



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

DOCUMENTO DE OFICIALIZAÇÃO DA DEMANDA (DOD)

PROCESSO Nº 50300.009505/2020-85

Histórico de Revisões

Data	Versão	Descrição	Autor
22/06/2021	1.0	Finalização da primeira versão do documento	Isaac Nascimento
12/11/2021	2.0	Segunda versão contendo informações orçamentárias	Isaac Nascimento

ATENÇÃO!

< Os trechos marcados em vermelho neste documento são editáveis, notas explicativas ou exemplos, devendo ser substituídos ou excluídos, conforme necessidade>.

DOCUMENTO DE OFICIALIZAÇÃO DA DEMANDA (DOD)

INTRODUÇÃO

Em conformidade com o art. 10 da Instrução Normativa SGD/ME nº 1, de 4 de abril de 2019, a fase de Planejamento da Contratação terá início com o recebimento do Documento de Oficialização da Demanda pela Área de TIC. Este documento deverá ser elaborado pela Área Requisitante da solução.

Referência: Art. 10 da IN SGD/ME nº 01/2019.

PREENCHIMENTO PELA ÁREA REQUISITANTE

1. IDENTIFICAÇÃO DA ÁREA REQUISITANTE

Área Requisitante (Unidade / Setor / Depto):

Gerência de Regulação da Navegação Interior/Superintendência de Regulação

Responsável pela Demanda:

Matrícula / SIAPE:

Patrícia Povia Gravina	1774409
E-mail: patricia.gravina@antaq.gov.br	Telefone: 61 2029-6960

2. IDENTIFICAÇÃO E CIÊNCIA DO INTEGRANTE REQUISITANTE

Nome: Isaac Monteiro do Nascimento	Matrícula / SIAPE: 1774893
Cargo: Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários	Lotação: GRI
E-mail: isaac.nascimento@antaq.gov.br	Telefone: 61 984760714
<p>Por este instrumento declaro ter ciência das competências do INTEGRANTE REQUISITANTE definidas na IN SGD/ME nº 1/2019, bem como da minha indicação para exercer esse papel na Equipe de Planejamento da Contratação.</p> <p style="text-align: center;">Brasília, 23 de junho de 2021.</p> <p style="text-align: center;"><u>Isaac Monteiro do Nascimento</u></p> <p style="text-align: center;"><Nome do Integrante Requisitante></p>	

3. IDENTIFICAÇÃO DA DEMANDA

Necessidade de Contratação: Contratação de solução de gerenciamento de linhas navegação.
--

ALINHAMENTO AOS PLANOS ESTRATÉGICOS	
ID	Objetivos Estratégicos
R1	Garantir efetividade das atividades de regulação
R3	Fortalecer a imagem e o relacionamento da ANTAQ com a sociedade
P1	Aperfeiçoar os instrumentos regulatórios
1.2 Agenda Regulatória	Acompanhar o serviço de transporte coletivo de passageiros e veículos na navegação interior

ALINHAMENTO AO PDTIC 2020-2021			
ID	Ação do PDTIC	ID	Meta do PDIC associada
	Atendimento ao ACÓRDÃO Nº 293-2021-ANTAQ, SEI nº 1339457.		

ALINHAMENTO AO PAC 2021	
Item	Descrição
223	LICENCIAMENTO DE DIREITOS PERMANENTES DE USO DE OUTROS SOFTWARES PROGRAMAS DE COMPUTADOR

4. MOTIVAÇÃO / JUSTIFICATIVA

4.1. A presente demanda trata da necessidade de implementação de solução de TI para o gerenciamento das linhas de navegação de passageiros autorizadas pela Agência no âmbito da navegação interior. A demanda encontra-se melhor especificada no Relatório de AIR nº 2/SRG/GRI SEI 1182258, o qual indicou a contratação de software proprietário como melhor alternativa regulatória. O posicionamento técnico foi acolhido pela Diretoria Colegiada da Agência nos termos do ACÓRDÃO Nº 293-2021-ANTAQ, SEI nº 1339457.

4.2. Sendo assim, passo a reproduzir a motivação da demanda nos termos do referido Relatório de AIR.

4.3. No exercício das suas funções, a ANTAQ tem por finalidade garantir a movimentação de pessoas e bens como também harmonizar os interesse dos usuários e autorizados, preservando o interesse público (art. 20, II, e art. 27, XXI, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001). Nesse quadro, o acompanhamento do esquema operacional das EBNs é essencial à atividade regulatória da Agência.

4.4. Atualmente encontram-se em operação 155 linhas de navegação de passageiros autorizadas, sendo 57 no transporte longitudinal e 98 no transporte transversal. As normas da Agência conceituam linha de navegação como o serviço executado na ligação de dois pontos extremos. A definição dos demais parâmetros da linha de navegação, como pontos intermediários, dias e horários e preços praticados, são registrados no esquema operacional autorizado. Duas autorizações distintas podem ter, portanto, a mesma linha de navegação (ou seja, a mesma origem e destino), mas pontos intermediários diferentes. Dessa forma, a gestão das linhas de navegação não se limita ao universo de linhas, mas sim ao universo dos esquemas operacionais.

4.5. Em dezembro de 2020, estavam autorizados pela ANTAQ 383 (trezentos e oitenta e três) Empresas Brasileiras de Navegação (EBN). A frota disponível era de 690 (seiscentos e noventa) embarcações. A depender do tipo de autorização, cada embarcação segue um esquema operacional próprio, com origem, destino, pontos de parada, dias e horários de operação, tabela de preços.

4.6. O acompanhamento do esquema operacional pode ser visto internamente sob quatro prismas. O primeiro, e principal, é o registro do dado. Para essa atividade a Agência utiliza o Sistema Corporativo. O Corporativo é a principal fonte de dados cadastrais dos serviços de transporte outorgados pela ANTAQ. Ele consolida informações das autorizações, empresas e embarcações. O sistema também utiliza tabelas de relacionamento com outras informações como instalação portuária, região hidrográfica, rotas, linhas de navegação, constituindo fonte primária a outros sistemas da Agência.

4.7. O Corporativo foi desenvolvido nos primeiros anos de existência da ANTAQ, tendo como foco a navegação marítima. Com o passar do tempo ele foi sendo aprimorado para atender a demanda de informação dos demais setores. Contudo, o sistema permaneceu estruturado como base de dados. Hoje, percebe-se que o sistema é bastante limitado para a gestão das informações do esquema operacional. Os campos para preenchimento do esquema operacional disponíveis no Corporativo foram desenvolvidos em 2012 por solicitação da então Gerência de Desenvolvimento da Navegação Interior (GDI) e se limitam às especificações do transporte longitudinal. As informações de preço, que compõem o esquema operacional, não estão registradas nesse sistema.

4.8. A Gerência de Autorização da Navegação (GAN) também aponta como desafio o cadastramento de alguns pontos de atracação das linhas de navegação. Como os esquemas operacionais que possuem instalações portuárias rudimentares não registrados na Agência ainda não puderam ser cadastrados no Corporativo, a atividade de cadastramento dos esquemas operacionais não pode ser finalizada.

4.9. O desafio da manutenção do cadastro de esquemas operacionais no sistema Corporativo pode se agravar com o passar do tempo. É frequente a Agência receber solicitação de alterações no esquema operacional no decurso da prestação do serviço. Seja para alterar a embarcação, pontos de atracação ou dias e horários de operação. No transporte longitudinal de passageiros, é reiterado a alteração da rota para atender a demanda de passageiros em festividades regionais.

4.10. Quanto às informações do esquema operacional das EBNs do transporte de travessia, é necessário aprimorar a sistematização de boa parte delas. As informações de preço estão registradas no Sistema de Desempenho da Navegação (SDN). As demais ou estão cadastradas no Corporativo ou nos

processos de outorga. De acordo com a GAN, a melhoria do cadastramento das informações é uma das demandas encaminhadas à STI.

4.11. Outras características do sistema que impactam sobre o registro e acompanhamento do esquema operacional são: tabelas de relacionamento engessadas, insuficiência de funcionalidades para gestão de linhas de navegação, ausência de indicadores de acompanhamento, carência de relatórios de consulta e ausência de funcionalidade de geoprocessamento.

4.12. O aprimoramento do Corporativo para atender essa demanda não é trivial. É necessário um estudo cuidadoso sobre cada solicitação de alteração. Isso porque elas podem impactar no cadastro e gestão das informações dos demais serviços regulados pela Agência, como portos, navegação marítima e de apoio.

4.13. No mais, é prática dos setores da ANTAQ assumirem o Corporativo como fonte primária das autorizações da Agência; ou seja, o cadastro de empresa, embarcações e termos de autorização. Considerando as limitações do Corporativo, a Agência desenvolveu sistemas específicos para gestão de dados secundários às autorizações. Cita-se o Sistema de Desempenho da Navegação (SDN), que consolida informações operacionais das empresas de navegação; o Sistema de Acompanhamento de Preços Portuários (APP), que registra os preços praticados dentro da área de um porto; o Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio (SAMA), que controla os registros dos afretamentos feitos nas navegações outorgadas pela Agência; o Sistema de Outorgas Portuárias (Arrendamento V2), que tem por finalidade o cadastro dos instrumentos contratuais de exploração de áreas e instalações portuárias, bem como a visualização de relatórios gerenciais.

4.14. O segundo prisma que envolve o acompanhamento do esquema operacional é a regulação. A gestão dessas informações afeta atividades de dimensionamento da atuação dos operadores (art. 55, VIII, da Resolução nº 3.585-ANTAQ, de 2014). Significa dizer que toca sobre a competência de ordenar a prestação do serviço de transporte no âmbito da navegação interior, de maneira a analisar, organizar e determinar regras para alcançar os preceitos de serviço adequado ao usuário, harmonizando os interesses públicos e a eficiência do serviço público.

4.15. Apesar dos serviços de transporte aquaviários terem natureza de autorização, as normas da ANTAQ preveem a possibilidade de intervenção regulatória na hipótese de limitação técnico-operacional relacionada à segurança da navegação, por exemplo. Para isso, é essencial deter boa gestão dos esquemas operacionais. Cita-se como exemplo dessa implicação o Estudo EVTEA Manaus/Careiro da Várzea - Versão Final (SEI nº 0782115).

4.16. Além disso, uma das informações que compõem o esquema operacional de grande interesse da regulação são os preços praticados. Compete à GRI o acompanhamento dos preços praticados no âmbito do transporte de passageiros na navegação interior (art. 55, VII, da Resolução nº 3.585-ANTAQ, de 2014). Atualmente as informações de preços estão registrados ou nos processos de outorga ou no SDN-Travessia (somente para o caso do transporte de travessia). É necessário estruturar e sistematizar o registro das informações de preço do transporte longitudinal de passageiros.

4.17. O terceiro prisma está associado à Superintendência responsável pelo desenvolvimento de estudos, a SDS. Uma das iniciativas coordenada por essa Superintendência é o Programa de Rastreamento de Embarcações - PRENAV. De acordo com a Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE), o PRENAV almeja acompanhar a prestação dos serviços de transporte por meio das informações geoprocessadas. O cruzamento das informações do PRENAV com o esquema operacional autorizado possibilitará a verificação da conformidade da prestação do serviço em termos da regularidade, continuidade e pontualidade, gerando indicadores para avaliação do serviço adequado. Nesse sentido, os dados do esquema operacional precisam estar devidamente sistematizados e atualizados.

4.18. O quarto e último prisma é o da fiscalização. Para otimizar os seus recursos, a Agência está investindo em iniciativas tecnológicas como SEIS Mobile e o Navegue Seguro. O primeiro é um aplicativo acessado por *smartphone*, disponibilizado a partir de 2019, que permite uma gama de facilidades para o servidor da Agência durante as ações de fiscalização, como a importação de informações das empresas autorizadas, a integração com os bancos de dados da Agência e a geração automática de notificações e

autos de infração para envio imediato ao regulado. Dentre as informações disponibilizadas para consulta está o esquema operacional cadastrado no Corporativo.

4.19. O Navegue Seguro também é um aplicativo acessado por *smartphone*. Este, encontra-se em fase de planejamento. O Navegue Seguro é voltado para os usuários dos serviços de transporte aquaviários e permitirá a consulta a empresas, embarcações, rotas e esquemas operacionais, registro de denúncias, avaliação do serviço e outros. Ambos aplicativos compartilham a mesma fonte de informação, o Corporativo. Consequentemente, o aprimoramento da base de dados dará maior solidez a essas aplicações de uso interno e externo.

4.20. Sob a perspectiva externa, na relação da ANTAQ com a sociedade, pontua-se a obrigação da ANTAQ de dispor as informações sob a sua guarda à sociedade. Ela está prevista na Lei de Acesso à Informação (LAI), Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011. De acordo com a LAI, a publicidade e a transparência das informações é a regra e o sigilo é exceção. O art. 8 da LAI prevê a obrigatoriedade dos órgãos divulgarem suas informações, independente de requerimentos feitos pela sociedade. Ressalta-se, contudo, a necessidade de se estruturar as informações disponibilizadas de acordo com a sua relevância e propósito, de maneira agrupada, adequadamente padronizada e apresentada.

4.21. No âmbito do transporte global, diversos países estão desenvolvendo sistemas inteligentes com foco em aumentar a qualidade do serviço oferecido ao passageiro, informando horários e rotas em tempo real e reduzindo os tempos de espera, de forma a atrair mais usuários para o transporte público, e por consequência aumentar a sua base de arrecadação.

4.22. Orientada pelo Comitê Europeu de Normalização (CEN), a prática internacional tem adotado padrões para novas tecnologias e práticas de regulação com vista à padronização e interoperabilidade no setor dos transportes de passageiros. O modelo de padronização para base de dados de transporte público mais utilizado pelo mercado nacional e internacional é o General Transit Feed Specification - GTFS. Ele permite o consumo das informações públicas por aplicativos de planejamento de rotas. A aplicação do modelo à navegação interior possibilitará que os serviços de roteirização online, como o *Google Maps*, incluam o serviço de transporte aquaviário de passageiros entre as opções de viagem. Ademais, os softwares de roteirização poderão fornecer aos usuários links para negociação do bilhete de passagem, fomentando o desenvolvimento tecnológico, a inovação no transporte aquaviário de passageiros.

4.23. Por todo o exposto, tem-se por suficiente a caracterização da necessidade de sistematização das informações do esquema operacional do transporte aquaviário numa solução adequada ao seu registro e acompanhamento, com vistas ao melhor desempenho das atividades setoriais da Agência e fomento do desenvolvimento tecnológico e inovação no setor de transporte.

5. RESULTADOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO

5.1. Conforme especificado no **Relatório de AIR nº 2/SRG/GRI SEI 1182258**, espera-se que a contratação subsidie a Agência na gestão das linhas de navegação de passageiros de forma eficiente, por meio da sistematização das informações do esquema operacional, tanto no transporte do tipo longitudinal como no transversal.

5.2. De forma específica, almeja-se sistematizar as informações em sistema próprio, permitindo à Agência:

- Gerir as linhas de navegação autorizadas;
- Registrar todos os esquemas operacionais autorizados de forma eficiente;
- Registrar alterações temporárias nos esquemas operacionais, como paralizações e alterações de itinerários, embarcação, dias e horários;
- Emitir alertas de alterações nos serviços, como paralizações e alterações de itinerários aos usuários;

- Armazenar o histórico das alterações;
- Manter relacionamento do banco de linhas de navegação com outras bases de dados e aplicações da ANTAQ;
- Dispor de indicadores de acompanhamento das linhas de navegação autorizadas;
- Dispor de relatórios de consulta de esquema operacional em tempo útil;
- Dispor de funcionalidade de geoprocessamento para acompanhamento das linhas de navegação;
- Dispor de funcionalidade para que os operadores peticionem alterações diversas nos esquemas operacionais autorizados;
- Dispor de ferramenta que possibilite o acompanhamento da prestação do serviço em tempo real;
- Realizar o dimensionamento da atuação dos operadores nas linhas de navegação;
- Realizar o acompanhamento dos preços praticados no transporte longitudinal de passageiros;
- Estruturar as informações do esquema operacional disponibilizadas à sociedade de acordo com a sua relevância e propósito;
- Disponibilizar as informações do esquema operacional no formato General Transit Feed Specification - GTFS, padrão internacional de interoperabilidade de base de dados de transporte público;
- Permitir o consumo das informações públicas por serviços de roteirização online;

6. FONTE DE RECURSOS

Programa: 0032 - Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo

Ação - 2000 - Administração da Unidade

Plano Orçamentário: 0002 - Manutenção Administrativa

Fonte 0174682010.

ENCAMINHAMENTO

Encaminhe-se ao <Coordenador-Geral de Tecnologia da Informação e Comunicação> para providências.

Brasília, 23 de junho de 2021.

Patrícia Pova Gravina

PREENCHIMENTO PELA ÁREA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

7. IDENTIFICAÇÃO E CIÊNCIA DO INTEGRANTE TÉCNICO

Nome: FAUSTO EMILIO DE MEDEIROS FILHO	Matrícula / SIAPE: 1547463
Cargo:	Lotação: CGI/STI
E-mail: fausto.medeiros@antag.gov.br	Telefone: 61 99536-6837

Por este instrumento declaro ter ciência das competências do INTEGRANTE TÉCNICO definidas na IN SGD/ME nº 1/2019, bem como da minha indicação para exercer esse papel na Equipe de Planejamento da Contratação.

Brasília, 23 de junho de 2021.

<Nome do Integrante Técnico>

JUSTIFICATIVA PARA ACUMULAÇÃO DE PAPÉIS (SE APLICÁVEL)
<Conforme o § 4º do artigo 10 da IN SGD/ME nº 1/2019, os papéis de integrantes da Equipe de Planejamento da Contratação não poderão ser acumulados pelo mesmo servidor, salvo quanto aos papéis de Integrante Requisitante e Técnico, em casos excepcionais, mediante justificativa fundamentada nos autos, e aprovados pelo Comitê de Governança Digital do órgão ou entidade>.

JUSTIFICATIVA PARA A DESIGNAÇÃO DE DIRIGENTE DA ÁREA DE TIC (SE APLICÁVEL)
<Conforme o § 5º do artigo 10 da IN SGD/ME nº 1/2019, a indicação e a designação de dirigente da Área de TIC para integrar a Equipe de Planejamento da Contratação somente poderá ocorrer mediante justificativa fundamentada nos autos>.

ENCAMINHAMENTO
Encaminhe-se à autoridade competente da Área Administrativa, que deverá: I. Decidir motivadamente sobre o prosseguimento da contratação; II. Indicar o Integrante Administrativo para composição da Equipe de Planejamento da Contratação, quando da continuidade da contratação; e III. Instituir a Equipe de Planejamento da Contratação, conforme exposto no inciso IV do art. 2º, e inciso III do §2º do art. 10. Brasília, 23 de junho de 2021. _____
<Nome do Titular da Área de TIC>

<As atividades atribuídas à autoridade da Área Administrativa poderão ser realizadas em documentos apartados (como Despacho ou Portaria), e devem ser incluídos no processo administrativo da contratação>.

PREENCHIMENTO PELA ÁREA ADMINISTRATIVA

8. DECISÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE

<Texto da decisão motivada sobre o prosseguimento da contratação>.

9. IDENTIFICAÇÃO E CIÊNCIA DO INTEGRANTE ADMINISTRATIVO

Nome:	Matrícula / SIAPE:
Cargo:	Lotação:
E-mail:	Telefone:

Por este instrumento declaro ter ciência das competências do INTEGRANTE ADMINISTRATIVO definidas na IN SGD/ME nº 1/2019, bem como da minha indicação para exercer esse papel na Equipe de Planejamento da Contratação.

Brasília, 23 de junho de 2021.

<Nome do Integrante Administrativo>

Fica instituída a Equipe de Planejamento da Contratação, conforme dispõe o inciso IV do art. 2º e o inciso III do § 2º do art. 10, da IN SGD/ME nº 01/2019.

Conforme o art. 29, § 8º da IN SGD/ME nº 01/2019, a Equipe de Planejamento da Contratação será automaticamente destituída quando da assinatura do contrato.

Brasília, 23 de junho de 2021.

<Nome da Autoridade Competente da Área Administrativa>



Documento assinado eletronicamente por **Patricia Pova Gravina, Gerente de Regulação da Navegação Interior**, em 12/11/2021, às 16:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Isaac Monteiro do Nascimento, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 12/11/2021, às 16:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1473510** e o código CRC **C5EDE81B**.