



## **PROPOSTA TÉCNICA E ORÇAMENÁRIA**

**APOIO PARA O DESENVOLVIMENTO DE ATUALIZAÇÕES E DE NOVAS  
APLICAÇÕES NO SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO DO  
TRANSPORTE FERROVIÁRIO (SAFF) – FASE 1**

**Tema Prioritário 5 - Automação e aprimoramento da fiscalização da ANTT**

**Concessionária XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX**

**Setembro/2025**



## **1 CONCESSIONÁRIA**

Concessionária XXXXXXXX.

## **2 DESCRIÇÃO DO PROJETO**

### **2.1 TÍTULO DO PROJETO**

Apoio para o desenvolvimento de atualizações e de novas aplicações no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF) – Fase 1.

### **2.2 OBJETIVO GERAL**

O presente documento apresenta o Plano de Trabalho cujo objetivo é apoiar o desenvolvimento de atualizações e a criação de novas aplicações no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF). As ações previstas visam implementar melhorias consideradas prioritárias e serão executadas em parceria entre o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O projeto será viabilizado por meio da utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), previstos nos contratos de concessão e subconcessão do setor ferroviário.

## **3 ETAPAS**

### **3.1 ETAPA 1: ESTRUTURAÇÃO DE EQUIPE E REUNIÃO DE KICK-OFF**

Esta etapa é destinada aos alinhamentos iniciais entre as equipes da ANTT e do LabTrans/UFSC, contemplando a estruturação e a mobilização do grupo de profissionais que atuará no projeto.

Nessa meta, serão realizadas discussões entre os membros das equipes e uma reunião de *kick-off* para o início das atividades.

As atividades previstas para essa etapa são:

- *Atividade 1.1.1: mobilização da equipe do projeto*

Esta atividade é referente à mobilização da equipe do LabTrans/UFSC que estará envolvida na elaboração dos produtos do projeto. Além da definição dos profissionais, serão mapeadas e creditadas as devidas responsabilidades para cada fase de execução do projeto.

- *Atividade 1.1.2: reunião de kick-off*

Reunião para apresentação da equipe de projeto; dos objetivos do projeto; do detalhamento do escopo; dos papéis e das responsabilidades; do macrocronograma; e dos próximos passos. Também serão esclarecidas eventuais dúvidas da equipe da ANTT sobre o projeto, além do repasse de dados e de informações, pela ANTT, necessárias ao desenvolvimento do trabalho.

### **3.2 ETAPA 2: ADEQUAÇÃO DO MÓDULO METAS**

Esta etapa tem como objetivo realizar adequações em funcionalidades do módulo Metas do SAFF, em face da regulação existente, com vistas a permitir o adequado estabelecimento, revisão e acompanhamento das metas de produção e de segurança, sobretudo por meio da eliminação de restrições atualmente existentes no referido módulo e da possibilidade de inclusão, pelas concessionárias, de informações adicionais necessárias aos referidos procedimentos como, por exemplo, apresentação de justificativas para as propostas encaminhadas à ANTT e anexação de documentos com evidências.

As adequações a serem realizadas nessa etapa deverão solucionar, sempre que possível, restrições como:

- Algumas regras vigentes no SAFF impedem o cadastramento das metas pactuadas para determinada concessionária, para fins de acompanhamento de seu cumprimento, enquanto todas as concessionárias ferroviárias não estiverem com suas metas estabelecidas, o que não se mostra necessário ou adequado.

- Dificuldade de apresentação de proposta de exclusão de fluxos pelas concessionárias. O sistema pede informação de Tonelada Útil (TU) e o valor mínimo aceitável é 1.
- Dificuldade de confirmação de alguns fluxos de revisão de metas por parte da concessionária (ERRO: Nenhum registro possível para aceitar). A não confirmação dos fluxos mantém o status do processo como “em elaboração”.
- Trava que impede a atuação da ANTT quando o processo está classificado como “em elaboração”. Caso a concessionária perca o prazo para confirmar os fluxos objeto de revisão ou tenha algum problema nesse processo, o pedido fica registrado como “em elaboração”. Com esse status a ANTT não consegue analisar, aprovar ou rejeitar a revisão. A agência precisa aguardar a confirmação dos fluxos pela concessionária para aceitá-los ou rejeitá-los (a ANTT pode reabrir os prazos, quando necessário, mas não consegue analisar a demanda), o que dificulta todo o andamento da revisão, especialmente porque o problema também impacta a finalização dos pedidos de outras concessionárias.
- A ANTT não tem acesso à tela das concessionárias, o que dificulta a disponibilização de auxílio quando solicitado. A agência deveria ter a mesma visão (para intervenção) que a concessionária em todas as etapas – tanto no início de pactuação da meta quanto da revisão.
- Para tanto, as regras atuais do sistema, que geram os problemas mencionados, serão identificadas e revisadas, verificando-se a possibilidade da sua exclusão ou adaptação, e, na sequência, serão realizados os devidos ajustes nos procedimentos existentes.

Ressalta-se que as atividades desta etapa se referem à revisão das regras aplicadas aos procedimentos relativos às concessões atuais, e não a um módulo novo para novas concessões.

As atividades previstas para essa etapa são:

- *Atividade 1.2.1: análise das restrições*

Esta atividade consiste na avaliação das regras existentes que geram restrições no módulo Metas do SAFF conforme os problemas elencados anteriormente, relacionados aos processos de estabelecimento, de revisão e de acompanhamento de metas.

- *Atividade 1.2.2: revisão e proposta de alteração das regras*

Esta atividade visa à adequação dos procedimentos existentes no sistema a partir das análises realizadas na atividade 1.2.1, principalmente eliminando

restrições, bem como ao ajuste do módulo, de forma a possibilitar a inclusão, pelas concessionárias, de informações adicionais necessárias aos procedimentos de estabelecimento, revisão e acompanhamento das metas, como a apresentação de justificativas para as propostas encaminhadas à ANTT e a anexação de documentos com evidências.

- *Atividade 1.2.5: implementação das adequações*

A atividade consiste na implementação das adequações identificadas para o módulo Metas do SAFF. Isso envolve o ajuste do código fonte e do banco de dados, a realização de testes e de validações das funcionalidades e regras que devem ser realizados em conjunto entre os técnicos do LabTrans/UFSC e da ANTT, bem como a realização das adequações que forem necessárias.

### **3.3 ETAPA 3: ADEQUAÇÃO DO MÓDULO CAFEN - AUTORIZATÁRIAS, ATFS E OUTRAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO QUE UTILIZEM A MALHA CONCEDIDA**

Diante da vigência de novo modelo de outorga ferroviária por autorização, implementado pela [Lei nº 14.273/2021](#), bem como da necessidade de controle, pela ANTT, das novas informações oriundas dessa modalidade de delegação, o objetivo desta etapa é criar uma funcionalidade de cadastro para os dados básicos das autorizatárias, tais como: nome da empresa, nome da ferrovia e linha prevista/implantada, assim como gerar relatórios para visualização e acompanhamento dos dados cadastrados. Para isso, deverão ser identificados os dados necessários, e criada a funcionalidade de cadastro no módulo Cadastro Ferroviário Nacional (CAFEN), contemplando as variáveis selecionadas.

As novas informações a serem inseridas no SAFF possibilitarão uma melhor visualização do cenário de autorizações sob responsabilidade da ANTT, e facilitarão tanto a gestão das informações das autorizações quanto o acompanhamento das obrigações contratuais.



Além disso, serão criados mecanismos para cadastro dos dados básicos dos ATFs, responsáveis pelo transporte ferroviário desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária, e de outras empresas de transporte ferroviário que utilizem a infraestrutura ferroviária concedida, como a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (METROFOR). Tais agentes, em que pese não serem responsáveis pela infraestrutura de nenhum trecho de malha, devem ter seus dados registrados, uma vez que serão utilizados pela ANTT em outras ações regulatórias como, por exemplo, controle de dados e acompanhamento de metas.

Atualmente, o sistema não permite que terceiros que não sejam concessionárias, como é o caso da CBTU, da METROFOR ou eventual ATF, sejam incluídos como responsáveis pelos acidentes ocorridos em malha compartilhada, o que exige da área técnica da Agência, durante o procedimento de apuração do cumprimento das metas, a análise de cada laudo anexado ao sistema para identificação do responsável pelo acidente, assim como a exclusão manual dos acidentes de responsabilidade de terceiros das metas de segurança.

Dessa forma, deve ser realizado o cadastro de tais agentes para que seja possível, no módulo Registro e Acompanhamento de Acidente Ferroviário (RAAF) e metas, atribuir a responsabilidade do acidente ao terceiro, quando este for o causador, e excluí-lo da contabilização das metas de segurança da concessionária responsável pela malha onde ocorreu o evento.

As atividades previstas para esta etapa são:

- *Atividade 1.3.1: identificação dos dados*  
Identificação dos dados básicos de cadastro relacionados a terceiros usuários da malha (autorizatárias, ATFs, CBTU, METROFOR etc.). Ao final, deverá ser feita a validação, em conjunto com a ANTT, dos dados de interesse para inclusão no SAFF.
- *Atividade 1.3.2: desenvolvimento de protótipo*

Esta atividade visa propor e desenvolver o protótipo de uma nova funcionalidade para inserção e consulta dos dados de cadastro dos terceiros, que foram selecionados na atividade anterior.

- *Atividade 1.3.3: implementação da funcionalidade*

A atividade consiste na implementação da funcionalidade no módulo CAFEN do SAFF. Isso envolve o ajuste do código fonte e do banco de dados, a realização de testes e de validações da nova funcionalidade que devem ser realizados em conjunto entre os técnicos do LabTrans/UFSC e da ANTT, bem como a realização das adequações que forem necessárias.

### **3.4 ETAPA 4: ADEQUAÇÃO DOS MÓDULOS RAAF, SIAD E METAS - AUTORIZATÁRIAS, ATFS E OUTRAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO QUE UTILIZEM A MALHA CONCEDIDA**

Esta etapa, em complemento à etapa 3, visa à criação ou à adaptação de funcionalidades existentes para o registro de dados relacionados à operação das autorizatárias, como produção de transporte, trem.km, acidentes, entre outros, a fim de possibilitar à ANTT o controle de novas informações e o acompanhamento das obrigações contratuais provenientes dessa modalidade de delegação implementada pela [Lei nº 14.273/2021](#). Para isso, deverão ser identificados os dados necessários e criada uma funcionalidade, ou adaptadas as funcionalidades existentes, nos módulos RAAF e Sistema de Acompanhamento do Desempenho das Concessionárias de Serviços Públicos de Transportes Ferroviários (SIAD), contemplando as variáveis selecionadas.

Ademais, apesar de não serem responsáveis pela infraestrutura de nenhum trecho de malha, os ATFs também devem ter registrados seus dados de produção de transporte e acidentes, por exemplo. Assim, serão criados mecanismos para registro e consulta dos dados operacionais dos ATFs, responsáveis pelo transporte ferroviário desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária. O registro dessas informações é relevante em virtude do impacto que estas têm nas

concessões e nas subconcessões ferroviárias (para fins de acompanhamento da saturação ferroviária ou das metas de segurança).

O sistema deve possibilitar ainda que a concessionária, ao cadastrar os acidentes em sua malha, possa atribuí-los, quando for o caso, a terceiros usuários da infraestrutura sob sua responsabilidade, como ATFs e empresas de transporte de passageiros (CBTU, METROFOR etc.).

Quanto ao módulo de Metas, este deve permitir que no processo de apuração de cumprimento das metas de segurança seja possível excluir de forma automática os registros de acidentes que não sejam de responsabilidade da concessionária em análise, bem como computar de forma adequada a produção dos terceiros para fins de análise das metas de produção.

A priori, entende-se que as concessionárias ficarão responsáveis por informar os trens de terceiros que utilizarem a sua malha via Formulário de Trem quando essa nova funcionalidade entrar em funcionamento no SAFF.

As atividades previstas para esta etapa são:

- *Atividade 1.4.1: identificação dos dados*

Identificação dos dados operacionais relacionados às autorizações ferroviárias e ATFs, bem como dos dados de acidentes relacionados a terceiros que utilizem a infraestrutura. Ao final, deverá ser feita a validação, em conjunto com a ANTT, dos dados de interesse para inclusão no SAFF.

- *Atividade 1.4.2: desenvolvimento de protótipo*

Esta atividade visa propor e desenvolver o protótipo de uma nova funcionalidade ou adaptar funcionalidades existentes para que seja realizada a inserção e a consulta dos dados operacionais dos terceiros, que foram selecionados na atividade anterior.

- *Atividade 1.4.3: implementação da funcionalidade*

A atividade consiste na implementação da funcionalidade no SAFF. Isso envolve o ajuste do código fonte e do banco de dados, a realização de testes e de validações da funcionalidade que devem ser realizados em conjunto



entre os técnicos do LabTrans/UFSC e da ANTT, bem como a realização das adequações que forem necessárias.

### **3.5 ETAPA 5: RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA (RAIF)**

A etapa 5 tem por objetivo o desenvolvimento ou adequação de funcionalidades que permitam a recepção das informações disponibilizadas pelas concessionárias constantes no RAIF, previsto no Relatório de Acompanhamento Anual (RAA), constante do Anexo 1 (Caderno de Obrigações) dos contratos e aditivos de prorrogação do setor ferroviário celebrados após o ano de 2019.

De forma geral, espera-se que as concessionárias sejam capazes de inserir as informações referentes à situação da infraestrutura, superestrutura, passagens em nível, instalações de apoio e faixa de domínio. O sistema deve permitir a inclusão de fotos e de vídeos com referência geográfica de cada um dos pontos em análise.

Assim, serão identificadas todas as informações obrigatórias do RAIF e geradas as adequações no SAFF.

As atividades previstas para esta etapa são:

- *Atividade 1.5.1: identificação dos dados*

Nesta atividade serão identificados todos os requisitos de sistema e as soluções necessárias para o recebimento das informações obrigatórias que constam no Caderno de Obrigações referentes ao RAIF.

- *Atividade 1.5.2: desenvolvimento dos protótipos*

Esta atividade visa propor e desenvolver o protótipo da funcionalidade para que seja realizada a inserção e a consulta dos dados identificados na atividade anterior.

- *Atividade 1.5.3: implementação da funcionalidade*

A atividade consiste na implementação da funcionalidade no SAFF. Isso envolve o ajuste do código fonte e do banco de dados, a realização de testes e de validações da nova funcionalidade que devem ser realizados em

conjunto entre os técnicos do LabTrans/UFSC e da ANTT, bem como a realização das adequações que forem necessárias.

### **3.6 ETAPA 6: RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE INVESTIMENTOS (RAPI)**

A etapa 6 tem por objetivo o desenvolvimento ou adequação de funcionalidades que permitam a recepção das informações disponibilizadas pelas concessionárias constantes no RAPI, previsto no RAA, constante do Anexo 1 (Caderno de Obrigações) dos contratos e aditivos de prorrogação do setor ferroviário celebrados após o ano de 2019.

O sistema deve permitir a inserção de informações referentes aos investimentos com prazo determinado. Espera-se que as concessionárias sejam capazes de inserir dados sobre a situação financeira, ano a ano, da execução do investimento; a curva de avanço físico; a curva de avanço financeiro; o registro fotográfico que comprove o avanço físico; e a documentação de responsabilidade técnica.

Assim, serão identificadas todas as informações obrigatórias do RAPI e geradas as adequações no SAFF.

As atividades previstas para esta etapa são:

- *Atividade 1.6.1: identificação dos dados*

Nesta atividade serão identificados todos os requisitos de sistema e as soluções necessárias para o recebimento das informações obrigatórias que constam no Caderno de Obrigações referentes ao RAPI.

- *Atividade 1.6.2: desenvolvimento dos protótipos*

Esta atividade visa propor e desenvolver o protótipo da nova funcionalidade para que seja realizada a inserção e a consulta dos dados identificados na atividade anterior.

- *Atividade 1.6.3: implementação da funcionalidade*

A atividade consiste na implementação da funcionalidade no SAFF. Isso envolve o ajuste do código fonte e do banco de dados, a realização de testes



e de validações da nova funcionalidade que devem ser realizados em conjunto entre os técnicos do LabTrans/UFSC e da ANTT, bem como a realização das adequações que forem necessárias.

### **3.7 ETAPA 7: ADEQUAÇÃO DOS MÓDULOS RIF E ADMINISTRAÇÃO**

Esta etapa tem por objetivo a reestruturação do módulo Registro de Informações de Fiscalização (RIF), a fim de contribuir para melhorar a gestão e o controle das fiscalizações da ANTT. Desse modo, serão realizadas adequações nas funcionalidades do módulo para que os servidores da agência sejam capazes de inserir, além do Relatório de Inspeção, as informações referentes à fiscalização realizada, com a inclusão de registro fotográfico e de vídeo, e textos com dados e evidências identificados nas fiscalizações efetivadas. O sistema deve organizar essas informações de maneira georreferenciada.

Desse modo, ocorrerá uma modernização do SAFF para receber e armazenar adequadamente todos os metadados que acompanham as fotos e os vídeos, permitindo a correta classificação e sistematização das informações.

Ressalta-se que esta etapa não contempla o desenvolvimento de ferramenta de análise e de processamento de fotos e vídeos, somente recebimento e armazenamento.

Além disso, em virtude da necessidade da agência quanto à revisão no processo de autorização de acesso ao sistema por novos usuários vinculados às concessionárias, nesta etapa também serão identificados os ajustes necessários nas regras e nas funcionalidades pertinentes, bem como realizadas as devidas adequações no Módulo Administração para que o processo seja facilitado.

As atividades previstas para essa etapa são:

- *Atividade 1.7.1: identificação dos dados – RIF*

Nesta atividade serão especificados todos os dados e as alterações necessárias, relacionados à descrição anterior, a serem realizadas no módulo RIF.

- *Atividade 1.7.2: desenvolvimento dos protótipos – RIF*

Esta atividade contempla o desenvolvimento dos protótipos para a inserção das informações da fiscalização de campo.

- *Atividade 1.7.3: identificação das alterações – Administração*

Nesta atividade serão identificados os ajustes necessários no Módulo Administração para a adequação do acesso ao sistema.

- *Atividade 1.7.4: desenvolvimento dos protótipos – Administração*

Esta atividade contempla o desenvolvimento dos protótipos para a realização das alterações relacionadas ao acesso do SAFF.

- *Atividade 1.7.5: implementação das funcionalidades*

A atividade consiste na implementação das funcionalidades no SAFF. Isso envolve o ajuste do código fonte e do banco de dados, a realização de testes e de validações da nova funcionalidade que devem ser realizados em conjunto entre os técnicos do LabTrans/UFSC e da ANTT, bem como a realização das adequações que forem necessárias.

### **3.8 ETAPA 8: APOIO TÉCNICO E OPERAÇÃO ASSISTIDA**

Esta etapa tem como objetivo promover a operação assistida e prestar apoio para a utilização do SAFF implantado, assim como elaborar a documentação técnica do sistema a ser entregue como produto do escopo deste projeto. Assim, após a disponibilização do SAFF no ambiente de produção da ANTT, os técnicos do LabTrans/UFSC deverão prestar operação assistida do sistema, a fim de auxiliar os técnicos da agência nas atividades de monitoramento da operação do SAFF. Nesse processo também serão realizadas reuniões para a demonstração do uso das funcionalidades disponibilizadas.

- *Atividade 1.8.1: operação assistida do sistema SAFF implantado*



Nesta atividade, após a disponibilização do SAFF no ambiente de produção, os técnicos do LabTrans/UFSC iniciarão a prestação de operação assistida a fim de apoiar os técnicos da agência nas atividades de monitoramento da operação do SAFF e no esclarecimento de dúvidas acerca das funcionalidades e das rotinas sistêmicas.

Além disso, caso necessário, serão realizados ajustes corretivos no sistema entregue. O foco da operação assistida é, portanto, a manutenção da operação do SAFF implantado. Não estão previstos o desenvolvimento de novas funcionalidades ou mudanças complexas de regras de negócio e de requisitos.

- *Atividade 1.8.2: apoio técnico para o uso das funcionalidades desenvolvidas*  
Nesta atividade serão realizadas reuniões para apoio técnico ao uso do SAFF implantado, com o intuito de demonstrar a utilização das funcionalidades desenvolvidas nas demais metas deste Plano de Trabalho. As reuniões ocorrerão por meio de plataforma on-line, permitido sua gravação e seu compartilhamento a posteriori.
- *Atividade 1.8.3: elaboração da documentação técnica do sistema*  
Nesta atividade deverá ser elaborada a documentação técnica do sistema, como parte do escopo do presente projeto, conforme modelos adotados no Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 02/2018/ANTT.



#### 4 CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

Ação		Metas e atividades	Meses																	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1 - Apoio para o desenvolvimento de atualizações e novas aplicações no SAFF - fase 1	1.1: Estruturação de equipe e reunião de <i>kick-off</i>																			
	1.2: Adequação do Módulo Metas																			
	1.3: Adequação do Módulo CAFEN - autorizatárias, ATFs e outras empresas de transporte ferroviário que utilizem a malha concedida																			
	1.4: Adequação dos Módulos RAAF, SIAD e Metas - autorizatárias, ATFs e outras empresas de transporte ferroviário que utilizem a malha concedida																			
	1.5: Relatório de Acompanhamento da Infraestrutura Ferroviária (RAIF)																			
	1.6: Relatório de Acompanhamento do Plano de Investimentos (RAPI)																			
	1.7: Adequação dos Módulo RIF e Administração																			
	1.8: Apoio técnico e operação assistida																			
Produtos									P1		P2		P3							
Relatório Gerenciais				RG1			RG2			RG3			RG4			RG5			RG6	

## 5 **VALOR DA PROPOSTA**

O orçamento para realização do referido projeto é de **R\$ 3.637.475,25** (três milhões, seiscientos e trinta e sete mil, quatrocentos e setenta e cinco reais e vinte e cinco centavos), a serem desembolsados de acordo com cronograma de desembolso a seguir:

## 6 **ORÇAMENTO CONSOLIDADO E CRONOGRAMA DE DESEMBOLSO**

Nº	Item de Despesa	Total (R\$)
1	Equipe Técnica	2.717.167,30
2	Serviços de Terceiros	63.000,00
3	Passagens e Despesas com Locomoção	72.000,00
4	Diárias	24.051,60
5	Material de Consumo	41.400,00
6	Ressarcimentos Fundação de Apoio	356.108,83
7	Ressarcimentos Universidade Federal	363.747,53
Totais (R\$)		3.637.475,25

Nº	Cronograma de Desembolso	Total (R\$)
1	Mediante entrega e aprovação do Relatório Gerencial 1 - RG1	688.178,34
2	Mediante entrega e aprovação do Relatório Gerencial 2 - RG2	714.467,09
3	Mediante entrega e aprovação do Relatório Gerencial 3 - RG3	697.341,79
4	Mediante entrega e aprovação do Relatório Gerencial 4 - RG4	690.689,00
5	Mediante entrega e aprovação do Relatório Gerencial 5 - RG5	421.982,98
6	Mediante entrega e aprovação do Relatório Gerencial 6 - RG6	424.816,05
Totais (R\$)		3.637.475,25



## **7 LOCAL DE EXECUÇÃO**

A execução do presente Plano de Trabalho será realizada em parceria entre a concessionária e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), que será responsável pela execução técnica dos trabalhos. Contará, ainda, com a participação da Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária (FAPEU), que atuará como interveniente administrativa e financeira.

As responsabilidades das entidades envolvidas estão assim definidas:

- **UFSC, por meio do LabTrans:** caberá à Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), a responsabilidade pela execução técnica dos trabalhos previstos no presente Plano de Trabalho. Essa atribuição compreende a coordenação, planejamento, supervisão e acompanhamento das atividades técnicas e científicas, assegurando que todas as etapas sejam conduzidas de acordo com a metodologia proposta, os prazos estabelecidos e os objetivos pactuados.
- **FAPEU:** caberá à Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária (FAPEU) a gestão administrativa e financeira do projeto, compreendendo a contratação e seleção de pessoal necessário à execução das atividades (incluindo celetistas, consultores especializados, bolsistas de graduação e pós-graduação), bem como a formalização dos respectivos vínculos e acompanhamento das obrigações legais e trabalhistas. Além disso, será de responsabilidade da FAPEU a realização de aquisições e contratações de bens e serviços indispensáveis à consecução dos objetivos do plano de trabalho, em conformidade com o orçamento previamente aprovado. A FAPEU também responderá pelo processamento de pagamentos, execução



orçamentária e financeira, controle de despesas, prestação de contas e demais procedimentos administrativos correlatos, assegurando a conformidade com a legislação vigente e com as normas institucionais aplicáveis, de modo a garantir a adequada e transparente utilização dos recursos destinados ao projeto.

- **Concessionária:** responsável por viabilizar, quando necessário, a disponibilização de equipamentos e informações, além de acompanhar e validar a execução das atividades conduzidas pelo LabTrans/UFSC, por meio de reuniões periódicas de acompanhamento.

Florianópolis, 22 de setembro de 2025.

Fabio Silva de Souza  
Superintendente