura do Termo Aditivo | Leilão vencido pelo Grupo Arteris. Previsão de assinatura do contrato em 06/03/2026        |
| Concessionária Autopista Fernão Dias S.A.                      | Aguardando assinatura do Termo Aditivo | Leilão vencido pelo Grupo Motiva. Previsão de assinatura do contrato em abril/2026         |
| Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.                | Em andamento                           | Consulta pública finalizada em 12/12/2025  |
| Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A.               | Em andamento                           | Proposta de acordo submetida para decisão do Plenário                                      |
| Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. - Concebra | Em andamento                           | Proposta de acordo submetida para decisão do Plenário                                      |
| Concessionária Autopista Litoral Sul S.A.                      | Em andamento                           | Em processo de discussão em ambiente consensual, com previsão de conclusão para março/2026 |

Fonte: Surod

Adicionalmente, projeta-se a conclusão de processos de repactuação contratual atualmente em curso, conforme síntese apresentada a seguir.

## Quadro 9 - Contratos de Concessão Aguardando Repactuação

| CONCESSIONÁRIA                                 | CONTRATO                                    | STATUS ATUAL  |
|--|---|---|
| Concessionária Autopista Planalto Sul S.A      | Contrato de Concessão do Edital nº 006/2007 | Em análise de admissibilidade   |
| Transbrasiliana Concessionária de Rodovias S.A | Contrato de concessão do Edital nº 005/2007 | Em providência quanto à análise de admissibilidade da proposta de repactuação |

Fonte: Surod

## Termos Aditivos Contratuais

Em 2025, tramitaram 133 processos de Termos Aditivos, envolvendo contratos de diferentes etapas do Programa de Concessões Rodoviárias, sendo que desses 57 foram assinados.

## Revisões Quinquenais

A revisão quinquenal é instrumento contratual destinado à reavaliação periódica das obrigações pactuadas, considerando a evolução das necessidades operacionais, tecnológicas e de infraestrutura ao longo da execução dos contratos.

No exercício de 2025, foram finalizados 2 processos de revisão quinquenal, envolvendo as concessionárias Nova Rota do Oeste S.A. – CNRO e Ecovias Minas Goiás – Eco050, contemplando, respectivamente, 10 e 11 pleitos. Encontravam-se em andamento ou sobrestadas as revisões quinquenais referentes às concessionárias Ecovias Cerrado, Ecovias Ponte, ViaCosteira e ViaSul.

## Comissões Tripartites de Rodovias Concedidas

As Comissões Tripartites de Rodovias Concedidas constituem instâncias de participação social destinadas ao acompanhamento da execução dos contratos de concessão rodoviária federal.

Em 2025, foram instauradas 29 comissões tripartites e realizadas 53 reuniões, distribuídas entre as Coordenações Regionais de Fiscalização Rodoviária (COROD Centro, Oeste, Sudeste e Sul).

## Operação, Fiscalização e Execução de Obras nas Concessões Rodoviárias

No exercício de 2025, registraram-se atividades relacionadas aos trabalhos iniciais, à fiscalização da infraestrutura e da operação rodoviária e à execução de obras nas concessões rodoviárias federais, conforme síntese apresentada nos tópicos a seguir.

### Trabalhos Iniciais

Os Trabalhos Iniciais correspondem às intervenções previstas contratualmente para o início da operação das concessões rodoviárias, abrangendo serviços de recuperação funcional, conservação e adequação da infraestrutura.

No exercício de 2025, foram concluídas 3 fases de Trabalhos Iniciais e de Recuperação, totalizando aproximadamente 1.309,27 km de rodovias concedidas, conforme quadro a seguir.

Quadro 10 - Trabalhos Iniciais e de Recuperação Concluídos no Ano de 2025

| CONCESSIONÁRIA       | ASSINATURA DO CONTRATO | TRABALHOS INICIAIS - 12 MESES (Data Conclusão) | EXTENSÃO (KM) | TRECHO OBJETO DA CONCESSÃO                                  |
|----------------------|------------------------|--|---------------|---|
| EPR Litoral Pioneiro | 30/01/2024             | 28/02/2025                                     | 604,16        | BR-153/277/369/PR<br>PR-092/151/239/407/408/411/508/804/855 |
| Via Araucária        | 30/01/2024             | 28/02/2025                                     | 473,01        | BR-277/373/376/476/PR e PR-418/423/427/PR                   |
| EPR Via Mineira      | 04/07/2024             | 06/08/2025                                     | 232,1         | BR-040/MG   |

Fonte: Surod

Adicionalmente, no mesmo exercício, foram iniciadas 8 fases de Trabalhos Iniciais, que permaneceram em andamento ao final de 2025, abrangendo aproximadamente 3.901,50 km de malha concedida, com previsão de conclusão ao longo do exercício de 2026.

Quadro 11 - Trabalhos Iniciais e de Recuperação em Andamento no ano de 2025

| CONCESSIONÁRIA   | ASSINATURA DO CONTRATO | TRABALHOS INICIAIS                         | EXTENSÃO (KM)                                  | TRECHO OBJETO DA CONCESSÃO |  |
|------------------|------------------------|--|--|----------------------------|--|
|                  |                        | DURAÇÃO                                    | TÉRMINO  |                            |  |
| Nova 381         | 23/01/2025             | 24   | 06/02/2027                                     | 303,4                      | BR-381/MG  |
| Via Cristais     | 10/02/2025             | 12   | 10/03/2026                                     | 594,8                      | BR-040/GO/MG   |
| Way-262          | 14/02/2025             | 12   | 14/03/2026                                     | 440,6                      | BR-262/MG  |
| Rota Verde Goiás | 28/03/2025             | 12 meses (Padrão A)<br>24 meses (Padrão B) | Padrão A - 28/04/2026<br>Padrão B - 28/04/2027 | 426                        | BR-060/452/GO  |
| MOTIVA PARANÁ    | 14/04/2025             | 12   | 08/05/2026                                     | 569                        | BR-369/373/376/PR e PR-090/170/323/445                               |
| EPR Iguazu       | 11/04/2025             | 12   | 08/05/2026                                     | 662,1                      | Trecho Objeto da Concessão: BR- 163/277/PR<br>PR-158/180/182/280/483 |

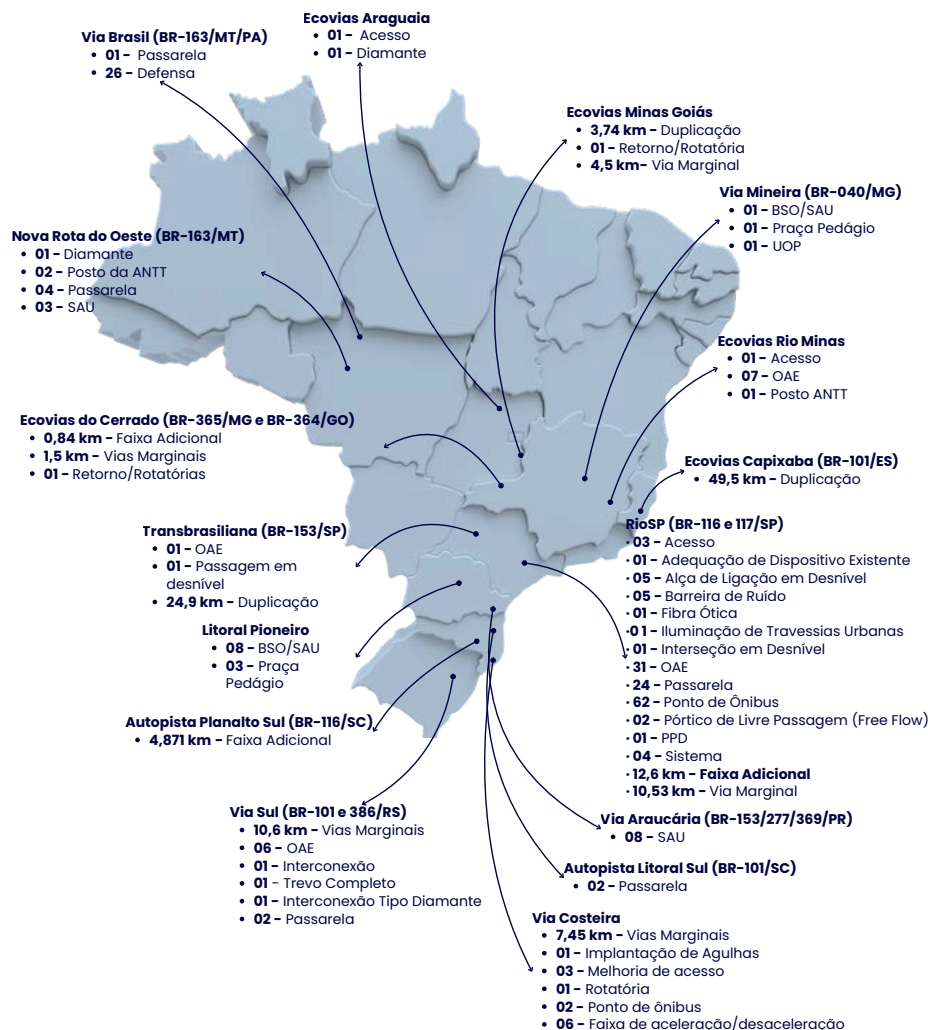
|          |            |  |  |       |                  |
|----------|------------|--|--|-------|------------------|
| Nova 364 | 18/07/2025 | 12 meses (Padrão A)<br>24 meses (Padrão B) | Padrão A 21/08/2026<br>Padrão B 21/08/2027 | 686,7 | BR-364/RO        |
| Elovias  | 02/10/2025 | 12   | 04/11/2026                                 | 218,9 | BR-040/495/MG/RJ |

Fonte: Surod

## Obras de Infraestrutura Viária - Principais Entregas

Nos três primeiros trimestres de 2025, as concessionárias rodoviárias federais totalizaram aproximadamente R\$7,5 bilhões em investimentos, refletindo a execução de um conjunto expressivo de intervenções voltadas à ampliação da capacidade, à recuperação da infraestrutura e à melhoria da segurança viária. Foram concluídas 243 obras de infraestrutura viária em rodovias concedidas em todo o território nacional.

Figura 17 - Principais Obras Entregues em 2025



Fonte: Surod

## Obras Relevantes - Empreendimentos Selecionados

Destaque-se alguns empreendimentos representativos, selecionados em razão de sua escala, complexidade técnica ou relevância logística, incluindo obras concluídas e em andamento.

A duplicação da Serra das Araras atingiu 53% de execução física ao final de 2025. O empreendimento contempla novo traçado com oito faixas de rolamento, 24 viadutos e obras geotécnicas de grande porte.

**Figura 18 – Serra das Araras**



Fonte: Surod

Ponto de Parada e Descanso (PPD) localizado no km 319,6 da BR-116/RJ-SP (Via Dutra), no município de Itatiaia/RJ. O empreendimento integra os investimentos previstos no contrato de concessão da CCR RioSP e atende ao intenso fluxo logístico do eixo Rio-São Paulo.

**Figura 19 – PPD Itatiaia/RJ**



Fonte: Surod

Conclusão de intervenções relevantes de ampliação de capacidade e melhoria da segurança viária na BR-050, no perímetro urbano de Catalão (GO), sob concessão da Ecovias Minas Goiás, consolidando um conjunto expressivo de obras de caráter estrutural.

As obras realizadas na BR-050 em Catalão configuram-se como referência de intervenção urbana em rodovia concedida, com impactos diretos na mobilidade, na segurança dos usuários e no desenvolvimento regional.

**Figura 20- BR-050 Catalão**



Fonte: Surod

A Nova Rota do Oeste concentrou esforços na duplicação da BR-163/MT, com avanços relevantes em diferentes frentes ao longo do corredor. Apesar de períodos de chuvas acima da média histórica, foram registrados ganhos de produção em trechos estratégicos, com superação do cronograma previsto em segmentos entre Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop.

**Figura 21 - duplicação da BR-163/MT**



Fonte: Surod

A Concessionária Litoral Pioneiro encerrou o exercício com 31,39% de execução da obra do Ponto de Parada e Descanso (PPD01), localizado na rodovia PR-092. A previsão de entrega do PPD01 é fevereiro de 2026, ampliando a oferta de infraestrutura de apoio ao transporte rodoviário na região

Figura 22 – PPD Rodovia PR-092



Fonte: Surod

## Fiscalização e Supervisão das Concessões Rodoviárias

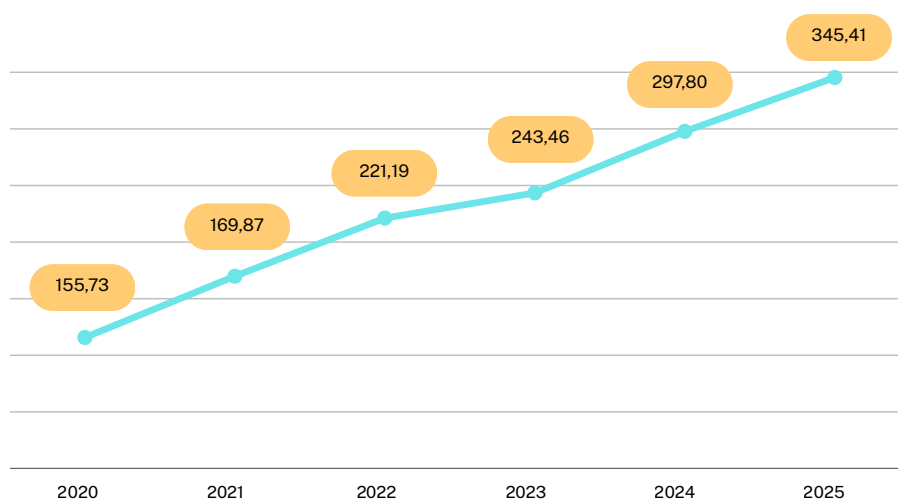
As atividades de fiscalização e supervisão das concessões rodoviárias federais em 2025 abrangeram o acompanhamento do cumprimento de obrigações contratuais, a aplicação de mecanismos regulatórios de indução à conformidade, a adoção de instrumentos de suporte técnico (Verificador), a apuração de reequilíbrios associados à execução de obras (Fator D) e a condução do processo sancionador e dos mecanismos de consensualidade (PAS e acordos).

### Verba de Fiscalização

Foi recolhido o montante de R\$ 345.411.097,49, a título de verba de fiscalização, receita pública de recolhimento compulsório pelas Concessionárias de Rodovias Federais.

O histórico de arrecadação evidencia crescimento contínuo entre 2020 e 2024, associado, principalmente, ao ingresso de novas concessionárias no universo regulado:

Gráfico 13 – Verba de Fiscalização por ano



Fonte: Surod

## Processos Administrativos Simplificados (PAS)

A gestão de Processos Administrativos Simplificados (PAS) constitui atividade de supervisão e *enforcement* regulatório, com base nos registros institucionais (SEI Litigioso e SGPAS).

Figura 23 – PAS registrados 2025



Fonte: Surod

## Consensualidade: TAC/ASM – Conversão de penalidades em obrigações de interesse público

Com a entrada em vigor do [RCR4](#), o TAC Multas passou a denominar-se Acordo Substitutivo de Multas (ASM), incorporando inovações como recálculo de multas e possibilidade de desconto regulatório, conforme regras vigentes.

| ASM negociados   | Termos Aditivos aos acordos  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Transbrasiliana</li> <li>Autopista Fernão Dias</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Autopista Fernão Dias</li> <li>Autopista Régis Bittencourt</li> </ul> |
| abrangendo <b>629 PAS</b>  | abrangendo <b>629 PAS</b>  |
| Valor nominal de multas: <b>R\$ 862,13 milhões</b>   | Valor nominal de multas: <b>R\$ 1,14 bilhões</b>   |
| valor de referência: <b>R\$ 431,1 milhões</b><br>(parâmetro de 40%).                             | valor de referência: <b>R\$ 632 milhões</b>  |

Permaneceram, ainda, em fase avançada de análise e negociação processos envolvendo Via040, Ecovias Capixaba, Ecovias Minas Goiás e Ecovias do Cerrado, totalizando 314 PAS, com valor nominal estimado em R\$ 632 milhões.

De forma consolidada, os instrumentos de consensualidade em curso ou formalizados representaram valores de referência da ordem de R\$ 1,35 bilhão, reforçando a utilização de mecanismos consensuais para racionalização do contencioso e conversão de penalidades em obrigações e investimentos de interesse público.

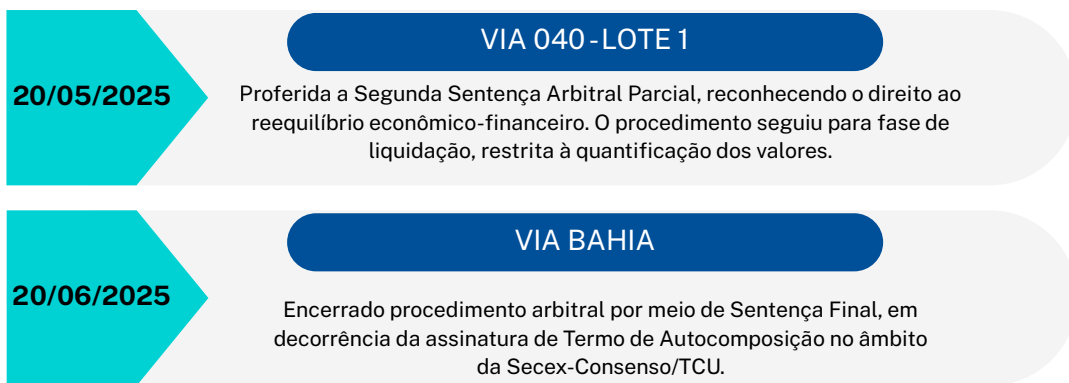
## Atuação Contenciosa e Órgãos de Controle

### Procedimentos Arbitrais

Durante o acompanhamento de procedimentos arbitrais em 2025, foram registrados desfechos significativos em procedimentos envolvendo grandes contratos, com decisões que, ainda que parciais em alguns casos, reconheceram, em sua maioria, os entendimentos defendidos pela ANTT, contribuindo para a preservação do equilíbrio regulatório e da segurança jurídica dos contratos. Dentre os principais destaques, ressaltam-se:

Figura 24 – Procedimentos Arbitrais





Fonte: Surod

De forma consolidada, o ano representou um marco relevante na condução e no desfecho de procedimentos arbitrais, com redução de litígios, encerramento de disputas de elevada materialidade e decisões que, mesmo quando parciais, se mostraram substancialmente mais aderentes às teses institucionais da ANTT do que às pretensões das concessionárias.

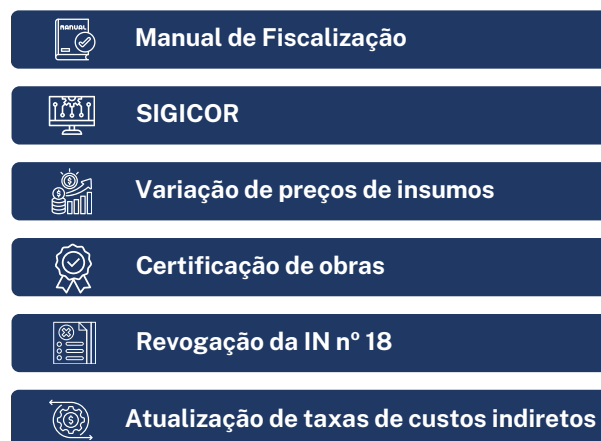
## Processos Judiciais

Atuação da ANTT de forma intensiva no suporte técnico à defesa judicial da ANTT, com a tramitação de 1.183 processos, abrangendo subsídios à Procuradoria Federal junto à ANTT, respostas a demandas do Poder Judiciário e manifestações técnicas internas.

## Estruturação Normativa, Inovação e Modernização

Em 2025, no que se refere a consolidação do marco regulatório das concessões rodoviárias federais, observa-se o avanço de projetos da Agenda Regulatória, a publicação de atos normativos adicionais e a condução de iniciativas estratégicas voltadas à modernização de contratos, métodos de fiscalização e estímulo à inovação. Além dos projetos da Agenda, em 2025 foram concluídos e publicados atos normativos e instrumentos técnicos, com destaque para:

Figura 25 - Instrumentos técnicos



\*link disponível nas imagens

Fonte: Surod

Também avançaram, em diferentes níveis de maturidade: IN de Gerenciamento de Crises, Verba de Desenvolvimento Tecnológico (RDT), minuta padrão de contrato e modelos de TAC/ASM.

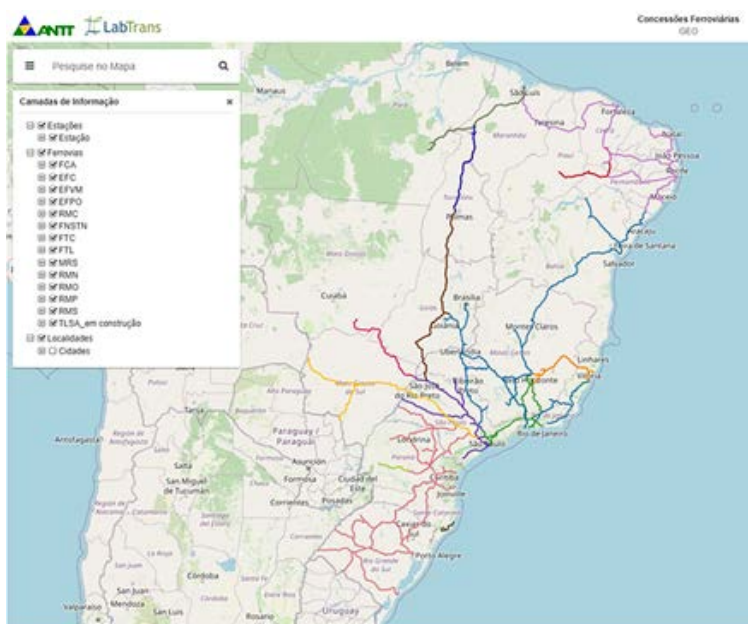
## Projetos estratégicos

- 1 Aperfeiçoamento contínuo do RCR**  
tratadas propostas de ajustes e aprimoramentos normativos (correções materiais, harmonização de redação e eliminação de ambiguidades), com consolidação interna em andamento.
- 2 Curso do RCR (RCR1 a RCR5)**  
iniciativa de difusão e uniformização de entendimento, com caráter formativo e de transparência regulatória.
- 3 Adesão voluntária ao RCR (minuta padrão de termo aditivo)**  
projeto em desenvolvimento, com tratativas técnicas e cronograma estendido para 2026.
- 4 Inclusão de reconstrução de pavimento no PER**  
tema iniciado em 2025, com realização de reunião participativa e organização de subsídios para aprofundamento em 2026.
- 5 Revisão de manuais e procedimentos**  
publicação da 2ª edição do Manual de Fiscalização e consolidação de POPs em temas técnicos e fiscalizatórios.

# Concessões Ferroviárias

## Malha Ferroviária Concedida

Figura 26 - Concessões Ferroviárias



Fonte: Sufer (imagem ilustrativa)

A ANTT gere e fiscaliza a malha ferroviária federal concedida, incluindo concessões e subconcessões. Com o objetivo de ampliar a transparência e a acessibilidade das informações, o Portal da ANTT disponibiliza o detalhamento da [Relação de Concessões Ferroviárias](#), permitindo o acompanhamento público e atualizado da carteira de concessões.

O Quadro abaixo apresenta a a relação das concessões e subconcessões ferroviárias sob gestão e fiscalização da ANTT.

**Quadro 12 - Malha Ferroviária Federal**

| Detalhamento da Malha Concedida                   |           |  |                     |              |               |
|---|-----------|--|---------------------|--------------|---------------|
| Ferrovia  | Sigla     | Concessionária                         | Início da Concessão | Prazo (anos) | Extensão (km) |
| Estrada de Ferro Paraná Oeste                     | FERROESTE | Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A      | 23/05/1989          | 90           | 248,1         |
| Estrada de Ferro Carajás                          | EFC       | Vale S.A.                              | 30/06/1997          | 60           | 997           |
| Estrada de Ferro Vitória Minas                    | EFVM      | Vale S.A.                              | 30/06/1997          | 60           | 894           |
| Ferrovia Centro Atlântica                         | FCA       | Ferrovia Centro Atlântica S.A.         | 28/08/1996          | 30           | 7.856,80      |
| Ferrovia Norte-Sul - Tramo Norte                  | FNSTN     | Subconcessão à Ferrovia Norte Sul S/A  | 20/12/2007          | 30           | 745           |
| Ferrovia Tereza Cristina                          | FTC       | Ferrovia Tereza Cristina S/A           | 28/01/1997          | 30           | 162           |
| MRS Logística                                     | MRS       | MRS Logística S/A                      | 28/11/1996          | 60           | 1.821,00      |
| Ferrovia Transnordestina Logística                | FTL       | Ferrovia Transnordestina Logística S/A | 22/01/2014          | 30           | 4.295,00      |
| Ferrovia Norte-Sul - Tramo Central e Extensão Sul | FNSTC     | Subconcessão à Rumo Malha Central S/A  | 31/07/2019          | 30           | 1.544,00      |
| Rumo Malha Norte                                  | RMN       | Rumo Malha Norte S/A                   | 19/05/1989          | 90           | 735           |
| Rumo Malha Oeste                                  | RMO       | Rumo Malha Oeste S/A                   | 07/06/1996          | 30           | 1.973,00      |
| Rumo Malha Paulista                               | RMP       | Rumo Malha Paulista S/A                | 30/12/1998          | 60           | 2.118,00      |
| Rumo Malha Sul                                    | RMS       | Rumo Malha Sul S/A                     | 27/02/1997          | 30           | 7.223,00      |

|   |        |  |            |    |                  |
|---|--------|--|------------|----|------------------|
| Valec-FNS/FIOL                                  | VALEC  | VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. | 31/10/2008 | 50 | 1.500,00         |
| <b>TOTAL</b>                                    |        |  |            |    | <b>32.111,90</b> |
| Ferrovias de Integração Oeste-Leste - Trecho 1* | FIOL-1 | Subconcessão à Bahia Ferrovias - BAFER           | 03/09/2021 | 35 | 536              |
| Transnordestina Logística*                      | TLSA   | Transnordestina Logística S/A                    | 22/01/2014 | 43 | 1.206,00         |
| <b>TOTAL (não concluídas)</b>                   |        |  |            |    | <b>1.742</b>     |

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

Ressalta-se que a implantação da Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO decorre de obrigação contratual assumida pela Concessionária da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM, no âmbito do Acordo de Obrigações de Investimento (Anexo 9 do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão), caracterizando-se como investimento cruzado, nos termos da Cláusula 3.1, pelo qual a Concessionária realiza aporte em empreendimento ferroviário distinto de sua malha originalmente concedida, como contrapartida contratual vinculada à prorrogação da concessão.

Nesse arranjo, a atuação da ANTT limita-se ao acompanhamento regulatório e contratual do cumprimento da obrigação de investimento, em outras palavras, a atividade institucional da ANTT no âmbito da FICO se restringe ao acompanhamento do adimplemento da obrigação contratual decorrente do investimento cruzado, nos exatos limites definidos no contrato, não se confundindo com a fiscalização da execução física das obras.

## Fiscalização de Serviços e Infraestrutura Ferroviária

No ano de 2025, a fiscalização da prestação de serviços e infraestrutura ferroviária teve como eixo norteador o [Plano Anual de Fiscalização do Transporte Ferroviário – PAF](#), desenvolvido por meio da consolidação e do aprimoramento contínuo de metodologias de fiscalização. O principal objetivo do PAF é identificar os trechos prioritários para inspeção, utilizando um planejamento estratégico que, por meio de uma amostragem representativa, cobre a maior parte da malha ferroviária concedida no Brasil. O plano considera a capacidade de fiscalização disponível nas Unidades Regionais de Fiscalização da ANTT e os recursos orçamentários disponíveis.

O Plano Anual de Fiscalização – PAF necessitou ser revisto em decorrência do contingenciamento orçamentário que comprometeu a capacidade da Agência em cumprir integralmente o cronograma de fiscalização dos contratos de concessão ferroviária constante no PAF, sendo necessária a redução 50% dos gastos previstos no PAF para o restante de 2025.

Assim, foram realizadas 118 inspeções referentes ao PAF, entre eventuais e programadas. Dentre elas, 83 foram devidamente realizadas, conforme o cronograma de inspeções programadas, conforme [Anexo A do PAF 2025](#), e mais 35 inspeções eventuais e 1 inspeção foi cancelada.

Figura 27 – Execução do PAF 2025 – Transporte Ferroviário

EXECUÇÃO DO PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO  
PAF 2025

Fonte: Sufer

### Fiscalização Econômico-Financeira

O planejamento da atividade de Fiscalização Econômico-Financeira deve ser realizado de modo a assegurar que os trabalhos sejam conduzidos de maneira tempestiva, eficiente, eficaz e efetiva e em conformidade com o [Plano Anual de Fiscalização do Transporte Ferroviário – PAF](#).

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, 12ª edição](#).

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

Excepcionalmente em 2025, o [1º Ciclo de Fiscalização de 2025](#) encerrou-se em 15 de julho de 2025.

O RCFO indica, para cada item de verificação, a condição REGULAR, REGULAR COM RESSALVA ou IRREGULAR. 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 2025, tem-se o seguinte, quanto à regularidade das Concessionárias:

**Quadro 13 - Regularidade Econômico-Financeira - Após o 1º Ciclo de 2025 e 2º Ciclo de 2025**

| Concessionária | Ciclo 2025/1         | Ciclo 2025/2         |
|----------------|----------------------|----------------------|
| BAFER          | Regular com Ressalva | Regular com Ressalva |
| EFC            | Regular com Ressalva | Irregular            |
| EFVM           | Regular com Ressalva | Irregular            |
| FCA            | Irregular            | Irregular            |

| Concessionária | Ciclo 2025/1         | Ciclo 2025/2         |
|----------------|----------------------|----------------------|
| FERROESTE      | Irregular            | Irregular            |
| FNS            | Irregular            | Irregular            |
| FTC            | Irregular            | Irregular            |
| FTL            | Irregular            | Irregular            |
| MRS            | Regular com Ressalva | Regular com Ressalva |
| RMC            | Regular com Ressalva | Regular com Ressalva |
| RMN            | Regular com Ressalva | Regular com Ressalva |
| RMO            | Irregular            | Irregular            |
| RMP            | Regular com Ressalva | Regular com Ressalva |
| RMS            | Irregular            | Irregular            |
| TLSA           | Irregular            | Irregular            |

Fonte: Sufer

## 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 2025, em decisões administrativas definitivas que imputaram débitos na ordem de:

# R\$ 7.885.291,31

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

Esta ação refere-se à fiscalização do recolhimento, ao poder concedente, das parcelas de Concessão, Arrendamento, Valor de Outorga, Verba de Fiscalização e valores decorrentes de vantajosidade e acordos judiciais, devidos pelas concessionárias em razão dos contratos de exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário.

**Parcela de Concessão**

R\$ 75.061.852,85

**Parcela de Arrendamento**

R\$ 1.466.421.313,55

**Parcela de Outorga**

R\$ 461.872.260,61

**Vantajosidade e acordo judicial**

R\$ 441.491.170,96

**Parcela de Fiscalização**

R\$ 33.267.945,31

= **R\$ 2,48BI**

recolhimentos registrados no período analisado

Fonte: Sufer

## Patrimônio Ferroviário

Ao longo do exercício de 2025, a atuação técnica na avaliação dos Levantamentos das Bases de Ativos e Passivos (LBAPs) e na instrução de processos de devolução e desativação de trechos ferroviários resultou em avanços estruturais significativos para a adequação dos contratos de concessão. O quadro a seguir consolida os principais marcos regulatórios do período conduzidos por esta Unidade Técnica.

**Quadro 14 – Patrimônio Ferroviário**

| Nº | Resultado  | Descrição  |
|----|--|--|
| 1  | Levantamento da Base de Ativos e Passivos da RMO   | Tratativas junto à Infra S.A. acerca do Verificador Independente, contratado por aquela entidade mediante solicitação da ANTT, para avaliação do cumprimento das obrigações do termo aditivo de relicitação e das condições econômico-financeiras da Rumo Malha Oeste S.A. – RMO.  |
| 2  | Levantamento da Base de Ativos e Passivos da RMS   | Em 2025 foi definida a metodologia para Levantamento da Base de Ativos e Passivos - LBAP da RMS.   |
| 3  | Termo de devolução definitiva - TDD do trecho SPS da TLSA  | Celebração do Termo Definitivo de Devolução - TDD do Trecho Ferroviário entre Salgueiro e o Porto de Suape - SPS, nos termos do item 6 do Anexo 4 do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Transnordestina Logística S.A.   |
| 4  | Desativação de trecho ferroviário em Campina Grande/PB visando a implantação de Veículo Leve sobre Trilhos - VLT | Publicação do Termo Aditivo nº 13 ao Contrato de Arrendamento nº 071/97, referente a 16,310 km de trecho ferroviário concedido à Ferrovia Transnordestina Logística S.A. – FTL, localizado no município de Campina Grande/PB, com vistas à cessão da área ao ente municipal para implantação de sistema de Veículo Leve sobre Trilhos - VLT. O projeto tem por objetivo interligar escolas, universidades, hospitais, áreas comerciais e o aeroporto, com potencial de atendimento a cerca de 120 mil cidadãos. A desativação do trecho foi autorizada por meio da Deliberação nº 518, de 6/12/2024, referendada pela Deliberação nº 529, de 13/12/2024. |
| 5  | Extinção do Contrato de Arrendamento da FCA (Contrato nº 048/96)   | Publicação do Termo Aditivo nº 06 ao Contrato de Concessão a fim de promover a extinção do Contrato de Arrendamento nº 048/96, nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e do Decreto nº 10.161, de 9 de dezembro de 2019, mediante a transferência à concessionária dos bens móveis listados nos Anexos 1 e 3, e a cessão de uso dos Bens Imóveis a que se refere o Anexo 4.  |

Fonte: Sufer

Destacam-se neste ciclo as tratativas referentes ao Levantamento da Base de Ativos e Passivos (LBAP) das malhas RMO e RMS, etapas essenciais para o acompanhamento de obrigações contratuais.

Além disso, também destaca-se a atuação direta na readequação da infraestrutura ferroviária por meio da celebração do Termo Definitivo de Devolução (TDD) do trecho Salgueiro-Porto de Suape (TLSA), da desativação de um trecho da FTL em Campina Grande/PB para viabilizar um VLT municipal de amplo impacto social, e das tratativas regulatórias que culminaram na extinção do Contrato de Arrendamento da FCA (Contrato nº 048/96), formalizando a regularização patrimonial e a adequação dos respectivos contratos de concessão.

## Investimentos Ferroviários

A seguir são apresentadas as informações referentes aos investimentos obrigatórios com prazo determinado previstos para o ano de 2025 nos contratos de concessão ferroviária prorrogados da Rumo Malha Paulista, da MRS Logística, da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória a Minas, assim como os avanços físicos da Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO 1, da Transnordestina Logística S.A. (TLSA).

**Quadro 15 – Investimentos Ferroviários**

| Nº | Resultado  | Descrição  |
|----|--|--|
| 1  | Investimentos com Prazo Determinado<br>(Concessões Ferroviárias c/ Prorrogação Antecipada) | Com a prorrogação antecipada das concessões ferroviárias, as concessionárias assumiram o compromisso de executar uma série de Investimentos com Prazo Determinado, voltados à ampliação de capacidade das malhas e à solução de conflitos urbanos.<br>Em 2025 foram notificadas a conclusão de 150 investimentos pelas Concessionárias RMP, RMS, EFC, EFVM, que corresponde ao montante de aproximadamente R\$ 306 milhões investidos.<br>Dentre os investimentos, destacamos a execução de obras de ampliação de pátios, modernização de vias, vedações de faixa de domínio, novos pátios e implantação de sistemas ferroviários. |
| 2  | Implantação de Ferrovias<br>(FICO e TLSA)  | Em 2025, registrou-se um avanço físico de cerca de 17,70% nas obras da FICO, alcançando um total de 51,23% de execução.<br>Destaca-se, ainda, o avanço físico nas obras da TLSA, de cerca de 6,55% em 2025, totalizando 70,68% de execução.  |

Fonte: Sufer

## Acompanhamento de indicadores de desempenho

Os contratos de concessão ferroviária, tanto os mais antigos quanto os novos, preveem a existência de indicadores de desempenho que têm como objetivo avaliar a qualidade, a eficiência e a segurança da prestação dos serviços concedidos. Esses indicadores permitem o monitoramento contínuo das obrigações assumidas pelas concessionárias e servem como instrumento de fiscalização e regulação.

A ANTT acompanha, analisa e avalia sistematicamente os resultados desses indicadores, a fim de assegurar o cumprimento contratual e a proteção do interesse público.

Nesse sentido, o monitoramento dos indicadores previstos nos contratos de concessão constitui importante vetor de geração de valor público, alcançado por meio da indução de melhoria contínua do serviço, uma vez que as concessionárias precisam responder aos incentivos e sanções; da eficiência alocativa, já que investimentos são direcionados para onde há maior impacto social; e do aumento da confiabilidade da malha ferroviária.

## Metas de Produção e de Segurança

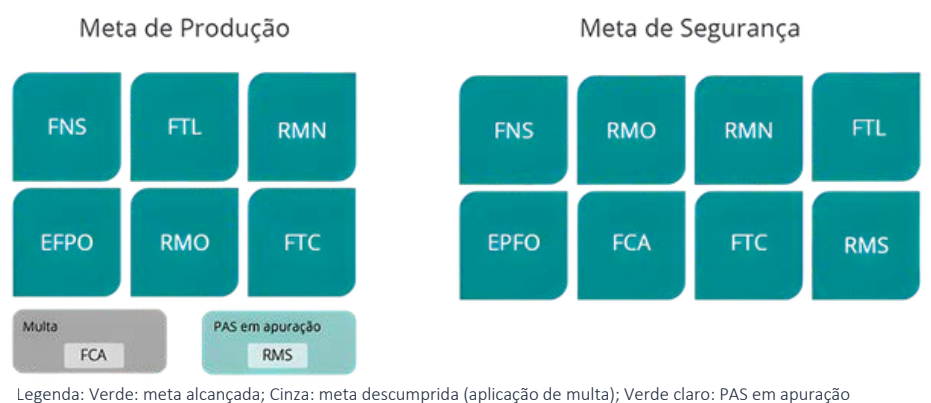
As metas de produção e de segurança são estabelecidas para cada concessão ferroviária para um período de 5 anos, conforme disposto no art. 3º da [Resolução ANTT nº 5.831, de 23 de outubro de 2018](#).

O acompanhamento do cumprimento das metas é feito anualmente a partir dos dados que são inseridos pelas concessionárias no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF. Após a consolidação das informações de movimentação anual 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.

Atualmente 8 concessionárias possuem em seus contratos obrigatoriedade de cumprimento de metas de produção e segurança. No ano de 2025, foi realizada a apuração do cumprimento das metas de produção e de segurança relativas ao ano de 2024 para todas as concessionárias. Desse procedimento, resultou a instauração de 2 Processos Administrativos Simplificados (PAS) para apuração de eventual cometimento de infração, 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.

A situação atual das concessionárias em relação aos valores referenciais definidos para o ano de 2024 encontra-se apresentada nas figuras a seguir:

**Figura 28 - Metas de Produção e de Segurança**



Fonte: Sufer

## Relatório de Acompanhamento da Segurança Ferroviária - RASF e Relatório de Acompanhamento da Prestação do Serviço (RAPS) - RAPS

O Relatório de Acompanhamento da Segurança Ferroviária (RASF) e o Relatório de Acompanhamento da Prestação do Serviço (RAPS) são instrumentos de acompanhamento e fiscalização do desempenho das seguintes concessionárias ferroviárias:

- Rumo Malha Central – RMS;
- Rumo Malha Paulista – RMP;
- MRS Logística – MRS;
- VALE – Estrada de Ferro Carajás (RFC); e
- VALE – Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

Nenhuma dessas concessões possuem metas de produção e de segurança nos termos estabelecidos na [Resolução ANTT nº 5.831, de 23 de outubro de 2018](#).

O RASF contempla o Indicador de Saturação da Ferrovia (ISF). O ISF é o índice que aponta a situação geral da ferrovia e indica a necessidade de realização de Investimentos Condicionados à Demanda. Em termos práticos, o indicador avalia o quanto a via permanente está próxima do seu limite de operação. Valores elevados de ISF sinalizam trechos saturados, nos quais há maior probabilidade de conflitos de tráfego, aumento de tempos de parada, redução da velocidade média e perda de regularidade do serviço, afetando diretamente a confiabilidade e a qualidade percebida pelos usuários.

Os Investimentos Condicionados à Demanda consistem em intervenções a serem realizadas pela Concessionária para adequação da capacidade operacional da ferrovia à demanda por transporte ferroviário de cargas, de forma a manter o índice de Saturação da Ferrovia (ISF) sempre abaixo de 90%.

Nesse sentido, por meio do RASF, promove-se um acompanhamento da saturação da ferrovia, de forma a identificar o momento no qual se apresenta necessário promover investimentos para adequar sua capacidade operacional, com vistas ao atendimento da demanda existente.

O RAPS contempla outros 3 indicadores, quais sejam:

- Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG);
- Velocidade Média de Percurso (VMP); e
- Idade Máxima da Frota de Locomotivas (IMFL).

De forma geral, o RAPS acompanha indicadores que permitem avaliar se o serviço está sendo prestado conforme os padrões definidos em contrato em relação à segurança, eficiência operacional e adequação dos ativos.

O IAFG mede a frequência de acidentes ferroviários de maior severidade em relação à operação realizada e possibilita avaliar o nível de segurança da operação ferroviária. Um IAFG elevado indica falhas relevantes que comprometem a confiabilidade do serviço e colocam em risco pessoas, cargas e infraestrutura.

A VMP mede a relação entre a distância percorrida pelos trens e o tempo total de deslocamento. Esse

indicador permite avaliar a eficiência e a fluidez da operação ferroviária, refletindo tanto as condições da infraestrutura quanto a gestão do tráfego. No contexto da prestação do serviço, velocidades médias mais altas indicam maior regularidade, melhor aproveitamento da capacidade da malha e maior competitividade do transporte ferroviário frente a outros modos.

A IMFL mede a idade da locomotiva mais antiga em operação na frota da concessionária. Esse indicador permite avaliar o grau de modernização do material rodante. No âmbito da prestação do serviço, uma frota excessivamente antiga tende a apresentar maior incidência de falhas, menor eficiência energética e maior risco à regularidade e à segurança da operação, afetando a qualidade do serviço ofertado.

Em conjunto, esses indicadores oferecem à ANTT uma visão integrada da segurança, eficiência operacional e sustentabilidade da prestação do serviço ferroviário, apoiando a tomada de decisões regulatórias e a indução de melhorias contínuas nas concessões. Até novembro de 2025 foram finalizadas as análises de 4 (quatro) RASF e 6 (seis) RAPS.

## Transparência Ativa – Dados operacionais

Ao disponibilizar dados e informações sobre as concessões ferroviárias, a Agência promove responsabilização, *accountability* e melhoria contínua dos serviços regulados. Os valores públicos gerados incluem maior confiança dos usuários e investidores; *accountability* democrática, na medida em que promove uma melhor compreensão e fiscalização dos serviços pelos cidadãos e órgãos de controle; e imposição de pressão reputacional sobre as concessionárias, já que transparência funciona como mecanismo regulatório indireto.

Os dados operacionais abaixo estão disponibilizados no Portal da ANTT:

- [Declaração de Rede](#) e arquivo da malha (shapefile);
- [Relatório de Tarifas e Preços](#); e
- [Dados abertos relativos ao Sistema de Acompanhamento do Desempenho Operacional das Concessionárias - SIADE](#).

## Autorizações Ferroviárias

A outorga por autorização para a construção e exploração de infraestrutura ferroviária em regime privado foi instituída 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](#), representando um marco relevante na modernização do setor ferroviário brasileiro. O novo modelo ampliou o protagonismo da iniciativa privada, conferiu maior flexibilidade regulatória e criou condições mais favoráveis à expansão da malha ferroviária nacional, com foco na eficiência logística, na integração multimodal e no desenvolvimento regional.

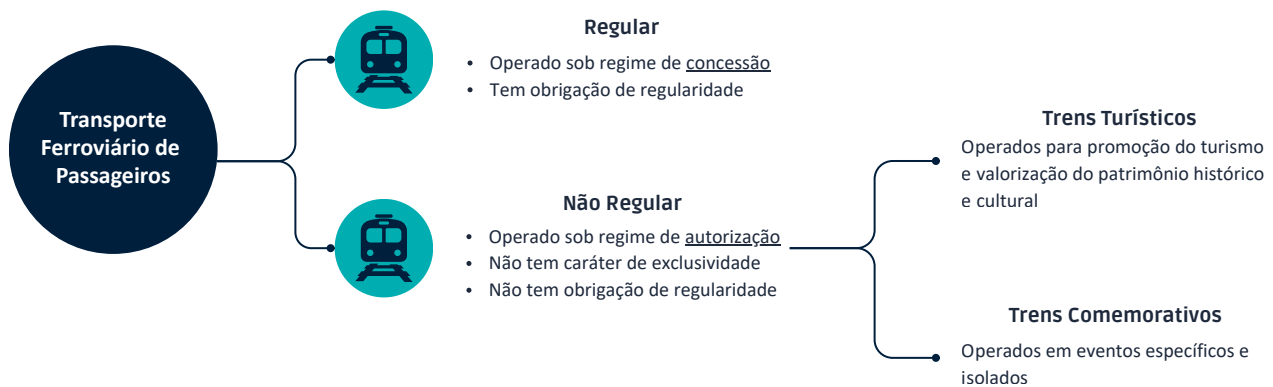
No exercício de 2025, foram celebrados 3 contratos de adesão, envolvendo três empresas distintas, o que evidencia a consolidação do regime de autorizações como instrumento efetivo de indução de investimentos em infraestrutura. As outorgas formalizadas no período correspondem a aproximadamente 65km de novas ferrovias, distribuídas nos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais, contribuindo para o fortalecimento da conectividade logística em regiões estratégicas do país.

Os empreendimentos ferroviários autorizados em 2025 apresentam elevado potencial de impacto socioeconômico, com estimativa de geração de cerca de 16.000 empregos diretos e 7.500 empregos indiretos, além de investimentos privados da ordem de R\$ 3,3 bilhões.

## Transporte Ferroviário de Passageiros

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

Figura 29 - 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 no quadro a seguir:

Quadro 16 - 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

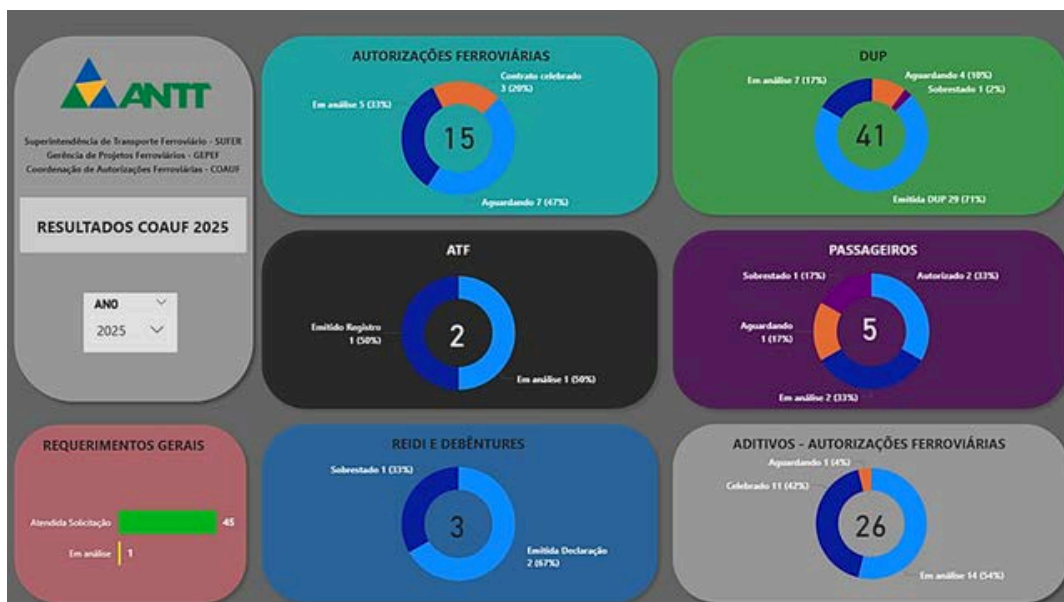
Em 2025, foram emitidas 3 decisões relativas à autorização da prestação de serviço de transporte ferroviário de passageiros, sendo:

- 1 com finalidade turística e histórico-cultural, relativa ao “Trem das Etnias”, entre Porto União da Vitória/SC e Achilles Stenghel/SC; e
- 2 com finalidade comemorativa, relativas ao “Trem do Forró 2025”, em Recife/PE; e ao “Trem Rumo ao Natal”, nos estados do Paraná/PR e de Santa Catarina/SC.

## Outras análises regulatórias referentes aos investimentos ferroviários

- 2 declarações técnicas para fins de habilitação no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI;
- 30 decisões para emissão de Declaração de Utilidade Pública – DUP;
- 1 deliberação para inscrição no Registro Nacional do Agente Transportador Ferroviário de Cargas (RENAFER-C) como Agente Transportador Ferroviário – ATF.
- 46 análises de requerimentos gerais que englobam ouvidoria, auditoria, processos judiciais e respostas a outros entes externos.

Gráfico 14 – Análises Regulatórias



Fonte: Sufer

## Ações Normativas

O cenário normativo do setor ferroviário em 2025 foi marcado por alguns avanços normativos.

Foi aprovado, nos termos da [Deliberação nº 324, de 5 de setembro de 2025](#), o rol de atos normativos cuja aplicação poderá ser afastada, total ou parcialmente, à empresa Infra S.A. durante a fase de construção da ferrovia ou em caso de subconcessão, considerando a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL. Os atos normativos com aplicação afastadas incluem resoluções que tratam da operação de uma ferrovia e consequente fiscalização pela ANTT.

Foi estabelecido, por meio da [Portaria ANTT nº 5, de 3 de outubro de 2025](#), os procedimentos para habilitação, pela ANTT, de empresas especializadas independentes aptas a serem contratadas e remuneradas pela operadora ferroviária para a realização dos levantamentos, coleta de informações, pesquisa e cálculo dos itens descritos nos Apêndices do Caderno de Obrigações, assim como para a elaboração do Relatório de Acompanhamento Anual – RAA, conforme o caso.

O procedimento aplica-se às operadoras ferroviárias cujo contrato de outorga tenha a previsão de seleção, contratação e remuneração de empresa especializada independente para os fins mencionados. O RAA tem sido estabelecido nos contratos de concessão e subconcessão celebrados desde 2019 — tanto nos contratos prorrogados antecipadamente quanto nas novas outorgas —, e a regulamentação da seleção de empresa especializada independente foi inclusive objeto de recomendação do TCU.

Ademais, foram definidos [procedimentos e instruções complementares](#) referentes à [regulamentação do RDT e RPF](#) e sua destinação, previstos nos contratos de concessão.

As principais alterações trazidas nesses procedimentos de destinação do RDT e do RPF foram no sentido de i) trazer mais celeridade no envio e análise dos projetos para a destinação desses recursos, incluindo as formas e prazos para complementação de informações; ii) criar o Comitê de RDT e RPF, com caráter deliberativo e a função de decidir a respeito da aprovação, alteração e prorrogação dos projetos encaminhados; e iii) trazer maior agilidade aos trâmites necessários à alteração dos projetos já em execução.

Além disso, em 2025 foi iniciada uma reforma ampla do setor regulatório sob responsabilidade da ANTT, que se propõe a revisar e consolidar o marco regulatório ferroviário. Mais especificamente, as Condições Gerais de Transporte Ferroviário – CGTF buscam viabilizar a ampliação da infraestrutura ferroviária, o aumento da competitividade no setor por meio da garantia da interoperabilidade, e a ampliação das instituições voltadas à proteção dos usuários.

A CGTF se fez necessária graças a uma série de fatores; entre eles, i) o fato de coexistirem diferentes modelos contratuais de concessão, que trazem estruturas regulatórias heterogêneas, com obrigações distintas, e a ausência de padronização e sobreposição de normativos; ii) a falta de diretrizes gerais aplicáveis aos contratos de concessão e autorização; iii) a promulgação da [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#), que reestruturou o marco regulatório do setor, impondo necessidade de atualização e regulamentação por parte da ANTT.

Tal reforma regulatória está alinhada com as premissas da regulação responsiva, dentro do contexto da *Smart Regulation*, e visa modernizar o setor. Atualmente a ANTT conta com 56 normas relacionadas ao transporte ferroviário, das quais 37 são resoluções; pretende-se, ao fim da reforma, contar com apenas 10 resoluções, divididas em 2 grandes eixos: o Regulamento de Outorgas Ferroviárias – ROF e o Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária – RSF. O primeiro, ROF, é voltado à produção da indústria da infraestrutura ferroviária do início ao fim; isto é, os atos normativos terão como foco os investimentos em malha. Já o RSF é voltado para os serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros ou, em outras palavras, para os processos de transporte ferroviário e seus agentes.

Ademais, os projetos ROF1, ROF2, RSF 1 e RSF 2 estão inseridos na Agenda Regulatória 2025-2026 e podem ser acompanhados por meio do [Painel de Acompanhamento: cronograma Agenda](#).

A distribuição dos assuntos normativos é apresentada abaixo.

Quadro 17 - Detalhamento dos eixos que compõem a reforma regulatória

| Regulamento de Outorgas Ferroviárias (ROF)            |  |
|---|--|
| ROF1  | Regras Gerais das Outorgas Ferroviárias                    |
| ROF2  | Bens, Obras e Operações Ferroviárias                       |
| ROF3  | Equilíbrio Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão |
| ROF4  | Fiscalização e Penalização                                 |
| ROF5  | Encerramento Contratual                                    |
| Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária (RSF) |  |
| RSF1  | Direitos e Garantias aos Usuários e Serviço Adequado       |
| RSF2  | Interoperabilidade e Trânsito                              |
| RSF3  | Segurança Operacional e Operações Urbanísticas             |
| RSF4  | Transporte de Passageiros                                  |
| RSF5  | Sustentabilidade Ferroviária                               |

Fonte: Sufer

Por fim, em 2025, foram celebrados 5 termos aditivos a contratos de concessão e de subconcessão de transporte ferroviário, apresentados abaixo com as justificativas correspondentes:

- [Quarto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Oeste - RMO](#), para adequar o prazo de vigência do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão Original da Malha Oeste;
- [Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Subconcessão da Bahia Ferrovias – BAFER](#), celebrado unilateralmente entre a ANTT e a INFRA S.A. (concessionária), a fim de prorrogar os prazos para conclusão de obrigações não financeiras, assumidas pela Subconcessionária por ocasião da celebração do Contrato;
- [Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da INFRA para construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOL](#) a fim de distinguir as fases de construção da ferrovia e de exploração do serviço e adequar a aplicação das obrigações regulatórias à fase vigente;
- [Sétimo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista - RMP](#), para definir as regras para a abertura e manutenção de conta específica em nome da Concessionária, perante Banco Depositário, a ser movimentada somente com autorização da ANTT, e que receberá recursos decorrentes do pagamento de Valor de Vantajosidade estabelecido no Termo de Autocomposição chancelado pelo Acórdão nº 2472/2023-TCU-Plenário, de que trata a Cláusula 18A do Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão; e

- [Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da MRS Logística](#), com o fim de alterar a subcláusula 6.14.1 do Anexo 1, Apêndice C, do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da MRS, para correção em face de verificação técnica da inaplicabilidade dos termos contratuais originários.
- [Sétimo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da MRS Logística](#), promover alterações no Contrato de Concessão da MRS Logística S.A., em conformidade com o Termo de Autocomposição decorrente da Solução Consensual obtida na Comissão de Solução Consensual do Tribunal de Contas da União.

## Comissões de Soluções Consensuais do Tribunal de Contas da União

A ANTT, em parceria com o Ministério dos Transportes, o TCU e as concessionárias ferroviárias, desempenharam papel fundamental nos processos de solução consensual das principais ferrovias do país. Estes processos buscam solucionar controvérsias contratuais e assegurar melhorias na infraestrutura e operação ferroviária, promovendo a eficiência logística e o interesse público. Negociações tramitadas em 2025: MRS Logística (Malha Sudeste), Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e Estrada de Ferro Carajás (EFC).

### MRS Logística (Malha Sudeste)

A comissão, composta por representantes do TCU, do Ministério, da ANTT e concessionária, trabalhou na revisão do contrato e definiu um plano detalhado de investimentos destinados à modernização e ampliação da capacidade ferroviária. O TCU homologou a solução consensual em setembro de 2025, trabalho que culminou no Sétimo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da MRS Logística.

### Ferrovia Transnordestina Logística (FTL)

Em junho de 2025, a ANTT protocolou no TCU o pedido de solução consensual sobre o contrato de concessão da FTL. O foco tem sido a devolução de trechos ociosos e a ampliação da operação em áreas críticas. O relatório final está em fase de apreciação pelo TCU, com previsão de otimizar o modelo contratual e garantir eficiência logística na região Nordeste.

### Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e Estrada de Ferro Carajás (EFC)

O pedido de solução consensual para a EFVM foi protocolado no TCU em março de 2025 pelo Ministério dos Transportes, com a ANTT atuando como reguladora e fiscalizadora técnica. O processo tem como objetivo renegociar questões de fluxo financeiro, compensações contratuais e modernizações necessárias para a continuidade eficiente do serviço. A comissão realizou vistorias técnicas e elaborou um relatório com propostas para adequação contratual, contudo, as partes não chegaram a um acordo.

# Novas Concessões

A ANTT, com foco nos resultados obtidos, tem atuado como indutora de parcerias entre o setor público e a iniciativa privada, contribuindo para a modernização, a expansão e a segurança da infraestrutura rodoviária e ferroviária do país.

## Principais Números

**23**

CONCESSÕES  
RODOVIÁRIAS

**7**

CONCESSÕES  
FERROVIÁRIAS

**2**

DESENVOLVIMENTOS  
REGULATÓRIOS

## Principais Números dos Projetos

- Dados dos Projetos de Concessão.

**05**

P.O. submetidos ao  
Ministério

**6**

Projetos Prot. no  
TCU

**10**

Editais publicados

**10**

Leilões realizados

**3.902 Km**

Concedidos  
(rodovias)

**R\$ 95 bi**

Investimentos em  
novas contratações

**4**

Comissões de  
Consenso

**2.217 km**

Concedidos ou  
Repactuados

**R\$ 52 bi**

Investimentos em  
repactuações  
contratuais

## Projetos de Concessão

A ANTT conduz, no âmbito de suas competências regulatórias, um portfólio estratégico de projetos de concessão rodoviários e ferroviários voltados à ampliação da capacidade, à melhoria da qualidade dos serviços e ao aumento da segurança nas concessões federais. Listamos a seguir os empreendimentos em execução durante o ano de 2025, destacando a sua respectiva situação ao final do ano.

- Projetos Rodoviários

**Quadro 18 - Projetos Rodoviários**

| TÍTULO DO PROJETO                     | SITUAÇÃO EM 2025       |
|---------------------------------------|------------------------|
| AUTOPISTA FLUMINENSE (REESTRUTURAÇÃO) | LEILÃO REALIZADO       |
| CN1 ROTA VERDE                        | CONTRATO ASSINADO      |
| CN2 ROTA AGRO                         | LEILÃO REALIZADO       |
| CN3 ROTA AGRO CENTRAL                 | PROTOCOLO NO TCU       |
| CN5 ROTA AGRO-NORTE                   | CONTRATO ASSINADO      |
| ECO 101 (REESTRUTURAÇÃO)              | TERMO ADITIVO ASSINADO |
| FERNÃO DIAS (REESTRUTURAÇÃO)          | LEILÃO REALIZADO       |
| JF-RIO                                | CONTRATO ASSINADO      |
| LOTE 2 DE JULHO (VIA BAHIA)           | AUDIÊNCIA PÚBLICA      |
| MSVIA (REESTRUTURAÇÃO)                | TERMO ADITIVO ASSINADO |
| NOVA BR-381/MG                        | CONTRATO ASSINADO      |
| REGIS BITTENCOURT (REESTRUTURAÇÃO)    | CONSULTA PÚBLICA       |
| RODOVIAS CATARINENSES LOTE 1          | ESTUDOS                |
| RODOVIAS CATARINENSES LOTE 3          | ESTUDOS                |
| RODOVIAS DO PARANÁ LOTE 3             | CONTRATO ASSINADO      |
| RODOVIAS DO PARANÁ LOTE 4             | LEILÃO REALIZADO       |
| RODOVIAS DO PARANÁ LOTE 5             | LEILÃO REALIZADO       |
| RODOVIAS DO PARANÁ LOTE 6             | CONTRATO ASSINADO      |

| TÍTULO DO PROJETO         | SITUAÇÃO EM 2025  |
|---------------------------|-------------------|
| ROTA DAS GERAIS           | EDITAL PUBLICADO  |
| ROTA DO ZEBU              | CONTRATO ASSINADO |
| ROTA DOS CRISTAIS         | CONTRATO ASSINADO |
| ROTA DOS SERTÕES - LOTE 2 | PROTOCOLO NO TCU  |
| ROTA SERTANEJA            | LEILÃO REALIZADO  |

Fonte: Sucon

- Projetos Ferroviários

**Quadro 19 - Projetos Ferroviários**

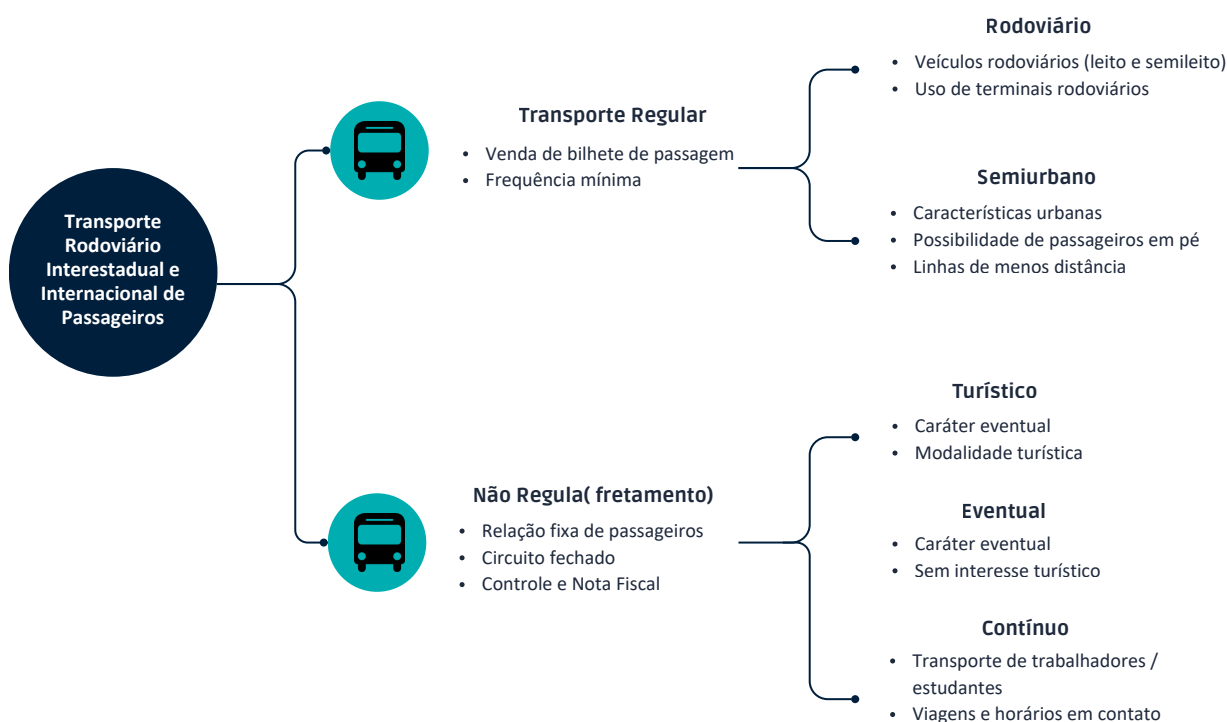
| TÍTULO DO PROJETO                            | SITUAÇÃO EM 2025  |
|--|-------------------|
| CORREDOR OESTE-LESTE (FICO-FIOL)             | AUDIÊNCIA PÚBLICA |
| EF-118                                       | PROTOCOLO NO TCU  |
| FCA (PRORROGAÇÃO)                            | AUDIÊNCIA PÚBLICA |
| FERROGRÃO                                    | PROTOCOLO NO TCU  |
| FERROVIA TEREZA CRISTINA (FTC - PRORROGAÇÃO) | ESTUDOS           |
| FTL  | ESTUDOS           |
| MALHA OESTE (RELICITAÇÃO)                    | ESTUDOS           |

Fonte: Sucon

## Transporte Rodoviário de Passageiros

Os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros são classificados conforme o esquema a seguir:

Figura 30 - Classificação do Transporte Rodoviário de Passageiros



Fonte: Supas

A [delegação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros](#) é realizada mediante Permissão – transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros; e Autorização – transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros e transporte rodoviário de passageiros realizado em regime de fretamento.

## Permissão

Atualmente, há 9 sistemas de transporte coletivo rodoviário interestadual semiurbano de competência da ANTT em etapas distintas de estudos/processo de licitação.

Quadro 20 - Sistemas Semiurbano (Etapas do Plano Geral de Outorgas)

| LIGAÇÃO                                 | SITUAÇÃO EM 2025   |
|---|--|
| DISTRITO FEDERAL (DF) – ENTORNO (GO)    | Estudos Sendo Realizados Pelo Infra S/A Para Elaboração do Plano de Outorgas |
| ÁGUAS DE LINDÓIA (SP) – MONTE SIÃO (MG) | Plano de Outorgas Em Elaboração  |
| EXTREMA (MO) – BRAGANÇA PAULISTA (SP)   | Plano de Outorgas Em Elaboração  |
| BARRA DO GARÇAS (MT) – ARAGARÇAS (GO)   | Plano de Outorgas Em Elaboração  |

| LIGAÇÃO                                    | SITUAÇÃO EM 2025  |
|--|---|
| PETROLINA (PE) – JUAZEIRO (BA)             | Plano De Outorgas Em Elaboração   |
| TIMON (MA) – TERESINA (PI)                 | Delegado Administrativamente ao CIMU / Após Ajustes Dos Documentos Para Licitação Solicitados Pelo Tribunal De Contas De União, Houve Manifestação Do Municípios de Timon/MA Indicando Alteração no Modelo Proposto Anteriormente |
| JAMAPARÁ (SAFUCAIA-R.) – ALÉM PARAÍBA (MO) | Plano de Outorgas Em Elaboração   |
| ITUMBIARA (GO) – ARAPORÁ (MG)              | Plano de Outorgas Em Elaboração   |
| RIO NEGRO (PR) – MAFRA (SC)                | Delegado Administrativamente ao CIMU / Estudos em fase De Conclusão Para Envio à Comissão De Outorgas do Ministério Dos Transportes   |

Fonte: Supas

Desses 9 sistemas, os seguintes merecem considerações:

- O sistema Timon (MA) – Teresina (PI) foi delegado em 2016 ao Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – Cimu Timon /Teresina (Conveniente). Em vista da mudança de gestores municipais, houve manifestação de Timon/MA no sentido de alterar o modelo de exploração anteriormente proposto para licitação. A Supas está em tratativas com o CIMU para obter maiores esclarecimentos e, com isso, orientar para as próximas fases;
- 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 conclusão dos estudos para licitação;
- O sistema Distrito Federal (DF) – Entorno (GO) está em fase de elaboração dos estudos para a deflagração de novo processo licitatório. A ANTT em articulação com o MT conseguiu que a Infra S/A contratasse consultoria para execução desses estudos.
- 6 (seis) sistemas já foram objeto de estudos para licitação. Atualmente, está em andamento a confecção do Plano de Outorgas para publicação dos editais de licitação;

Em dezembro de 2025, houve a paralisação do serviço Águas de Lindóia (SP) – Monte Sião (MG), em razão de renúncia de autorização expressada pela empresa operadora.

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

Conforme informado na Quadro 21, atualmente, há dois sistemas semiurbanos delegados administrativamente pela ANTT aos Consórcios Intermunicipais de Mobilidade Urbana- CIMU's: Rio Negro/PR – Mafra/SC e Timon/MA – Teresina/PI. O acompanhamento dos convênios ocorre por reuniões mensais e análise de relatórios trimestrais encaminhados pelos consórcios.

- O sistema Rio Negro/PR – Mafra/SC, delegado em 2020, está na fase de conclusão dos estudos de licitação pela FUNPAR, com acompanhamento da ANTT. Já foram entregues os estudos de demanda, modelo funcional e modelo financeiro, analisados pela Supas para posterior encaminhamento ao Ministério dos Transportes.
- O sistema Timon/MA – Teresina/PI, delegado em 2016, teve seu processo de licitação impactado por mudanças de gestão após eleições municipais, com suspensão de estudos anteriormente submetidos ao TCU. O CIMU criou uma empresa pública municipal, a qual concedeu Autorização Especial para operar o serviço. Em dezembro de 2025, a ANTT realizou visita técnica e segue acompanhando a definição do modelo de licitação proposto.

## Semiurbano

As principais informações referentes aos serviços semiurbanos, dentre elas, o número de Empresas, Prefixos, Linhas e Horários, referentes ao exercício de 2025, constam a seguir:

**Quadro 21 - Situação Cadastral - Empresas Semiurbano (Exercício de 2025)**

| Ordem Empresa  | CNPJ               | Situação                 |
|--|--------------------|--------------------------|
| Amazônia Inter Turismo                                     | 12.647.487/0001-88 | Ativa                    |
| Auto Viação Bragança Ltda                                  | 45.605.755/0001-58 | Paralisada em 24/10/2025 |
| Auto Viação Cambui Ltda                                    | 19.339.415/0001-12 | Ativa                    |
| Central Expresso Ltda                                      | 13.838.047/0001-70 | Ativa                    |
| Circular Nossa Senhora Aparecida Ltda                      | 03.339.033/0001-59 | Ativa                    |
| Empresa Princesa do Norte S/A                              | 81.159.857/0001-50 | Ativa                    |
| Expresso Adamantina Ltda                                   | 43.004.159/0001-47 | Ativa                    |
| Expresso São Bento Ltda                                    | 76.544.501/0001-09 | Paralisada em 06/06/2025 |
| Joafra Transporte Ltda                                     | 04.257.238/0001-58 | Ativa                    |
| Kandango Transportes e Turismo Ltda (Catedral Turismo)     | 03.233.439/0001-52 | Ativa                    |
| Rápido Luxo Campinas Ltda                                  | 45.992.724/0001-05 | Ativa                    |
| Rota do Sol Transportes e Turismo Ltda                     | 03.103.551/0001-79 | Ativa                    |
| Taguatur Taguatinga Transportes e Turismo Ltda – Permissão | 06.048.466/0007-39 | Ativa                    |

| Ordem Empresa                              | CNPJ               | Situação                 |
|--|--------------------|--------------------------|
| RMDS TRANSPORTES LTDA                      | 41.552.791/0001-20 | Ativa                    |
| GLOBAL TRANSPORTES RODOVIÁRIO LTDA         | 39.805.770/0001-47 | Ativa                    |
| TRANSPORTES ALÉM PARAÍBA LTDA.             | 16.609.919/0001-17 | Ativa                    |
| UTB - UNIÃO TRANSPORTE BRASÍLIA LTDA       | 37.098.480/0001-85 | Ativa                    |
| VIAÇÃO PROGRESSO S/A                       | 32.404.063/0001-48 | Ativa                    |
| VIAÇÃO TRANSPORTE COLETIVA DO ENTORNO LTDA | 01.611.500/0001-22 | Paralisada em 24/10/2025 |

Fonte: Supas

Gráfico 15 – Semiurbano



Fonte: Supas

## Classificação dos Serviços em Semiurbanos

A Infra S.A. realizou a contratação dos estudos referentes à proposta de Metodologia de Classificação dos Serviços Semiurbanos, cujos produtos subsidiam o desenvolvimento do projeto “Aprimoramento da metodologia de classificação de mercados do serviço semiurbano”, inserido na Agenda Regulatória 2025–2026. Atualmente, o referido projeto encontra-se em fase de conclusão, com vistas à sua submissão à Consulta Interna no âmbito da ANTT.

## Outorgas de Permissão

Em 2025, não houve delegações por meio de permissão e até que haja a realização de procedimento licitatório, seja pela ANTT ou pelos Convenentes, os serviços semiurbanos serão operados sob o regime de Autorização Especial, conforme prevê a [Resolução ANTT Nº 5.843, de 23 de abril de 2019](#).

## Delegações Administrativas – A Entes Públicos Locais

Em 2025, foram realizadas tratativas para delegar administrativamente a gestão do transporte público entre o DF e municípios goianos do entorno, visando uma gestão integrada. Goiás e DF solicitaram ao Ministério dos Transportes e à ANTT o adiamento do reajuste tarifário de 2025 para viabilizar a criação do Consórcio Interfederativo da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal - CIRME e a possibilidade de subsídio tarifário. A ANTT acatou o adiamento e acompanhou a evolução do protocolo de intenções. Após analisar a minuta, a Agência enviou Nota Técnica com ajustes, mas o consórcio ainda não foi formalizado nem há data definida para assinatura do protocolo.

## Reajuste Tarifário dos Serviços Semiurbanos

O reajuste dos serviços semiurbanos operados por autorização especial é calculado de acordo com o Anexo da [Resolução nº 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 2025, os serviços semiurbanos interestaduais de passageiros tiveram reajuste tarifário de 2,919%. No DF e Entorno, operadas por Autorização Especial foram reajustadas pela [Deliberação 78, de 14 de fevereiro de 2025](#), com referências também às [Deliberação nº 86, de 22 de fevereiro de 2025](#), e [Deliberação nº 290, de 22 de agosto de 2025](#). Para as demais ligações semiurbanas, o mesmo índice (2,919%) foi estabelecido pela [Deliberação nº 80, de 14 de fevereiro de 2025](#) (Juazeiro/BA e Petrolina/PE) e pela [Deliberação nº 79, de 14/02/2025](#) (demais regiões). No cálculo do reajuste, foram consideradas 30 ligações no DF e Entorno e 16 ligações nas demais regiões.

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.

## Fiscalização Econômico-Financeira do Transporte Semiurbano

O [Plano Anual de Fiscalização Econômico-Financeira 2025](#) teve como foco a fiscalização ordinária dos aspectos econômico-financeiros das empresas do transporte rodoviário semiurbano de passageiros, com verificação de quatro itens: regularidade fiscal/trabalhista/previdenciária (I), envio de demonstrações contábeis (II), adoção do manual contábil da ANTT (III) e capacidade econômico-financeira via Índice de Solvência Geral - ISG (IV).

Cada empresa é classificada como REGULAR ou IRREGULAR nos itens I, II e III. No item IV (ISG):  $ISG \geq 1 \rightarrow$  SOLVENTE; e  $ISG < 1 \rightarrow$  INSOLVENTE. Sem demonstrações contábeis para apuração  $\rightarrow$  IRREGULAR no item IV.

Para a empresa estar **regular** no processo de Fiscalização Econômico-Financeira, ela deve estar **regular** nos itens **I, II e III** e **solvente** no item **IV**.

No Quadro abaixo apresentado a seguir, consta a relação das 21 (vinte e uma) empresas fiscalizadas no procedimento de Fiscalização Econômico-Financeira de 2025:

Quadro 22 - 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 - (ISG) | ITEM IV - CAPACIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA |
|----|---|---|--|--|-----------------|---|
| 1  | AMAZÔNIA INTER TURISMO LTDA   | REGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | 1,10            | SOLVENTE                                  |
| 2  | AUTO VIACAO BRAGANCA LTDA   | REGULAR   | REGULAR  | REGULAR  | 1,1             | SOLVENTE                                  |
| 3  | AUTO VIACAO CAMBUI LTDA   | REGULAR   | REGULAR  | REGULAR  | 5,88            | SOLVENTE                                  |
| 4  | CENTRAL EXPRESSO TRANSPORTES LTDA                                     | IRREGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | -               | IRREGULAR                                 |
| 5  | CIRCULAR NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA                                 | REGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | 0,075           | INSOLVENTE                                |
| 6  | EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A   | REGULAR   | REGULAR  | REGULAR  | 1,39            | SOLVENTE                                  |
| 7  | EXPRESSO ADAMANTINA LTDA  | REGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | -               | IRREGULAR                                 |
| 8  | EXPRESSO SAO BENTO LTDA   | REGULAR   | REGULAR  | REGULAR  | 8,33            | SOLVENTE                                  |
| 9  | EXPRESSO SAO JOSE DO TOCANTINS LTDA                                   | REGULAR   | REGULAR  | REGULAR  | 19,79           | SOLVENTE                                  |
| 10 | JOAFRA TRANSPORTES LTDA   | IRREGULAR   | REGULAR  | REGULAR  | 0,55            | INSOLVENTE                                |
| 11 | KANDANGO TRANSPORTES E TURISMO LTDA (CATEDRAL TURISMO)                | IRREGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | -               | IRREGULAR                                 |
| 12 | RAPIDO LUXO CAMPINAS 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  | 1,08            | SOLVENTE                                  |
| 15 | TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA - PERMISSÃO            | REGULAR   | REGULAR  | REGULAR  | 1,08            | SOLVENTE                                  |
| 16 | TRANSPORTES ALEM PARAIBA LTDA   | IRREGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | -               | IRREGULAR                                 |
| 17 | UTB - UNIÃO TRANSPORTE BRASILIA LTDA                                  | REGULAR   | REGULAR  | REGULAR  | 1,40            | SOLVENTE                                  |
| 18 | VIACÃO PROGRESSO E TURISMO S/A  | REGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | 1,08            | SOLVENTE                                  |
| 19 | VIACAO TRANSPORTE COLETIVO DO ENTORNO LTDA                            | IRREGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | -               | IRREGULAR                                 |
| 20 | RM TRANSPORTE LTDA  | IRREGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | -               | IRREGULAR                                 |
| 21 | GLOBAL TRANSPORTES RODOVIÁRIOS LTDA                                   | IRREGULAR   | IRREGULAR  | IRREGULAR  | -               | IRREGULAR                                 |

Fonte: Supas

Nota-se, na tabela acima, que somente 08 (oito) empresas atenderam todos os itens de verificação e apresentaram situação “Regular” ao final do processo de Fiscalização Econômico-Financeira.

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

Por fim, ressalta-se que as medidas para apurar as infrações/irregularidades cometidas pelas empresas no âmbito da Fiscalização Financeira de 2025 estão em curso.

## Operação TRIIP

### Transporte Rodoviário Regular

No período analisado, houve predominância de indeferimentos na emissão de novos Termos de Autorização, principalmente por requerimentos voltados a mercados não autorizados ou apresentados por empresas sem outorga vigente, em contexto influenciado pelos efeitos da 1ª Janela Extraordinária nº 1/2024 e pela transição regulatória.

Em sentido oposto, os pedidos de implantação de seções mantiveram um fluxo regular de deferimentos por se restringirem a mercados já autorizados, caracterizando ajustes operacionais sem impacto relevante na estabilidade do sistema.

Também se observou aumento de solicitações de operação simultânea entre linhas, associado ao término do período de adequação à [Resolução nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023](#), que passou a exigir atos específicos para regularização. Já os indeferimentos em renúncia de Termos de Autorização e em supressão de seções concentraram-se no descumprimento do prazo mínimo de operação previsto em norma, exigência voltada a garantir continuidade, previsibilidade e estabilidade do serviço regulado.

**Quadro 23 - Requerimentos de modificações operacionais**

| Assunto                               | Deferimento | Indeferimento | Total        |
|---------------------------------------|-------------|---------------|--------------|
| Emissão de TAR (implantação de linha) | 73          | 656           | 729          |
| Implantação de Seção (ADM)            | 145         | 25            | 170          |
| Renúncia de TAR (supressão de linha)  | 61          | 13            | 74           |
| Supressão de Seção                    | 3           | 1             | 4            |
| Operação Simultânea                   | 107         | 68            | 175          |
| Operação Conjunta                     | 9           | 33            | 42           |
| <b>TOTAL</b>                          |             |               | <b>1.194</b> |

Fonte: Supas

## Cadastros Realizados

Para a operação do transporte rodoviário coletivo de passageiros, tanto no serviço regular quanto no fretamento, é indispensável o cadastro prévio e a validação das informações no Sistema de Habilitação (SisHab). Em 2025, as análises realizadas no sistema evidenciam a importância dessas verificações, especialmente quanto a veículos e motoristas, como instrumento para assegurar a regularidade cadastral dos operadores, o cumprimento dos requisitos regulatórios e a manutenção das condições de prestação do serviço. Esse processo contribui diretamente para o fortalecimento da fiscalização, da segurança operacional e da qualidade do transporte oferecido à sociedade.

**Gráfico 16 - Informações Cadastros TRIIP**

|                              | Empresas Habilitadas | Motoristas Habilitados | Veículos Habilitados |
|------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|
| Rodoviário Regular           | 359                  | 90,6mil                | 11,2mil              |
| Fretamento                   | 9,41mil              | 34,54mil               | 28,97mil             |
| Semiurbano                   | 17                   | 3,38mil                | 908                  |
| <b>Total Geral Distintos</b> | <b>9,55mil</b>       | <b>93,17mil</b>        | <b>32,26mil</b>      |

Fonte: Supas

## Transporte Rodoviário em Regime de Fretamento

A prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros na modalidade fretamento é regulamentada pela [Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015](#). Nesse contexto, a emissão das Licenças de Viagem (LV) para viagens comuns ocorre de forma eletrônica e direta por meio do Sistema de Autorização - SiSaut, cabendo à transportadora o cadastramento prévio e completo das informações exigidas sobre a operação, garantindo rastreabilidade, padronização e maior segurança regulatória para a autorização da viagem.

Figura 31 - Análises e Licenças de Fretamento



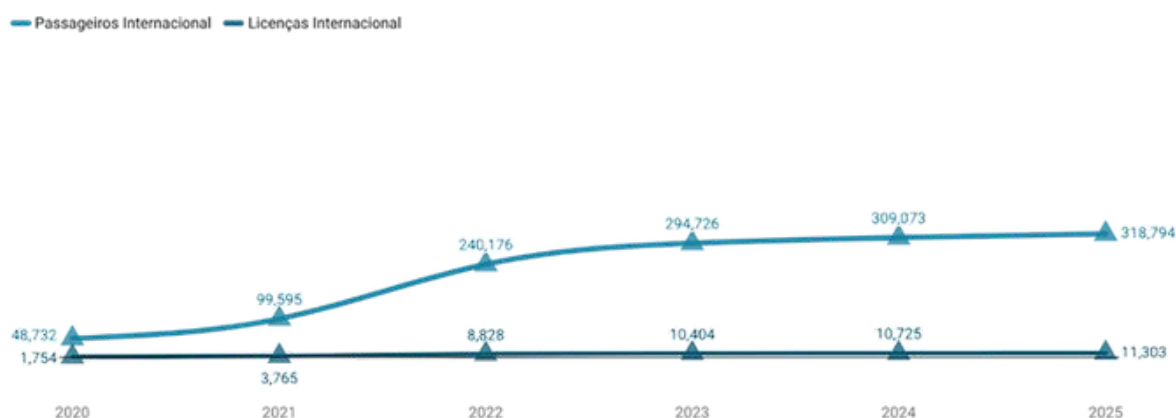
Fonte: Supas

Gráfico 17: Empresas e Veículos Ativos - Fretamento



Fonte: Supas – SISAUT

Gráfico 18 - Demanda Fretado Internacional



Fonte: Supas

Gráfico 19 - Demanda Fretado Interestadual e Internacional

|      | Veículos | Licenças de Viagens Total | Soma de Passageiros Total |
|------|----------|---------------------------|---------------------------|
| 2025 | 26.252   | 415.120                   | 13.430.766                |
| 2024 | 25.278   | 405.477                   | 13.039.195                |
| 2023 | 24.351   | 398.337                   | 12.578.237                |
| 2022 | 22.283   | 379.767                   | 11.845.133                |
| 2020 | 19.477   | 173.969                   | 5.108.724                 |
| 2021 | 17.808   | 251.218                   | 7.441.014                 |

Fonte: Supas

## Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros

O serviço de transporte rodoviário regular internacional de passageiros é prestado sob o regime de autorização, nos termos 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](#), estabelece orientações e procedimentos para sua prestação, sendo a regulamentação complementada, de forma subsidiária, pela [Resolução nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023](#) e pela [Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015](#).

No exercício de 2025, as iniciativas direcionadas ao transporte internacional foram voltadas a elaboração de instrumentos técnicos e normativos, cujo processo de participação social pode ser acompanhado por meio do [Painel de Acompanhamento : cronograma Agenda 2025/2026](#).

Também avançou em tratativas e acordos internacionais (Brasil e Guiana Inglesa), assim como na ampliação e operacionalização de 10 linhas de transporte rodoviário coletivo internacional. Em paralelo, foram apreciados requerimentos relacionados à manutenção e ao aprimoramento das condições de prestação do serviço, incluindo ajustes operacionais, atualização de frota e emissão ou renovação de licenças.

Figura 32 - Requerimentos analisados – Internacional

#### Requerimentos Analisados

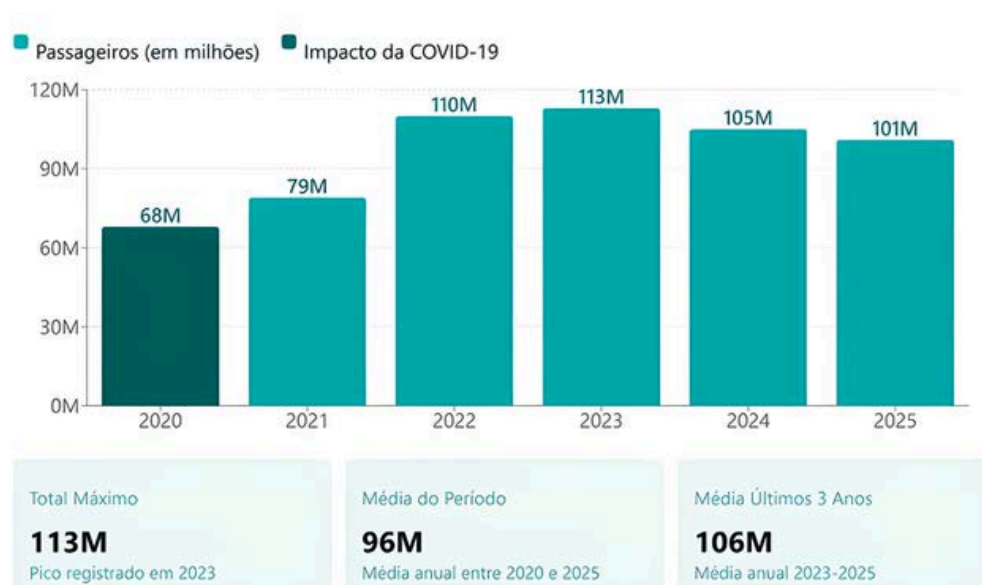


Fonte: Supas

## Dados do TRIIP

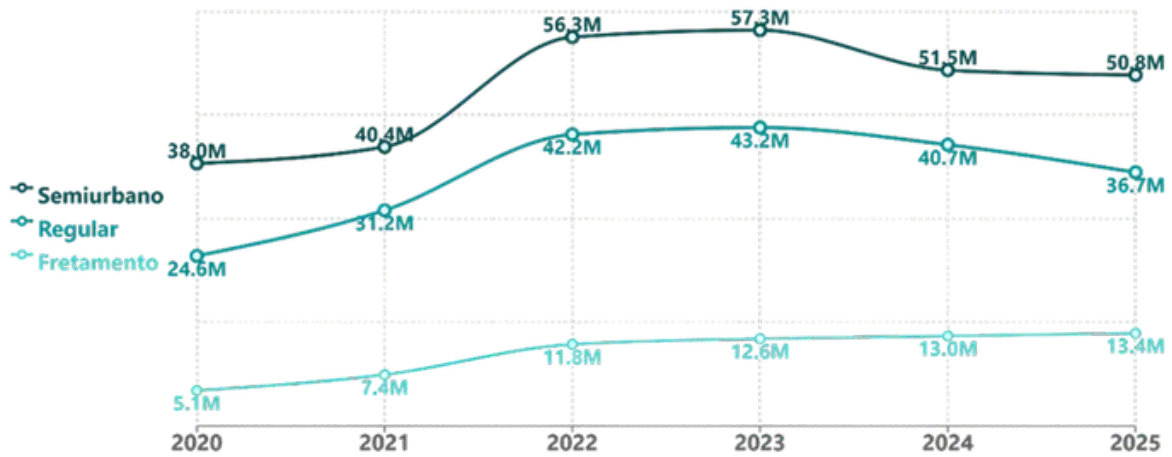
Os gráficos a seguir apresentam a evolução do total anual de passageiros transportados no Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, considerando de forma consolidada os serviços regulares, internacionais, fretamento e semiurbano. A visualização permite identificar o comportamento da demanda ao longo dos anos, evidenciando variações relevantes no volume transportado, bem como a contribuição de cada segmento para a movimentação anual do setor.

Gráfico 20 - Total de Passageiros Transportados



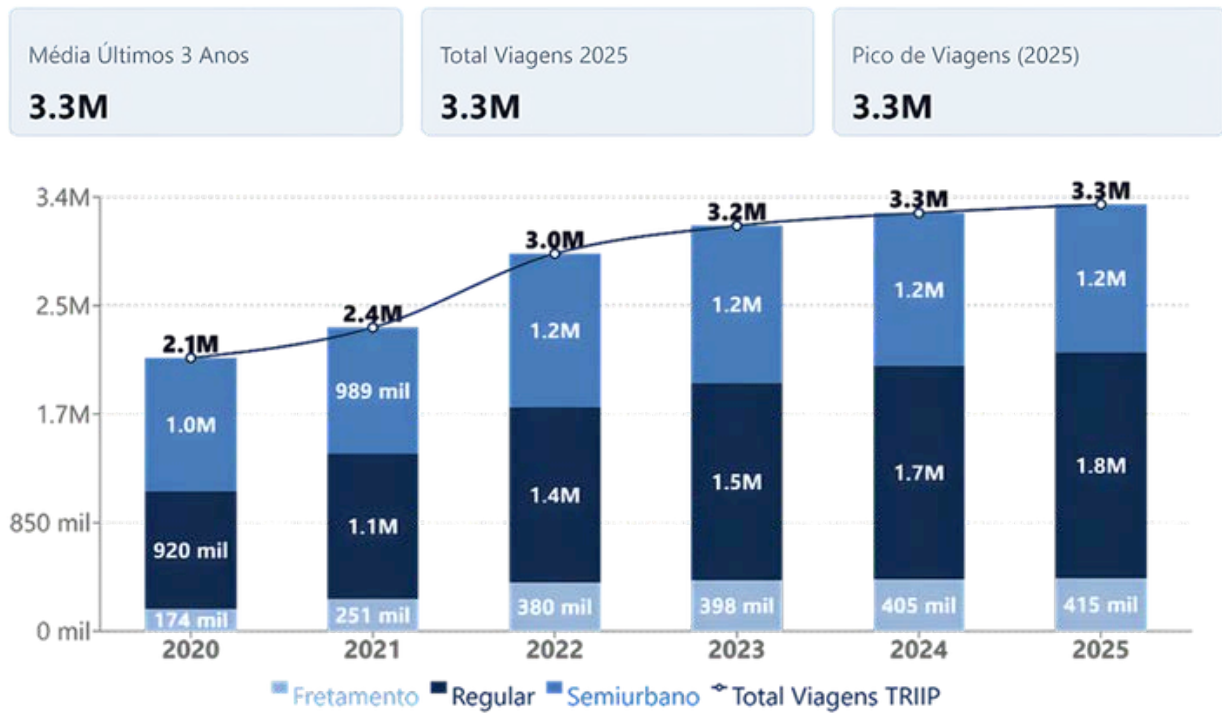
Fonte: Dados Abertos ANTT | O Total Anual de Passageiros é composto pelo somatório dos passageiros transportados no TRIIP (regular + semiurbano + fretamento)

Gráfico 21 - Total de Passageiros Transportados por Modalidade



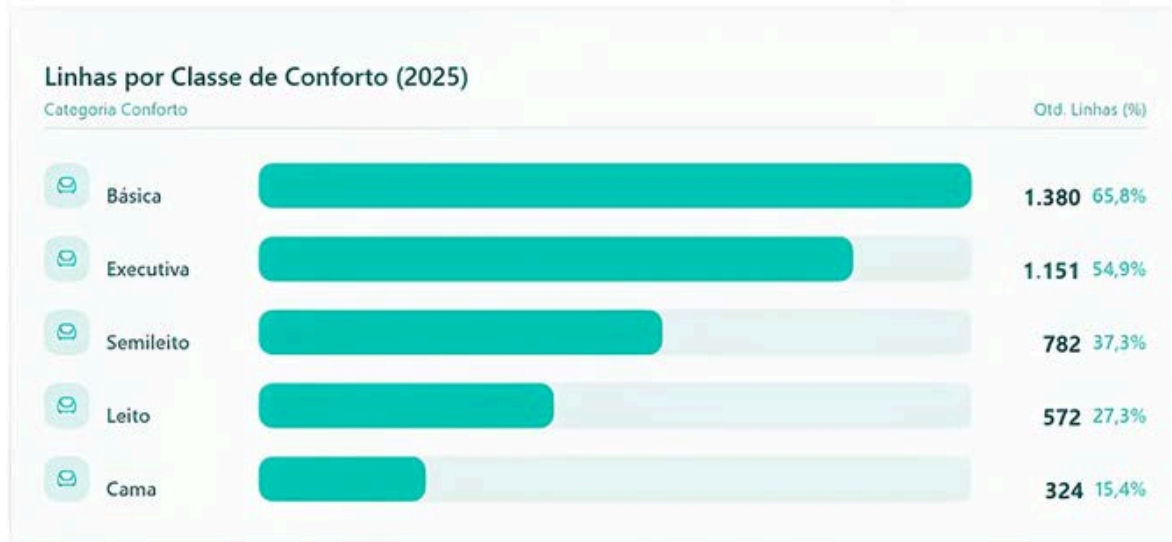
Fonte: Dados Abertos ANTT/Supas

Gráfico 22 - Evolução do Total de Viagens TRIIP



Fonte: Dados Abertos ANTT/Supas

Gráfico 23 - Demonstrativo de Linhas Regular Rodoviário



Fonte: Sistema SIGMA /SUPAS

Fonte: Supas

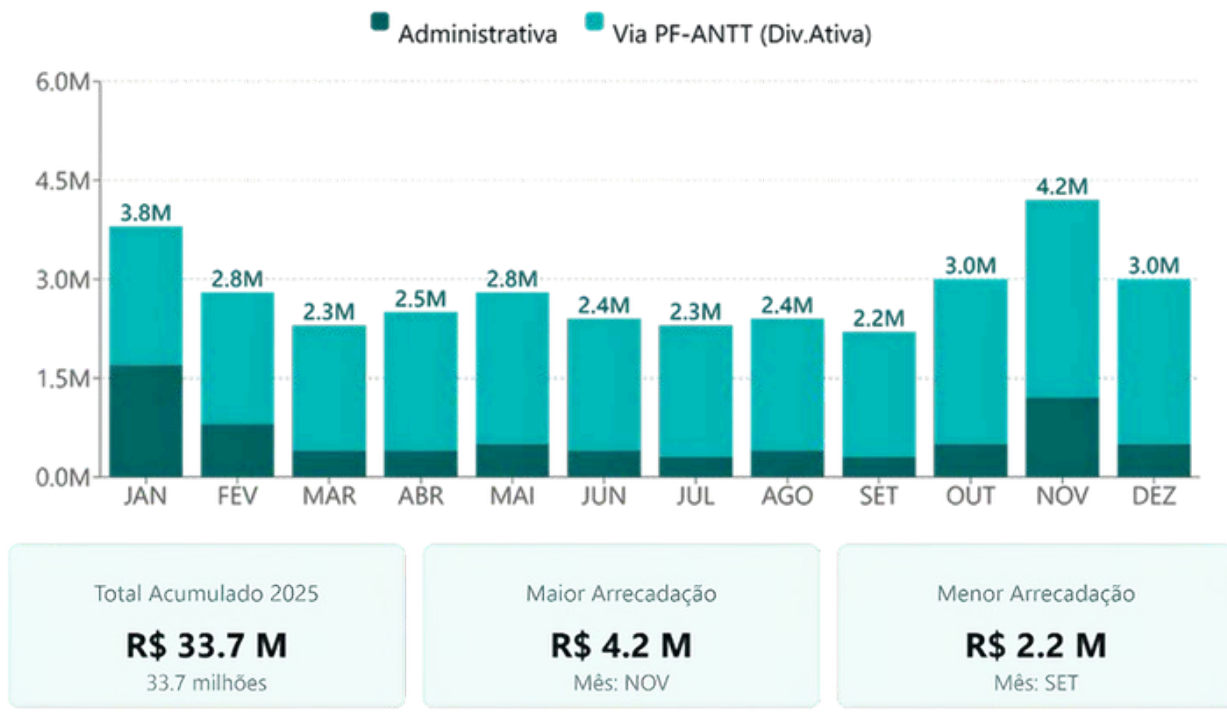
## Taxa de Fiscalização

A Taxa de Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros (Taxafis), instituída pela [Lei n. 12.996, de 18 de junho de 2014](#), mediante inclusão do parágrafo 3º ao art. 77 da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), teve sua constituição de créditos intensificada no exercício de 2025. No período, foram realizados os lançamentos relativos aos anos-base de 2020 e 2021, conforme detalhado abaixo:

- **Ano-base 2020:** Formalização de 5.319 lançamentos, totalizando um montante de R\$ 59,20 milhões em valor principal constituído.
- **Ano-base 2021:** Formalização de 4.861 lançamentos, perfazendo o montante de R\$ 51,00 milhões em valor principal constituído.

No tocante a performance financeira, a arrecadação líquida totalizou R\$ 33,77 milhões. Esse fluxo financeiro divide-se entre o ingresso via pagamento administrativo (R\$ 9,13 milhões) e a recuperação de créditos por meio da dívida ativa da união (R\$ 24,64 milhões). Tais dados demonstram a relevância da fase executória na composição da receita da taxa.

Gráfico 24 - Arrecadação TAXAFIS



FONTE: Sistema de Arrecadação – SAR/ANTT – Supas

Nota: Valores em Reais (R\$). Dados referentes ao exercício fiscal de 2025

Vale ressaltar que 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.

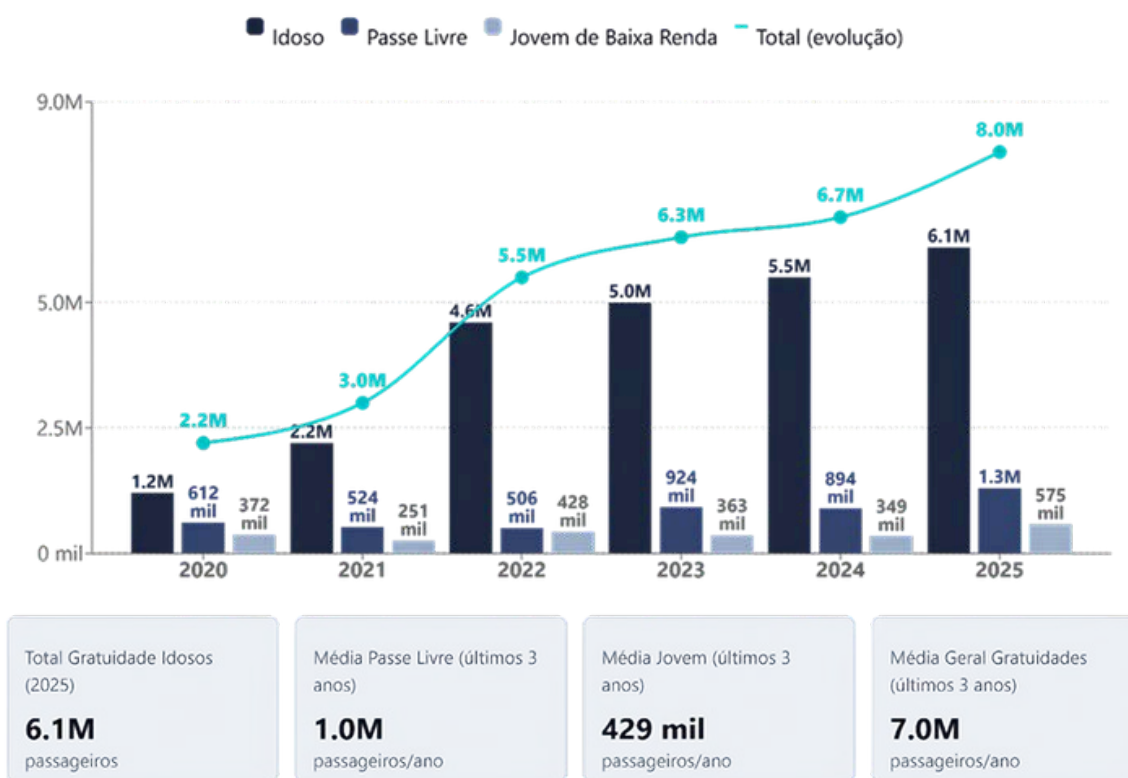
## Gratuidades Fiscalizadas no Transporte Interestadual de Passageiros pela ANTT

Os [jovens de baixa renda](#) contam, no sistema de transporte coletivo interestadual, com a reserva de 2 vagas gratuitas por veículo e de 2 vagas por veículo com desconto de 50%, no mínimo, no valor das passagens, a serem utilizadas após esgotadas as vagas gratuitas.

Os [idosos](#) contam no sistema de transporte coletivo interestadual, com a reserva de 2 vagas gratuitas por veículo, e o desconto de 50%, no mínimo, no valor das passagens, a serem utilizadas após esgotadas as vagas gratuitas.

As [pessoas com deficiência](#), [comprovadamente carentes](#), contam com a reserva de vagas gratuita, sem limitação de assentos, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Gráfico 25 - Gratuidades Legais - TRIIP



Fonte: Dados Abertos ANTT – Sistema TRIIP

Fonte: Supas

Considerando os dados operacionais do TRIIP para os modais do transporte rodoviário regular e transporte coletivo semiurbano de passageiros, observa-se crescimento contínuo das gratuidades e descontos legais concedidos entre 2020 e 2025, passando de cerca de 2,2 milhões para 8 milhões.

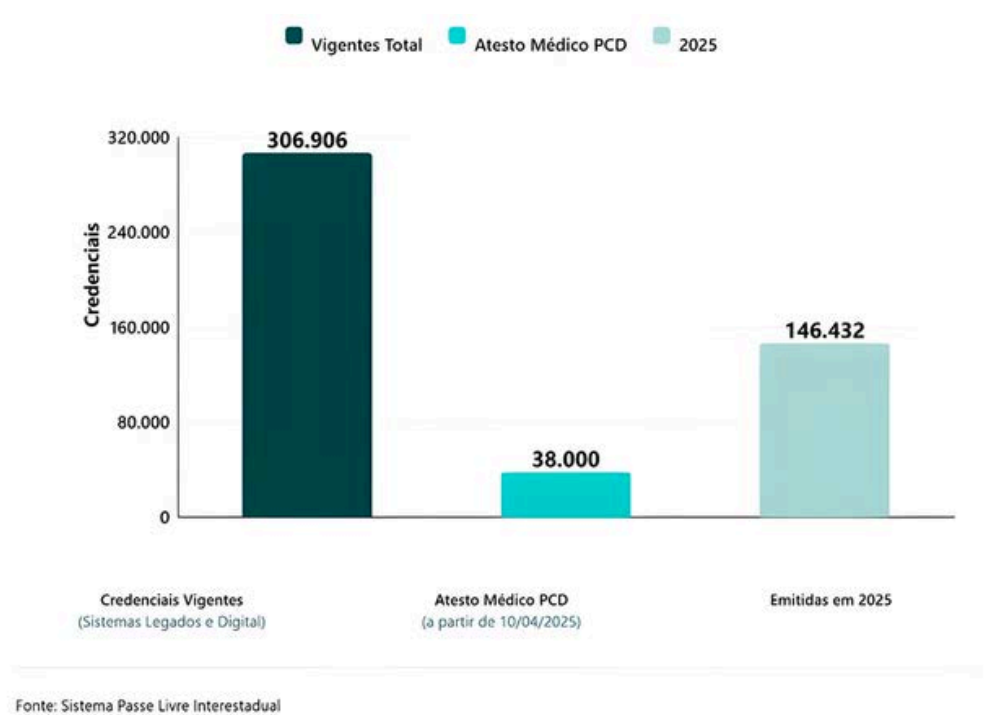
Em 2025, destacam-se 6,1 milhões de gratuidades para idosos, 1,3 milhões para Passe Livre e 575 mil para ID Jovem, evidenciando que as gratuidades para idosos concentram a maior parcela e impulsionam o aumento do total ao longo do período.

No que se refere ao benefício destinado a pessoa com deficiência, desde a implementação do Sistema Passe Livre Digital, em 8 de julho de 2024, observou-se um avanço significativo na concessão do benefício, com aumento relevante na emissão de credenciais, especialmente em 2025, indicando maior eficiência operacional e facilitação do acesso por meios digitais. Nesse período, foram emitidas 219.799 credenciais, sendo 146.432 somente no ano de 2025, o que corresponde a um crescimento aproximado de 65% em relação ao ano de implantação do sistema.

Desde a adoção do atesto médico digital, em 10/04/2025, foram emitidas 38.000 novas credenciais por essa funcionalidade, o que aprimorou o fluxo de concessão ao simplificar e acelerar a validação da elegibilidade, reforçando a eficiência já observada com o Passe Livre Digital e ampliando o alcance do benefício.

Atualmente, o sistema registra um estoque expressivo de credenciais válidas (306.906 beneficiários), reforçando sua consolidação como instrumento de inclusão social e de redução de barreiras administrativas, com atendimento mais ágil, humanizado e acessível em todo o país.

Gráfico 26 - Aprovações do Passe Livre Pessoa com Deficiência em 2025



Fonte: Supas

## Transporte de cargas

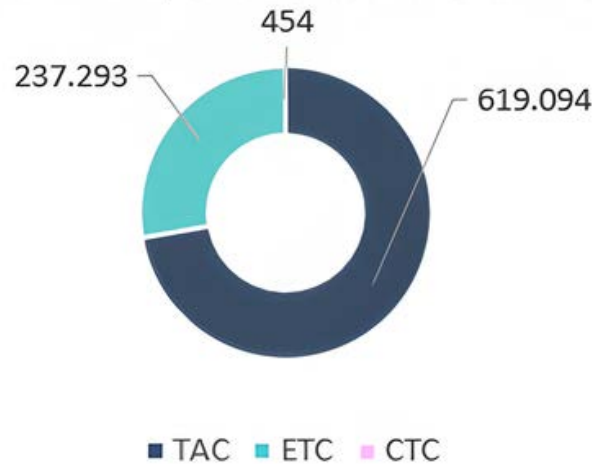
### Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC

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 5 de junho 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 2025, o número de inscritos no RNTRC saltou de 776.250 em 2024, para 856.841 transportadores com cadastro na situação ATIVO, sendo que, desse número, 619.094 são relativos a transportadores autônomos de cargas (TAC), 237.293 empresas de transporte de cargas (ETC) e 454 cooperativas de transporte de cargas (CTC), com uma frota total de 2.834.254 veículos, incluindo veículos de tração e implementos.

Gráfico 27 - Registros no RNTRC 2025

## RNTRC - Transportadores ativos em 2025



Fonte: Suroc

A metodologia de contagem dos números do RNTRC considera, desde o ano de 2024, somente os transportadores com cadastro na situação ATIVO, portanto, não são considerados cadastros não ATIVOS, PENDENTES e SUSPENSOS como ocorrido anteriormente.

### Vale-Pedágio Obrigatório

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](#).

Panorama do número de empresas habilitadas e de VPOs emitidos ao fim de cada ano:

Quadro 24 - Balanço 2024 x 2025

| Balanço 2024 x 2025 |                      |               |
|---------------------|----------------------|---------------|
| Ano                 | Empresas Habilitadas | VPOs emitidos |
| 2024                | 17                   | 18.582.660    |
| 2025                | 16                   | 23.997.209    |

Fonte: Suroc

Vale destacar que a ANTT aprimorou o sistema de geração do Vale-Pedágio Obrigatório (VPO), passando a integrar de forma mais eficiente as empresas fornecedoras com a Agência, as quais enviam informações padronizadas à ANTT, que gera um identificador único para cada vale emitido. Além disso, o sistema passou a validar automaticamente os dados do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), reforçando o rigor na fiscalização.

## Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC

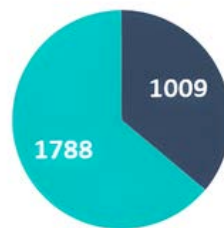
A modalidade de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai é operada com base no [Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre \(ATIT\)](#) em que foram definidas as normas para execução do serviço. Além desses países, há o transporte entre [Brasil e Venezuela](#).

Em 2025, foram emitidas 747 licenças no âmbito do TRIC, sendo 452 destinadas a empresas brasileiras (habilitações e renovações) e 295 a empresas estrangeiras.

Ao final do ano, o TRIC registrou 1.009 empresas brasileiras autorizadas a transportar para o território estrangeiro e 1.788 empresas estrangeiras autorizadas a transportar para o Brasil. No mesmo recorte, a frota habilitada somava 98.287 veículos brasileiros e 75.489 veículos estrangeiros, compondo o panorama de autorizações e capacidade operacional apresentado nos gráficos.

**Gráfico 28 - Empresas habilitadas no TRIC em 2025**

TRIC: Empresas Autorizadas em 31/12/2025

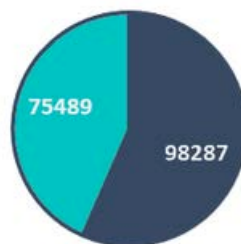


■ Brasileiras ■ Estrangeiras

Fonte: Suroc

**Gráfico 29 - Frota habilitada no TRIC em 2025**

TRIC: Frota Habilitada em 31/12/2025

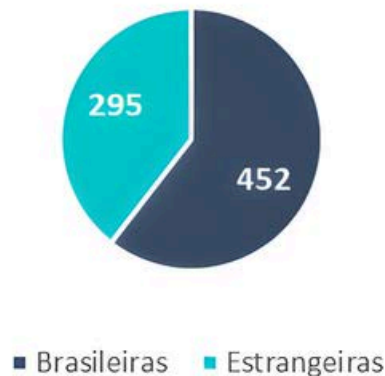


■ Brasileiros ■ Estrangeiros

Fonte: Suroc

Gráfico 30 - Número de licenças emitidas no TRIC em 2025

## TRIC: Licenças Emitidas no ano de 2025



Fonte: Suroc

## Fiscalizações de Transporte Rodoviário

### Panorama Institucional da Fiscalização em 2025

Em 2025, a ANTT consolidou um modelo de fiscalização orientado por dados, estruturado na integração entre: fiscalização eletrônica e remota (em larga escala e com maior capacidade de direcionamento), fiscalização presencial (por comandos operacionais e atuação territorial dos Escritórios), padronização e qualificação técnica (com monitoramento de eventos críticos, como sinistros) e governança dos processos administrativos sancionadores.

Nesse contexto, houve ampliação do uso de painéis e ferramentas de inteligência para priorização de alvos, acompanhamento de desempenho e aprimoramento de sistemas e rotinas de planejamento. Também se destacou a atuação técnica nos processos administrativos, reforçando a governança e a fluidez decisória, além do planejamento, acompanhamento e análise de resultados das ações de campo.

Ao longo do ano, a fiscalização atuou continuamente na análise e resposta a denúncias, no atendimento a Pedidos de Acesso à Informação (LAI) e no suporte às demandas da Corregedoria, contribuindo para a transparência institucional e o controle interno.

Além disso, a ANTT acompanhou o cumprimento das metas de fiscalização, elaborou e monitorou a execução de Ordens de Serviço voltadas a situações específicas (em sua maioria decorrentes de denúncias) e desenvolveu e acompanhou Acordos de Cooperação Técnica para delegação de competências, ampliando a capilaridade da fiscalização em localidades sem servidores da Agência e inibindo o transporte não autorizado de passageiros, com redução de riscos associados, como o aumento de sinistros.

## Resultados em Escala Nacional

### Fiscalização eletrônica e fiscalização remota com elevada capilaridade e produtividade

A fiscalização eletrônica de trânsito e a fiscalização remota de cargas constituíram eixo estratégico de atuação da ANTT em 2025, combinando escala, padronização e maior precisão na identificação de não conformidades.

No recorte da fiscalização eletrônica de trânsito, a ANTT registrou, em 2025 números expressivos.

Quadro 25 - Fiscalização eletrônica de trânsito

| Frente                       | Fiscalizações | Autos de infração | Taxa de autuação |
|------------------------------|---------------|-------------------|------------------|
| Evasão de pesagem (PPVs)     | 631.800       | 388.573           | 61,50%           |
| Evasão de pedágio (cancela)  | 122.787       | 101.267           | 82,50%           |
| Evasão de pedágio (FreeFlow) | 456.406       | 364.883           | 79,90%           |
| Total (trânsito)             | 1.210.993     | 854.723           | 70,60%           |

Fonte: SUFIS

No âmbito do Transporte Rodoviário de Cargas – TRC, a fiscalização remota também apresentou elevada robustez operacional em 2025.

Quadro 24 - Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) – Fiscalização remota

| Frente  | Fiscalizações | Autos de infração | Taxa de autuação |
|---|---------------|-------------------|------------------|
| Análises documentais (RNTRC, PEF e Piso Mínimo) de Frete) | 97.128        | 5.632             | 5,80%            |
| Fiscalizações eletrônicas do RNTRC                        | 18.095        | 10.512            | 58,10%           |

| Frente   | Fiscalizações | Autos de infração | Taxa de atuação |
|--|---------------|-------------------|-----------------|
| Vale-Pedágio Obrigatório (VPO)                   | 52.314        | 26.424            | 50,50%          |
| Auditoria de dados (CIOT e MDF-e) p/ Piso Mínimo | 525.633       | 64.603            | 12,30%          |
| Total (TRC)                                      | 693.170       | 107.171           | 15,50%          |

Fonte: SUFIS

Esse conjunto demonstra consolidação de um padrão de fiscalização em larga escala, com ampliação de atuação, preservando coerência procedimental e rastreabilidade.

### Controle de excesso de peso, evasões e integridade da infraestrutura

A ANTT manteve operação contínua e altamente produtiva na fiscalização de excesso de peso, assegurando disponibilidade operacional elevada e contribuindo para a preservação do pavimento e da segurança viária.

**Quadro 27 - Operação dos PPVs - 2025**

| Indicador                               | Resultado (2025)        |
|---|-------------------------|
| Disponibilidade operacional dos PPVs    | 97% do tempo disponível |
| Operação média diária (todos os postos) | 15h47min/dia            |

Fonte: SUFIS

**Quadro 28 - Fiscalizações, excesso aferido e evasões**

| Item   | Quantidade (2025) |
|--|-------------------|
| Veículos fiscalizados em balanças seletivas          | 37.455.325        |
| Veículos fiscalizados em balanças punitivas (lentas) | 4.844.297         |
| Excesso total aferido                                | 76.378.901 kg     |
| Evasões confirmadas                                  | 2.857.892         |

Fonte: SUFIS

Quadro 29 - Autos de infração

| Frente                              | Autos de infração (2025) |
|-------------------------------------|--------------------------|
| PPVs                                | 73.834                   |
| HS-WIM (pesagem em alta velocidade) | 37.044                   |
| Total (PPVs + HS-WIM)               | 110.878                  |

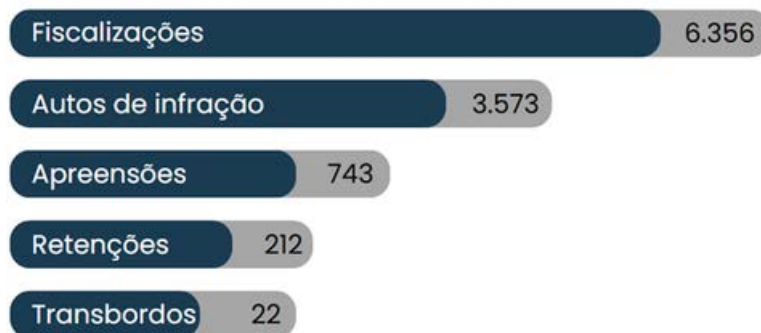
Fonte: SUFIS

Em 2025, os Postos de Pesagem Veiculares - PPVs foram operados em 97% do tempo disponível, com operação média de 15h47min por dia, já considerando todos os Postos e seus fechamentos específicos. Registra-se a arrecadação estimada de R\$ 53.387.250,64 somadas as frentes PPVs + HS-WIM.

### Fiscalização presencial estruturada, com foco temático e cobertura territorial

A ANTT executou fiscalização presencial por meio de comandos operacionais com planejamento e acompanhamento sistemático, permitindo atuação direcionada por tema e maior efetividade no enfrentamento de irregularidades de maior impacto. Houve emissão de 171 ordens de comando, com execução de ações relacionadas ao Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - TRIIP em 109 ordens e ao Transporte Rodoviário de Cargas - TRC em 106 ordens.

Gráfico 31 - TRIIP (Passageiros) - Capilaridade: 24 estados | 288 municípios



Fonte: SUFIS

Quadro 30 - TRC (Cargas) – Capilaridade

15 estados | 79 municípios

|  |
|--|
| Fiscalizações: <b>24.728</b>   |
| Autos de infração: <b>3.072</b>  |
| Ações temáticas: RNTRC, Vale-Pedágio, PEF, Piso Mínimo, TRPP, TRIC, entre outras |

Fonte: SUFIS

Todos os comandos operacionais são direcionados para uma prioridade apontada pelo nome da operação, mas, sempre que possível, para otimização do tempo é possível a realização de outros tipos de fiscalização não-prioritárias

Em 2025, foram desenvolvidos 2 Acordos de Cooperação Técnica (AGRO/GO e AGRESPI/PI) para delegação de competência em fiscalização do transporte interestadual de passageiros e produtos perigosos, iniciadas discussões para mais 2 ACTs com a Secretaria de Fazenda de Minas Gerais - SEF/MG e Polícia Militar de Minas Gerais - PMMG e acompanhada a execução de 4 ACTs (Prefeitura de Corumbá/MS, AGERO/RO, ATR/TO e AGEMS/MS).

## **Qualificação institucional, padronização e proteção ao usuário**

A ANTT manteve, em 2025, foco no aperfeiçoamento técnico da fiscalização e na proteção ao usuário, com monitoramento de sinistros no transporte de passageiros e desdobramentos fiscalizatórios. No período, foram monitorados 315 sinistros, envolvendo 123 empresas, o que gerou 162 ações de fiscalização e 193 autos de infração (90 no transporte regular, 77 no fretamento e 26 em operações clandestinas), reforçando a fiscalização como instrumento de prevenção de acidentes e resposta regulatória.

Em paralelo, foram realizadas ações de capacitação e disseminação de conhecimento para públicos interno e externo, organizadas em quatro eixos: (i) relacionamento com o usuário, acessibilidade e gratuidades; (ii) melhoria contínua das atividades fiscalizatórias; (iii) capacitação para fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (TRPP); e (iv) segurança viária e certificação de fiscais. Destaca-se o eixo de TRPP, que capacitou 154 participantes em 2025, com cursos e palestras em diferentes localidades e participação de órgãos parceiros (como forças de segurança, entidades ambientais e instituições locais), contribuindo para a uniformização de procedimentos e maior qualidade das decisões em campo.

## **Governança sancionadora e conformidade procedimental**

A Fiscalização do transporte rodoviário da ANTT atuou, em 2025, no eixo de responsabilização e resposta institucional, gerindo a apuração de infrações e apoiando o desenvolvimento de metodologias, procedimentos e normas para aplicação de penalidades no transporte terrestre.

Foram instaurados 28 Processos Administrativos Ordinários, nas modalidades semiurbano, regular e fretamento, em diferentes fases (com e sem decisão definitiva). No semiurbano, tramitaram 5 processos (4 com advertência e 1 sem julgamento definitivo), sem cautelares. No transporte regular, acompanharam-se 5 processos (4 sem julgamento definitivo e 1 com advertência) e houve 10 medidas cautelares deferidas, das quais 1 resultou, até o momento, na abertura de processo ordinário. No fretamento, houve 18 processos (12 sem julgamento definitivo, 3 com advertência e 3 com cassação), sem cautelares.

No consolidado, registraram-se 11 processos com trânsito em julgado administrativo, 17 sem trânsito e 10 cautelares deferidas, com reforço de controles e rastreabilidade para aumentar a segurança jurídica e a previsibilidade do fluxo decisório.

## Monitoramento, planejamento, tecnologia e gestão orientada a dados

Em 2025, a ANTT fortaleceu a governança de planejamento, monitoramento e gestão do desempenho da Fiscalização, com acompanhamento sistemático de metas institucionais e das atividades do Programa de Gestão e Desempenho, ampliando a previsibilidade operacional e a gestão por resultados. Também foi elaborado o Plano Anual de Fiscalização orientado por prioridades, riscos e capacidade operacional.

A Agência ampliou a produção de informações gerenciais (boletins, informativos e relatórios) e o fornecimento de dados estatísticos e análises, para apoiar decisões da alta gestão e ajustes de estratégia com base em evidências, assegurando padronização, consistência metodológica e rastreabilidade.

No eixo tecnológico, foram consolidadas soluções e sistemas essenciais à fiscalização, com destaque para a implementação de painéis de Business Intelligence (BI) e para a manutenção e evolução de sistemas críticos utilizados no planejamento, execução e monitoramento das atividades fiscalizatórias.

Destaca-se, ainda, a atuação na gestão de demandas e na condução de integrações com o Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO), incluindo a evolução de sistemas de registro de infrações, lavratura de autos, monitoramento operacional e fiscalização eletrônica, bem como o apoio à integração de concessionárias a essas plataformas.

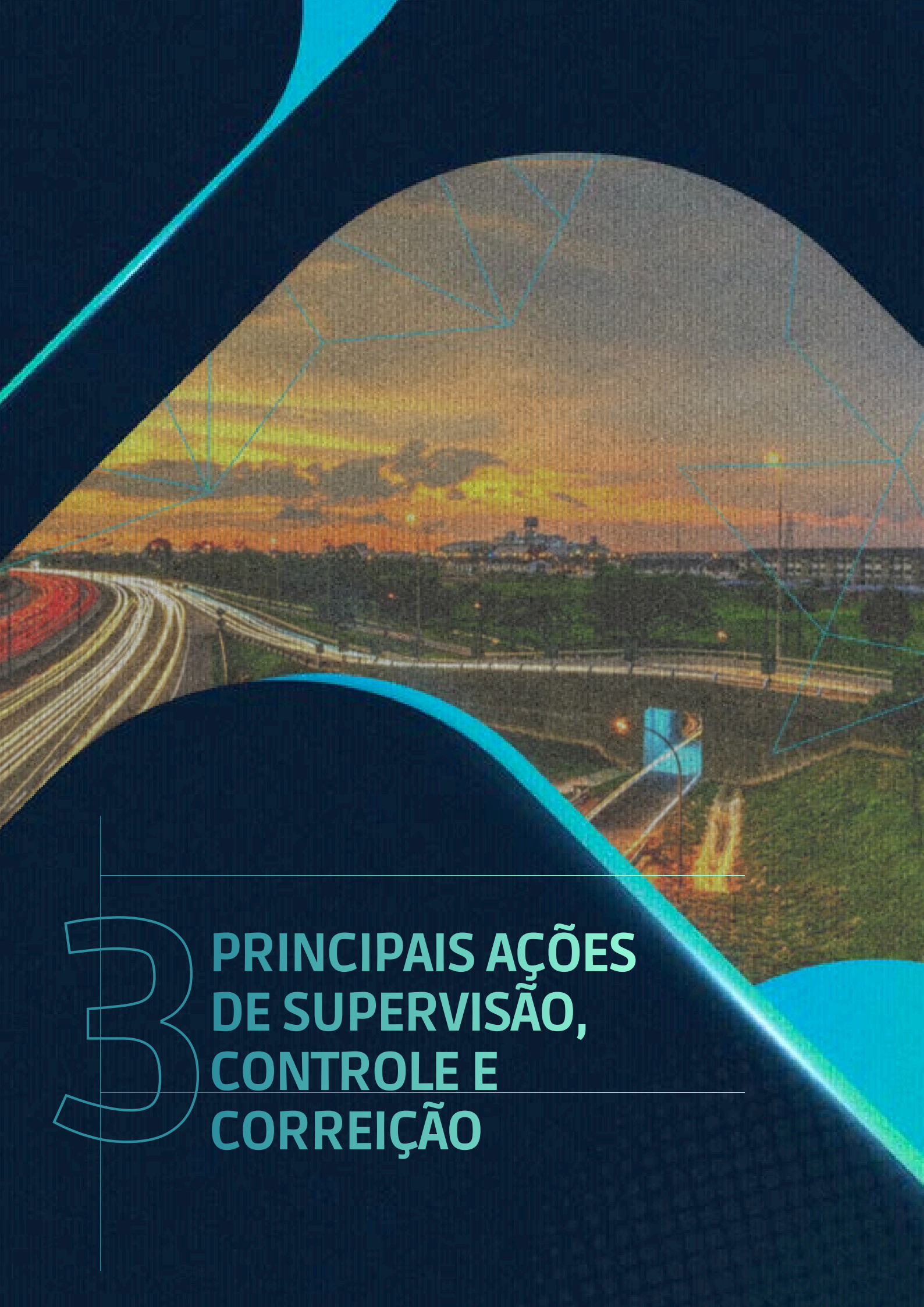
No Transporte Rodoviário de Cargas, avançou-se com o desenvolvimento de soluções para fiscalização eletrônica do PEF e do Piso Mínimo do Frete, com ajustes adicionais no SIFAMA. Ao longo do ano, foram concluídas 72 demandas de manutenção preditiva e evolutiva, reforçando a continuidade operacional, a redução de riscos técnicos e a modernização gradual dos processos.

## Acompanhamento das metas de fiscalização da ANTT

Figura 33 – Indicadores das ações de fiscalização



Fonte: SUFIS



# 3 PRINCIPAIS AÇÕES DE SUPERVISÃO, CONTROLE E CORREIÇÃO

# Principais ações de supervisão, controle e correição

## Atividades de Correição

### Resultados Correcionais

Para a adequada compreensão da dinâmica e do funcionamento dos trabalhos desenvolvidos por uma Corregedoria, faz-se necessário o conhecimento do fluxo predominante de suas demandas.

As representações e denúncias analisadas pela Unidade Correcional da ANTT possuem como principal porta de entrada a Ouvidoria da Agência, por meio do canal Fala.BR, admitindo-se, excepcionalmente, o recebimento de demandas oriundas de canais externos, em especial da CGU, do Ministério dos Transportes e da Polícia Federal.

Ao longo do ano de 2025, foram recepcionadas 129 demandas provenientes da Ouvidoria, além de 14 demandas encaminhadas por órgãos externos e 10 pedidos de informação pela LAI ([Lei de Acesso a Informações – Lei 12.527/2011](#)).

Acrescenta-se à contextualização o volume do estoque de 249 processos que se encontravam pendentes de análise antes do início da atual gestão da Autoridade Correcional.

Dessa forma, apresenta-se o cenário enfrentado no exercício de 2025:

Quadro 31 - Processos Correcionais

| Período/Ano                      | Demandas          | Nº de Denúncias |
|----------------------------------|-------------------|-----------------|
| Até 2024                         | Estoque Existente | 249             |
| De 01/01 a 31/12/25              | Novas Demandas    | 153             |
| <b>TOTAL DE DEMANDAS EM 2025</b> |                   | <b>402</b>      |

Fonte: Coreg

No tocante às Investigações Preliminares Sumárias (IPS), foram instaurados 5 procedimentos no exercício de 2025, os quais resultaram em:

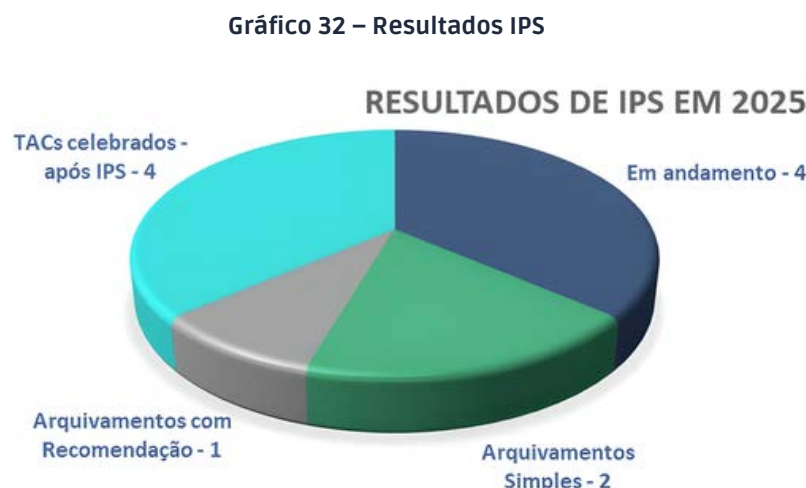
- 1 arquivamento; e
- 4 procedimentos ainda em curso.

Adicionalmente, incluem-se os dados referentes a 2 (duas) IPS instauradas em 2024, mas concluídas em 2025, as quais resultaram em:

- 2 arquivamentos, sendo que um deles resultou em recomendações às áreas técnicas competentes.

Ressalta-se, ainda, que 4 procedimentos, concluídos em exercício anterior ao período de apuração deste relatório, deram ensejo à propositura de 4 Termos de Ajustamento de Conduta (TAC), todos formalizados em 2025 e atualmente em fase de cumprimento.

Em síntese, os resultados consolidados encontram-se representados no gráfico a seguir:



Fonte: CO

Referente aos Processos Administrativos Disciplinares – PADs, ao longo de 2025, foi dado andamento a 13 processos, encerrando o exercício com 7 procedimentos em curso, após a conclusão de 6 PADs pelas respectivas comissões.

Dos 13 PADs em andamento no período, 4 referem-se a novas instaurações. Dentre os 6 procedimentos finalizados pelas Comissões, 4 foram julgados pela Autoridade Competente, resultando em 3 demissões e 1 arquivamento.

Ademais, é mantido 1 Processo Administrativo de Responsabilização – PAR – atualmente em andamento.

Gráfico 33 – Resultados de PAD e PAR



Fonte: Coreg

Por fim, os resultados alcançados evidenciam que o apoio contínuo da alta administração da ANTT, seja por meio de priorizações de natureza orçamentária, seja pela adequada alocação de pessoal, constitui fator essencial para a consolidação das melhorias implementadas e para o fortalecimento permanente da função correccional.

## Atuação da Unidade de Auditoria Interna

A Unidade de Auditoria Interna da ANTT atua para fornecer análises, aconselhamentos e recomendações voltados ao aprimoramento das operações da ANTT. Sua atuação se dá por meio da avaliação independente e objetiva do desempenho da gestão, com o propósito de apoiar os gestores nos temas relacionados à governança, ao gerenciamento de riscos e aos controles internos, bem como acompanhar as recomendações e determinações emanadas da Controladoria-Geral da União (CGU) e do Tribunal de Contas da União (TCU).

No ciclo 2024-2030 do Mapa Estratégico da Agência, sua atuação está diretamente associada, sobretudo, a três objetivos estratégicos de processos internos:

- 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.

No cumprimento de sua missão institucional, conta com três eixos de atuação.

O primeiro eixo consiste nas ações de auditoria, direcionadas pelo [Plano Anual de Auditoria Interna para 2025](#). Em 2025 foram realizadas auditorias prioritárias com foco em processos críticos da Agência e emitidas recomendações voltadas ao fortalecimento da governança, da gestão de riscos e dos controles internos em três processos de trabalho:

- Fiscalização Econômico-Financeira;
- Gestão Orçamentária e Financeira;
- Fiscalização do Transporte Rodoviário de Passageiros.

Além das ações de avaliação, a unidade de auditoria interna atuou na modalidade de consultoria sobre a prestação de contas e sobre as Solicitações de Solução Consensual junto ao Tribunal de Contas da União, buscando gerar valor ao ampliar a aderência da prestação de contas aos normativos que regem a matéria, bem como ao assessorar a alta administração nas decisões e nos procedimentos relacionados às soluções consensuais.

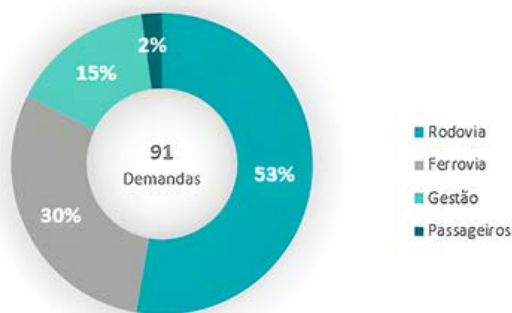
O segundo eixo envolve o tratamento das demandas, determinações e recomendações dirigidas à ANTT, provenientes do Tribunal de Contas da União e da Controladoria-Geral da União, conforme os números a seguir:

#### Tribunal de Contas da União – TCU:

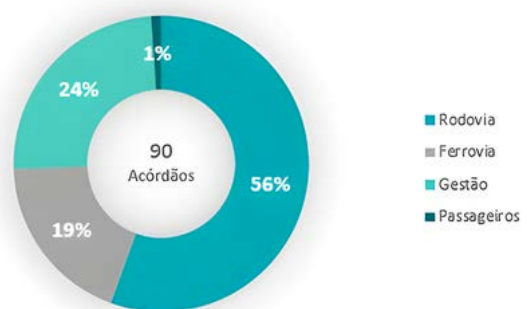
- 91 demandas recebidas e respondidas (diligências, oitivas, requisições etc.).
- 90 acórdãos proferidos; 20 continham determinações, recomendações ou cientificações.
- 102 itens considerados atendidos pelo TCU (54 rodovias; 48 ferrovias).

**Gráfico 34 - Demandas do TCU recebidas e Acórdãos proferidos em 2025**

**Demandas do TCU recebidas em 2025**



**Acórdãos proferidos em 2025**



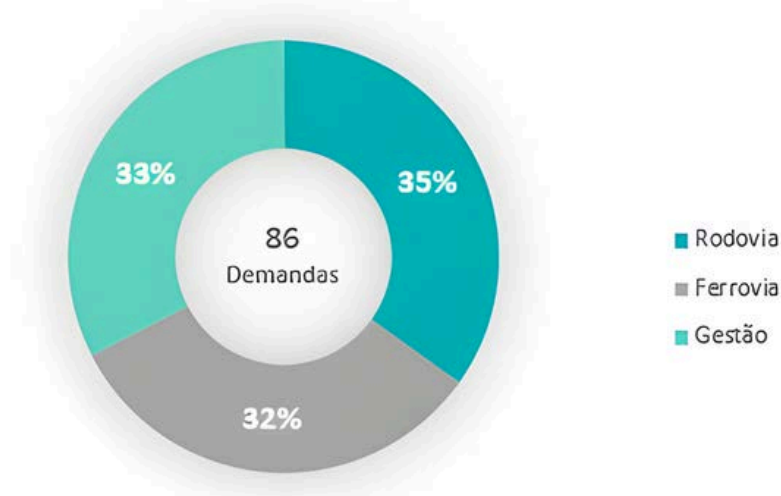
Fonte: Sistema SEI, Conecta-TCU e planilhas de acompanhamento da AUDIT

#### Controladoria-Geral da União – CGU:

- 86 solicitações de informações recebidas e acompanhadas.
- 15 recomendações emitidas à ANTT em 2025, decorrentes de quatro relatórios de auditoria.

Gráfico 35 - Demandas da CGU recebidas em 2025

## Demandas da CGU recebidas em 2025



Fonte: Sistema SEI e planilhas de acompanhamento da Audit.

Por fim, o terceiro eixo envolve ações de inovação e melhoria dos processos internos de trabalho, que teve como principal destaque em 2025 a condução do processo que culminou no atingimento do nível 2 do IA-CM (modelo de capacidade), validado externamente pela Rede Qualifica, sob coordenação da Controladoria Geral da União – CGU. Atualmente, apenas 8,5% das Auditorias Internas do Governo Federal atingiram este nível. Esse resultado tende a ampliar a contribuição da Audit para o aprimoramento da governança, da gestão de riscos e dos controles internos, potencializando a geração de valor advinda da Auditoria.



4

# INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS E CONTÁBEIS

# Informações Orçamentárias Financeiras e Contábeis

## Gestão Orçamentária e Financeira

O orçamento da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 2025 foi de R\$ 633,36 milhões. O valor representa um aumento de 6,05% em relação à Lei Orçamentária Anual (LOA) aprovada para o período.

O incremento ocorreu devido ao aumento das despesas com pessoal decorrente do impacto do ingresso de novos servidores, aplicação de reajuste salarial da categoria e outras despesas com pessoal.

**Valor aprovado pela  
Lei Orçamentária  
Anual  
[LOA]**

**R\$ 597,24 milhões**

Anualmente, o Poder Executivo formula o Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) referente ao exercício subsequente, no qual é apresentada a proposta de alocação dos recursos públicos.

A elaboração desse instrumento observa as diretrizes estabelecidas no Plano Plurianual (PPA) e na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), que orientam a definição das prioridades, metas e limites da programação orçamentária.

**Valor apresentado  
do Projeto de Lei  
Orçamentária  
Anual [Ploa]**

**R\$ 577,69 milhões**

**DOTAÇÃO ATUAL  
R\$ 633,36 MILHOES**

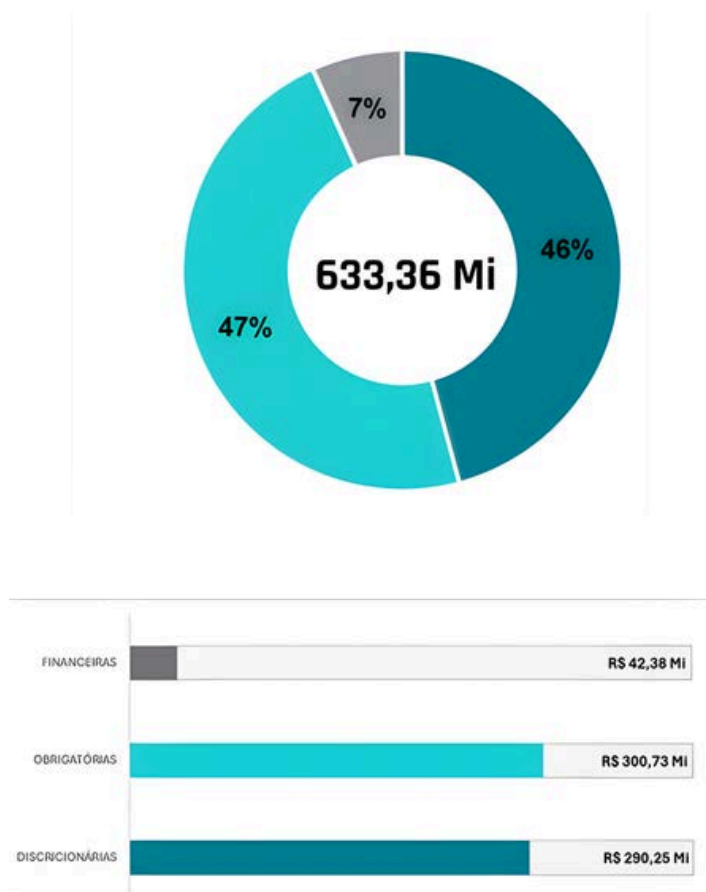
Com a publicação da Lei Orçamentária Anual (LOA), os órgãos federais passam a estar autorizados a utilizar os recursos para viabilizar as entregas à sociedade, dando início à execução das despesas programadas.

Durante a execução orçamentária, podem ocorrer situações que exijam ajustes na programação inicialmente aprovada, os quais se concretizam por meio da abertura de créditos adicionais — que ampliam a dotação disponível — ou da imposição de contingenciamentos e bloqueios, que reduzem essa dotação, como observado no âmbito da ANTT.

Dessa forma, a dotação atual corresponde ao valor final disponível para execução, já considerados os ajustes realizados ao longo do exercício.

O **ORÇAMENTO DA ANTT** está dividido em despesas obrigatórias, discricionárias e financeiras

Gráfico 36 – Orçamento ANTT



Fonte: Tesouro Gerencial, extração 01/02/2026

Durante a execução do orçamento, a efetivação dos pagamentos ocorre por meio de um processo estruturado em etapas.

**R\$ 300,73**  
milhões

#### Despesa Obrigatória

Gastos determinados pela Constituição Federal ou por leis. Na Agência, a despesa obrigatória corresponde a gastos com pessoal.

**R\$ 290,25**  
milhões

#### Despesa Discricionária

Gastos que o governo federal pode decidir fazer ou não, sem obrigatoriedade estabelecida em lei. As prioridades institucionais, aliadas ao planejamento estatético na Agência, direcionam a alocaçãp dessas despesas

**R\$ 42,38**  
milhões

#### Despesa Financeira

São os gastos destinados ao pagamento das contribuições da União, de suas autarquias e fundações para o custeio do regime de previdência de servidoras/es públicas/os federais

Quando há a intenção de realizar uma despesa, o primeiro passo é a emissão do empenho, que representa o compromisso formal do governo de reservar determinado valor para o pagamento futuro daquela despesa, ainda pendente de realização.

Na sequência, após a prestação do serviço ou a entrega do bem, procede-se à liquidação da despesa, etapa em que é verificada a conformidade da execução em relação ao que foi contratado, condição necessária para a liberação do pagamento.

O Quadro a seguir apresenta os valores empenhados, liquidados e pagos pela ANTT no exercício de 2025, discriminados entre despesas financeiras, obrigatórias e discricionárias.

Quadro 32 - Execução Orçamentária

### EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

|                        | Dotação Atual     | Empenhado         | Liquidado         | Pago              |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>OBRIGATÓRIAS</b>    | 300,73<br>milhões | 300,73<br>milhões | 296,45<br>milhões | 268,39<br>milhões |
| <b>FINANCEIRAS</b>     | 42,38<br>milhões  | 42,38<br>milhões  | 41,60<br>milhões  | 38,37<br>milhões  |
| <b>DISCRICIONÁRIAS</b> | 290,25<br>milhões | 278,42<br>milhões | 227,51<br>milhões | 220,49<br>milhões |
| <b>TOTAL</b>           | 633,36<br>milhões | 621,53<br>milhões | 565,56<br>milhões | 527,25<br>milhões |

Fonte: Tesouro Gerencial, extração 01/02/2026

## Pagamentos por grupo e elementos de despesa

Nesta seção, são apresentados detalhes adicionais sobre os valores pagos no âmbito do orçamento de 2025. Os montantes estão organizados de acordo com os grupos ou elementos de despesa, contemplando despesas com pessoal e encargos sociais, despesas de custeio e despesas de investimento.

Figura 34 – Pagamentos por grupo e despesa

| PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS |  |   | DESPESAS DE CUSTEIO   |  |  | INVESTIMENTO        |  |   |
|----------------------------|--|---|-----------------------|--|--|---------------------|--|---|
| R\$ 235,95<br>milhões      |  | VENCIMENTOS E VANTAGENS FIXAS - PESSOAL CIVIL | R\$ 105,42<br>milhões |  | OUTROS SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA FÍSICA E JURÍDICA            | R\$ 3,23<br>milhões |  | EQUIPAMENTOS DE TIC                                     |
| R\$ 39,00<br>milhões       |  | OBRIGAÇÕES PATRONAIS                          | R\$ 70,39<br>milhões  |  | SERVIÇOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO PESSOA JURÍDICA | R\$ 1,48<br>milhões |  | VEÍCULOS DE TRACÇÃO MECÂNICA                            |
| R\$ 25,48<br>milhões       |  | APOSENTADORIAS, RESERVA REMUNERADA E REFORMAS | R\$ 53,05<br>milhões  |  | LOCAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA   | R\$ 0,35<br>milhões |  | MOBILIÁRIO EM GERAL                                     |
| R\$ 7,26<br>milhões        |  | PENSÕES                                       | R\$ 11,50<br>milhões  |  | AUXÍLIO-ALIMENTAÇÃO E AUXÍLIO-TRANSPORTE                           | R\$ 0,25<br>milhões |  | SERVIÇOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO - PJ |
| R\$ 3,77<br>milhões        |  | CONTRIBUIÇÃO A ENTIDADE FECHADA PREVIDÊNCIA   | R\$ 7,15<br>milhões   |  | OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS E CONTRIBUTIVAS                             | R\$ 0,25<br>milhões |  | OUTROS EQUIPAMENTOS E MATERIAIS PERMANENTES             |
| R\$ 2,20<br>milhões        |  | RESSARCIMENTO DESPESAS PESSOAL REQUISITADO    | R\$ 5,27<br>milhões   |  | INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES  |                     |  |   |
| R\$ 1,08<br>milhões        |  | OUTRAS DESPESAS VARIÁVEIS PESSOAL CIVIL       | R\$ 5,20<br>milhões   |  | DIÁRIAS, PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOÇÃO PESSOAL CIVIL          |                     |  |   |
| R\$ 0,35<br>milhões        |  | DESPESAS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES             | R\$ 2,71<br>milhões   |  | MATERIAL DE CONSUMO  |                     |  |   |
| R\$ 0,26<br>milhões        |  | INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES TRABALHISTAS      | R\$ 1,08<br>milhões   |  | OUTRAS DESPESAS DE PESSOAL E DE PESSOAL REQUISITADO                |                     |  |   |
| R\$ 0,09<br>milhões        |  | SENTENÇAS JUDICIAIS                           | R\$ 1,27<br>milhões   |  | OUTRAS DESPESAS CORRENTES  |                     |  |   |

As despesas com pessoal e encargos sociais somaram R\$ 315,44 milhões, concentradas majoritariamente no pagamento de pessoal ativo, aposentadorias, pensões e obrigações patronais, sob a unidade orçamentária 39250 (recursos sob supervisão da ANTT).

As despesas de custeio concentram-se em três grupos principais: contratações de serviços diversos, serviços de tecnologia da informação e contratos de prestação de serviços com dedicação exclusiva de mão de obra. Nesse conjunto, também estão incluídas as despesas com diárias e passagens destinadas ao deslocamento de servidores no desempenho de atividades institucionais.

No grupo de despesas de investimento, destacam-se a aquisição de equipamentos de hiperconvergência — estrutura de tecnologia da informação que integra armazenamento, processamento e rede em um único sistema — e a compra de veículos oficiais, destinados ao apoio às atividades de fiscalização e regulação da Agência. Esses dois itens responderam por aproximadamente 89% do total executado nessa categoria.

Fonte: Tesouro Gerencial, extração 01/02/2026

## Cenário orçamentário em 2025

O cenário orçamentário da ANTT em 2025 esteve inserido em um contexto nacional de maior restrição fiscal, marcado pela necessidade de compatibilizar a execução das políticas públicas com os limites estabelecidos para o equilíbrio das contas públicas.

Nesse ambiente, a Agência precisou ajustar sua programação orçamentária e financeira, conciliando a continuidade das atividades regulatórias e fiscalizatórias com a observância dos limites de empenho e movimentação definidos ao longo do exercício.

## Contingenciamento

O contingenciamento é uma limitação preventiva de empenho e movimentação financeira, realizada quando a previsão de receita não se concretiza ao longo do ano.

## Bloqueio

O bloqueio é uma medida mais rígida e técnica, geralmente associada ao teto de gastos ou a limites de despesas definidos pelas regras fiscais. Ocorre quando as despesas obrigatórias (previdência, salários, precatórios) crescem acima do esperado e ultrapassam o limite superior permitido na Lei Orçamentária.

### CONTENÇÃO DE R\$ 74,09 MILHÕES

|          | Contingenciado | Bloqueado     |
|----------|----------------|---------------|
| Maio     | 58.899.727,00  | 15.195.606,00 |
| Junho    | 48.899.727,00  | 15.195.606,00 |
| Julho    | 0              | 15.195.606,00 |
| Agosto   | 0              | 15.195.606,00 |
| Setembro | 0              | 15.195.606,00 |
| Outubro  | 0              | 7.828.383,00  |
| Novembro | 0              | 7.828.383,00  |
| Dezembro | 0              | 4.298.607,00  |

Fonte: Tesouro Gerencial, extração 04/02/2026

Diante desse contexto, foram necessários ajustes internos voltados à redução de despesas e à adequação aos novos limites de execução orçamentária, uma vez que os valores inicialmente contingenciados e bloqueados corresponderam a aproximadamente 25% do orçamento discricionário aprovado na Lei Orçamentária Anual (LOA). Destaca-se que, no mês de agosto, o montante contingenciado, no valor de R\$ 58,89 milhões, foi integralmente revertido. Em relação aos valores bloqueados, observou-se redução gradual ao longo do exercício, passando para R\$ 7,83 milhões em outubro e alcançando R\$ 4,30 milhões em dezembro. O gráfico a seguir ilustra as alterações orçamentárias ao longo do exercício financeiro, bem como os impactos do faseamento.

O faseamento orçamentário é uma prática de gestão fiscal na qual o orçamento autorizado não é disponibilizado de uma só vez. Em vez disso, o governo libera o volume máximo de recursos em etapas, geralmente a cada bimestre, para controlar o ritmo dos gastos.

### Quadro 33 – Movimentação e Empenho

#### LIMITE DE MOVIMENTAÇÃO E EMPENHO

|              | Limite estipulado | Valores liberados no período |
|--------------|-------------------|------------------------------|
| Até Maio     | 85.517.723,00     | 85.517.723,00                |
| Até Julho    | 124.631.339,00    | 39.113.616,00                |
| Até Setembro | 172.608.119,00    | 47.976.780,00                |
| Até Novembro | 262.345.181,00    | 89.737.062,00                |
| Até Dezembro | 285.960.197,00    | 23.615.016,00                |

Fonte: Decreto de Programação Orçamentária e Financeira nº 12.448/2025 e alterações

## Execução do orçamento

A Constituição Federal, no §10 do artigo 165, estabelece que a administração pública deve executar as programações orçamentárias, adotando as medidas e os meios necessários para assegurar a efetiva entrega das políticas públicas.

Nesse contexto, a ANTT demonstrou, no exercício de 2025, elevado comprometimento com a gestão responsável dos recursos públicos, ao promover a execução dos recursos disponibilizados ao longo do exercício, mesmo diante de um cenário adverso marcado com grandes oscilações orçamentárias.



**98,13%**  
de execução do orçamento

## Emendas Parlamentares

As emendas parlamentares correspondem a recursos incluídos no orçamento por iniciativa do Congresso Nacional, com o objetivo de atender demandas específicas indicadas pelos parlamentares.

Essas emendas decorrem do processo legislativo de apreciação da Lei Orçamentária Anual (LOA) e permitem direcionar recursos para ações, projetos ou investimentos previamente definidos, respeitados os limites legais e orçamentários.

Durante a execução orçamentária, os recursos provenientes de emendas impositivas individuais passam a integrar o orçamento do órgão executor, ficando sujeitos às mesmas etapas de empenho, liquidação e pagamento aplicáveis às demais despesas públicas.

Na ANTT, houve a utilização de R\$ 1,73 milhões para a aquisição de veículos oficiais híbridos, em alinhamento às diretrizes do Plano de Logística Sustentável da Agência e ao compromisso institucional com a redução de impactos ambientais.

## Fundos de Financiamento

Os fundos de financiamento são instrumentos utilizados pela administração pública para segregar recursos destinados a finalidades específicas, normalmente vinculados à concessão de financiamentos, operações de crédito ou apoio a determinados setores, com patrimônio próprio e resultados apurados de forma individualizada.

No âmbito da Agência, não há constituição nem gestão de fundos de financiamento ou de investimento, tampouco a realização de operações de crédito vinculadas a esse tipo de instrumento, razão pela qual não se aplicam informações relativas a patrimônio global ou resultados financeiros de fundos no presente relatório.

## Restos a pagar

Os restos a pagar (RAP) representam despesas empenhadas, mas não pagas até o final do exercício financeiro, sendo transferidas para pagamento no exercício seguinte.

### Classificação

- Restos a pagar não processado  
*Despesas empenhadas, mas ainda não liquidadas.*
- Restos a pagar processado  
*Despesas liquidadas, mas ainda não pagas.*

### IMPORTANTE

- Permitem que despesas realizadas em um ano sejam pagas no ano seguinte, garantindo a continuidade de serviços e investimentos públicos.
- São monitorados para evitar acúmulo excessivo de obrigações sem cobertura financeira, respeitando a Lei de Responsabilidade Fiscal.
- O controle de restos a pagar é essencial para a gestão fiscal e orçamentária, pois impacta diretamente o equilíbrio financeiro do setor público.

**Quadro 34 – Restos a pagar**

| Restos a pagar não processados |                    | Inscritos exercícios anteriores | Inscritos     | Liquidados    | Pagos         | Cancelados    | Saldo         |
|--------------------------------|--------------------|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Despesas correntes             | Pessoal e encargos | 1.150.842,66                    | 5.612.280,75  | 286.731,48    | 286.731,48    | 1.150.842,66  | 5.325.549,27  |
|                                | Outras Despesas    | 21.973.764,00                   | 47.138.454,59 | 26.869.182,70 | 26.869.182,70 | 22.681.479,07 | 19.561.557,72 |
| <b>SUBTOTAL</b>                |                    | 23.124.606,66                   | 52.750.735,34 | 27.155.914,18 | 27.155.914,18 | 23.832.321,73 | 24.887.106,99 |
| Despesa de Capital             | Investimentos      | 308.710,58                      | 5.717.770,16  | 5.523.326,03  | 5.523.326,03  | 291.602,67    | 211.552,04    |
|                                | <b>SUBTOTAL</b>    | 308.710,58                      | 5.717.770,16  | 5.523.326,03  | 5.523.326,03  | 291.602,67    | 211.552,04    |
| <b>TOTAL</b>                   |                    | 23.433.317,24                   | 58.468.505,50 | 32.679.240,21 | 32.679.240,21 | 24.123.924,40 | 25.098.659,03 |

| Restos a pagar processados |                    | Inscritos exercícios anteriores | Inscritos     | Pagos         | Cancelados | Saldo        |
|----------------------------|--------------------|---------------------------------|---------------|---------------|------------|--------------|
| Despesas correntes         | Pessoal e encargos | 8.764,81                        | 22.036.119,74 | 22.006.803,30 | 0,00       | 38.081,25    |
|                            | Outras Despesas    | 1.507.649,40                    | 11.121.279,35 | 11.175.671,47 | 54.298,48  | 1.398.958,80 |
| <b>SUBTOTAL</b>            |                    | 1.516.414,21                    | 33.157.399,09 | 33.182.474,77 | 54.298,48  | 1.437.040,05 |
| Despesa de Capital         | Investimentos      | 0,00                            | 33.598,40     | 33.598,40     | 0,00       | 0,00         |
|                            | <b>SUBTOTAL</b>    | 0,00                            | 33.598,40     | 33.598,40     | 0,00       | 0,00         |
| <b>TOTAL</b>               |                    | 1.516.414,21                    | 33.190.997,49 | 33.216.073,17 | 54.298,48  | 1.437.040,05 |

Fonte: SIAFI, extração 04/02/2026

## Arrecadação

A arrecadação dos órgãos federais corresponde ao processo pelo qual o Governo Federal obtém recursos financeiros por meio da cobrança de tributos, impostos, taxas e demais contribuições devidas por pessoas físicas e jurídicas, conduzido por órgãos competentes, como a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

Os valores arrecadados constituem a principal fonte de receitas do Tesouro Nacional e viabilizam o financiamento de serviços públicos essenciais, a execução de investimentos em infraestrutura e a manutenção do funcionamento da administração pública.

No exercício de 2025, a ANTT arrecadou aproximadamente **R\$ 1,47 bilhão**, distribuídos entre cinco diferentes fontes de recursos, refletindo a diversidade das origens das receitas vinculadas às suas atividades regulatórias e fiscalizatórias.

A análise da distribuição da arrecadação por fonte evidencia a predominância da Fonte 1050, associada às Verbas de Fiscalização Rodoviária e às Multas Contratuais e Regulatórias, que constituíram a principal origem das receitas no exercício.

### Quadro 35 - Arrecadação

#### COMPOSIÇÃO DETALHADA DA ARRECAÇÃO ANTT - 2025

| Fonte                   | Descrição   | Valor (R\$)          | %           |
|-------------------------|---|----------------------|-------------|
| 1050                    | Verbas de Fiscalização Rodoviárias e Multas Contratuais         | 717.453.333          | 48,69%      |
| 1180/1181               | Outorgas Ferroviárias e Multas Contratuais Ferroviárias         | 393.829.272          | 26,73%      |
| 1052                    | Taxa Fiscalização Transp Rodoviário e Multas Passageiros/Cargas | 278.027.899          | 18,87%      |
| 1144                    | Multas de Trânsito (CTB)  | 84.077.875           | 5,71%       |
| <b>Total arrecadado</b> |   | <b>1.473.388.379</b> | <b>100%</b> |

Fonte: SIAFI, extração 04/02/2026

### Variação da arrecadação

A análise da variação anual da arrecadação ao longo do período avaliado evidencia comportamentos distintos, influenciados tanto por eventos pontuais quanto pelo desempenho recorrente das atividades regulatórias e fiscalizatórias da ANTT.

Conforme observa-se o aumento da arrecadação esteve associado à antecipação de pagamentos de outorgas rodoviárias (Sistema Rodoviário Rio - São Paulo), em 2021 e ferroviárias (Estrada de Ferro Carajás), em 2022.

Em 2024, o volume arrecadado apresentou patamar significativamente superior aos demais exercícios em razão de evento atípico e não recorrente, relacionado ao recolhimento de aproximadamente R\$ 4 bilhões (valor bruto) em outorgas ferroviárias, decorrente de aditivo contratual específico.

Em 2025, a arrecadação retornou a níveis mais compatíveis com o padrão histórico da Agência, refletindo predominantemente receitas de caráter contínuo, provenientes das concessões de rodovias e ferrovias, da taxa de fiscalização do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, bem como das atividades de fiscalização conduzidas pela ANTT.

Quadro 36 – Histórico de Arrecadação

EVOLUÇÃO DA ARRECADAÇÃO ANTT (2021-2025)

| Ano  | Arrecadação Total (R\$) |
|------|-------------------------|
| 2021 | 2.135.686.443,82        |
| 2022 | 1.755.667.793,23        |
| 2023 | 944.470.210,49          |
| 2024 | 3.920.014.817,73        |
| 2025 | 1.473.388.379,13        |

Fonte: SIAFI, extração 04/02/2026

## Informações Contábeis

### Situação Patrimonial

A situação patrimonial refere-se ao conjunto de bens, direitos e obrigações de uma entidade pública em determinado momento.

Ela é evidenciada no balanço patrimonial (BP), que demonstra a posição financeira da entidade e sua capacidade de cumprir compromissos.

A análise da situação patrimonial é essencial para compreender a solvência, liquidez e sustentabilidade financeira da entidade pública, auxiliando na tomada de decisões e no cumprimento da responsabilidade fiscal.

A consulta às demonstrações contábeis completas e respectivas notas explicativas estão disponibilizadas no [Portal da ANTT](#).

### Elementos da Situação Patrimonial

#### Ativo

Recursos controlados pela entidade pública que podem gerar benefícios futuros, como bens móveis e imóveis, caixa e investimentos.

**Passivo**

Obrigações presentes da entidade, incluindo fornecedores, restos a pagar e precatórios.

**Patrimônio Líquido**

Diferença entre ativo e passivo, representando a riqueza líquida da entidade

**Quadro 37 – Situação Patrimonial**

|  |                            |  |                             |
|--|----------------------------|--|-----------------------------|
| Caixa e Equivalentes de Caixa            | R\$1.501.485.292,13        | Obrigações Trabalhistas, Previdenciárias e Assistenciais | R\$38.927.201,82            |
| Créditos a Curto Prazo                   | R\$30.867.404,92           | Fornecedores e Contas a Pagar                            | R\$1.396.324,15             |
| Estoques a Curto Prazo                   | R\$1.450.570,28            | Demais Obrigações a Curto Prazo                          | R\$461.814.029,71           |
| VPDs Pagas Antecipadamente a Curto Prazo | R\$8.965.310,73            | Provisões a Longo Prazo                                  | R\$461.591.498,49           |
| Créditos a Longo Prazo                   | R\$940.936.309,55          | Demais Obrigações a Longo Prazo                          | R\$6.584.376.191,60         |
| Imobilizado                              | R\$62.243.966,04           | Resultado Diferido                                       | R\$2.886.271.024,41         |
| Intangível                               | R\$38.875.899,46           |  |                             |
| <b>ATIVO</b>                             | <b>R\$2.584.824.753,11</b> | <b>PASSIVO</b>   | <b>R\$10.434.376.270,18</b> |
|  |                            | <b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>                                | <b>-R\$7.849.551.517,07</b> |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>R\$2.584.824.753,11</b> | <b>TOTAL</b>   | <b>R\$2.584.824.753,11</b>  |

Fonte: SIAFI, extração 04/02/2026

A ANTT apresenta uma situação patrimonial negativa de R\$ 7,8 bilhões, uma vez que o ativo total, no valor de R\$ 2,6 bilhões, não supera a soma dos passivos, que totalizam R\$ 10,4 bilhões, conforme evidenciado pela sua estrutura patrimonial.

**Ativo**

Caixa e Equivalentes de Caixa correspondem a 58,09% dos ativos totais. É composto pelos recursos arrecadados da fonte própria e pelos liberados pelo Tesouro, destacando-se a maior representatividade para a Fonte 1050, que tem como principal origem os valores arrecadados diretamente por parte das concessões de rodovias, conforme previsão contratual.

**Passivo**

O montante registrado em Demais Obrigações a Longo Prazo corresponde a 63,1% do passivo total e está relacionado às parcelas vincendas de receitas antecipadas decorrentes das concessões ferroviárias da Estrada de Ferro Carajás (EFC), realizadas em 2022 pela VALE S.A., e das ferrovias das Malhas Sul e Paulista, concedidas em 2020 à empresa RUMO S.A.

Adicionalmente, a VALE S.A. efetuou nova antecipação de recursos, com o recolhimento do valor de R\$ 4 bilhões em favor da ANTT em 30/12/2024, a título de Ajuste Regulatório Preliminar, nos termos contratuais da concessão da Estrada de Ferro Carajás.

**Patrimônio Líquido**

O Patrimônio Líquido é composto pelo resultado apurado no exercício, acrescido dos resultados de exercícios anteriores e dos ajustes decorrentes de eventos relacionados a períodos anteriores.

O aumento registrado na conta de Ajustes de Exercícios Anteriores, no valor de R\$ 5,1 bilhões, decorreu do lançamento da provisão para perdas associada à dívida ativa.

Adicionalmente, houve o reconhecimento, por parte da Infra S.A., de R\$ 2,8 bilhões em Variação Patrimonial Aumentativa Diferida, decorrente do contrato de investimento cruzado. Esse mecanismo jurídico-financeiro tem por finalidade viabilizar projetos ferroviários e resulta da celebração do 3º Termo Aditivo de Renovação do Contrato de Concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), firmado entre a Infra S.A., a Vale e a ANTT, com fundamento na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

## Resultado Patrimonial

O resultado patrimonial representa a variação na situação líquida patrimonial de uma entidade pública durante um período contábil. Ele reflete o impacto das operações da entidade sobre seu patrimônio líquido e pode ser:

### Superavitário

Quando as **receitas** patrimoniais **superam** as despesas.

### Deficitário

Quando as **despesas** patrimoniais **superam** as receitas.

O resultado patrimonial é apresentado na demonstração das variações patrimoniais (DVP) e é essencial para avaliar a sustentabilidade fiscal e a eficiência da gestão de recursos públicos.

Quadro 38 – Resultado Patrimonial

|   |                         |                          |
|---|-------------------------|--------------------------|
| <b>VARIAÇÃO PATRIMONIAL AUMENTATIVA</b> | <b>3.635.330.745,00</b> | <b>6.498.894.974,00</b>  |
| <b>VARIAÇÃO PATRIMONIAL DIMINUTIVA</b>  | <b>2.960.855.630,00</b> | <b>9.834.741.422,00</b>  |
| <b>RESULTADO PATRIMONIAL</b>            | <b>674.475.115,00</b>   | <b>-3.335.846.448,00</b> |

A ANTT registrou um superávit patrimonial de 674 milhões, impulsionado pelos fatores demonstrados nos quadros a seguir, denominados "Variações Patrimoniais Aumentativas - VPA", que totalizaram 3,635 bilhões, e "Variações Patrimoniais Diminutivas - VPD", que totalizaram 2,961 bilhões.

Quadro 39 – Variações Patrimoniais

|   |                  |
|---|------------------|
| Impostos, Taxas e Contribuições de Melhoria       | 54.479.477,00    |
| Exploração e Venda de Bens, Serviços e Direitos   | 1.044.815.659,00 |
| Variações Patrimoniais Aumentativas Financeiras   | 1.586.286,00     |
| Transferências e Delegações Recebidas             | 1.255.301.976,00 |
| Valorização e Ganhos c/ Ativos e Desinc. Passivos | 348.147.680,00   |
| Outras Variações Patrimoniais Aumentativas        | 930.999.666,00   |

## VARIAÇÕES PATRIMONIAIS DIMINUTIVAS - VPD

|   |                  |
|---|------------------|
| Pessoal e Encargos                                | 309.953.854,00   |
| Benefícios Previdenciários e Assistenciais        | 36.187.270,00    |
| Uso de Bens, Serviços e Consumo de Capital Fixo   | 242.610.416,00   |
| Variações Patrimoniais Diminutivas Financeiras    | 41.041.788,00    |
| Transferências e Delegações Concedidas            | 1.959.461.598,00 |
| Desvaloriz./Perda de Ativos e Incorp. de Passivos | 363.209.601,00   |
| Tributárias                                       | 7.972.373,00     |
| Outras Variações Patrimoniais Diminutivas         | 418.730,00       |

Fonte SIAFI – extração 05/02/2026

## Geração Líquida de Caixa

A geração líquida de caixa no setor público corresponde ao saldo entre as entradas e as saídas de recursos financeiros em determinado período.

Esse resultado é apurado na Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC) e reflete a capacidade da entidade pública de gerar recursos suficientes para fazer frente às suas despesas operacionais, aos investimentos e às obrigações financeiras

### Quadro 40 – Geração Líquida de Caixa

|                                    |                       |                       |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>ATIVIDADES OPERACIONAIS</b>     | <b>546.277.124,00</b> | <b>214.035.926,00</b> |
| <b>ATIVIDADES DE INVESTIMENTO</b>  | <b>-14.664.870,00</b> | <b>-8.155.423,00</b>  |
| <b>ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO</b> | <b>-</b>              | <b>-</b>              |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>531.612.254,00</b> | <b>205.880.503,00</b> |

Fonte SIAFI – extração 05/02/2026

## Componentes

### Ingressos de Caixa

Recursos recebidos por meio de arrecadação de tributos, transferências, alienação de bens, entre outros.

### Saídas de Caixa

Pagamentos de despesas correntes, investimentos, amortização de dívidas, entre outros.

Quando o resultado é positivo, indica aumento no saldo de caixa e equivalentes. Por outro lado, quando negativo, revela que os pagamentos superaram as entradas de recursos, podendo sinalizar a necessidade de financiamento adicional ou de ajustes na gestão orçamentária e financeira.

A ANTT auferiu uma geração **líquida de caixa superavitária** de **531 milhões**. Os principais fatores que impactaram a variação foram:

- **R\$ 676 milhões** - Outras Receitas Derivadas e Originárias
- **R\$ 1,2 bilhão** - Transferências Financeiras Recebidas
- **R\$ 539 milhões** - Pessoal e Demais Despesas

## Resultado Orçamentário

O resultado orçamentário representa a diferença entre receitas e despesas orçamentárias realizadas em um determinado período.

Ele indica se a execução orçamentária resultou em superávit ou déficit.

### POSSÍVEIS SITUAÇÕES

#### **SUPERAVITÁRIO ORÇAMENTÁRIO**

Quando as receitas arrecadadas superam as despesas executadas.

#### **DEFICITÁRIO ORÇAMENTÁRIO**

Quando as despesas executadas superam as receitas arrecadadas.

### COMPONENTES DO RESULTADO ORÇAMENTÁRIO

#### **RECEITAS ORÇAMENTÁRIAS**

Arrecadação prevista no orçamento, como tributos, transferências e operações de crédito.

#### **DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS**

Gastos autorizados no orçamento, como pessoal, custeio e investimentos.

O resultado orçamentário é apresentado no balanço orçamentário (BO) e reflete a eficiência na gestão dos recursos públicos, auxiliando no cumprimento das regras fiscais, como a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Quadro 41 – Resultado Orçamentário

| RESULTADO ORÇAMENTÁRIO         | 2025          | 2024          |
|--------------------------------|---------------|---------------|
| RECEITA ORÇAMENTÁRIA REALIZADA | 1.473.388.379 | 3.920.014.818 |
| DESPESA ORÇAMENTÁRIA EXECUTADA | 621.541.026   | 578.612.053   |
| RESULTADO ORÇAMENTÁRIO         | 851.847.353   | 3.341.402.765 |

Fonte SIAFI – extração 05/02/2026

Em 2025, houve **superávit** orçamentário de **851 milhões**, decorrentes principalmente pelas Receitas Patrimoniais e Receitas de Serviços.

As Receitas Patrimoniais são decorrentes das arrecadações de outorgas/concessões de ferrovias e outorgas de serviços de transportes de passageiros.

As Receitas de Serviços são decorrentes da verba anual das concessionárias de rodovias e ferrovias, destinadas a cobrir despesas com fiscalização das concessões.

## Resultado Financeiro

O resultado financeiro é evidenciado no Balanço Financeiro (BF) e reflete a situação das entradas e saídas de recursos financeiros da entidade ao longo do exercício.

Esse resultado é apurado a partir da soma do resultado orçamentário, do resultado das transferências financeiras — correspondente à diferença entre os recursos recebidos e concedidos — e do resultado extraorçamentário, calculado pela diferença entre os recebimentos e os pagamentos extraorçamentários, inclusive aqueles relacionados a restos a pagar.

Dessa forma, o resultado financeiro permite avaliar a capacidade da entidade de honrar seus compromissos financeiros e a adequação do fluxo de recursos à execução das políticas públicas sob sua responsabilidade.

Quadro 42 – Resultado Financeiro

| RESULTADO FINANCEIRO                            | 2025                | 2024                  |
|---|---------------------|-----------------------|
| <b>RESULTADO ORÇAMENTÁRIO</b>                   | <b>851.847.353</b>  | <b>3.298.473.792</b>  |
| RECEITA ORÇAMENTÁRIA                            | 1.473.388.379       | 3.920.014.818         |
| DESPESA ORÇAMENTÁRIA                            | 621.541.026         | 621.541.026           |
| <b>RESULTADO DAS TRANSFERÊNCIAS FINANCEIRAS</b> | <b>-703.533.805</b> | <b>-1.155.998.139</b> |
| TRANSFERÊNCIAS FINANCEIRAS RECEBIDAS            | 1.254.447.937       | 801.983.603           |
| TRANSFERÊNCIAS FINANCEIRAS CONCEDIDAS           | 1.957.981.742       | 1.957.981.742         |
| <b>RESULTADO EXTRAORÇAMENTÁRIO</b>              | <b>383.298.707</b>  | <b>1.262.865.354</b>  |
| RECEBIMENTOS EXTRAORÇAMENTÁRIOS                 | 451.316.031         | 1.330.882.678         |
| PAGAMENTOS EXTRAORÇAMENTÁRIOS                   | 68.017.324          | 68.017.324            |
| <b>RESULTADO FINANCEIRO</b>                     | <b>531.612.255</b>  | <b>3.405.341.007</b>  |

Fonte SIAFI – extração 05/02/2026

O resultado financeiro da ANTT em 2025 foi **superavitário** em **R\$ 531 milhões**.

# Gestão Organizacional

## Gestão Patrimonial e Infraestrutura

### Panorama de Atuação em 2025

Atuação estratégica e transversal no suporte às atividades finalísticas da ANTT, com foco na eficiência administrativa, continuidade operacional e fortalecimento da governança.

## Principais resultados:

- Otimização de recursos e modernização de processos
- Redução de custos, eliminação de retrabalhos e maior eficiência administrativa.
- Fortalecimento da governança e da transparência
- Aprimoramento dos controles, conformidade normativa e boas práticas de gestão pública.
- Garantia da continuidade operacional
- Manutenção dos serviços essenciais, mesmo diante de restrições de pessoal e contingenciamentos orçamentários.

# Gestão das Multas

## Contexto Institucional: Visão Geral da Gestão

A gestão das multas faz parte de um ciclo de atividades de fiscalização e regulação essenciais para a conformidade no setor de transportes.

Figura 35 - Visão Geral da Gestão



Fonte: Sudeg

## Base Legal

O arcabouço normativo que sustenta a aplicação de penalidades e a gestão de créditos, garantindo segurança jurídica e o devido processo legal.

Figura 36 - Base Legal



Fonte: Sudeg

## Estratégias de Recuperação de Crédito: Mecanismos de Cobrança

Adoção de medidas progressivas para aumentar a efetividade da arrecadação e reduzir a inadimplência antes da execução fiscal.

Figura 37 - Mecanismos de cobrança



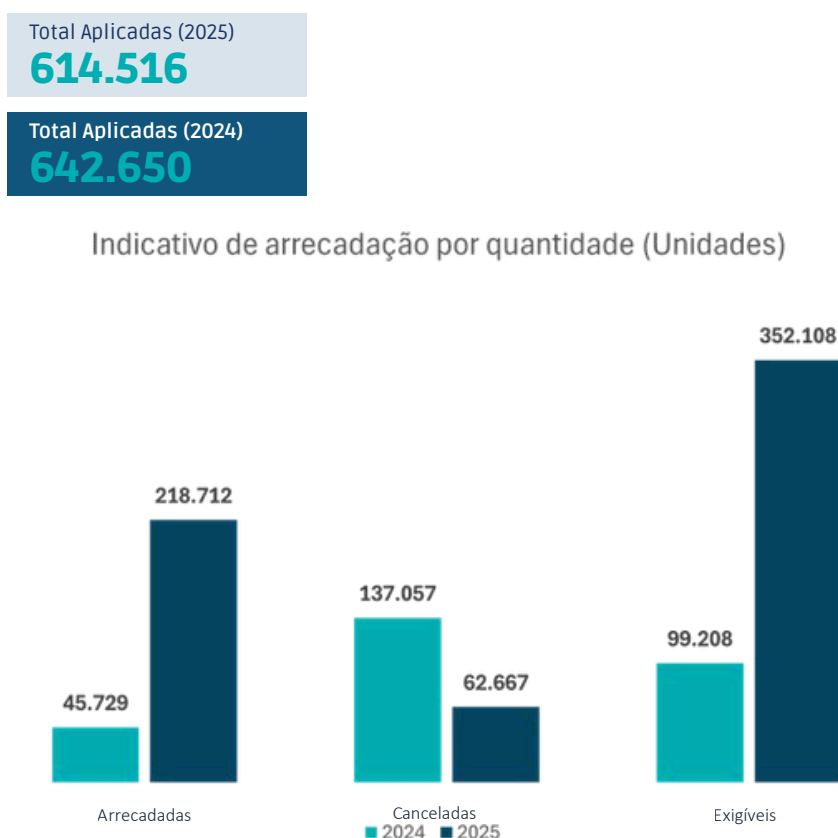
Fonte: Sudeg

## Acompanhamento da Arrecadação de Multas - Quantidade

Comparativo do volume de multas processadas entre os exercícios de 2024 e 2025.

- Sinaliza-se que os dados relativos a 2024 englobam os autos de infração lavrados naquele exercício, cujo respectivo pagamento, cancelamento ou exigibilidade tenha ocorrido ainda em 2024.
- Quanto aos dados relativos a 2025, estes englobam os autos de infração lavrados nos anos de 2024 e 2025, cujo pagamento, cancelamento ou exigibilidade tenha ocorrido no exercício de 2025.

Gráfico 37 – Acompanhamento Arrecadação (Quantidade)



Fonte: SIFAMA

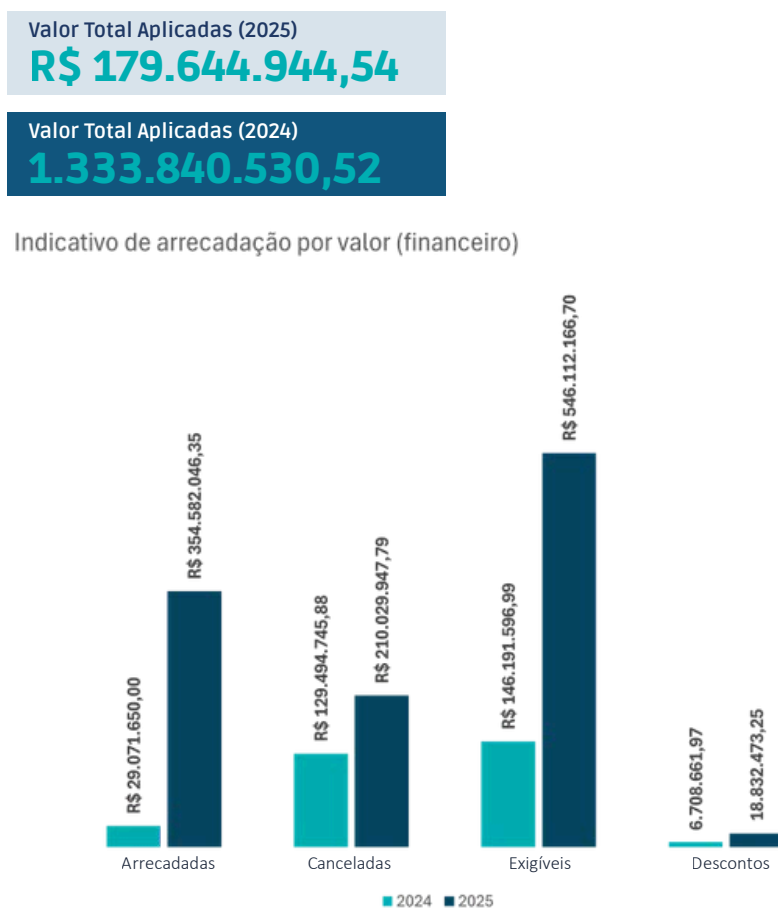
## Acompanhamento da Arrecadação de Multas - Financeiro

Acompanhamento da Arrecadação de Multas - Financeiro

- Sinaliza-se que os dados financeiros relativos a 2024 englobam os autos de infração lavrados naquele exercício, cujo respectivo pagamento, cancelamento, exigibilidade ou desconto tenha ocorrido ainda em 2024.

- Quanto aos dados financeiros relativos a 2025, estes englobam os autos de infração lavrados nos anos de 2024 e 2025, cujo pagamento, cancelamento, exigibilidade ou desconto tenha ocorrido no exercício de 2025.

Gráfico 38 – Acompanhamento Arrecadação (Financeiro)



Fonte: SIFAMA

## Acompanhamento - Arrecadação Efetiva (R\$)

Quadro 43 – Arrecadação Efetiva (R\$)

| Período de Competência da Multa Aplicada | Valores Efetivamente Arrecadados |                      |
|--|----------------------------------|----------------------|
|  | Exercícios                       |                      |
|  | 2025                             | 2024                 |
| 2025                                     | 263.654.984,54                   | -                    |
| 2024                                     | 90.927.061,81                    | 29.071.650,00        |
| <b>Total</b>                             | <b>354.582.046,35</b>            | <b>29.071.650,00</b> |

## Acompanhamento - Indicadores de Desempenho

Quadro 44 - Indicadores de Desempenho

| Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras - Acórdão 482/2012-TCU-Plenário   |       |  |                  |                  |
|--|-------|--|------------------|------------------|
| Subitem do Acórdão   | Unid. | Multas                                   | 2025             | 2024             |
| 9.6.1 Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin.  | Qtde  | Não inscritas no Cadin                   | 249.075          | 96.505           |
|  | Qtde  | Exigíveis e Definitivamente Constituídas | 352.108          | 99.208           |
|  | %     | Físico                                   | 70,74%           | 97,28%           |
| 9.6.2 Número absoluto e percentual de processos de cobrança de multas que (...) sofram maiores riscos de prescrição.   | Qtde  | Risco de Prescrição Executória           | 0                | 0                |
|  | Qtde  | Exigíveis e Definitivamente Constituídas | 352.108          | 99.208           |
|  | %     | Físico                                   | 0,00%            | 0,00%            |
| 9.6.3 Quantidade de multas canceladas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de cancelamento em relação ao total de multas aplicadas anualmente. | Qtde  | Canceladas                               | 62.667           | 137.057          |
|  | Qtde  | Aplicadas                                | 1.257.080        | 642.650          |
|  | %     | Físico                                   | 4,99%            | 21,33%           |
|  | R\$   | Canceladas                               | 210.029.947,79   | 129.494.745,88   |
|  | R\$   | Aplicadas                                | 3.130.485.475,06 | 1.333.840.530,52 |
| 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                                | 0                | 5                |
|  | Qtde  | Aplicadas                                | 1.257.080        | 642.650          |
|  | %     | Físico                                   | 0,00%            | 0,00%            |
|  | R\$   | Suspensas                                | 0,00             | 3.669.204,00     |
|  | R\$   | Aplicadas                                | 3.130.485.475,06 | 1.333.840.530,52 |
| 9.6.4 Percentuais de recolhimento de multas (em valores e em número de multas recolhidas)  | Qtde  | Arrecadadas                              | 218.712          | 45.729           |
|  | Qtde  | Aplicadas                                | 1.257.080        | 642.650          |
|  | %     | Físico                                   | 17,40%           | 7,12%            |
|  | R\$   | Arrecadadas                              | 354.582.046,35   | 29.071.650,00    |
|  | R\$   | Aplicadas                                | 3.130.485.475,06 | 1.333.840.530,52 |
|  | %     | Financeiro                               | 11,33%           | 2,18%            |

● 2025 ● 2024



Fonte: Sudeg

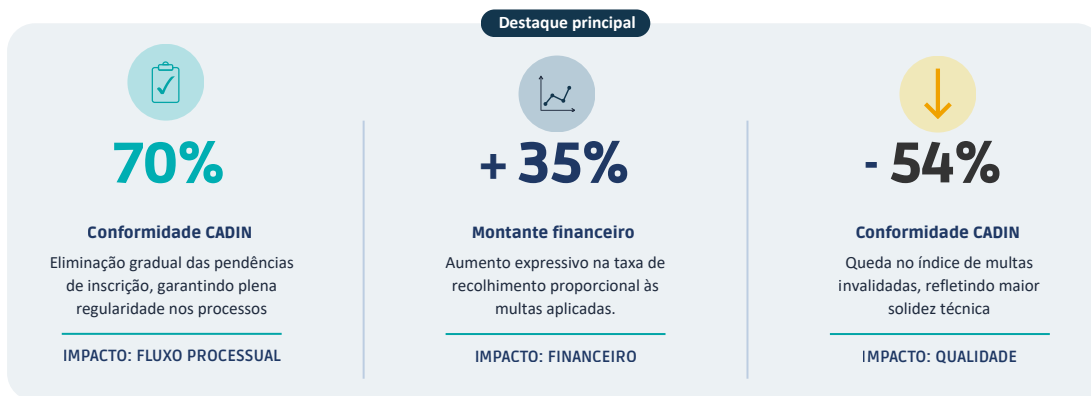
## Consolidação e Avanços: Evolução e Resultados

A estratégia adotada resultou em um ciclo de Gestão o qual garante maior controle, transparência e retorno para a Agência.



## Principais Avanços da Gestão

Os indicadores do período 2024/2025 demonstram um salto de qualidade na governança, eficiência operacional e resultados financeiros.



Fonte: Sudeg

## Dívida Ativa

A inscrição em Dívida Ativa dos créditos constituídos pelas autarquias e fundações públicas federais constitui atribuição da Procuradoria-Geral Federal, nos termos do [art. 10 da Lei nº 10.480, de 2 de julho de 2002](#).

Quadro 45 - Inscrições em Dívida Ativa por Ano

| Inscrições em dívida ativa por ano com valores correspondentes |                   |                   |                   |                   |                     |                   |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| 2019   | 2020              | 2021              | 2022              | 2023              | 2024                | 2025              |
| 80.021   | 70.244            | 103.202           | 88.731            | 60.816            | 34.523              | 13.271            |
| R\$400.448.874,24  | R\$369.377.147,12 | R\$487.558.397,29 | R\$698.824.032,25 | R\$491.539.133,24 | R\$1.099.227.732,66 | R\$976.932.483,75 |

Fonte: SUBCOB/PGF – PF/ANTT

A redução progressiva no número de inscrições em dívida ativa, embora à primeira vista possa aparentar incongruência, revela-se um indicador positivo sob a ótica da gestão pública.

Primeiramente, observa-se que, não obstante a diminuição quantitativa das inscrições, os valores globais permanecem elevados, superando, inclusive, os montantes verificados em exercícios anteriores.

Tal diretriz demonstra a concentração de esforços em infrações de maior gravidade, as quais produzem impactos mais expressivos e acarretam prejuízos mais significativos ao interesse público.

Em segundo lugar — e de forma ainda mais relevante — a diminuição do número de inscrições reflete a adequada condução das políticas públicas regulatórias pela ANTT, na medida em que há redução das infrações administrativas que demandam encaminhamento à cobrança judicial.

Corroborando esse panorama positivo, destaca-se o expressivo incremento da arrecadação dos créditos inscritos em dívida ativa vinculados à ANTT no exercício de 2025.

Quadro 46 - Total Arrecadação por Ano

| Arrecadação total por ano |                   |                   |
|---------------------------|-------------------|-------------------|
| 2023                      | 2024              | 2025              |
| R\$113.209.345,26         | R\$123.640.046,94 | R\$555.010.317,29 |

Fonte: SUBCOB/PGF – PF/ANTT

No exercício de 2025, a arrecadação foi recorde histórico, com crescimento superior a 450% em relação ao exercício anterior.

Dentre os fatores determinantes para esse resultado, o [Programa “Desenrola”](#) que, com período de adesão delimitado, possibilitou aos devedores das autarquias e fundações públicas federais a regularização de débitos mediante condições diferenciadas, inclusive com concessão de descontos, viabilizando a recuperação de significativo passivo regulatório e contribuindo de forma substancial para o incremento da arrecadação.

# Gestão de Pessoas

A área de gestão de pessoas da ANTT atua no planejamento e execução das políticas de administração de pessoal, em consonância com as diretrizes do SIPEC e com os objetivos estratégicos da Agência.

No exercício de 2025, a área protagonizou conquistas transformadoras com ações inovadoras que aprimoraram processos e fortaleceram a governança de pessoal, cujos principais resultados e impactos são detalhados a seguir.

## Força de Trabalho

Em 31 de dezembro de 2025, a força de trabalho da ANTT totalizava 939 servidores. Esse contingente é formado pela soma dos integrantes do Quadro Efetivo (901) e do Quadro Específico (38), distribuídos da seguinte forma:

- I. 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
- II. 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.

Quadro 47 - Força de Trabalho

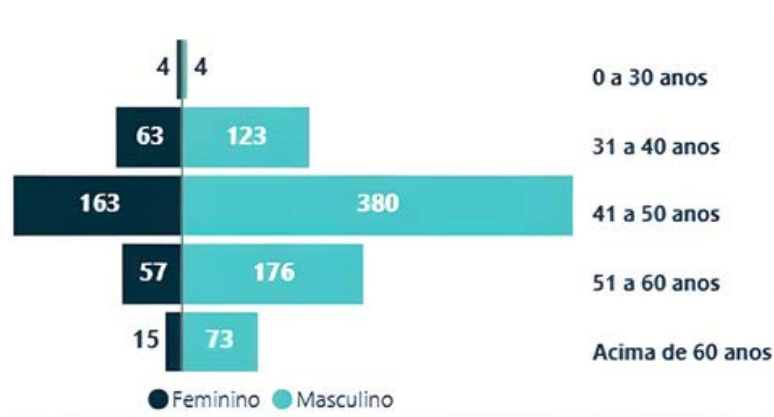
| DISTRIBUIÇÃO DOS SERVIDORES DA ANTT POR CARGO       |                                | Quant. dez/24 | Quant. dez/25 | % em dez/25 |
|---|--------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Qtd. por Quadro                                     | Específico                     | 42            | 38            | 4%          |
|   | Efetivo                        | 936           | 901           | 96%         |
| (i) Total Parcial – Servidores do quadro da ANTT(a) |                                | 978           | 939           | --          |
| SERVIDORES DA ANTT CEDIDOS/LICENCIADOS              |                                | Quantidade    |               |             |
| Qtd.de servidores da ANTT por situação              | Ativos em outros órgãos (c)    | 71            | 74            | 8%          |
|   | Licenciados (d)                | 23            | 22            | 2%          |
|   | Em exercício (e)               | 884           | 843           | 90%         |
| (i) subtotal –                                      | servidores da ANTT a = (c+d+e) | 978           | 939           | --          |

| SERVIDORES DE OUTROS ÓRGÃOS/SEM VÍNCULO              |   | Quantidade |      |      |
|--|---|------------|------|------|
| Servidores de outros quadros/Sem vínculo             | Servidores de outros órgãos - cedidos à ANTT (f)        | 65         | 56   | 5%   |
|  | Composição da força de trabalho (g)                     | 18         | 16   | 2%   |
|  | Sem Vínculo (h)   | 9          | 13   | 1%   |
|  | Exercício Descentralizado (i)                           | 34         | 34   | 3%   |
| (ii) Subtotal (b)                                    | Servidores de outros órgãos / sem vínculo b = (f+g+h+i) | 126        | 119  | 11%  |
| i Subtotal (a)                                       | Servidores da ANTT                                      | 978        | 939  | 89%  |
| Força Total de Trabalho da ANTT - Total Geral (i+ii) |   | 1104       | 1058 | 100% |
| FORÇA DE TRABALHO POR ÁREA                           |   | Quantidade |      |      |
| Área Fim   |   | 690        | 661  | 62%  |
| Área Meio  |   | 414        | 397  | 38%  |
| Total  |   | 1104       | 1058 | 100% |

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

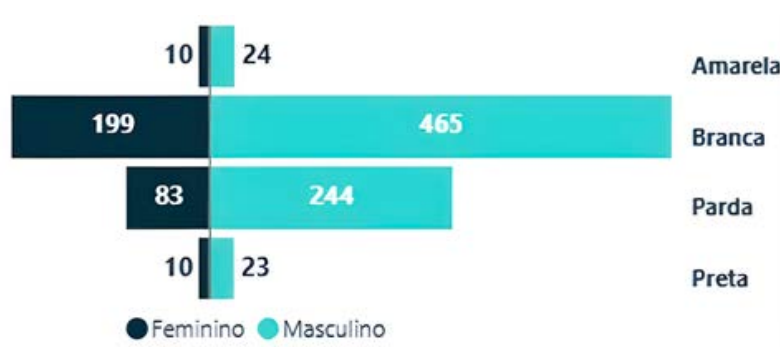
Abaixo, verifica-se a estratificação dos dados demográficos relativos à Força de Trabalho da ANTT:

Gráfico 39 - Distribuição por Idade e Gênero



Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

Gráfico 40 - Distribuição por Autodeclaração Racial



Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

## Cargos Comissionados

No âmbito da ANTT, consta estabelecido um total de 365 cargos comissionados. Desses, quase 90% são ocupados por servidores com vínculo com a Administração Pública, sendo que 89% do total é ocupado por servidores de carreira:

Quadro 48 - Cargos Comissionados ocupados por Servidores de Carreira

| Especificação                | Quantitativo de Cargos Comissionados | Valor Percentual |
|------------------------------|--------------------------------------|------------------|
| Servidores do Quadro da ANTT | 260                                  | 71%              |
| Servidores de Outros Órgãos  | 49                                   | 13%              |
| Sem vínculo                  | 13                                   | 4%               |
| Exercício Descentralizado    | 20                                   | 5%               |
| Vagos                        | 23                                   | 6%               |
| <b>TOTAL</b>                 | <b>365</b>                           | <b>100%</b>      |

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

A ANTT tem promovido a diversidade na ocupação desses cargos, tanto por gênero quanto por etnia, em consonância com as políticas públicas atuais. Os percentuais de ocupação dos cargos comissionados, no âmbito da ANTT, estão informados abaixo.

Quadro 49 - Dados Demográficos: Distribuição dos Cargos Comissionados por Gênero e Etnia

| Distribuição dos Cargos Comissionados |            |             |
|---------------------------------------|------------|-------------|
| Descrição                             | Quant.     | %           |
| <b>Total de Cargos Comissionados</b>  | <b>365</b> | <b>100%</b> |
| Ocupados                              | 342        | 94%         |
| Vagos                                 | 23         | 6%          |
| <b>POR GÊNERO</b>                     |            |             |
| Feminino                              | 113        | 33%         |
| Masculino                             | 229        | 67%         |
| <b>POR ETNIA RACIAL POR CARGO</b>     |            |             |
| Negro/Pardo                           | 111        | 32%         |
| Outros                                | 231        | 68%         |

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

## Estratégia de Recrutamento e Alocação de Pessoas

A [Lei de criação da ANTT](#) estipulou um quantitativo de 1.705 servidores efetivos. Contudo, a ocupação atual é de apenas 52,84% do previsto legalmente, representando um déficit de 47,16% na força de trabalho.

Quadro 50- 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          | 291          | 299                    | 49,32%               | 50,68%            |
|      | Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres      | 860          | 469          | 391                    | 54,53%               | 45,47%            |
|      | Analista Administrativo   | 105          | 55           | 50                     | 52,38%               | 47,62%            |
|      | Técnico Administrativo  | 150          | 86           | 64                     | 57,33%               | 42,67%            |
|      | <b>Total</b>  | <b>1.705</b> | <b>901</b>   | <b>804</b>             | <b>52,84%</b>        | <b>47,16%</b>     |

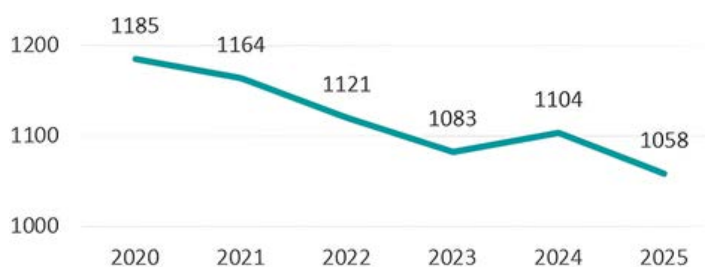
Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

## Recomposição da Força de Trabalho - Concurso Público

Ao final de 2023, a ANTT publicou [Edital](#) ofertando 50 vagas para provimento do cargo de Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres. Dessa seleção, [49 aprovados tomaram posse no final de 2024](#), recompondo parte da equipe técnica. Em 2025, foi [autorizada](#) a nomeação de mais 25 Especialistas em Regulação (vagas excedentes). Esses candidatos fizeram o curso de formação, concluído no mesmo ano, e foram nomeados em janeiro de 2026. Em paralelo, está em andamento a [2ª Edição do Concurso Público Nacional Unificado – CPNU2](#), para preencher 50 vagas de Técnico em Regulação, com nomeações estimadas para meados de 2026.

Apesar do ligeiro aumento no efetivo, com a posse dos novos especialistas oriundos do Concurso de 2024, o reforço é insuficiente frente ao desafio de fiscalizar um país com dimensões continentais. Inclusive, a retenção desses profissionais já se mostra um desafio: parte desses recém-empossados assumiu outros cargos públicos mais atrativos gerando novas vacâncias, mantendo a necessidade de reposição de pessoal. A mesma realidade se aplica àqueles excedentes que fizeram curso de formação em 2025.

Gráfico 41 - Distribuição do Quantitativo do Quadro de Pessoal da ANTT



Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

## Taxa de evasão de servidores

A ANTT enfrenta um índice elevado de evasão de pessoal. Em 2025, confirmando a tendência de crescimento observada nos anos anteriores, registrou-se o desligamento de 40 servidores efetivos.

Quadro 51 - Evasão de Servidores

| TIPOS DE DESLIGAMENTOS NA ANTT | 2020      | 2021      | 2022      | 2023      | 2024      | 2025      | Total      |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Aposentadoria                  | 5         | 11        | 10        | 11        | 8         | 6         | 51         |
| Falecimento                    | 3         | 5         | 1         | 3         | 1         | 2         | 15         |
| Exonerações                    | 3         | 1         | 9         | 11        | 15        | 20        | 59         |
| Demissão                       | 3         | 1         | 1         | 3         | 1         | 11        | 20         |
| <b>Total</b>                   | <b>14</b> | <b>18</b> | <b>21</b> | <b>28</b> | <b>25</b> | <b>39</b> | <b>145</b> |

Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

## Avaliação de Desempenho

A ANTT aderiu à funcionalidade "[AvaliaGov](#)", mantido e atualizado de forma centralizada pelo Governo Federal, disponibilizada no aplicativo SouGov.

## Valor agregado dos Recursos Humanos e meritocracia

A ANTT promove, anualmente, o Prêmio AVANTT com o objetivo de valorizar e reconhecer equipes de trabalho e unidades organizacionais da Agência que tenham se destacado no exercício de suas atividades. A premiação identifica e celebra projetos que tenham contribuído para a disseminação de melhores práticas, fortalecimento da gestão e avanço dos objetivos estratégicos da Agência, no âmbito do Projeto de Excelência Funcional.

Atualmente, o [ciclo avaliativo de 2025](#) segue com foco em projetos desenvolvidos sob as dimensões de inovação, eficiência, sustentabilidade e segurança. A entrega das premiações, prevista para o primeiro trimestre de 2026, marca a consolidação de uma cultura voltada à alta performance e ao incentivo à excelência funcional, em que os vencedores da categoria de projetos são condecorados com troféus, como símbolo de reconhecimento institucional.

## Sistemas de Controle de Frequência / Programa de Gestão e Desempenho – PGD/ANTT Pró

Em 2025, a Agência iniciou a integração entre as ações de controle de frequência e o Programa de Gestão e Desempenho - PGD, por meio do sistema ANTT-Pró, fortalecendo a visão integrada de gestão do trabalho

Quadro 52 – Gestão do Trabalho

| Lotação            | Regime              | Quantidade  |
|--------------------|---------------------|-------------|
| Regional           | Integral            | 4           |
|                    | Parcial             | 39          |
|                    | Presencial          | 199         |
| Sede               | Integral            | 516         |
|                    | Parcial             | 21          |
|                    | Presencial          | 183         |
|                    | Cedidos/Licenciados | 96          |
| <b>Total Geral</b> |                     | <b>1058</b> |

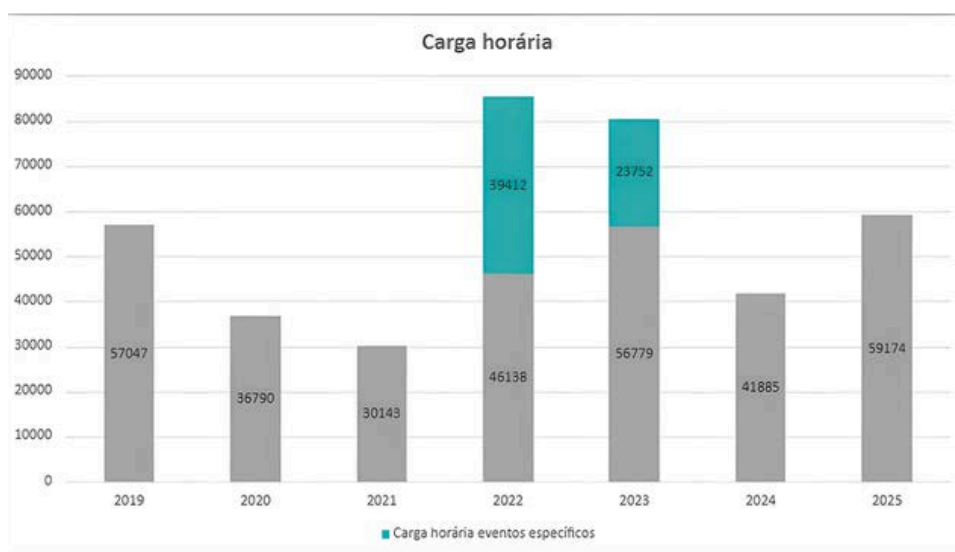
Fonte: SIAPE - Data da Extração: 31/12/2025

## Capacitação

A ANTT tem empenhado esforços para entregar à sua força de trabalho um programa de capacitação permanente com foco no fortalecimento técnico e desenvolvimento de seus servidores, preparando-os para oferecer à sociedade uma infraestrutura de transportes terrestres adequada.

Destaca-se os principais resultados quantitativos da execução de capacitação da ANTT no ano de 2025 e dos exercícios anteriores:

Gráfico 42 - Carga Horária



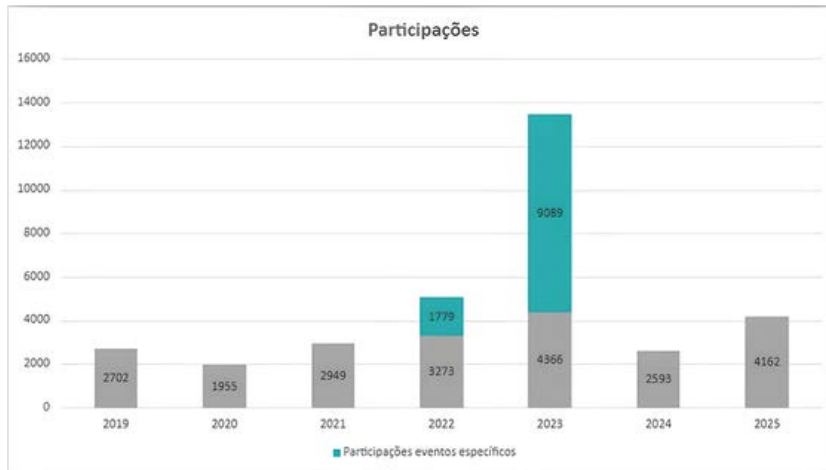
Fonte: Suspi - Data da Extração: 31/12/2025

O gráfico acima apresenta a carga horária total de capacitação realizada anualmente no período de 2019 a 2025. Destacam-se, em azul, as cargas horárias referentes a eventos específicos realizados em projetos esporádicos para capacitação da equipe de fiscalização, enquanto as barras em cinza correspondem às demais ações de capacitação promovidas para os servidores da ANTT em eventos internos e externos de capacitação.

Embora tais eventos sejam contabilizados como capacitação geral da ANTT para todos os fins, optou-se por destacá-los por se tratarem de iniciativas pontuais, realizadas em caráter eventual, que geraram impacto significativo nas métricas de capacitação do período analisado.

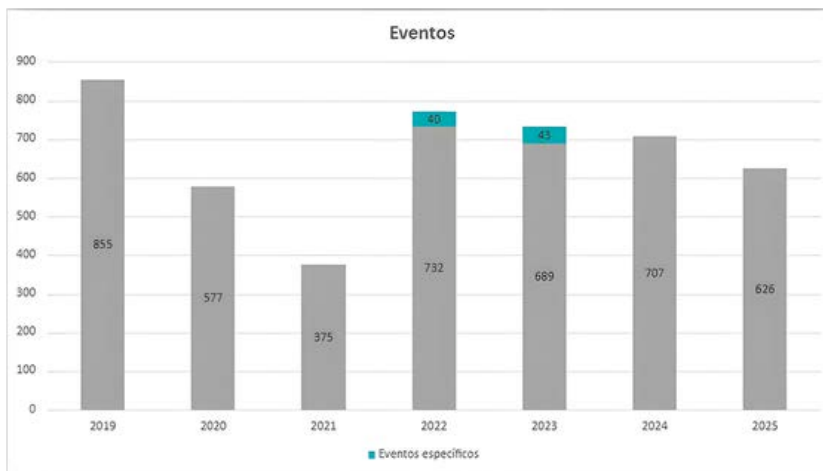
A mesma estratégia de destaque visual foi adotada nos gráficos subsequentes, que apresentam dados relativos ao número de participações de servidores em eventos de capacitação, à quantidade total de eventos realizados e ao total de servidores capacitados durante o mesmo período.

**Gráfico 43 - Participações**



Fonte: Suspi - Data da Extração: 31/12/2025

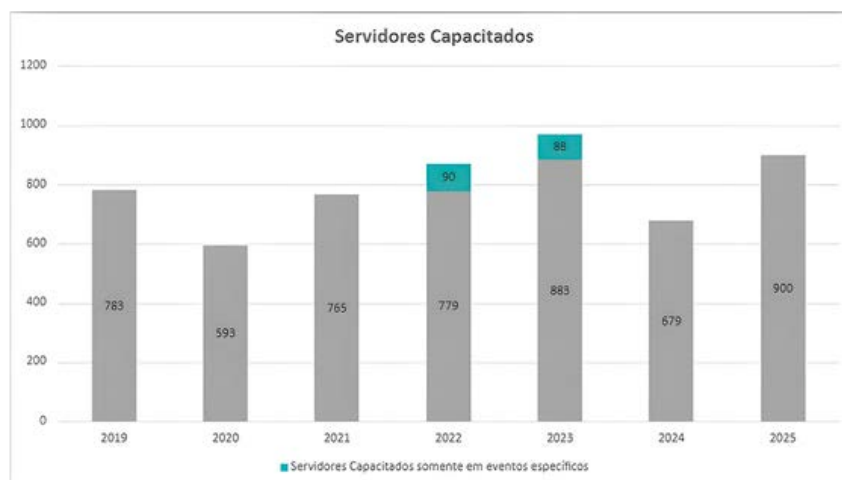
**Gráfico 44 - Eventos de Capacitação**



Fonte: Suspi - Data da Extração: 31/12/2025

\*A quantidade de eventos de capacitação considera todos os eventos de capacitação promovidos pela ANTT mais os eventos de capacitação que os servidores participaram por iniciativa própria (autodesenvolvimento), mais os cursos realizados pelos servidores durante a Licença para Capacitação.

**Gráfico 45 - Servidores Capacitados**



Fonte: Suspi - Data da Extração: 31/12/2025

A análise dos indicadores de desenvolvimento de pessoas no período de 2021 a 2025 demonstra que os resultados das ações de capacitação da ANTT estão diretamente associados tanto às condições orçamentárias quanto à capacidade institucional de articulação e planejamento. Nesse intervalo, os anos de 2022 e 2023 destacaram-se pela realização de iniciativas estruturantes de amplo alcance, especialmente eventos específicos voltados aos servidores da fiscalização, identificados em destaque nos gráficos. Em contraste, o ano de 2024 refletiu um contexto mais restritivo. Já em 2025, observa-se um avanço significativo na efetividade das capacitações, evidenciado pelo aumento da carga horária total, do número de participações e da quantidade de servidores capacitados, mesmo sem crescimento no quantitativo de eventos de capacitação.

## Programa de Desenvolvimento de Lideranças (PDL/ANTT)

Em 2025, a ANTT instituiu o [Programa de Desenvolvimento de Lideranças - PDL/ANTT](#), com o objetivo de fortalecer as competências de liderança alinhadas à estratégia institucional e ao Plano de Desenvolvimento de Pessoas - PDP. Esse Programa estabelece diretrizes para a formação contínua das lideranças, com base em diagnóstico de necessidades, trilhas formativas estruturadas e integração entre teoria e prática, promovendo uma cultura de alto desempenho, inovação e corresponsabilidade no desenvolvimento das equipes.

## Reconhecimento externo em excelência em gestão de Pessoas

Sob o [Programa PROREV](#), colhem-se resultados da revolução comportamental promovida nos últimos anos, sendo reflexo a gestão de pessoas da Agência, com reconhecimento público e indicações e premiações em níveis local e nacional de projetos internos:

Quadro 53 - Premiações em 2025

| Prêmio                            | Colocação         | Categoria   | Data (mês/ano) | Projeto             |
|-----------------------------------|-------------------|---|----------------|---------------------|
| 5º Prêmio - Conexão Inova         | 2º Lugar          | Gestão em Organizações Públicas                       | 06/2025        | Jornadas da Mudança |
| Prêmio Ser Humano 2025 (Regional) | 2º Lugar Regional | Excelência Organizacional                             | 11/2025        | Rota da Saúde       |
| Prêmio Ser Humano 2025 (Nacional) | 1º Lugar Nacional | Excelência Organizacional                             | 11/2025        | Jornadas da Mudança |
| Prêmio Gaspar Lamego              | Ganhador          | Integração e Cooperação Interinstitucional            | 10/2025        | Jornadas da Mudança |
| Prêmio Gaspar Lamego              | Finalista         | Excelência em Transformação Digital na Gestão Pública | 10/2025        | Jornadas da Mudança |

Fonte: Suspi, 26 de janeiro de 2026.

# Gestão de Licitações e Contratos

## Plano de Contratações Anual - PCA 2025 - Visão Geral

A ANTT aprovou o Plano de Contratações Anual (PCA) para 2025, visando melhorar a eficiência dos gastos públicos e planejar a aquisição de bens e serviços, garantindo a continuidade das contratações existentes. As áreas envolvidas devem estar cientes das contratações planejadas e tomar as medidas necessárias. O PCA deve alinhar-se com a proposta orçamentária da Agência, e a realização das contratações dependerá da disponibilidade orçamentária, a ser avaliada no processo de contratação.

Quadro 54 - Estatística por unidade requisitante

| UNIDADES | PRORROGAÇÃO | SUBSTITUIÇÃO | NOVAS DEMANDAS | TOTAL POR ÁREA |
|----------|-------------|--------------|----------------|----------------|
| AESRIC   | 7           | 1            | 7              | 15             |
| SEGER    | 1           | 0            | 0              | 1              |
| OUVID    | 2           | 0            | 1              | 3              |
| PF-ANTT  | 1           | 0            | 0              | 1              |
| SUCON    | 1           | 0            | 1              | 2              |
| SUFIS    | 1           | 0            | 0              | 1              |
| SUDEG    | 39          | 44           | 41             | 124            |
| SUSPI    | 1           | 2            | 3              | 6              |
| SUESP    | 0           | 0            | 1              | 1              |
| SUROD    | 1           | 0            | 3              | 4              |
| SUROC    | 1           | 0            | 0              | 1              |
| SUPAS    | 1           | 1            | 0              | 2              |
| SUTEC    | 16          | 2            | 13             | 31             |
|          | <b>72</b>   | <b>52</b>    | <b>70</b>      | <b>192</b>     |

Fonte: Sudeg

### Portal Licitações e Contratos

No ano de 2025, o Portal de Licitações e Contratos foi aprimorado, servindo como a plataforma interna de informações relacionadas a licitações e contratos da ANTT para atender servidores, gestores e colaboradores. A plataforma oferece acesso a editais, acompanhamento de contratos, modelos, jurisprudências, orientações, procedimentos e capacitações. Adicionalmente, inclui materiais estratégicos, como o Plano Anual de Contratações (PCA) e guias, promovendo assim a transparência e a conformidade nos processos de contratação.

## Indicadores de Resultados



Analisando os resultados, verifica-se que o valor estimado para a contratação por meio de pregão é superior ao valor efetivamente contratado ao final da realização de 12 pregões, demonstrando uma economia de aproximadamente 10,23% do valor estimado. Esse resultado evidencia que contratações por meio do pregão são uma vantagem econômica significativa para a Administração Pública, conforme pode-se verificar nos valores abaixo:

## Contratos e Formalizações - Resultados 2025

Um panorama claro das ações realizadas, destacando avanços, demandas atendidas e números que refletem o esforço contínuo na gestão de contratos e formalizações.

Figura 38 - Contratos e Formalizações



Fonte: Sudeg

## Processo de Pagamento

Informações sobre os processos de pagamento de 2025, mostrando o volume total de recursos movimentados e a quantidade de processos emitidos no período. Os dados ajudam a entender como cada tipo de processo contribui para o valor final registrado.

**Financeiro Total****R\$ 258,0 MI**

Exato: R\$ 258.051.989,44

**Total de Processos****2.371**

Processos Instruídos (2025)

## Reajustes Valores Contratuais

Com o objetivo de promover a economia de custos em relação aos reajustes dos valores dos Contratos Administrativos, a ANTT iniciou negociações com as empresas contratadas, visando a redução do índice contratualmente previsto. Os resultados desse esforço para o período de 2025 revelam uma diminuição nas despesas decorrentes dos reajustes, conforme detalhado a seguir:

- Para o ano de 2025, 08 (oito) empresas renunciaram totalmente seu direito ao reajuste e 3 (três) empresa aceitaram negociar a redução do índice previsto. Tais ações geraram uma economia orçamentária anual de R\$ 401.196,08 (quatrocentos e um mil cento e noventa e seis reais e oito centavos).

**Quadro 55 – Reajustes de Valores Contratuais**

| 2025  |                       |
|---|-----------------------|
| TOTAL DA DESPESA DECORRENTE DOS REAJUSTES APLICADOS EM 2025, CONSIDERANDO O VALOR GLOBAL  | R\$ 3.773.478,71      |
| <b>TOTAL DESCONTO CONCEDIDO NO ÍNDICE DE REAJUSTE OU REAJUSTE NÃO APLICADO (RENÚNCIA)</b>   | <b>R\$ 401.196,08</b> |
| TOTAL DA DESPESA DECORRENTE DOS REAJUSTE APLICADOS EM 2025, CONSIDERANDO O DESCONTO CONCEDIDO OU REAJUSTE NÃO APLICADO (RENÚNCIA) | R\$ 3.372.282,63      |
| TOTAL DE CONTRATOS ANALISADOS   | 61                    |
| <b>PERCENTUAL DE REDUÇÃO DO VALOR DA DESPESA DECORRENTE DOS REAJUSTES APLICADOS AOS CONTRATOS ADMINISTRATIVOS EM 2025</b>         | <b>10,63%</b>         |

**DEMANDAS****399**

Análises 2025

|                 |     |
|-----------------|-----|
| Reajuste        | 61  |
| Repactuação     | 19  |
| Reequilíbrio    | 07  |
| Alteração       | 60  |
| Conta Vinculada | 252 |

Fonte: Sudeg

## Análise e Movimentação - Conta Vinculada

Este painel apresenta um resumo claro das demandas analisadas, do valor total liberado ao longo de 2025 e da distribuição mensal desses recursos. Ele ajuda a entender como as ações foram realizadas ao longo do ano e onde estão concentrados os maiores impactos.

Figura 41 – Valor Total Liberado



Fonte: Sudeg

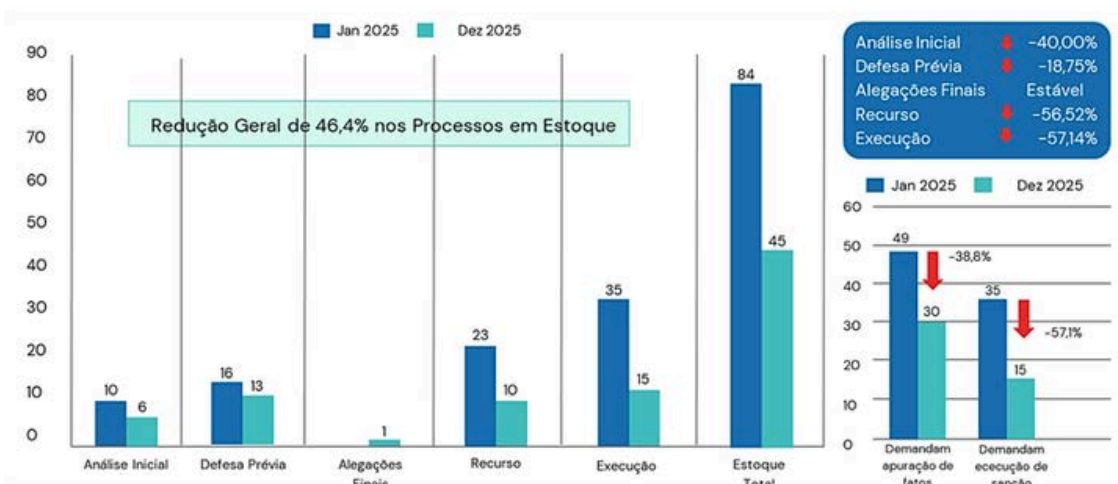
## Indicadores Processuais - Processo Administrativo Sancionador (PAS)

No exercício de 2025, a ANTT consolidou papel estratégico na governança contratual e regulatória da Agência, com atuação orientada à efetividade do regime sancionador, à mitigação de riscos jurídicos e ao suporte qualificado ao contencioso administrativo e judicial.

Os indicadores demonstram inversão de tendência histórica, com recorde de arrecadação efetiva, redução expressiva do estoque processual e ganhos significativos em celeridade e resolutividade administrativa.

Os desafios identificados, notadamente a complexidade crescente dos processos recursais e a necessidade de regulamentação normativa, encontram contraposição em sólida base de governança, capacidade técnica consolidada e compromisso institucional com a eficiência e a tempestividade da atuação administrativa.

Gráfico 46 – Indicadores (PAS)



Fonte: Sudeg

## Desempenho Financeiro - Estoque / Multas - Multas Administrativas Contratuais

Inicialmente, cumpre destacar que os dados apresentados nesse item tratam exclusivamente às multas administrativas decorrentes de processos sancionadores aplicados no âmbito da gestão contratual, ou seja, penalidades impostas a empresas contratadas pela ANTT em razão de descumprimento de obrigações previstas em contratos administrativos, nos termos da [Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021](#).

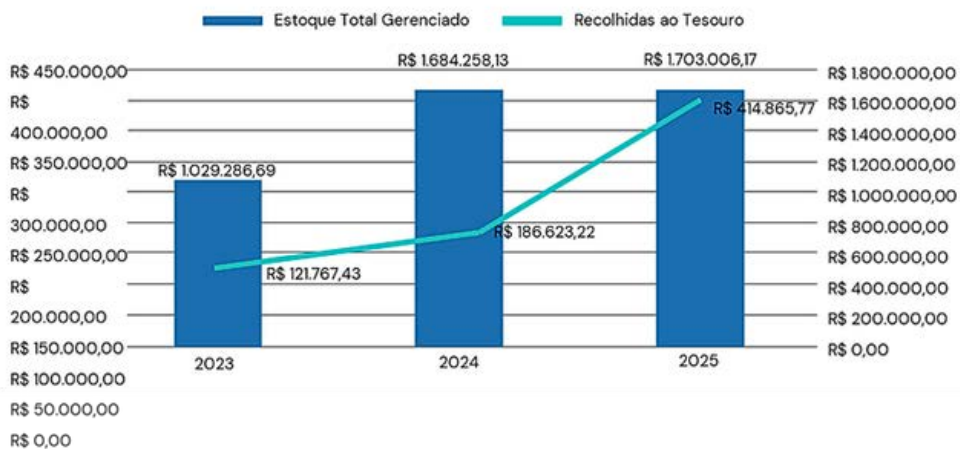
Assim, o exercício de 2025 teve arrecadação histórica de R\$ 414.865,77, um aumento de 122,3% em relação a 2024, graças à otimização das estratégias de cobrança. As multas inscritas em dívida ativa caíram 53,8%, indicando maior eficiência administrativa. O estoque em fase de cobrança diminuiu 60,8%, enquanto o estoque financeiro em fase recursal cresceu 94,1%, refletindo maior complexidade nos casos. O estoque total atingiu R\$ 1.703.006,17, com um aumento de 1,1% em relação a 2024, e um crescimento acumulado de 65,45% no volume financeiro gerido entre 2023 e 2025, destacando a importância econômica da atividade sancionadora.

Figura 40 – Estoque/Multas



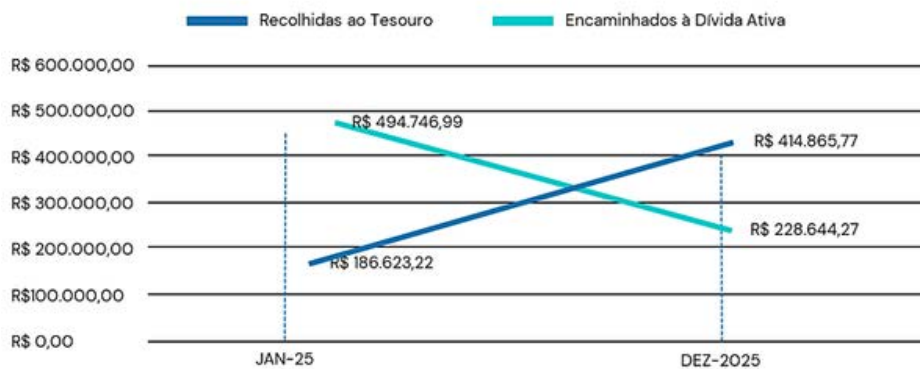
Fonte: Sudeg

**Gráfico 47 – Desempenho Financeiro - Multas Administrativas Contratuais**



Fonte: Sudeg

**Gráfico 48 – Desempenho Financeiro - Multas Administrativas Contratuais**



Fonte: Sudeg

## Destaques e Perspectivas

**1**

**AMPLIAÇÃO**

Aplicativo GELIC

Expansão das funcionalidades e aprimoramento dos serviços oferecidos no aplicativo de gestão dos contratos administrativos, com o objetivo de aumentar a eficiência e a transparência.

**2**

**TRATAMENTO**

Publicização de Processos

Aprimorar os procedimentos internos visa tornar os processos mais transparentes, assegurando um maior acesso e visibilidade às informações institucionais, em conformidade com as diretrizes do Tribunal de Contas da União.

**3**

**NORMA**

de Contratação

Implementação de diretrizes normativas relacionadas a:

- Alçadas de competência
- Plano de Contratações Anual
- Processo Administrativo Sancionador
- SERASA



# Gestão de Tecnologia da Informação e Comunicação

Nas agências reguladoras, a complexidade de processos, o volume de dados e a necessidade de transparência tornam a Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) um elemento estruturante da governança e da eficiência institucional.

Em 2025, mesmo com contingenciamento orçamentário, a ANTT priorizou ações de TIC para manter serviços críticos, modernizar infraestrutura e sistemas, elevar transparência e fortalecer segurança da informação, com ganhos diretos para fiscalização, regulação e atendimento ao cidadão.

## Montante de Recursos Financeiros em TIC

Quadro 56 - Recursos financeiros em TIC

| Natureza De Despesa | Despesas Empenhadas     | Despesas Liquidadas     | Despesas Restos a pagar<br>Não Processaos a pagar |
|---------------------|-------------------------|-------------------------|---|
| INVESTIMENTOS       | R\$4.335.200,00         | R\$0,00                 | R\$4.335.200,00                                   |
| CUSTEIO             | R\$68.750.267,46        | R\$48.924.169,63        | R\$19.826.097,83                                  |
| <b>TOTAL</b>        | <b>R\$73.085.467,46</b> | <b>R\$48.924.169,63</b> | <b>R\$24.161.297,83</b>                           |

Fonte: Tesouro Gerencial (20/01/2026)

## Contratações mais relevantes de recursos de TIC

Apesar das contínuas restrições orçamentárias em 2025, a ANTT proveu esforços para obter investimento, viabilizando a realização de 3 novos processos de aquisição e, a prorrogação de 13 contratos de serviços contínuos, conforme consta no [Portal da ANTT](#).

As aquisições e prorrogações realizadas em 2025 materializaram-se em avanços concretos para a infraestrutura tecnológica da ANTT, diretamente alinhados à sua missão regulatória e à prestação de serviços públicos. Apresentamos os principais benefícios, organizados em categorias estratégicas:

- Modernização da Produtividade e Ferramentas Corporativas, tais como licenças Adobe e Microsoft, dando suporte à elaboração e gestão de documentos e projetos, colaboração e automação (incluindo recursos de IA), mantendo serviços essenciais (e-mail, nuvem, bancos de dados).
- Fortalecimento da Infraestrutura de Rede e Conectividade, com a expansão de Switches e Rede Wi-Fi, além da contratação/continuidade de links de dados com redundância entre sede, unidades regionais e postos, melhorando estabilidade e disponibilidade dos sistemas;
- Segurança Cibernética e Governança de Acesso Reforçadas, com uma plataforma integrada de proteção e resposta, PAM (controle de acessos privilegiados) e firewall de nova geração, reduzindo riscos de incidentes e preservando a continuidade dos serviços;
- Desenvolvimento e Suporte Especializado Contínuo, com atuação da fábrica de software para evolução/manutenção de sistemas e suporte 24x7 ao CNSO, além de contratação em fase final para apoio à gestão de TIC (equipe enxuta atendendo mais de 68 sistemas), com foco em conformidade LGPD/LAI e melhoria de serviços digitais.

## Principais iniciativas e resultados na área de TIC

Os resultados alcançados em 2025 evidenciam o compromisso contínuo da ANTT com a transformação digital e a excelência na prestação de serviços públicos. As iniciativas implementadas não apenas fortaleceram as capacidades regulatórias e operacionais da Agência, mas também posicionaram a ANTT

como uma instituição moderna, ágil e preparada para liderar inovações no setor de transportes terrestres, atendendo com eficácia às crescentes demandas da sociedade e do mercado.

A seguir, destacam-se marcos importantes na modernização da infraestrutura tecnológica e na melhoria dos processos institucionais:

- **Dados Abertos (PDA):** publicação de dados no Portal de Dados Abertos em 7 entregas ao longo de 2025, ampliando transparência, reutilização de dados e controle social (ex.: agenda regulatória, infraestrutura rodoviária, RNTRC, VPO, pesagem veicular, atendimento ao usuário, investimentos de concessões).
- **SIFAMA – Notificação Eletrônica:** emissão de notificações em conformidade com as normas internas e arquitetura GOV.BR, com redução de custos e prazos (de dias para segundos), automação de validações e base para futuras integrações intergovernamentais.
- **Webservice Cronotacógrafo – Integração com INMETRO:** consulta oficial em tempo real e validação automática (via SISHAB2) da vigência do cronotacógrafo, reduzindo fraudes e aumentando eficiência e segurança na fiscalização em campo.
- **Modernização do sistema OTM:** substituição de solução legada (Access/rede) por sistema moderno, seguro e Auditável, elevando integridade e rastreabilidade e apoiando a habilitação de operadores com compartilhamento de dados sensíveis (inclusive com a Receita Federal).

## Governança de TIC

Além de todos os acompanhamentos de sistemas e infraestrutura, foram desenvolvidos projetos internos para manutenção da atualização normativa e regulamentar; e possibilidade de acompanhamento de uma gestão e governança em TI.

### Atualização da Política de Segurança da Informação – PoSIN

Em 2025, realizou-se um diagnóstico de adequação da [Política de Segurança da Informação \(PoSIN\)](#) às diretrizes do Programa de Proteção à Segurança da Informação (PPSI) e às normativas atualizadas do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR).

Como resultado desse alinhamento estratégico, a PoSIN foi atualizada para incorporar explicitamente os pilares da segurança cibernética, física e da proteção de dados, reafirmando o compromisso com a disponibilidade, integridade, confidencialidade e autenticidade das informações.

Para operacionalizar a política atualizada, foi iniciado em 2025 um amplo esforço de normatização interna para a completude do arcabouço de segurança da informação da ANTT.

## Medidas em Cibersegurança

Em 2025, a ANTT intensificou suas iniciativas de cibersegurança diante de um cenário de crescentes e sofisticadas ameaças digitais. Foram implementadas soluções integradas de detecção, resposta e gestão de vulnerabilidades, ampliando a capacidade de monitoramento, análise de riscos e mitigação de incidentes em tempo hábil, reduzindo a janela de exposição a riscos e fortalecendo a segurança da infraestrutura.

Dentre as medidas adotadas, destaca-se gestão centralizada de vulnerabilidades (*Vicarius*), *hardening* de acessos privilegiados com adoção do *Zero Trust* em AD/M365, Auditoria automatizada de grupos privilegiados com alertas, simulações de *phishing* (*Cymulate*) e otimização do *Tenable* (ferramenta de varredura).

Essas medidas consolidam um ambiente de segurança mais resiliente e maduro, garantindo não apenas a conformidade com as melhores práticas do setor, mas, sobretudo, a proteção dos ativos de informação e a integridade dos serviços públicos essenciais prestados pela Agência.

## Infraestrutura e Inventário Tecnológico

A implementação do novo [Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação \(PDTIC\) 2025-2028](#) orientou, em 2025, o redesenho de topologia, atualização do inventário e modernização arquitetural, além da implementação do *Microsoft Intune* (co-gerenciamento com SCCM - *System Center Configuration Manager*) e a migração de mais de 450 dispositivos para Windows 11.

Dessa forma, foram cumpridas algumas etapas do PDTIC, possibilitando uma infraestrutura mais visível, eficiente, segura e estrategicamente alinhada, formando uma base sólida para os próximos ciclos de inovação.

## Integração de Sistemas e Dados

Com o objetivo de aumentar a disponibilidade e a confiabilidade dos sistemas críticos e modernizar o ciclo de desenvolvimento, foram implementadas soluções de alta disponibilidade e integração contínua, como a migração de ambientes críticos para arquitetura de alta disponibilidade utilizando SQL Server Always On Availability Groups e Failover Cluster e a implantação do Azure DevOps Server, com configuração de pipelines de CI/CD para otimização do fluxo de desenvolvimento.

As iniciativas garantem maior resiliência operacional e agilidade na entrega de software, alinhando a infraestrutura de dados e desenvolvimento às melhores práticas do setor.

## Capacitação e Conscientização em Segurança da Informação

Foram realizadas ações educativas e de simulação para aumentar a resiliência humana contra ameaças cibernéticas por meio de campanha de phishing simulados e cursos sobre segurança da informação. As iniciativas contribuíram para aumentar o nível de alerta e o conhecimento dos servidores, transformando o usuário em uma linha ativa de defesa da informação.

## Desafios e Perspectivas

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.

Permanecem, todavia, como principais obstáculos, a restrição orçamentária e a escassez de pessoal especializado.

Para a continuidade dos resultados efetivos, é necessário observar e atuar em questões que representam desafios nesta temática, como a plena conformidade com a legislação (LGPD/PPSI em especial), integração segura entre sistemas (inclusive com órgãos externos), fortalecimento da ETIR (Equipe de Prevenção, Tratamento e Resposta a Incidentes Cibernéticos) e monitoramento contínuo de riscos, capacitação recorrente, atualização normativa e adoção segura de novas tecnologias (*cloud*, Inteligência Artificial e *big data*), com melhor governança de projetos complexos e continuidade da modernização da infraestrutura.

### **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 Estratégica e Informações

### **PROJETO GRÁFICO , DIAGRAMAÇÃO E CAPA**

Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação



## 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.

