

Relatório Anual Circunstanciado de Atividades

2021



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE GESTÃO ADMINISTRATIVA – SUDEG

**RELATÓRIO ANUAL CIRCUNSTANCIADO DE
ATIVIDADES**

EXERCÍCIO 2021

Brasília - DF, abril de 2022

APRESENTAÇÃO

Considerando as Decisões Normativas TCU nº [187](#), de 9 de setembro de 2020, nº [188](#), de 30 de setembro de 2020, e nº [198](#), de 23 de março de 2022, a [Instrução Normativa TCU nº 84](#), de 22 de abril de 2020, a [Portaria TCU nº 49](#), de 07 de abril de 2022, e a [Portaria CGU nº 500](#), de 8 de março de 2016, o artigo 42, da [Resolução nº 5.888](#), de 12 de maio de 2020, que aprovou o Regimento Interno da ANTT, bem como o artigo 15 da [Lei nº 13.848](#), de 25 de junho de 2019, apresentamos o Relatório Anual Circunstaciado de Atividades da ANTT – Exercício de 2021.

Cumprindo o papel de Relatório de Gestão, conforme dispõe o § 6º, artigo 27, da IN TCU nº 84/2020, o presente relatório é parte integrante da prestação de contas anual a que esta Unidade Prestadora de Contas está obrigada, nos termos do parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal, a qual foi aprovada pela Diretoria Colegiada desta Agência, por meio da [Deliberação nº 159, de 20 de abril de 2022](#).

De acordo com o §1º, do artigo 1º, da IN nº 84/2020, a “prestação de contas é o instrumento de gestão pública mediante o qual os administradores e, quando apropriado, os responsáveis pela governança e pelos atos de gestão de órgãos, entidades ou fundos dos poderes da União apresentam e divulgam informações e análises quantitativas e qualitativas dos resultados da gestão orçamentária, financeira, operacional e patrimonial do exercício, com vistas ao controle social e ao controle institucional previsto nos artigos 70, 71 e 74 da Constituição Federal”.

A prestação de contas ajuda a assegurar transparência e responsabilidade na gestão pública, promove a defesa do patrimônio e mantém os cidadãos informados sobre os gastos, demonstrando se os objetivos propostos foram cumpridos e se os processos estão adequados.

Assim, este importante instrumento tem por objetivo propiciar aos cidadãos, que são os principais usuários de bens e serviços públicos, uma visão estratégica de como foi feito o uso dos recursos públicos no âmbito da ANTT, durante o exercício de 2021, seus resultados e impactos na sociedade, valendo-se de uma das principais ferramentas democráticas de comunicação entre governo, cidadãos e seus representantes.

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

DIRETOR GERAL

Rafael Vitale Rodrigues

UNIDADES VINCULADAS À DIRETORIA-GERAL

Gabinete do Diretor Geral – **Gab**

Secretaria-Geral – **Seger**

Assessoria de Estruturação de Informações Estratégicas – **Asinf**

Assessoria de Comunicação Social – **Ascom**

Assessoria de Relações Institucionais e Parlamentar – **Aspar**

Assessoria de Relações Internacionais – **Asint**

Ouvidoria – **Ouvid**

DIRETORIA COLEGIADA

Rafael Vitale Rodrigues

Davi Ferreira Gomes Barreto

Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio

Fábio Rogério Teixeira Dias de Almeida Carvalho

Alexandre Porto Mendes De Souza (em exercício)

Eduardo José Marra (em exercício)

Murshed Menezes Ali (em exercício)

UNIDADES VINCULADAS À DIRETORIA COLEGIADA

Auditória Interna – **Audit**

Procuradoria Federal ANTT – **PF/ANTT**

Corregedoria – **Coreg**

Secretaria Executiva da Comissão de Ética da ANTT – **Secet**

SUPERINTENDÊNCIAS ORGANIZACIONAIS

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – **Supas**

Superintendência de Transporte Ferroviário – **Sufer**

Superintendência de Tecnologia da Informação – **Sutec**

Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional –

Suart

Superintendência de Gestão Administrativa – **Sudeg**

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas

– **Suroc**

Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros – **Sufis**

Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – **Surod**

Superintendência de Concessão da Infraestrutura – **Sucon**

UNIDADES REGIONAIS

Unidade Regional do Rio De Janeiro – URRJ

Av. Marechal Câmara, 160 – 11º andar, Ed. Le Bourget – Bairro Castelo
Rio de Janeiro – RJ. CEP: 20.020-080 – Telefone: (21) 3504-4700

Unidade Regional de Minas Gerais – URMG

Rua Jaceguai, nº 208 – 5º Andar – Ed. Cayler Offices – Bairro Prado
Belo Horizonte – MG. CEP: 30.411-040 – Telefone: (31) 3303-1300

Unidade Regional de São Paulo – URSP

Av. Paulista, nº 37 – 8º Andar – conjunto 82 e 9º Andar – conjunto 92 – Bairro Bela Vista
São Paulo – SP. CEP: 01.311-902 – Telefone: (11) 3556-4700

Unidade Regional do Rio Grande Do Sul – URRS

Av. Ipiranga, nº 2897 – Bairro Santana
Porto Alegre – RS. CEP: 90.610-001 – Telefone: (51) 3375-4700

Unidade Regional do Ceará – URCE

Avenida Deputado Paulino Rocha, 281- Bairro Cajazeiras
Fortaleza – CE. CEP: 60.864-311 – Telefone: (85) 3388-8100

Unidade Regional do Maranhão – URMA

Avenida Kennedy nº 150 – Prédio da Superintendência Regional do Trabalho – 3º Andar
São Luís – MA. CEP: 65.025 – 001 – Telefone: (98) 3311-1200

Unidade Regional da Bahia – URBA

1ª Avenida do Centro Administrativo da Bahia, 160 – Ed. Sede do Banco Central – salas 201 a 204 – Centro Administrativo da Bahia – CAB
Salvador – BA. CEP: 41.745-001 – Telefones: (71) 3311-0300 / 3311-0301

Unidade Regional de Pernambuco – URPE

Edifício-Sede do Banco Central do Brasil em Pernambuco – 2º andar
Rua da Aurora, nº 1359 – Bairro Santo Amaro
Recife – PE. CEP: 50040-090 – Telefones: (81) 3464-7201 / 99926-9962

Unidade Regional de Santa Catarina – URSC

Rua Felipe Neves, nº 413 – Bairro Canto
Florianópolis – SC. CEP: 88.070-760 – Telefone: (48) 3281-4500

Unidade Regional do Centro Norte – URCN

Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Bloco E – Térreo
Brasília – DF. CEP: 70.200-003 – Telefone: (61) 3410-1001

MENSAGEM DA DIRETORIA

Em 2021, a ANTT trabalhou firme na modernização da logística de transportes terrestres e na melhoria da prestação dos serviços públicos à sociedade, enfrentando de forma contundente os desafios impostos pela pandemia, sempre contando com a capacidade técnica, engajamento e comprometimento de seus servidores e colaboradores, tornando suas ações cada vez mais eficientes e objetivas.

No âmbito dos projetos de infraestrutura, o ano de 2021 foi marcado por grandes entregas, que irão movimentar pessoas e alavancar o crescimento do país. Realizamos o leilão da BR-163/230/MT/PA, com a extensão de 1090,52 km, um dos principais corredores de exportação da safra de grãos das regiões Centro-Oeste, Sul e Norte do Brasil, fundamental para o desenvolvimento do setor. Em outubro, tivemos o leilão de concessão da Dutra e da Rio-Santos, que foi considerado o maior da história do setor, com investimentos de R\$ 15 bilhões.

Com relação às concessões ferroviárias, destaque para o leilão e a assinatura do contrato de subconcessão do trecho 1 da FIOL, com 537 km de extensão, que possibilitará o transporte de mais de 18 milhões de toneladas de carga, levando desenvolvimento para a região Nordeste.

No que tange à política pública para o setor ferroviário, a ANTT contribuiu para a implementação do instituto da autorização ferroviária, tendo analisado e deliberado acerca da Declaração de Compatibilidade Locacional de solicitações apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura. O regime de autorização para o setor trata da construção e exploração de novas ferrovias no país visando sobretudo à ampliação da malha ferroviária nacional. Os empreendimentos autorizados em 2021 cortam seis unidades da Federação – Mato Grosso, Minas Gerais, Maranhão, São Paulo, Bahia e Pará – e somam aproximadamente 2.500 km de extensão em novos trilhos, contribuindo na consolidação dos projetos de infraestrutura ferroviária.

Importantes conquistas igualmente ocorreram no setor rodoviário de cargas ao se consolidar a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, com intuito de promover condições aceitáveis à realização de fretes praticados no território nacional.

Outro ponto que merece ser frisado em 2021, foi a inauguração do Posto Avançado de Atendimento ao Público, na Rodoviária do Plano Piloto de Brasília – DF, no qual funciona o Passe Livre, benefício concedido às pessoas com deficiência, que completou 20 anos e atingiu a marca de 1 milhão de credenciais emitidas. O posto conta com colaboradores capacitados para atender diferentes tipos de deficiências, orientando e prestando as informações necessárias à aquisição do benefício.

Na busca de prestar serviços de maior qualidade e eficiência, a Agência uniu comunicação e tecnologia para implementar atendimentos substanciais para ao cidadão, quais sejam, a nova Central de Atendimento, por meio do aplicativo de mensagens WhatsApp, que acolheu mais de 45 mil chamados, e a criação do Chatbot no canal 166, ferramenta que permite navegar por assunto e sem a necessidade de falar diretamente com um atendente.

O ano de 2021 também foi marcado pela consolidação de ações que resultaram numa economia de mais de R\$ 15 milhões em recursos públicos, resultante da renegociação e suspensão de contratos firmados pela ANTT. Além disso, arrecadamos aproximadamente R\$ 790 mil com o leilão de veículos antigos que faziam parte da frota da ANTT, que tinham alto custo de manutenção anual.

As informações aqui constantes sistematizam o pensamento integrado das Unidades Organizacionais da Agência, sendo possível compreender a importância de sua atuação na regulação e fiscalização do transporte terrestre. Assim, admito a integridade deste relatório que entrega à sociedade uma visão estratégica de como a ANTT utiliza os recursos públicos.

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

RAFAEL VITALE RODRIGUES

Diretor-Geral

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL | 12 |
| Missão e Visão | 13 |
| Principais Normas Direcionadoras | 14 |
| Estrutura Organizacional | 16 |
| Modelo de Negócio e Cadeia de Valor | 17 |
| Políticas e Programas de Governo | 21 |
| Ambiente Externo | 23 |
| Determinação de Materialidade das Informações | 28 |
| GOVERNANÇA | 30 |
| Estrutura de Governança | 31 |
| Indicadores de Gestão e Governança..... | 32 |
| Riscos, Oportunidades e Perspectivas..... | 36 |
| Integridade na ANTT | 49 |
| Atividades de Correição..... | 61 |
| Atuação da Unidade de Auditoria Interna | 65 |
| GESTÃO ESTRATÉGICA E DESEMPENHO | 70 |
| Planejamento Estratégico, Metas Estratégicas e Objetivos Estratégicos | 71 |
| Ações de Fomento ao Plano de Gestão Anual | 84 |
| Resultados do Planejamento Estratégico | 85 |
| Recursos Orçamentários e Cronograma de Desembolso do PGA ANTT 2021 | 104 |
| CONCESSÕES RODOVIÁRIAS | 106 |
| Novas Concessões | 108 |
| Gestão dos Contratos de Exploração das Rodovias Concedidas | 109 |
| Verbas de Fiscalização..... | 132 |
| Investimentos | 134 |
| CONCESSÕES FERROVIÁRIAS..... | 136 |
| Malha Ferroviária Concedida..... | 138 |
| Fiscalização | 140 |
| Metas de Produção e de Segurança | 149 |
| Usuários Dependentes..... | 151 |
| Projetos Ferroviários | 151 |
| Autorizações Ferroviárias – Análise de Compatibilidade Locacional | 152 |
| Novas Concessões e Prorrogação Antecipada | 152 |
| Outras informações importantes | 153 |

| | |
|---|------------|
| TRANSPORTE DE PASSAGEIROS | 158 |
| Transporte Ferroviário de Passageiros..... | 159 |
| Transporte Rodoviário de Passageiros | 161 |
| Permissão | 163 |
| Autorização | 165 |
| Fiscalização | 173 |
| TRANSPORTE DE CARGAS | 177 |
| Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC | 178 |
| Pagamento Eletrônico de Frete – PEF | 178 |
| Vale-Pedágio Obrigatório..... | 178 |
| Transporte Rodoviário Internacional De Cargas – TRIC | 179 |
| Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos – TRPP | 179 |
| Fiscalização | 179 |
| GOVERNANÇA REGULATÓRIA | 182 |
| Agenda Regulatória | 183 |
| Aprimoramento do Processo de Participação e Controle Social (PPCS) | 185 |
| Análise de Impacto Regulatório - AIR e Avaliação de Resultado Regulatório - ARR | 187 |
| Processo de Desburocratização da ANTT | 188 |
| Revisão do Estoque Regulatório | 190 |
| Capacitação em boas práticas de Governança Regulatória..... | 192 |
| Projetos especiais e boas práticas regulatórias..... | 192 |
| GESTÃO ORGANIZACIONAL..... | 195 |
| Gestão Orçamentária e Financeira..... | 196 |
| Receitas | 211 |
| Gestão Das Multas Aplicadas Em Decorrência Da Atividade De Fiscalização | 214 |
| Gestão de Pessoas | 228 |
| Gestão de Licitações e Contratos..... | 241 |
| Gestão de Tecnologia da Informação | 247 |
| Gestão Patrimonial e Infraestrutura | 251 |
| Gestão Ambiental Sustentável | 254 |
| RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE E CONTROLE | 255 |
| Principais Canais de Comunicação com a Sociedade | 256 |
| Comunicação | 261 |
| INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS | 263 |
| ANEXO | 264 |

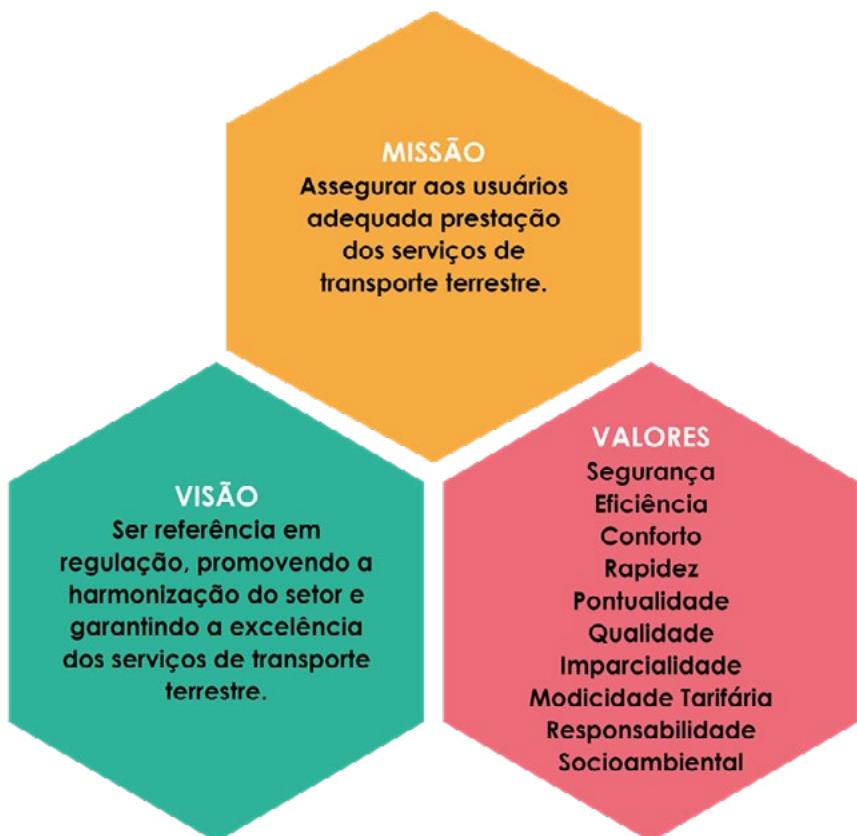


Visão Geral Organizacional

Criada pela Lei nº 10.233/2001, a Agência Nacional de Transportes Terrestres é uma autarquia sob regime especial, que tem sede e foro no Distrito Federal, e está presente em território nacional por meio das Unidades Regionais e Postos de Fiscalização.

Tem por finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes terrestres, exercidas por terceiros, visando garantir a movimentação de pessoas e bens, harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservando o interesse público, arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

Missão e Visão



Principais Normas Direcionadoras

As principais normas que direcionam as atividades desenvolvidas na ANTT estão listadas no quadro, a seguir:

| Normas | Assunto |
|---|---|
| Leis | |
| <u>Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001</u> | Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras provisões. |
| <u>Lei nº 13.848, de 26 de junho de 2019</u> | Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras e altera outras leis. |
| Resoluções ANTT | |
| <u>Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003</u> | Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. |
| <u>Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005</u> | Dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT. |
| <u>Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015</u> | Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. |
| <u>Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015</u> | Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento. |
| <u>Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015</u> | Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências. |

| | |
|--|--|
| <u>Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016</u> | 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. |
| <u>Resolução nº 5.337, de 10 de maio de 2017</u> | Dispõe sobre a Metodologia de cálculo do WACC Regulatório para aplicação nas concessões ferroviárias. |
| <u>Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017</u> | Dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT e dá outras providências. |
| <u>Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019</u> | Estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias. |
| <u>Resolução nº 5.854, de 10 de setembro de 2019</u> | Aprova a Política de Segurança da Informação e Comunicações (PoSIC) da ANTT. |
| <u>Resolução nº 5.857, de 12 de novembro de 2019</u> | Regulamenta a comprovação de Regularidade Fiscal das Concessionárias do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal e das Concessionárias do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros, reguladas pela ANTT. |
| <u>Resolução nº 5.859, de 3 de dezembro de 2019</u> | Dispõe sobre o procedimento de inclusão, exclusão, alteração e reprogramação de obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia, no âmbito das revisões quinquenais das concessões de rodovias federais reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, e dá outras providências. |
| <u>Resolução nº 5.874, de 10 de março de 2020</u> | Institui a Política de Redução do Fardo Regulatório no âmbito da ANTT. |
| <u>Resolução nº 5.888, de 12 de maio de 2020</u> | Aprova o Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres. |

| | |
|--|---|
| <u>Resolução nº 5.903, de 21 de julho de 2020</u> | Dispõe sobre os critérios aplicáveis para o recebimento e aceitação de brindes e presentes assim como para a participação em atividades externas. |
| <u>Resolução nº 5.918, de 24 de novembro de 2020</u> | Institui o Programa de Gestão Remota de Trabalho - PGRT na ANTT. |
| <u>Resolução nº 5.931, de 30 de março de 2021</u> | Dispõe sobre audiências concedidas a particulares por agentes públicos no âmbito da ANTT. |
| <u>Resolução nº 5.947, de 1º de junho de 2021</u> | Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e aprova as suas Instruções Complementares, e dá outras providências. |
| <u>Resolução nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021</u> | Estabelece procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias para obtenção de autorização da ANTT relativa à execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária. |
| Deliberações ANTT | |
| <u>Deliberação nº 87, de 26 de abril de 2017</u> | Aprova a Política de Gestão de Riscos da ANTT. |
| <u>Deliberação nº 857, de 23 de outubro de 2018</u> | Aprova a Política de Governança da ANTT. |
| <u>Deliberação nº 72, de 15 de janeiro de 2019</u> | Aprova da Metodologia de Avaliação e Tratamento de Riscos da ANTT. |
| <u>Deliberação nº 270, de 18 de maio de 2020</u> | Aprova as competências gerais e a vinculação das Gerências às Superintendências de Processos Organizacionais da ANTT. |

Estrutura Organizacional

O organograma da ANTT com todas as informações até o nível de gerência está disponível na página da ANTT, no seguinte endereço: <https://portal.antt.gov.br/estrutura-organizacional>.

A estrutura está formalmente instituída por meio do Regimento Interno da ANTT (aprovado pela Resolução ANTT nº 5.888/2020) e da Deliberação ANTT nº 270/2020. A estrutura organizacional da ANTT leva em consideração a forma como as atividades são desenvolvidas nos diversos modais

de transportes terrestres, o que oportuniza a especialização das funções e conhecimentos técnicos para o cumprimento dos objetivos estratégicos.

Cabe ressalvar que a Procuradoria Federal junto à ANTT possui estrutura organizacional definida conforme seu Regimento Interno aprovado pela Portaria nº 003/2019/PRG/ANTT com alterações introduzidas pela Portaria nº 003/2020/PRG/ANTT.

Modelo de Negócio e Cadeia de Valor

O modelo de negócio da ANTT é focado na implementação das políticas públicas voltadas às atividades de prestação de serviços e de exploração de infraestrutura de transportes terrestres. Mais especificamente, as áreas de atuação da ANTT envolvem os seguintes temas:



Refletindo as suas obrigações regimentais e mantendo como foco direcionador os seus objetivos estratégicos, foi definida a Cadeia de Valor da ANTT, apresentada por meio da Portaria ANTT nº 1, de 2 de janeiro de 2019.



Figura: Cadeia de Valor da ANTT

Para alcance das atribuições legais, observam-se três macroprocessos finalísticos e seis de suporte que englobam as atividades desempenhadas na ANTT.

O desdobramento da Cadeia de Valor, como também a implantação da Gestão de Processos na ANTT, estão sendo conduzidos pela Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional – Suart, com previsão de formalização no decorrer de 2022.

Nesse contexto, os insumos são fornecidos pelo próprio mercado regulado, quando são detectadas falhas de mercado que demandam a intervenção da Agência, e pelos parceiros chaves, dentre os quais citamos: o Ministério da Infraestrutura (MInfra), a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI), a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a Polícia Rodoviária Federal (PRF) e as demais agências reguladoras federais. E, como produto, a ANTT vem trabalhando para oferecer à sociedade mercados de transporte terrestres cada vez mais harmonizados, acessíveis, confiáveis e autossustentáveis.

Fazem parte do mercado regulado pela ANTT as concessionárias rodoviárias; concessionárias ferroviárias; empresas de transporte rodoviário de passageiros; operadoras de transporte ferroviário de passageiros e transportadores rodoviários de cargas (que podem ser empresas, cooperativas ou autônomos).

Na figura a seguir está apresentado, de forma resumida, o Modelo de Negócio da ANTT:

Modelo de Negócio da ANTT



Com relação às saídas relacionadas ao macroprocesso “Outorga”, é possível detalhar um pouco mais, conforme apresentado a seguir:

Detalhamento do Macroprocesso “Outorga”

| Principais “produtos” | Descrição |
|-----------------------|--|
| Concessões | Contrato de concessão rodoviária |
| | Contrato de concessão ferroviária |
| Permissões | Contrato de permissão com empresas de transporte semiurbano interestadual de passageiros |
| | Contrato de permissão com empresas de transporte ferroviário de passageiros (próximos – novos) |

| Principais “produtos” | Descrição |
|-----------------------|---|
| Autorizações | Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) – Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros – TRIIP (regular) |
| | Termo de Autorização de Serviços por Fretamento (TAF) – TRIIP (contínuo, turístico ou eventual) |
| | Termo de autorização de serviço de transporte ferroviário de passageiros – turístico ou comemorativo |
| | Autorização especial – transporte semiurbano interestadual de passageiros |
| | Autorização de viagem de transporte rodoviário internacional de cargas de caráter ocasional ou de carga própria, em caráter não regular |
| Habilitação | Licença Originária para Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) – Empresas Nacionais |
| | Licença Complementar para Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) – Empresas Estrangeiras |
| | Habilitação de Operador de Transporte Multimodal (OTM) |
| | Habilitação de Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF) |
| | Habilitação de Fornecedores da Vale-Pedágio obrigatório (FVPO) |
| Cadastro/ Registro | Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) |
| | Cadastro de dutovias |

Associada ao macroprocesso “Regulamentação”, tem-se a proposição de normas e regulamentos aplicáveis a cada área específica de atuação da Agência. Nesta temática, é importante destacar que a ANTT deu continuidade às questões da redução do estoque e do fardo regulatório, conforme apresentado no item Processo de Desburocratização da ANTT, mais à frente.

Em busca do cumprimento de seus regulamentos e termos de outorga, a Agência realiza fiscalização em todo território nacional – seu 3º macroprocesso “Finalístico”. A fiscalização realizada inclui ações em campo, nas dependências de empresas e de forma documental e eletrônica. Os dados sobre ações de fiscalização da ANTT podem ser encontrados nos links: <https://dados.antt.gov.br/group/fiscalizacao> e <https://portal.antt.gov.br/fiscalizacao-e-multas>.

Além disso, ainda associadas aos macroprocessos finalísticos, destacam-se: gestão dos contratos e cadastros, emissão de licenças e autorizações para viagens, revisão/aprovação de reajuste de tarifas, definição dos pisos mínimos de frete rodoviário, estudos de acompanhamento do mercado.

E, por fim, associadas aos macroprocessos de suporte, destacam-se a gestão estratégica, institucional e de pessoas, a articulação com demais órgãos e entidades (públicas e privadas; nacionais e internacionais), além das instâncias de controle interno e do suporte de tecnologia.

Em atendimento ao Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, e com o objetivo de dar maior transparência às atividades desenvolvidas pela ANTT, facilitando a interação com as partes relacionadas desta Agência, a Carta de Serviços da ANTT, com 57 serviços listados, está disponível no portal da ANTT, no link: <https://portal.antt.gov.br/carta-de-servicos>.

Políticas e Programas de Governo

Com relação às políticas de governo, a Política Nacional de Transportes – PNT, publicada em 2018 pelo então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, é o documento de mais alto nível para o setor de transportes do país, onde estão estabelecidos os princípios, objetivos, diretrizes fundamentais e instrumentos para o planejamento e sua implementação. O documento pode ser acessado pelo link: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/politica-e-planejamento/pnt>.

Tendo em vista as políticas e ações integradas de governo, temos a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas que foi uma das medidas adotadas pelo Governo Federal para contenção da greve dos caminhoneiros em maio de 2018. A ANTT publicou mais recentemente a Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, com vigência a partir de 20/01/2020, com as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela PNPM-TRC, sendo que, em 18 de janeiro de 2021, foi publicada a Resolução ANTT nº 5.923, que altera o Anexo II da Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, em razão do disposto no § 2º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.

Esse processo de normatização tem servido de instrumento de mediação de interesses entre diferentes agentes de mercado, evidenciando a relevância da participação da Agência em temas estratégicos e bastante sensíveis para a economia nacional <https://portal.antt.gov.br/politica-nacional-de-pisos-minimos-do-transporte-rodoviario-de-cargas>

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

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

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

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

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

PPA 2020–2023

| Programa Finalístico 3006 | |
|--|---|
| 3006 - Transporte Terrestre e Trânsito | Ampliação do investimento privado em infraestrutura, orientado pela associação entre planejamento de longo prazo e redução da insegurança jurídica. |
| Agentes Envoltos | Ministério da Infraestrutura, DNIT, ANTT, DENATRAN, VALEC e EPL. |

| Objetivo | | Meta | | Indicador | |
|----------|--|------|---|-----------|---|
| 1235 | Promover a eficiência do sistema de transporte terrestre e trânsito. | 052B | Melhorar o nível do Indicador de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre e Trânsito – IESTTT, passando de 1,59 para 8,00. | 8699 | Índice de Eficiência do Sistema de Transporte Terrestre e Trânsito. |

Abaixo, relacionamos as ações orçamentárias constantes do Programa 3006 e suas respectivas metas físicas.

| Ações Orçamentárias | | Metas Físicas - 2021 | |
|---------------------|---|----------------------|---|
| 20UB | Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas. | 21.069.324 | Produto: Inspeção Realizada (Unidade) |
| 2907 | Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária. | 792 | Produto: Vistoria Realizada (Unidade) |
| 214E | Manutenção e Operação do Sistema de Fiscalização Eletrônica do Transporte Rodoviário. | 1 | Produto: Sistema Mantido (Unidade) |
| 2348 | Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Ferroviária e de Bens Operacionais. | 104 | Produto: Fiscalização Realizada (Unidade) |

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

Ambiente Externo

A ANTT tem como função principal o desenvolvimento de ações que visem regular ou supervisionar as atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e a prestação de serviços de transporte terrestre exercidas por terceiros, possuindo uma ampla área de atuação e um número relevante de *stakeholders*.

Assim, para uma análise de cenário, considerou-se oportuna a utilização de uma matriz SWOT, que conjuga tanto o cenário interno – força (*strength*) e fraqueza (*weakness*), quanto o externo – oportunidade (*opportunity*) e ameaça (*threat*). Haja vista o foco desta sessão ser o ambiente externo, optou-se por privilegiar as ameaças e oportunidades, tendo em vista o Planejamento Estratégico 2020/2030, definido pela ANTT.

Oportunidades:

- Aumento do grau de cooperação com agências governamentais buscando boas práticas;
- Alinhamento estratégico com o MInfra para execução de políticas públicas;
- Desenvolvimento dos planos de integridade e *compliance* alinhados à nova lei das Agências;
- Valorização do protagonismo da ANTT diante dos novos projetos estratégicos do MInfra;
- Ampliação do uso de ferramentas tecnológicas de comunicação com a finalidade de tornar os processos decisórios da ANTT mais transparentes;
- Mudança de visão de implementação de infraestrutura viária para infraestrutura logística;
- Uso de novas tecnologias para apoiar o processo de fiscalização da ANTT.

Ameaças:

- Invasão sobre as competências regulatórias pelos órgãos de controle e do legislativo, propiciando insegurança jurídica no setor;
- Existência de áreas de sombras e superposições entre outros órgãos e a ANTT;
- Captura dos colaboradores;
- Interferência política;
- Redução da autonomia devido às questões orçamentária e decisória;
- Desvirtuação das atividades da ANTT com demandas inadequadas;
- Índices inadequados de percepção da sociedade em relação à ANTT e seus canais de atendimento.

Ainda considerando a análise de ambiente externo, também foram verificadas as ameaças, sendo essas informações relevantes para exame da atuação da Agência, tanto na prospecção de novos projetos, assim como na melhoria contínua de seus processos, vinculados aos instrumentos de gestão, a fim de mitigar os riscos envolvidos.

O quadro abaixo apresenta as normas e regulamentos aplicáveis a cada área específica:

| Normas | Assunto |
|---|--|
| Resoluções ANTT | |
| <u>Resolução ANTT nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021</u> | Estabelece diretrizes para encerramento, relicitação e extensão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.950, de 20 de julho de 2021</u> | Aprova o Regulamento das Concessões Rodoviárias. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.927, de 2 de março de 2021</u> | Estabelece as regras e procedimentos a serem observados pelas concessionárias para análise de transferência de concessão ou do controle societário da concessionária, de transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias, de pulverização do capital social da concessionária, de aquisição originária de controle societário e de celebração, alteração ou extinção de Acordo de Acionistas. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.935, de 27 de abril de 2021</u> | Regula o processo administrativo de extinção dos contratos de concessão de exploração da infraestrutura rodoviária por inadimplência, previsto no art. 38, § 2º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.947, de 1º de junho de 2021</u> | Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e aprova as suas Instruções Complementares, e dá outras providências. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.944, de 1º de junho de 2021</u> | Dispõe sobre a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas aos usuários. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021</u> | Estabelece procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias para obtenção de autorização da ANTT relativa à execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária. |

| Normas | Assunto |
|--|---|
| <u>Resolução ANTT nº 5.931, de 30 de março de 2021</u> | Dispõe sobre as audiências concedidas a particulares por agentes públicos no âmbito da ANTT. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.938, de 4 de maio de 2021</u> | Regulamenta, nos termos do parágrafo único do artigo 30, da Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, a criação e o funcionamento das Comissões Tripartites no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, compostas por representantes da ANTT, dos usuários e das empresas delegatárias, na fiscalização periódica, mediante acompanhamento, dos serviços regulados pela Agência. |
| Portarias ANTT | |
| <u>Portaria ANTT nº 551, de 1º de dezembro de 2021</u> | Fica instituído o Serviço de Gestão de Conflitos Interpessoais da ANTT – SEGECIN, com o escopo de viabilizar a facilitação de diálogos com vistas à resolução de conflitos interpessoais no contexto do trabalho tendo em vista os princípios da qualidade de vida no trabalho. |
| <u>Portaria ANTT nº 1, de 30 de março de 2021</u> | Criar, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Conselho de Usuários de Serviços Públicos previstos na sua Carta de Serviços ao Usuário. |

Cabe ressaltar que o ano de 2021 ainda trouxe a necessidade de ajustes normativos quanto aos prazos, medidas de enfrentamento e atuação da Agência anteriormente disciplinados, devido à pandemia de coronavírus (Covid-19). A seguir, temos as normas que envolveram o referido tema:

| Normas | Assunto |
|--|--|
| Resoluções ANTT | |
| <u>Resolução ANTT nº 5.922, de 16 de janeiro de 2021</u> | Dispõe sobre a flexibilização, em razão da situação de emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, de obrigações regulatórias relacionadas ao transporte doméstico e internacional de cargas de oxigênio destinado ao uso hospitalar, comprimido ou líquido refrigerado. |

| Normas | Assunto |
|---|--|
| <u>Resolução ANTT nº 5.934, de 13 de abril de 2021</u> | Altera a Resolução nº 5.922, de 16 de janeiro de 2021, que "Dispõe sobre a flexibilização, em razão da situação de emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, de obrigações regulatórias relacionadas ao transporte doméstico e internacional de cargas de oxigênio destinado ao uso hospitalar, comprimido ou líquido refrigerado, ao estado do Amazonas". |
| <u>Resolução ANTT nº 5.928, de 9 de março de 2021</u> | Altera a Resolução nº 5.917, de 24 de novembro de 2020, que dispõe sobre as medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do Covid-19. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.917, de 24 de novembro de 2020</u> | Dispõe sobre as medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do Covid-19. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.929, de 25 de março de 2021</u> | Suspende qualquer proibição ou restrição de tráfego em rodovias concedidas sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres de veículos transportadores de produtos perigosos, que contenham oxigênio medicinal, até o término da pandemia de COVID-19. |
| <u>Resolução ANTT nº 5.891, de 26 março de 2020</u> | Dispõe sobre a realização de sessões públicas de Reuniões Participativas ou Audiências Públicas durante a pandemia da Covid-19. |
| Portarias ANTT | |
| <u>Portaria ANTT nº 516, de 4 de novembro de 2021</u> | Estabelecer as medidas de prevenção e redução do risco de contágio do coronavírus (COVID-19), no âmbito das unidades da Agência Nacional de Transportes Terrestres -ANTT. |

Determinação de Materialidade das Informações

Tendo como base o documento “Relatório de Gestão – Guia para elaboração na forma de Relato Integrado”, 3^a edição – 2020, estabelecido pelo TCU, e às demais normas gerais e específicas da Prestação de Contas 2020 e seguintes, agregando ainda as demais informações que compõem os relatórios de atividades da Agência exigidos pela Lei 13.848/2019 (Lei das Agências Reguladoras) e em conformidade aos requisitos da IN TCU 84/2020, esse tópico apresenta os temas relevantes enfocando, porém não se restringindo, aqueles relativos aos seus macroprocessos finalísticos: OUTORGA, REGULAMENTAÇÃO e FISCALIZAÇÃO, bem como o Planejamento Estratégico da ANTT, de forma a refletir as suas obrigações regimentais e mantendo como foco direcionador os seus objetivos estratégicos.

Os resultados alcançados ao longo do exercício estão apresentados no item “Resultados do Planejamento Estratégico” do presente Relatório, tendo por base os temas materiais estabelecidos conforme os macroprocessos da cadeia de valor da ANTT e que podem impactar a entrega de valor no curto, médio e longo prazo.

Assim, em 2021, novamente foram priorizados os temas abaixo, que se desdobraram nos projetos presentes no Planejamento Estratégico da ANTT e no Plano de Gestão Anual:

| CADEIA DE VALOR | TEMAS |
|---------------------------|--|
| Outorga | Concessões de rodovias; Concessões de ferrovias; Autorizações de serviços de transportes terrestres. |
| Regulamentação | Revisões dos marcos regulatórios; Aprimoramentos dos marcos regulatórios; Monitoramento Regulatório. |
| Fiscalização | Fiscalização presencial; Fiscalização eletrônica e remota. |
| Gestão Estratégica | Governança Estratégica; Governança Regulatória; Governança Institucional. |
| Articulação Institucional | Convênios com instituições. |

| CADEIA DE VALOR | TEMAS |
|--|---|
| Gestão orçamentária, finan- ceira e contábil | Gestão Orçamentária, Financeira e Contábil; Plano Anual de Contratações |
| Gestão da tecnologia, infor- mação e conhecimento | Qualidade e disponibilização das informações; Aprimoramento da tecnologia da informação. |
| Controle Interno | Código de Ética ANTT; Ações de Auditoria; Análises jurídico- -institucionais. |
| Gestão administrativa e de pessoas | Trabalho remoto; Capacitação dos servidores; Melhoria do ambiente organizacional. |



Governança

Estrutura de Governança

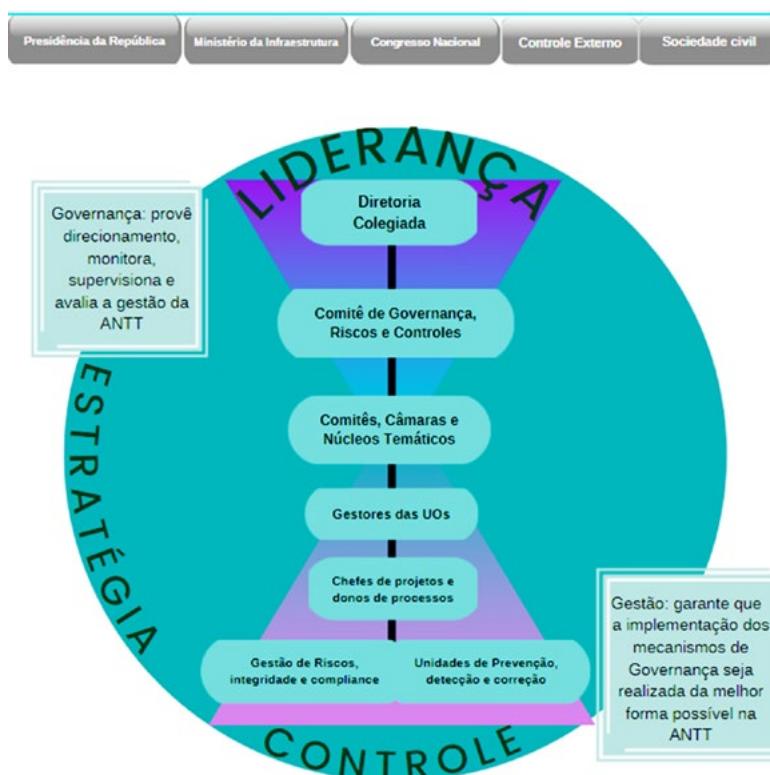
O Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017, define Governança Pública como o conjunto de mecanismos de liderança, estratégia e controle implementados com vistas à avaliação, direcionamento e monitoramento da gestão, de modo a realizar a prestação de serviços de interesse da sociedade de forma efetiva.

O art. 3º do normativo supramencionado dispõe sobre os seguintes princípios da governança pública: capacidade de resposta; integridade; confiabilidade; melhoria regulatória; prestação de contas e responsabilidade; e transparência.

A ANTT vem empreendendo esforços desde 2017, com a publicação da Deliberação nº 87, que trata da Política de Gestão de Riscos. Posteriormente, a Agência instituiu sua Política de Governança, por meio da Deliberação ANTT nº 857/2018. Desde então, a ANTT vem criando instrumentos de modo a fortalecer um modelo de governança equilibrado, em que as necessidades dos cidadãos e partes interessadas sejam mais bem identificadas e atendidas de forma continuada.

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

Estrutura de Governança da ANTT



A Governança da Agência está pautada, em especial, pelas práticas de gerenciamento de processos e projetos, integrada com a gestão de riscos (operacionais e de integridade) e *compliance*, as quais dão suporte à Gestão Estratégica da ANTT. Além disso, o Comitê de Governança, Riscos e Controle possui a responsabilidade de implementar, monitorar e avaliar as ações de governança, sendo operacionalizado nos níveis estratégico, tático e operacional.

A integração das governanças institucional e regulatória à gestão estratégica contribuiu para a implementação da Política de Governança da ANTT e, consequentemente, para o processo de tomada de decisão. Nesse ínterim, a Política de Gestão de Riscos da ANTT se alinha ao Modelo das Três Linhas de Defesa, que compreende: o nível operacional, o comitê de governança, riscos e controle, e a auditoria.

Indicadores de Gestão e Governança

Governança no setor público vem sendo cada vez mais incorporada como estratégia para alcance de resultados e criação de valor público, uma vez que compreende mecanismos de liderança, estratégia e controle voltados à avaliação e monitoramento da atuação da gestão.

Ciente da importância de se implementar os fundamentos de uma política de governança e propiciar uma condução integrada e coerente das diversas iniciativas setoriais isoladas de aprimoramento da governança, a ANTT vem desenvolvendo ações e diretrizes estratégicas voltadas ao desenvolvimento de instrumentos de Governança Pública. A Gerência de Governança e Integridade – GEGOI, que compõe a Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional – SUART, criada em 2020, foi um importante passo para a institucionalização dos instrumentos de governança, processo amplamente implementado em 2021.

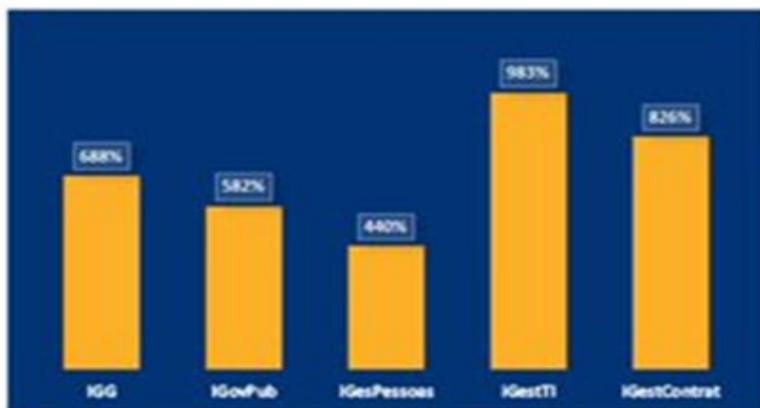
Um dos instrumentos que passaram a compor a atuação da Agência em prol da governança pública foi a internalização da metodologia de avaliação do perfil de gestão e governança – IGG, desenvolvida pelo Tribunal de Contas da União – TCU. Desde 2007, o TCU vem realizando levantamentos sobre a situação de governança na administração pública de modo a estimular as organizações jurisdicionadas a adotarem as boas práticas no tema. Em 2017, o TCU reuniu em um só instrumento a avaliação sobre governança pública organizacional, governança e gestão da tecnologia da informação, de pessoas e de contratações. Em 2018, os resultados coletados indicaram baixa capacidade em governança e gestão em grande parte das organizações respondentes, inclusive a própria ANTT. Nesse ano, o Tribunal decidiu que a avaliação passaria a ser bienal para que as organizações pudessesem implementar práticas de governança. Entretanto, em 2020, devido à Pandemia da Covid-19, não foi realizada a autoavaliação pelo TCU. Porém, como a

ANTT já estava comprometida com o instrumento, optou por realizar a autoavaliação em 2020 de modo a acompanhar a evolução das boas práticas na Agência. A realização desse processo foi de fundamental importância pois produziu as diretrizes necessárias para os excelentes resultados da Agência em 2021.

O Perfil Integrado de Governança e Gestão levantado pelo TCU em 2021 avaliou 378 organizações. O infográfico a seguir, divulgado pela ANTT, apresenta o consolidado dos principais resultados levantados pelo TCU:



A parceria entre Suart e as demais Unidades Organizacionais gerou resultados expressivos em comparativo ao cenário de 2018. Em nosso indicador principal houve um crescimento de 688%.

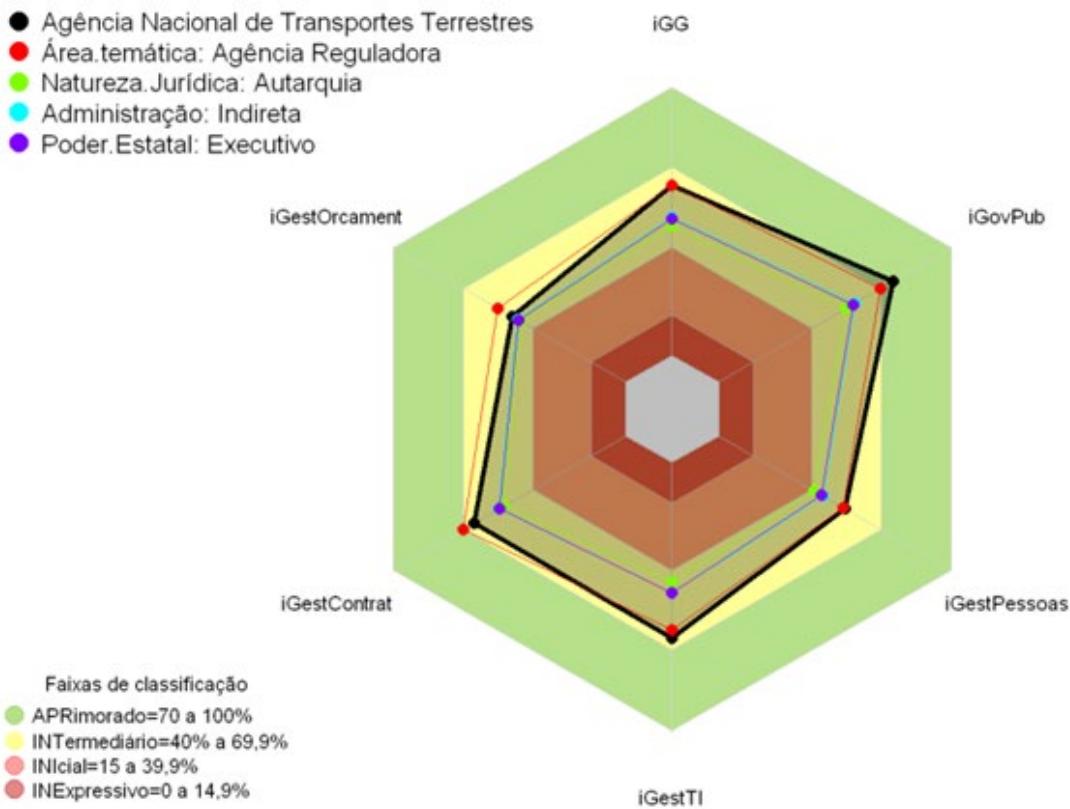


Hoje a ANTT já não apresenta nenhum indicador em estágio inicial. Todos os pilares que compõem o indicador já apresentam boa maturidade de gestão e ou estágio aprimorado.



Os resultados apresentados denotam um crescimento de 688% quando comparados ao levantamento realizado em 2018. Comparativamente às demais instituições, a ANTT também apresenta bons resultados, conforme o gráfico abaixo:

iGG2021 - Governança Pública Organizacional Índice integrado de governança e gestão públicas



Legenda:

- **iGG** - Índice integrado de governança e gestão públicas
- **iGovPub** - Índice de governança pública
- **iGestPessoas** - Índice de Gestão de Pessoas
- **iGestTI** - Índice de Gestão de TI
- **iGestContrat** - Índice de Gestão de Contratações
- **iGestOrcament** - Índice de gestão orçamentária

A ANTT apresenta grau aprimorado no indicador iGovPub, especialmente quanto à Capacidade em Liderança e Controle. Outrossim, há melhorias a serem implementadas em relação à capacidade em promover a liderança, monitorar os resultados organizacionais, monitorar o desempenho das funções de gestão, assegurar a efetividade da auditoria interna, critérios para escolha e avaliação dos membros da alta administração, gestão da continuidade do negócio, promoção e definição da estratégia, avaliação e monitoramento da estratégia e das gestões de pessoas, contratações, orçamentária e de processos.

Com relação ao Índice de Governança e Gestão de Pessoas – iGovPessoas, a Agência também apresentou resultados superiores à maioria das organizações avaliadas, se enquadrando no nível intermediário, mas existem melhorias a serem implementadas quanto ao planejamento, a gestão e ao desenvolvimento de competências, especialmente de sucessores. Alguns aspectos fogem à

governabilidade da ANTT, tais como a definição em termos qualitativos e quantitativos de colaboradores e gestores e, consequentemente, as questões relacionadas ao provimento adequado das vagas existentes. Isso porque tal definição depende da metodologia que vem sendo desenvolvida pelo Ministério da Economia. Por outro lado, aspectos relacionados a estratégias de promoção da qualidade de vida no trabalho apresentaram excelentes resultados.

O agregador referente ao Índice de Governança e Gestão de Segurança e Tecnologia da Informação – IGovTI se enquadra na sua grande maioria no nível aprimorado, tendo algumas oportunidades de melhoria em aspectos relacionados a processos, gestão de riscos, classificação e tratamento das informações, gestão de níveis de serviço e projetos em TI.

O índice de Governança em Contratações – GovernançaContrat apresentou nível aprimorado quanto ao planejamento das contratações, mas necessita de algumas melhorias especialmente quanto ao monitoramento pela alta administração da gestão de contratações. Assim, aspectos relacionados à capacidade em gestão de pessoal de contratações merecem especial atenção da ANTT.

Por fim, o Índice de Governança e Gestão Orçamentárias – IgovOrcament é o campo que apresenta maiores possibilidades de melhoria, embora no aspecto geral esteja no nível intermediário, mas com aspectos em nível inicial. Assim, o monitoramento, a alocação orçamentária conforme prioridades, o estabelecimento de metas de economia financeira e o alinhamento orçamentário ao nível estratégico devem ser objeto de atenção da Agência.

Todas essas ações de melhoria supramencionadas compõem o plano de ações de melhoria do IGG elaborado pela ANTT, visando desenvolver ainda mais a governança pública como fundamento para alcance da missão institucional da Agência.

Riscos, Oportunidades e Perspectivas

A Gestão de Riscos, implementada formalmente na Agência a partir da Política de Gestão de Riscos, aprovada pela Deliberação nº 87, de 26 de abril de 2017, é um processo de natureza permanente, estabelecido, direcionado e monitorado pela alta administração, que contempla as atividades de identificar, avaliar e gerenciar potenciais eventos que possam afetar a organização, comprometer o seu desempenho e o alcance dos objetivos institucionais. O modelo definido está estruturado em 3 linhas de defesa, conforme figura abaixo:



Figura - Modelo de 3 Linhas de Defesa da ANTT

O primeiro Plano Anual de Gestão de Riscos foi publicado em 2019, com 20 processos priorizados.

Em 2020, novo Plano anual de Gestão de Riscos foi aprovado por meio da Deliberação nº 9, de 14 de janeiro de 2020. Durante o ano, foram levantados riscos e respectivos controles de 85 Projetos Estratégicos, bem como validação de 18 processos inseridos no Plano de Gestão de Riscos 2020 e avaliação de execução dos controles propostos em 2019. O nível de exposição ao risco tolerado pela Agência neste ciclo foi de alto para riscos operacionais e moderado para integridade.

Em 12 de março de 2021, a Deliberação nº 88 aprovou o novo Plano de Gestão de Riscos mantendo os níveis de exposição anteriores e os processos validados em 2020. Quanto aos projetos estratégicos, considerando a decisão da ANTT de revisar a carteira dos projetos estruturantes da Agência, optou-se por aguardar o fim do processo de revisão para retomar a gestão de riscos destes. Portanto, a Gestão de Riscos em 2021 se propôs a desenvolver em consonância com o andamento do escritório de projetos e do escritório de processos.

Na primeira reunião do Núcleo Tático de Gestão de Riscos, ocorrida em 24 de março de 2021, foi aprovado o Guia de Gestão de Riscos da ANTT, disponibilizado no portal de Gestão de Riscos da Agência (<https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca-publica/GuiaOrientativodeGestodeRiscosdaANTT2021.pdf>).

O Guia tem o propósito de reunir em um único documento os principais normativos e etapas metodológicas, de modo a ofertar aos gestores de riscos uma ferramenta com linguagem simples e acessível.

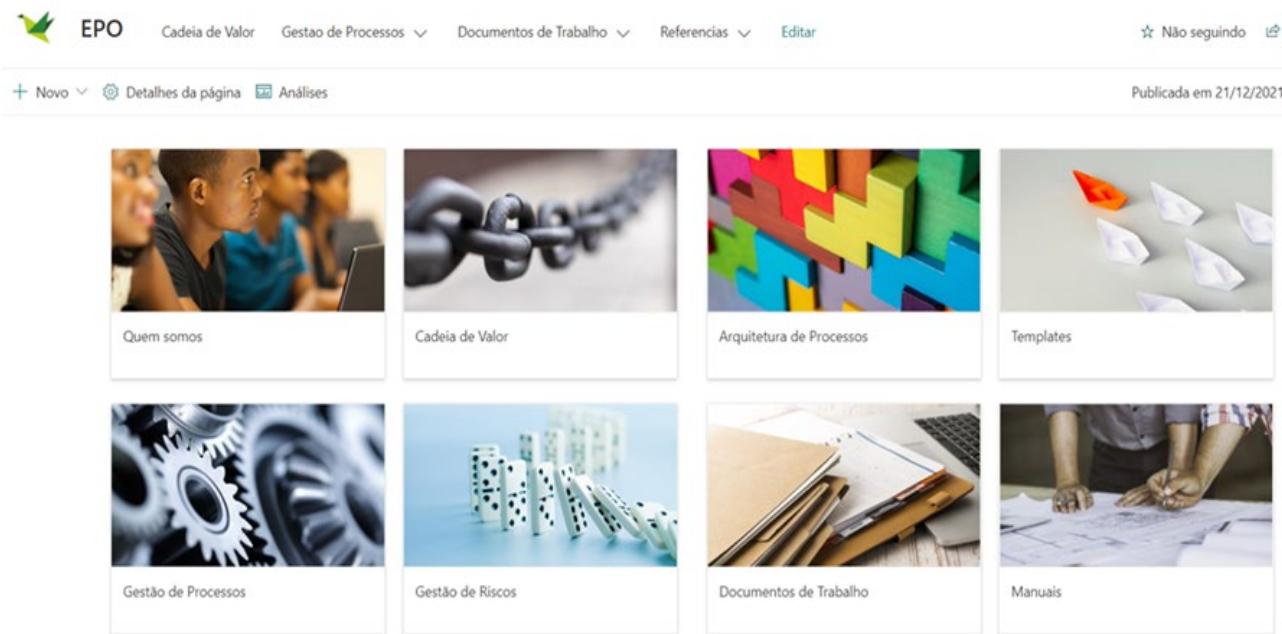
Na mesma linha de imprimir melhorias ao processo de gestão de riscos, foram realizadas duas pesquisas com os membros do Núcleo Tático de Gestão de Riscos (uma em junho e outra em dezembro), resultando em algumas alterações na condução do processo.

A primeira foi relativa à comunicação, em que foram elaborados infográficos e realizadas reuniões com as Unidades Organizacionais para alinhar conceitos e clarear a matriz de responsabilidades do processo. A segunda pesquisa teve o mesmo propósito e utilizou-se do mesmo questionário.



| GESTÃO DE RISCOS COMPETÊNCIAS DO MEMBRO DO NÚCLEO TÁTICO <small>Deliberação ANTT n. 87/2017</small> | | GESTÃO DE RISCOS COMPETÊNCIAS DO MEMBRO DO NÚCLEO TÁTICO <small>Deliberação ANTT n. 87/2017</small> | GESTÃO DE RISCOS COMPETÊNCIAS DO GESTOR DE RISCOS <small>Deliberação ANTT n. 87/2017</small> |
|--|--|---|--|
| | | | |
| Elaborar e aprovar normas, metodologia, plano de comunicação, institucionalização e procedimentos complementares para a implantação e operacionalização das diretrizes previstas | Elaborar, aprovar a supervisão da implementação do Planejamento Anual de Gestão de Riscos que venha a priorizar processos, objetivos estratégicos ou temas a serem avaliados de acordo com o PGR da ANTT | O Gestor de Riscos é responsável pelo acompanhamento ativo dos riscos das suas unidades e processos de sua Unidade e sua atuação se dará com base nos normativos da Agência sobre o assunto. Cada unidade poderá nomear um ou mais gestores de riscos. | |
| Elaborar, manter e aperfeiçoar o Processo de Gestão de Riscos da ANTT | Participar, junto às Unidades Organizacionais, do Processo de Gestão de Riscos nas atividades e processos aos quais ele for aplicado | | Identificar e monitorar os riscos relativos às atividades e processos sob sua responsabilidade de acordo com a metodologia do Processo de Gestão de Riscos da ANTT |
| | | | Propor, implementar e monitorar os controles aplicados nas suas atividades de acordo com metodologia do Processo de Gestão de Riscos da ANTT |
| Garantir a aderência do PGR da ANTT às regulamentações, leis, códigos, normas e padrões, com vistas à condução das políticas e à prestação de serviços de interesse público | | | Figurar como responsável pelo gerenciamento do risco da unidade organizacional correspondente |
| Nomear os gestores de risco quando do impedimento do titular responsável pela Unidade Organizacional | Promover a integração da Governança de Riscos com o Planejamento Estratégico | | Coordinar a comunicação com as partes interessadas acerca dos riscos sob sua responsabilidade |
| | | | Propor ações para o aprimoramento da Gestão de Riscos da ANTT |
| | | | |

Durante 2021, também foi desenvolvido um *Sharepoint* para organizar as informações, documentos e disponibilizar painéis que possibilitem maior efetividade da Gestão de Riscos na Agência:



The screenshot shows a SharePoint page titled 'EPO' with a navigation bar including 'Cadeia de Valor', 'Gestao de Processos', 'Documentos de Trabalho', 'Referencias', and 'Editar'. Below the navigation, there are links for 'Novo', 'Detalhes da página', and 'Análises', along with a publication date of 'Publicada em 21/12/2021'. The main content area is organized into a 2x4 grid of cards, each representing a different aspect of risk management or processes. The cards include: 'Quem somos' (three people looking at a laptop), 'Cadeia de Valor' (a metal chain), 'Arquitetura de Processos' (colorful puzzle pieces), 'Templates' (paper boats on water), 'Gestão de Processos' (two interlocking gears), 'Gestão de Riscos' (dominoes falling), 'Documentos de Trabalho' (documents and a laptop), and 'Manuais' (hands working on blueprints).

O Núcleo Tático do Comitê de Governança, Riscos e Controle, responsável pela aprovação dos controles propostos pelas Unidades Organizacionais e monitoramento da execução do Plano Anual de Gestão de Riscos passou por algumas alterações em relação à composição de seus membros, mas com pouco impacto para a realização das quatro reuniões ordinárias (trimestrais), oficinas de capacitação e levantamento de riscos dos processos críticos e demais atividades previstas. Ao longo do ano, o Núcleo Tático foi presidido pelos Diretores Eduardo Marra (janeiro a junho) e pelo Diretor Fábio Rogério (julho a dezembro). Este último, solicitou o alinhamento entre o Escritório de Processos e a Gestão de Riscos e, na reunião extraordinária de 26 de agosto de 2021, foi realizada Oficina com as Unidades Organizacionais que compõem o Núcleo para priorizar os processos críticos prioritários que seriam mapeados e que teriam os riscos levantados para compor o próximo Plano de Gestão de Riscos.

Entre os meses de setembro e dezembro os seguintes processos foram objeto dos trabalhos desenvolvidos pelo Escritório de Processos em conjunto com a equipe de Gestão de Riscos:

| UO | Processos críticos prioritários |
|---------------|---|
| SUROC | Autorizar a Habilitar transportadores para o TRIC |
| SUPAS | Cobrar Taxa de Fiscalização do serviço de transporte rodoviários |
| SUTEC | Realizar o Desenvolvimento e Sustentação de Sistemas |
| SUROD | Aprovar e fiscalizar a utilização da verba de Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT |
| | Realizar revisão da tarifa básica de pedágio (RO . RE e RO) |
| SUDEG | Realizar a contratação de bens e serviços |
| SUFIS | Fiscalizar trasporte interestadual de passageiros |
| SUCON | Estruturar novas concessões/relicitações rodoviárias |
| | Coordenar ações para viabilização de prorrogações antecipadas de contratos de concessão de infraestrutura ferroviária |
| SUFFER | Fiscalizar a prestação de serviço público de transporte ferroviário |

Principais riscos específicos identificados que podem afetar a capacidade de a UPC alcançar seus objetivos

Foram desenvolvidas as etapas de levantamento de estabelecimento de contexto, avaliação de riscos e análise de riscos dos dez processos supramencionados. Nesse trabalho, foram identificados 231 eventos de riscos, conforme tabela abaixo:

| Evento de Risco |
|---|
| Transferência de dados e arquivos não dispõe da robustez necessária |
| Suspensão do processo temporariamente |
| Suspensão da execução do processo |
| Sistemas desenvolvidos por outras unidades |
| Sistema deficiente |
| Retrabalho no particionamento de arquivos menores |
| Retrabalho frequente |
| Retrabalho e/ou futuras responsabilizações |
| Retrabalho e futuras responsabilizações |

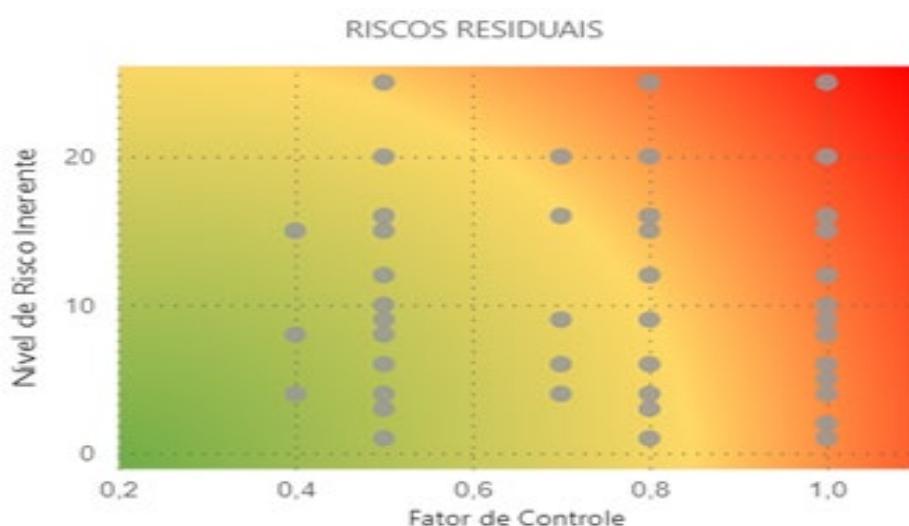
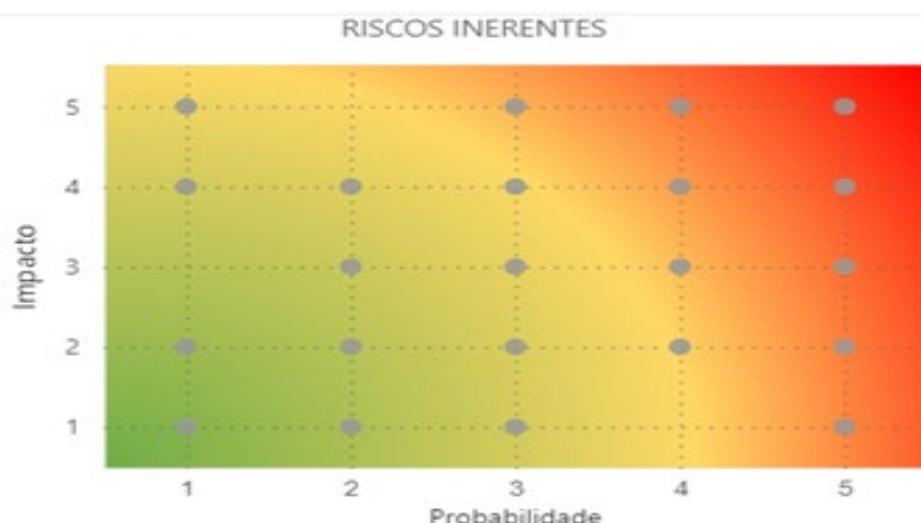
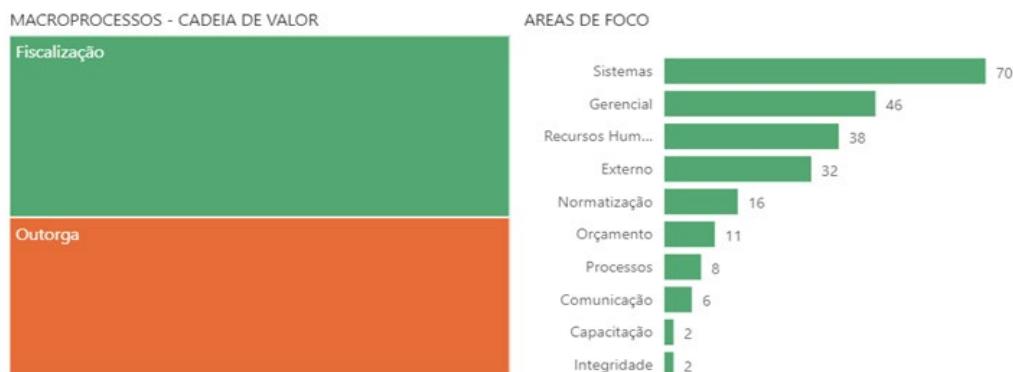
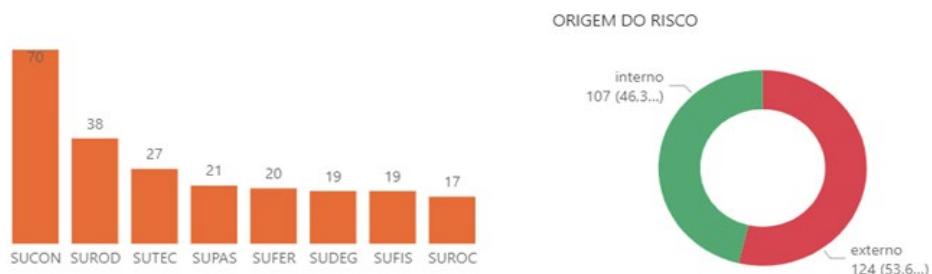
| |
|---|
| Redução do tempo de trabalho útil nos projetos |
| PRG não faz análise de mérito (apenas informa sobre determinação) |
| Pouco tempo para se concentrar em pontos mais relevantes e complexos |
| Perda ou redução de servidores para executar o processo |
| Perda ou atraso na disponibilização de dados e informações |
| Perda de prazos nas entregas dos projetos |
| Perda de memória e do histórico sobre o processo |
| Perda de conhecimento |
| Perda da equipe |
| Número grande de acessos simultâneos ao sistema |
| Necessidade de recursos humanos para executar o processo |
| Necessidade de maior tempo para transferência de conhecimento (curva de aprendizagem longa) |
| Necessidade de geração de documentos em PDF para assinatura (Adobe) |
| Morosidade na retroalimentação do processo de fiscalização - PDCA |
| Morosidade na gestão do processo |
| Morosidade na conclusão do processo |
| Morosidade na atualização das informações |
| Morosidade e retrabalho na análise do processo |
| Menor tempo para instrução processual mais clara e objetiva |
| Manutenção do corpo técnico de fora da Agência |
| Maiores custos passagens e diárias |
| Maior tempo para transferência de conhecimento (curva de aprendizado longa) |
| Maior morosidade no processo |
| Judicialização das concessionárias contra decisões da Agência |
| Interferências externas - TCU |
| Informações desencontradas entre os órgãos |
| Indisponibilidade dos sistemas |
| Indisponibilidade do SICAD (JIRA) |
| Indisponibilidade de informações consolidadas |
| Inclusão de contribuições após o vencimento formal do prazo |
| Impedimento, atraso ou prejuízo na execução do processo |

| |
|--|
| Impedimento do efetivo cumprimento da fiscalização |
| Impacto na compatibilidade entre sistemas, padrões e funcionalidades |
| Gestão do conhecimento insuficiente |
| Geração de relatórios com informações incompletas |
| Futuras responsabilizações |
| Fragilidade no Sistema de Programação da Fiscalização (SPROG) |
| Fragilidade no Sistema de Ordem de Serviço (SIOS) |
| Fragilidade nas análises mediante ausência de dados consistentes |
| Fragilidade na tomada de decisão |
| Fragilidade na análise da proposta |
| Fiscal fica exposto e obrigado a agir diante de orientações contraditórias |
| Falta de uniformização do processo de fiscalização |
| Falta de padronização das atividades e produtos |
| Falta de padrão nos procedimentos de análise e gestão do processo |
| Falta de jurisprudência |
| Falta de corpo técnico específico da Agência na composição da equipe |
| Falta de corpo técnico |
| Falta de capacidade gerencial |
| Falhas no processo de fiscalização |
| Falhas na execução do processo |
| Falha na padronização das atividades e produtos do processo |
| Falha na identificação de irregularidades |
| Execução da política pública sem análise de mérito |
| Estruturação de dados de sistemas não está estruturada |
| Escolha de projetos menos relevantes para o propósito do RDT |
| Equipe reduzida |
| Envio dos Termos de Referência incorretos ou inadequados pelas unidades organizacionais |
| Elevado índice de falhas |
| Diversidade entre os contratos de concessão |
| Disponibilização dos estudos não é possível ser feita no site (transparência) |
| Dificuldades em botar em prática |
| Dificuldade no acesso as informações da aplicação dos recursos do RDT no site da Agência |

| |
|---|
| Dificuldade no acesso a informações do Sistema de Fiscalização (SISFIS) |
| Dificuldade no acesso a informações do SIFAMA |
| Despadronização de procedimentos |
| Descontinuidade ou indisponibilidade do sistema |
| Descontinuidade do Sistema de Fiscalização (SISFIS) |
| Descontinuidade do processo |
| Dependência de providências diretas dos responsáveis |
| Dependência de órgãos de outros governos para permitir habilitação |
| Dependência da fábrica de software |
| Depende da GEAUT para atualização do pagamento de multas no SISMULTAS |
| Demora no processamento dos autos de infração |
| Demora na correção de irregularidades |
| Demandas externas ao processo consomem tempo do trabalho |
| Demandas novos contratos |
| Demandas novas aquisições do parque tecnológico |
| Demandas de alterações em sistemas legados |
| Defasagem negocial constante |
| Defasagem do processo de fiscalização |
| Decadência quinquenal da taxa de fiscalização |
| Cortes na execução do processo |
| Comunicação com as partes interessadas frágil |
| Comprometimento no cronograma dos projetos |
| Comprometimento da qualidade dos projetos |
| Comprometimento da qualidade do trabalho |
| Comprometimento da independência do corpo técnico |
| Comprometimento da execução da fiscalização planejada |
| Comprometimento da continuidade ou atraso na execução do processo |
| Comprometimento da continuidade do processo no médio prazo |
| Comprometimento da celeridade do processo |
| Coleta de requisitos |
| Captura |
| Baixa adesão ao RCR |

| |
|--|
| Aumento das demandas |
| Aumento da vulnerabilidade dos sistemas |
| Atualização constante das decisões não chegam tempestivamente na ponta |
| Atraso ou impedimento da execução do processo |
| Atraso ou fragilidade na tomada de decisões |
| Atraso no desenvolvimento de sistemas |
| Ampliação de prazos para contribuições |
| Atraso na conclusão do processo |
| Ameaça à integridade física de fiscais de campo |
| Alto índice de inadimplência |
| Alto índice de falhas nos processamentos dos Autos de Infração |
| Alterações indevidas em atividades do processo |
| Alta rotatividade de servidores terceirizados (<i>turnover</i>) |
| Alta rotatividade de servidores (<i>turnover</i>) |
| Alta rotatividade da equipe (<i>turnover</i>) |
| Alta incidência de impugnação e recursos contra a taxa de fiscalização |
| Alta demanda de desenvolvimento |
| Agenda do corpo técnico sistematicamente ocupada |
| Abordagem ASCOM |

De modo a aduzir eficiência ao levantamento de controles, etapa essa a ser iniciada em janeiro de 2022, os eventos foram classificados da seguinte forma:



Mais informações sobre os levantamentos supramencionados podem ser acessadas, mediante autorização dos gestores, por meio do endereço <https://anttgov.sharepoint.com/sites/EPO>.

A autorização prévia é necessária por se tratar de matéria que pode impactar no mercado regulado e merece tratamento especial.

Ao longo de 2021, os riscos de integridade também passaram a ser objeto de maior atenção no âmbito da ANTT. O Núcleo Tático de Gestão de Riscos da ANTT aprovou, na 14ª Reunião, realizada no dia 14 de dezembro de 2021, a utilização do Guia Prático de Gestão de Riscos para a Integridade da CGU.

Se, por um lado, a gestão de riscos para a integridade não pode ser completamente descolada do processo de gestão de riscos operacionais, por outro verificou-se a necessidade de que fosse realizada inicialmente por atores externos aos processos. Assim, a Suart iniciou, em 2021, o levantamento dos riscos para a integridade constantes dos processos críticos supramencionados para, em um segundo momento, apresentar o levantamento à Auditoria interna da Agência, que atua como 3ª linha de defesa. Somente após esse mapeamento inicial, os riscos para a integridade levantados serão apresentados às Unidades Organizacionais e ao Núcleo Tático de Gestão de Riscos para avaliação.

Foram realizadas campanhas de sensibilização na temática com base no seguinte infográfico:



O ATO DE QUEBRA DE INTEGRIDADE

- O1** É, na maioria das vezes, um ato doloso.
- O2** É um ato praticado por uma pessoa (ser humano).
- O3** Afronta os princípios da administração pública.
- O4** Deturpa ou desvia a finalidade pública.

O QUE É A GESTÃO DE RISCOS PARA A INTEGRIDADE?



Ferramenta que permite aos agentes públicos identificar fragilidades que possibilitem a ocorrência de quebras de integridade

BENEFÍCIOS DA GESTÃO DE RISCOS PARA A INTEGRIDADE



Mantém as questões de prevenção da corrupção, integridade e boa governança na agenda e dá um passo em relação a uma abordagem puramente legalista.



Permite a identificação de riscos comuns em uma determinada área ou setor que exija ação ou reforma institucional mais ampla.



Permite partilhar conhecimentos e boas práticas na identificação de riscos e, em particular, em medidas de mitigação em determinado setor ou entre setores, instituições, projetos ou processos.



Permite o intercâmbio efetivo de boas práticas que sirva como fonte de inspiração, ideias e apoio entre pares para a boa governança no setor público.



As ações de capacitação e sensibilização foram realizadas por meio de oficinas, indicações de cursos ofertados por outras instituições e a realização, em parceria com a CGU, de curso de Gestão de Riscos, por meio da plataforma Teams, para 25 servidores da ANTT, conforme infográfico abaixo, que pode ser acessado no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca-publica/gestao-de-riscos>.

Momento Gestão de Riscos



1 Conheça o Plano de Gestão de Riscos da ANTT 2021.
O PGR 2021 pode ser acessado [clicando aqui](#).

2 Parceria com a CGU para capacitação 2020/2021
Webinário e Cursos



3 Preparamos uma lista com algumas Instituições que oferecem
cursos online de Gestão de Riscos. Confira!

CGU

- Formação de Multiplicadores em Gestão de Riscos e Integridade da CGU
- Acesse o site: <https://ead.cgu.gov.br/enrol/index.php?Id=515>

ENAP

- Gestão de Riscos em Processos de Trabalho (Segundo o Ciclo)
- Acesse o site: <https://www.escolavirtual.gov.br/courses/300>
- Gestão de Riscos em Processos de Trabalho (Baseado na ISO31000:2018)
- Acesse o site: <https://www.escolavirtual.gov.br/courses/294>
- Gestão de Riscos nas Contratações Públicas
- Acesse o site: <https://suap.enap.gov.br/portaldocurso/courses/252/?area=8>

ESAF

- Introdução à Gestão de Riscos
- Acesse o site: <https://antigamoodle27.enap.gov.br/course/index.php?categoryid=18>

Escola de Governo - GO

- Programa de Compliance Público: Eixo 4 - Gestão de Riscos
- Acesse o site: <https://www.escoladegoverno.go.gov.br/educaoes-corporativa/cursos-on-line>

Banco Interamericano de Desenvolvimento

- Gestão de riscos em projetos
- Acesse o site: <https://www.iadb.org/course/gestao-de-riscos-em-projetos-de-desenvolvimento>

Educomundo

- Curso Online Gestão de Riscos e BNP no Combate à Fraude e Corrupção
- Curso Online Gestão de Riscos de TI no Setor Público
- Acesse o site: <https://www.educomundo.com.br/cursos-online>

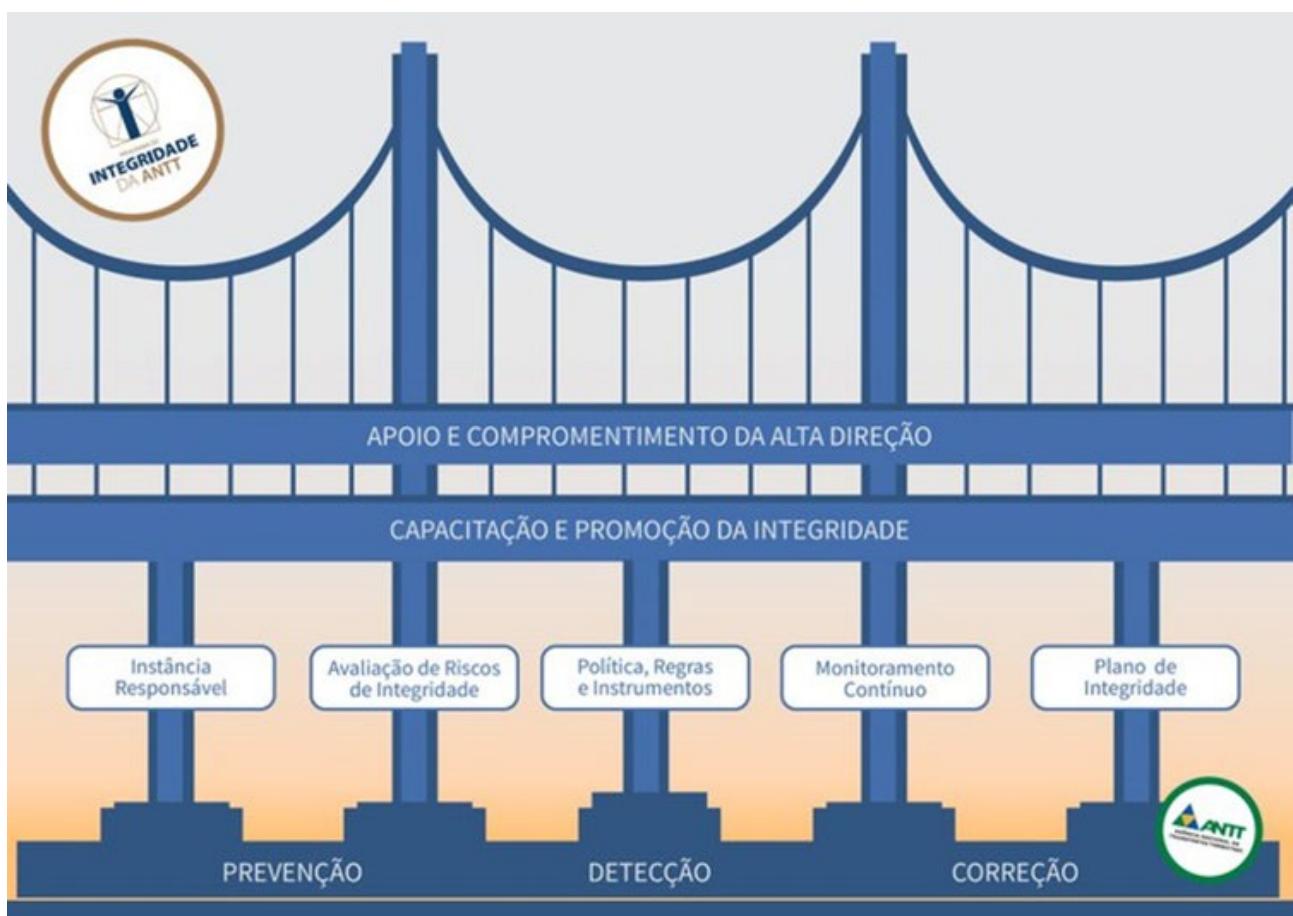
IBGP - Instituto Brasileiro de Governança Pública

- Gestão de Riscos no Setor Público com Base na Estrutura COSO ERM
- Gestão de Riscos no Setor Público com Base na Norma ISO 31 000 - IBGP
- Acesse o site: <https://ibgp.net.br/cursos/gestao-de-riscos-e-auditoria>

Integridade na ANTT

A ANTT vem desenvolvendo ações voltadas à Integridade desde 2018, com a instituição da Unidade de Gestão da Integridade por meio da Portaria nº 434, de 10 de outubro de 2018, bem como a instituição do Grupo de Trabalho em Integridade, por meio da Portaria nº 506, de 10 de dezembro, do mesmo ano.

O Programa de Integridade da ANTT visa o desenvolvimento e o aprimoramento das ações relacionadas à Integridade na Agência, contemplando a melhoria dos procedimentos já existentes, a disseminação e conscientização do tema na Agência e a identificação e monitoramento dos riscos de integridade. Os pilares, premissas e estratégias encontram-se ilustrados na figura abaixo:

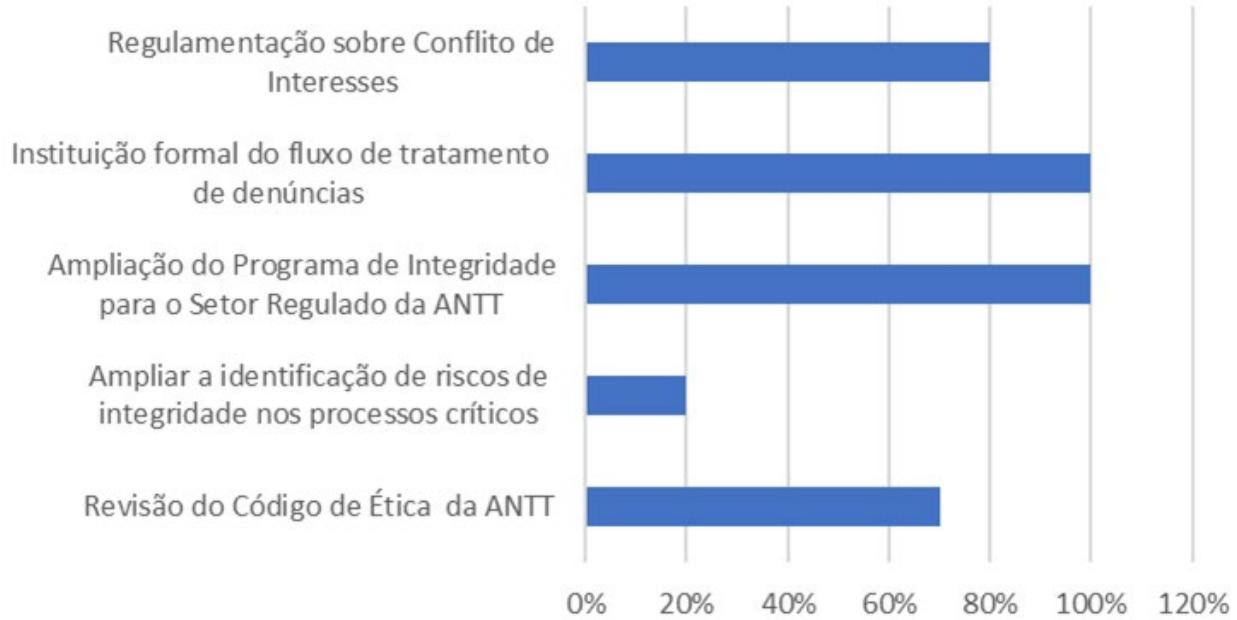


Em 2021, alinhada às diretrizes do Decreto nº 10.756, de 27 de julho de 2021, que instituiu o Sistema de Integridade do Poder Executivo Federal, a ANTT imprimiu esforços para participar de ações e pesquisas promovidas pela Controladoria-Geral da União, bem como institucionalizar práticas e valores necessários para implementar de forma efetiva o tema na Agência.

O Plano de Integridade, aprovado para o biênio 2020/2021, por meio da Deliberação nº 8, de 14 de janeiro de 2020, e revisado por meio da Deliberação nº 43, de 05 de fevereiro de 2021, apresentou as seguintes propostas de ação/projeto:

| Revisão do código de ética da ANTT | Comissão de Ética da ANTT |
|---|---|
| Ampliar a identificação de riscos de integridade nos processos críticos da ANTT | Gerência de Governança e Integridade |
| Ampliação do Programa de Integridade para o Setor Regulado pela ANTT | Gerência de Governança e Integridade |
| Instituição formal do fluxo de tratamento de denúncias | Ovidoria |
| Regulamentação sobre Conflito de Interesses | Comissão de Ética da ANTT/ Gerência de Governança e Integridade |

Monitoramento Ações Integridade dezembro/21



As ações de integridade desenvolvidas durante o ano de 2021 foram as seguintes:

| Ação | Responsabilidade |
|--|--|
| Sensibilização voltada à prevenção de condutas inadequadas | COREG/CEANTT |
| Treinamento específicos sobre o tema de integridade, inclusive abordando o relacionamento ético entre servidores da ANTT e o público externo | CEANTT/GEGOI |
| Monitoramento e divulgação das medidas de integridade | GEGOI |
| Acompanhar o levantamento dos principais riscos para a integridade e medidas de tratamento, conforme portaria CGU 1089/2018 | GEGOI/Núcleo Tático do Comitê de Governança, Riscos e controle |
| Monitorar os riscos de integridade e execução dos controles dos processos e projetos constantes do Plano de Gestão de Risco da ANTT | GEGOI/Unidades Organizacionais |

Ademais, dentro dos mecanismos relacionados à integridade na ANTT, foi publicada a Deliberação nº 82, de 12 de março de 2021, que institui a Ouvidoria como o único canal para acolhimento de denúncias relativas à prática de irregularidade ou de ilícito por agente público da ANTT.

Após a publicação, foi realizada campanha voltada à sensibilização quanto ao normativo de modo que ele se torne efetivo:



Tenho uma denúncia sobre um colega

- X Fofocar para outro colega
- X Deixar para lá
- X Denunciar na corregedoria
- ✓ Registrar a denúncia na ouvidoria

Ouvidoria da ANTT é o único canal da Agência, com legitimidade e confiabilidade, para acolhimento de denúncias relativas aos servidores, onde suas informações serão protegidas por sigilo.

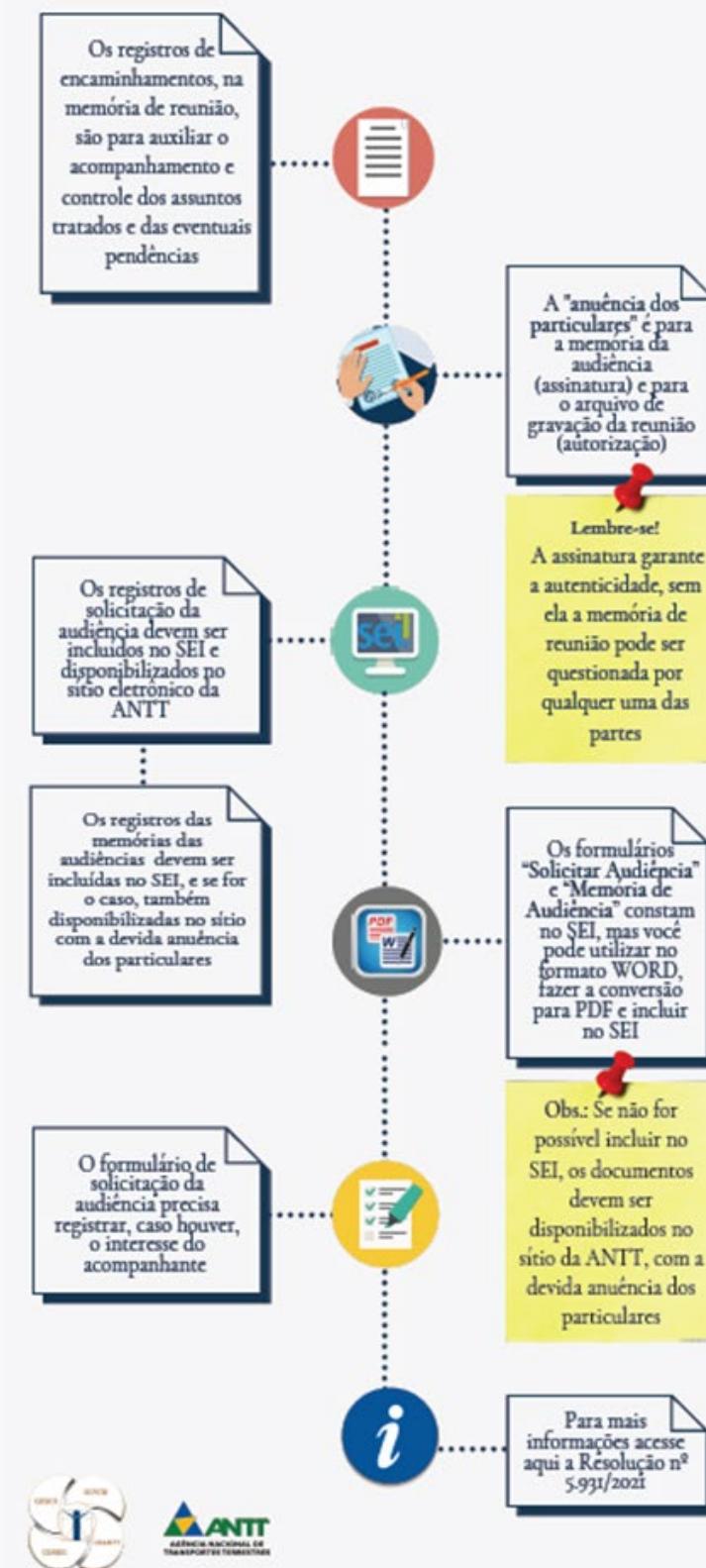
Servidor, se você receber uma denúncia relativa a um colega da ANTT no seu correio eletrônico institucional, enie-a diretamente à conta de e-mail ouvidoria@antt.gov.br para que receba o devido registro e tratamento.



Foi publicada também a Resolução ANTT nº 5.931, de 2021, que regulamenta audiências concedidas a particulares por agentes públicos no âmbito da ANTT, também seguida de campanha para servidores e público externo, consoante infográfico a seguir, que pode ser acessado por meio do link [Integridade](#):

MOMENTO INTEGRIDADE

Passando aqui para lembrar da importância da Resolução nº 5.931/2021, que regulamentou as audiências concedidas a particulares por agentes públicos em exercício na Administração Pública Federal direta, nas autarquias e fundações públicas federais.



Ainda na linha de comunicar e reafirmar normativos de integridade, o Grupo de Integridade reforçou, em 2021, campanha sobre a Resolução nº 5.903, de 21 de julho de 2020, relacionada ao recebimento de brindes e presentes.

A poster with a teal background and a decorative Greek key border at the bottom. The main text reads 'Hoje você ganha. Amanhã você paga caro por ele.' To the right, a hand holds a small wooden house model and a set of keys. The ANTT logo is in the bottom right corner. Below the main text is a paragraph about the Resolução nº 5.903/2020. At the bottom, there is a call to action: 'Confira [aqui](#) os principais destaques da norma.' Logos for 'PROGRAMA DE INTEGRIDADE DA ANTT', 'COMISSÃO DE ÉTICA', and 'ANTT' are at the bottom.

Também foi desenvolvida ação de sensibilização sobre integridade e sugestão de capacitação por meio do infográfico, que pode ser acessado no link [Momento Integridade](#):

Momento Integridade

- 1** A Unidade de Gestão da Integridade da ANTT é a Gerência de Governança e integridade, mas a condução do Plano de Integridade é realizado pelo Grupo de Trabalho de Integridade, formando pela GegoI, Ouvidoria, Corregedoria, Comissão de Ética e Auditoria
- 2** Para mais informações sobre o Plano de Integridade Biênio 2020/2021 da ANTT acesse [aqui](#).
- 3** Conheça a Resolução nº 5.931, de 30 de março de 2021, que dispõe sobre as audiências concedidas a particulares por agentes públicos no âmbito da ANTT
- 4** Fique atento à Resolução nº 5.903, de 21 de julho de 2020, que dispõe sobre os critérios aplicáveis para o recebimento e aceitação de brindes e presentes, assim como para a participação em atividades externas
- 5** Preparamos uma lista com algumas Instituições que oferecem cursos online sobre Integridade. Confira!

| | |
|--|--|
| CGU | EADPLUS |
| <ul style="list-style-type: none"> Informações sobre a Integridade pública que traz vídeos, apresentações e capacitação sobre integridade pública https://www.gov.br/cgu/pt-br/assuntos/etica-e-integridade | <ul style="list-style-type: none"> Compliance, Auditoria Interna, Gerenciamento de Riscos e Investigação https://www.eadplus.com.br/aulas-gratis/compliance |
| Senado Federal | Faculdade CEDIN |
| <ul style="list-style-type: none"> Ética na Administração Pública https://saberes.senado.leg.br/courses/ | <ul style="list-style-type: none"> Governança, Riscos e Compliance Legislação anticorrupção brasileira Lei 12846/15, Decreto 8420/15, Lei 6404/76, Lei 8429/92, Lei 8666/95 http://centro-de-estudos-em-direito-e-negocios.rubi.land/home-e-cursos-gratis-temporada-2 |
| FVG - Fundação Getúlio Vargas | EducaMundo |
| <ul style="list-style-type: none"> Normas anticorrupção, antissuborno e compliance público https://eduacao-executiva.fgv.br/cursos/online/curta-media-duracao-online/normas-anticorrupcao-antissuborno-e-compliance-publico | <ul style="list-style-type: none"> Curso Online Compliance no Setor Público https://www.educamundo.com.br/cursos-online/compliance-no-setor-publico |
| Estudar | CAF |
| <ul style="list-style-type: none"> Curso online grátis de Compliance https://estudar.com/curso-online-gratis/compliance | <ul style="list-style-type: none"> O papel dos dados e das inovações digitais na Integridade das contratações públicas (1ª edição) https://www.caf.com/pt/presente/cursos |
| IPED - Instituto Politécnico de Ensino a Distância | |
| <ul style="list-style-type: none"> Curso de Compliance https://www.iped.com.br/administracao/curso | |

Ao longo de 2021, foram levantadas questões relacionadas ao trabalho remoto, em função da Pandemia da Covid-19. Assim, foi desenvolvida ação conjunta do Grupo de Integridade da ANTT e Programa de Gestão Remota do Trabalho resultando na seguinte campanha:

COMUNICAÇÃO EFETIVA NO TRABALHO REMOTO

1 Uso de ferramentas de comunicação: dê preferência às ferramentas institucionais (Microsoft Teams e e-mail institucional). Porém, outras ferramentas de comunicação podem ser utilizadas quando a equipe estiver de acordo e desde que garantida a segurança da informação institucional.



Cuidado com a assertividade: na comunicação verbal, a voz tem tom e timbre que tornam a mensagem mais assertiva; na comunicação escrita, um simples recado pode assumir um tom agressivo.



3 Lembre-se de que existe um horário de funcionamento da Agência e que os atendimentos devem considerar esse horário. Ademais, temos uma jornada de trabalho diária a cumprir. Se já aderiu ao PGRT, não se esqueça do horário-núcleo que deve ser cumprido, durante o qual você deve estar acessível.



Use os chats em grupo para resolver demandas e questões de equipe, e conversas individuais para questões individuais; assim você evitará situações que podem causar constrangimentos.

Lembre-se de que temos chats e outras forma de interação coletiva e individuais no Microsoft Teams.



Para conversas de natureza pessoal e contatos com colegas para tratar de assuntos que não dizem respeito ao trabalho, use preferencialmente ferramentas de comunicação particular, como aplicativos de conversas e outros.



Certifique-se de que a mensagem recebida é a mesma que foi emitida, ou seja, confira se o receptor da mensagem compreendeu a demanda. Isso pode ser feito por meio de uma pergunta de “*confirmação da demanda*” à outra parte.



Cuidado com piadas e comentários preconceituosos em qualquer ambiente de trabalho. Algo que para você é “uma brincadeira” pode abrir cicatrizes em quem sofre ou já sofreu preconceitos. Mesmo a distância, precisamos manter o respeito, a urbanidade e o convívio saudável com os nossos pares.

O ano de 2021 foi marcado pela aproximação da Unidade de Gestão da Integridade - UGI da ANTT com a Controladoria-Geral da União, que desenvolveu diversas ações voltadas à efetivação da Integridade na Administração Pública Brasileira. A UGI da ANTT participou das nove reuniões da Rede GIRC (Rede Governança, integridade e Controle) promovidas pela CGU, conforme calendário abaixo:

- 30ª Rede GIRC – 31 mar 2021 – Cultura de Integridade - Passos para uma Construção Sólida;
- 31ª Rede GIRC – 28 abr 2021 Termo de Ajustamento de Gestão no Setor Pública - Oportunidades e Desafios;
- 32ª Rede GIRC – 26 mai 2021 - Transparência e Tratamento de Manifestações e Denúncias: o papel das Ouvidorias no contexto da Integridade
- 33ª Rede GIRC – 30 jun 2021 - Programa de integridade em contratações públicas;
- 34ª Rede GIRC – 29 jul 2021 - A Importância dos Colegiados no Fortalecimento da Governança;
- 35ª Rede GIRC – 31 ago 2021 - Agenda ESG no Setor Público;
- 36ª Rede GIRC – 29 set 2021 - Inovação e o Paradoxo do Baixo Apetite a Risco no Setor PÚblico;
- 37ª Rede GIRC – 27 out 2021 - A Importância Dos Valores Na Estruturação Dos Programas De Integridade;
- 38ª Rede GIRC – 24 nov 2021 - Gestão de Riscos Estratégicos - Desafios ao Engajamento da Alta Administração Mediadores.

Também aderiu às campanhas de Integridade promovidas pela CGU, divulgando-as no âmbito interno da Agência:

Você sabe o que é conflito de interesses?

Conflito de Interesses

Interesse público é sempre prioritário ao interesse privado. Para que haja conflito de interesse, é necessário que o confronto entre interesse público e privado implique prejuízo para o interesse coletivo ou para o desempenho da função pública.

Quer saber mais?

Assista aos vídeos:

<https://youtu.be/SykhkLFEAKs>

<https://youtu.be/VT4d-yOX6Wo>

<https://youtu.be/rSa0L1Ua8Rk>



Responsabilização

Pessoas físicas e jurídicas que cometem atos lesivos (éticos ou disciplinares) podem ser responsabilizadas perante:

- a Comissão de Ética da ANTT - Secretaria da Comissão de Ética - Secet; ou
- à Corregedoria - Coreg.

A responsabilização é importante para a manutenção da integridade pública, da confiança das pessoas nas esferas públicas e da efetividade dos serviços públicos



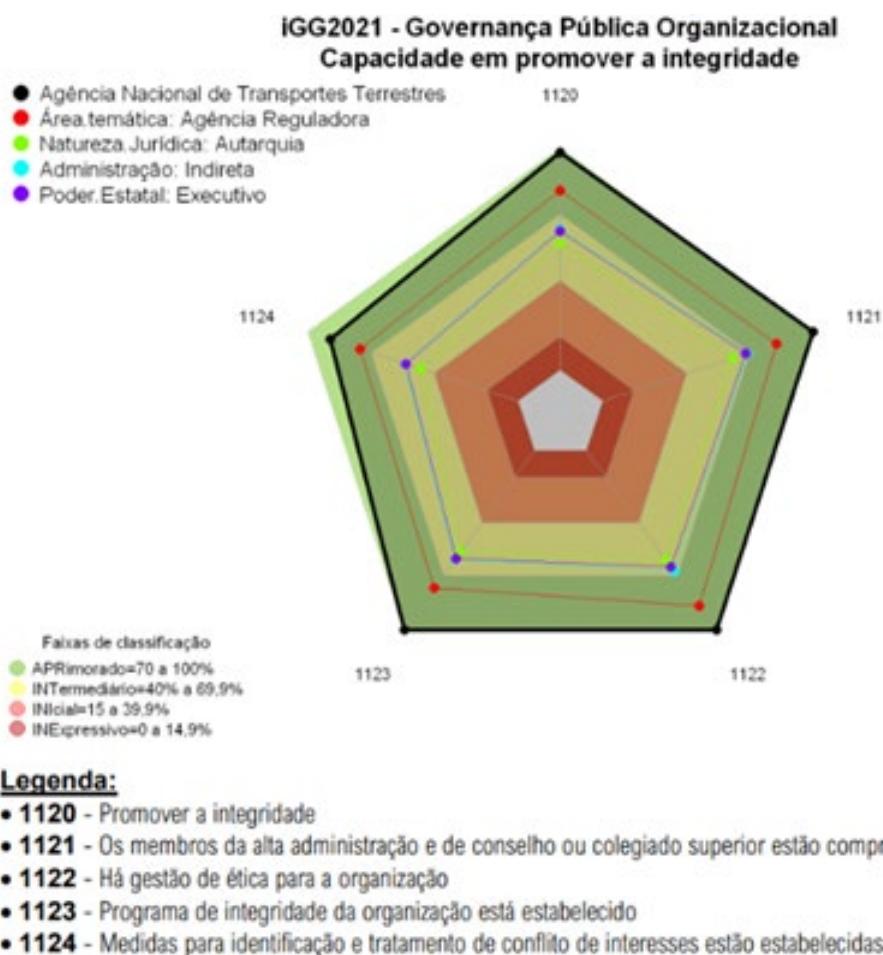
A ANTT participou, ainda, de todas as pesquisas voltadas à Integridade, sendo ator consultado no projeto desenvolvido pela CGU, em parceria com a OCDE, para avaliar melhorias para o fortalecimento das políticas, métodos e instituições para promoção da integridade no Poder Executivo Federal. O resultado consta do [Relatório “Fortalecendo a Integridade Pública no Brasil”](#), lançado dia 08 de dezembro de 2021, na 1ª Reunião das Unidades Integrantes do Sistema de Integridade Pública do Poder Executivo Federal (SIPEF).

Em 2021, a ANTT aderiu ao Programa Nacional de Prevenção à Corrupção por meio da participação no levantamento realizado pelo “e-Prevenção”, que é um sistema de autosserviço disponibilizado pela Rede de Controle da Gestão Pública, auxiliando na avaliação das boas práticas de prevenção à corrupção. Foram avaliadas 9.205 instituições das esferas federal e estadual, das quais 82,4% possuem nível de exposição muito alto ou alto, 16% possuem nível médio e apenas 1,6% possuem nível aceitável de exposição. A ANTT foi classificada com nível médio devido ao seu alto poder regulatório, embora possua alto grau de adesão às boas práticas, como pode ser visualizado no gráfico abaixo:



A ANTT também participou de pesquisa aplicada pela Controladoria-Geral da União sobre instrumentos de integridade implementados e conhecimento dos servidores públicos acerca de Integridade, sendo a terceira Agência com maior número de respondentes, denotando interesse dos servidores pelo tema.

Os resultados das duas pesquisas supramencionadas demonstram o comprometimento da Agência com o tema, conforme auferido pelo TCU quando do levantamento do Perfil IGG em 2021:



Entretanto, as avaliações indicaram que ainda há oportunidades de melhoria identificadas que subsidiaram o Plano de Integridade da ANTT para o biênio 2022/2023.

Atividades de Correição

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

- Lei nº 8112/1990, que disciplina o Processo Administrativo Disciplinar a partir do artigo 143;
- Lei nº 12.846/2013, Decreto nº 8.420/2015 e Instrução Normativa CGU nº 13, de 12.08.2019, que institui e regulamenta o processo de responsabilização administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública – PAR;

- Regimento Interno da ANTT (Resolução nº 5.888/2020), que disciplina a competência da Corregedoria, em seus artigos 22 e 23;
- Portaria COREG nº 33/2020, que cria, no âmbito da Corregedoria, a Coordenação de Gestão e Aperfeiçoamento Correcional, a Coordenação de Prevenção, Investigação e Sindicâncias e a Coordenação de Procedimentos Disciplinares e Responsabilização de Pessoas Jurídicas;
- Instrução Normativa CGU nº 14/2018 da Controladoria-Geral da União, que regulamenta a Atividade Correcional no Sistema de Correição do Poder Executivo Federal;
- Resolução ANTT nº 5.886/2020, que aprovou os procedimentos correcionais de competência da Corregedoria da ANTT;
- Instrução Normativa CGU nº 04, de 21.02.2020, que disciplina no âmbito do Poder Executivo Federal a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta nos casos de infração disciplinar de menor potencial ofensivo.
- Instrução Normativa CGU nº 8, de 19.03.2020, que regulamenta a Investigação Preliminar Sumária no âmbito do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal.
- Portaria ANTT nº 286/2016 que delega competência ao(à) Corregedor(a) da ANTT para instaurar o PAR;
- Manual de Processo Administrativo Disciplinar da Controladoria-Geral da União.

Consta dos artigos 22 e 23 do Regimento Interno da ANTT, aprovado por intermédio da Resolução nº 5.888/20, que a Corregedoria adotará duas formas distintas de ação: a preventiva e a corretiva. Para execução da primeira, cuja responsabilidade fica a cargo da Coordenação de Prevenção, Investigação e Sindicâncias, utiliza-se de instrumentos como palestras, solicitação ou mesmo convocação de servidores para prestarem informações ou esclarecimentos, além dos trabalhos de Correções Ordinárias e Extraordinárias, em áreas específicas ou nas Unidades Regionais da ANTT.

Para os casos de maior potencial ofensivo, são utilizados os instrumentos de Investigação Preliminar - IP, que precede a instauração do PAR, a Sindicância Investigativa – SINVE e a Investigação Preliminar Sumária - IPS, que precede o PAD, instituídos por meio da Instrução Normativa CGU nº. 14/2018 e da Instrução Normativa CGU nº. 8/2020, os quais buscam elementos que possam ensejar a instauração de procedimento mais gravoso, também disciplinados nesta Agência por normativo interno. A execução dessas investigações é de responsabilidade da Coordenação de Prevenção, Investigação e Sindicâncias.

Na condução dos trabalhos corretivos, os quais objetivam apurar responsabilidade de suposto desvio de conduta praticado por servidor, a Corregedoria, em conjunto com a Coordenação de

Procedimentos Disciplinares e Responsabilização de Pessoas Jurídicas, é a responsável pela promoção e supervisão das Sindicâncias, Processos Administrativos Disciplinares – PAD e Processos Administrativos de Responsabilização – PAR, regularmente instituídos por meio da Lei nº 8.112/1990 e da Lei nº 12.846/2013, respectivamente.

A Corregedoria conta, ainda, com o Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, que pode ser utilizado como solução disciplinar ante ilícitos administrativos de menor potencial ofensivo, consoante estabelecido pela Instrução Normativa CGU nº 04, de 21.02.2020.

Resultados da Corregedoria em 2021

No início de 2021, encontravam-se em andamento 12 Investigações Preliminares Sumárias, que resultaram na celebração de cinco Termos de Ajustamento de Conduta – TAC, quatro resultaram em arquivamento e 4 resultaram na abertura de PAD.

Além disso, ainda em 2021, foram instauradas 6 Investigações Preliminares Sumárias, sendo que dois ainda se encontram em andamento e quatro já foram finalizadas. Destas, três resultaram em arquivamento e um resultou na abertura de PAD.

No início de 2021, encontravam-se em andamento 12 Processos Administrativos Disciplinares. Desse, um resultou na celebração de Termo de Ajustamento de Conduta e três foram julgados, resultando na aplicação das penalidades de Suspensão (1), Demissão (1) e desdobramento em outro processo disciplinar (1).

Além disso, foram instaurados cinco Processos Administrativos Disciplinares no ano de 2021, todos em fase de instrução probatória, o que resultou em atividades em 17 processos disciplinares no referido ano.

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

Vale destacar que foram firmados seis Termos de Ajustamento de Conduta – TAC.

Adicionalmente, ainda no exercício de 2021, salienta-se que foram tratadas na Corregedoria 79 demandas da Ouvidoria, recepcionadas por meio do Sistema de Ouvidoria – SOU da ANTT.

Informamos que o Relatório Anual dos Processos Administrativos Disciplinares do exercício de 2021, oriundo do Sistema CGU-PAD, encontra-se anexo a este Relatório, conforme orientação da Diretoria de Normas e Gestão de Contas do Tribunal de Contas da União.

As Correções Ordinárias não foram realizadas presencialmente, em virtude da crise de saúde pública advinda da pandemia da Covid-19. No entanto, foi realizada ação de Correição Ordinária, via *Microsoft Teams*, junto à Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – Supas, no mês de novembro de 2021.

Importa anotar que a Correição é um conjunto de ações que visam levar até os servidores informações e esclarecimentos capazes de mitigar situações de risco que possam resultar na instauração de procedimentos disciplinares de maior complexidade, ou seja, tem por objetivo conscientizar os servidores sobre os problemas decorrentes de posturas inadequadas, muitas vezes assumidas por inobservância de normas e regras no âmbito da Agência.

Em atendimento ao disposto no inciso III do artigo 22 da Resolução nº 5.888, de 12 de maio de 2020, do Regimento Interno da ANTT, compete à Corregedoria realizar visitas e correções nas Unidades da ANTT e propor medidas visando à racionalização e eficiência das atividades, com recomendações específicas, quando for o caso.

No ano de 2021, em função das particularidades trazidas pelo atual momento de pandemia e a consequente prevalência do trabalho remoto, a atividade de correição teve por objetivo prestar orientações sobre a observação dos aspectos disciplinares no trabalho remoto, considerando-se as seguintes dimensões:

- **Infraestrutura para o trabalho:** percepções e análise relativas ao suporte físico e aos instrumentos de tecnologia da informação disponíveis e necessários para realização do trabalho remoto;
- **Comunicação Institucional e Relações Interpessoais:** percepções e análise relacionadas à comunicação institucional e para realização do trabalho, disponibilidade do servidor, acesso e uso dos meios de comunicação, tratamento das informações institucionais e interação e relacionamento com as pessoas no trabalho remoto;
- **Produtividade e Desempenho:** percepções e análise relacionadas à organização do trabalho, distribuição das atividades, cumprimento de metas e prazos, volume de trabalho, competências para o trabalho remoto, acompanhamento e reconhecimento do trabalho realizado em regime remoto.

Atuação da Unidade de Auditoria Interna

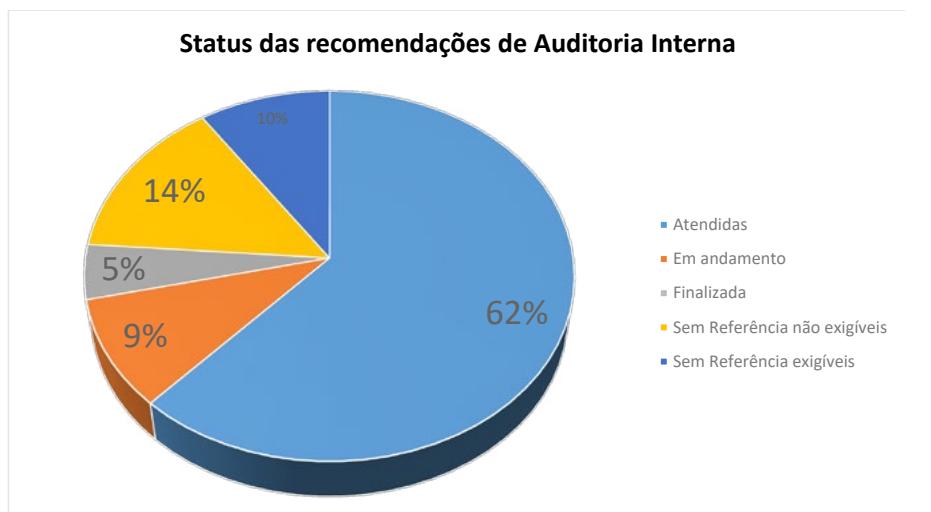
A Auditoria Interna representa uma instância de apoio à governança da ANTT e está vinculada diretamente à Diretoria Colegiada. Atua de forma a avaliar o desempenho da gestão desta Agência Reguladora, assessorar os gestores, no que se refira à governança, gerenciamento de riscos e implementação de controles internos, e acompanhar as recomendações e determinações dos órgãos/unidades do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e do Tribunal de Contas da União.

Para cumprimento dessas competências centrais, a unidade está organizada em três Coordenações. Seguem os principais resultados das atividades desenvolvidas por cada uma delas:

Coordenação de Gestão das Atividades de Auditoria Interna – COAUD

No cumprimento dos objetivos estratégicos, e conforme previsto no Plano Anual de Auditoria Interna para 2021, supervisionado pela SFC/CGU e aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência, a COAUD executou 11 Ações de Auditoria nas unidades organizacionais da ANTT, sendo dez na modalidade de avaliação (SUPAS, SUCON, SUDEG, SUROD (duas ações), SUFIS (duas ações), SUFER, SUART e SUTEC), e uma na modalidade consultoria (Prestação de Contas).

Em 2021, foram emitidas 21 recomendações, entre ações de melhoria, preventivas e corretivas. Até 31/12/2021, 13 destas recomendações estavam atendidas, ou seja, 62%. Por outro lado, destaca-se que das demais oito recomendações, duas estão em andamento, dentro do prazo para atendimento, uma foi finalizada, por perda do objeto, e cinco estão sem referência. Dentre as recomendações sem referência, três ainda estão no prazo acordado com a unidade auditada e duas estão vencidas.



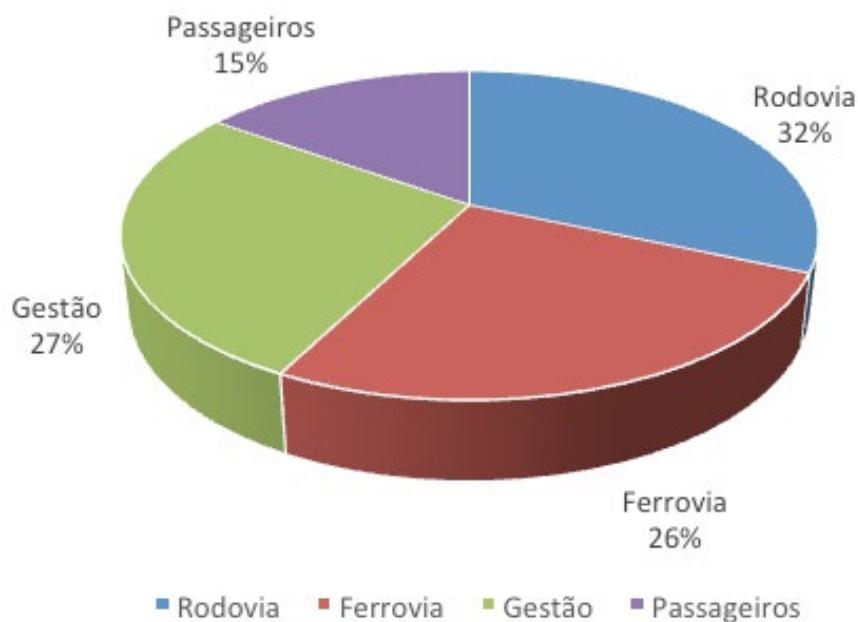
As recomendações de auditoria proporcionam aprimoramento na gestão e nos controles internos, aumento da eficiência frente à escassez de recursos, fomento à transparência para a sociedade, aperfeiçoamento dos processos de trabalho das unidades e adequação às conformidades legais.

Coordenação de Monitoramento das Informações dos Órgãos de Controle – COORG

As demandas para a ANTT originárias do Tribunal de Contas da União e da Controladoria-Geral da União são encaminhadas à COORG/AUDIT. Após os devidos registros, visando seu atendimento tempestivo, a Coordenação as encaminha às unidades organizacionais da Agência responsáveis pelos temas, bem como à Procuradoria Federal junto à ANTT, que define sobre eventual participação dessa unidade jurídica na manifestação da Agência.

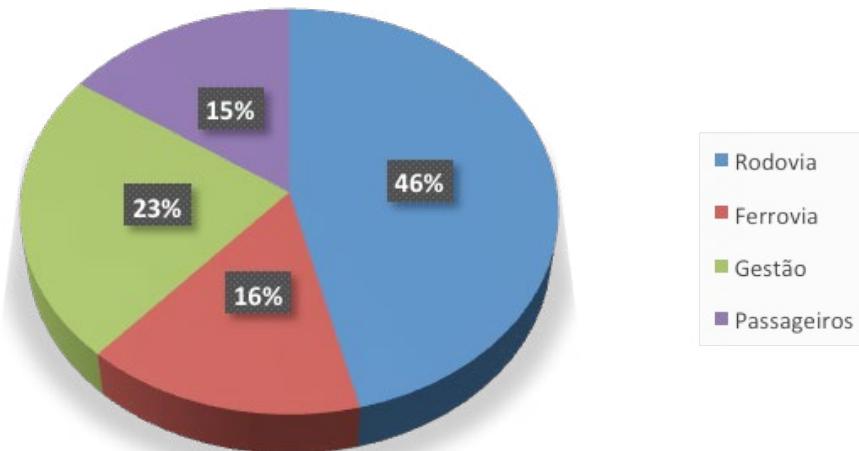
Durante o exercício de 2021, foram recebidas na Agência 92 demandas advindas do Tribunal de Contas da União, entre ofícios de diligências, oitivas, requisições e outras solicitações, distribuídas nos seguintes temas:

Demandas do TCU recebidas em 2021



O TCU proferiu, em 2021, 65 acórdãos em matérias de interesse da ANTT. Desses, 13 apresentaram determinações e/ou recomendações, que demandaram ações dos seguintes setores da Agência:

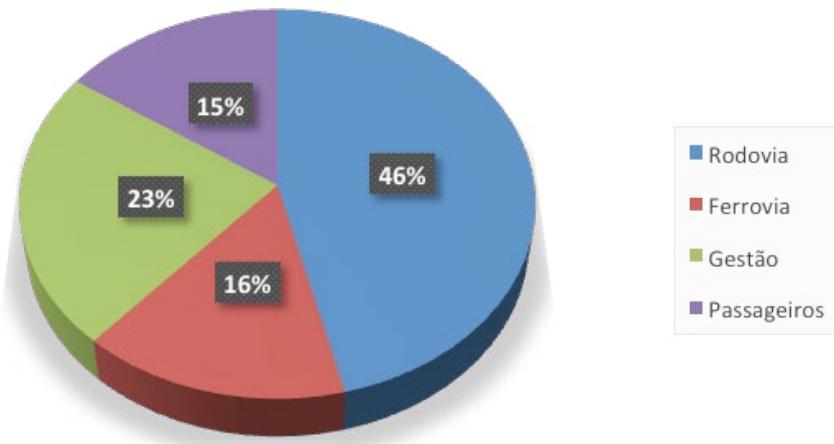
Acórdãos proferidos em 2021



Fonte: Sistema Conecta-TCU e planilha de acompanhamento

A Controladoria-Geral da União, em suas ações de auditoria, encaminhou à ANTT 18 solicitações de informações/documentos acerca de diversos assuntos, como concessões de rodovias, de ferrovias, mercado de passageiros, matérias relacionadas à gestão, e outros temas. Tais solicitações foram acompanhadas e respondidas pelas áreas responsáveis na ANTT, conforme gráfico:

Demandas da CGU recebidas em 2021



Fonte: Sistema SEI e planilha de acompanhamento

As recomendações resultantes de auditorias e respectivas respostas são registradas no Sistema e-Aud, da CGU, e acompanhadas pela COORG/AUDIT. No exercício de 2021, foram expedidas 8 recomendações resultantes da Auditoria Preventiva relativa ao Pregão Eletrônico nº 22/2020 da ANTT. Nesse caso específico, as recomendações foram emitidas com foco na fase interna do certame e perderam seu objeto ao final deste, e por esse motivo não serão monitoradas pela CGU.

Coordenação de Gestão e Qualidade – CQUAL

A CQUAL tem como objetivo promover a cultura de inovação por meio da utilização de ferramentas administrativas modernas, e ainda coordenar a implementação do Programa de Gestão e Melhoria da Qualidade da AUDIT e a participação da Auditoria Interna nas atividades de gestão promovidas pela Agência.

Dentre as principais realizações da CQUAL em 2021, destacam-se:

- Execução do Plano de Ação para Implantação do Programa de Gestão e Melhoria da Qualidade da Atividade de Auditoria Interna;
- Novo modelo de Relatório Anual de Atividades de Auditoria Interna, o RAIN, com informações mais objetivas e visual reformulado, mais atrativo e aderente aos normativos vigentes;
- Revisão e publicação do Estatuto da Auditoria Interna com total aderência à Instrução Normativa CGU nº 13/2020;
- Conquista do 3º lugar na Premiação de Excelência Funcional da ANTT, com o Projeto do Painel Gráfico Interativo sobre Recomendações e Determinações do TCU;
- Realização de dois Seminários Virtuais, com temas de interesse do público interno da ANTT sobre a atuação da Auditoria Interna;
- Aprovação e homologação do Guia do PGMQ, o qual possui importantes definições e apresenta a estrutura de funcionamento do Programa dentro da Auditoria Interna, além de conter a descrição das sete ferramentas a serem utilizadas, seus fluxos, matrizes e os índices que serão empregados para medir a qualidade dos trabalhos, da equipe e da estrutura da Auditoria Interna. O infográfico abaixo ilustra as sete Ferramentas utilizadas no Programa de Gestão e Melhoria da Qualidade:



Relatório Anual de Auditoria Interna

Em atendimento à Instrução Normativa CGU nº 5, de 27 de agosto de 2021, a Auditoria Interna da ANTT publica na página da autarquia os Relatórios Anuais de Auditoria Interna – RAIN, sobre a execução dos Planos Anuais de Auditoria Interna – PAINT e a análise dos resultados decorrentes dos trabalhos de auditoria. Os Relatórios Anuais de Auditoria Interna estão disponíveis para consulta por meio do link <https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/auditorias/auditoria-interna/relatorios-anuais-de-atividades-de-auditoria-interna-raint>

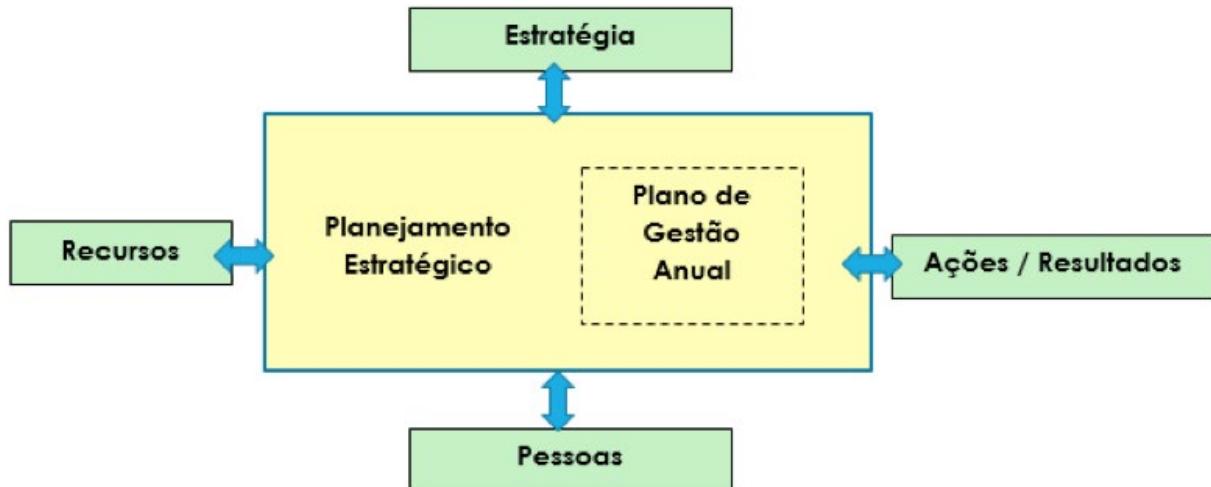


Gestão Estratégica e Desempenho

Planejamento Estratégico, Metas Estratégicas e Objetivos Estratégicos

De acordo com o disposto na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, o planejamento estratégico é o instrumento no qual a instituição explicita seus objetivos de longo prazo e as iniciativas a serem adotadas para a sua consecução.

Por sua vez, o Plano de Gestão Anual – PGA da Agência é construído em consonância com o planejamento estratégico, conforme demonstrado na figura abaixo.



Nesse sentido, em 2020, iniciou-se o ciclo decenal de Planejamento Estratégico da ANTT –2020-2030, cujas diretrizes estratégicas foram aprovadas em Ata de Deliberação da Diretoria, de 18 de maio de 2019, bem como foram definidos 14 objetivos estratégicos.

A figura abaixo ilustra o atual Mapa Estratégico para o Ciclo 2020-2030: <https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca-estrategica/planejamento-estrategico>.

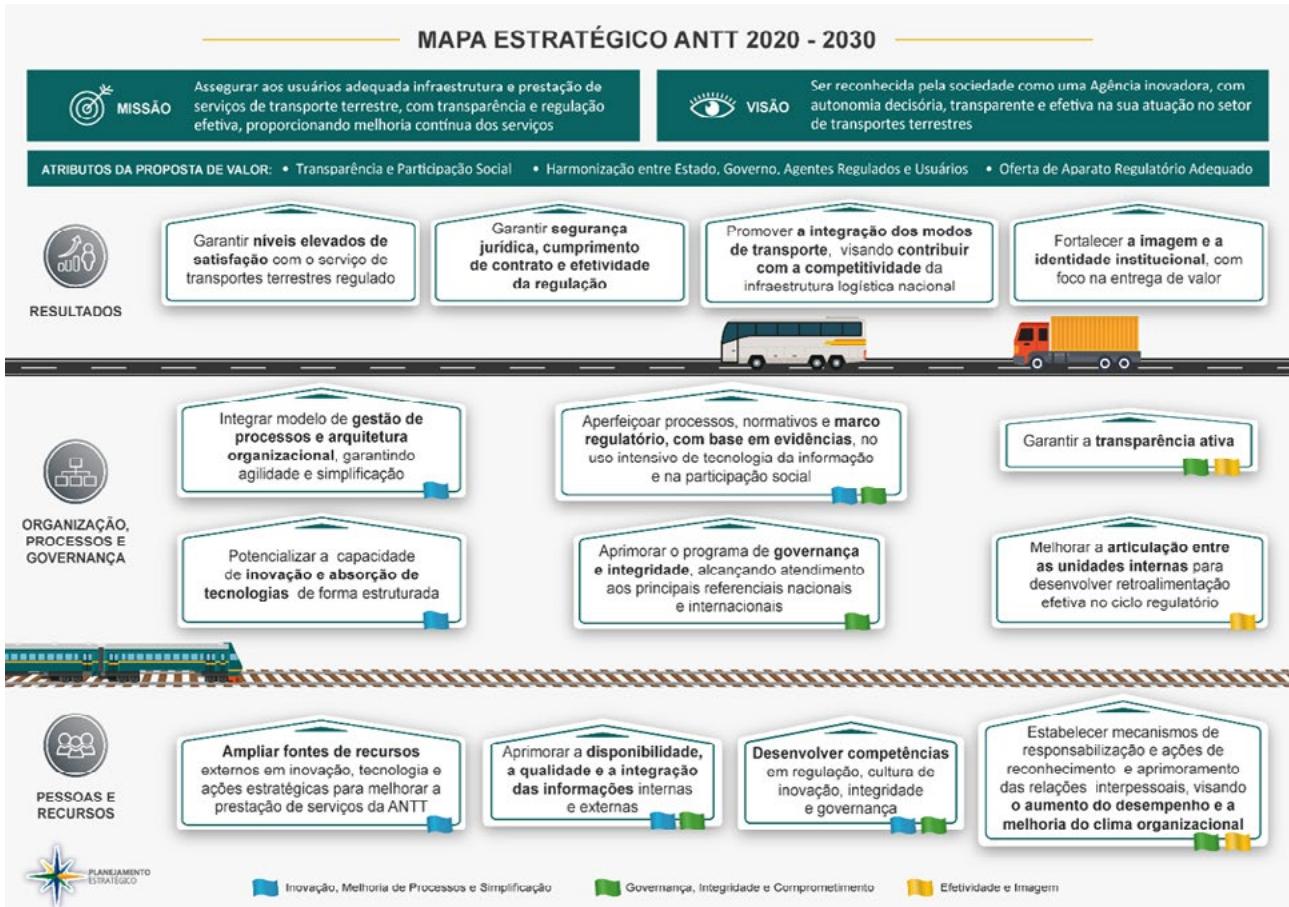


Figura – Mapa Estratégico da ANTT – Ciclo 2020-2030

Como missão institucional vigente, consolidou-se que a ANTT deve “assegurar aos usuários adequada infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre, com transparência e regulação efetiva, proporcionando melhoria contínua dos serviços”.

Aliada à missão institucional, tem-se a visão, que procura responder aonde a Agência que chegar e o que deseja ser no futuro: “ser reconhecida pela sociedade como uma Agência inovadora, com autonomia decisória, transparente e efetiva na sua atuação no setor de transportes terrestres.

Como atributos da proposta de valor organizacional, foram consignados a transparência e participação social, a harmonização entre Estado, governo, agentes regulados e usuários e a oferta de aparato regulatório adequado.

Os Objetivos Estratégicos foram divididos em três perspectivas, a saber: resultados (R1 a R4); organização, processos e governança (OPG1 a OPG6) e pessoas e recursos (PR1 a PR4).

A tabela, a seguir, explicita os objetivos estratégicos associados ao Ciclo 2020-2021, bem como as principais metas estratégicas concernentes ao PGA ANTT 2021 e os indicadores estratégicos utilizados.

Inicialmente, para o PGA 2021, foram estabelecidas 82 metas, entretanto, após duas revisões extraordinárias, o PGA 2021 contempla 86 metas, sendo 41 de regulação, 14 de fiscalização, 22 administrativas e nove operacionais.

Em face ao disposto na Lei nº 13.848, de 2019, salienta-se que as metas estratégicas compreendem o desempenho administrativo e operacional e de fiscalização da ANTT, em harmonia com as diretrizes e objetivos estratégicos do seu planejamento estratégico.

Tabela - Objetivos estratégicos do Ciclo 2020-2021, projetos/processos e metas estratégicas do PGA ANTT 2021.

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|--|---|--|
| 1- Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado (R1) | <p>Regulamentação da adesão à plataforma consumidor.gov.br (PROJ)</p> <p>Comissões <i>Tripartites</i></p> <p>Estudo de Metodologia para Pesquisa de Satisfação do Usuário dos Serviços regulados pela ANTT (PROJ)</p> <p>Regulamentação da prestação de serviço adequado no âmbito das concessões ferroviárias.</p> <p>Outorga dos Serviços de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros (PROJ)</p> <p>Revisão do Marco Regulatório do TRIP (PROJ)</p> | <p><i>Publicação da regulamentação da adesão à plataforma consumidor.gov.br</i></p> <p><i>Publicação da regulamentação das Comissões Tripartites</i></p> <p><i>Realizar Pesquisa de Satisfação do Usuário</i></p> <p><i>Regulamentar a prestação de serviço adequado no âmbito das concessões ferroviárias</i></p> <p><i>Outorga dos Serviços de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros</i></p> <p><i>Publicar novo marco regulatório do Transporte Regular Rodoviário Interestadual Coletivo de Passageiros – monitoramento e controle</i></p> <p><i>Publicar novo marco regulatório do Transporte Regular Rodoviário Interestadual Coletivo de Passageiros</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|---|--|---|
| 2 – Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação (R2) | <p>Fiscalização (PROC)</p> <p>Regulamentação sobre a reversibilidade de bens no âmbito das concessões ferroviárias. (PROJ)</p> <p>Regulamentação sobre faixa de domínio das concessões ferroviárias (PROJ)</p> | <p><i>Realizar a Fiscalização Ferroviária conforme planejamento constante do PAF 2021</i></p> <p><i>Aprimorar os mecanismos de governança do Plano Anual de Fiscalização</i></p> <p><i>Implementar a fiscalização eletrônica com a utilização do Documento de Transporte Eletrônico – DTE e demais documentos eletrônicos de transporte</i></p> <p><i>Realizar procedimentos de cobrança de pagamento da taxa de fiscalização referente aos veículos registrados na ANTT no ano de 2017</i></p> <p><i>Fazer as inspeções previstas no Plano Anual de Fiscalizações</i></p> <p><i>Regulamentação sobre a reversibilidade de bens no âmbito das concessões ferroviárias</i></p> <p><i>Regulamento de faixa de domínio</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|---|---|--|
| 2 - Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação (R2) | <p>Revisão das normas que disciplinam os procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão (PROJ)</p> <p>Consolidação e Aperfeiçoamento do Marco Regulatório do TRIP Semiurbano (PROJ)</p> <p>Outorga (PROC)</p> <p>Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros (PROJ)</p> <p>Revisão das normas atinentes ao Vale-Pedágio (PROJ)</p> | <p><i>Revisão da Resolução referente à autorização para execução de obras na malha objeto das concessões ferroviárias (Resolução nº 2695/2008)</i></p> <p><i>Concluir processo de participação e controle social (Audiência pública) para a revisão do marco regulatório do transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros</i></p> <p><i>Revisão da regulamentação que trata das regras específicas para o sistema de monitoramento no transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros</i></p> <p><i>Eliminar o passivo de requerimentos de outorgas do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros</i></p> <p><i>Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros</i></p> <p><i>Concluir o PPCS da revisão da resolução ANTT nº 2.885/2008</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|---|---|---|
| 2 – Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação (R2) | <p>Revisão das normas que disciplinam o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (PROJ)</p> <p>Regulamento das Concessões Rodoviárias - fiscalização e penalidades (RCR 4) (PROJ)</p> <p>Regulamento Concessões Rodoviárias - bens, obras e serviços (RCR 2) e Adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços (PROJ)</p> <p>Regulamento das Concessões Rodoviárias - regras gerais e direitos de usuários (RCR 1) (PROJ)</p> <p>Alteração de Regras de Reequilíbrio Contratual e aperfeiçoamento de mecanismos de governança sobre transações com partes relacionadas em concessões rodoviárias. (PROJ)</p> <p>Atualização e simplificação dos normativos que tratam sobre análise de transferência de concessão e/ou controle em concessionárias de ferrovias e de rodovias (PROJ)</p> <p>Regulamentação do processo de aplicação do instituto de caducidade no âmbito da ANTT (PROJ)</p> | <p><i>Revisar a resolução ANTT nº 4.799/2015</i></p> <p><i>Regulamentação das Concessões Rodoviárias (RCR 4) - fiscalização e penalidades</i></p> <p><i>Regulamento Concessões Rodoviárias - bens, obras e serviços (RCR 2) e Adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços (Resolução ANTT nº 1.187/2005)</i></p> <p><i>Regulamento das Concessões Rodoviárias - Regras Gerais e Direitos de Usuários (RCR 1)</i></p> <p>Alteração de Regras de Reequilíbrio Contratual e aperfeiçoamento de mecanismos de governança sobre transações com partes relacionadas em concessões rodoviárias.</p> <p>Atualização e simplificação dos normativos que tratam sobre análise de transferência de concessão e/ou controle em concessionárias de ferrovias e de rodovias (Resoluções ANTT nº 2.309/07 e 2.310/07)</p> <p><i>Publicação da Regulamentação do processo de aplicação do instituto da caducidade no âmbito da ANTT</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|--|--|--|
| <p>3 – Promover a integração dos modos de transporte, visando contribuir com a competitividade da infraestrutura logística nacional</p> <p>(R3)</p> | <p>Programa de Outorga de Concessões de Infraestruturas (PROJ)</p> <p>Gestão Estratégica (PROC)</p> | <p><i>Adotar providências para aprovação dos estudos técnicos e documentos jurídicos pelo Tribunal de Contas da União</i></p> <p><i>Análise e produção dos estudos técnicos e documentos jurídicos a partir do recebimento da EPL/IFC ou do recebimento da definição de política pública</i></p> <p><i>Efetuar novas outorgas e prorrogações antecipadas após aprovação pelo TCU</i></p> <p><i>Produzir e disseminar conhecimentos sobre o transporte multimodal de cargas</i></p> |
| <p>4 – Fortalecer a imagem e a identidade institucional, com foco na entrega de valor</p> <p>(R4)</p> | <p>Articulação Institucional (PROC)</p> <p>Elaboração e Execução da Nova Política de Comunicação da ANTT. (PROJ)</p> | <p><i>Acompanhar a execução do Plai 2021 e elaborar o Plai do exercício seguinte (2022)</i></p> <p><i>Executar 100% a troca de informações de transporte de cargas e passageiros com os países (Paraguai e Uruguai) até o final de 2021.</i></p> <p><i>Publicar pelo menos um acordo, trabalho ou outra forma de material desenvolvido entre os países que apresenta a harmonia entre os processos de fiscalização de transporte terrestre entre os países do Mercosul</i></p> <p><i>Implementar pelo menos uma ação regulatória e fiscalizatória, de forma harmonizada entre os países que o Brasil mantém acordos</i></p> <p><i>Elaborar e executar a nova Política de Comunicação da ANTT (2021-2025)</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|--|---|--|
| 5 – Integrar modelo de gestão de processos e arquitetura organizacional, garantindo agilidade e simplificação (OPG1) | <p>Estruturação do escritório de processos da ANTT</p> <p>Dimensionamento e Adequação da Força de Trabalho (PROJ)</p> <p>Desenvolvimento e Implementação da Política de Redução do Fardo Regulatório (PROJ)</p> | <p><i>Definir Metodologia de Estrutura do Escritório de Processos da ANTT</i></p> <p><i>Realizar o Redimensionamento da força de trabalho da ANTT, até dezembro de 2021</i></p> <p><i>Desenvolver a aprendizagem organizacional por competências</i></p> |
| 6 – Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social (OPG2) | <p>Projeto de Atuação Responsiva (PROJ)</p> | <p><i>Automação e integração de sistemas existentes utilizados no processamento dos autos de infração</i></p> <p><i>Elaborar e implementar, em experimento piloto, desenho de fiscalização responsiva no âmbito de mercados regulados pela ANTT (Passageiros; TRC; Rodovias e Ferrovias) até dezembro de 2021</i></p> <p><i>Elaborar Relatório Final indicando a necessidade ou não de revisão da Resolução nº 5.845, de 14 de maio de 2019, até agosto de 2021</i></p> <p><i>Padronização da gestão e do controle do processo sancionador</i></p> <p><i>Desenvolver estudos sobre as inovações regulatórias sob a ótica da regulação responsável</i></p> <p><i>Desenvolver estudos sobre as penalidades previstas no contrato de concessão e em resoluções da ANTT sob a perspectiva da regulação responsável, no âmbito das rodovias federais concedidas</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|---|--|--|
| 6 – Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social (OPG2) | Política de Governança Regulatória | <p><i>Revisar o manual de PPCS, Processo de Participação e Controle Social, até setembro de 2021</i></p> <p><i>Realizar Consulta Interna da Política de Governança Regulatória, até dezembro de 2021</i></p> <p><i>Revisar e consolidar os atos normativos inferiores a decreto, conforme o Decreto nº 10.139, de 2019, até novembro de 2021</i></p> |
| | Revisão da Metodologia de Fiscalização Ferroviária (PROJ) | <p><i>Revisão da metodologia de Fiscalização Ferroviária</i></p> |
| | Revisão da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016, que disciplina o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades. (PROJ) | <p><i>Revisão da Resolução ANTT nº 5.083/2016 e seu anexo</i></p> |
| | Regulamentação (PROC) | <p><i>Elaborar Relatório Final indicando a necessidade ou não de revisão da Resolução nº 5.845, de 14 de maio de 2019, até agosto de 2021.</i></p> |
| | Regulação da Lei nº 13.703/2018 – Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. (PROJ) | <p><i>Revisar a regulação da Lei nº 13.703/2018</i></p> |
| | | |
| | Revisão das Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (PROJ) | <p><i>Revisão da Resolução ANTT nº 5.232/2016</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|--|--|--|
| 6 – Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social (OPG2) | <p>Aprimoramento da Fiscalização das Concessões Rodoviárias Federais (PROJ)</p> <p>Projeto compreendendo tecnologias de Participação Social e Governo Digital (PROJ)</p> | <p><i>Aperfeiçoar os Manuais de Fiscalização de Rodovias Concedidas</i></p> <p><i>Implantar o SIFAMA para o processamento simplificado dos autos de Infração de Rodovias</i></p> <p><i>Implantar o Sistema de Regulação Financeira (SIREF Rodovias) para todas as concessionárias</i></p> <p><i>Operacionalizar o Sistema de Gestão de Investimentos das Concessões Rodoviárias</i></p> <p><i>Operacionalizar o Sistema de Informações Rodoviárias (SIR)</i></p> <p><i>Ampliar em 10% os serviços públicos digitais oferecidos, respeitando os controles de governança digital da EGD, até dezembro de 2021.</i></p> |
| 7 – Garantir a transparência ativa (OPG3) | <p>Plano de Dados Abertos (PROJ)</p> <p>Gestão da Tecnologia, Informação e Conhecimento (PROC)</p> | <p><i>Concluir a execução do PDA do biênio 2019-2021</i></p> <p><i>Elaborar e executar o PDA do biênio 2021-2023</i></p> <p><i>Executar 100% do orçamento previsto em 2021 para o contrato da Central de Atendimento</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|---|--|--|
| 8 – Potencializar a capacidade de inovação e absorção de tecnologias de forma estruturada (OPG4) | HS-WIM (PROJ) Agente Remoto de Fiscalização (PROJ) Análise e projeções econômico-financeiras e tráfego (PROJ) Sandbox Regulatório (PROJ) Estruturação do escritório de projetos da ANTT (PROJ) | <i>Implantar um ponto de controle HS-WIM</i> <i>Operacionalizar 3 balanças de forma remota com uso de Sistemas Automatizados Integrados – SAI</i> <i>Análise e projeções econômico-financeiras e de tráfego - Recursos De Desenvolvimento Tecnológico (RDT)</i> <i>Realizar estudos técnicos sobre Sandbox Regulatório com levantamento bibliográfico até 31 de agosto de 2021</i> <i>Desenvolver o Método do Escritório de Projetos</i> |
| 9 – Aprimorar o programa de governança e integridade, alcançando atendimento aos principais referenciais nacionais e internacionais (OPG5) | Aprimoramento dos Normativos de Ética da ANTT Ampliação do Programa de Integridade para o setor regulado Implementação da Gestão Estratégica no âmbito da ANTT Implementação da Gestão de Riscos institucionais | <i>Atualização do Regimento Interno da CEANTT</i> <i>Novo Código de Ética da ANTT</i> <i>Normativo complementar sobre as tratativas dos agentes da ANTT com o público externo e capacitar o máximo de servidores a necessidade de uma atuação ética, responsável, proativa, isenta e transparente</i> <i>Ampliação do Programa de Integridade para o setor regulado</i> <i>Definir metodologia de avaliação da gestão baseado no Modelo de Excelência em Gestão</i> <i>Implementação da Gestão de Riscos institucionais</i> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|---|---|---|
| | <p>Promover a cultura de Segurança da Informação e Comunicação, com base na PoSIC</p> <p>Gestão Estratégica (PROC)</p> <p>Política de Governança (PROJ)</p> | <p><i>Sensibilizar 60% dos servidores e colaboradores nos controles de Segurança da Informação e Comunicações</i></p> <p><i>Implementação da Gestão Estratégica no âmbito da ANTT</i></p> <p><i>Estabelecer mecanismos e ações de melhoria da qualidade regulatória, visando fortalecer o modelo de Regulação Baseada em Evidências</i></p> |
| <p>10 – Melhorar a articulação entre as unidades internas para desenvolver retroalimentação efetiva do ciclo regulatório</p> <p>(OPG6)</p> | <p><i>Não há projeto / processo associado a esse Objetivo Estratégico no presente Ciclo</i></p> | <p><i>Não há meta associada a esse Objetivo Estratégico no presente Ciclo</i></p> |
| <p>11 – Ampliar fontes de recursos externos em inovação, tecnologia e ações estratégicas para melhorar a prestação de serviços da ANTT</p> <p>(PRI)</p> | <p>Regulamentação da destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária – RPMF (PROJ)</p> <p>Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas. (PROJ)</p> | <p><i>Realizar a análise de contribuições do PPCS da Regulamentação da destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária – RPMF</i></p> <p><i>Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|---|---|---|
| 12 - Aprimorar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações internas e externas (PR2) | <p>Implantar as Melhores Práticas de Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação</p> <p>Aprimoramento da arquitetura de informações (PROJ)</p> <p><i>MONITRIIP</i></p> <p>Gestão da Tecnologia, Informação e Conhecimento (PROC)</p> | <p><i>Garantir 87,5 % de implantação dos instrumentos de governança de TI priorizados até dezembro de 2021</i></p> <p><i>Realizar a disponibilização de 20% de serviços mapeados no barramento SOA e a integração de 20% dos sistemas mapeados ao barramento SOA em 2021</i></p> <p><i>Estabelecer modelo de aplicação do MONITRIIP na fiscalização</i></p> <p><i>Ampliar em 90% a disponibilização de modelos multidimensionais em 2021</i></p> <p><i>Garantir 90% de desenvolvimento/evolução dos sistemas das prioridades 1 e 2 com qualidade e no prazo</i></p> <p><i>Garantir 99% de disponibilidade das aplicações</i></p> <p><i>Garantir no mínimo 20% de pesquisa de satisfação das requisições concluídas com nível mínimo de qualidade de 90% de excelência (Ótimo, Bom) no quantitativo total de chamados avaliados, em 2021</i></p> <p><i>Melhorar a capacidade técnica de TI</i></p> <p><i>Tratar 100 % dos incidentes identificados no Programa de Supervisão de Outorgas</i></p> |

| Objetivos Estratégicos | Projeto / Processo Estratégico (PROJ/PROC) | Metas Estratégicas |
|--|--|--|
| 13 – Desenvolver competências em regulação, cultura de inovação, integridade e governança (PR3) | Desenvolver a aprendizagem organizacional por competências (PROJ) | <i>Desenvolver a aprendizagem organizacional por competências (OPG1)</i> |
| 14 – Estabelecer mecanismos de responsabilização e ações de reconhecimento e aprimoramento das relações interpessoais, visando o aumento do desempenho e a melhoria do clima organizacional (PR4) | <i>Estabelecer mecanismos de responsabilização e ações de reconhecimento e aprimoramento das relações interpessoais visando aumento do desempenho e a melhoria do clima organizacional</i> | <i>Estabelecer mecanismos de responsabilização e ações de reconhecimento e aprimoramento das relações interpessoais visando aumento do desempenho e a melhoria do clima organizacional</i> |

Fonte: SUART (2021).

Ações de Fomento ao Plano de Gestão Anual

No ano de 2021, foram criadas ações almejando o fomento da execução do PGA ANTT, que abarcam desde a exploração da experiência interna e externa acerca de gestão de projetos, passando por orientações sobre procedimentos de prestação de informações relacionadas à programação anual até a elaboração do painel gráfico das ações estratégicas. São elas: o Diálogo de Projetos, o Momento PGA ANTT e o Painel de Gestão Estratégica – PGE.

Diálogo de Projetos

A fim de contribuir com o cumprimento da missão institucional da ANTT, que se dá por meio da consecução das metas estratégicas, foi delineado o Diálogo de Projetos, o qual consiste, basicamente, de encontros virtuais, por meio de webinars, referentes à apresentação de temas relacionados a projetos: formatação, amadurecimento, gestão de especificações técnicas, de qualidade, prazo, recursos, entre outros.

Para tanto, são convidados profissionais internos ou externos com *expertise* nos temas. Para a primeira edição, foi escolhido o tema “Agilidade nos Projetos e nos Negócios.” A segunda edição versou sobre “Ciclo de Vida de Projetos e Gestão de Prazos”.

Os resultados alcançados com essa ação consistiram não apenas na atualização dos colaboradores da ANTT nos temas relacionados a gestão de projetos, como também propiciou a troca de experiências com os palestrantes e o entendimento de ferramentas contemporâneas e inovadoras referentes às metodologias ágeis.

Momento PGA ANTT

O Momento PGA ANTT é uma ação que visa dar conhecimento do Plano de Gestão Anual da ANTT a todos os seus servidores, mostrando as funcionalidades no Sistema Safira, bem como estimulando a busca pela consecução das metas estratégicas organizacionais, veiculadas por meio de mensagens instrucionais e comportamentais ao público interno da ANTT.

Com essa ação, foi possível aprimorar a divulgação do PGA ANTT 2021 e seus elementos, tais como metas estratégicas das Unidades Organizacionais, planos de atividades, indicadores de desempenho e cronograma de execução. Além disso, disseminaram-se orientações práticas acerca da operacionalização e alimentação do Sistema Safira.

Painel de Gestão Estratégica

O Painel de Gestão Estratégica – PGE constitui um *dashboard* de Business Intelligence – BI ([Safira Power Bi](#)), que agrega os objetivos estratégicos da ANTT, as metas estratégicas, áreas responsáveis, atividades associadas, nível de execução e prazos envolvidos.

O painel permite aos gestores da ANTT a informação gráfica do andamento da execução de suas metas estratégicas, propiciando gerenciamento mais racional dos recursos disponíveis, em função dos objetivos a serem alcançados.

Resultados do Planejamento Estratégico

De acordo com o requisitado na Lei nº 13.848, de 2019, os resultados, expressos neste item, foram construídos tendo por base os objetivos estratégicos do atual Ciclo 2020-2021 do Planejamento Estratégico - PE da ANTT, que traduzem as conquistas do Plano de Gestão Anual - PGA da ANTT 2021, referentes ao segundo ano do Ciclo Estratégico.

Um resumo desse cenário, com as incertezas, os desafios e as perspectivas que permearam a consecução e as necessidades de ajustes futuros no Planejamento Estratégico no período analisado, pode ser encontrado na figura abaixo:



Figura – Principais Desafios, Incertezas e Perspectivas – 2021.

Salienta-se que, conforme a metodologia adotada pela Universidade Federal Fluminense – UFF, parceira no Alinhamento Estratégico do Ciclo 2020-2030 – as metas podem ter participação no atingimento de mais de um Objetivo Estratégico. Com isso, para fins didáticos, foram alocadas naquele objetivo de maior relevância.

Em seguida, são apresentados comentários sobre os resultados atingidos, contemplando o atendimento às metas estratégicas estabelecidas para o PGA ANTT 2021 – dentro do segundo ano do Ciclo Estratégico 2020-2021 – comentários sobre as metas não alcançadas, justificativas para os resultados e, quando possível, as perspectivas para os exercícios futuros.

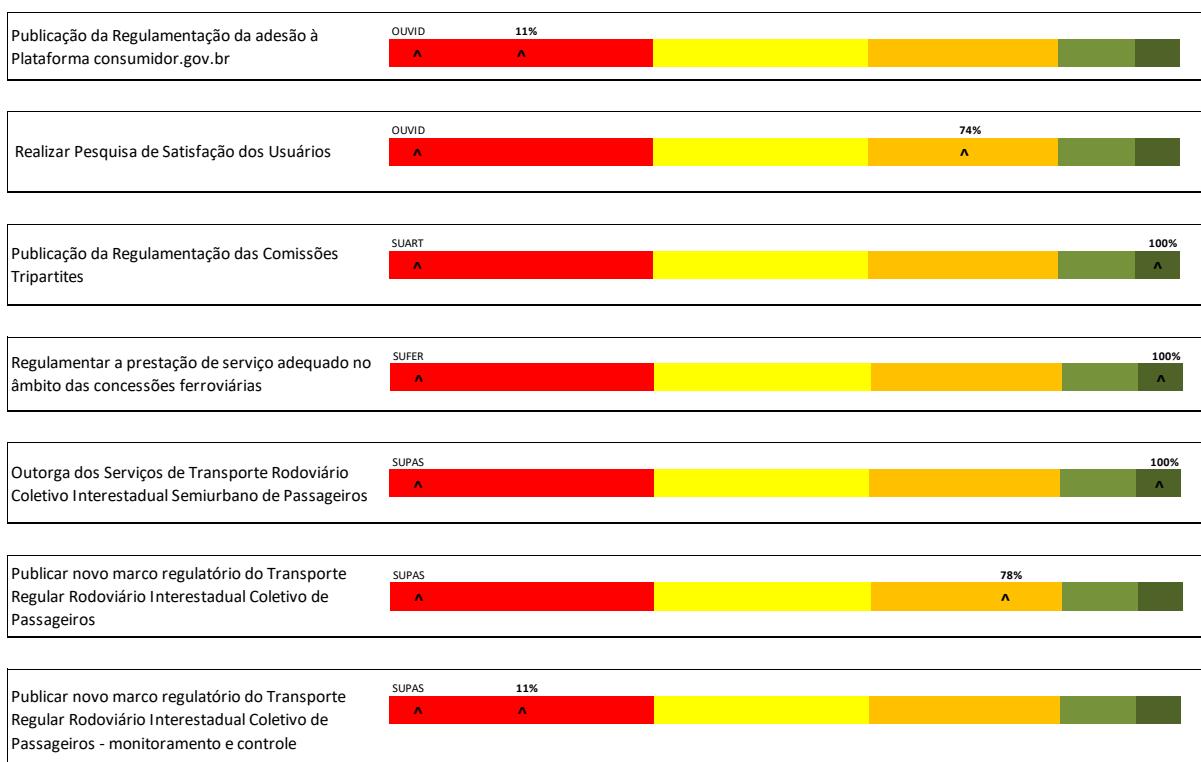
As metas extraídas dos Objetivos Estratégicos abrangem aquelas que tiveram desde performance baixa (arcabouço de atividades realizadas igual ou menor do que 30% do planejado), passando pela regular ou moderada (arcabouço de atividades realizadas maior do que 30% e menor do que 90% do planejado), até a mais alta (arcabouço de atividades realizadas igual ou maior do que 90%), e consideram as várias Unidades Organizacionais responsáveis pela sua consecução.

Frisa-se que demais informações acerca do Planejamento Estratégico da ANTT podem ser encontradas no sítio eletrônico: <https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca-estrategica/planejamento-estrategico>

Objetivo Estratégico 1 – Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado

Acompanhar o desenvolvimento dos serviços públicos delegados e assegurar a efetividade do marco regulatório, garantindo a qualidade dos serviços aos usuários e o respeito aos direitos estabelecidos e tornando o mercado de transportes terrestres atraente para investimentos.

Principais metas



As metas “Publicação da Regulamentação das Comissões Tripartites”, “Regulamentar a prestação de serviço adequado no âmbito das concessões ferroviárias” e “Outorga dos Serviços de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros” alcançaram a execução planejada por meio das atividades realizadas.

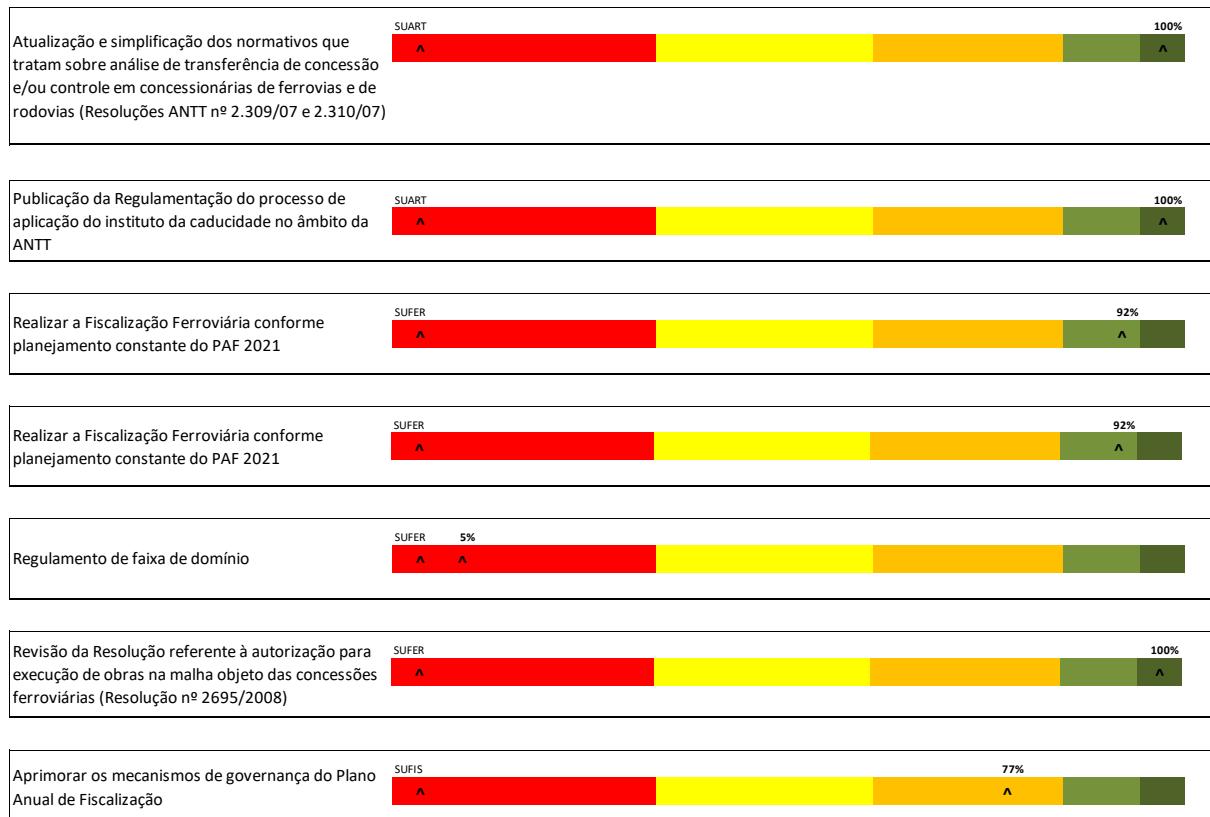
A ação estratégica “Realizar Pesquisa de Satisfação dos Usuários” foi em parte prejudicada em face do atraso no processamento e divulgação dos dados da Pesquisa de Satisfação dos Usuários.

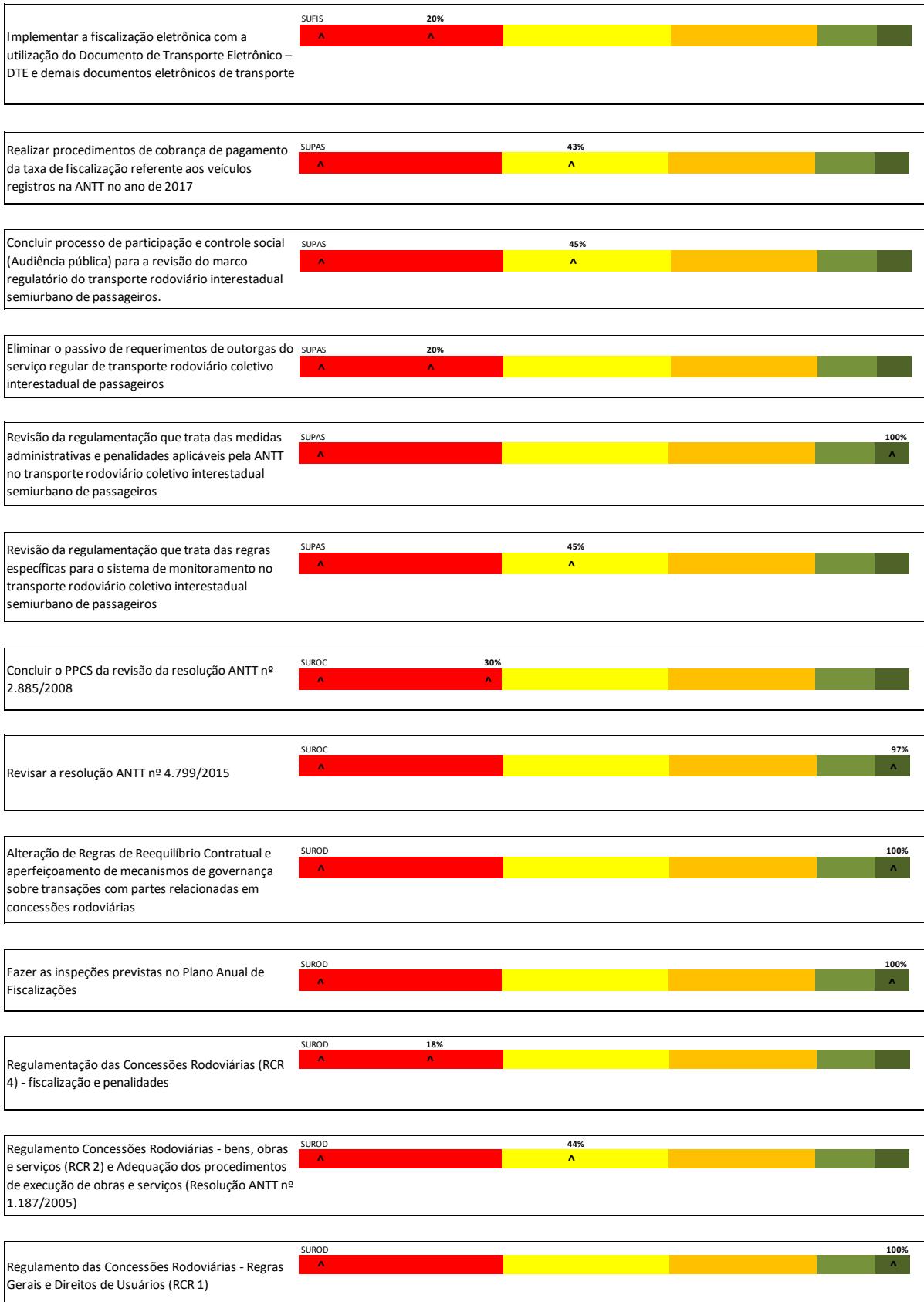
A meta “Publicação da Regulamentação da adesão à Plataforma consumidor.gov.br” apresentou baixa execução devido à necessidade de os estudos e a AIR passarem por readequação, a pedido da Diretoria, fazendo-se necessário a alteração do cronograma de projeto.

Para a ação estratégica “Publicar novo marco regulatório do Transporte Regular Rodoviário Interestadual Coletivo de Passageiros”, embora tenham sido realizadas diversas etapas, a proposta do novo marco regulatório do TRIP não foi aprovada pela Diretoria, que determinou, por meio da Deliberação nº 385/2021/DG/ANTT, que a SUPAS realizasse aprimoramentos no projeto em até 180 dias. Isso também impactou a meta “Publicar novo marco regulatório do Transporte Regular Rodoviário Interestadual Coletivo de Passageiros – monitoramento e controle”.

Objetivo Estratégico 2 – GARANTIR A SEGURANÇA JURÍDICA, CUMPRIMENTO DE CONTRATO E EFETIVIDADE DA REGULAÇÃO

Garantir a segurança jurídica e efetividade da regulação através de marco regulatório sólido, menos burocrático, com regras transparentes e perenes. Proporcionar confiança à sociedade e aos agentes regulados em relação aos serviços oferecidos pela ANTT por meio da estabilidade nas relações jurídicas, consistência técnica, legitimidade das condutas, procedimentos e atos da Agência.





As metas “Atualização e simplificação dos normativos que tratam sobre análise de transferência de concessão e/ou controle em concessionárias de ferrovias e de rodovias (Resoluções ANTT nº 2.309/07 e 2.310/07)”, “Publicação da regulamentação do processo de aplicação do instituto da caducidade no âmbito da ANTT”, “Realizar a fiscalização ferroviária conforme planejamento constante do PAF 2021”, “Revisão da Resolução referente à autorização para execução de obras na malha objeto das concessões ferroviárias (Resolução nº 2695/2008)”, “Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros”, “Regulamento Concessões Rodoviárias - bens, obras e serviços (RCR 2) e Adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços (Resolução ANTT nº 1.187/2005)” e “Regulamento das Concessões Rodoviárias - Regras Gerais e Direitos de Usuários (RCR 1)” tiveram ótimo desempenho (com mais de 90% do arcabouço de atividades realizadas).

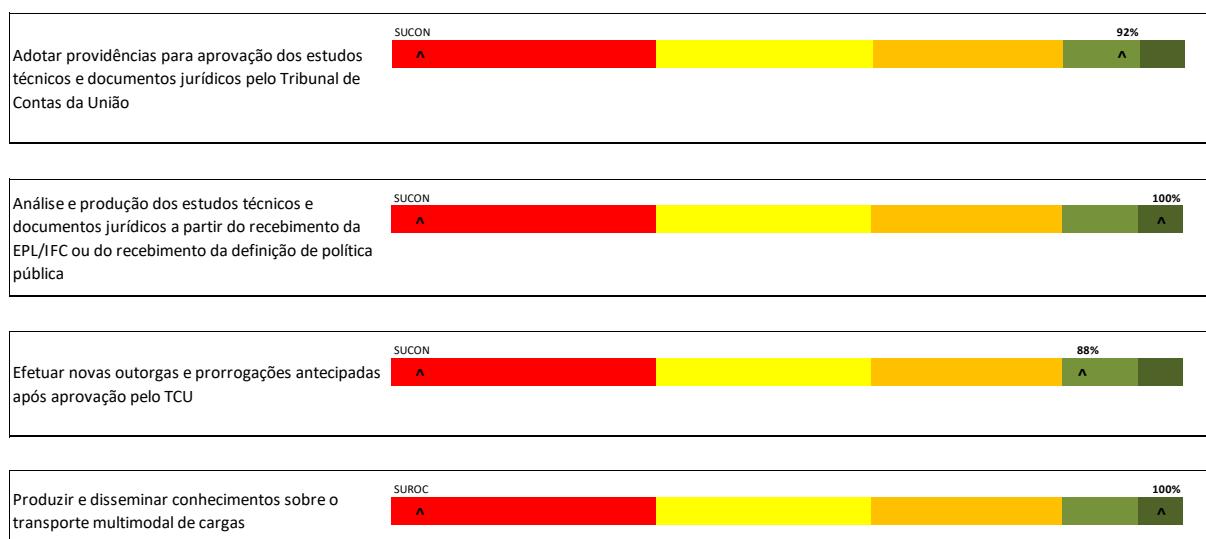
No desempenho regular, com o arcabouço de atividades realizadas entre 30% e 90%, residem as metas: “Regulamentação sobre a reversibilidade de bens no âmbito das concessões ferroviárias”, “Aprimorar os mecanismos de governança do Plano Anual de Fiscalização”, “Realizar procedimentos de cobrança de pagamento da taxa de fiscalização referente aos veículos registros na ANTT no ano de 2017”, “Concluir processo de participação e controle social (Audiência pública) para a revisão do marco regulatório do transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros” e “Revisão da regulamentação que trata das regras específicas para o sistema de monitoramento no transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros”.

Com baixa performance, comenta-se sobre a ação estratégica “Regulamento de faixa de domínio”, em face do atraso verificado nos estudos sobre o tema. A área técnica necessitou de novas informações para posterior elaboração de Nota Técnica, Análise de Impacto Regulatório e Minuta de Resolução, para submissão ao Processo de Participação e Controle Social, de forma a cumprir as etapas da Agenda Regulatória. Na meta “Implementar a fiscalização eletrônica com a utilização do Documento de Transporte Eletrônico – DTE e demais documentos eletrônicos de transporte”, o tempo foi exíguo para implementar o modelo a partir da publicação da Lei nº 14.206/2021, em 28/09/2021. Assim, foi necessário realizar o levantamento de informações e questionários para utilização do DTE e demais documentos eletrônicos na fiscalização eletrônica com utilização do CNSO da ANTT, considerando as novas diretrizes. Na ação estratégica “Eliminar o passivo de requerimentos de outorgas do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros”, a atividade restou prejudicada em decorrência de decisão cautelar

prolatada pelo Ministro Relator do TC 033.359/2020-2, no âmbito do TCU, que vedou a edição de novas portarias que defiram pedidos de autorização para operar mercados, ainda que sujeitas à condição suspensiva. O cronograma foi ajustado e aprovado quando do processo de Revisão Extraordinária da Agenda Regulatória 2021-2022 (50500.094301/2021-66). Quanto à meta estratégica “Concluir o PPCS da revisão da Resolução ANTT nº 2.885/2008”, o andamento dos trabalhos sofreu atraso, em virtude de conjuntura externa, com a promulgação de novas leis federais, tais como a Lei nº 14.157/2021, em 01/06/2021, sobre a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, e Lei nº 14.206/2021, em 28/09/2021, que institui o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), exclusivamente digital. Foi necessário ajuste no cronograma da atividade.

Objetivo Estratégico 3 – PROMOVER A INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE VISANDO CONTRIBUIR COM A COMPETITIVIDADE DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Contribuir para a eficiência logística, ao propiciar e estimular que a escolha do tipo de serviço de transporte seja a mais adequada, considerando as vantagens e desvantagens inerentes a cada modo de transporte e o atendimento às necessidades dos usuários. Essa melhor adequação da matriz de transporte pode ser alcançada com o aumento da oferta e eficiência do transporte ferroviário e multimodal, a promoção de um transporte rodoviário eficiente, uma infraestrutura integrada entre os modos e a simplificação e agilidade do fluxo de cargas, de informações e documental. Assim, busca-se a alocação ótima de recursos, a redução do custo logístico e a melhoria da competitividade da infraestrutura nacional.

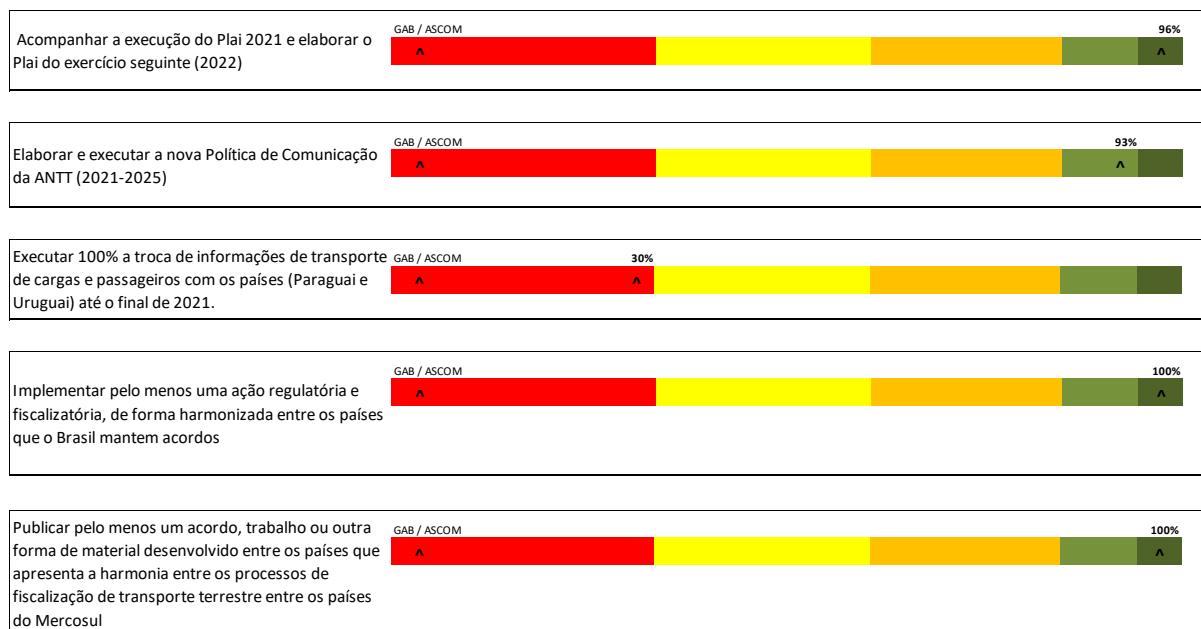


Todas as metas associadas ao Objetivo Estratégico 3 conseguiram ótima performance.

Deem-se destaque às metas “Análise e produção dos estudos técnicos e documentos jurídicos a partir do recebimento da EPL/IFC ou do recebimento da definição de política pública”, da SUCON, e “Producir e disseminar conhecimentos sobre o transporte multimodal de cargas”, da SUROC, ambas fechando o rol das atividades propostas.

Objetivo Estratégico 4 – FORTALECER A IMAGEM E IDENTIDADE INSTITUCIONAL COM FOCO NA ENTREGA DE VALOR

Aumentar a credibilidade e reconhecimento sobre a imagem e identidade institucional através da comunicação estratégica com a sociedade e entes regulados, de processos institucionais consistentes e da definição clara dos produtos e serviços entregues.

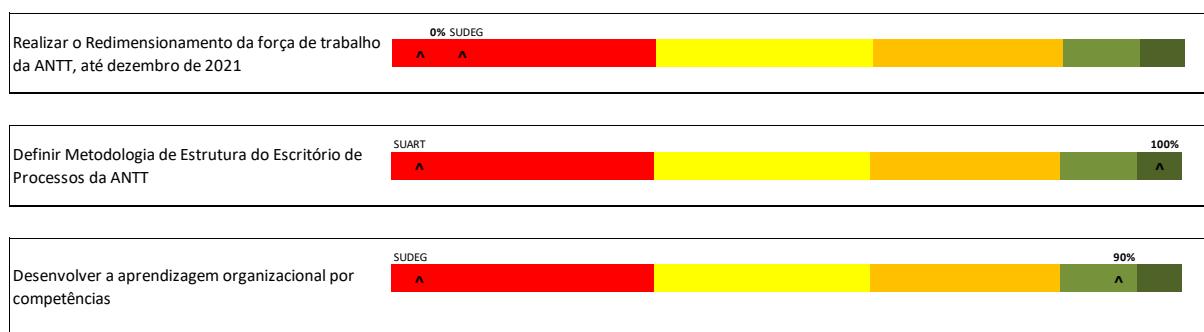


As ações estratégicas “Elaborar e executar a nova Política de Comunicação da ANTT (2021-2025)”, “Acompanhar a execução do Plai 2021 e elaborar o Plai do exercício seguinte (2022)”, “Implementar pelo menos uma ação regulatória e fiscalizatória, de forma harmonizada entre os países que o Brasil mantém acordos” e “Publicar pelo menos um acordo, trabalho ou outra forma de material desenvolvido entre os países que apresenta a harmonia entre os processos de fiscalização de transporte terrestre entre os países do Mercosul” atingiram ótima performance.

A meta “Executar 100% a troca de informações de transporte de cargas e passageiros com os países (Paraguai e Uruguai) até o final de 2021” apresentou baixa performance, pelo fato de os países parceiros terem outras prioridades e interesses internos, prejudicando sua execução. Em reunião com a delegação do Paraguai, serão reiniciadas as atividades para o avanço dos trabalhos.

Objetivo Estratégico 5 – INTEGRAR MODELO DE GESTÃO DE PROCESSOS E ARQUITETURA ORGANIZACIONAL, GARANTINDO AGILIDADE E SIMPLIFICAÇÃO

Garantir o alinhamento entre processos de negócios e arquitetura organizacional, aprimorando a utilização dos recursos e a produtividade da organização e tornando sua consecução mais ágil e simplificada, evitando sobreposição de atividades e proporcionando padronização de procedimentos de trabalho e clareza quanto ao valor entregue. A arquitetura de processo deve englobar a estrutura organizacional (organograma), as atribuições das unidades e das áreas organizacionais, e a definição das competências de servidores e lideranças. O modelo de gestão de processos compreende as regras de execução, controle e coordenação dos processos, com base na Cadeia de Valor estabelecida para a Agência.

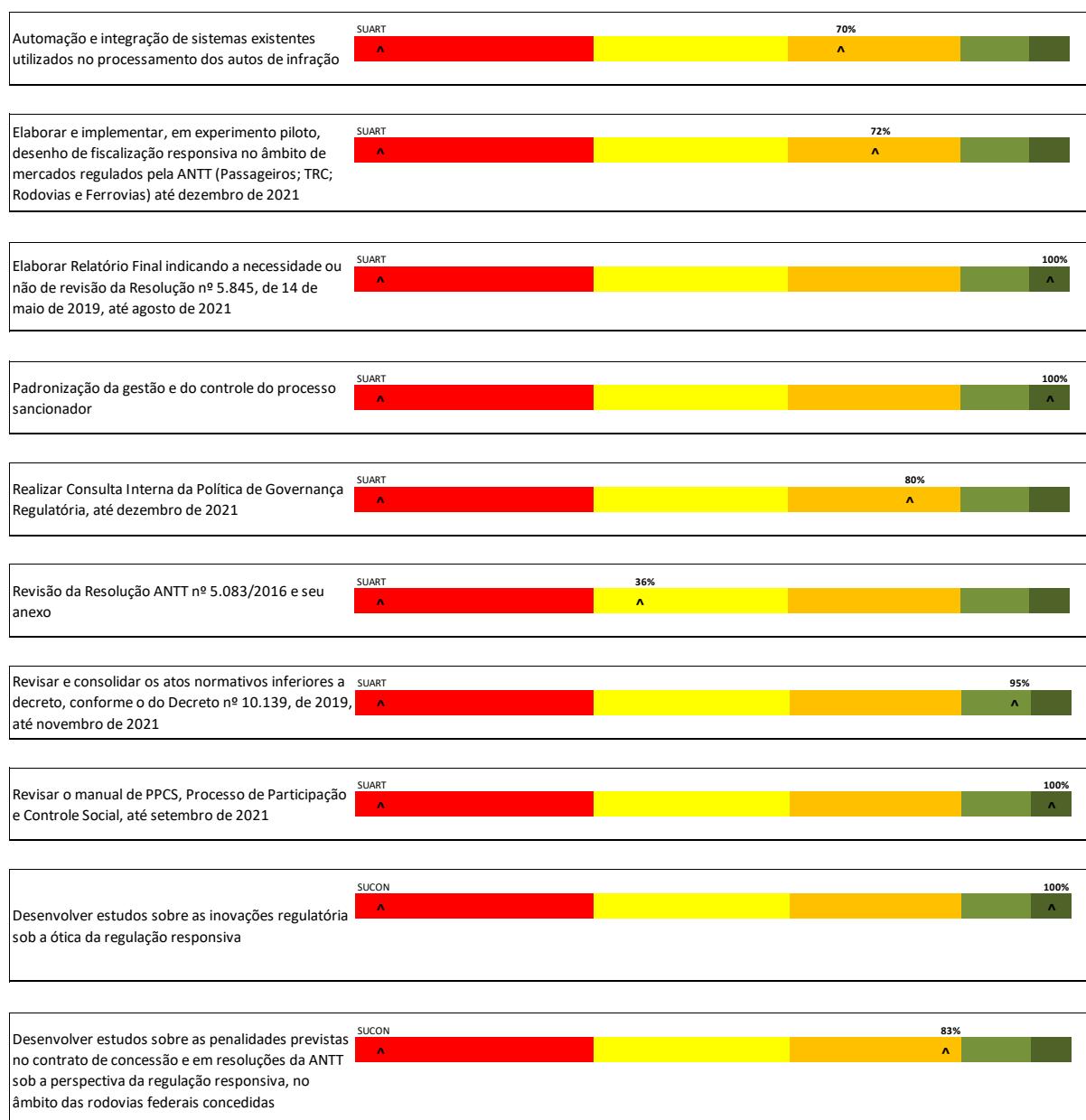


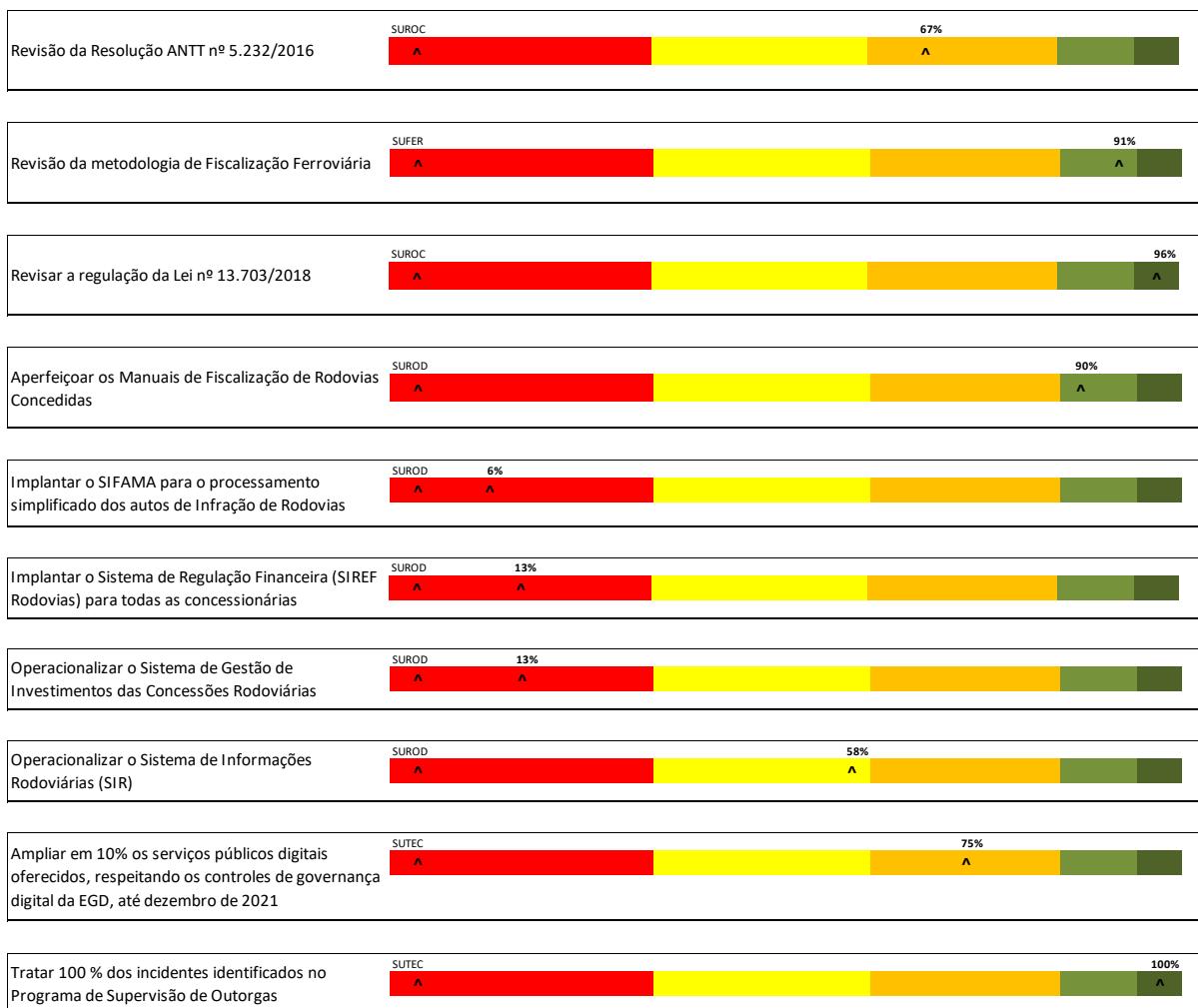
As metas “Definir Metodologia de Estrutura do Escritório de Processos da ANTT”, da SUART, e “Desenvolver a aprendizagem organizacional por competências”, da SUDEG, tiveram ótima performance, em que pese os indicadores de desempenho da última não performarem tão bem (“Número de trilhas desenvolvidas” e “Trilhas com certificações”), devido a atrasos em sua implementação.

A ação estratégica “Realizar o Redimensionamento da força de trabalho da ANTT, até dezembro de 2021” não performou, em face da Portaria ME nº 477, de 27 de dezembro de 2017, que estabelece os critérios e procedimentos para a priorização da implantação do modelo referencial de gestão do dimensionamento da força de trabalho, sendo que o SIPEC até então não definiu as diretrizes e requisitos para tanto.

Objetivo Estratégico 6 – APERFEIÇOAR PROCESSOS, NORMATIVOS E MARCO REGULATÓRIO COM BASE EM EVIDÊNCIAS, USO INTENSIVO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Implementar instrumentos e processos que garantam o planejamento, implementação e avaliação de resultados regulatórios com base em dados e evidências, tais como: Análise de Impacto Regulatório e Avaliação de Resultado Regulatório. Deve-se fomentar a participação dos atores interessados, por meio dos processos de participação social, dos dados recebidos e tratados pela Ouvidoria e demais meios de comunicação com a sociedade. O uso intensivo de tecnologias de informação deve ser pilar de sustentação de uma participação social mais abrangente, simplificada e ágil.





As ações estratégicas “Revisar e consolidar os atos normativos inferiores a decreto, conforme o Decreto nº 10.139, de 2019, até novembro de 2021”, “Revisar o manual de PPCS, Processo de Participação e Controle Social, até setembro de 2021”, “Desenvolver estudos sobre as inovações regulatórias sob a ótica da regulação responsiva” (embora o indicador tenha sido baixo em função da metodologia adotada), “Revisão da metodologia de Fiscalização Ferroviária”, “Revisar a regulação da Lei nº 13.703/2018” e “Aperfeiçoar os Manuais de Fiscalização de Rodovias Concedidas” atingiram performance ótima.

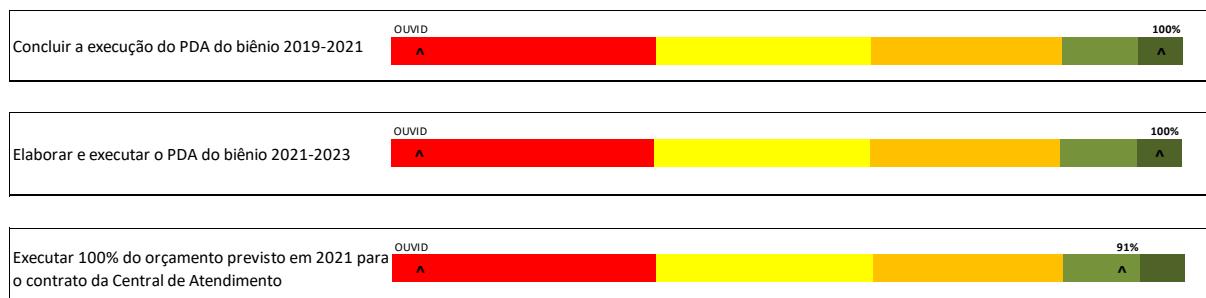
No desempenho regular (arcabouço de atividades realizadas entre 30% e 90% do planejado), residem as metas: “Realizar Consulta Interna da Política de Governança Regulatória, até dezembro de 2021”, tendo em vista que foi definido pela área responsável que a Política de Governança Regulatória fará parte de documento mais abrangente denominado “Política de Governança da ANTT”; “Revisão da Resolução ANTT nº 5.083/2016 e seu anexo”, em face da não conclusão da elaboração da minuta de Resolução, impactando nas etapas seguintes: realização do processo de Participação e Controle Social, análise de contribuições e análise jurídica e institucional; “Desenvolver

estudos sobre as penalidades previstas no contrato de concessão e em resoluções da ANTT sob a perspectiva da regulação responsável, no âmbito das rodovias federais concedidas”, em razão de o cronograma ter sofrido atraso pela necessidade de incluir algumas propostas de inovações sobre penalidades nas minutas dos contratos das rodovias BNDES – Centro-Norte, com o objetivo de serem avaliadas pelos interessados por meio das Audiências Públicas. O Tribunal de Contas foi oficiado em 07/12/2021; “Revisão da Resolução ANTT nº 5.232/2016”, em face de não conclusão dos documentos técnicos; “Operacionalizar o Sistema de Informações Rodoviárias (SIR)”, devido à não finalização de busca de dados SAT Protocolo NTCIP 1208 (necessidade de adequação da concessionária) e consolidação dos dados buscados nos equipamentos de via; e “Ampliar em 10% os serviços públicos digitais oferecidos, respeitando os controles de governança digital da EGD, até dezembro de 2021”, devido a etapas de desenvolvimento tecnológico não concluídas.

As metas que tiveram performance baixa (arcabouço de atividades realizadas menor do que 30% do planejado) foram: “Implantar o SIFAMA para o processamento simplificado dos autos de infração de rodovias”, que atrasou face ao desenvolvimento e implantação de melhorias no módulo de Autos de Infração de Rodovias; “Implantar o Sistema de Regulação Financeira (SIREF Rodovias) para todas as concessionárias”, em que foi necessário aguardar a entrada do SIREF em produção; e “Operacionalizar o Sistema de Gestão de Investimentos das Concessões Rodoviárias”, devido à paralisação do cadastramento para reanálise dos requisitos do sistema e alteração no escopo do sistema para atender à gestão de obras.

Objetivo Estratégico 7 – GARANTIR A TRANSPARÊNCIA ATIVA

Assegurar que os processos, procedimentos e resultados da ANTT estejam documentados e acessíveis, de forma voluntária e proativa, promovendo a transparência das informações de interesse público. Compreende o estabelecimento de regras de publicidade dos processos e procedimentos realizados, bem como o fortalecimento da cultura interna de transparência em todos os integrantes da Agência.

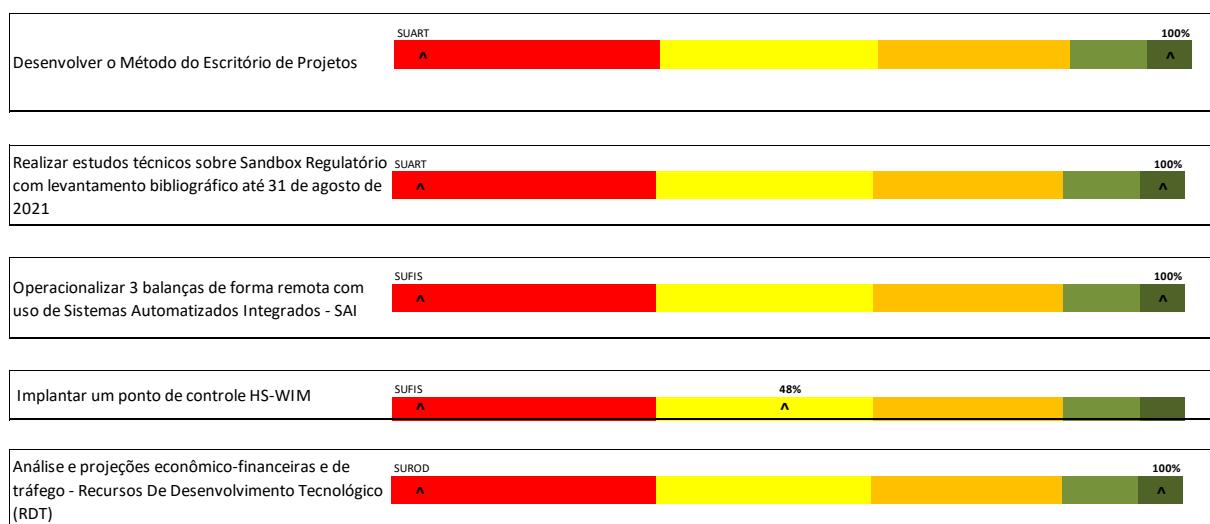


Todas as metas relacionadas a esse Objetivo Estratégico conseguiram atingir o planejado.

Destaque-se, por exemplo, a ação estratégica “Concluir a execução do PDA do biênio 2019-2021”, que trata de importante documento orientador para as ações de implementação e promoção de abertura de dados, obedecidos requisitos definidos de qualidade e com vistas à facilidade de entendimento e a reutilização das informações. Nesse contexto, a ANTT publicou seu Plano de Dados Abertos – PDA/ANTT 2019-2021, o qual foi elaborado à luz das normas vigentes e das recomendações da CGU sobre boas práticas para elaboração do plano e consecução da efetiva abertura dos dados.

Objetivo Estratégico 8 – POTENCIALIZAR A CAPACIDADE DE INOVAÇÃO E ABSORÇÃO DE TECNOLOGIAS DE FORMA ESTRUTURADA

Desenvolver a capacidade de inovação por meio de processos estruturados em todas as instâncias e competências da ANTT, voltados para desenvolver as habilidades e a motivação dos servidores, bem como oportunizar a dedicação de tempo para pesquisar, encontrar soluções criativas e empreender na implementação dos projetos pertinentes para a Agência. Empregar tecnologia de forma sistêmica e estruturada, proporcionando a remoção de barreiras regulatórias do setor de transporte terrestre, bem como o acesso aos dados e informações da Agência por servidores e colaboradores. Entender a capacidade de inovação como a gestão dos processos que sustentam a inovação, assim como o efetivo alcance de resultados decorrentes dos novos produtos, processos ou tecnologias.



As ações estratégicas “Desenvolver o Método do Escritório de Projetos”, “Realizar estudos técnicos sobre Sandbox Regulatório com levantamento bibliográfico até 31 de agosto de 2021”, “Operacionalizar 3 balanças de forma remota com uso de Sistemas Automatizados Integrados – SAI” e

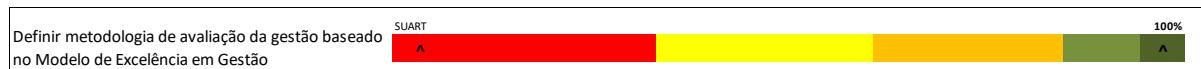
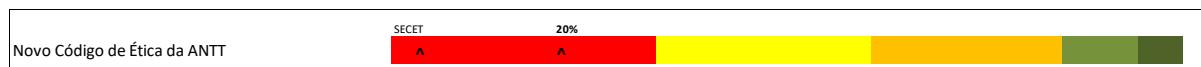
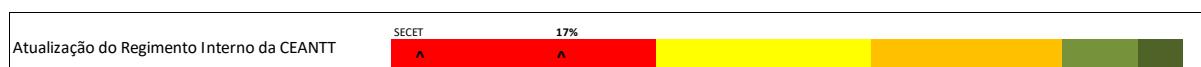
“Análise e projeções econômico-financeiras e de tráfego - Recursos De Desenvolvimento Tecnológico (RDT)” tiveram ótima performance e conseguiram atingir os resultados planejados.

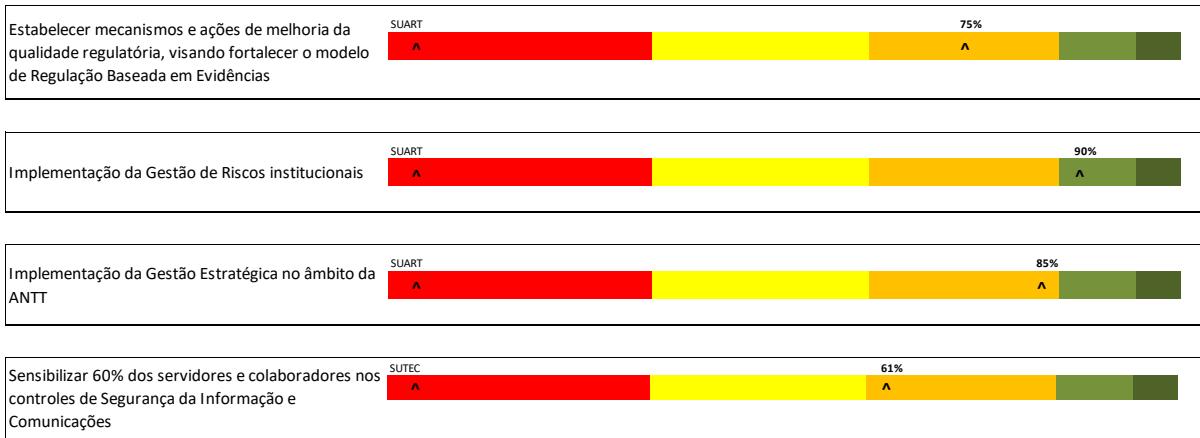
Evidencia-se que, para “Operacionalizar 3 balanças de forma remota com uso de Sistemas Automatizados Integrados – SAI”, foram totalizados 16 PPVs operando remotamente, superando a expectativa planejada.

A meta “Implantar um ponto de controle HS-WIM” teve performance regular, mesmo após várias tratativas com órgão externo responsável, em virtude da inexistência de regulamentação específica.

Objetivo Estratégico 9 – APRIMORAR O PROGRAMA DE GOVERNANÇA E INTEGRIDADE ALCANÇANDO ATENDIMENTO AOS PRINCIPAIS REFERENCIAIS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Desenvolver projetos voltados ao aprimoramento dos mecanismos de liderança, estratégia e controle da ANTT, contribuindo para o alinhamento das ações da Agência aos interesses da sociedade. Instituir programas voltados à conscientização e adoção de cultura ética por meio de valores e princípios a serem perseguidos para fortalecer a sustentação do interesse público em detrimento aos interesses privados. Implementar ações de diagnóstico, prevenção, detecção e mitigação de práticas lesivas à administração, sustentadas em referenciais nacionais e internacionais, de modo a garantir a efetividade e lisura da atuação institucional e, assim, contribuir para o fortalecimento da confiança dos usuários dos serviços prestados pela Agência.





As ações estratégicas “Normativo complementar sobre as tratativas dos agentes da ANTT com o público externo e capacitar o máximo de servidores a necessidade de uma atuação ética, responsável, proativa, isenta e transparente”, “Ampliação do Programa de Integridade para o setor regulado”, “Implementação da Gestão de Riscos institucionais” e “Definir metodologia de avaliação da gestão baseado no Modelo de Excelência em Gestão” conseguiram ótima performance. Salienta-se que esta última alcançou índice integrado de governança e gestão (IGG) de 63%, superior à expectativa esperada.

Na performance regular, encontram-se as metas “Estabelecer mecanismos e ações de melhoria da qualidade regulatória, visando fortalecer o modelo de Regulação Baseada em Evidências”, em face do pedido da Surod de alteração do cronograma do projeto RCR 3, cuja AIR contendo os cálculos definitivos do fardo regulatório será apresentada em março de 2022; “Implementação da Gestão Estratégica no âmbito da ANTT”, tendo em vista que os indicadores se encontram em fase de definição e o método de gestão será definido no âmbito da Política de Governança da ANTT; e “Sensibilizar 60% dos servidores e colaboradores nos controles de Segurança da Informação e Comunicações”, em face de não conclusão de atividades como garantir o acesso seguro aos serviços, estimular a integração e a interoperabilidade e estabelecer os indicadores.

A consecução das ações programadas “Atualização do Regimento Interno da CEANTT” e “Novo Código de Ética da ANTT” performaram abaixo do planejado. Ambas as ações foram impactadas pelo advento do novo normativo geral sobre ética, aprovado pelo Colegiado da Comissão de Ética da Presidência da República, o qual mudará a estrutura da Gestão da Ética. Com isso, a elaboração dos dois documentos aguarda a publicação do novo instrumento legal.

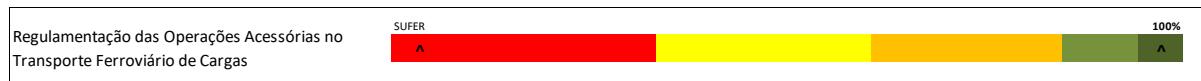
Objetivo Estratégico 10 – MELHORAR A ARTICULAÇÃO ENTRE AS UNIDADES INTERNAS PARA DESENVOLVER RETROALIMENTAÇÃO EFETIVA NO CICLO REGULATÓRIO

Aprimorar a articulação entre as unidades organizacionais por meio do estabelecimento de instrumentos e processos estruturados de integração entre áreas assegurando uma comunicação interna que permita efetiva disseminação e troca de informações durante todas as etapas do ciclo regulatório. O objetivo pressupõe o mapeamento das necessidades de informações que sustentam o ciclo regulatório e sua interconexão com os processos da cadeia de valor da ANTT.

Não há meta associada a esse Objetivo Estratégico para o atual Ciclo 2020-2021.

Objetivo Estratégico 11 – AMPLIAR FONTES DE RECURSOS EXTERNOS EM INOVAÇÃO, TECNOLOGIA E AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA MELHORAR A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DA ANTT

Desenvolver processos estruturados e periódicos de captação de recursos externos com ênfase em inovação, vigilância e assimilação tecnológica e suporte às ações estratégicas, incluindo acordos de cooperação técnica e parcerias com agências de fomento e financiamento, instituições financeiras, empresas públicas e privadas, instituições de ensino e pesquisa, fundações e comunidades, a fim de ampliar e estimular o melhor uso dos recursos de desenvolvimento tecnológico e de inovação, direcionando-os para as áreas prioritárias, bem como garantir a constante atualização tecnológica para a melhoria da prestação de serviços da ANTT.

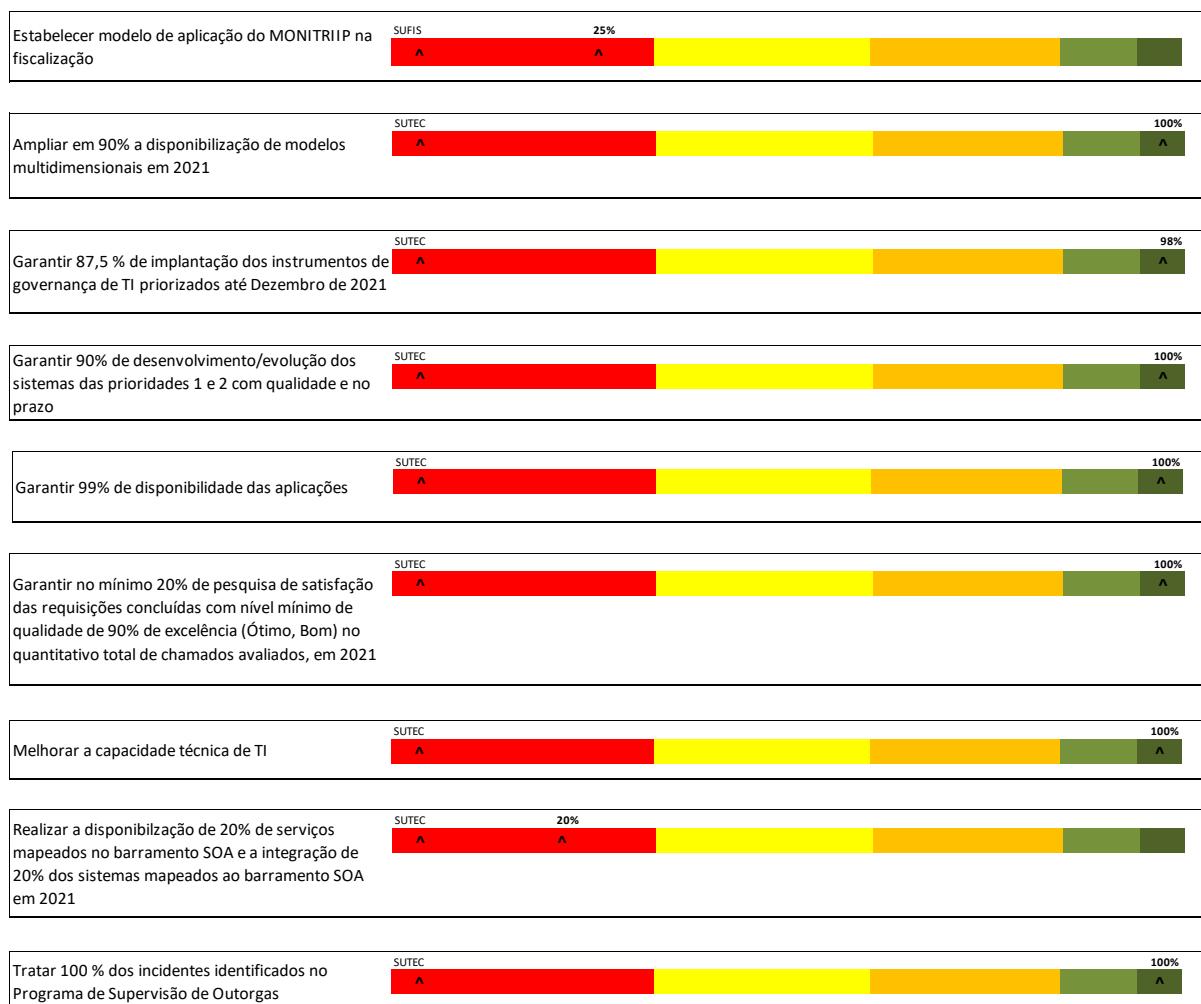


A ação programada “Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas” alcançou o objetivo planejado.

Para a meta “Realizar a análise de contribuições do PPCS da Regulamentação da destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária – RPMF”, o prosseguimento do processo, com a conclusão da análise das contribuições recebidas ao longo do PPCS, bem como a proposição de uma minuta de Resolução pela área técnica, está condicionado à prévia definição, pelo legislador, de como deverá ser a regulamentação da matéria no âmbito infralegal.

Objetivo Estratégico 12 – APRIMORAR A DISPONIBILIDADE, QUALIDADE E A INTEGRAÇÃO DAS INFORMAÇÕES INTERNAS E EXTERNAS

Aprimorar a obtenção, tratamento e disponibilização de dados, gerados internamente na ANTT ou por entidades externas, por meio da ampliação da utilização de plataformas tecnológicas de qualidade e fácil acesso, que possibilitem o monitoramento e manipulação de dados em tempo real. Garantir a integração destas plataformas (bases de dados e sistemas de gestão) para a melhoria do fluxo de informações, apoio à realização de estudos e suporte à decisão. Permitir o uso de informações advindas de agentes regulados e outros órgãos do governo, garantindo a interoperabilidade, e disponibilizar as informações para uso pela sociedade, usuários e agentes de mercado. Desenvolver e implantar metodologia de gestão da informação e conhecimento, bem como disseminar essa cultura da decisão com base em evidências.



Alcançaram performance ótima as seguintes metas: “Ampliar em 90% a disponibilização de modelos multidimensionais em 2021”, “Garantir 87,5 % de implantação dos instrumentos de governança de TI priorizados até Dezembro de 2021”, “Garantir 90% de desenvolvimento/evolução dos sistemas das prioridades 1 e 2 com qualidade e no prazo”, “Garantir 99% de disponibilidade das

aplicações”, “Garantir no mínimo 20% de pesquisa de satisfação das requisições concluídas com nível mínimo de qualidade de 90% de excelência (Ótimo, Bom) no quantitativo total de chamados avaliados, em 2021”, “Melhorar a capacidade técnica de TI” e “Tratar 100% dos incidentes identificados no Programa de Supervisão de Outorgas”.

As ações programadas “Estabelecer modelo de aplicação do MONITRIIP na fiscalização” e “Realizar a disponibilização de 20% de serviços mapeados no barramento SOA e a integração de 20% dos sistemas mapeados ao barramento SOA em 2021” performaram aquém do planejado. A primeira ação foi acometida pela não conclusão tempestiva do cubo de acesso aos dados. A segunda foi impactada pelas demandas já priorizadas na área de Tecnologia da Informação.

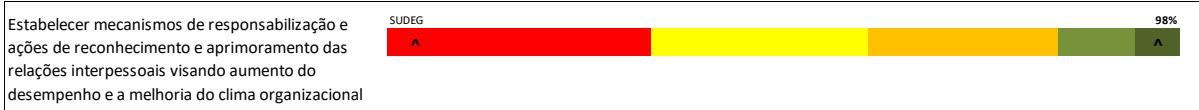
Objetivo Estratégico 13 – DESENVOLVER COMPETÊNCIAS EM REGULAÇÃO, CULTURA DE INOVAÇÃO, INTEGRIDADE E GOVERNANÇA

Promover o desenvolvimento das competências necessárias à execução da estratégia traçada, com foco em resultado, por meio do estabelecimento de um programa de capacitação contínuo para os servidores. Ampliar conhecimentos que sejam relevantes na implementação e difusão de uma cultura de inovação, integridade e governança na Agência, de modo a nivelar e aprofundar conhecimento teórico-prático nessas áreas e criar um ambiente propício para aplicação das habilidades adquiridas.

A meta estratégica “Desenvolver a aprendizagem organizacional por competências” também está associada ao Objetivo Estratégico OPG1.

Objetivo Estratégico 14 – ESTABELECER MECANISMOS DE RESPONSABILIZAÇÃO E AÇÕES DE RECONHECIMENTO E APRIMORAMENTO DAS RELAÇÕES INTERPESSOAIS VISANDO AUMENTO DO DESEMPENHO E A MELHORIA DO CLIMA ORGANIZACIONAL

Estabelecer mecanismos de avaliação dos profissionais baseados no desempenho e na responsabilização da atuação, de modo a garantir tratamento célere e amparados na postura ética e nos mecanismos de integridade organizacional. Promover ações que possam ampliar e melhorar a qualidade das relações interpessoais, a motivação e o engajamento dos servidores e colaboradores da ANTT, visando o compromisso com o usuário, comunicação, autonomia e trabalho em equipe. Internalizar, por meio das áreas competentes, a resolução de conflitos com métodos consensuais, com foco na mediação e conciliação. Estabelecer formas de reconhecimento profissional associadas às avaliações profissionais e ao engajamento dos servidores e colaboradores com a Agência.



A ação estratégica “Estabelecer mecanismos de responsabilização e ações de reconhecimento e aprimoramento das relações interpessoais visando aumento do desempenho e a melhoria do clima organizacional” alcançou performance ótima dentro do planejado.

Considerações

Como lição aprendida para o próximo ciclo, registram-se:

- Continuação das ações de simplificação dos processos estratégicos, por meio da integração de instrumentos de gestão estratégica - Planejamento Estratégico, Plano de Gestão Anual e Agenda Regulatória, em uma plataforma única de dados;
- Oportunidade de rever a capacidade real de execução das Unidades Organizacionais, equilibrando a força de trabalho com as metas estabelecidas;
- Priorização das metas e atividades segundo os recursos organizacionais disponíveis;
- Registro do andamento da execução das metas estratégicas em processos SEI específicos e dos resultados com evidências, a fim de permitir a construção de série histórica de dados;
- Adesão às práticas inovadoras de capacitação e desenvolvimento continuado dos servidores;
- Continuidade da elevação do nível de maturidade em gestão de projetos, com o foco na melhoria da concepção dos projetos e seus elementos, na sistemática de acompanhamento, na qualificação dos chefes de projeto e no maior envolvimento dos níveis gerencial e diretivo com os projetos estratégicos e com a estratégia de execução;
- Continuidade da implantação efetiva da gestão por processos;
- Implementação do arsenal de ferramentas responsivas; e
- Utilização intensiva das ferramentas tecnológicas e integração de base de dados visando o ganho de produtividade, transparência e economia de recursos públicos.

Recursos Orçamentários e Cronograma de Desembolso do PGA ANTT 2021

Os recursos orçamentários utilizados para a consecução das metas estratégicas do PGA ANTT 2021 foram divididos em blocos orçamentários, conforme sua descrição na tabela seguinte:

Tabela – Descrição dos blocos orçamentários referentes ao PGA ANTT 2021 do Ciclo Estratégico 2020-2030.

| Descrição Blocos Orçamentários |
|---|
| Regulação e Fiscalização: são despesas vinculadas diretamente à execução das atividades finalísticas da Agência, como a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – Tabela Frete, manutenção do SICFER, fiscalização eletrônica (Canal Verde Brasil), contratos de supervisão e engenharia consultiva das concessões rodoviárias federais. |
| Gestão, Manutenção e Suporte: são despesas administrativas que dão suporte às atividades finalísticas, bem como às despesas rotineiras de manutenção, tais como água, luz, aluguel, condomínio, taxas, impostos, aquisição de materiais de expediente e equipamentos, vigilância e manutenção predial. Além disso, estão incluídos nesse bloco os gastos com a política de comunicação da Agência e demais canais de divulgação e de informativos aos usuários do setor de transportes terrestres. |
| Tecnologia da Informação: são despesas relacionadas ao desenvolvimento e implantação de sistemas, manutenção, suporte e aquisição de equipamentos de informática, incluindo a infraestrutura física e segurança de rede da Agência. |
| Diárias e Passagens: são gastos vinculados aos deslocamentos nacional e internacional dos servidores para desempenhar as atividades finalísticas da Agência e demais deslocamentos relacionados às ações de capacitação e de representação institucional. |
| Gestão de Pessoas: são valores referentes a capacitações dos servidores, qualidade de vida, palestras e eventos de integração, auxílio moradia, ajuda de custo, planos educacionais, estagiários e menor aprendiz, entre outros. |

A tabela seguinte mostra os valores aprovados na LOA 2021, a dotação para o PGA e os valores empenhados:

(R\$ milhões)

| BLOCOS ORÇAMENTÁRIOS 2021 | LOA 2021 | DOTAÇÃO PGA 2021 | EMPENHA- DAS PGA 2021 | % |
|--|---------------|---------------------|-----------------------------|---------------|
| Regulação e Fiscalização | 111,59 | 111,59 | 111,58 | 99,99% |
| Gestão, Manutenção e Suporte | 89,84 | 89,84 | 88,76 | 98,80% |
| Tecnologia da Informação | 61,26 | 61,26 | 56,66 | 92,49% |
| Diárias e Passagens (Nacional e Internacional) | 6,67 | 6,67 | 3,15 | 47,23% |
| Gestão de Pessoas | 5,22 | 5,22 | 2,61 | 50,00% |
| | 274,58 | 274,58 | 262,76 | 95,70% |

Por sua vez, a tabela a seguir expressa o cronograma de desembolso mensal referente ao PGA ANTT 2021, com seus respectivos valores.

Tabela – Cronograma de desembolso mensal referente ao PGA ANTT 2021 (R\$ milhões)

| JAN | FEV | MAR | ABR | MAI | JUN | JUL | AGO | SET | OUT | NOV | DEZ |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0,56 | 11,08 | 20,01 | 10,73 | 15,19 | 30,53 | 17,02 | 20,99 | 19,91 | 16,22 | 14,22 | 31,76 |



Concessões **Rodoviárias**

Ao final de 2021, eram 23 concessões de rodovias sob a administração da ANTT, totalizando aproximadamente 11.205,36 km de rodovias federais.

Essas concessões foram licitadas em quatro etapas, sendo que, atualmente, temos quatro concessões provenientes das licitações da primeira etapa, oito concessões provenientes da segunda etapa, sete concessões da terceira etapa e quatro concessões da quarta etapa.

O leilão das novas concessões da quarta etapa incluiu importantes avanços no modelo regulatório, oferecendo novos instrumentos para que os contratos sejam mais rigorosos, mas, ao mesmo tempo, suficientemente dinâmicos para atender às mudanças que possam vir a ocorrer ao longo dos 25 anos de concessões.

O quadro, abaixo, apresenta o resumo das concessões vigentes ao final de 2021:

| RODOVIAS | TRECHOS | EXTENSÃO (Km) |
|-----------------------------|------------------------------------|---------------|
| Autopista Fernão Dias | BR-381/MG/SP | 562,1 |
| Autopista Fluminense | BR-101/RJ | 320,1 |
| Autopista Litoral Sul | BR-376/PR – BR-101/SC | 405,94 |
| Autopista Planalto Sul | BR-116/PR/SC | 412,7 |
| Autopista Régis Bittencourt | BR-116/SP/PR | 401,6 |
| CCR Via Costeira | BR-101/SC | 220,42 |
| CONCEBRA | BR-060/153/262/DF/GO/MG | 1.176,50 |
| CONCER | BR-040/MG/RJ | 179,9 |
| CRT | BR-116/RJ | 142,5 |
| ECO101 | BR-101/ES/BA | 475,9 |
| Ecoponte | BR-101/RJ | 13,2 |
| ECOSUL | BR-116/293/RS | 457,3 |
| Ecovias do Araguaia | BR-153/TO/GO, BR-080/GO, BR-414/GO | 850,7 |
| Ecovias do Cerrado | BR-364/365/GO/MG | 437,0 |
| MGO Rodovias | BR-050/GO/MG | 436,6 |

| RODOVIAS | TRECHOS | EXTENSÃO (Km) |
|-----------------|-----------------------|------------------|
| MS VIA | BR-163/MS | 847,2 |
| Nova Dutra | BR-116/RJ/SP | 402,0 |
| Rodovia do Aço | BR-393/RJ | 200,4 |
| Rota do Oeste | BR-163/MT | 850,9 |
| Transbrasiliana | BR-153/SP | 321,6 |
| Via 040 | BR-040/DF/GO/MG | 936,8 |
| Via Bahia | BR-116/324/BA | 680,6 |
| ViaSul | BR-101/290/386/448/RS | 473,4 |
| TOTAL | | 11.205,36 |

Fonte: SUROD

Novas Concessões

Durante o ano de 2021, a ANTT desenvolveu e acompanhou a estruturação de projetos de concessão de trechos rodoviários qualificados no âmbito do Programa de Parcerias e Investimentos- PPI, perfazendo uma extensão total de aproximadamente 10.194 km, relativos às seguintes rodovias:

- BR-153/080/414/GO/TO – (850,70 km – CAPEX R\$ 8,46 Bi – OPEX R\$ 6,17 Bi)
- BR-163/230/MT/PA – (970 km – CAPEX R\$ 1,976 Bi – OPEX R\$ 1,01 Bi)
- BR-116/101/SP/RJ (Dutra) – (625,8 km – CAPEX R\$ 14,5 Bi – OPEX R\$ 11 Bi)
- BR-381/262/MG/ES – (672 km – CAPEX R\$ 7,2 Bi – OPEX R\$ 6 Bi)
- BR-040/495/MG/RJ (Concer) – (443 km – CAPEX R\$ 3,1 Bi – OPEX R\$ 3,2 Bi)
- BR-116/493/RJ/MG (CRT) – (726,9 km – CAPEX R\$ 8,6 bi – OPEX R\$ 7,9 Bi)
- Rodovias Integradas do Paraná – Aprox. 3.312 km (CAPEX R\$ 43,7 Bi – OPEX R\$ 38,3 Bi)
- Novos Estudos – BNDES Bloco Centro-Norte – Aprox. 6.594 km (CAPEX R\$ 53,6 Bi – OPEX em estudo)

Em 2021, foram realizados os leilões dos sistemas rodoviários BR-153/080/414/GO/TO, BR-163/230/MT/PA e BR-116/101/SP/RJ.

O contrato de concessão da BR-153/080/414/GO/TO foi assinado em setembro de 2021. As assinaturas dos contratos da BR-163/230/MT/PA e da BR-116/101/SP/RJ ficaram para o primeiro trimestre de 2022.

Foram realizadas as sessões de audiência pública do projeto Rodovias Integradas do Paraná e o projeto foi enviado para análise do TCU. A realização do leilão está prevista para o terceiro trimestre de 2022.

Também foi protocolado no TCU, em 2021, o projeto de concessão da BR-116/465/493/RJ/MG, cujo acórdão de aprovação foi editado em dezembro. O leilão do sistema rodoviário está previsto para acontecer no segundo trimestre de 2022.

A BR-381/262/MG/ES teve seu edital de licitação publicado em 2021 e o leilão está previsto para acontecer no dia 25 de fevereiro de 2022.

Em dezembro de 2020, foi aberto o período de Audiência Pública da BR-040/495/MG/RJ, com previsão de leilão no quarto trimestre de 2022. Também foram abertas as audiências públicas relativas ao projeto BNDES – Bloco Centro-Norte.

Gestão dos Contratos de Exploração das Rodovias Concedidas

Revisão dos Programas de Exploração das Rodovias (PERs)

Foram concluídas, em 2021, as análises das propostas de revisão da tarifa básica de pedágio, apresentadas pelas Concessionárias de Rodovias Federais. Sobre os cumprimentos/descumprimentos das obrigações contratuais, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) elaborou e emitiu diversas Notas Técnicas com as propostas de efeitos ordinários e extraordinários no contrato de concessão. O material produzido pela Gerência foi, então, submetido à Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (GEGEF), que, por sua vez, produziu Notas Técnicas de cálculo tarifário, relatórios à Diretoria Colegiada, minutas de Termo Aditivo e de Deliberações. Ao final, os referidos documentos foram submetidos, pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), à apreciação da Diretoria da ANTT, além de esclarecimentos adicionais terem sido prestados à Procuradoria Federal junto à ANTT.

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

Com o objetivo de ampliar a transparência das informações aos usuários das rodovias concedidas, são disponibilizadas para consulta no sítio eletrônico da ANTT as Notas Técnicas de revisão tarifária e a atualização dos textos dos Programas de Exploração das Rodovias, levando-se em consideração as últimas revisões aprovadas pela Diretoria da ANTT. Tais informações podem ser acessadas no link: <https://portal.antt.gov.br/concessionarias>.

Análise e Aprovação dos Planejamentos Anuais

O Planejamento Anual tem por objetivo a definição de um programa de obras e serviços a serem executados e acompanhados pelas Equipes de Fiscalização e de Gestão dos Contratos de Concessão, considerando o conjunto de obras e serviços previstos no contrato.

Cabe esclarecer que é por meio do Planejamento Anual que a Concessionária apresenta sua programação, distribuída mensalmente, para execução das obras previstas no PER, em determinado ano da concessão.

Foram analisadas as propostas de Planejamento Anual apresentadas pelas Concessionárias para o ano de 2021. Posteriormente aos esclarecimentos fornecidos pelas concessionárias e, após as correções terem sido sanadas, as propostas foram aceitas pela ANTT.

Os Acompanhamentos dos Planejamentos Anuais são publicados e atualizados, no seguinte endereço: [Concessionárias - Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT](#).

Análise das inexecuções referentes ao Ano Concessão Anterior

São realizadas, anualmente, as análises das inexecuções das concessionárias de rodovias federais em relação às obrigações estabelecidas nos PERs, as quais resultam na postergação física e financeira dos cronogramas de obras e serviços obrigatórios dos contratos de concessão. Tal análise faz-se necessária, apenas, para as Concessionárias que possuem investimentos no contrato que apresentam valor financeiro determinado no plano de negócio original ou por inclusão de investimento por meio de fluxo marginal. As demais concessões possuem o mecanismo do desconto de reequilíbrio - Fator D - para realizar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato pelas inexecuções de obras e serviços obrigatórios previstos nos respectivos contratos de concessão.

Destaca-se que as análises das inexecuções são realizadas utilizando as informações dispostas nos relatórios das obras executadas no Ano Concessão Anterior, apresentados pelas Concessionárias e pelas Coordenações de Exploração Infraestrutura Rodoviária das Unidades Regionais - COINF (URMG, URSP, URBA, URRJ, URSC e URRS).

Foram concluídas, no ano de 2021, as análises das Propostas de Inexecução das Concessionárias de Rodovias Federais, com a elaboração de documentos técnicos de 13 Concessionárias (em regra, concessões da primeira e segunda etapas). Tais análises foram submetidas à apreciação da SUROD, e, posteriormente, houve publicação de portaria de postergação das obrigações dos investimentos para o ano subsequente.

Para as Concessionárias da terceira e quarta etapas foram realizados os cálculos dos descontos de reequilíbrio pela inexecução de obras e não atendimento de parâmetros de desempenho de pavimento e sinalização vertical e horizontal (terceira etapa - ECO101, ECO050, Concebra, MSVia, CRO, Via 040, e Ecoponte e quarta etapa - Via Sul).

Aplicação do instituto da devolução amigável dos contratos de concessão

A lei federal nº 13.448, de 05 de junho de 2017, estabeleceu diretrizes gerais para prorrogação e rellicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, para os setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário.

Em função da aplicação contida nos referidos normativos, no ano de 2021, foram realizadas diversas análises técnicas pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) para avaliar a devolução amigável dos contratos de concessão das Concessionárias Via040, MSVIA, CONCEBRA, Autopista Fluminense, K-Infra Rodovia do Aço e Rota do Oeste.

Em relação à Concessionária Via040, as análises foram efetuadas por meio dos Processos Administrativos, no Sistema Eletrônico de Informações - SEI nº 50500.368315/2019-15 e nº 50500.103367/2021-54, com vistas à prorrogação dos prazos de rellicitação. Destaca-se a importância da publicação da Deliberação ANTT nº 336, de 7/10/2021, que recomendou a prorrogação, e a Resolução do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) nº 210, de 16 de dezembro de 2021, publicada no D.O.U de 10/01/2022, que aprovou a referida prorrogação pelo prazo de 18 meses, contados a partir de 18/2/2022.

No que diz respeito à Concessionária MSVIA, as análises se deram no âmbito do Processo Administrativo SEI nº 50500.429595/2019-37. O Decreto nº 10.647, de 11/3/2021, qualificou o empreendi-

mento para fins de rellicitação e a Deliberação ANTT nº 181, de 18/05/2021, que aprovou a celebração do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.

No que tange à concessionária CONCEBRA, as análises ocorreram no âmbito do Processo Administrativo SEI nº 50500.036380/2020-18. Ressaltamos a publicação da Deliberação ANTT nº 216, de 22/06/2021, que atestou o cumprimento dos requisitos de admissibilidade relativos à viabilidade técnica e jurídica do requerimento, além do Decreto nº 10.864, de 19/11/2021, que qualificou o empreendimento para fins de rellicitação.

Na Autopista Fluminense, as análises se deram no âmbito do Processo Administrativo SEI nº 50500.049085/2020-13. A Deliberação ANTT nº 307, de 09/09/2021, atestou o cumprimento dos requisitos de admissibilidade relativos à viabilidade técnica e jurídica do requerimento, e a Portaria nº 1.372, de 17/11/2021, do Ministério da Infraestrutura, declarou a compatibilidade com o escopo da política pública do órgão.

Em relação à concessionária K-Infra Rodovia do Aço, o requerimento de rellicitação foi apresentado em 11/11/2021 e as análises ocorreram por meio do Processo Administrativo SEI nº 50500.106659/2021-49.

Quanto à Concessionária Rota do Oeste - CRO, o requerimento de rellicitação foi apresentado em 9/12/2021, sendo que as análises ocorreram no âmbito do Processo Administrativo SEI nº 50500.116693/2021-21. Foi publicada a Deliberação nº 102, de 10 de março de 2022, com o ateste à viabilidade técnica e jurídica do requerimento de rellicitação da concessão da Rodovia BR-163/MT, apresentado pela Concessionária Rota do Oeste, nos termos do art. 4º do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019.

Em junho de 2021, foi assinado o Termo Aditivo ao contrato de concessão da Concessionária MS-VIA, pactuando a devolução amigável do contrato de concessão para que a União possa relilitar o referido contrato. Foram constituídos o Comitê de Transição e a Comissão de Planejamento e Fiscalização do encerramento do referido contrato, cujas atribuições estão definidas em Termo Aditivo e na Resolução ANTT nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021, que estabeleceu as diretrizes para encerramento, rellicitação e extensão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da ANTT. Após as assinaturas dos Termos Aditivos de rellicitação foram contratadas empresas de verificação independente, cujos trabalhos desenvolvidos foram acompanhados pelas áreas responsáveis da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária.

A KPMG foi contratada, em 4/12/2020, para o acompanhamento da relicitação da Via040. O acompanhamento da SUROD foi exercido no âmbito do Processo Administrativo SEI nº 50500.004336/2021-11, tendo sido entregues e avaliados os seguintes produtos:

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

A Ernst Young foi contratada, em 3/9/2021, para o acompanhamento da relicitação da MSVIA. O acompanhamento da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária se deu no âmbito do Processo Administrativo SEI nº 50500.085866/2021-52, sendo entregue e avaliado o primeiro produto: plano de trabalho, metodologia de execução dos produtos e serviços e plano de comunicação entre os principais atores.

[Extensão de contratos de concessão da 1ª etapa do Programa de Concessões Rodovias Federais – PROCROFE.](#)

A lei federal nº 13.448, de 05 de junho de 2017, estabeleceu em seu Art. 38 “*que nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, a ANTT fica autorizada a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até 24 (vinte e quatro) meses a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.*”

Diante do contido no referido normativo e, considerando que em 2021 se deu o termo dos contratos de concessão da primeira etapa do PROCROFE, foram realizadas diversas análises técnicas pela SUROD que culminaram nas assinaturas dos seguintes Termos Aditivos:

- 13º Termo Aditivo ao contrato de concessão Nº PG-137/95-00, firmado com a NovaDutra, que permitiu a extensão contratual por 12 (doze) meses, até 18/2/2022;
- 5º Termo Aditivo ao contrato de concessão Nº PG-156/95-00, firmado com a CRT, que permitiu a extensão contratual por 18 (dezoito) meses, até 21/9/2022.

Análise de Projetos e Estudos de Engenharia

As análises de projetos e estudos de engenharia dos sistemas rodoviários federais concedidos são realizadas na Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, pela Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (GEENG), mais especificamente, na Coordenação de Projetos e Estudos de Rodovias (CPROJ), conforme [Portaria SUROD nº 232, 06 de julho de 2021](#).

São analisados no âmbito da GEENG/CPROJ, Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), Projetos Funcionais, Anteprojetos, Projetos Executivos, Projetos "As Built", Orçamentos, Cotações, Prestação de Contas, Projetos de Interesse de Terceiros (PIT), Polos Geradores de Tráfego (PGT), entre outros documentos correlatos, à luz dos Contratos de Concessão e respectivos Programas de Exploração de Rodovias (PER), normas técnicas vigentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, e demais entidades normatizadoras às quais as Concessionárias estão vinculadas em virtude do contrato de concessão e do alcance da regulação.

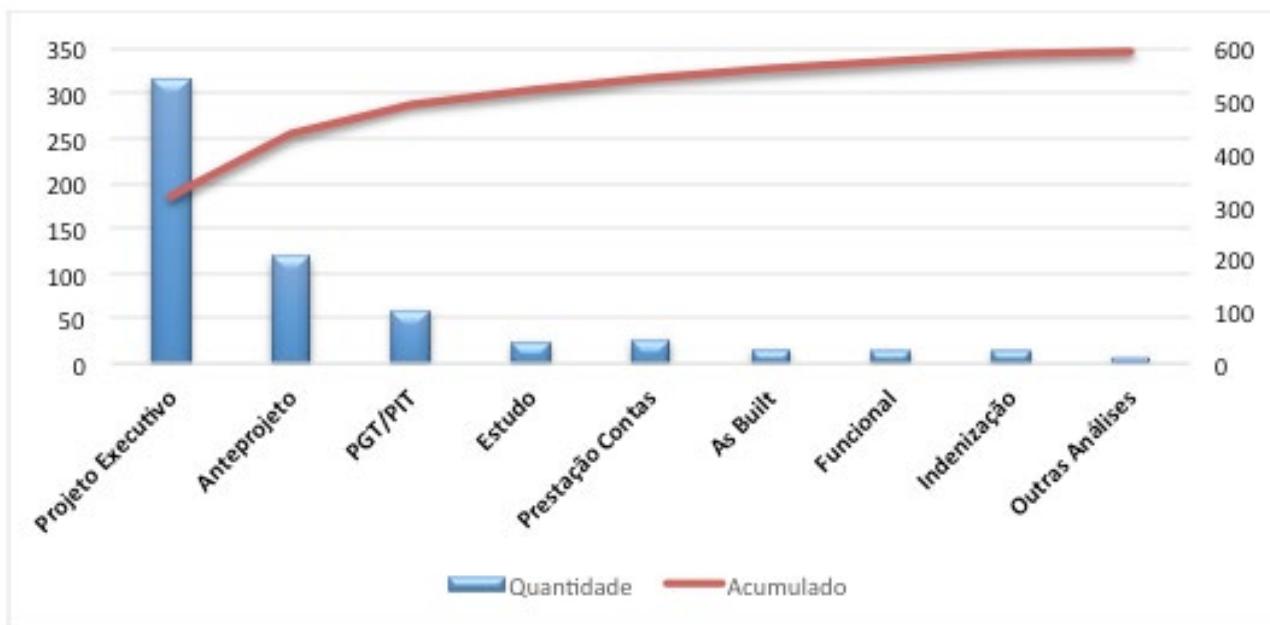
Abaixo, destacamos os regulamentos da Agência considerados nas análises da GEENG/CPROJ:

- [Resolução ANTT nº 1.187, de 09 de novembro de 2005](#): Dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas Concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT;
- [Resolução ANTT nº 3.651, de 07 de abril de 2011](#): Aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços;
- [Portaria SUINF nº 28, de 07 de fevereiro de 2019](#): Revisa as Diretrizes para Elaboração de Estudos e Projetos de Rodovias no âmbito da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF;
- [Resolução ANTT nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019](#): Dispõe sobre o procedimento de inclusão, exclusão, alteração e reprogramação de obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia, no âmbito das revisões quinquenais das concessões de rodovias federais reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, e dá outras providências;

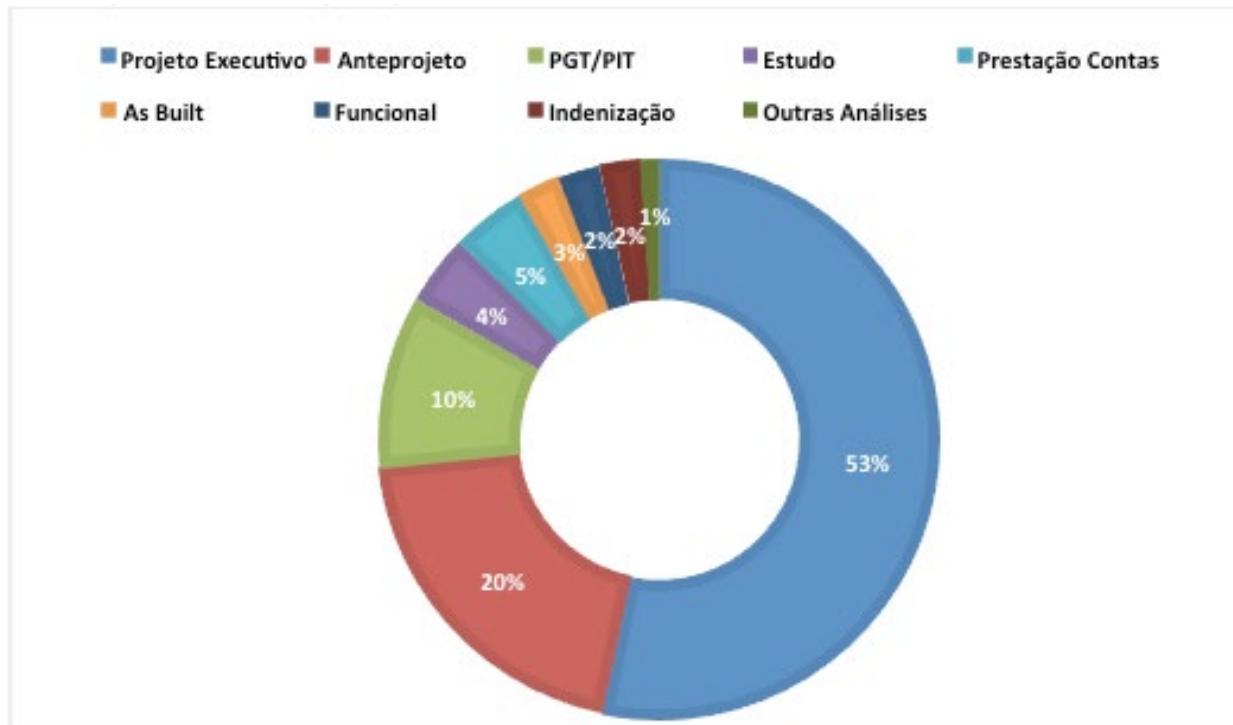
- Resolução ANTT 5.926, de 2 de fevereiro de 2021: Estabelece diretrizes para encerramento, rellicitação e extensão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- Portaria SUROD nº 378, de 21 de outubro de 2021: Disciplina a solicitação, a apresentação e a apreciação de certificado de inspeção acreditada de projetos executivos no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Assim, em 2021, no âmbito da GEENG/CPROJ, foram realizadas 593 análises de projetos, sendo 316 para projetos executivos, 119 anteprojetos, 59 projetos de interesse de terceiros com polo gerador de tráfego (PGT/PIT), 24 estudos, 26 prestações de contas, 15 projetos do tipo "As Built", 14 projetos funcionais, 14 indenizações e 6 outras análises.

Os gráficos, a seguir, apresentam a distribuição das análises de projetos realizadas, em 2021:

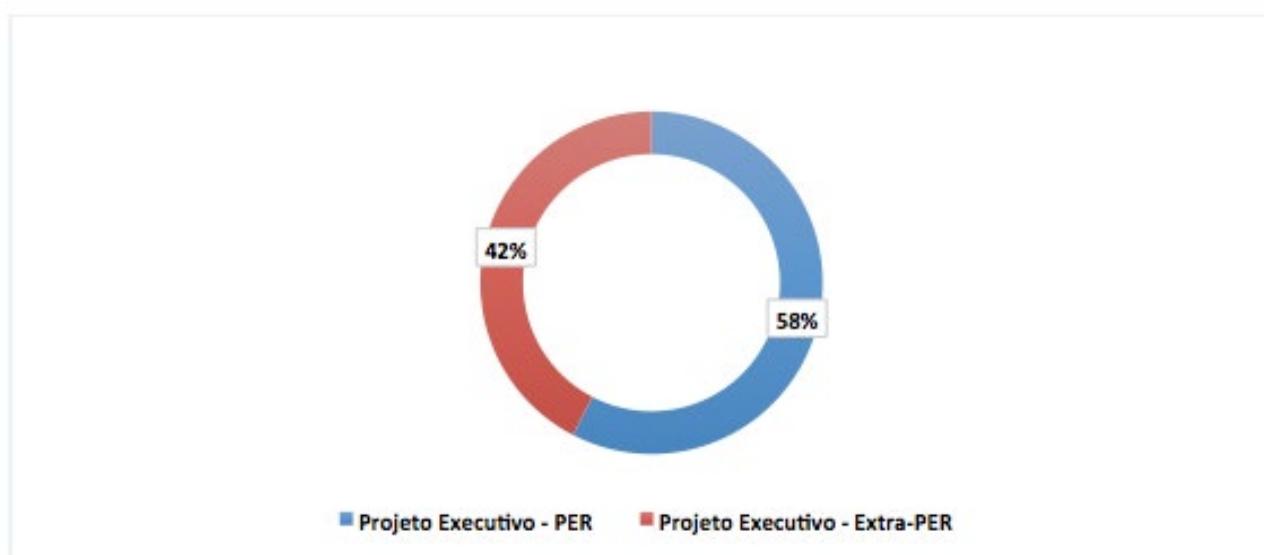


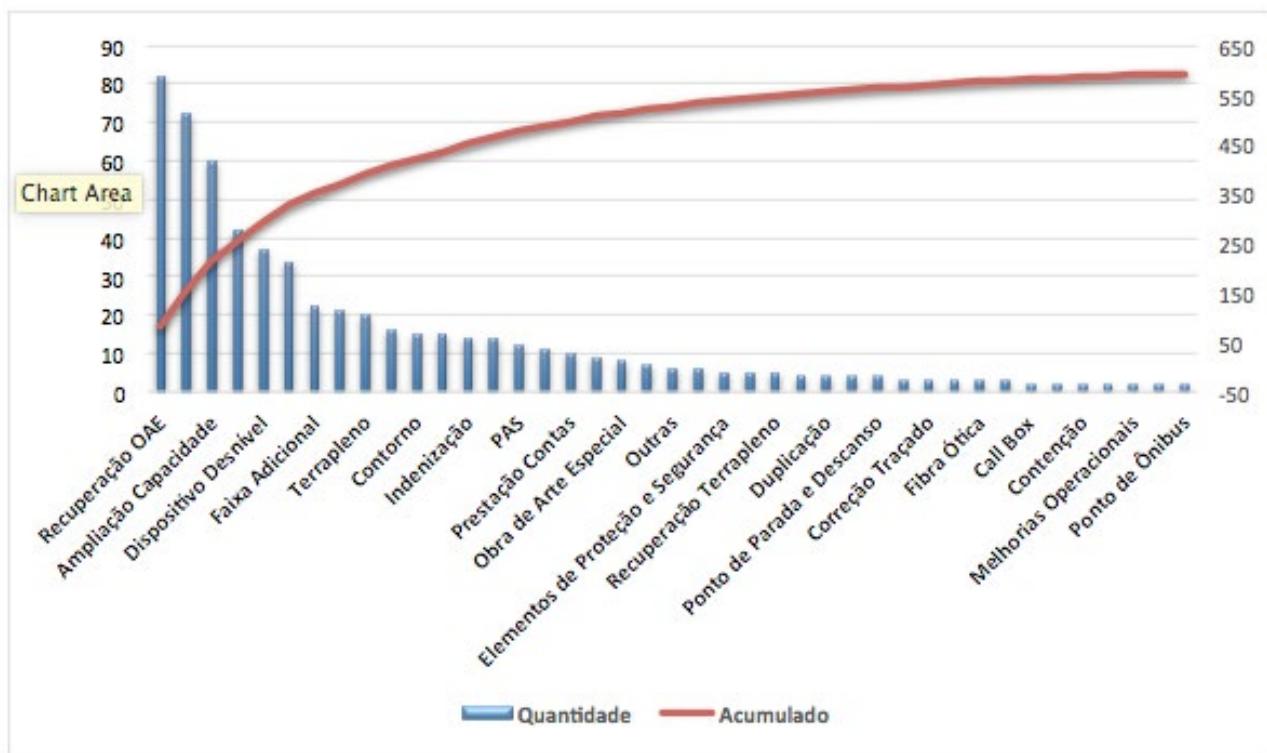
Distribuição das análises por tipo de documento realizadas no âmbito da GEENG/CPROJ, em 2021



Distribuição percentual das análises por tipo de documento realizadas no âmbito da GEENG/CPROJ, em 2021

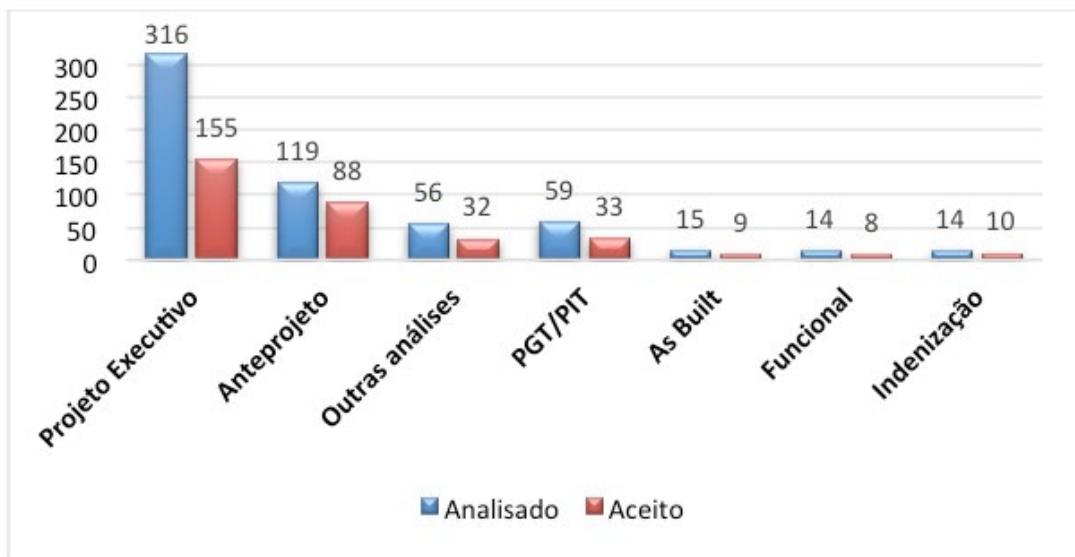
Do total dos projetos executivos analisados, 182 análises foram destinadas à projetos de obras Extra-PER (com orçamento), ou seja, investimentos não previstos nos PERs, e 134 para projetos de obras previstas no PER (sem orçamento).





Distribuição de análises de projetos por tipo de obra em 2021

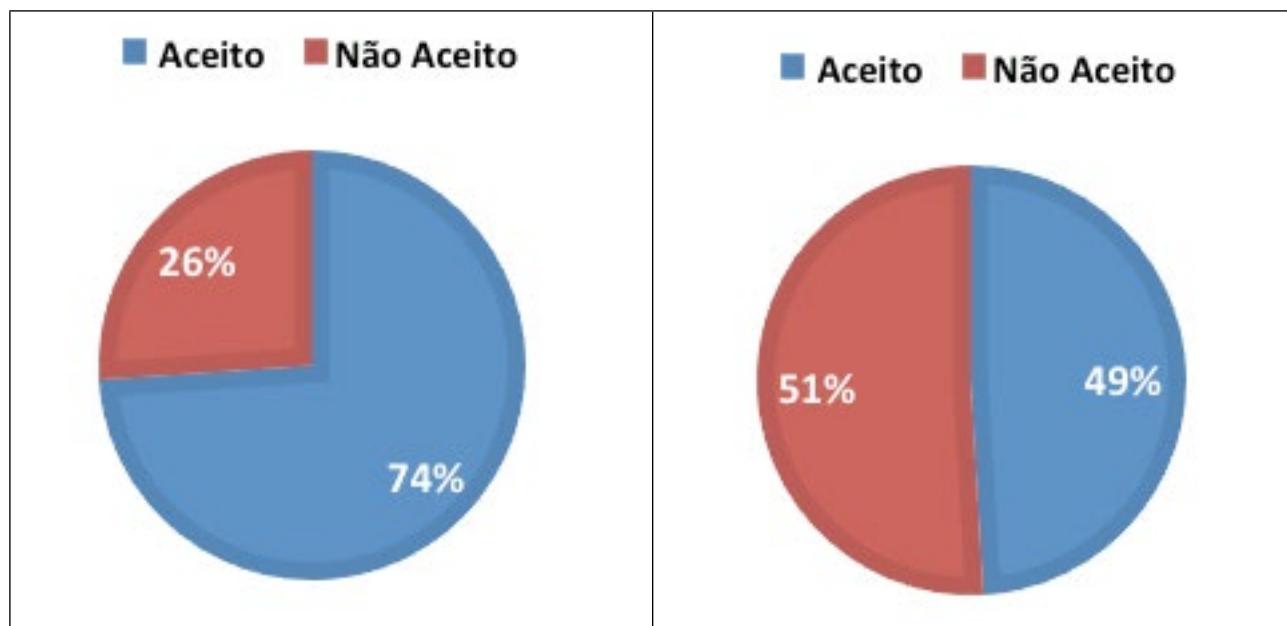
As análises dos estudos e projetos de engenharia são efetuadas para verificar sua conformidade e garantir a observância aos ditames estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e aos principais requisitos técnicos indicados nos normativos. A atividade culmina na aceitação dos projetos, que ocorre quando as eventuais inconsistências identificadas na análise são deviamente corrigidas e/ou justificadas. Os gráficos, a seguir, demonstram o quantitativo de projetos recebidos e que foram passíveis de aceitação.



Comparativo entre projetos analisados e aceitos, em 2021

As análises voltadas para anteprojeto foram as que obtiveram um maior percentual de aceitação, representando 74% (setenta e quatro por cento), por sua vez, percebe-se que quando se trata das análises relacionadas aos projetos executivos este percentual de aceitação reduz para 49% (quarenta e nove por cento).

Distribuição percentual de Anteprojetos aceitos e não aceitos

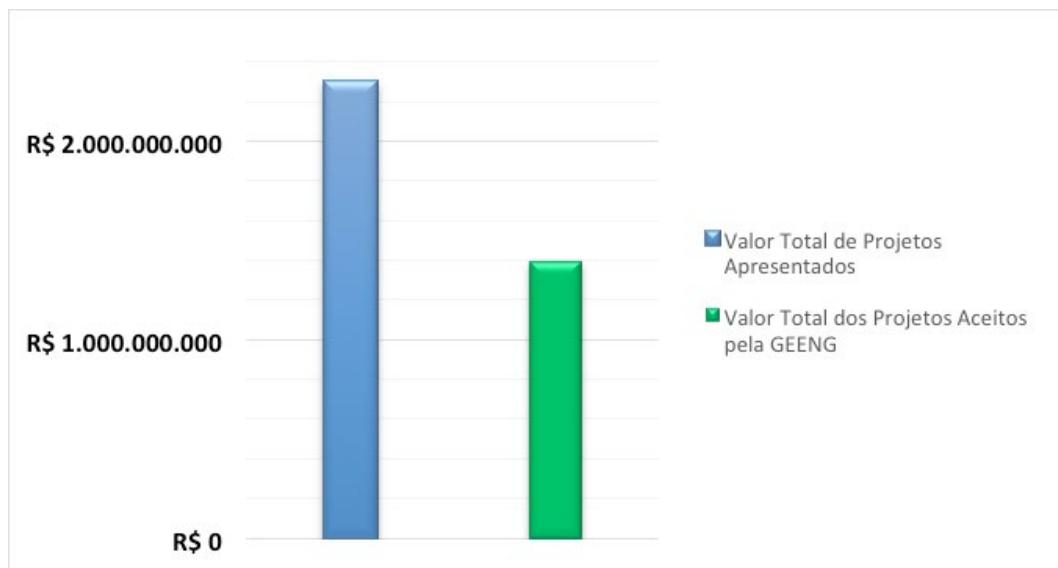


Distribuição percentual de Projetos Executivos aceitos e não aceitos

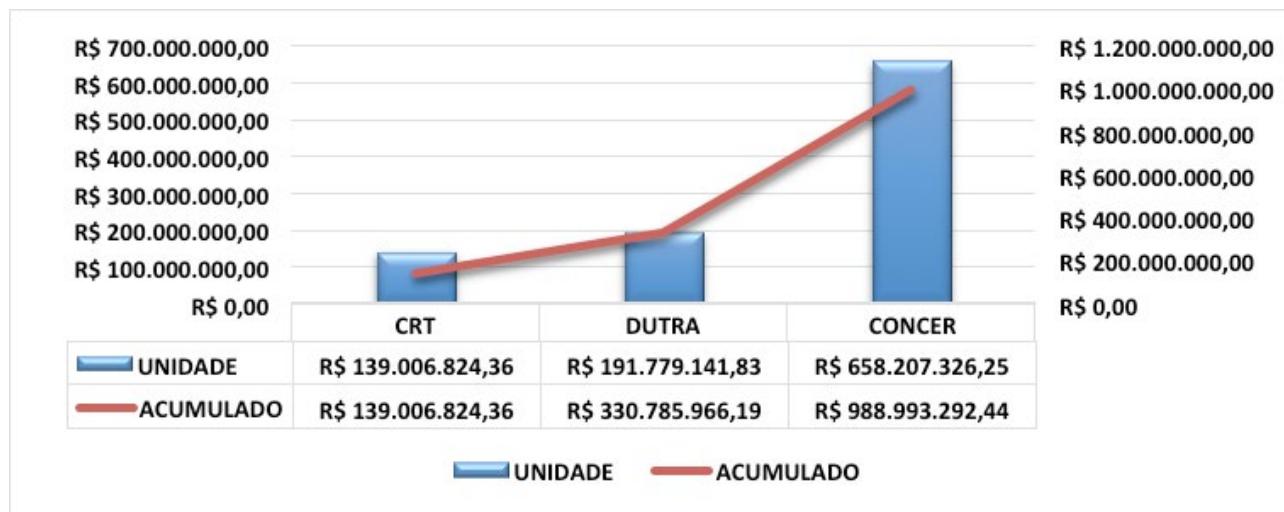
Vale destacar que a aceitação de um projeto executivo depende do nível de detalhamento dos serviços necessários e suficientes para a execução da obra, além do atendimento aos normativos e manuais. Assim, torna-se claro que o tempo envolvido em um processo de aceitação de projetos depende de uma equipe técnica de alta performance (GEENG/CPROJ), mas, também, da eficiência e da qualidade na concepção, elaboração e entrega do projeto, pela Concessionária.

Com relação aos projetos com orçamentos, ao final do período avaliativo, o montante apurado dos projetos apresentados pelas concessionárias totalizaram R\$ 2.307.813.985,78 (dois bilhões, trezentos e sete milhões, oitocentos e treze mil, novecentos e oitenta e cinco reais e setenta e oito centavos), contudo, após avaliação pela GEENG/CPROJ, houve uma redução no valor dos projetos aceitos resultando em R\$ 1.395.038.503,19 (um bilhão, trezentos e noventa e cinco milhões, trinta e oito mil, quinhentos e três reais e dezenove centavos).

Comparativo entre o valor total proposto dos projetos e o valor total aceito pela GEENG/CPROJ em 2021



No que tange aos processos de encerramento dos contratos da primeira etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), e em atendimento à [Resolução ANTT/SUROD nº 5.926, de 02/02/2021](#), verificou-se que houve o descumprimento dos parâmetros técnicos e de desempenho, previstos nos PERs, para os elementos da infraestrutura rodoviária, sinalização (vertical e horizontal), obras de arte especial e equipamentos operacionais, resultando de maneira preliminar, até o final do ano de 2021, no montante de indenização em favor da União de R\$ 988.993.292 (novecentos e oitenta e oito milhões, novecentos e noventa e três mil e duzentos e noventa e dois reais),.



Montante de indenização apurado, em 2021, devido ao encerramento dos contratos de concessão

Esses resultados ilustram a importância do processo de análise, especialmente, sobre projetos executivos com orçamento, de obras não previstas contratualmente e de indenizações por não atendimento aos parâmetros do PER, retornando o esforço empregado pela ANTT, na forma de economia e eficiência, para a sociedade.

Acompanhamento de Assuntos Ambientais

Os acompanhamentos de assuntos ambientais dos sistemas rodoviários federais concedidos no âmbito da ANTT são realizados pela GEENG, especificamente na Coordenação de Assuntos Ambientais de Rodovias (COAMB).

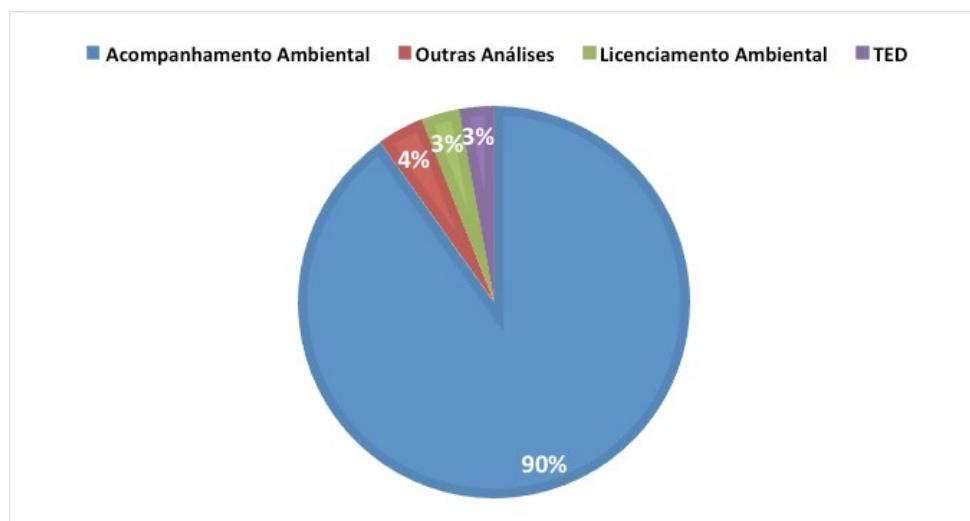
Nas análises periódicas de acompanhamento ambiental das concessionárias de rodovias, além da legislação pertinente e normativos dos órgãos ambientais, são empregados os seguintes regulamentos da ANTT:

- [Portaria SUINF nº 129, de 21 de maio de 2015](#): Estabelece os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Rodovias Federais, para a elaboração do Plano Básico Ambiental – PBA, o qual deverá ser encaminhado à ANTT, como parte das exigências da Resolução nº 1.187/2005, Anexo I, item 6, subitem “m”;
- [Portaria SUINF nº 283, de 22 de novembro de 2017](#): Estabelece os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de rodovias federais para a elaboração e envio de Relatório de Acompanhamento Ambiental (RAA), do Relatório de Programas Sociais e Ambiental (RSE) e das comunicações realizadas entre a Concessionária e os órgãos ambientais;
- [Portaria SUINF nº 184, de 09 de agosto de 2018](#) : Institui as diretrizes para elaboração do Plano de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE) e revisa os procedimentos, definidos no capítulo 4.8 (Gerenciamento de riscos) do anexo da Portaria SUINF nº 283/2017, a serem adotados pelas concessionárias de rodovias federais para a elaboração e envio do relatório com informações relacionadas aos acidentes rodoviários envolvendo produtos perigosos.

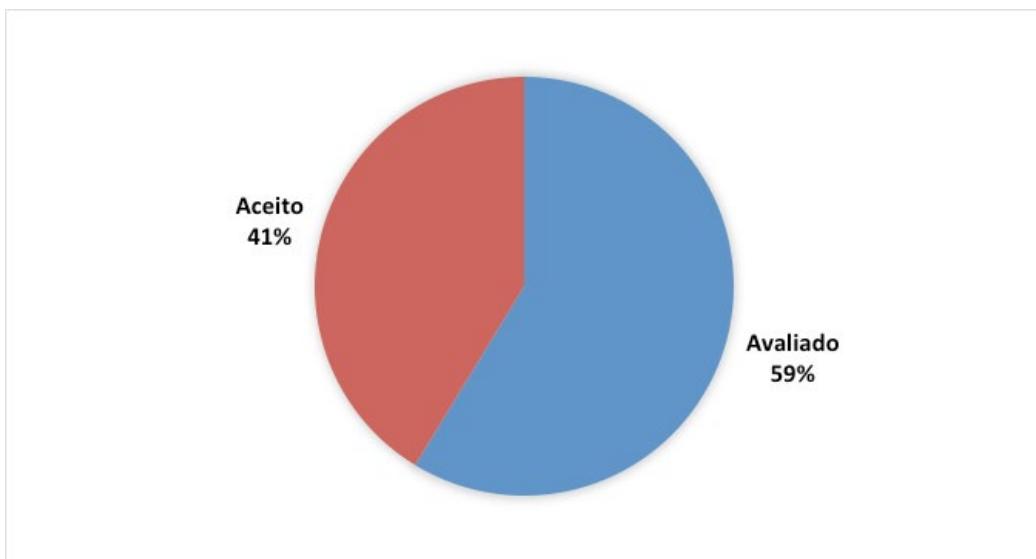
Além desses documentos, destacamos à Portaria Interministerial nº 1, de 4 de novembro de 2020, do Ministério do Meio Ambiente e do Ministério da Infraestrutura, relativa à regularização ambiental federal de Rodovias Federais pavimentadas.

Assim, na GEENG/COAMB, ao longo do ano de 2021, foram realizadas 284 análises relacionadas a assuntos ambientais, distribuídos conforme demonstrado no gráfico a seguir:

Distribuição quantitativa por tipo de análise em 2021

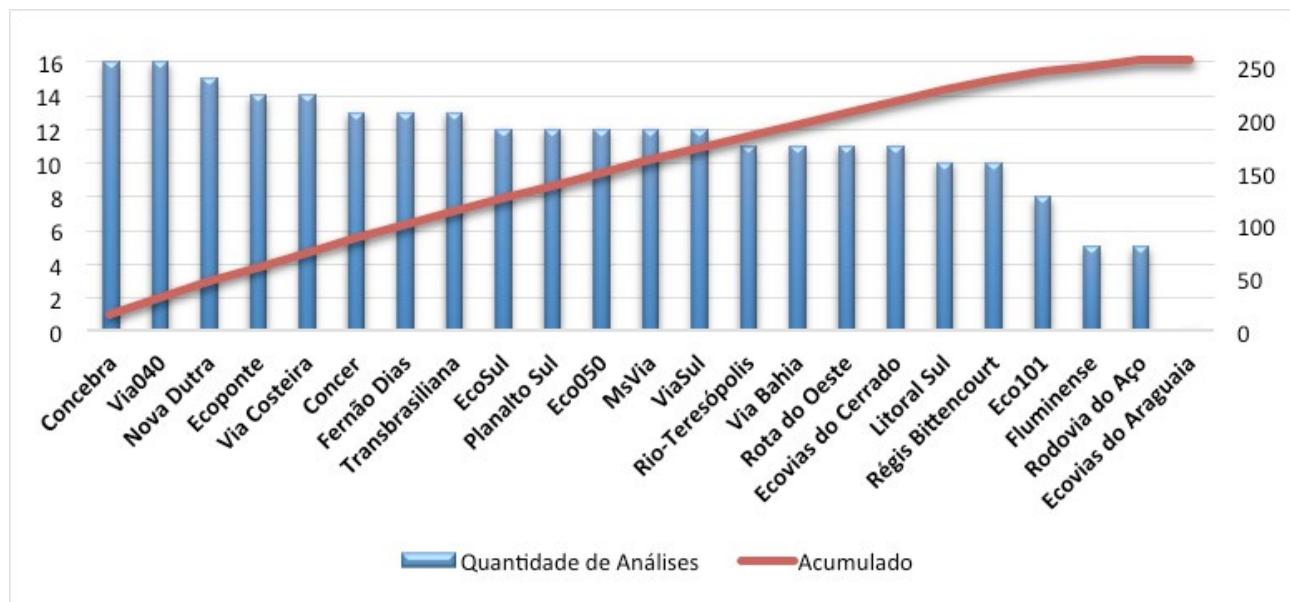


Distribuição dos resultados das análises de Acompanhamento Ambiental em 2021



Quanto às análises do acompanhamento ambiental, a GEENG/COAMB realizou 179 análises do acompanhamento das comunicações mensais entre as concessionárias e os órgãos ambientais licenciadores, e a análise de 79 Relatórios de Acompanhamento Ambiental (RAA), Relatórios de Acidentes envolvendo Produtos Perigosos (RAPP) e Relatórios dos Programas Sociais e Educacionais (RSE) das concessionárias das rodovias federais concedidas.

Distribuição quantitativa das análises de Acompanhamento Ambiental, em 2021, por concessionária

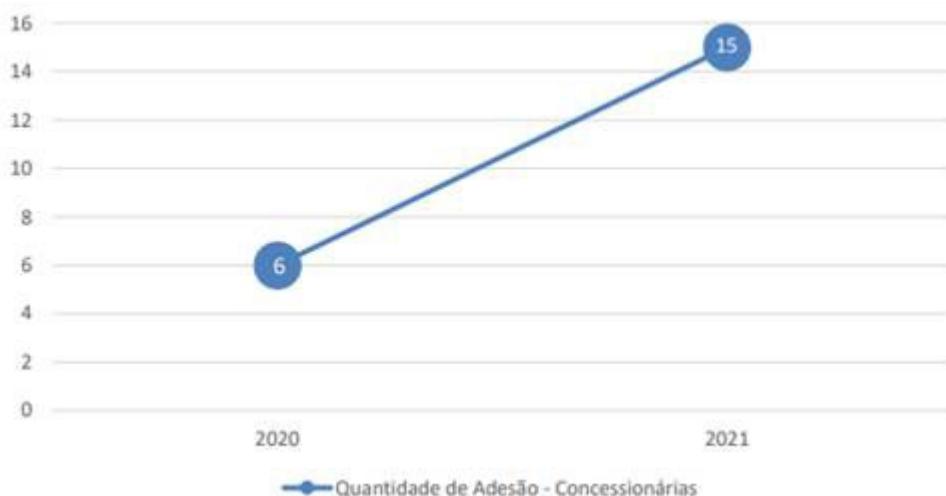


O acompanhamento dos processos de licenciamento ambiental junto às concessionárias de rodovias federais, inclui, ainda, a interlocução com outros órgãos que tratam dessa questão, tais como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), o Instituto Chico Mendes de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

A GEENG/COAMB também tem a incumbência de realizar a apuração e publicação do Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA), que se encontra regulamentado pela ANTT, por meio da [Portaria SUROD nº 376, de 18/10/2021](#).

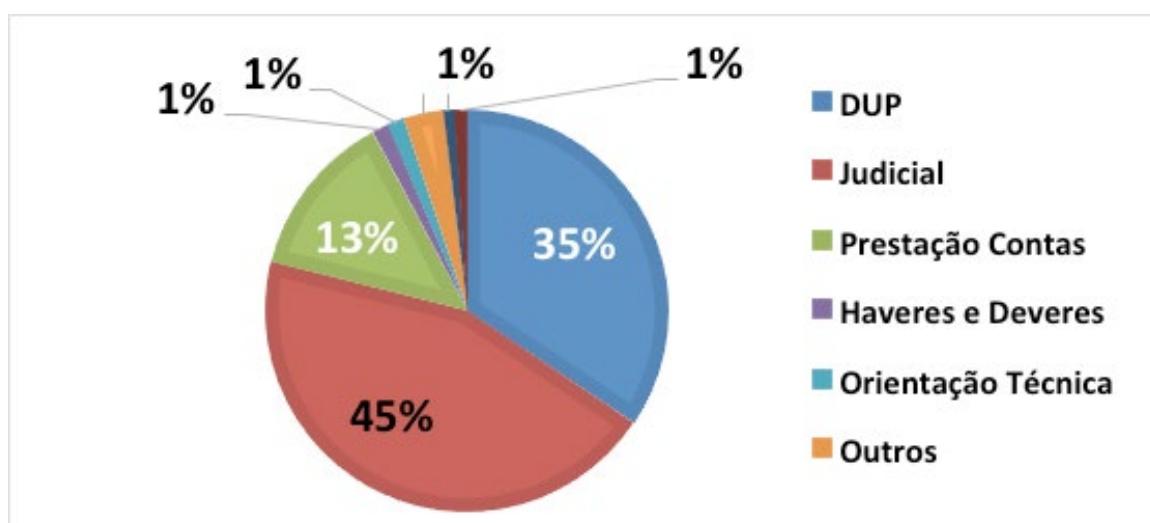
Das 22 concessionárias de rodovias federais em operação até a data de submissão das informações necessárias para o cálculo do IDA, 15 o fizeram, ou seja, houve uma adesão de 68,18% ao IDA/2021.

Ressalta-se que essa participação foi bem mais expressiva que em 2020, quando apenas seis concessionárias aderiram ao IDA (27,27%), conforme pode ser observado, no gráfico abaixo:

Evolução da Adesão das Concessionárias ao IDA entre os anos 2020 e 2021Análise de Assuntos de Faixa de Domínio

Os acompanhamentos de assuntos relativos à faixa de domínio e desapropriação dos sistemas rodoviários federais concedidos, no âmbito da ANTT, são realizados pela SUROD/GEENG, especificamente, na Coordenação de Faixa de Domínio de Rodovias (COFAD).

Sendo assim, considerando as atividades realizadas no decorrer do ano de 2021, destacam-se as principais demandas técnicas: processos judiciais, análise de DUP (Declaração de Utilidade Pública) e análise de prestação de contas de desapropriação, dentre outros, conforme distribuição demonstrada, no gráfico, a seguir:

Distribuição das análises realizadas na GEENG/COFAD em 2021

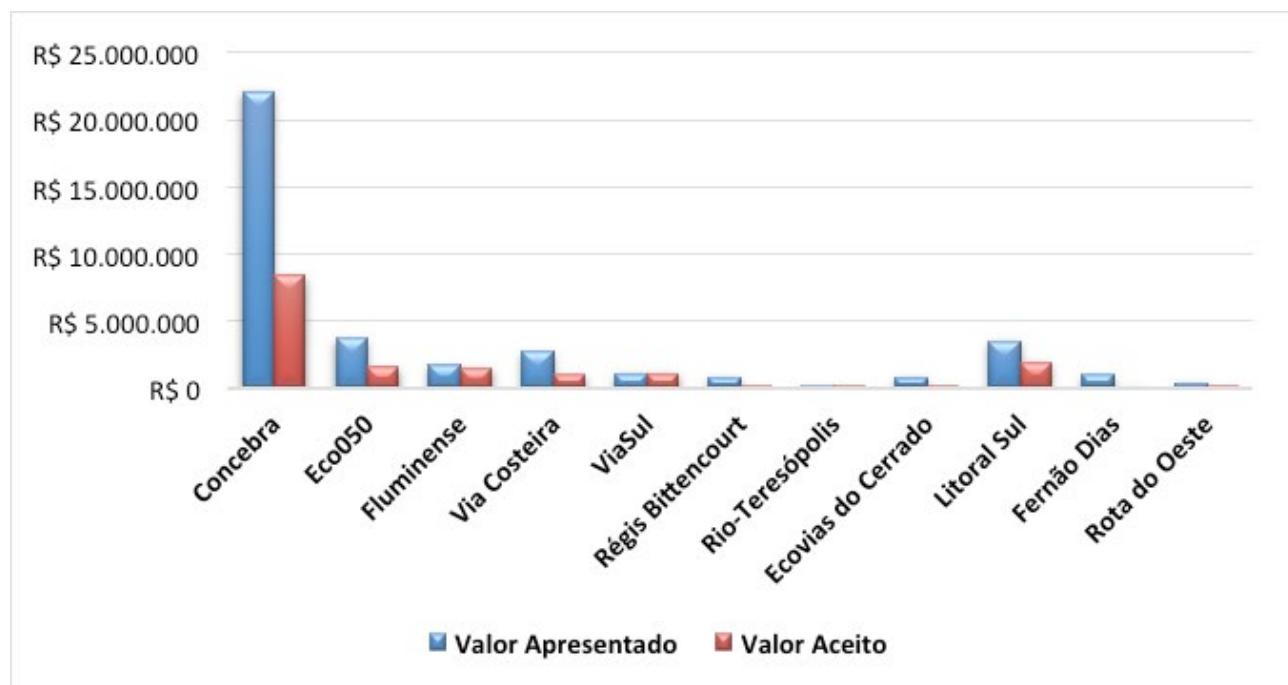
Salienta-se que as demandas denominadas como judiciais são aquelas encaminhadas pela Coordenação de Instrução Processual - CIPRO para prestação de subsídios na atuação em processos judiciais de desapropriação ou lides, cujo objeto seja relacionado à faixa de domínio.

Já em relação à emissão de Declaração de Utilidade Pública (DUP), temos a [Resolução ANTT nº 5.819, de 10 de maio de 2018](#), que estabelece os procedimentos gerais para requerimento das Concessionárias. Neste contexto, é importante mencionar que para o ano em referência foram emitidas 81 DUPs, contemplando um total de 4.915.637 m² de área poligonal declarada de utilidade.

Outra atribuição da GEENG/COFAD é assessorar tecnicamente a verificação das prestações de contas dos processos de desapropriações, sobretudo, considerando as concessões em que os valores das desapropriações impactam na revisão tarifária.

Deste modo, as prestações de contas analisadas durante o ano se distribuem conforme demonstrado no gráfico, a seguir:

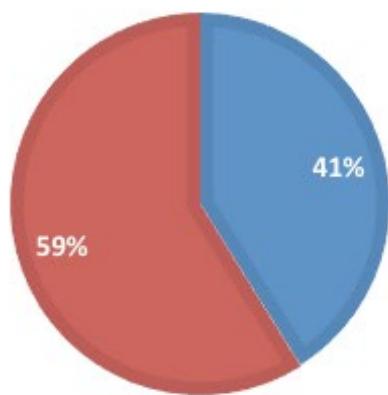
Prestação de Contas de Desapropriação em 2021



Considerando os valores e documentos contidos nas prestações de contas encaminhadas pelas concessionárias, houve a não objeção de 41%, em relação aos valores apresentados e aceitos

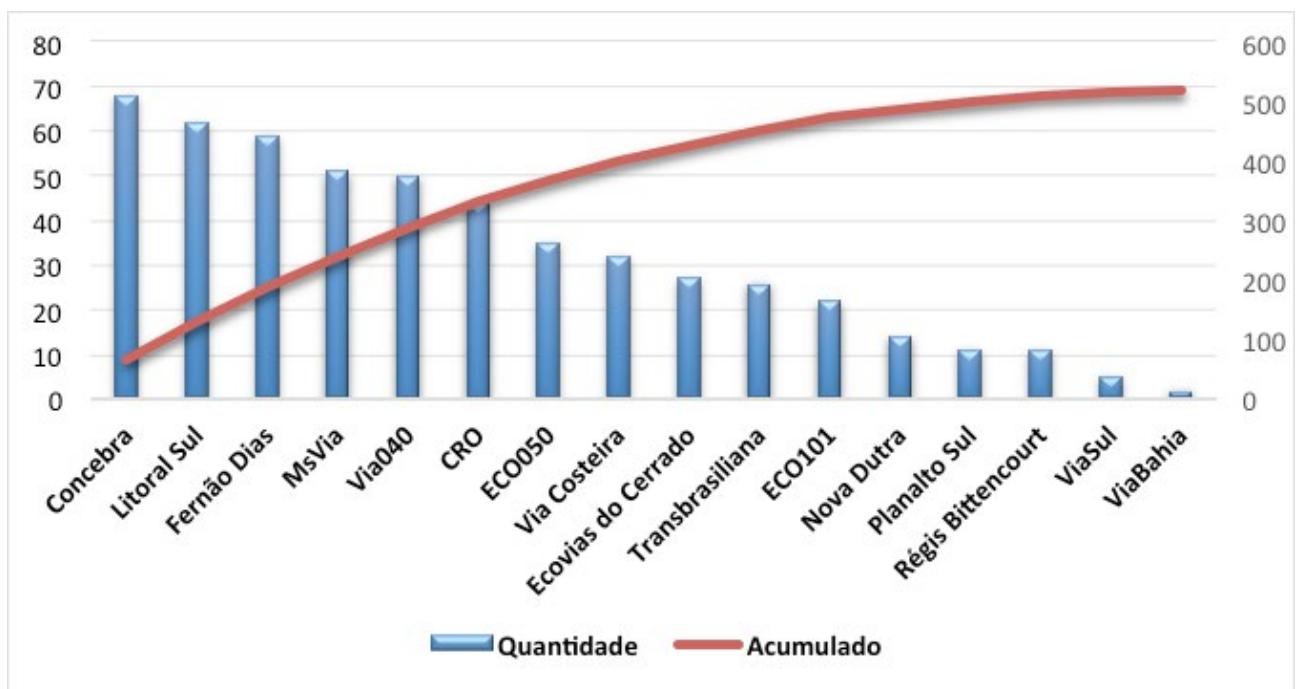
Distribuição das Prestação de Contas Aceitas e Não Aceitas em 2021

■ Valor Aceito ■ Valor não Aceito

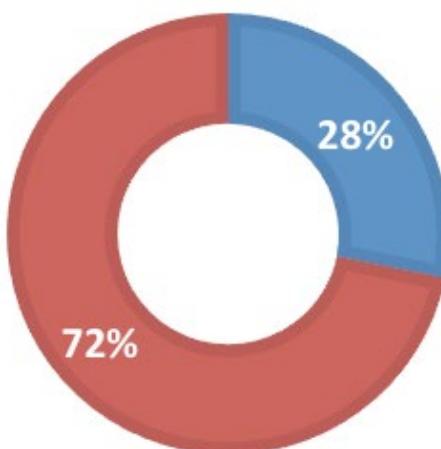


Cabe destacar, entre as atribuições da GEENG/COFAD, as atividades relacionadas ao reconhecimento de limites de propriedades que margeiam as faixas de domínio das rodovias federais, sendo que foram expedidos no ano de 2021 um total de 519 Termos de Anuênciâa.

Quantidade de Termo de Anuênciâa expedido por Concessionária, em 2021



No que diz respeito às ações relacionadas à promoção dos atos e portarias autorizativas para o uso e ocupação de Faixas de Domínio, foram emitidas, durante o ano de 2021, 347 portarias autorizativas, das quais 28% geraram receitas acessórias, conforme gráfico, a seguir:

Portarias Autorizativa Com e Sem receita em 2021**■ Com Receita ■ Sem Receita**Acompanhamento da aplicação dos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico – RDT

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

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

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

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

Foram realizadas, em 2021, duas reuniões do Comitê-RDT- Recursos para Desenvolvimento Tecnológico com o objetivo de selecionar os projetos a serem desenvolvidos e envolvendo a aplicação RDT. Como resultado dessas reuniões, foram apresentados cinco projetos de pesquisas e todos foram analisados, todavia, um foi rejeitado, quanto aos aspectos técnicos e em virtude de mudança de escopo, na fase de análise.

Ao longo do ano de 2021, um total de 33 projetos de pesquisa foram executados, sendo projetos: em fase de início, em andamento e em fase de elaboração de relatório final.

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

Cabe ressaltar que foi elaborado um *checklist* de entrega de documentos via Sistema Eletrônico de Informações (SEI), com previsão de implementação para a primeira reunião do comitê RDT, a ser realizada em 2022. O objetivo é minimizar as rejeições de aceitação dos planos de trabalho, prestação de contas e relatórios finais, por motivo de documentação incompleta e/ou falta de padronização, conforme [Portaria ANTT/SUINF nº 68, de 06/03/2019](#) (que estabelece os procedimentos a serem observados pelas concessionárias de rodovias federais e pela ANTT para a fiscalização e o acompanhamento dos projetos desenvolvidos com a verba de RDT).

Com o objetivo de ampliar, ainda mais, a transparência das informações aos usuários das rodovias federais concedidas são disponibilizados, para consulta, todos os relatórios finais dos projetos de RDT concluídos. Os projetos são disponibilizados nos sítios eletrônicos das referidas concessionárias.

Foram realizadas diversas reuniões com o Grupo de Trabalho (ABCR/MINFRA/ANTT) com a finalidade de auxiliar num melhor entendimento quanto à utilização do RDT. Foi proposto, também, a formação de um Grupo Consultivo com representantes da ABCR, MINFRA, DNIT e Academia (Universidades etc.), que entre outros objetivos, tem o escopo de avaliar, previamente, projetos de interesse nacional e de continuidade visando ao melhor aproveitamento do RDT.

Análise de ações que impliquem ou possam resultar em reestruturações societárias, transferências de controle acionário, alienações e extinções de outorgas

No ano de 2021 foram realizadas cinco análises de processos referentes às reestruturações societárias.

Ressalta-se que, de acordo com art. 2º, da [Resolução ANTT/SUROD 5.927, de 02/03/2021](#), as análises das operações descritas acima, não resultaram em transferência de controle societário, ficando assim dispensadas de anuência por parte da ANTT.

Agenda Regulatória

Atendendo às demandas contidas na Agenda Regulatória, para o biênio 2021/2022, a Gerência de Regulação Rodoviária (GERER) publicou a [Resolução ANTT/SUROD 5.926, 02/02/2021](#), que apresenta diretrizes para encerramento, relicitação e extensão dos contratos de concessão. Esta resolução, ao estabelecer as diretrizes, deu mais clareza, principalmente, de como devem ser formalizadas as obrigações assumidas pelas concessionárias, em decorrência do processo de relicitação ou de extensão de prazo, bem como para os procedimentos de transição operacional de ativos e apuração de haveres e deveres. Com isto, ela atende ao objetivo de facilitar as intervenções, sobretudo, nas concessões de primeira etapa, cujos contratos estão se encerrando.

Em setembro de 2021, a SUROD/GERER, entregou a primeira parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR), por meio da [Resolução ANTT/SUROD 5.950, de 20/07/2021](#). O RCR deverá veicular por conteúdo as regras gerais das concessões de rodovias, traduzindo em norma única o marco regulatório setorial, ser hígido e coerente com as melhores práticas regulamentares da Administração Pública Federal, respeitar as obrigações contratuais firmadas e ser orientado para a atualização constante. Nesta primeira parte da norma foram apresentadas as diretrizes para sua interpretação e aplicação, bem como dos contratos de concessão. Contém ainda o documento as disposições gerais aplicáveis às concessões, com destaque para as garantias e deveres contratuais, prazos e comunicação, com ênfase em questões relativas à transparência da regulação e da prestação de informações pelas concessionárias e pela ANTT.

Importante destacar que, os direitos e deveres dos usuários também estão contemplados na [Resolução ANTT/SUROD 5.950, de 20/07/2021](#).

A SUROD/GERER findou o ano de 2021 colocando, em Audiência Pública, a segunda parte do RCR. Com relação a essa segunda parte a norma apresenta a adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços.

Fiscalização

| Ação Orçamentária 2907 | |
|--|-----------------------|
| Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária | |
| Descrição da Meta: Vistoria realizada | |
| PREVISTO: 144 | REALIZADO: 254 |
| Percentual de atingimento da meta: 176,4% | |

Para a ação orçamentária nº 2907 - Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária relativa ao exercício de 2021 foi estabelecida meta de 144 vistorias. Ao final de 2021, tinham sido contabilizadas 254 vistorias realizadas pelas 6 (seis) Coordenações de Infraestrutura - COINFs nas rodovias federais concedidas. Deste modo, o percentual de atendimento da meta alcançou o índice de 176,4%.

O índice ficou acima do esperado, em função do apoio à fiscalização prestado pelas empresas supervisoras contratadas pela ANTT com essa finalidade.

A tabela, a seguir, apresenta a representatividade do número de Termos de Registro de Ocorrência – TROs e Autos de Infração – AIs emitidos no ano de 2021, por Concessionária.

Fiscalização nas Rodovias Federais Concedidas

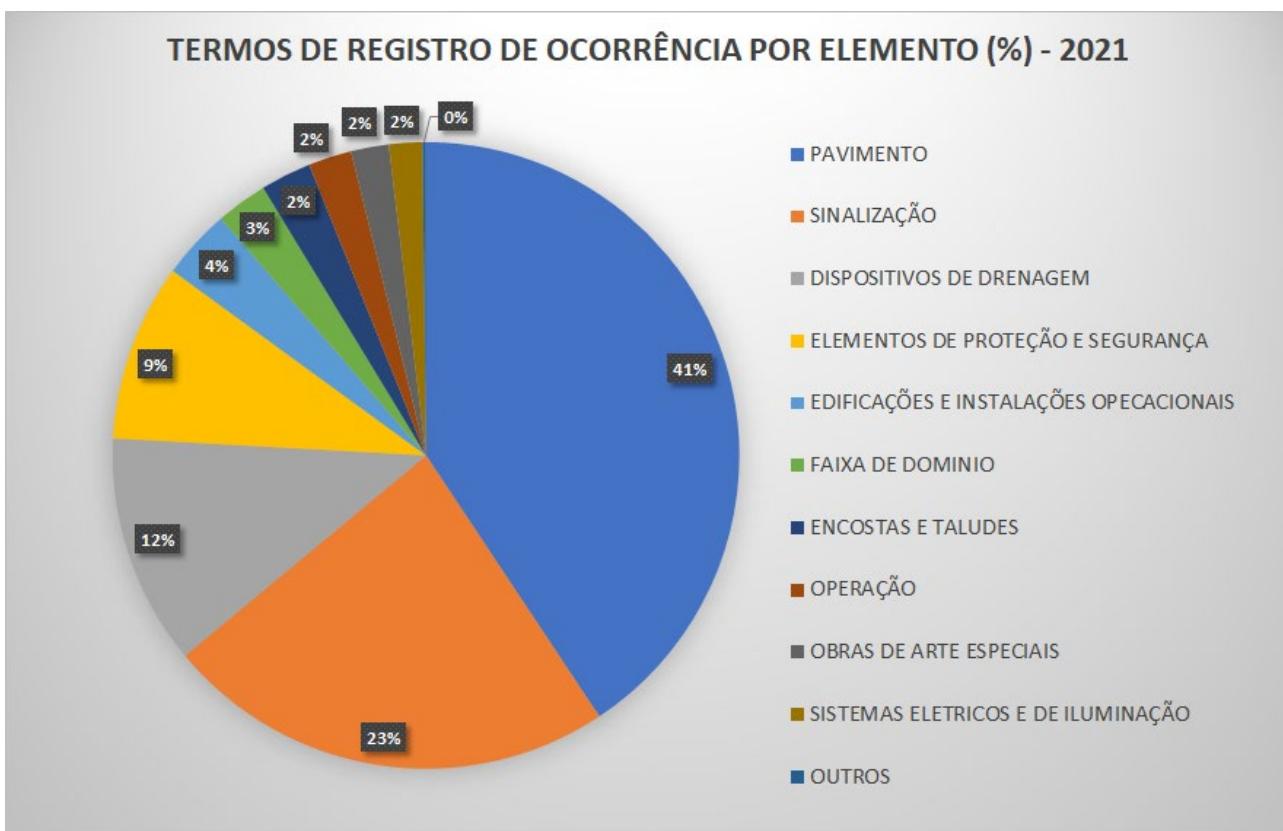
| CONCESSIONÁRIA | TERMOS DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA – TRO – 2021 | AUTO DE INFRAÇÃO – AI – 2021 |
|-----------------------------|---|------------------------------|
| ECOPONTE | 0 | 0 |
| CONCER | 77 | 17 |
| CRT | 35 | 12 |
| NOVA DUTRA | 37 | 0 |
| RODOVIA DO AÇO | 38 | 100 |
| VIASUL | 390 | 17 |
| ECOSUL | 687 | 17 |
| AUTOPISTA FLUMINENSE | 62 | 11 |
| VIABAHIA | 427 | 18 |
| TRANSBRASILIANA | 108 | 6 |
| AUTOPISTA LITORAL SUL | 172 | 30 |
| AUTOPISTA FERNÃO DIAS | 621 | 21 |
| AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT | 195 | 3 |
| AUTOPISTA PLANALTO SUL | 88 | 14 |

| CONCESSIONÁRIA | TERMOS DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA – TRO – 2021 | AUTO DE INFRAÇÃO – AI – 2021 |
|----------------|---|------------------------------|
| ECO 101 | 221 | 38 |
| ECO050 | 135 | 17 |
| CONCEBRA | 201 | 16 |
| VIA 040 | 280 | 11 |
| MSVIA | 508 | 8 |
| ROTA DO OESTE | 1.325 | 47 |

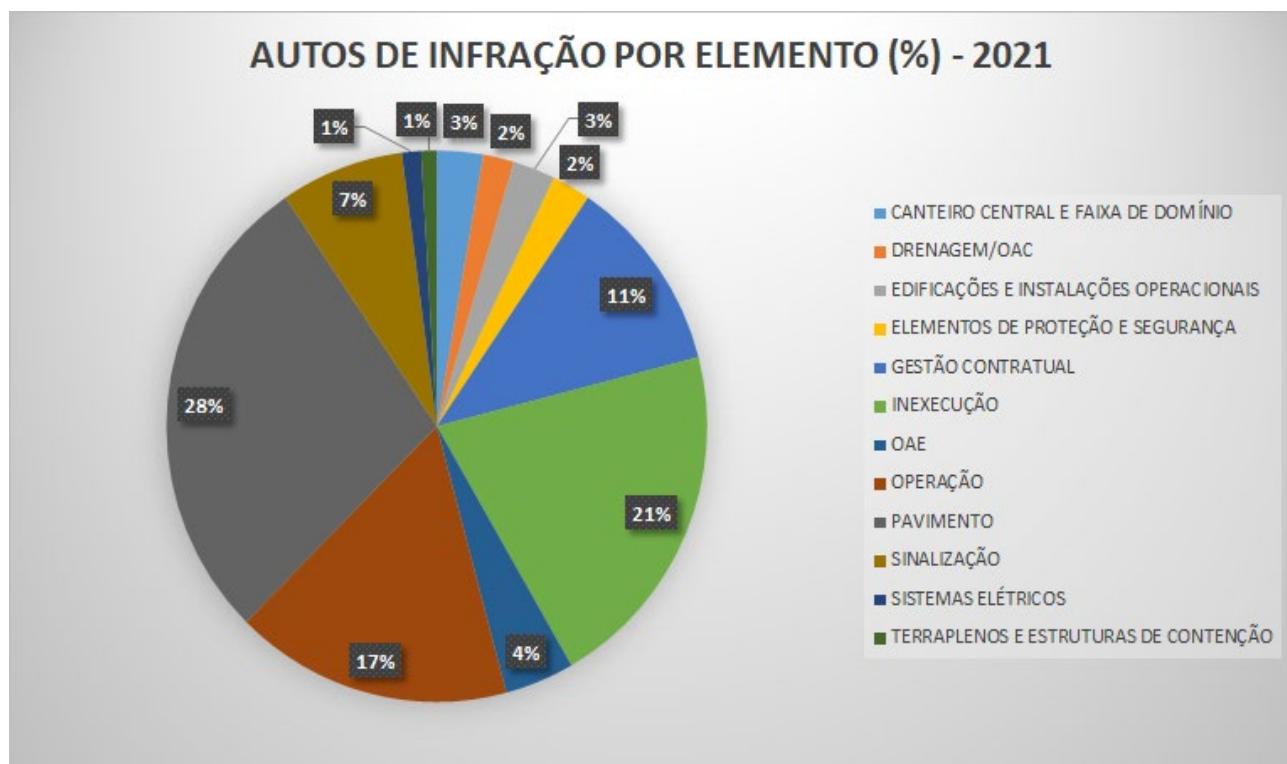
Fonte: SUROD

Além disso, demonstramos abaixo a distribuição percentual dos números de Termos de Registros de Ocorrências e Autos de Infração emitidos em 2021, por cada tipo de elemento da rodovia.

TERMOS DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA POR ELEMENTO (%) – 2021



AUTOS DE INFRAÇÃO POR ELEMENTO (%) - 2021



Tendências

Para o ano de 2021, a SUROD/ANTT tende a aumentar a quantidade de ações de fiscalização em campo, visto que os contratos de supervisão para algumas concessões ainda não foram renovados. Diante disso, as ações de fiscalização serão realizadas, diretamente, pelos especialistas e técnicos em regulação lotados em 6 (seis) Coordenações de Infraestrutura – COINFS e nos postos de fiscalização.

A SUROD implantou grupo de trabalho com equipe responsável pelo planejamento da contratação das empresas supervisoras para prestação de apoio técnico nos trechos concedidos, com o objetivo de realizar as contratações com a maior brevidade possível.

Desafios

- Compatibilização das metodologias aplicadas com os procedimentos de fiscalização;
- Incremento na efetividade das ações de fiscalizações;
- Aumento das concessões rodoviárias e consequente aumento do volume trabalho, sem a expectativa do aumento no quantitativo de recursos humanos para realizar as fiscalizações;

- Implementação de ações de Tecnologia da Informação nas atividades de fiscalização de concessões rodoviárias.
- Adaptações das equipes de fiscalização às alterações regulatórias vigentes no âmbito da SUROD.

Ações Futuras

Continuação do desenvolvimento, junto à área de tecnologia da Agência, do Sistema de Acompanhamento dos Investimentos das Concessões de Rodovias Federais – SIGICOR, que consiste em um sistema de cadastro e acompanhamento dos investimentos previstos nos contratos de concessão, contemplando o acompanhamento da execução das obras e serviços ao longo da concessão e eventual cálculo das inexequções anuais dos investimentos, gestão e aprovação dos planejamentos anuais das concessões, bem como da elaboração das revisões ordinárias e extraordinárias.

O desenvolvimento do Sistema de Informações Rodoviárias – SIR permitirá o cadastro dos elementos físicos da rodovia (praça de pedágios, bases operacionais, bases de atendimento aos usuários, dentre outros elementos físicos), de forma georreferenciada, bem como permitirá o acesso a informações e dados de operação da concessionária, potencializando a fiscalização operacional da ANTT.

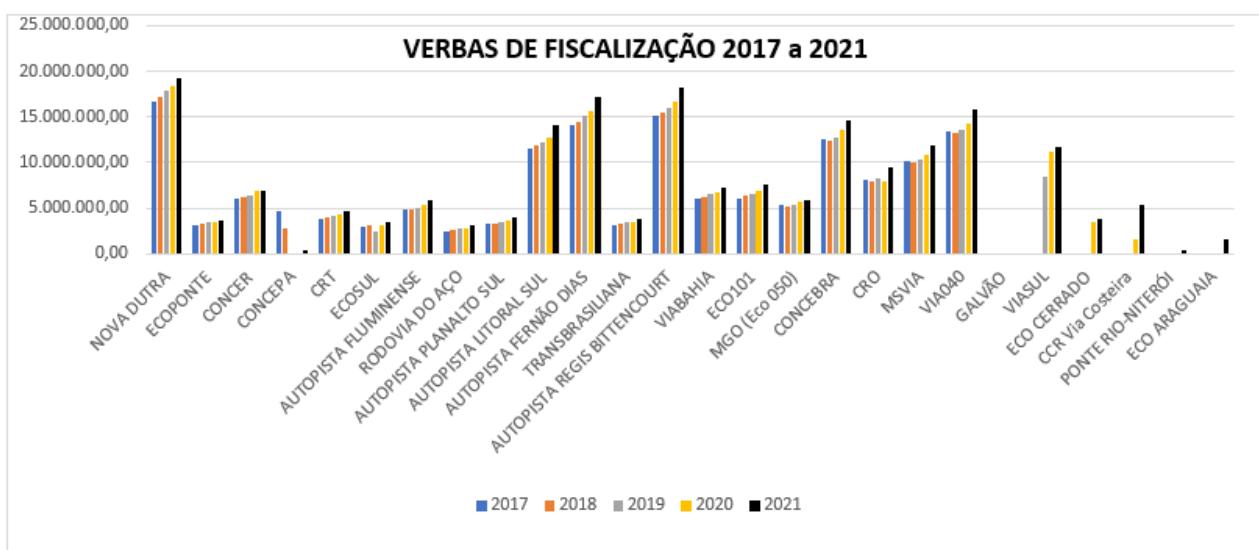
Verbas de Fiscalização

São receitas públicas de recolhimento compulsório pelas Concessionárias de Rodovias Federais, nos termos avençados nos Contratos de Concessão do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal.

| Verbas de Fiscalização (Em R\$) | | | | | | |
|--|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Quant. | CONCESSIONÁRIA | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | NOVA DUTRA | 16.612.583,00 | 17.146.937,36 | 17.839.611,12 | 18.412.871,46 | 19.316.448,35 |
| 2 | ECOPONTE | 3.171.217,00 | 3.268.479,30 | 3.394.854,66 | 3.527.627,42 | 3.680.430,54 |
| 3 | CONCER | 5.999.859,00 | 6.223.168,54 | 6.441.802,18 | 6.871.325,63 | 6.895.349,10 |
| 4 | CONCEPA | 4.709.132,00 | 2.816.487,66 | 0 | 0 | 308.511,43 |
| 5 | CRT | 3.890.325,00 | 4.003.341,81 | 4.169.969,70 | 4.371.628,25 | 4.735.577,35 |
| 6 | ECOSUL | 2.909.399,00 | 3.107.974,41 | 2.521.242,37 | 3.196.869,56 | 3.496.605,74 |
| 7 | AUTOPISTA FLUMINENSE | 4.765.349,00 | 4.899.816,27 | 5.077.377,60 | 5.300.696,13 | 5.843.790,34 |
| 8 | RODOVIA DO AÇO | 2.455.025,00 | 2.620.999,66 | 2.715.966,60 | 2.831.419,84 | 3.133.961,54 |
| 9 | AUTOPISTA PLANALTO SUL | 3.295.527,00 | 3.371.052,83 | 3.514.368,92 | 3.640.715,59 | 4.003.817,34 |
| 10 | AUTOPISTA LITORAL SUL | 11.450.753,00 | 11.790.170,29 | 12.211.079,56 | 12.746.341,66 | 14.050.180,99 |
| 11 | AUTOPISTA FERNÃO DIAS | 14.131.917,00 | 14.457.699,32 | 15.072.353,31 | 15.614.226,09 | 17.171.487,04 |
| 12 | TRANSBRASILIANA | 3.208.900,00 | 3.282.869,67 | 3.422.594,51 | 3.545.546,70 | 3.899.233,31 |
| 13 | AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT | 15.051.866,00 | 15.399.089,70 | 16.046.393,36 | 16.627.748,32 | 18.282.409,61 |
| 14 | VIABAHIA | 6.054.923,00 | 6.204.592,71 | 6.485.528,98 | 6.669.381,68 | 7.309.642,90 |
| 15 | ECO101 | 6.123.401,00 | 6.313.865,14 | 6.550.787,65 | 6.820.987,81 | 7.554.717,34 |
| 16 | MGO (Eco 050) | 5.390.253,00 | 5.260.926,53 | 5.442.313,03 | 5.639.450,64 | 5.861.694,10 |
| 17 | CONCEBRA | 12.588.422,00 | 12.376.508,45 | 12.760.620,70 | 13.537.081,59 | 14.680.190,24 |
| 18 | CRO | 8.069.077,00 | 7.976.171,52 | 8.223.979,51 | 7.888.289,21 | 9.459.090,51 |
| 19 | MSVIA | 10.168.851,00 | 9.987.338,02 | 10.306.136,51 | 10.777.257,61 | 11.918.625,39 |
| 20 | VIA040 | 13.391.766,00 | 13.247.945,92 | 13.602.274,62 | 14.223.693,59 | 15.725.933,09 |
| 21 | GALVÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | VIASUL | - | - | 8.519.829,60 | 11.158.148,78 | 11.626.766,45 |
| 23 | ECO CERRADO | - | - | 0 | 3.407.012,30 | 3.896.169,15 |
| 24 | CCR Via Costeira | 0 | 0 | 0 | 1.659.126,29 | 5.339.276,50 |
| 25 | PONTE RIO-NITERÓI | | | | | 460.260,00 |
| 25 | ECO ARAGUAIA | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.621.664,38 |
| | TOTAL | 153.438.545,56 | 153.755.435,11 | 164.319.084,49 | 178.467.446,15 | 200.271.832,74 |

Fonte: CODEF/GEGEF/SUROD

Vejamos graficamente:



Nota-se que houve um contínuo crescimento da arrecadação da verba de fiscalização entre os anos de 2017 e 2021. Isso ocorreu devido ao advento de novas concessionárias de rodovias federais, bem como em função da atualização dos montantes realizada com base nas variações do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do período.

Investimentos

As concessionárias comprometem-se, por força contratual, a investir anualmente nas rodovias federais outorgadas.

Dentro do alcance da Interpretação Técnica ICPC 01- Contratos de Concessão e de acordo com a Deliberação CVM nº 691/12, a infraestrutura rodoviária não é registrada como ativo imobilizado do concessionário porque o contrato de concessão não transfere ao concessionário o direito de controle do uso da infraestrutura de serviços públicos. É prevista apenas a cessão de posse desses bens para a prestação de serviços públicos, sendo eles revertidos ao poder concedente após o encerramento do respectivo contrato. O concessionário tem acesso para construir e operar a infraestrutura para a prestação dos serviços públicos em nome do poder concedente, nas condições previstas no contrato.

É preciso salientar que os investimentos incorridos pelas empresas são remunerados, majoritariamente, por meio da cobrança de pedágio durante toda vigência das concessões, levando em consideração as diversas curvas de tráfego previstas para os períodos em questão, ou por meio de direito sobre ativos financeiros transferidos diretamente pelo poder concedente.

Na tabela, abaixo, é possível visualizar a evolução dos investimentos das Concessionárias no período compreendido entre 2015 e 2021. Nos últimos 7 anos, o somatório dos investimentos realizados chegou a R\$ 36,0 bilhões, perfazendo uma média anual de R\$ 4,2 bilhões.

CONCESSÕES DE RODOVIAS (Investimentos nos últimos 7 anos) – Valores em R\$ 1.000

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Total | % |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|---------------|
| 1ª Etapa | 323.689 | 285.148 | 376.212 | 284.483 | 145.555 | 231.174 | 142.926 | 4.727.071 | 13,10% |
| CONCEPA | 19.716 | 19.735 | 37.475 | - | - | - | - | 401.208 | 1,10% |
| CONCER | 95.831 | 95.650 | 81.764 | 10.349 | 8.347 | 4.732 | 3.751 | 815.805 | 2,30% |
| ECOSUL | 33.896 | 65.144 | 71.022 | 74.015 | 74.682 | 75.792 | 110.861 | 740.094 | 2,10% |
| NOVADUTRA | 137.177 | 89.337 | 165.574 | 172.908 | 39.262 | 110.410 | - | 2.235.994 | 6,20% |
| PONTE | 341 | - | - | - | - | - | - | 91.002 | 0,30% |
| CRT | 36.728 | 15.282 | 20.377 | 27.211 | 23.264 | 40.240 | 28.314 | 442.968 | 1,20% |
| 2ª Etapa - Fase I⁽¹⁾ | 1.580.345 | 1.464.947 | 1.719.906 | 1.281.330 | 812.243 | 918.444 | 583.657 | 15.884.163 | 44,10% |
| RÉGIS BITTENCOURT | 421.536 | 374.990 | 456.659 | 448.312 | -20.404 | 84.327 | 196.693 | 3.701.804 | 10,30% |
| LITORAL SUL | 332.406 | 413.739 | 525.043 | 283.119 | 341.138 | 408.918 | 42.813 | 3.755.244 | 10,40% |
| PLANALTO SUL | 192.049 | 158.576 | 223.333 | 119.635 | 103.402 | 79.594 | 78.387 | 1.724.674 | 4,80% |
| FERNÃO DIAS | 210.664 | 145.294 | 198.272 | 237.451 | 198.953 | 145.881 | 143.457 | 2.783.059 | 7,70% |
| FLUMINENSE | 297.386 | 285.266 | 258.369 | 124.302 | 155.686 | 173.921 | 67.223 | 2.539.664 | 7,10% |
| TRANSBRASILIANA | 96.762 | 48.431 | 24.132 | 54.747 | 28.031 | 21.965 | 47.683 | 763.719 | 2,10% |
| RODOVIA DO AÇO | 29.542 | 38.651 | 34.098 | 13.764 | 5.437 | 3.838 | 7.401 | 615.999 | 1,70% |
| 2ª Etapa Fase II⁽²⁾ | 212.686 | 182.992 | 17.134 | 34.642 | 73.484 | 49.965 | 184.118 | 2.100.432 | 5,80% |
| VIABAHIA | 212.686 | 182.992 | 17.134 | 34.642 | 73.484 | 49.965 | 184.118 | 2.100.432 | 5,80% |
| 3ª Etapa | 2.367.486 | 1.505.169 | 930.968 | 902.254 | 802.733 | 544.455 | 529.605 | 10.477.638 | 29,10% |
| ECO101 | 121.408 | 91.370 | 93.520 | 206.736 | 265.026 | 194.787 | 235.203 | 1.492.750 | 4,10% |
| ECO050/MGO | 242.733 | 218.093 | 253.575 | 325.470 | 199.196 | 158.540 | 184.884 | 1.773.768 | 4,90% |
| CONCEBRA | 633.231 | 113.849 | 78.245 | 71.300 | 28.741 | 23.328 | 8.821 | 1.517.549 | 4,20% |
| CRO | 481.247 | 301.917 | 111.267 | 84.697 | 149.266 | 17.576 | 100.697 | 1.980.993 | 5,50% |
| MSVIA | 600.676 | 510.451 | 279.518 | 146.422 | 39.235 | 30.823 | - | 1.799.699 | 5,00% |
| VIA040 | 254.667 | 269.489 | 114.843 | 67.629 | 121.269 | 119.401 | - | 1.739.745 | 4,80% |
| Galvão BR153 | 33.524 | - | - | - | - | - | - | 173.134 | 0,50% |



Concessões **Ferroviárias**

A prestação do serviço ferroviário federal está concedida à iniciativa privada como decorrência do processo que se iniciou na década de 90, o Plano Nacional de Desestatização – PND, quando o Governo Federal transferiu às Concessionárias a manutenção da via permanente, o controle de tráfego, o serviço de transporte, e os bens da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

A malha que era administrada pela Rede Ferroviária Federal foi segregada em malhas regionais, conforme tabela abaixo:

| MALHAS REGIONAIS | EXTENSÃO (km) |
|------------------------|---------------|
| Oeste | 1.621 |
| Centro-Leste | 7.080 |
| Sudeste | 1.674 |
| Tereza Cristina | 164 |
| Sul | 6.586 |
| Nordeste | 4.238 |
| Paulista | 4.236 |
| Total | 25.599 |

No mesmo período, o governo federal outorgou à então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) o direito de exploração da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e da EFC (Estrada de Ferro Carajás).

O Governo Federal também realizou outras concessões para a construção e conservação de ferrovias. Esses contratos se realizaram antes do processo de desestatização e compreendem a Ferrovia Norte-Sul, Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A) e Feronorte (Ferrovias Norte Brasil S.A.). Em 2008, foi aprovada a alteração do estatuto social da Feronorte S.A para América Latina Logística Malha Norte S.A.

A partir de 2001, com a criação da ANTT, os contratos de concessão de ferrovias federais passam a ser geridos pela Agência.

Em 2008, a ANTT concedeu à VALEC a construção, exploração e desenvolvimento do serviço da Ferrovia de Integração Oeste-Leste de Ilhéus (BA) a Alvorada (TO).

Malha Ferroviária Concedida

Atualmente, a ANTT é responsável por gerir e fiscalizar 14 Contratos de Concessão, quais sejam:

- (i) Estrada de Ferro Carajás – EFC;
- (ii) Estrada de Ferro Paraná Oeste – FERROESTE;
- (iii) Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM;
- (iv) Ferrovia Centro-Atlântica – FCA;
- (v) Ferrovia Tereza Cristina – FTC;
- (vi) Ferrovia Transnordestina Logística – FTL;
- (vii) MRS Logística;
- (viii) Transnordestina Logística – TLSA;
- (ix) Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL;
- (x) Ferrovia Norte Sul – FNS;
- (xi) Rumo Malha Norte – RMN;
- (xii) Rumo Malha Oeste – RMO;
- (xiii) Rumo Malha Paulista – RMP; e
- (xiv) Rumo Malha Sul – RMS.

Além disso, ainda são geridos e fiscalizados 3 Contratos de Subconcessão, oriundos de trechos da FNS, que são: (i) Ferrovia Norte Sul Tramo Norte – FNSTN; (ii) Rumo Malha Central – RMC; e (iii) Bahia ferrovias – BAFER.

A seguir, apresentamos o detalhamento da malha ferroviária federal concedida atual:

| Detalhamento da Malha Concedida | | | | | |
|---|--------------|--|---------------|--------------|----------------------|
| Ferrovia | Sigla | Concessionária | Início | Prazo | Extensão (km) |
| Estrada de Ferro Paraná Oeste | FERROESTE | Estrada De Ferro Paraná Oeste S/A | 23/05/1989 | 90 anos | 248 |
| Estrada de Ferro Carajás | EFC | VALE S.A. | 01/07/1997 | 60 anos | 997 |
| Estrada de Ferro Vitória Minas | EFVM | | 01/07/1997 | 60 anos | 894 |
| Ferrovia Centro-Atlântica | FCA | Ferrovia Centro-Atlântica S.A. | 01/09/1996 | 30 anos | 7.857 |
| Ferrovia Norte Sul - Tramo Norte | FNSTN | Subconcessão à Ferrovia Norte Sul S/A | 20/12/2007 | 30 anos | 745 |
| Ferrovia Tereza Cristina | FTC | Ferrovia Tereza Cristina S/A | 01/02/1997 | 30 anos | 162 |
| MRS Logística | MRS | MRS Logística S/A | 01/12/1996 | 30 anos | 1.821 |
| Ferrovia Transnordestina Logística | FTL | Ferrovia Transnordestina Logística S/A | 01/01/1998 | 30 anos | 4.295 |
| Ferrovia Norte Sul – Tramo Central e Extensão Sul | FNSTC | Subconcessão à Rumo Malha Central S/A | 31/07/2019 | 30 anos | 1.544 |
| Rumo Malha Norte | RMN | Rumo Malha Norte S/A | 19/05/1989 | 90 anos | 735 |
| Rumo Malha Oeste | RMO | Rumo Malha Oeste S/A | 01/07/1996 | 30 anos | 1.973 |
| Rumo Malha Paulista | RMP | Rumo Malha Paulista S/A | 01/01/1999 | 60 anos | 2.118 |
| Rumo Malha Sul | RMS | Rumo Malha Sul S/A | 01/03/1997 | 30 anos | 7.223 |
| Total | | | | | 30.612 |
| Ferrovia de Integração Oeste-Leste – Trecho 1 | FIOL - 1 | Subconcessão à Bahia Ferrovias - BAFER | 03/09/2021 | 35 anos | 536 |
| Transnordestina Logística | TLSA | Transnordestina Logística S/A | 22/01/2014 | 43 anos | 1.728 |
| Total | | | | | 3.228 |



Fonte: ANTT, SAFF, 2021.

Obs.: Neste mapa não são apresentadas as malhas da FIOl e da TLSA, uma vez que ainda se encontram em construção.

Fiscalização

Fiscalização de Serviços e Infraestrutura

Para as fiscalizações no âmbito da prestação de serviços e infraestrutura, tem-se como eixo norteador o Plano Anual de Fiscalização. As fiscalizações consistem em visitas *in loco* ou remotas realizadas com auxílio das Unidades Regionais URMG, URCE, URRS e URSP.

1. A fiscalização é dividida em cinco tipos, podendo ser remotas ou presenciais;
2. Via permanente, na qual se verifica a condição da via férrea e da faixa de domínio;
3. Ativos arrendados, como imóveis, terrenos, locomotivas e vagões;

4. Operacionais, realizadas a bordo de trens, em Centros de Controle Operacional, em oficinas, entre outros;
5. Plano de Ação em Áreas de Risco – PAAR, nas quais se verifica a segurança e eficiência em áreas sensíveis e de risco, como por exemplo, trechos ferroviários em perímetros urbanos; e

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

O planejamento e acompanhamento das ações de fiscalização são realizados por equipe de servidores lotados na Sede da ANTT. As fiscalizações, na modalidade remota ou *in loco*, são realizadas pelas Coordenações de Fiscalização Ferroviárias – COFERS, distribuídas geograficamente para facilitar a fiscalização da malha.

Dentre os principais resultados alcançados em 2021, estão a verificação do cumprimento de 121 obras previstas nos planos de investimentos nos contratos da Rumo Malha Paulista, Rumo Malha Central, Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás, sendo verificado o cumprimento parcial das obrigações previstas.

Também foi concluído o estabelecimento dos parâmetros para a fiscalização das obras da ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), a cargo da VALEC, a ser executada pela VALE. Trata-se de inovação de procedimentos por se basear no acompanhamento e auditoria do trabalho do Organismo de Inspeção Acreditada (OIA). A partir do acompanhamento e recomendações da VALEC, a ANTT fará o recebimento dos trechos a serem entregues pela Concessionária.

Ao longo de 2021 procedeu-se ainda à verificação do cumprimento de 6 medidas corretivas estabelecidas à Rumo Malha Sul e Ferrovia Centro Atlântica, por meio dos seus processos de inadimplência, cujo descumprimento eventual poderá ensejar abertura de processo de caducidade da concessão.

Com relação ao Plano Anual de Fiscalização, foram realizadas as 77 inspeções programadas, entre ações remotas e presenciais, além de 11 eventuais, atingindo cobertura de 23 mil km de vias.

Como resultado dessas ações foram aplicados 53 autos de infração às Concessionárias por descumprimentos contratuais, destacando-se: condições VP, má conservação de bens, abandono de trechos, invasões de faixa de domínio, descumprimento de normativos ou determinações/solicitações de informações da Agência.

Também foi concluída e aprovada pela Diretoria da Agência a 3^a Edição do Manual de Fiscalização do Transporte Ferroviário, com o acréscimo de capítulos que atualizaram o instrumento frente às necessidades presentes, como a compatibilização com os conceitos da Fiscalização Responsiva e Fiscalização em três níveis, Procedimentação da Fiscalização Remota e atualização para a Fiscalização de Investimentos dentro dos parâmetros dos novos contratos de concessão e da renovação antecipada dos contratos.

Fiscalização Econômico-Financeira

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

A fiscalização econômico-financeira ordinária é realizada semestralmente: o primeiro ciclo se encerra em 31 de maio e, o segundo, em 30 de novembro, e está normatizada pelo Manual de Fiscalização, que se encontra em sua 10^a edição, aprovado pela Portaria SUFER nº 149/2021.

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, com o objetivo de informar a condição de regularidade das concessionárias frente às obrigações avençadas.

O Relatório Consolidado de Fiscalização Ordinária indicará, para cada item de verificação, a condição REGULAR, REGULAR COM RESSALVA ou IRREGULAR, sendo que a condição de REGULAR COM RESSALVA possui o mesmo efeito da condição REGULAR. Na hipótese de ser considerada IRREGULAR, a concessionária ficará impedida de apresentar pleitos à ANTT.

Excepcionalmente, em 2021, devido à pandemia da Covid-19, o primeiro ciclo de fiscalização se encerrou em 31/08/2021, conforme determinado na [Portaria SUFER nº 125/2021](#).

Como resultado da fiscalização empreendida nos dois ciclos de 2021, tem-se o seguinte, quanto à regularidade das Concessionárias:

Regularidade Econômico-Financeira – Após o Primeiro e Segundo Ciclos de 2021

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

Além disso, a Gerência de Fiscalização Econômico-Financeira – GEFEEF realiza o reajuste das tarifas máximas a serem adotadas pelas concessionárias, promove revisões ordinárias e revisões extraordinárias, concede anuênciam para financiamentos nas hipóteses de dação dos direitos emergentes em garantia, autoriza a alteração das taxas de depreciação dos bens da concessão, bem como fiscaliza o recolhimento das receitas alternativas. Essas atividades estão detalhadas nos quadros a seguir:

Reajustes Tarifários

Foram conduzidos 16 processos de reajuste tarifário. Todas as Deliberações citadas no quadro abaixo estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT (<https://anttlegis.antt.gov.br/>).

| Concessionária | Deliberação ANTT |
|----------------|--|
| EFC | <u>Deliberação nº 444/2021</u> |
| FCA | <u>Deliberação nº 001/2021</u> |
| FCA | <u>Deliberação nº 329/2021</u> |
| FERROESTE | <u>Deliberação nº 219/2021</u> |
| FNS | <u>Deliberação nº 62/2021</u> |
| FNS | <u>Deliberação nº 140/2021</u> |
| FTC | <u>Deliberação nº 067/2021</u> |
| FTC | <u>Deliberação nº 189/2021</u> |
| FTL | <u>Deliberação nº 224/2021</u> |
| MRS | <u>Deliberação nº 032/2021</u> |
| MRS | <u>Deliberação nº 130/2021</u> |
| RMC | <u>Deliberação nº 239/2021</u> |
| RMO | <u>Deliberação nº 057/2021</u> |
| RMP | <u>Deliberação nº 177/2021</u> |
| RMS | <u>Deliberação nº 059/2021</u> |
| RMS | <u>Deliberação nº 186/2021</u> |

Revisões Ordinárias e Extraordinárias

Conduzidas com o fito de manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, as revisões ordinárias e extraordinárias fazem parte dos instrumentos de outorga celebrados a partir no ano de 2019, sendo inauguradas com o contrato de concessão celebrado com a Rumo Malha Central S/A, que resultou na subconcessão do trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP.

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

No ano de 2021 foram conduzidos um processo de revisão ordinária e um processo de revisão extraordinária. Todas as Deliberações citadas no quadro abaixo estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT (<https://anttlegis.antt.gov.br/>).

| Concessionária | Revisão | Ato ANTT |
|----------------|----------------|---|
| RMC | Ordinária | Deliberação nº 248/2021 |
| RMC | Extraordinária | Deliberação nº 249/2021 |

Anuênciam para financiamentos nas hipóteses de dação dos direitos emergentes em garantia

Trata-se da apreciação dos pedidos de anuênciam para dação dos direitos emergentes da concessão em garantia, nas hipóteses de celebração de contratos de financiamento e instrumentos congêneres. Sem prejuízo das disposições contratuais, essa faculdade está prevista nos Arts. 28 e 28-A, da Lei nº 8.987/1995.

No ano de 2021, foram concedidas duas anuências. Todas as Deliberações citadas no quadro abaixo estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT (<https://anttlegis.antt.gov.br/>).

| Concessionária | Deliberação ANTT |
|----------------|---|
| FNS | Deliberação nº 255/2021 |
| MRS | Deliberação nº 420/2021 |

Anuênciam para adoção de Taxas de Depreciação distintas das previstas na Resolução ANTT nº 4.540/2014

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

Não houve análises no ano de 2021.

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.

Sem prejuízo dos valores recolhidos pelas concessionárias a qualquer título, as ações de cobrança empreendidas resultaram no ingresso de R\$ 6.639.240,61 aos cofres públicos no ano de 2021.

| Concessionária | R\$ |
|----------------|--------------|
| RMP | 664.143,08 |
| RMS | 1.609.026,08 |
| MRS | 4.201.061,30 |
| FTL | 165.010,15 |

Fiscalização da Concessão dos Serviços de Exploração da Infraestrutura Ferroviária e Bens Operacionais

| Ação Orçamentária 2348 | |
|---|----------------------|
| Fiscalização da Concessão dos Serviços de Exploração da Infraestrutura Ferroviária e Bens Operacionais | |
| Descrição da Meta: Vistoria realizada | |
| PREVISTO: 77 | REALIZADO: 77 |
| Percentual de atingimento da meta: 100% | |

Em 2021, ainda em decorrência da pandemia, as inspeções foram realizadas preponderantemente de forma remota. Entretanto, com o avanço da vacinação, houve o retorno gradual das ações presenciais, sendo realizadas 77 inspeções de 77 programadas, além de 11 eventuais, surgidas por demandas diversas. A meta global era fiscalizar pelo menos 70% da malha ferroviária total, ou seja, 20.829 km da malha total de 30.612 km de ferrovias.

Com as ações acima, foi possível cobrir 78% da malha federal.

O Plano de Fiscalização 2021 deu sequência a uma transição na metodologia, para adequação ao Plano de Atuação Responsiva que está em implantação pela ANTT. Dessa forma, a fiscalização remota está sendo estendida a outros tipos de fiscalização, visando à economicidade e à implementação de uma fiscalização mais inteligente e que faça uso das informações e tecnologias disponíveis, poupando, sempre que possível, recursos materiais e humanos.

Fiscalização e Processos Sancionadores

Em continuidade ao trabalho de saneamento de passivo de processos, por meio da descentralização da atividade junto às COFERs, iniciado em 2019, todos os processos a cargo da Gerência de Fiscalização tiveram algum andamento processual. A seguir, resumo dos principais atos referentes aos processos sancionadores.

| Transporte Ferroviário de Carga – TFC | | | | |
|---------------------------------------|------------------|---------------|---------------|-----------|
| Outorgada | Auto de Infração | Decisão GECOF | Decisão SUFER | Pagamento |
| BAFER S/A | 0 | 0 | 0 | 0 |
| FERROESTE S/A | 0 | 0 | 0 | 0 |
| FCA S/A | 0 | 112 | 69 | 0 |
| FNS S/A | 0 | 0 | 0 | 0 |
| FTC S/A | 0 | 0 | 0 | 0 |
| FTL S/A | 4 | 35 | 22 | 0 |
| MRS S/A | 0 | 19 | 6 | 15 |
| RMC S/A | 24 | 24 | 0 | 0 |
| RMN S/A | 6 | 14 | 12 | 0 |
| RMO S/A | 10 | 57 | 69 | 0 |
| RMP S/A | 9 | 164 | 23 | 0 |
| RMS S/A | 0 | 145 | 87 | 0 |
| TL S/A | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vale S/A (EFC) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vale S/A (EFVM) | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Valec S/A | 0 | 7 | 0 | 0 |
| Parcial | 53 | 578 | 288 | 15 |

| Transporte Ferroviário de Passageiros – TFP | | | | |
|--|-------------------------|----------------------|----------------------|------------------|
| Outorgada | Auto de Infração | Decisão GECOF | Decisão SUFER | Pagamento |
| ABPF Minas Gerais | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ABPF Santa Catarina | 0 | 1 | 0 | 1 |
| FCA S/A | 0 | 3 | 0 | 0 |
| Giordani Turismo LTDA | 0 | 0 | 0 | 1 |
| RMS S/A | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Serra Verde Express LTDA | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Vale S/A (EFC) | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Vale S/A (EFVM) | 0 | 4 | 0 | 4 |
| Parcial | 0 | 9 | 2 | 7 |

Tendências

Para o ano de 2022, a GECOF/SUFER tende a aumentar a quantidade de ações de fiscalização, seja de forma presencial ou remota, conforme a pandemia arrefeça e torne essas ações possíveis, visando, inclusive, compensar o déficit de fiscalização ocorrido em 2021.

Estima-se que, com a publicação do Novo Manual de Fiscalização do Transporte Ferroviário, serão necessárias ações de treinamento e a equalização dos métodos de fiscalização, para atualização e unificação dos procedimentos nas COFERs.

A publicação do novo marco legal de ferrovias (Lei 14.273/2021) também demandará avaliação dos atuais procedimentos de fiscalização, bem como uma atenção aos contratos de autorização já assinados.

Os planos de investimentos dos sucessivos contratos de concessão prorrogados e das subconcessões também tendem a aumentar a demanda dos servidores, devido à necessidade de acompanhamento das obrigações contratuais.

Desafios

- Revisão permanente e compatibilização das metodologias aplicadas com os procedimentos de fiscalização;
- Incremento na efetividade das ações de fiscalizações, mesmo em meio à Pandemia do Coronavírus;
- Alterações contratuais, recepção da fiscalização do Transporte Ferroviário de Passageiros e aumento das concessões ferroviárias e consequente aumento do volume de trabalho, sem a expectativa do aumento no quantitativo de recursos humanos para realizar as fiscalizações;
- Introdução e atualização de ações de Tecnologia da Informação nas atividades de fiscalização de concessões ferroviárias.
- Adaptações das equipes de fiscalização às alterações regulatórias vigentes no âmbito da SUFER, bem como à Regulação Responsiva e ao novo marco legal das ferrovias.

Ações Futuras

- Publicação do Novo Manual de Fiscalização do Transporte Ferroviário, com introdução de capítulo referente ao transporte de passageiros, além de eventuais necessidades decorrentes do novo marco legal das ferrovias e dos contratos de autorizações.
- Início do acompanhamento da construção da FICO, em novo modelo de fiscalização imposto pelo Contrato com a EFVM.
- Celebração de Plano de Trabalho dentro de ACT com ANTAQ para atuação nas ferrovias dentro dos portos.
- Planejamento de contratação ou desenvolvimento interno de sistema de apoio à fiscalização.
- Atualização da forma de apresentação das informações no site da Agência, utilizando ferramenta Power BI e georreferenciamento. Adaptações e ampliação do SAFF – Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – para atender aos novos desafios da fiscalização, bem como, para melhorar sua performance como ferramenta capaz não apenas de ser depositária da informação da fiscalização, mas, também, capaz de processamento de dados e geração de relatórios gerenciais mais dinâmicos.

Metas de Produção e de Segurança

Conforme disposto no art. 3º da [Resolução 5831/2018 DG/ANTT/MTPA](#), as metas de produção e de segurança são estabelecidas para cada concessão ferroviária para um período de cinco anos. As metas vigentes foram estabelecidas para o quinquênio 2018-2022 e um novo processo de estabelecimento de metas terá início em julho de 2022, com a apresentação de propostas de metas pelas concessionárias.

Após o processo de estabelecimento de metas, ainda é facultado às concessionárias apresentarem, anualmente, proposta de ajuste de metas. Os pedidos devem ser submetidos à apreciação desta Agência até o dia primeiro de julho do ano anterior ao da vigência das metas. No ano de 2021 foram apresentados nove pedidos de revisão de metas para o ano de 2021, que foram devidamente analisados pela equipe técnica da GEREF.

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

Caso não sejam atingidas as metas, é instaurado procedimento administrativo para apuração de infração e aplicação de penalidade. Atualmente estão em curso na SUFER 18 processos por descumprimento de metas.

Declaração de Rede

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

A obrigação da apresentação da Declaração de Rede pelas concessionárias ferroviárias foi estabelecida na [Resolução 5943/2021 DG/ANTT/MI](#), de 1º de junho de 2021, que dispõe sobre operações de direito de passagem e de tráfego mútuo no Subsistema Ferroviário Federal. Conforme disposto no art. 5º da Norma, as concessionárias devem apresentar suas Declarações de Rede até o dia primeiro de junho de cada ano, contendo a previsão de como ocorrerá a operação em sua malha no ano seguinte.

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

As Declarações de Rede para o ano de 2022 foram apreciadas pela equipe técnica da GEREF e aprovadas pela SUFER, à exceção da FCA. No referido caso, foi aberto o Processo Administrativo Simplificado para apuração de responsabilidade nº 50500.120014/2021-19.

As DRs publicadas podem ser consultadas no endereço: [Declaração de Rede - 2022 - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT](#).

Usuários Dependentes

As disposições acerca do regime de Usuário Dependente foram estabelecidas na [Resolução 5944/2021 DG/ANTT/MI](#), de 1º de junho de 2021.

No ano de 2021, foram publicadas três Deliberações que registraram sociedades empresárias como usuárias dependentes do serviço de transporte ferroviário de cargas. Além disso, foram expedidas outras duas Deliberações que habilitavam usuários a negociarem os fluxos de transporte pretendidos com as concessionárias, com vistas à celebração de contrato de transporte.

A relação de todos os usuários dependentes está disponível no sítio eletrônico da ANTT e pode ser consultada a partir do link: <https://portal.antt.gov.br/usuarios-dependentes>.

Projetos Ferroviários

Durante o ano de 2021, foram autorizados 15 Projetos de Interesse Próprio das Concessionárias – PIPs e 146 Projetos de Interesse de Terceiros – PITs.

Todas as obras mencionadas no parágrafo anterior foram autorizadas por meio de Portaria da Superintendência de Transporte Ferroviário – SUFER, publicada no Diário Oficial da União - DOU.

Além disso, no âmbito dos novos contratos de concessão (autorizações tácitas) (RMP e EFVM) foram autorizadas 109 obras referentes aos investimentos obrigatórios previstas nos termos aditivos do Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista – RMP e da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM. Essas autorizações foram efetivadas mediante a apresentação, pela Concessionária, das ARTs de Projeto, de Execução e de Fiscalização da obra e das respectivas Licenças Ambientais, conforme cláusula contratual.

Assim, no total, foram autorizadas pela ANTT 270 intervenções na malha ferroviária no ano de 2021.

Destacam-se, dentre os Projetos de Interesse Próprio – PIP autorizados, as obras para implantação de 187 Passagens em Nível, localizadas na malha ferroviária situada entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d’Oeste/SP (item 16.1 do Contrato de Subconcessão da RMC, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO – Estrela d’Oeste/SP – [Portaria SUFER 127, de 22 de julho de 2021](#)).

Outro resultado a destacar se refere à Autorização do Projeto Executivo para implantação dos 30 quilômetros iniciais da Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO, cuja obrigação de execução

foi estabelecida para a Vale S.A., no âmbito do processo de prorrogação do prazo de vigência do Contrato de Concessão dessa Concessionária na Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

Procedeu-se, ainda, à análise e instrução dos seguintes processos referentes aos temas abaixo indicados:

- a) Oito relativos à autorização da prestação de serviço de transporte ferroviário de passageiros com finalidade comemorativa;
- b) Três de declaração técnica, para fins de emissão de debêntures incentivadas;
- c) Seis de declaração técnica, para fins de emissão de habilitação ao REIDI;
- d) 15 para emissão de declaração de Utilidade Pública – DUP;
- e) 13 referentes aos Planos Trienais de Investimento das concessionárias ferroviárias, publicados no sítio eletrônico da ANTT.
- f) Autorização de um Operador Ferroviário Independente (OFI)
- g) Ato Específico para Levantamento das Bases de Ativos e Base de Passivos e aos Empreendimentos de materialidade relevante, conforme item 7 dos contratos de concessão com a Vale S.A (EFVM e EFC).

Autorizações Ferroviárias – Análise de Compatibilidade Locacional

Foram realizadas análises técnicas com vistas a verificação de Compatibilidade Locacional, nos termos da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, referentes a requerimentos protocolados junto ao Ministério da Infraestrutura para construção e exploração de 21 estradas de ferro.

Todas as análises mencionadas no parágrafo anterior foram deliberadas por meio de ato da Diretoria Geral, publicadas no Diário Oficial da União – DOU.

Novas Concessões e Prorrogação Antecipada

Durante o ano de 2021, a ANTT desenvolveu e acompanhou a estruturação de projetos de concessão de trechos ferroviários qualificados no âmbito do Programa de Parcerias e Investimentos- PPI, perfazendo uma extensão total de aproximadamente 1.470 km, relativos às ferrovias Fiol I – Ferrovia de Integração Oeste-Leste I e Ferrogrão.

Além disso, a Agência desenvolveu e acompanhou a elaboração dos estudos para a prorrogação antecipada de contratos de concessão de trechos ferroviários qualificados no âmbito do

Programa de Parcerias e Investimentos- PPI, perfazendo uma extensão total de aproximadamente 16.900 km, relativos às ferrovias MRS, FCA e Rumo Malha Sul.

O leilão de subconcessão da Fiol I ocorreu em abril de 2021, com assinatura do contrato em setembro do mesmo ano.

No que diz respeito à Ferrogrão, a ANTT, juntamente com o Ministério da Infraestrutura e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), realizou estudo de modelos alternativos de mitigação de risco de demanda. Em março de 2021, o Supremo Tribunal Federal suspendeu os trâmites do processo da Ferrogrão devido a uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI).

Em outubro de 2021, a ANTT finalizou os ajustes pós-audiência no projeto de prorrogação antecipada do contrato de concessão da MRS Logística e efetuou o protocolo dos estudos no Tribunal de Contas da União. A previsão de assinatura do termo aditivo é o 2º trimestre de 2022.

Outras informações importantes

[Acordo Judicial entre a ANTT e a Ferrovia Centro-Atlântica em relação à Resolução ANTT nº 4.131/2013](#)

A Deliberação ANTT nº 1.024, de 26 de novembro de 2019 aprovou o acordo judicial envolvendo a Resolução ANTT nº 4.131/2013, que trata da desativação e devolução de trechos ferroviários, mediante indenização pela degradação desses trechos, bem como dispõe acerca de outras medidas decorrentes e relacionadas.

O acordo foi celebrado entre a União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, o Ministério Público Federal - MPF, a Ferrovia Centro Atlântica S/A - FCA e a VLI S/A, com o objetivo de findar as ações civis públicas nº 0048420- 78.2004.4.01.3800, nº 0009759-10.2016.4.01.3800 e nº 0049330-85.2016.4.01.3800, além de prever o pagamento de R\$ 1,2 bilhão em 60 parcelas, atualizadas pelo IPCA, a partir de 31 de janeiro de 2020.

No ano de 2021, foram pagas 12 (doze) parcelas, totalizando R\$ 343.443.139,04 (trezentos e quarenta e três milhões, quatrocentos e quarenta e três mil, cento e trinta e nove reais e quatro centavos).

Trechos sem tráfego na malha ferroviária sob regulação da ANTT e tratamento dos inadimplimentos

- FCA

Após Procedimento de Averiguações Preliminares e em consequência de suas conclusões, a SUFER instaurou o Processo Administrativo nº 50500.020125/2020-45, tendo por objeto promover o detalhamento das infrações contratuais praticadas pela FCA, com vistas ao estabelecimento de prazo para correção das faltas e transgressões verificadas.

As Áreas Técnicas foram diligenciadas para que apresentassem as informações necessárias à instrução do detalhamento das infrações contratuais. As manifestações foram consolidadas pela [Nota Técnica SEI nº 2643/2020/COFERMG \(SEI 3586245\)](#) com informações que detalham as medidas corretivas, os parâmetros mínimos de atendimento e forma de apuração destes parâmetros.

A referida nota detalha as medidas corretivas, com indicação dos prazos correspondentes para sua execução, mediante a precisa conceituação e delimitação das ações relacionadas. Além disso, foram especificados, de maneira objetiva, os parâmetros mínimos necessários ao atendimento das medidas corretivas.

Tendo em vista que a FCA, por meio do Decreto nº 9.059, de 25 de maio de 2017, encontra-se atualmente qualificada no âmbito do Programa de Parceria de Investimentos (PPI) para fins de estudo para prorrogação antecipada do seu contrato de concessão, a ANTT avaliou uma solução negocial para correção das falhas e transgressões verificadas, inclusive, a existência de diversos trechos sem tráfego.

Esse trabalho resultou na publicação da [Deliberação ANTT nº 244/2021](#), que estabeleceu as medidas corretivas, cujo cumprimento são objeto de acompanhamento por parte da SUFER, por meio da Unidade Regional em Minas Gerais.

Até o momento não verificados descumprimentos das medidas corretivas determinadas.

Rumo Malha Oeste

- Pedido de Relicitação

Em 21 de julho de 2020, a Rumo Malha Oeste apresentou à Agência, por meio do Processo nº 50500.072265/2020-07, o pedido de devolução e relicitação da Malha Oeste, em atendimento ao estabelecido pela Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 e pelo Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019, com vistas a atender aos requisitos constantes do art. 3º, do referido decreto.

Nos termos da Nota Técnica nº 4670/2020/COETI, SEI 4234615, a SUFER atestou a viabilidade técnica do requerimento de relicitação apresentado, ao passo em que ressalta a imprescindibilidade de análise prévia da PF-ANTT, a fim de aferir a viabilidade jurídica da proposta apresentada pela RMO.

Em vista de parecer favorável por parte da Procuradoria Federal junto à ANTT, o referido processo foi aprovado pela [Deliberação ANTT nº 440](#), de 27 de outubro de 2020 para envio ao Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República para qualificação pelo Conselho do PPI.

Por meio do Decreto nº 10.633, de 18 de fevereiro de 2021, a Malha Oeste foi qualificada, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, para fins de rellicitação. Por sua vez, no dia 19 de maio de 2021 foi assinado o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Oeste, tendo sido o extrato do documento publicado no Diário Oficial da União - DOU no dia seguinte (20 de maio).

Nesse contexto, nos termos do § 2º, do art. 6º, do Decreto nº 9.957/2019, o processo de apuração de inadimplência contratual da RMO foi sobreestado.

Rumo Malha Sul

Em 25 de junho de 2018 o Processo Administrativo nº 50501.295844/2018-93, foi instaurado pela SUFER com vistas a detalhar os inadimplementos incorridos pela RMS, assim como fixar os prazos para correção. O processo passou por intensas discussões entre a Concessionária e a Área Técnica até a formulação da proposição submetida à deliberação da Diretoria Colegiada.

A [Deliberação ANTT nº 477](#), de 24 de novembro de 2020, concedeu prazo para que a Rumo Malha Sul S.A cumpra obrigações do contrato para que seja possível a utilização de parte dos trechos abandonados nos 7,2 mil quilômetros de ferrovias que atendem a região Sul do Brasil.

A constatação de descumprimento de obrigações do contrato e a determinação inicial para correções das falhas e transgressões nos próximos 28 meses, serão acompanhadas pela Gerência de fiscalização da SUFER.

No ano de 2021, não foram verificados descumprimentos das medidas corretivas estabelecidas.

TLSA (Transnordestina Logística S.A)

- Breve contextualização

Por meio da [Deliberação ANTT nº 126](#), de 10 de março de 2020, publicada no DOU, na seção 1, em

11/03/2020, a Diretoria Colegiada da ANTT acolheu as recomendações constantes do Relatório Final apresentado pela Comissão Processante, para propor à União a declaração da caducidade do Contrato de Concessão da Transnordestina Logística S.A.

Os autos do Processo nº 50500.348542/2019-16 foram remetidos ao Ministério da Infraestrutura por meio do Ofício SEI nº 5057/2020/DG/DIR-ANTT, de 13 de março de 2020, para as providências de que trata o art. 38, § 4 da Lei nº 8.987/95, pois a decretação da caducidade pelo Presidente da República pode levar à extinção do Contrato de Concessão.

Em atendimento ao art. 2º da referida deliberação foram instaurados processos administrativos, no âmbito da SUFER, visando à apuração valor de eventual indenização cabível. Pelo fato de a ferrovia ainda se encontrar em fase de construção, pré-operacional, não há necessidade de apresentação do plano de contingência para garantir a continuidade do serviço.

Em seguida o Ministério da Infraestrutura fez diligências sobre as ações necessárias à elaboração do plano de ação para a continuidade das obras e para a alocação dos recursos necessários para conservação dos ativos.

Desde então, a SUFER tem trabalhado no levantamento das informações necessárias à instrução dos processos em referência como forma de subsidiar o Ministério da Infraestrutura na decisão que pode eventualmente levar à extinção do Contrato de Concessão administrado pela TLSA.

- Destaques de 2021

O processo de proposição da caducidade foi encerrado no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e por intermédio do Ofício SEI nº 5057/2020/DG/DIR-ANTT, de 13 de março de 2020, os autos foram remetidos ao Ministério da Infraestrutura.

De igual modo as providências iniciais solicitadas pelo art. 2º da Deliberação ANTT nº 126, de 10 de março de 2020, foram adotadas visando a apurar o valor de eventual indenização cabível, mas, neste caso, não cabe a apresentação do plano de contingência para garantir a continuidade do serviço e as ações necessárias.

O valor preliminar de indenização a ser paga à concessionária resultou positivo, ou seja, em caráter preliminar, seria devido à Concessionária a monta de R\$ 3,05 bilhões.

Quanto ao plano de ação para a continuidade das obras da Ferrovia Nova Transnordestina, a SUFER informou à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres que o legislador não delegou à ANTT competência para propor plano de ação para a continuidade das obras e para a alocação dos recursos necessários para conservação dos ativos.

Foram validadas as alterações de traçado de cinco variantes em cinco lotes distintos do projeto para a ferrovia sob concessão à Transnordestina Logística S.A. – TLSA.

Além disso, foi validado o orçamento do empreendimento da ferrovia da TLSA, no valor de R\$ 8.953.215.762,39 (oito bilhões, novecentos e cinquenta e três milhões, duzentos e quinze mil, setecentos e sessenta e dois reais e trinta e nove centavos), na data base de janeiro de 2019, mantendo-se inalterados os demais requisitos contratuais, como parâmetros técnicos e prazos definidos.

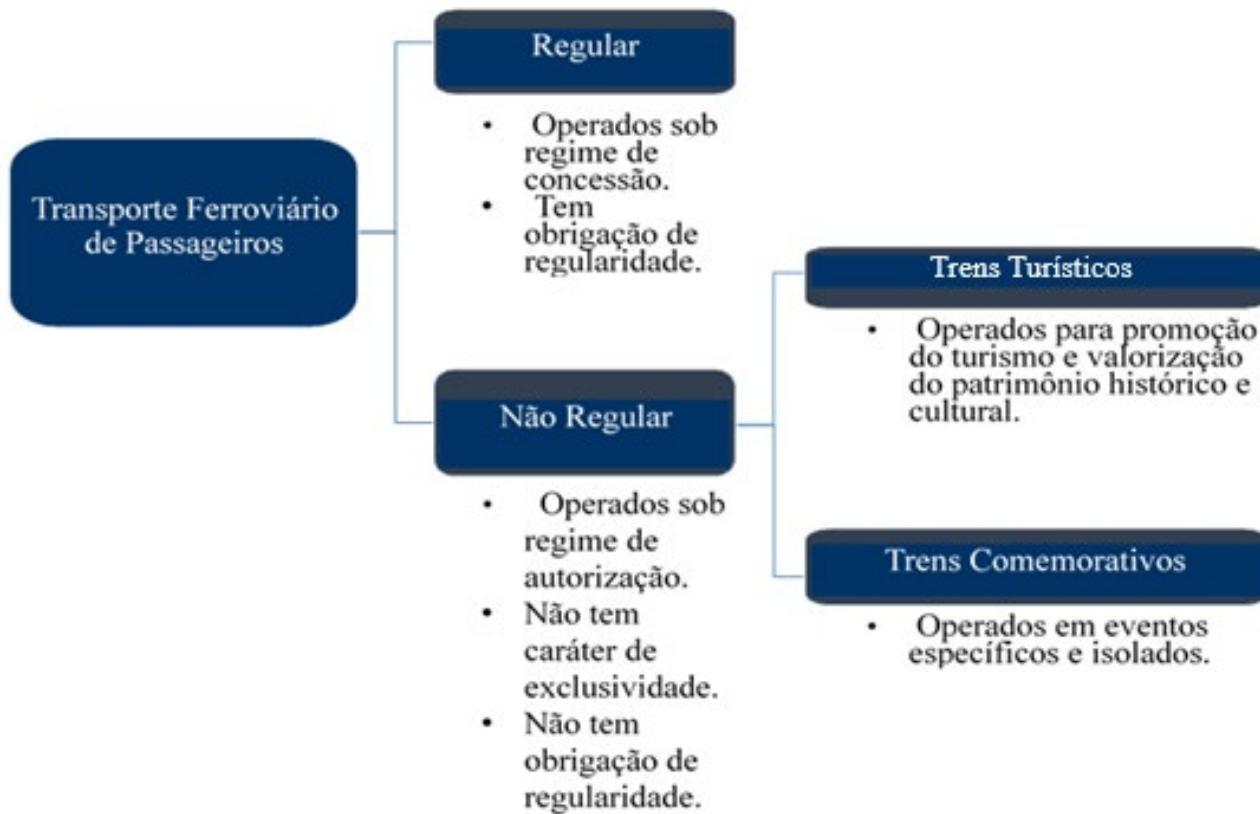
As análises mencionadas nos dois parágrafos acima foram deliberadas por meio de ato da Diretoria Colegiada, publicadas no Diário Oficial da União – DOU – [Deliberação nº 238](#) de 13 de julho de 2021.



Transporte de Passageiros

Transporte Ferroviário de Passageiros

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



Com a publicação da Resolução nº 5.888 no D.O.U. em 18/5/2020, que aprovou o Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres, a atribuição de gestão do transporte ferroviário de passageiros, antes da SUPAS, passou a ser responsabilidade da 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:

Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros de Caráter Regular

| OPERADORA/ CONCESSIONÁRIA | TRECHO | UF | EXTENSÃO (Km) |
|------------------------------|--|-------|------------------|
| VALE S.A. | Parauapebas/São Luis – Estrada de Ferro Carajás – EFC | PA/MA | 892 |
| VALE S.A. | Vitória/Belo Horizonte – Estrada de Ferro Vitória-Minas – EFVM | ES/MG | 664 |

Cumpre ainda informar que, desde o ano de 2004, foram autorizados 23 serviços de transporte ferroviário de passageiros não regular com finalidade turística pela ANTT, entre os quais 12 permaneciam em operação no final de 2021, conforme indicado no quadro abaixo:

Serviços De Transporte Ferroviário De Passageiros Com Finalidade Turística

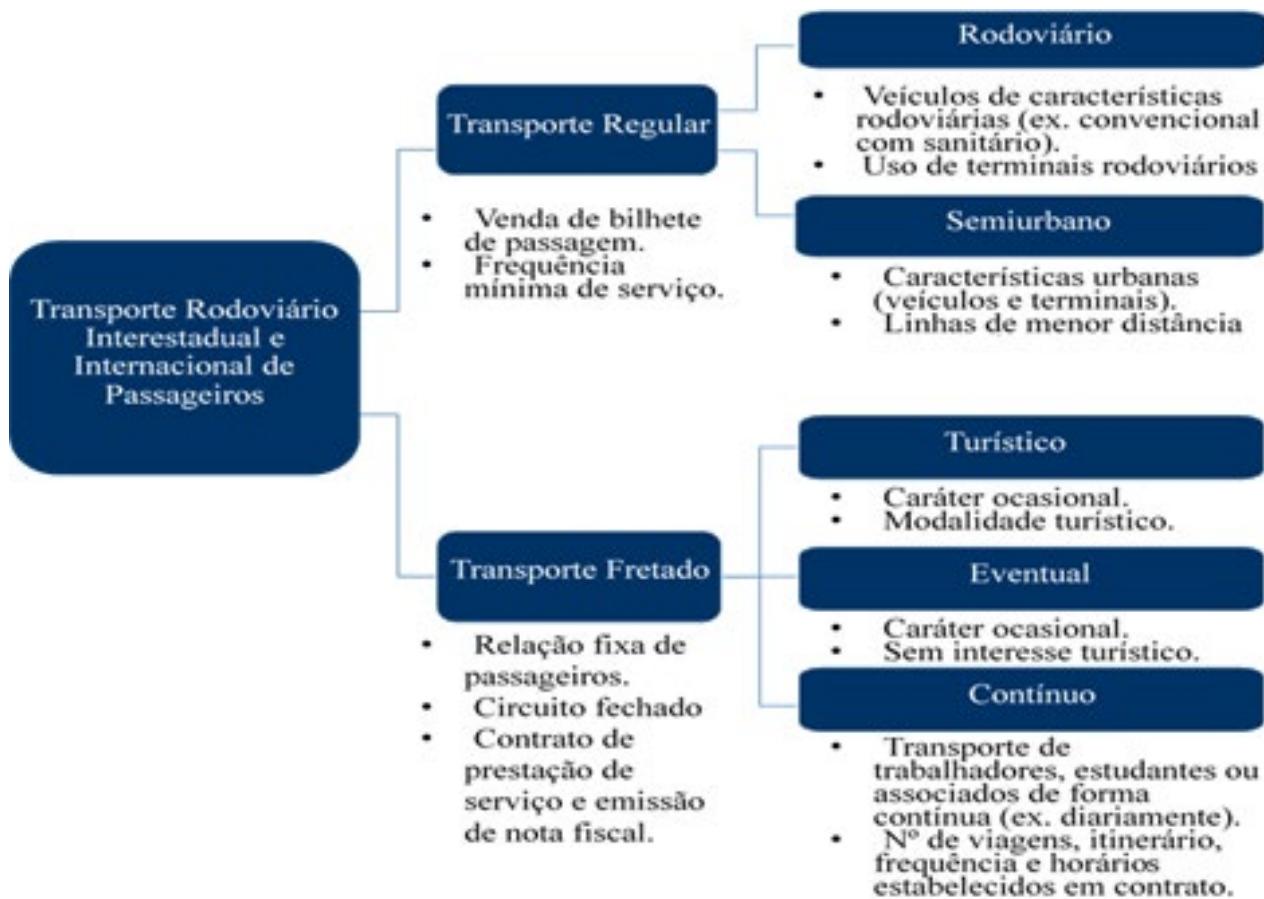
| OPERADORA | TRECHO | UF | EXT (Km) | NORMATIVO | PUBLIC. |
|---|------------------------------------|----|-------------|---|--------------------------|
| Ferrovia Centro Atlântica – FCA | São João Del Rei/ Tiradentes | MG | 12 | Res. <u>468/2004</u> | 22/03/2004 |
| Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF | S. Lourenço/ Soledade de Minas | MG | 10 | Res. <u>2.675/2008</u> | 28/04/2008 |
| Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF | Passa Quatro/ Coronel Fulgêncio | MG | 10 | Res. <u>2.688/2008</u> | 08/05/2008 |
| Serra Verde Express Ltda. | Curitiba/ Morretes | PR | 74 | Res. <u>5.315/2017</u> | 22/03/2017 |
| Empresa Giordani Ltda. | Bento Gonçalves/ Carlos Barbosa | SC | 48 | Res. <u>484/2004</u> | 05/04/2004 |
| Sociedade Amigos da Locomotiva a Vapor – Museu Ferroviário de Tubarão | Tubarão/ Imbituba/ Urussanga | SC | 159 | Res. <u>965/2005</u> | 25/05/2005 |
| Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF | Rio Negrinho/ Rio Natal | SC | 42 | Res. <u>1.545/2006</u> Del. <u>930/2018</u> | 04/08/2006 16/11/2018 |

| OPERADORA | TRECHO | UF | EXT (Km) | NORMATIVO | PUBLIC. |
|---|---------------------------------------|-----------|---------------|--|--------------------------|
| Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF | Piratuba/ Marcelino Ramos | SC/ RS | 26 | Res. <u>1.583/2006</u> | 21/08/2006 |
| Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF | Campinas/ Jaguariúna e prolongamento | SP | 23,5 + 1,5 | Res. <u>1.549/2006</u> Res. <u>1.649/2006</u> | 04/08/2006 10/10/2006 |
| Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF | Guararema/ Luiz Carlos | SP | 5,5 | Res. <u>4.688/2015</u> | 05/05/2015 |
| Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF | Morretes/Antonina | PR | 17 | Res. <u>1.494/2006</u> | 03/07/2006 |
| Prefeitura de São José do Rio Preto | S. José do Rio Preto/ Eng. Schmitt | SP | 10,5 | Res. <u>2.459/2007</u> | 05/12/2007 |

Durante o ano de 2021, foram emitidas oito autorizações para prestação de transporte ferroviário de passageiros com finalidade comemorativa. Estas autorizações são emitidas para a realização de eventos específicos e isolados.

Transporte Rodoviário de Passageiros

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



De acordo com o art. 13 e 14 da Lei nº 10.233/2001, a delegação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é realizada mediante os seguintes instrumentos:

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

Ademais, o art. 49 da Lei nº 10.233/2001, disciplina que é facultado à Agência autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.

Permissão

Transporte rodoviário semiurbano

Atualmente, há 16 sistemas de transporte coletivo rodoviário interestadual semiurbano sob gestão da ANTT, relacionados na tabela a seguir:

| LIGAÇÃO | SITUAÇÃO |
|---|-------------------------------------|
| DISTRITO FEDERAL (DF) – ENTORNO (GO) | DELEGADO ADMINISTRATIVAMENTE |
| ÁGUAS DE LINDÓIA (SP) – MONTE SIÃO (MG) | ESTUDAR PARA LICITAÇÃO |
| EXTREMA (MG) – BRAGANÇA PAULISTA (SP) | ESTUDAR PARA LICITAÇÃO |
| CRUZEIRO DO SUL (AC) – GUAJARÁ (AM) | EM ESTUDO PARA RECLASSIFICAÇÃO |
| BARRA DO GARÇAS (MT) – ARAGARÇAS (GO) | ESTUDAR PARA LICITAÇÃO |
| SANTO ANTÔNIO DA PLATINA (PR) – OURINHOS (SP) | EM ESTUDO PARA RECLASSIFICAÇÃO |
| ANDRADINA (SP) – TRÊS LAGOAS (MS) | EM ESTUDO PARA RECLASSIFICAÇÃO |
| AGUSO DOS SUL (PR) – SÃO BENTO DO SUL (SC) | EM ESTUDO PARA RECLASSIFICAÇÃO |
| CAMPOS BELOS (GO) – ARRAIAS (TO) | EM ESTUDO PARA RECLASSIFICAÇÃO |
| PETROLINA (PE) – JUAZEIRO (BA) | ESTUDAR PARA LICITAÇÃO |
| TIMON (MA) – TERESINA (PI) | DELEGADO ADMINISTRATIVAMENTE |
| ANDRADAS (MG) – SÃO JOÃO DA BOA VISTA (SP) | EM ESTUDO PARA RECLASSIFICAÇÃO |
| JAMAPARÁ (SAPUCAIA-RJ) – ALÉM PARAÍBA (MG) | ESTUDAR PARA LICITAÇÃO |
| ITUMBIARA (GO) – ARAPORÃ (MG) | ESTUDAR PARA LICITAÇÃO |
| TRÊS RIOS (RJ) – CHIADOR (MG) | EM ESTUDO PARA RECLASSIFICAÇÃO |
| RIO NEGRO (PR) – MAFRA (SC) | DELEGADO ADMINISTRATIVAMENTE |

Estes 16 sistemas merecem as seguintes considerações:

- a) o sistema TIMON (MA) – TERESINA (PI) foi delegado em 2016 ao Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU Timon/Teresina (Convenente);
- b) o sistema RIO NEGRO (PR) – MAFRA (SC) foi delegado no ano de 2020 ao Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU Rio Negro/Mafra (Convenente);

- c) o sistema DISTRITO FEDERAL (DF) – ENTORNO (GO) teve sua delegação (transferência) concluída em julho de 2021 para o Governo do Distrito Federal (GDF);
- d) Seis sistemas foram objeto de tratativas com as prefeituras municipais, contudo, sem sucesso e, portanto, serão estudados com vistas à licitação – mais informações no processo 50500.092749/2020-64;
- e) Sete sistemas estão sendo estudados com vistas à reclassificação como serviço regular rodoviário (não semiurbano) – havendo a reclassificação, estes sistemas passam a ser outorgados por meio de Autorização Especial, não sendo necessário promover licitação para celebração de Contrato de Permissão.

Até que sejam concluídos os estudos e realizada a licitação, seja pela ANTT ou pelos Convenentes, os serviços semiurbanos serão operados sob o regime de Autorização Especial, conforme a [Resolução ANTT N° 5.843](#), de 23 de abril de 2019.

Outorgas de Permissão

Em 2021 não houve delegações por meio de permissão. Para que sejam realizadas tais permissões, faz-se necessário promover os estudos que resultarão no Plano Geral de Outorgas que será objeto de licitação.

No segundo semestre de 2021 foram promovidas ações com vistas à contratação desses estudos, que serão realizados por empresa de consultoria especializada terceirizada. Em 28/12/2021 foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) o resultado do pregão que culminou com a seleção do Consórcio Certare/Concremat. Prevê-se que o Contrato seja assinado e os estudos sejam iniciados no 1º trimestre de 2022.

Delegações administrativas a entes públicos locais

No ano de 2021 foram realizadas tratativas com prefeituras de municípios atendidos por seis serviços semiurbanos, com vistas à delegação administrativa de competências, para a gestão e a fiscalização desses serviços, da ANTT para entes públicos locais. Contudo, não foram firmados novos convênios, face à falta de interesse das prefeituras.

Reajuste Tarifário dos serviços semiurbanos

Em fevereiro de 2021 foi realizado reajuste tarifário dos serviços semiurbanos regidos pelo Contrato de Permissão nº 01/2015, celebrado com a empresa Taguatur – Taguatinga Transporte e Turismo Ltda, que opera serviço de transporte público semiurbano de passageiros no DF e Entorno,

além do reajuste tarifário dos serviços semiurbanos operados sob o regime de Autorização Especial – [Deliberações n. 63/2021](#) e [64/2021](#). A previsão é que o reajuste tarifário seja sempre aplicado na segunda quinzena de fevereiro.

Autorização

Transporte rodoviário regular

A prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros exige a habilitação da empresa para obtenção do Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) e a obtenção de uma Licença Operacional (LOP).

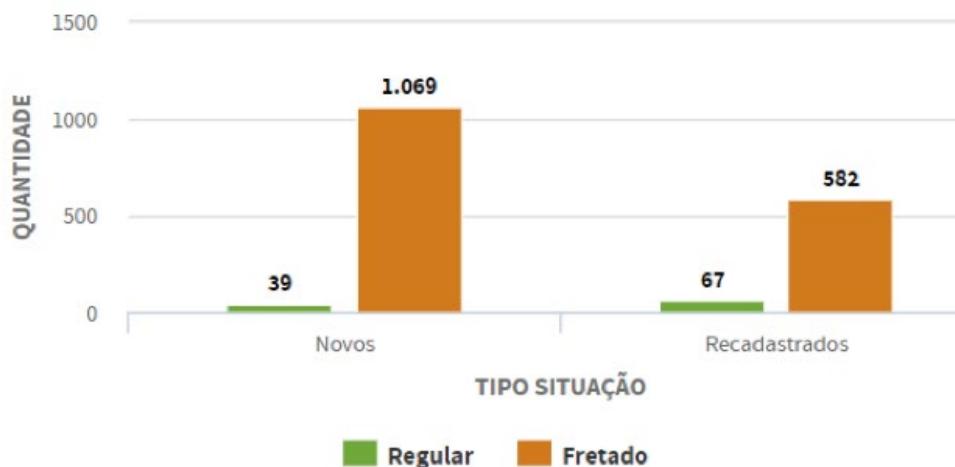
Para que uma empresa legalmente constituída, que pretender atuar na prestação do serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, possa solicitar uma outorga de mercado – licença operacional – inicialmente é necessária a habilitação junto à agência reguladora (termo de autorização), conforme art. 29 da Lei nº 10.233/2001, no qual serão analisados requisitos de regularidade jurídica, financeira, fiscal, trabalhista, qualificação técnico-profissional e técnico-operacional.

O Termo de Autorização – TAR é concedido mediante o envio da documentação exigida pela [Resolução ANTT nº 4.770/2015](#), por meio do Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros – SisHAB e consiste na habilitação de uma empresa para que esta esteja apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros. A renovação da documentação do TAR ocorre a cada período de três anos.

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

Nesse sentido, foram analisados 3.070 requerimentos de cadastramento/recadastramento de TAR/TAF, com o deferimento de 106 processos de TAR e 1.651 processos de TAF.

TAR'S E TAF'S - PUBLICADOS NO DOU



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

O Sistema SisHab é o sistema por meio do qual o transportador interessado em prestar o serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros requer o Termo de Autorização do serviço regular (TAR) ou do serviço realizado em regime de fretamento (TAF), cadastra veículo em sua frota e habilita seus motoristas.

Nesse sentido, em 2021, considerando todos os tipos de análises realizadas no sistema, foram realizadas 77.493 análises, dentre as quais destacam-se 35.691 relativas a veículos e 24.377 análises de motoristas.

A análise de veículos consiste na verificação dos seguintes documentos:

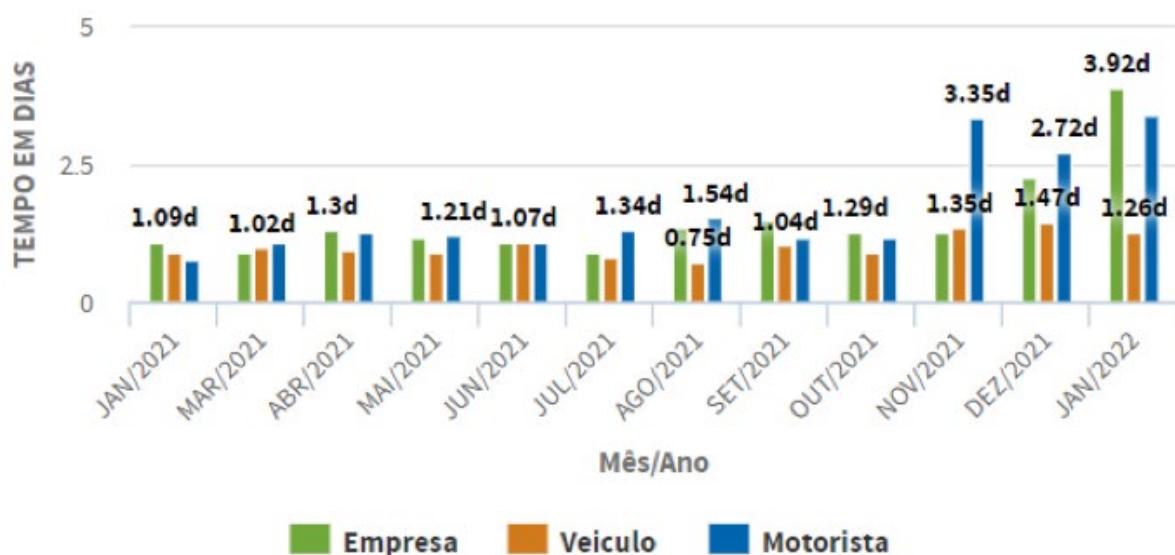
- Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV;
- Certificado de Segurança Veicular – CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN; e
- Apólice de seguro de responsabilidade civil.

O prazo médio de análise dos requerimentos cadastrados no Sistema Sishab é de um dia.

Número de requerimentos analisados

| | |
|---|--------|
| Cadastramento/Recadastramento de TAR/TAF | 3.070 |
| Requerimentos TAR Deferidos | 106 |
| Requerimentos TAF Deferidos | 1.651 |
| Veículos | 35.691 |
| Motoristas | 24.377 |

PRAZO MÉDIO DE ANÁLISE



Autorização para operar novos mercados

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

No exercício de 2021, foram analisados e concluídos 655 requerimentos de novos mercados, sendo deferidos 61 processos (desconsiderando os processos revogados pela cautelar do TCU). Isso resultou no ingresso de 22 empresas novas, ou seja, empresas que não tinham autorização para a prestação de serviços regulares, ensejando acréscimo no atendimento de 4.554 mercados.

Em comparação com o exercício de 2020, em que foram analisados e concluídos 2.527 processos, houve uma redução no número de análise e conclusão de requerimentos, em decorrência da medida cautelar exarada pelo Tribunal de Contas da União, em 04/03/2021, colacionada no bojo do processo nº 033.359/2020-2, que impede a ANTT de autorizar novos mercados até decisão de mérito favorável.

Dessa forma, nenhum deferimento de mercado novo foi publicado após a referida cautelar e enquanto vigente a decisão do TCU.

Importante destacar que os requerimentos de novos mercados passam por uma análise de admissibilidade, em que são verificados dois pontos: se a empresa possui Termo de Autorização (TAR), nos termos da Resolução nº 4.770/2015, e o nível 1 de implantação do sistema MONITRIIP, nos termos da [Deliberação nº 134/2018](#). Atendidos os pressupostos de admissibilidade do pleito, a empresa será convocada para apresentação da documentação.

Nesse sentido, foram analisados 1.256 requerimentos, sendo convocados 1.198 processos e 58 arquivados por meio de decisões.

| | |
|---|-------|
| Processos Analisados | 1.256 |
| Processos Convocados | 1.198 |
| Processos Deferidos | 106 |
| Processos Revogados (cautelar TCU) | 45 |
| Empresas entrantes | 22 |
| Mercados outorgados total | 4.554 |
| Mercados já atendidos | 1.759 |
| Mercados inéditos (*) | 2.795 |
| Mercados revogados (Cautelar TCU) | 1.694 |
| (*) Não operados por outras transportadoras | |

Alterações e Modificações Operacionais

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

de demanda ou para reorganizar o atendimento, nos termos da [Resolução nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017](#).

São modificações que não alteram os mercados operados pelas empresas, mas permitem uma nova forma de atendê-los. Existem diversas modificações possíveis:

- Implantação de seção;
- Implantação de linha;
- Supressão de seção;
- Supressão de linha;
- Ajuste de itinerário;
- Implantação e supressão de terminal adicional;
- Implantação e paralisação de Operação simultânea de serviços interestaduais;
- Implantação e paralisação de Operação simultânea de serviços interestaduais com intermunicipais;
- Alteração de tipo de serviço de linha base;
- Alteração de Esquema Operacional;
- Realização de viagem direta e semidireta;

No exercício de 2021, foram analisados e concluídos 4.207 requerimentos de modificações operacionais, com base na Resolução nº 5.285/2017, sendo publicadas 560 decisões e 31 portarias:

| Assunto | Quantidade |
|--|-------------|
| Alterações de Quadros de Horários | 1312 |
| Implantação de linha | 115 |
| Implantação de seção | 114 |
| Operação simultânea com serviço intermunicipal | 34 |
| Supressão de linha | 121 |
| Supressão de seção | 15 |
| Supressão da linha com paralisação | 31 |
| Peticionamento SEI – PASSAGEIROS (Diversos) | 2465 |
| Total | 4207 |

Fonte: Sistema Sei e ANTT Legis

Reajuste Tarifário

Os serviços regulares de transporte rodoviário interestaduais de passageiros operados por meio de Licença Operacional, a partir de 19 de junho de 2019, passaram a não ter tarifas disciplinadas pela ANTT.

Taxa de Fiscalização

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em 19 de novembro de 2015, regulamentou, por meio da [Resolução ANTT nº 4.936/2015](#), alterada pela Resolução nº 5.000/2016, os procedimentos para pagamento da taxa de fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, cuja matéria é tratada no art. 77, caput, inciso III, e § 3º, alterados pela Lei n. 12.996/2014, da Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001.

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

Nesse sentido, no exercício de 2021, foram notificadas 3.844 empresas, referentes ao ano de apuração de 2015, sendo homologados 502 pagamentos e analisados 1/3 das 453 impugnações recebidas.

Resumo

| Assunto | Quantidade |
|----------------------------|------------|
| Notificações | 3.844 |
| Pagamentos Homologados | 502 |
| Impugnações Analisadas (*) | 151 |
| (*) Valor estimado | |

Transporte rodoviário em regime de fretamento

A regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento se deu por meio da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015.

O serviço em regime de fretamento pode ser realizado sob as formas:

- **Turístico:** é o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos na Resolução nº 4.777/2015, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que deverá ser realizada conforme as modalidades turísticas definidas em legislação;
- **Eventual:** o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos na Resolução nº 4.777/2015, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que ocorrerá sem interesse turístico. Um exemplo é a contratação de transporte por pessoa ou grupo para excursão, shows, eventos esportivos etc. Portanto a operadora é contratada para a realização de uma viagem específica.
- **Contínuo:** o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, por período determinado, com quantidade de viagens, frequência e horários pré-estabelecidos, com relação de passageiros transportados, firmado por meio de contrato registrado em cartório, destinado ao transporte de empregados ou colaboradores de pessoa jurídica, de docentes, discentes e técnicos de instituição de ensino, de associados de agremiação estudantil ou associação legalmente constituída e de servidores e empregados de entidade governamental que não estiver utilizando veículo oficial ou por ela arrendado.

Para prestar esse tipo de serviço o transportador interessado deve requerer um Termo de Autorização de Fretamento (TAF), que é o instrumento que habilita um transportador a prestar o serviço e a emitir a licença de viagem de fretamento turístico, eventual ou contínuo.

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

Nesse sentido, foram realizadas as seguintes análises por meio do sistema:

- 291 análises novas de fretamento contínuo;
- 298 análises para alteração de lista de passageiros;
- 149 análises de prorrogação de fretamento contínuo;
- 557 análises de cancelamento de viagens;
- Emitidas 248.859 licenças de viagens comuns; e
- Emitidas 1193 licenças de viagens excepcionais.

As licenças de viagem comuns são realizadas diretamente pelo sistema SiSaut e as excepcionais precisam de aprovação, em decorrência de excepcionalidades da operação abrangidas as seguintes situações:

- viagem com ida ou volta com o veículo vazio;
- sequência de viagens em circuito fechado com mesma origem e mesmo destino para grupos distintos utilizando um mesmo veículo;
- viagem que contenha etapas do itinerário realizadas em diferentes meios de transporte; e
- outro tipo de viagem não prevista no art. 37 da Resolução nº 4777/2015, desde que justificada.

Transporte Rodoviário Internacional

O serviço de transporte regular internacional de passageiros, tal qual o serviço regular interestadual, também está sujeito, hoje, ao regime de autorização, consoante disposição dos artigos 14, inciso III, "j", 26, inciso VIII, 47-A e 47-B da Lei nº 10.233/2001. Ele obedece aos mesmos critérios antes expostos, relacionados aos serviços de transporte interestadual, sendo abrangidos pelas novas regras impostas pela Resolução da ANTT de nº 4.770/2015.

As regras estabelecidas pela ANTT através da Resolução nº 4.770/2015 preveem as mesmas exigências do serviço regular interestadual para o serviço regular internacional, de forma que a Agência disponibiliza os mercados, enquanto os interessados podem requerer a prestação do serviço, desde que atendam aos critérios técnicos e formais especificados pela ANTT. De diferente existe apenas a necessidade de observância dos tratados, convenções e acordos internacionais dos quais o Brasil seja signatário.

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

As atividades de cadastro de transportadores e regulamentação do transporte internacional de passageiros são realizadas pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros.

Nesse sentido, importante destacar que não há um normativo específico que disciplina a prestação do serviço regular internacional de passageiros, sendo a Resolução nº 4.770/15 utilizada subsidiariamente.

Ressalte-se que, em decorrência da pandemia da Covid-19, os serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros estavam suspensos desde março de 2020.

Desta forma, antes do retorno desses serviços, percebeu-se a necessidade de verificar a conformidade dos processos que emitiram as licenças originárias e complementares expedidas pela Agência, sendo auditados 62 processos.

Considerando a ausência do normativo específico para o transporte internacional, bem como a impossibilidade de inserção na Agenda Regulatória de 2021-2022, em razão de outros regulamentos prioritários já constantes na agenda, entendeu-se que a edição de uma Instrução Normativa seria uma forma de definir os critérios e procedimentos a serem adotados no transporte internacional de passageiros, de forma clara e transparente. Desta forma, encontra-se em andamento o processo nº 50500.113037/2021-77, com uma minuta de intrução normativa acerca do assunto.

Passe Livre Interestadual para Pessoas com Deficiência

Com a publicação da Portaria MI nº 583/2019, de 4/12/2019, a ANTT assumiu a competência para a concessão e administração do benefício do Passe Livre Interestadual para Pessoas com Deficiência Comprovadamente Carentes, que ficou a cargo da SUPAS, de acordo com o estabelecido no Regimento Interno da Agência.

Ao longo do ano de 2021, foram emitidas 72.752 credenciais de concessão do benefício, e a aprovação de 18.564 acompanhantes, considerando que aproximadamente 27% dos beneficiários têm direito ao benefício adicional do acompanhante, em conformidade com a Lei nº 8.899/1994, cuja regulamentação foi dada pelo Decreto nº 3.691/2000.

Foram analisados 114.912 processos, ultrapassando em seis por cento a marca do ano anterior, estando válidas, em 01.01.2022, o quantitativo de 177.814 credenciais de Passe Livre.

Fiscalização

| Ação Orçamentária 20UB – PO 0001 | |
|--|--------------------------|
| Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros | |
| Descrição da Meta: Inspeção Realizada | |
| PREVISTO: 19.200 | REALIZADO: 37.775 |
| Percentual de atingimento da meta: 197% | |

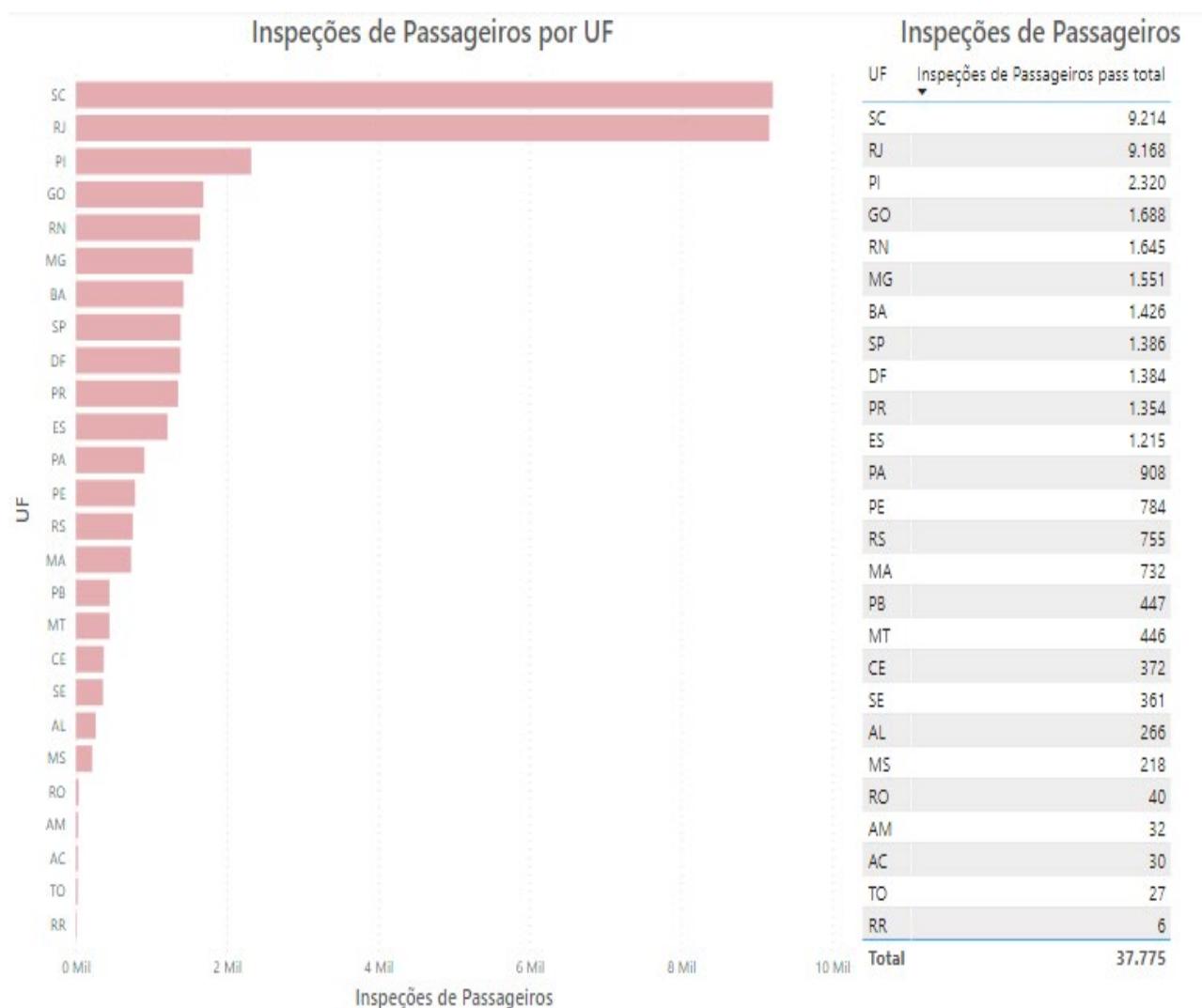
Fonte: SIOP (atualizado em 12/01/2022)

Em julho de 2021, em função da pandemia de coronavírus, ocorreu reprogramação da meta inicialmente estabelecida. O valor alvo para 2021 era de 143.700 inspeções realizadas, mas foi reprogramado para 19.200 e atingido o valor de 37.775 no fim do ano. Com o cenário de incerteza apresentado à época da reprogramação, foi adotada uma meta conservadora em função da execução até então apurada. Com a melhora do cenário, esse valor foi atingido e superado. Assim, o resultado apurado no período foi de 37.775 inspeções, atingindo 197% da meta prevista. Abaixo, apresentamos a distribuição dessas inspeções de acordo com o tipo de serviço, pela quantidade de fiscalizações em cada unidade da federação e, por fim, trazemos o mapa das fiscalizações de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Figura 1 – Inspeções por tipo de serviço



Fonte: SISFIS (extraído em 12/01/2022)

Figura 2 – Inspeções de passageiros

Fonte: SISFIS (extraído em 12/01/2022)

Figura 3 – Mapa das fiscalizações de TRIIP

Fonte: SISFIS (consulta em 12/01/2022)

Tendências

Conforme mencionado, em virtude da pandemia foi necessária a reprogramação da meta definida para as inspeções relativas às fiscalizações de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Devido as incertezas geradas com a pandemia, mesmo realizando a reprogramação em foco, foi atingido 197% do valor da meta. Assim, o aprendizado neste período servirá de base para direcionar a tendência quando da definição das próximas metas, no intuito de refletir melhor o esforço fiscalizatório.

Desafios

Estabelecer metodologias para a implantação de fiscalização responsável e eletrônica com a utilização de ferramentas tecnológicas para otimizar as ações fiscalizatórias no âmbito da Agência. Nesse sentido, a integração de ferramentas tecnológicas e sistemas apresenta-se como um grande desafio a ser superado.

Ações Futuras

Implementação das atividades fiscalizatórias de forma eletrônica e automatizada para melhorar o desempenho das ações de fiscalização.



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 10.233/2001 e nº 11.442/2007 e regulamentado pela [Resolução ANTT nº 4.799/2015](#).

Ao final de 2021, encontravam-se regularmente inscritos no RNTRC 1.105.439 transportadores, sendo que, desse número, 841.740 são relativos a profissionais autônomos, 263.184 empresas e 515 cooperativas, com uma frota total de 2.497.981 veículos.

Pagamento Eletrônico de Frete – PEF

O Pagamento Eletrônico de Frete (PEF) visa formalizar o relacionamento entre embarcadores e transportadores rodoviários de cargas, tendo como foco os transportadores autônomos, as empresas de transporte rodoviário com até três veículos e as cooperativas cadastradas no RNTRC.

Em 2021, 32 empresas estavam habilitadas como Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete. Quanto às operações de transporte, foram cadastradas 14.429.690 entre janeiro e dezembro de 2021.

Vale-Pedágio Obrigatório

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

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

Com relação ao Vale-Pedágio Obrigatório, ao final do ano, eram 19 empresas habilitadas a fornecer os modelos aceitos nas praças de pedágio. Em 2021, foram emitidos 24.134.013 VPOs.

Transporte Rodoviário Internacional De Cargas – TRIC

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

Em 2021, foram concedidas 365 Licenças (habilitações e renovações) a empresas brasileiras e 109 Licenças (habilitações e renovações) a empresas estrangeiras. Ao final, eram 851 empresas brasileiras autorizadas a transportar para território estrangeiro e 1.257 empresas estrangeiras autorizadas a transportar para o Brasil, com uma frota de 77.268 veículos brasileiros e 61.975 veículos estrangeiros.

Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos – TRPP

No decorrer de 2021, foram fiscalizadas 5.261 operações de transporte quando da prestação do TRPP. A fiscalização do TRPP compete à ANTT, sem prejuízo das autoridades com circunscrição sobre a via por onde transite o transportador e pode ocorrer em todo o território nacional.

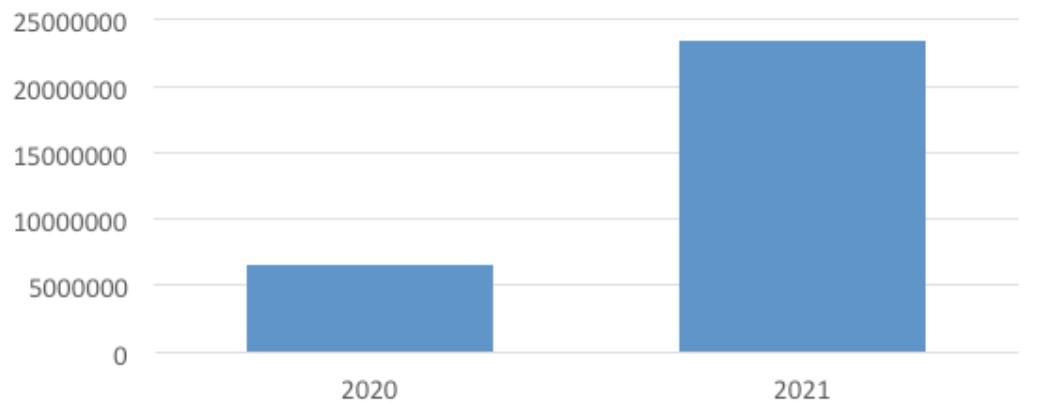
Fiscalização

| Ação Orçamentária 20UB – PO 0002 | |
|--|-----------------------|
| Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas | |
| Descrição da Meta: Inspeção Realizada | |
| PREVISTO: 20.925.624 | REALIZADO: 23.151.958 |
| Percentual de atingimento da meta: 113% | |

Fonte: SIOP (atualizado em 12/01/2022)

As metas relativas ao transporte rodoviário de cargas consideram as fiscalizações de transporte e de trânsito. Tendo em vista as características das inspeções de excesso de peso, que são realizadas com os veículos em movimento por meio de balanças eletrônicas nas rodovias concedidas, e considerando as incertezas e oscilações no período, entende-se razoável a execução aproximadamente 13% superior à meta programada. Ainda assim, os resultados foram bem superiores aos obtidos em 2020, quando foram fiscalizados 6.558.958 veículos. Destaca-se que esse tipo de inspeção representa a grande maioria das fiscalizações de cargas. A figura abaixo apresenta os números de 2020 e 2021.

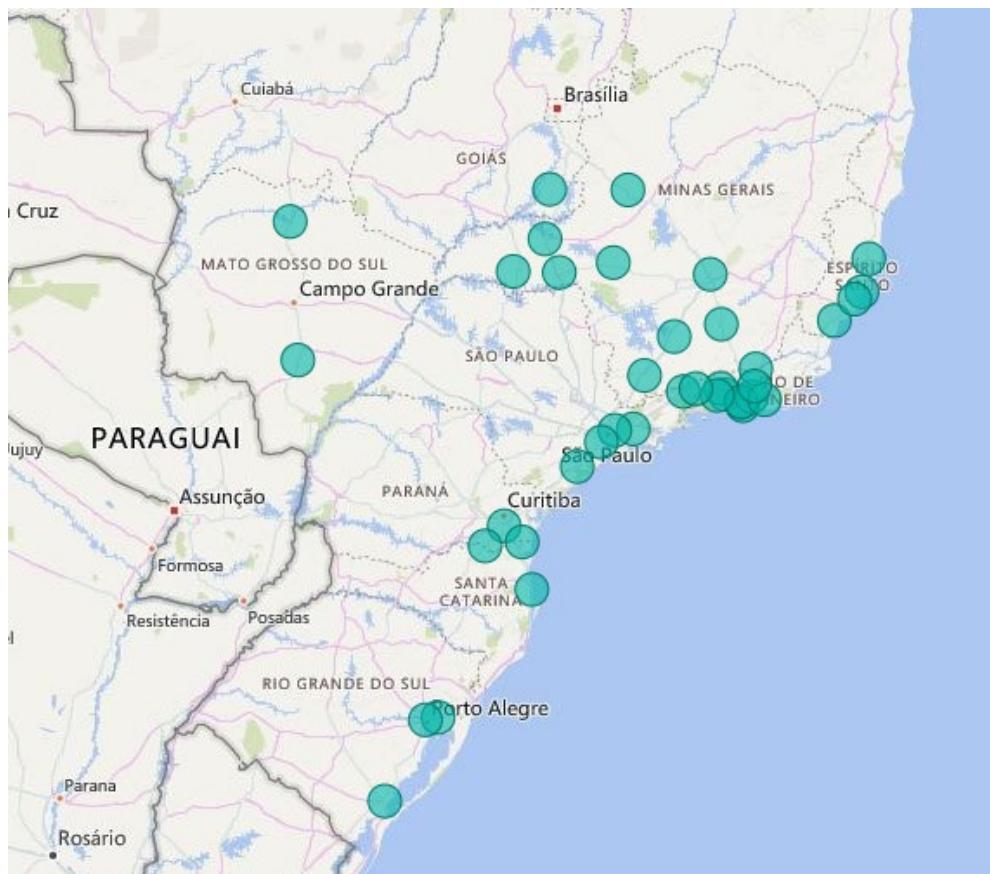
Número de Inspeções de Excesso de Peso



Fonte: BI Indicadores (consulta em 12/01/2022)

A figura abaixo mostra o mapa das balanças sob responsabilidade da ANTT.

Mapa dos postos de pesagem sob responsabilidade da ANTT



Fonte: BI Indicadores (consulta em 12/01/2022)

Tendências

O transporte rodoviário de cargas – TRC, como modal mais importante para a distribuição de bens no escopo da logística brasileira, deve assumir relevância cada vez maior. Assim como em outras áreas de competência da ANTT, o TRC também é objeto de aprimoramentos regulatórios por parte da Agência, com vistas a desburocratizar o controle estatal e permitir ganhos de competitividade.

Desafios

- Ampliar as atividades de fiscalização eletrônica, realizando inspeções por meio de equipamentos e ferramentas que não dependem da intervenção humana,
- Aprimorar e ampliar a operação remota das balanças nas rodovias concedidas, por meio de monitoramento centralizado em locais estratégicos.
- Ampliar o conhecimento, monitoramento e fiscalização do TRC com a utilização do Centro Nacional de Supervisão Operacional – CNSO da ANTT.

Ações Futuras

- Aumento da cobertura das fiscalizações de forma eletrônica e automatizada.
- Ampliação da fiscalização de excesso peso por meio de videomonitoramento com agente remoto.

Ação Orçamentária 214E

Manutenção e Operação do Sistema de Fiscalização Eletrônica do Transporte Rodoviário

Descrição da Meta: Sistema Mantido

Em 2021 o sistema foi mantido até 17 de setembro de 2021, conforme publicação de Extrato de Rescisão no Diário Oficial da União.

Percentual de atingimento da meta: 100%

Fonte: SIOP (consulta em 13/01/2022)

O projeto de Fiscalização Eletrônica da ANTT foi efetivamente implementado a partir do Contrato nº 080/2014, complementado pelo Contrato nº 032/2015, e contou com 55 pontos de fiscalização instalados e em operação até 17 de setembro de 2021, quando foi rescindido o contrato, conforme publicação de Extrato de Rescisão no Diário Oficial da União. Desta maneira, essa é a última captação a ser informada da ação 214E, não havendo o que se falar em tendências e desafios para esta ação orçamentária.



Governança Regulatória

Agenda Regulatória

Novo Marco Regulatório

No segundo semestre de 2021, foi realizada uma revisão ordinária da Agenda Regulatória 2021-2022, com o objetivo de realizar eventuais ajustes nos temas regulatórios previstos nos instrumentos. Dessa forma, foi realizada, para este fim, a [Tomada de Subsídios nº 05/2021](#). Neste PPCS, foram recebidas contribuições por escrito no período de 22 de setembro a 06 de outubro de 2021, permitindo que todos os interessados pudessem contribuir com a indicação de temas. Foram recebidas no total 24 propostas de temas, em 11 protocolos registrados por meio do ParticipANTT, dois protocolos SEI e uma contribuição por e-mail.

Ademais, as Unidades Organizacionais, justificadas por estudos internos desenvolvidos com o objetivo de identificar novas oportunidades regulatórias a serem tratadas, promoveram sugestões de inclusões de temas. Assim, foram incluídos dois temas relacionados ao Eixo Temático 1, referentes à regulação responsiva e à revisão do Processo de Participação e Controle Social, e um tema no Eixo Temático 5, relacionado ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.

Também houve sugestões de exclusão de temas, tendo em vista a limitação de capacidade da força de trabalho na elaboração das resoluções, além de relação de precedência com outras resoluções ainda em desenvolvimento. Assim, no Eixo Temático 2, foi excluído o tema RCR 5: Encerramento Contratual, a ser incluído no próximo ciclo.

Por fim, destaca-se que foi elaborada uma minuta de Manual de Gestão Integrada dos Instrumentos Estratégicos (Plano de Gestão Anual, Agenda Regulatória e Plano Estratégico), que será submetida em 2022 à consulta interna, para a conclusão de sua versão final.

Quanto à Agenda Regulatória do biênio 2021/2022, o Indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória (ICAR) mostrou que 62,64% das etapas previstas para 2021 foram concluídas no prazo. Foram concluídos sete projetos da Agenda em 2021: três do Eixo Temático 1; dois do Eixo Temático 2, um do Eixo Temático 3 e um do Eixo Temático 4, conforme quadro abaixo:

Projetos da Agenda Regulatória 2021/2022 concluídos em 2021

| Eixo Temático | Projeto | Resolução |
|--|--|--|
| Eixo Temático 1 – Temas Gerais | Atualização e simplificação dos normativos que tratam sobre análise de transferência de concessão e/ou controle em concessionárias de ferrovias e de rodovias (Resoluções ANTT nº 2.309/07 e 2.310/07) | <u>Resolução nº 5.927, de 02 de março de 2021</u> |
| | Regulamentação do processo de aplicação da penalidade de caducidade no âmbito da ANTT | <u>Resolução nº 5.935, de 27 de abril de 2021</u> |
| | Comissões Tripartites | <u>Resolução nº 5.938, de 04 de maio de 2021</u> |
| Eixo Temático 2 – Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal | Alteração de Regras de Reequilíbrio Contratual (Resoluções nº 3.651/2011 e nº 5.859/2019) e aperfeiçoamento de mecanismos de governança sobre transações com partes relacionadas em concessões rodoviárias | <u>Resolução nº 5.940, de 18 de maio de 2021</u> |
| | Regulamento das Concessões Rodoviárias – regras gerais e direitos de usuários (RCR 1) | <u>Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021</u> |
| Eixo Temático 3 – Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros | Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros | A AIR apontou como a melhor alternativa de solução a manutenção do arcabouço regulatório vigente, isto é, pela não regulamentação no momento (opção de não ação) |
| Eixo Temático 4 – Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros | Revisão das normas que disciplinam os procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão | <u>Resolução ANTT nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021.</u> |

Diante dos resultados alcançados no biênio 2021/2022, relevante salientar as questões regulatórias endereçadas no período. Nesse sentido, a Resolução ANTT nº 5.927, de 2021, atualizou e simplificou os normativos que tratam sobre análise de transferência de concessão e/ou controle em concessionárias de ferrovias e de rodovias (Resoluções ANTT nº 2.309, de 2007 e 2.310, de 2007). A

Resolução ANTT nº 5.935, de 2021, por sua vez, regulamentou o processo de aplicação da penalidade de caducidade no âmbito da ANTT e a Resolução ANTT nº 5.938, de 2021, instituiu as Comissões Tripartites no âmbito da ANTT.

Outra lacuna foi preenchida com a publicação da Resolução ANTT nº 5.940, de 2021, que alterou as Regras de Reequilíbrio Contratual (Resoluções nº 3.651/2011 e nº 5.859/2019) e aperfeiçoamento de mecanismos de governança sobre transações com partes relacionadas em concessões rodoviárias.

A Resolução ANTT nº 5.950/2021, por sua vez, tratou das regras gerais e direitos dos usuários no âmbito do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR).

Já a Resolução ANTT nº 5.956, de 2021, revisou as normas que disciplinam os procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da concessão.

Portal da Agenda Regulatória

O Portal da Agenda Regulatória foi aprimorado em 2021, tornando seu acesso mais fácil e organizado. O novo portal permite uma visualização ampla de toda a Agenda, bem como o detalhamento dos portfólios de projetos de cada Eixo Temático, incluindo informações relativas ao Chefe de Portfólio, Chefe de Projetos, Processos de Participação Social que tenham sido realizados e ainda o número do processo para acompanhamento no SEI.

De modo a ampliar a transparência, desde 2020, os relatórios bimestrais da Agenda passaram a ser publicados no Portal de forma a divulgar o monitoramento dos projetos. Todas essas modificações visam trazer maior transparência a todo o processo de acompanhamento do cronograma dos projetos previstos. O portal pode ser acessado em: agendaregulatoria.antt.gov.br

Aprimoramento do Processo de Participação e Controle Social (PPCS)

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

Em 2021, procedeu-se à revisão do Manual de Participação e Controle Social da ANTT, ainda de 2011, com vistas a atualizar os procedimentos quanto às normas e quanto aos sistemas vigentes. Desta maneira, foi aprovada, por meio da [Deliberação ANTT nº 434, de 16 de dezembro de 2021](#), a publicação da 2^a edição do Manual de Processo de Participação e Controle Social da ANTT.

Visando maior agilidade no andamento dos processos e padronização dos procedimentos do PPCS na Agência, foram elaborados e inseridos no SEI novos modelos de documentos que tratam dos encaminhamentos pelas Unidades Organizacionais (UO) dos processos de PPCS na ANTT. A utilização desses modelos no SEI pelas UOs que realizarão o PPCS possibilita maior celeridade na elaboração de documentos e tramitação dos processos.

Dentro desta premissa de desenvolvimento e efetividade dos meios de participação social, em 2021 foram iniciadas: 13 (treze) Audiências Públicas; 01 (uma) Consulta Pública; 7 (sete) Reuniões Participativas, sendo 3 (três) Reuniões Participativas abertas, 1 (uma) Reunião Participativa restrita e 3 (três) Reuniões Participativas mistas; e 5 (cinco) Tomadas de Subsídios. A Reunião Participativa restrita nº 006/2021 foi cancelada em função de ter perdido seu objeto, conforme Item 6 do Aviso de Reunião Participativa. Das 13 (treze) Audiências Públicas cadastradas, estão previstas 4 (quatro) sessões públicas a serem realizadas, presencialmente, em 2022.

No âmbito do processo de adequação da ANTT à Lei Geral de Proteção de Dados, cujo objetivo é garantir a privacidade e os direitos dos titulares de dados pessoais tratados pela Agência, incorporando a proteção de dados à cultura da ANTT, a Suart faz parte da Comissão de Apoio à Proteção de Dados Pessoais, cujos membros representam e são indutores da conformidade com a proteção de dados pessoais no âmbito de suas respectivas unidades organizacionais, com atribuições importantes para a garantia dos direitos dos titulares de dados pessoais perante à ANTT.

Entre os trabalhos desenvolvidos pela Suart, em conjunto com a Comissão, está a elaboração de minuta de Termo de Uso do sistema ParticipANTT, ainda em avaliação, bem como a revisão das regras do sistema ParticipANTT, que contou com os técnicos da Superintendência de Tecnologia da Informação - Sutec.

Análise de Impacto Regulatório – AIR e Avaliação de Resultado Regulatório – ARR

A Análise de Impacto Regulatório (AIR) é um processo sistemático, baseado em evidências, que busca orientar a tomada de decisão a partir de determinado problema regulatório. A AIR deve ser realizada previamente à adoção de propostas de alteração de atos normativos, conforme estabelecem a Lei nº 13.848, de 28 de junho de 2019 (art. 6º), Lei nº 13.874, 20 de setembro de 2019 (art. 5º), e o Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

Sabe-se que uma boa AIR parte de um problema “bem definido”, ou seja, a técnica de definição de problemas torna-se essencial para subsidiar tomadas de decisões regulatórias. Sabendo que o indivíduo normalmente é treinado para “resolver problemas” e não para “defini-los”, a ANTT vem oferecendo desde 2019, capacitações voltadas ao tema, com intenção de conscientizar e preparar os servidores da Agência para essa mudança de paradigma, tornando-os capazes de definirem corretamente os problemas; objetivos; impactos, riscos e comparação de alternativas; além do uso das metodologias específicas para aferição da razoabilidade do impacto econômico, referentes ao processo de AIR.

Em 2021, como parte desse contínuo esforço, foram realizadas duas oficinas de estudo de caso, para capacitar e auxiliar servidores da Ouvidoria da ANTT na confecção de uma AIR que trata da adesão de empresas delegatárias de serviços públicos tutelados pela ANTT à plataforma “*Consumidor.gov.br*”.

No campo da ARR, a ANTT participou, junto ao Ministério da Economia e demais agências reguladoras, do projeto de elaboração do “Guia Orientativo para Elaboração de Avaliação de Resultado Regulatório – Guia de ARR”, com previsão de lançamento para o 1º trimestre de 2022.

Esse Guia, que se caracteriza por seu caráter orientativo e não vinculante, visa auxiliar os servidores incumbidos de coordenar e elaborar avaliações de resultado regulatório em seus órgãos e, assim, apoiar o cumprimento do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

Em que pese ser menos difundida do que a AIR, a ARR é etapa importante no ciclo regulatório, pois além de fornecer retorno sobre o desempenho de ações implementadas, traz insumos para a evolução da regulação ao longo do tempo.

Na ANTT, tal ferramenta vem sendo explorada e aprimorada (e de maneira mais integrada com outras ações regulatórias, destacadamente àquelas no âmbito do Projeto Atuação Responsiva)

dentro do ciclo regulatório, e já foi utilizada: (i) no contexto da revisão da Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015, que regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC; (ii) no contexto da Implantação do Sistema de Monitoramento do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros – MONITRIIP; (iii) no contexto da Fiscalização de campo da infraestrutura e da operação do Sistema Rodoviário e do Sistema Ferroviário concedidos, com ênfase na promoção da segurança operacional em ferrovias; e (iv) no contexto da Política de penalidades e de promoção do cumprimento de regulamentos pelo setor de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Processo de Desburocratização da ANTT

O processo de desburocratização da ANTT engloba a Revisão do Estoque Regulatório e a Política de Redução do Fardo Regulatório – PRFR. No caso do fardo regulatório, a [Resolução ANTT nº 5.874, de 10 de março de 2020](#), institucionalizou essa política no âmbito da ANTT, com o objetivo de fortalecer as boas práticas regulatórias baseadas em evidências, mediante a eliminação de custos regulatórios desnecessários, impostos aos agentes econômicos e aos usuários, oriundos de normas e de procedimentos regulatórios da ANTT.

O conceito de fardo regulatório trata de custos impostos aos agentes econômicos e aos usuários para o atendimento de normas e de procedimentos regulatórios da ANTT. Para cumprir o objetivo da norma, a PRFR obedece aos seguintes princípios: I – a racionalização de processos e procedimentos administrativos; II – a eliminação de formalidades desnecessárias ou desproporcionais para as finalidades almejadas; III – os ganhos sociais oriundos da medida de redução do fardo regulatório; IV – a redução de custos relacionados ao atendimento dos requisitos impostos pela atuação regulatória; V – a adoção de soluções tecnológicas ou organizacionais que potencializem a eficiência, eficácia e efetividade na administração pública.

O cálculo do fardo regulatório e a demonstração de reduções advindas de proposta de alteração de normas ou de procedimentos regulatórios deverão ser detalhados por meio de Análise de Impacto Regulatório (AIR), Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) ou notas técnicas, a depender da proposta de redução selecionada.

Quanto à de redução de custos regulatórios, desde 2019, sete ações contribuíram para estimativa da redução desses custos em mais de R\$ 2,3 bilhões, projetados para um período de cinco anos, até 2025, segundo metodologia regulamentada na Resolução ANTT nº 5.874, de 2020:

Iniciativas para estimativa de redução de fardo regulatório.

| Setor | Iniciativa | Descrição | Valor |
|--------------------------------------|---|--|-------------------|
| Transporte de Cargas | Implantação do RNTRC Digital | A ação, por meio da Resolução nº 5.898/2020, simplificou o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, disponibilizando o cadastro integralmente pela internet (RNTRC Digital). Com isso, os transportadores podem se cadastrar, recadastrar e fazer a gestão de sua frota sem os custos oriundos do atendimento presencial, com o benefício adicional de todas as informações poderem ser verificadas por meio de integração e segurança da base de dados. | R\$ 1.254.180.543 |
| | Desobrigação do Uso do Adesivo do RNTRC | A Resolução ANTT nº 5.847/2019 revogou o art. 18, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 4.799/15, que dispunha sobre a obrigatoriedade da identificação visual de todos os veículos automotores de carga e implementos rodoviários cadastrados no RNTRC. Com isso, o transportador passou a ter o direito de cadastrar os veículos no RNTRC sem adquirir o adesivo de identificação visual, reduzindo o custo para efetivar e manter o cadastro na ANTT. | R\$ 63.695.838 |
| Transporte de Cargas | Sistema Inteligente de Operação Remota de Pesagem | A utilização da operação remota de postos de pesagem aumentou a eficiência da fiscalização federal, eliminando aproximadamente 30 mil horas/ano de interrupções desnecessárias em transportes de cargas. | R\$ 44.732.174 |
| Rodovias e Ferrovias Concedidas | Simplificação de Autorização de Investimentos em Ferrovias | A desburocratização e simplificação dos processos normativos oriundos das Resoluções nº 5.405/2017 e 5.819/2018 reduziu o prazo médio de autorização de investimentos pela ANTT de 349 para 52 dias: uma redução de 85,10%. | R\$ 444.487.034 |
| | Manual de Anuênciam Prévia em Financiamentos - Concessionárias de Rodovias e Ferrovias Federais | Devido à maior previsibilidade e à correta alocação de riscos decorrentes da racionalização e padronização das análises, estima-se que o custo imposto ao setor regulado será reduzido em 59%. O novo procedimento para autorizar financiamentos teve o seu prazo médio reduzido de 100 para 35 dias. | R\$ 48.278.519 |
| Transporte Rodoviário de Passageiros | Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros (SisHAB) | Trata-se de um sistema desenvolvido para tornar mais eficientes alguns serviços prestados pela ANTT às empresas de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (TRIIP), tais como habilitação, cadastro e recadastramento de motoristas, veículos e empresas. O processo foi simplificado, tendo seu prazo de duração médio reduzido de dez dias para um dia. O desenvolvimento do sistema foi motivado após a publicação das Resoluções ANTT nº 4.770/2015 e nº 4.777/2015. | R\$ 372.872.909 |
| Transporte Rodoviário de Passageiros | Transporte Rodoviário de Passageiros Semiurbano (DF-Entorno) | No final do ano de 2019, quinze linhas de ônibus que atendem aos municípios do Entorno Sul passaram a operar pelo corredor exclusivo do BRTs. A medida beneficia os passageiros das cidades de Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Céu Azul. No trecho do corredor previsto para essa operação, as linhas semiurbanas passaram a transitar sem fazer paradas intermediárias, uma vez que o embarque ou o desembarque de passageiros ocorre somente antes da entrada ou após a saída do corredor exclusivo do BRT. Com isso, estima-se que a medida trouxe uma economia aos passageiros de 15 minutos no sentido GO-DF e 30 minutos no sentido inverso. | R\$ 70.507.241 |

Estimativa de redução de fardo regulatório no período de 2019 a 2025



Fonte: elaboração própria COMON/GERAP/SUART/ANTT

Como pode ser observado no infográfico acima, para o ano de 2021, a redução de custos regulatórios está estimada em R\$ 498 milhões.

Ainda em 2021, iniciaram-se os cálculos para redução de custos regulatórios no âmbito do projeto do Regulamento da Concessões Rodoviárias – RCR 3, os quais serão apresentados após a conclusão da AIR, no 1º trimestre de 2022.

Revisão do Estoque Regulatório

Por meio do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, o Governo Federal determinou que os entes vinculados à Administração Pública Federal fizessem uma reavaliação de todo seu arcabouço normativo com a finalidade de consolidar as normas existentes ou extirpar do sistema normas que tenham sido revogadas tacitamente, cujos efeitos tenham se exaurido no tempo ou cuja necessidade ou significado não puderem ser identificados, conforme previsão contida no art. 8º do referido Decreto.

Com o intuito de atender à determinação legal disposta no art. 12 do Decreto nº 10.139, de 2019, em 18 de setembro de 2020, a ANTT publicou a [Portaria nº 531, de 17 de setembro de 2020](#), com a listagem dos atos normativos inferiores a decreto vigentes no âmbito da ANTT. E, para atender a de-

terminação legal do art.14 do referido decreto, publicou, no dia 22 de outubro de 2020, a [Instrução Normativa nº 2, de 16 de outubro de 2020](#), estabelecendo cronograma de revisão e consolidação normativa em cinco etapas.

A primeira entrega das cinco previstas pelo Decreto nº 10.139, de 2019 foi finalizada com a publicação da [Resolução ANTT nº 5.916, de 24 de novembro de 2020](#). Nessa primeira entrega, uma resolução foi parcialmente revogada e outras nove foram integralmente revogadas por perda de aplicabilidade, sendo eliminadas do estoque regulatório da ANTT.

As entregas da Segunda à Quarta Etapa foram concluídas nas datas estabelecidas no cronograma disposto na Instrução Normativa nº 2, de 2020. O resultado consolidado das quatro etapas está demonstrado na tabela a seguir:

Resultado consolidado de revisão e consolidação de atos normativos

| Atos Normativos | Tria-dos | Revoga-dos | Revisados Vigentes | Consolidados (até a 4ª Etapa) | Quinta Etapa (em andamento) |
|------------------------|------------|------------|--------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Resolução | 118 | 12 | 20 | 27 | 59 |
| Portaria | 102 | 74 | 6 | 0 | 22 |
| Instrução Normativa | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Demais atos normativos | 75 | 51 | 13 | 8 | 3 |
| Total | 297 | 139 | 39 | 35 | 84 |

Fonte: elaboração própria COMON/GERAP/SUART/ANTT

Em relação à conclusão da Quinta Etapa, a previsão inicial disposta no art. 14, inciso V do Decreto nº 10.139, de 2019, era para novembro de 2021. Entretanto, o Decreto nº 10.776, de 24 de agosto de 2021, alterou o prazo de entrega para 31 de março de 2022.

Por fim, de modo a fomentar a transparência de todas as etapas do processo, foi criado um painel de BI (*Business Intelligence*), disponível no sítio da ANTT, com informações atualizadas sobre o andamento das revisões e consolidações normativas em andamento, disponível no link: [Painel de Revisão e Consolidação dos atos normativos](#).

Capacitação em boas práticas de Governança Regulatória

Em 2021, a Suart concentrou esforços para promover a continuidade de capacitação de servidores, cujo trabalho necessita do conhecimento e aplicação de metodologias relacionadas às boas práticas regulatórias, com destaque para os cursos: Economia Comportamental Aplicada às Políticas Públicas, Uso de Ferramentas Aplicadas à AIR, Elaboração de Indicadores de Desempenho Institucional, Capacitação em Gerenciamento de Projetos, Gestão e Difusão de Inovações no Setor Público e Regulathon, em parceria com instituições como a Escola Nacional de Administração Pública – Enap, a PM Tech Treinamento e a Rede Conexão Inovação Pública RJ.

Vale ressaltar que a constante demanda por capacitação dos servidores em boas práticas regulatórias foi sistematicamente inserida no Plano de Desenvolvimento de Pessoas. Tem sido assim nos anos passados, em 2021, e será também para o ano de 2022.

Projetos especiais e boas práticas regulatórias

Quanto à execução de projetos de natureza especial, foram concluídos o projeto de consolidação de súmulas, que iniciou com o levantamento das necessidades das UOs. Ao término, foi publicada a [Súmula nº 10, de 30 de março de 2021](#), concernente às atividades da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod.

O principal benefício do projeto de Súmulas é tornar célere a tomada de decisão, conferindo segurança jurídica ao gestor e propiciando previsibilidade do deslinde do processo a interessados, sejam agentes regulados ou demais interessados em um processo, segundo os princípios administrativos da eficiência, da publicidade, da economia processual e celeridade dos atos. Atualmente, a proposição das súmulas tramita por iniciativas das áreas finalísticas.

Outro projeto desenvolvido no âmbito da Suart, em 2021, foi a revisão da [Resolução ANTT nº 5.845, de 14 de maio de 2019](#), que dispõe sobre as regras procedimentais para a auto composição e a arbitragem no âmbito da ANTT, decorrente de recomendações proferidas nos Acórdãos 4036/2020-TCU e 4037/2020-TCU-Plenário. Por meio da [Portaria ANTT nº 135, de 27 de abril de 2021](#), foi criado Grupo de Trabalho para tratar do assunto, finalizando os trabalhos em agosto de 2021, com a elaboração do Relatório de Atividades (SEI nº 7874658), constante dos autos do processo administrativo nº 50500.020149/2021-85. Em seguida, o Tribunal de Contas da União foi comunicado dos resultados dos estudos. O processo de alteração da norma foi concluído com a aprovação da [Resolução ANTT nº 5.960, de 03 de fevereiro de 2022](#).

No que concerne às ações de inovação regulatória iniciou-se o desenvolvimento do projeto *Sandbox* Regulatório da ANTT, constante da Agenda Regulatória biênio 2021-2022. O Sandbox Regulatório compõe uma das ferramentas para uma governança regulatória voltada à inovação nos setores regulados da ANTT e busca, entre outros objetivos, fomentar o desenvolvimento de serviços, produtos, soluções ou de setor específico de transportes terrestres; aprimorar o arcabouço regulatório vigente aplicável às atividades regulamentadas pela ANTT visando melhorias e soluções regulatórias; e fomentar a cooperação e harmonização regulatória, que envolva atividades regulamentadas por mais de um órgão regulador ou entre diferentes jurisdições. Este projeto objetiva a criação de procedimentos para o funcionamento de um ambiente regulatório experimental (teste), em que o regulador pode ousar, errar, testar, rejeitar e reformular hipóteses, ajustar propostas e chegar mais rapidamente a soluções efetivas para os problemas regulatórios.

Para disseminar as boas práticas regulatórias desenvolvidas nacional e internacionalmente, a ANTT continuou a publicação do Panorama Regulatório. A publicação tem o objetivo de manter os servidores informados sobre boas práticas, sobre eventos e publicações relevantes para o trabalho. Em 2021, foram publicadas três edições: 1^a Edição 2021 – publicada em 29/01; 2^a Edição publicada em 31/05; e 3^a Edição publicada em 25/10.

Em 2021, a Suart acompanhou 11 eventos organizados pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (*Organisation de coopération et de développement économiques* – OCDE), entre reuniões, fóruns e webinários.

Entre os eventos acompanhados destacam-se aqueles organizados pelo Comitê de Política Regulatória (*Regulatory Policy Committee* – RPC) e pela Rede de Reguladores Econômicos (*Network of Economic Regulators* – NER), a saber, a 16^a reunião da NER e a 24^a reunião do RPC, ocorridas em abril de 2021 e a 17^a reunião da NER e a 25^a reunião do RPC, ocorridas em novembro de 2021.

O Comitê de Política Regulatória (RPC) foi criado pelo Conselho da OCDE, em 22 de outubro de 2009, para ajudar as economias participantes a melhorar a regulação. É uma plataforma para ajudar os países a adaptar políticas, ferramentas e instituições reguladoras e a aprender com troca de experiência. O comitê apoia políticas públicas criadas de maneira estratégica, baseadas em dados concretos e inovadoras.

A Rede de Reguladores Econômicos (NER) da OCDE promove o diálogo entre mais de 70 reguladores de todo o mundo que operam em diferentes setores como comunicações, energia, transportes e água. Membros da NER compartilham suas experiências, desafios e soluções inovadoras, e juntos definem o que faz um “regulador de classe mundial” que está pronto para enfrentar o

futuro. A rede se reúne semestralmente na OCDE. Nesse fórum, além da ANTT, são participantes a ANA, Anatel, ANM, Antaq, Aneel e Anvisa.

Além de participar das reuniões para acompanhar as boas práticas adotadas em outros países, a SUART contribuiu com novos trabalhos da OCDE, com envio de dados da ANTT para a realização de estudos pela organização. Foi o caso da pesquisa sobre dados abertos e da pesquisa sobre recursos de reguladores econômicos. Adicionalmente, a SUART enviou contribuições para a publicação *Digitising Regulatory Delivery using Emerging Technologies – A Review of Current Practices*, ainda não publicada.

Em 2020, o Brasil foi admitido no Fórum Internacional de Transportes (*International Transport Forum – ITF*) na qualidade de país observador. O ITF é uma organização intergovernamental que administrativamente faz parte da OCDE, mas politicamente é independente. Dentro da estrutura do ITF, o Brasil tem acesso às melhores práticas e experiências internacionais em políticas de transporte e pode compartilhar exemplos de políticas públicas bem-sucedidas sobre o setor com outros membros. Em 2021, a ANTT participou de dois eventos organizados pelo ITF: o ITF *Summit* (Cúpula do ITF), em maio e o 6º Fórum sobre a Governança da Infraestrutura, em outubro.

The background of the image features a hand interacting with a digital screen. The screen displays a network of user icons connected by lines, suggesting a social media or organizational chart. The hand is pointing at one of the icons. The overall aesthetic is modern and professional, with a color palette of gold, black, and white.

Gestão Organizacional

Gestão Orçamentária e Financeira

O orçamento aprovado pela Lei Orçamentária Anual – LOA 2021 para a ANTT, sem considerar o montante de reserva de contingência, totalizou R\$ 543.816,15 mil. As alterações orçamentárias durante o exercício (suplementações, remanejamentos e cancelamentos), resultaram em uma dotação final de R\$ 548.952,79 mil.

| Unidade Orçamentária | | Dotação Inicial | Dotação Adicional | Em R\$ Mil Dotação Final |
|----------------------|---|-----------------|-------------------|-----------------------------|
| 39250 | Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT | 543.816,15 | 5.136,63 | 548.952,79 |

Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

Nos dados orçamentários informados não foi incluído o valor de R\$ 608.802,97 mil, referente à Reserva de Contingência, tendo em vista que essa dotação não consiste em recurso a ser utilizado pela Agência.

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

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

No gráfico comparativo abaixo são demonstrados os orçamentos finais dos anos de 2017 a 2021, sem considerar as reservas de contingências e as recomposições do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessões rodoviárias.



Observa-se que o orçamento da Agência desde 2018 vem apresentando tendência de queda, o que vem impactando o atendimento das despesas para cumprimento de suas finalidades institucionais. Assim, aquelas despesas programadas, dentro de cada ano, que não puderam ser atendidas estão sendo postergadas para os exercícios seguintes.

Da mesma forma, a execução orçamentária nos três últimos anos evidencia uma redução tanto nos gastos de custeio como de investimentos.

Execução Orçamentária – 2019 A 2021

| ANO | GRUPO DE DESPESA | | DOTACAO ATUA-LIZADA (a) | DESTAQUE CONCEDIDO (b) | DESPESAS EMPENHADAS* (c) | Execução orçamentária % (c/a) | DESPESAS LIQUIDADAS (d) | DESPESAS PAGAS (e) | RP PA-GOS** (f) | Execução financeira % (e/c) |
|------|------------------|----------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------|--------------------|-------------------|-----------------------------|
| 2021 | 1 | PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS | 264.401,80 | 314,85 | 262.539,37 | 99% | 262.105,93 | 244.328,01 | 16.438,82 | 93,1% |
| | 3 | OUTRAS DESPESAS CORRENTES | 280.058,24 | 708,03 | 268.821,39 | 96% | 220.418,54 | 216.359,39 | 33.178,79 | 80,5% |
| | 4 | INVESTIMENTOS | 4.492,75 | - | 2.862,73 | 64% | 68,79 | 68,79 | 1.789,34 | 2,4% |
| | Total | | 548.952,79 | 1.022,88 | 534.223,50 | 97% | 482.593,25 | 460.756,19 | 51.406,95 | 86,2% |
| 2020 | 1 | PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS | 260.971,06 | - | 258.323,75 | 99% | 257.598,81 | 241.376,19 | 17.544,74 | 93,4% |
| | 3 | OUTRAS DESPESAS CORRENTES | 349.304,41 | 2.688,50 | 316.898,15 | 91% | 254.087,09 | 252.584,61 | 44.541,19 | 79,7% |
| | 4 | INVESTIMENTOS | 8.141,40 | - | 1.621,40 | 20% | 62,39 | 62,39 | 22.401,17 | 3,8% |
| | Total | | 618.416,86 | 2.688,50 | 576.843,30 | 93% | 511.748,29 | 494.023,19 | 84.487,11 | 85,6% |
| 2019 | 1 | PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS | 264.433,72 | 1.787,11 | 257.492,98 | 97% | 257.248,63 | 239.897,51 | 17.391,11 | 93% |
| | 3 | OUTRAS DESPESAS CORRENTES | 352.077,24 | 6.613,39 | 303.829,12 | 86% | 245.163,44 | 242.200,46 | 53.116,04 | 79,7% |
| | 4 | INVESTIMENTOS | 22.205,14 | | 16.798,28 | 76% | 39,69 | 39,69 | 38.294,11 | 0,2% |
| | Total | | 638.716,10 | 8.400,50 | 578.120,38 | 91% | 502.451,76 | 482.137,66 | 108.801,27 | 83,4% |

*Nas Despesas Empenhadas não está incluída a execução dos destaques concedidos pela Agência.

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

Fonte: Tesouro Gerencial 19/01/2022.

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

Em 2021, a dotação de investimento se restringiu a melhorias pontuais, no entanto, houve a frustração de algumas licitações, impossibilitando a finalização do procedimento licitatório dentro do exercício financeiro, ficando a execução abaixo do esperado.

Ademais, como a liberação de limite orçamentário adicional, nos últimos anos, ocorreu ao final do exercício, o pagamento das despesas com investimento foi realizado por meio de restos a pagar no ano seguinte, tendo em vista que não houve tempo hábil para liquidação e pagamento dentro do mesmo exercício.

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

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

| ÓRGÃO RECEBE-DOR | ÓRGÃO REPASSADOR | DESTAQUE RECEBIDO | DESPESAS EMPENHADAS | DESPESAS LIQUIDADAS | DESPESAS PAGAS |
|------------------------|---|-------------------|---------------------|---------------------|------------------|
| ANTT | FUNDAÇÃO ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA-ENAP | 26.440,00 | 22.440,00 | 22.440,00 | 22.440,00 |
| | AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA - ANVISA | 48.040,65 | 48.040,65 | 44.827,68 | 44.827,68 |
| | FUNDO NACIONAL DE SAÚDE | 3.000,00 | 3.000,00 | 3.000,00 | |
| | MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - MINFRA | 6.307,13 | | | |
| TOTAL EXECUTADO | | 83.787,78 | 73.480,65 | 70.267,68 | 67.267,68 |

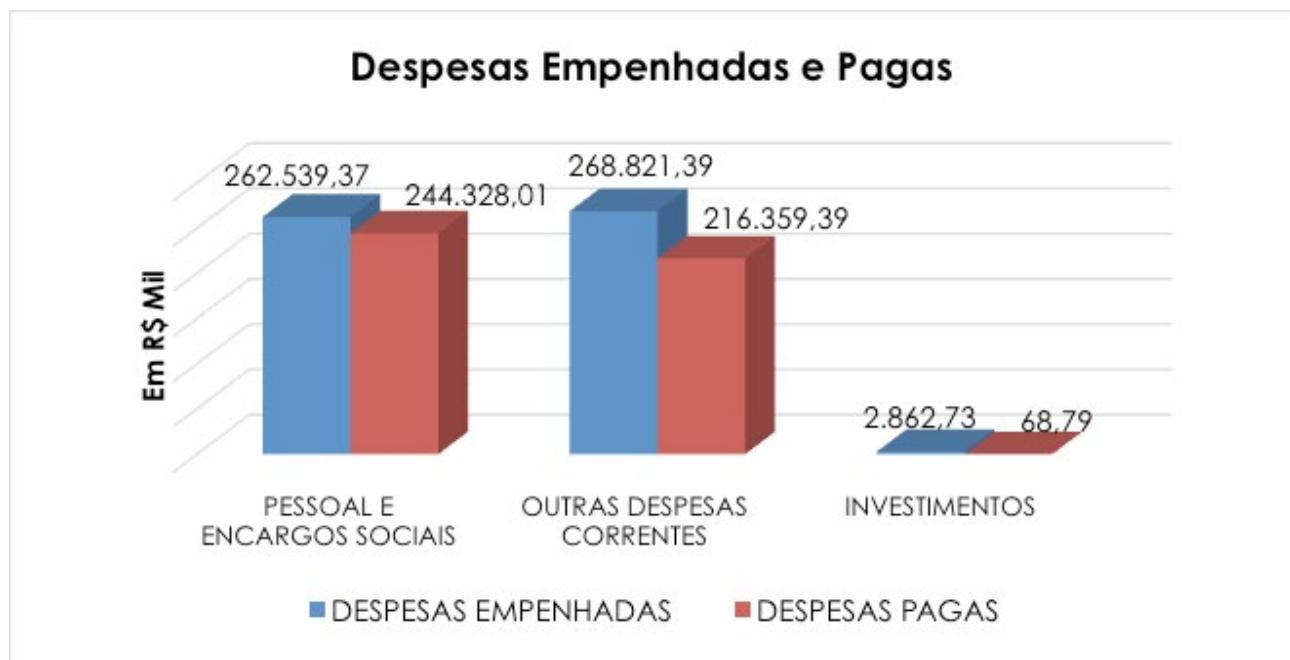
Fonte: Tesouro Gerencial 19/01/2022

Execução Orçamentária e Financeira

Após aprovação da LOA 2021 e publicação do decreto de programação orçamentária e financeira, que estabelece o cronograma mensal de desembolso do Poder Executivo Federal, as dotações orçamentárias são executadas pela Sede e pelas demais Unidades Gestoras da Agência.

Nos gastos da Agência estão compreendidos o pagamento de pessoal e encargos sociais, despesas de custeio e investimentos. Nas análises, a seguir, não será considerada a execução da dotação objeto de destaque concedido.

Em 2021, foi empenhado diretamente pela Agência o montante de R\$ 534.223,50 mil, que corresponde a 97% da dotação autorizada, sendo o maior gasto em Outras Despesas Correntes (custeio). Do total empenhado, foi pago o valor de R\$ 460.756,19 mil, correspondente a 86,2%, sendo o maior dispêndio também referente a despesas de custeio, que possuem papel importante no apoio ao cumprimento das atividades finalísticas da Agência.



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

| PROGRAMA GOVERNO | | DOTAÇÃO INICIAL | DOTAÇÃO ATUALIZADA | DESTAQUE CONCEDIDO | DESPESAS EM-PENHADAS | DESPESAS LIQUIDADAS | DESPESAS PAGAS |
|------------------|--|---------------------|---------------------|--------------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| 0032 | PROGRAMA DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DO PODER EXECUTIVO | 425.531,67 | 456.961,87 | 11,53 | 444.678,08 | 400.872,17 | 382.224,19 |
| 0901 | OPERAÇÕES ESPECIAIS: CUMPRIMENTO DE SENTENÇAS JUDICIAIS | 1,00 | 315,85 | 314,85 | | | |
| 0909 | OPERAÇÕES ESPECIAIS: OUTROS ENCARGOS ESPECIAIS | 1,00 | 1,00 | | | | |
| 0910 | OPERAÇÕES ESPECIAIS: GESTÃO DA PARTICIPAÇÃO EM ORGANISMOS E ENTIDADES EXTERNAS | 30,00 | 16,13 | | 16,13 | 16,13 | 16,13 |
| 0999 | RESERVA DE CONTINGÊNCIA | 608.802,97 | 608.802,97 | | | | |
| 3006 | TRANSPORTE TERRESTRE E TRÂNSITO | 118.252,49 | 91.657,94 | 696,50 | 89.529,28 | 81.704,95 | 78.515,86 |
| TOTAL | | 1.152.619,13 | 1.157.755,76 | 1.022,88 | 534.223,50 | 482.593,25 | 460.756,19 |

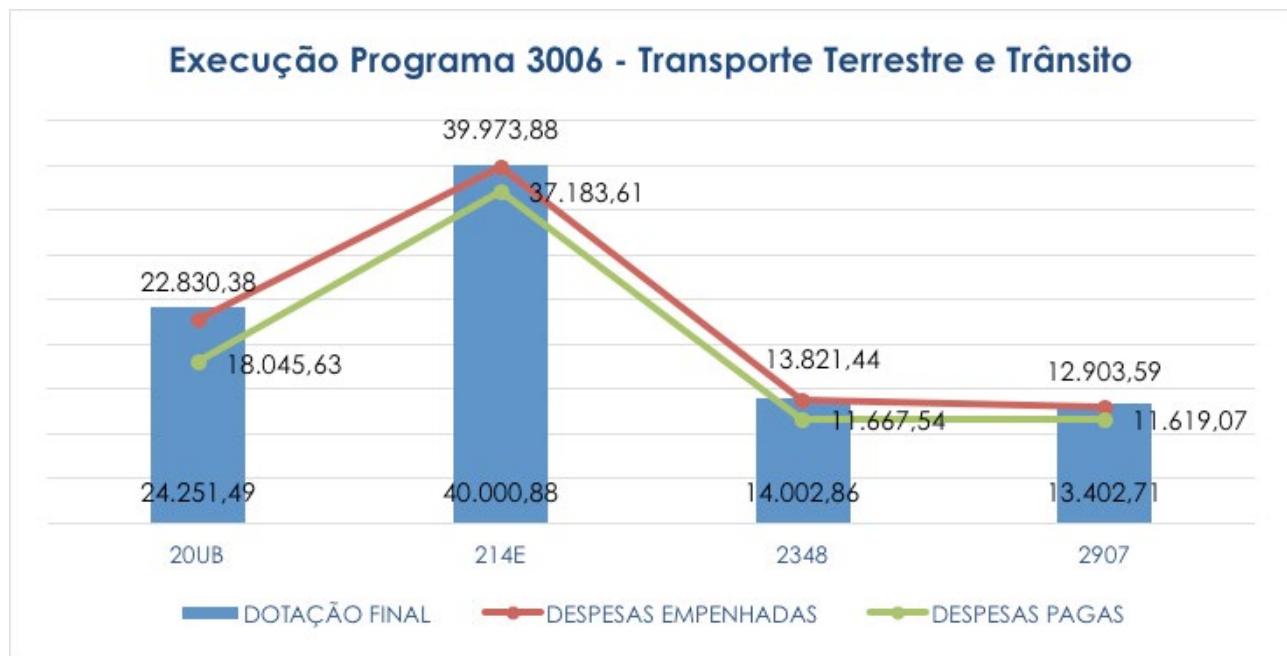
Em R\$ Mil

Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

No programa temático 3006 – Transporte Terrestre e Trânsito concentram-se os gastos realizados com as atividades finalísticas da Agência, contendo no seu detalhamento ações orçamentárias destinadas às fiscalizações de responsabilidade da Agência:

- 20UB – Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros e de Cargas;
- 214E – Manutenção e Operação do Sistema de Fiscalização Eletrônica do Transporte Rodoviário;
- 2348 – Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Ferroviária e de Bens Operacionais; e
- 2907 – Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária.

Em R\$ Mil



Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

Valores significativos também foram executados durante o exercício oriundos de empenhos emitidos em anos anteriores (restos a pagar processados e não processados), o valor total pago foi de R\$ 34.968,13 mil, que consiste no pagamento de outras despesas correntes e investimentos, devido a contratação de despesas no final do ano e sem tempo hábil de execução dentro do exercício de emissão do empenho, ou ainda atraso na entrega ou aprovação dos serviços e produtos recebidos.

Em R\$ Mil



Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

Execução por Grupo e Elemento de Despesa



Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

Em 2021, os empenhos com outras despesas correntes, conforme dotação orçamentária consignada na LOA, totalizaram R\$ 268.821,39 mil, dos quais a maior parte foi destinada a outros serviços de terceiros e serviços de tecnologia da informação e comunicação. Esses serviços foram fundamentais para o desempenho das atividades finalísticas da Agência, bem como para a manutenção e estruturação dos serviços de TI.

| GRUPO 3 – OUTRAS DESPESAS CORRENTES | |
|---|-------------------------------|
| Elemento Despesa | Despesas Empenhadas (R\$ Mil) |
| 39 – Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica | 128.033,67 |
| 40 – Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação – Pessoa Jurídica | 71.798,23 |
| Demais elementos | 68.989,50 |
| Total | 268.821,39 |

Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

A execução de despesas com Investimento está relacionada à aquisição de mobiliário em geral, de equipamentos de fiscalização, aparelhos de ar-condicionado, equipamentos de TI, dentre outros.

| GRUPO 4 – INVESTIMENTO | |
|--|--------------------------------------|
| Elemento Despesa | Despesas Empenhadas (R\$ Mil) |
| 52 – Equipamentos e Material Permanente | 2.849,53 |
| 30 – Material de Consumo | 11,31 |
| 40 – Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação PJ | 1,89 |
| Total | 2.862,73 |

Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

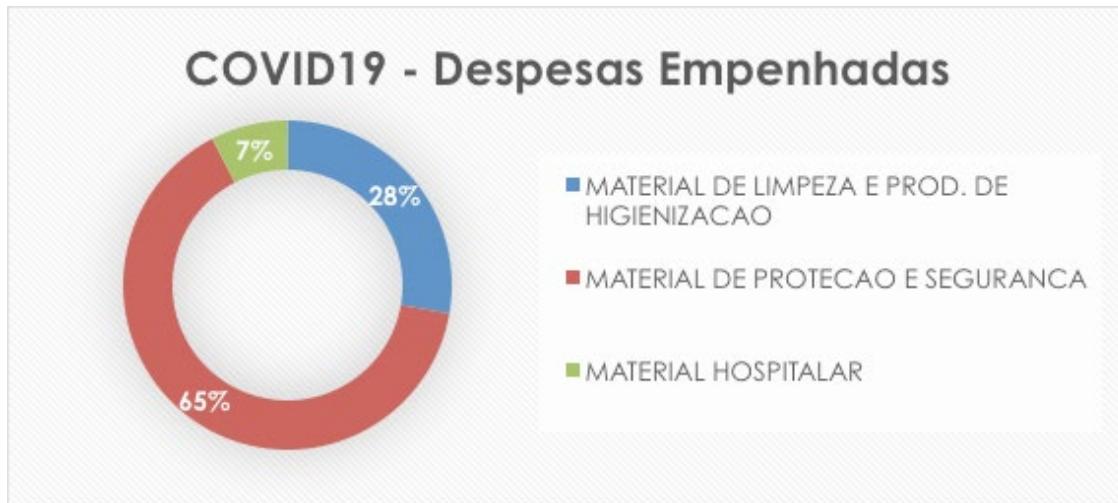
Também merece destaque a execução de despesas com Pessoal que, em grande parte, resumem-se ao pagamento dos salários dos servidores ativos e os respectivos encargos sociais. Os demais elementos se referem aos gastos com pessoal inativo e pensionistas, pessoal requisitado e demais despesas de pessoal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

| GRUPO 1 – Pessoal e Encargos Sociais | |
|--|--------------------------------------|
| Elemento Despesa | Despesas Empenhadas (R\$ Mil) |
| 11 – Vencimentos e Vantagens Fixas – Pessoal Civil | 194.039,54 |
| 13 – Obrigações Patronais | 38.175,36 |
| Demais elementos | 30.324,48 |
| Total | 262.539,37 |

Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

Execução Despesas COVID-19

Diante do cenário persistente da pandemia da Covid-19, foram necessários alguns gastos com a prevenção dos servidores e para evitar a disseminação do vírus nas Unidades da ANTT que mantiveram o trabalho presencial. Dessa forma, foi empenhado o montante de R\$ 5.548,58 com aquisição de máscaras, álcool em gel, luvas e demais equipamentos e materiais de proteção.



Fonte: Tesouro Gerencial (19/01/2022)

Limite Orçamentário – Despesas Discricionárias

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

O Decreto nº 10.699, de 14 de maio de 2021, que estabeleceu a programação orçamentária e financeira do exercício, e suas alterações posteriores, liberou no segundo trimestre do ano todo o limite orçamentário para despesas primárias discricionárias da Agência, no montante de R\$ 318.000.000,00, não havendo contingenciamento de despesas ao final do exercício.

Devido à pandemia da covid-19, as atividades desempenhadas pela Agência tiveram impactos resultantes das medidas de restrição feitas pelas autoridades de saúde no combate a proliferação da covid-19. Com isso, algumas despesas sofreram reduções significativas, tais como diárias e passagens, manutenção de veículos e combustíveis, cursos de capacitação, estagiários, água e energia elétrica.

Além disso, considerando que durante 2021 houve a revisão e ajuste de alguns contratos continuados da ANTT, bem como a ocorrência de imprevistos nos processos de aquisição e contratações em andamento, que não tiveram tempo hábil para finalização no exercício, foi efetuado o cancelamento de dotação no montante de R\$ 43.424.159,00 das despesas primárias discricionárias, representando uma redução de aproximadamente 13,6% em relação à dotação incialmente aprovada.

Durante o exercício, foram suplementadas as dotações referentes às despesas obrigatórias de pessoal (ativo e inativo), encargos sociais e benefícios, perfazendo o montante de R\$ 48.560.792,00.

CRÉDITOS ADICIONAIS E OUTRAS ALTERAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS 2021

| GRUPO DE DESPESA | CANCELAMENTO | SUPLEMENTAÇÃO | JUSTIFICATIVA | PUBLICAÇÕES DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO |
|--|--------------|---------------|--|---|
| Pessoal e Benefícios (Despesas Obrigatorias) | | 48.560.792,00 | Suplementação orçamentária para atender despesas com a folha de pessoal e benefícios dos servidores da Agência, bem como remuneração dos cedidos. | Portarias SETO nº 5.933, 9.295, 11.811, 12.127, 13.140, 14.238, 15.060 e 15.177/2021. |
| Outras Despesas Correntes/ Investimento (Despesas Discricionárias) | | 43.424.159,00 | O cancelamento está em conformidade com o previsto nos parágrafos 10 e 11 do artigo 165 da CF/88 e a alteração não afeta as metas fiscais estabelecidas, tendo em vista que a inexecução é em decorrência de revisão de alguns contratos continuados da ANTT e ainda em razão de ajustes tendo em vista processos de aquisição e contratações em andamento, que não tiveram tempo hábil para finalização no exercício. | Portarias SETO nº 6.313, 14.984 e 15.032/2021. |

Fonte: GEORF 19/01/2022.

Após o cancelamento mencionado acima, o limite final para as despesas primárias discricionárias da Agência foi de **R\$ 274.575.841,00**, conforme Portaria SETO/ME nº 15.171, de 29 de dezembro de 2021.

| Limite de Movimentação e Empenho 2021 – ANTT | | |
|---|---------------------|----------------|
| Despesas Primárias Discricionárias | | |
| Início | Cancelamento | Final |
| 318.000.000,00 | - 43.424.159,00 | 274.575.841,00 |

Assim, considerando o encerramento do exercício de 2021, segue, abaixo, quadro consolidado com os valores do PLOA, LOA, limite e execução orçamentária, bem como quadro com os indicadores orçamentários de 2021. Nos valores apresentados, não foi considerado o montante previsto no orçamento para reserva de contingência e a execução dos recursos objeto de destaque concedido.

Orçamento ANTT 2021

| ÓRGÃO | PLOA | LOA/ALTERAÇÕES | LIMITE ORÇAMENTÁRIO | DESPESAS EMPENHADAS | Empenhado/ Limite % |
|--------------|----------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ANTT | 544.016.154,00 | 548.952.787,00 | 548.952.787,00 | 534.223.496,08 | 97,31 |

Fonte: Tesouro Gerencial 19/01/2022

Indicadores Orçamentários 2020 e 2021

| ANO REFERÊNCIA | DESCRIÇÃO | FÓRMULA | 2020 | 2021 |
|---|------------------|--------------------------------------|------------------|------------------|
| | | | VALOR (%) | VALOR (%) |
| Evolução da Despesa Liquidada | | Despesa Liquidada/Despesa Empenhada | 89% | 90% |
| Evolução do percentual da despesa liquidada em relação à aprovada | | Despesa Liquidada/Dotação Autorizada | 83% | 88% |
| Evolução de Empenho da Dotação Autorizada | | Despesa Empenhada/Dotação Autorizada | 93% | 97% |
| Evolução da relação entre o PLOA enviado ao Congresso Nacional e a LOA aprovada | | LOA/PLOA | 98% | 101% |

| DESCRIÇÃO | FÓRMULA | 2020 | 2021 |
|--|--------------------------------|-----------|-----------|
| | | VALOR (%) | VALOR (%) |
| Evolução da relação entre a LOA aprovada e o limite orçamentário | Limite Orçamentário/LOA | 100% | 100% |
| Evolução do Pagamento da Despesa | Despesa Paga/Despesa Liquidada | 97% | 95% |
| Evolução da Despesa Paga frente a Despesa Empenhada | Despesa Paga/Despesa Empenhada | 86% | 86% |

Fonte: Tesouro Gerencial 19/01/2022

Principais Desafios e Ações Futuras

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

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

Ferramenta importante, implementada em 2019, foi a aprovação do Planejamento Anual de Contratações (PAC) 2019-2020, atendendo a determinação decorrente do Ministério da Economia, exarada pela Instrução Normativa SEGES/MP nº 01/2019 e em obediência aos preceitos previstos no normativo interno [NA/003-18/SUDEG-01](#), que tem o objetivo de melhorar a eficiência dos gastos públicos e possibilitar o conhecimento prévio das intenções previstas para aquisição de novos bens e serviços, bem como da manutenção das contratações já existentes. O PAC tem sido utilizado como base para elaboração dos orçamentos anuais, vinculando a programação orçamentária ao planejamento das ações das unidades.

Nesta linha, a ANTT tem como meta o aprimoramento da governança na gestão orçamentária e financeira, tendo como ações previstas: instituir o Comitê de Gestão Orçamentária e Financeira, melhorar o processo de acompanhamento da execução orçamentária dos contratos pelas unidades gestoras responsáveis e aperfeiçoar o alinhamento entre o Planejamento Estratégico, o Plano de Gestão Anual (PGA), o PAC e a LOA.

Tendo em vista as recomendações feitas pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN, em relação ao desenvolvimento de uma sistemática de custos, conforme Portaria STN nº 157/2011, que dispõe sobre a criação do Sistema de Custos do Governo Federal, a Agência, durante os exercícios de 2016, 2017 e 2018, participou de capacitações, seminários e cursos buscando adquirir um maior conhecimento acerca do desenvolvimento da apuração dos custos dos produtos e serviços oferecidos para viabilizar a implantação de uma estrutura de apuração dos custos administrativos.

Ao longo de 2019, com o auxílio dos relatórios gerados pelo Portal de Custos, a Agência buscou estruturar uma base para apuração dos seus custos administrativos, que representasse a realidade dos gastos da ANTT.

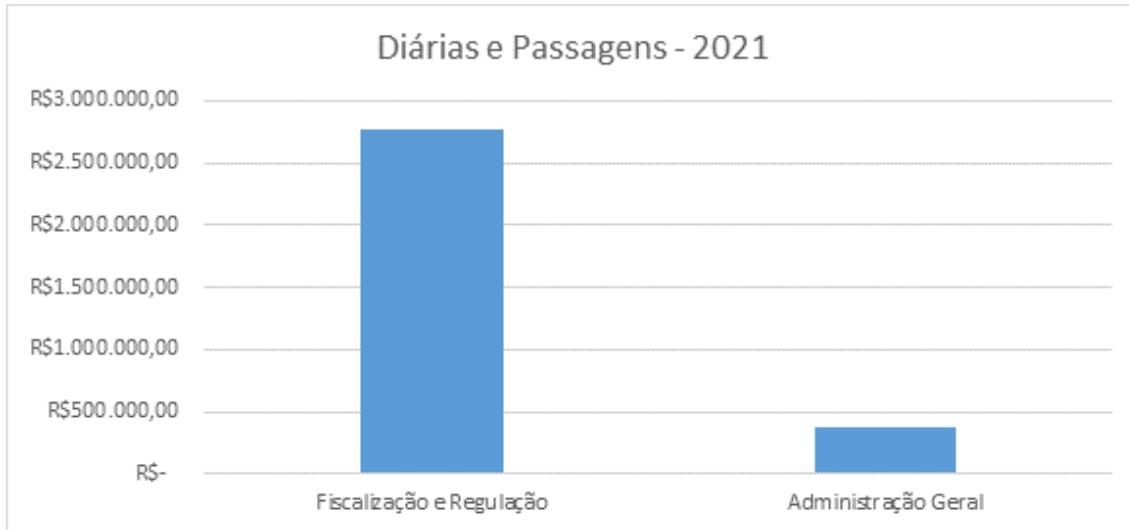
Em 2020, foi apresentado quadro com o rateio das despesas por Unidade da Sede, sendo utilizados os seguintes critérios:

- Força de Trabalho - Quantidade de pessoas realizando trabalho na área (consideram servidores, colaboradores, terceirizados, estagiários, etc);
- Estagiários - Valor de bolsa e vale transporte dos estagiários alocados em cada Unidade Organizacional;
- Postos de Trabalho - Valor dos postos de trabalho de apoio administrativo alocados em cada Unidade Organizacional; e
- Área Ocupada - Distribuição da área útil ocupada por cada Unidade Organizacional.

Entretanto, em 2021, devido à pandemia da covid-19, a implantação do teletrabalho e mudança em andamento na ocupação de espaços tanto da Sede como nas Unidades Regionais, houve impacto significativo nas referências utilizadas para rateio das despesas administrativas, de forma que o modelo utilizado até então terá que ser revisto para adequar-se à nova realidade.

Diárias e Passagens

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



No exercício de 2021, foi liquidado o total de R\$ 3.150.164,22 em diárias e passagens, sendo 12,08% deste montante em Ações Administrativas (R\$ 380.578,98) e 87,92% (R\$ 2.769.585,24) em Ações de Fiscalização e Regulação.

Cabe ressaltar que a pandemia da Covid-19, declarada pela Organização Mundial da Saúde em 11/03/2019, fez com que viagens em geral, incluindo os afastamentos a serviço, fossem drasticamente reduzidas.

Em consonância com as orientações das autoridades sanitárias nacionais e internacionais, a ANTT publicou, em 26/03/2020, a Portaria DG Nº 127, que vigeu até 04/11/2021, estabelecendo medidas de prevenção e redução do risco de contágio do coronavírus, incluindo a suspensão de viagens nacionais e internacionais, a serviço, que não se fizessem estritamente necessárias.

Assim, em 2021, as despesas dessa natureza mantiveram um valor atípico, com um aumento de cerca de 38,15% em relação a 2020, impulsionado principalmente pelos momentos em que houve arrefecimento da pandemia, permitindo, em parte, o retorno das viagens a serviço, mas ainda longe do nível de gastos de anos anteriores.

No entanto, atividades de fiscalização, consideradas essenciais e cuja natureza de trabalho externo exige a presença física dos agentes públicos, foram mantidas, com menor queda no valor de execução.

O quadro abaixo traz um comparativo das despesas relativas a diárias e passagens com ações administrativas e ações de fiscalização e regulação nos anos de 2019, 2020 e 2021.

| | 2019 | 2020 | Variação 20/19 | 2021 | Variação 21/20 |
|---------------------------------|--------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|
| Fiscalização e Regulação | 5.013.948,91 | 2.002.754,13 | -60,06% | 2.769.585,24 | 38,29% |
| Administração Geral | 1.415.432,44 | 277.436,51 | -80,40% | 380.578,98 | 37,18% |
| Total | 6.429.381,35 | 2.280.190,64 | -64,53% | 3.150.164,22 | 38,15% |

Receitas

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

- Fonte 129: se refere às arrecadações de outorgas de ferrovias, outorgas de rodovias e outorgas de serviços de transportes de passageiros. A maior receita nessa fonte, em 2021, se deve ao pagamento de outorgas rodoviárias relativas aos leilões realizados no decorrer do ano;
- Fonte 150: a parte mais representativa dessa fonte diz respeito às arrecadações decorrentes das Verbas de Fiscalização mensais previstas nos contratos de concessões de rodovias e das Verbas de Fiscalização anuais previstas em alguns contratos de concessões ferroviárias.
- Fonte 163: destinou-se à arrecadação proveniente do primeiro leilão de veículos, da ANTT, conforme Edital de Licitação – Alienação de Veículos – Leilão Eletrônico nº. 01/2021-ANTT;
- Fonte 174: se refere, principalmente, à arrecadação decorrente das infrações ocorridas na prestação de serviços de transportes rodoviários de passageiros e de cargas e à arrecadação proveniente do recolhimento da Taxa de Fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. Essas multas/taxa são decorrentes do Poder de Polícia. Em 2021, excepcionalmente, também foram arrecadados nesta fonte os recursos relativos aos residuais de exercícios anteriores, devidos à ANTT, em razão do vencimento de acordos de cooperação técnica com a Agência Tocantinense de Regulação, Controle e Fiscalização dos Serviços Públicos – ATR e com a Polícia Militar do Estado de Minas Gerais – PM/MG.

Em 2021, a receita realizada foi de R\$ 2.135.686.444, conforme composição detalhada no quadro abaixo.

| FONTE | RECEITA PREVISTA LOA 2021 | RECEITA REALIZADA 2021 | % DE REALIZAÇÃO EM RELAÇÃO À LOA |
|--------------|---------------------------|------------------------|----------------------------------|
| 129 | 729.600.238 | 1.739.765.719 | 238,45% |
| 150 | 262.632.525 | 233.434.220 | 88,88% |
| 163 | - | 773.925 | - |
| 174 | 162.002.341 | 161.712.580 | 99,82% |
| TOTAL | 1.154.235.104 | 2.135.686.444 | 185,03% |

Ao analisar-se os montantes arrecadados, em relação aos valores previstos na Lei Orçamentária Anual, verifica-se que a Fonte 129 superou o valor previsto na LOA. O aumento expressivo na Fonte 129 se deve à antecipação do pagamento de outorga por parte da Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo, em virtude do edital da BR-116/BR-101-RJ-SP. O pagamento da outorga rodoviária estava projetado para que ocorresse somente em janeiro de 2022, contudo foi realizado em dezembro de 2021.

Em relação à fonte de recursos 150, o percentual de realização ficou abaixo do estimado, tendo em vista que a previsão de receita para o exercício considerou a arrecadação de verbas de fiscalização oriundas de três novas concessões rodoviárias cujo leilão não se concretizou no exercício ou ocorreu em momento posterior ao inicialmente programado.

Quanto à fonte 174, a arrecadação ainda sofre os impactos da pandemia da Covid-19 devido à redução da capacidade de adimplência dos infratores.

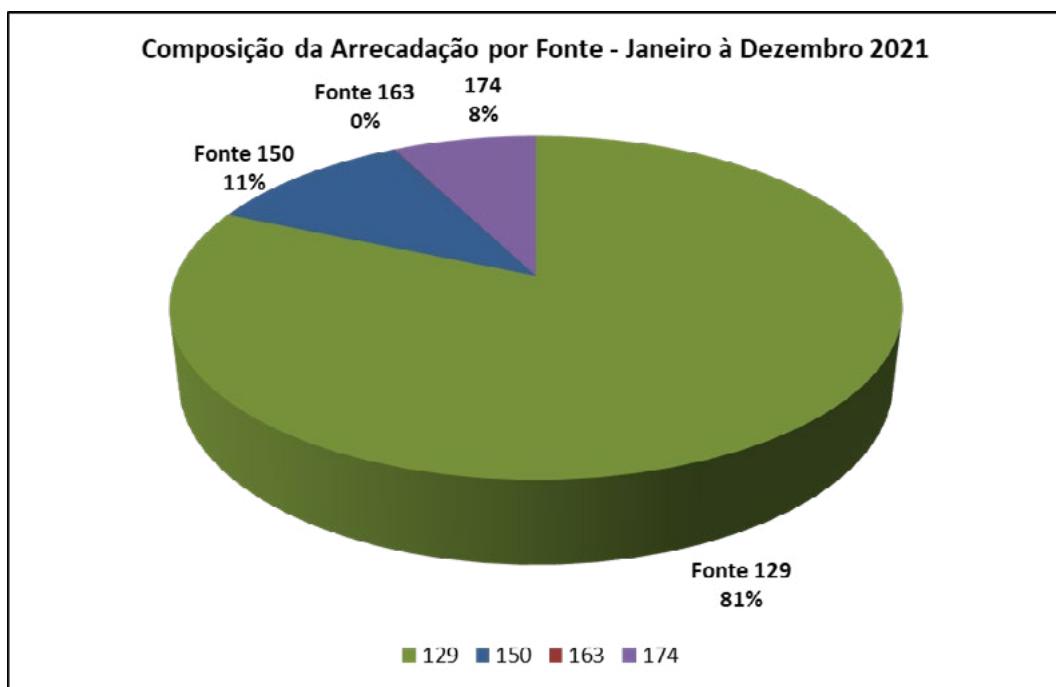
Visando apresentar uma análise comparativa, o quadro a seguir apresenta a receita realizada nos últimos três anos.

COMPARATIVO DA RECEITA REALIZADA – JANEIRO A DEZEMBRO

2019 A 2021

| FONTE | 2019 | | 2020 | | 2021 | |
|--------------|--------------------|-------------|----------------------|-------------|----------------------|-------------|
| | Valor | % | Valor | % | Valor | % |
| 129 | 339.208.731 | 47% | 5.548.667.754 | 94% | 1.739.765.719 | 81% |
| 150 | 182.937.831 | 25% | 234.329.858 | 4% | 233.434.220 | 11% |
| 163 | 0 | 0% | 0 | 0% | 773.925 | 0% |
| 174 | 201.791.566 | 28% | 104.603.935 | 2% | 161.712.580 | 8% |
| TOTAL | 723.938.128 | 100% | 5.887.601.547 | 100% | 2.135.686.444 | 100% |

A composição do valor total arrecadado em 2021, por fonte de recursos, é demonstrada abaixo, em termos percentuais:



O gráfico, a seguir, representa a evolução total da receita da ANTT no período de 2019 a 2021.

Gestão Das Multas Aplicadas Em Decorrência Da Atividade De Fiscalização

Demonstração da estrutura de controles da atividade de arrecadação das multas aplicadas

A estrutura de controle e dos procedimentos sobre a gestão das multas aplicadas em decorrência da atividade de fiscalização e regulação é constituída por um conjunto de atividades que visam o lançamento, a arrecadação, a cobrança e o recolhimento das receitas administradas pela Agência.

Conforme estabelecido no Regimento Interno é de competência da Gerência de Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade – GEORF, subordinada à Superintendência de Gestão Administrativa – SUDEG, acompanhar e controlar as receitas advindas das multas aplicadas pelas áreas finalísticas.

Considerando as mudanças organizacionais trazidas com o novo Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução Nº 5.888, de 12 de maio de 2020, o processo de apuração e cobrança é realizado pelas Superintendências Finalísticas, a saber: Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS), Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS), Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER) e Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD).

As atividades de gestão das multas, no tocante ao processamento e à cobrança compreendem:

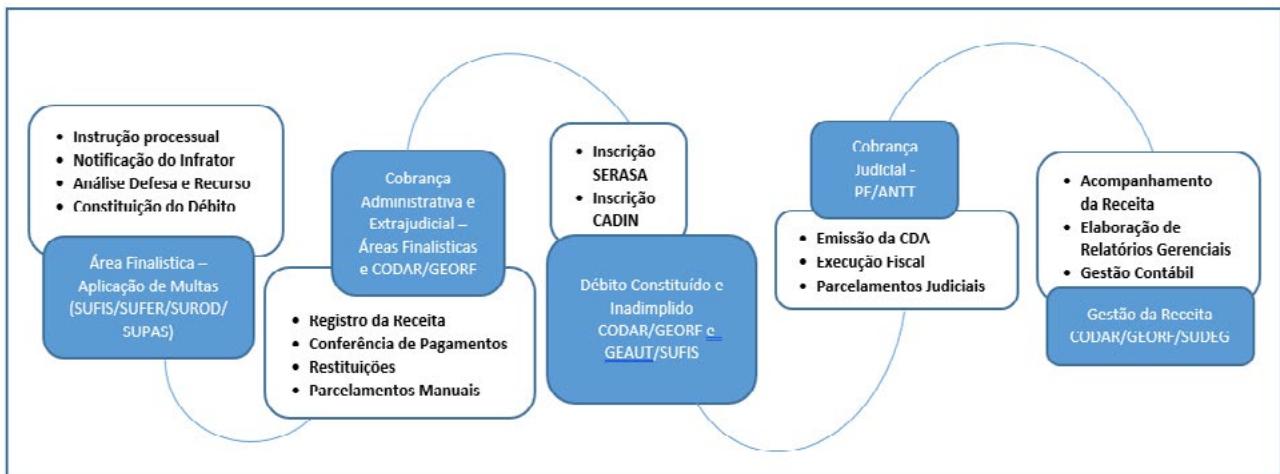
- a) Aplicação das multas pelas áreas finalísticas decorrentes das infrações de serviços de transportes rodoviários de cargas e passageiros (Fonte 174) e do descumprimento contratual e regulatório (Fonte 150);
- b) Identificação do agente passivo da obrigação;
- c) Apuração do valor a ser arrecadado pela Agência;
- d) Fixação da data de vencimento, emissão das notificações das infrações/penalidades, com postagem das Guias de Recolhimento da União – GRU (Cobrança ou Simples).
- e) Geração das notificações de lançamentos dos devedores, realizada de forma sistêmica, por meio dos sistemas de gestão de multas (SGM, SIFAMA e SISMULTAS – em interface com o Sistema de Arrecadação). Tais informações registram o montante de recursos a serem arrecadados oriundos das multas aplicadas;

- f) Para os casos em que as notificações pessoais restarem frustradas, são gerados editais de notificação no Diário Oficial da União para os inadimplentes, de forma a cumprir os ritos processuais e legais;
- g) Efetivação da instrução e análise das impugnações e/ou recursos relativos aos créditos de competência das multas aplicadas pela ANTT;
- h) Emissão dos processos inadimplidos para registro na SERASA, de forma a ser efetuada cobrança extrajudicial;
- i) Verificação prévia dos registros de devedores inadimplentes, para fins de confirmação da liquidez e certeza do crédito, com vistas à inscrição no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público (Cadin), observado o prazo para inclusão estabelecido na Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002.
- j) Elaboração de procedimentos preparatórios de registro de devedores nos sistemas de gestão de multas, com encaminhamento de processos administrativos à Procuradoria Federal atuante na ANTT, para fins de inscrição em dívida ativa e cobrança judicial dos valores devidos à Agência.
- k) A aplicação das penalidades e as sucessivas ações de cobrança dos créditos constituídos ou vencidos, incluindo o acompanhamento da instrução dos processos administrativos, são de responsabilidade das Superintendências (SUFIS, SUPAS, SUFER e SUROD).

Após o cumprimento dos ritos de processamento e cobrança, compete à área financeira o acompanhamento dos créditos recebidos com as seguintes atividades:

- a) Monitorar todas as receitas da ANTT, no que se refere à arrecadação e à restituição de valores;
- b) Promover o registro e o controle das inscrições e baixas dos créditos definitivamente constituídos, no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público (Cadin), por solicitação expressa das Superintendências Finalísticas, com exceção das multas processadas pela Superintendência de Fiscalização – SUFIS, a qual processa os registros e exclusões no Cadin das multas afetas à sua área de competência;
- c) Elaborar relatórios de arrecadação das receitas de acordo com os registros consignados no Sistema Integrado de Administração Financeira – SIAFI.

Responsabilidades na Aplicação de Multas



A ANTT possui contratos de serviços de apoio administrativo com locação de mão-de-obra para apoio às diversas unidades.

Em especial, para o processamento das multas do transporte rodoviário de cargas e passageiros, tendo em vista o grande volume de autos a serem processados, notificados e cobrados administrativamente, foi celebrado contrato para prestação de serviço de apoio ao processamento de autos de infração (RDJ Assessoria e Gestão Empresarial Eireli, Contrato nº 022/2021).

Em sequência, para procedimento de análise de processos com vistas à inscrição dos créditos a eles inerentes na Dívida Ativa da ANTT, foi formalizado o contrato de prestação de serviços de apoio administrativo às atividades da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (G4F Soluções Corporativas LTDA-EPP, Contrato nº 026/2019).

Há também os serviços de apoio administrativo, necessários para o acompanhamento da arrecadação na área financeira.

Gestão dos riscos relacionados à atividade

Os riscos relacionados à atividade de processamento e cobrança das multas estão diretamente associados à possibilidade de ocorrência de prescrição punitiva, intercorrente e executória dos autos lavrados.

Cabe destacar que a prescrição punitiva é a perda do direito de punir. Ou seja, quando existir inércia do Estado em face do não exercício da pretensão de punir o ato infracional.

Nos processos administrativos das multas lavradas pela ANTT, a prescrição punitiva pode ocorrer quando os autos lavrados não tiverem seus devedores devidamente notificados dentro do prazo

legal. Já a prescrição intercorrente refere-se ao intervalo de atos dentro do processamento em si.

No tocante à prescrição executória, que é o efetivo direito de executar a cobrança durante certo período de tempo, no âmbito da Administração Pública, o prazo prescricional para o ajuizamento da execução fiscal de cobrança de multa de natureza administrativa é de cinco anos, contados do momento em que se torna exigível o crédito.

Sendo assim, a gestão de riscos efetuada pela ANTT, na questão das multas aplicadas, visa tratar e prevenir a ocorrência de prescrição punitiva, intercorrente ou executória, priorizando o processamento pela ordem cronológica dos atos processuais.

A prescrição está sendo controlada e monitorada pela GEAUT, mediante a implementação de programas de acompanhamento da prescrição.

Medidas usuais para garantir bons índices de arrecadação

A Agência tem buscado incrementar a capacidade de arrecadação das multas. A ação de melhoria inclui a implantação ou ampliação de atividades de cobrança administrativa, que têm sido conduzidas pelas próprias áreas responsáveis, com vistas à quitação do débito em esfera administrativa ou extrajudicial, a fim de evitar-se a tramitação na via judicial.

A cobrança extrajudicial tem sido amplamente aplicada por diversos órgãos da Administração Pública, com a adoção de protesto da Certidão de Dívida Ativa (CDA) ou mesmo da inclusão de devedores nos cadastros de órgãos de proteção ao crédito, por ser meio menos gravoso para o devedor.

Assim, a adoção da inscrição de débitos em aberto, tanto tributários quanto os não tributários, em órgãos de proteção ao crédito, com a justificativa de combate à evasão fiscal, com melhoria na arrecadação, além de ser mais uma etapa administrativa para regularização das pendências, reduz sobremaneira o número de execuções fiscais.

Neste contexto, a negativação do devedor do crédito exequendo contribui para dinamizar e aperfeiçoar a cobrança de créditos públicos, posto que evita a propositura de execuções de valores antieconômicos, as quais impactam no volume de trabalho das Procuradorias Federais, e demais instâncias envolvidas na cobrança judicial, além de se mostrar uma ferramenta de cobrança mais célere que a execução fiscal.

Desta forma, foi adotado pela Agência o procedimento de inscrição dos devedores, anteriormente à inscrição em Dívida Ativa, por meio da celebração de contrato entre a ANTT e a SERASA

S.A. (Contrato nº 054/2019), devidamente aprovado pelas instâncias necessárias, conforme Parecer nº 424-4/2014/PF-ANTT/PGF/AGU, como meio de recuperar os créditos em aberto, e reduzir a quantidade de processos passíveis de prescrição sem nenhuma ação de cobrança, ou mesmo de ações judiciais de valores inferiores a R\$ 1.000,00 (mil reais), nos termos da Portaria AGU nº 349, de 4 de novembro de 2018.

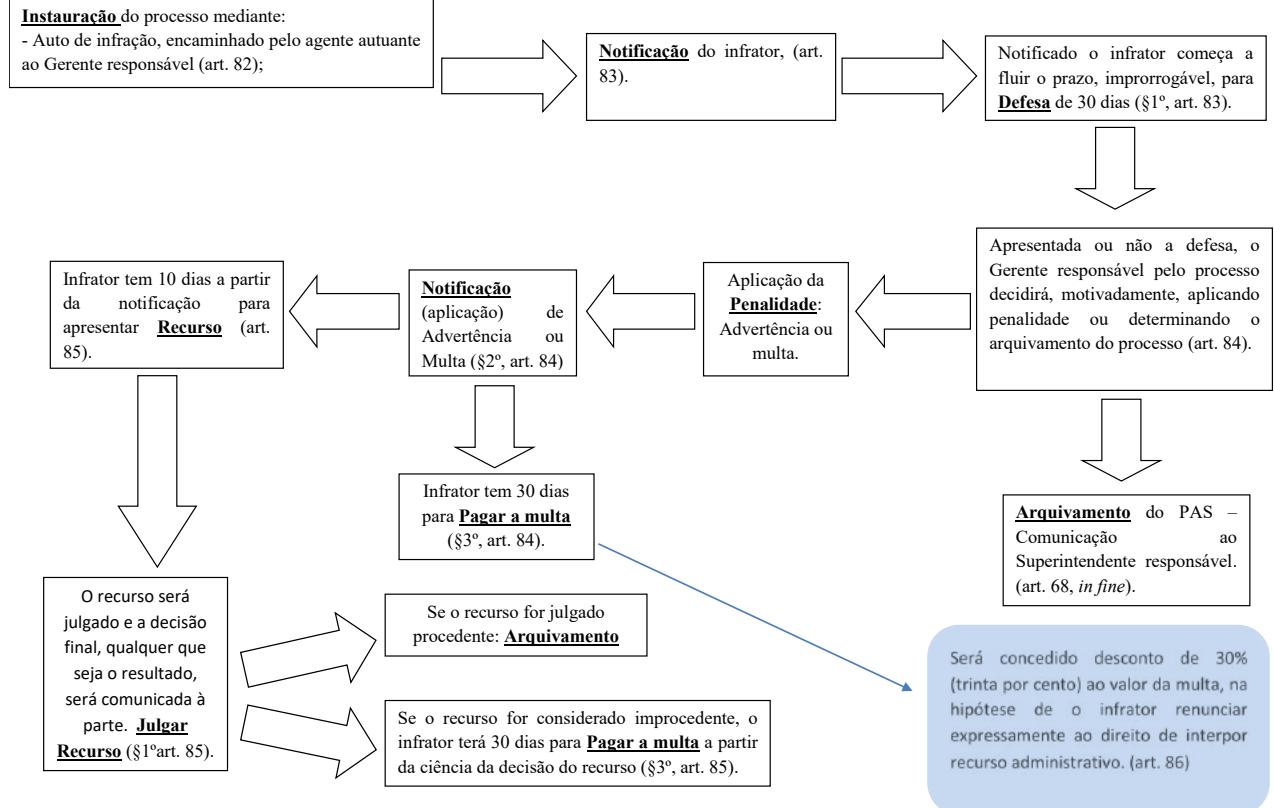
Como demonstração prática e quantitativa desse aprimoramento, desde que os débitos vencidos e não pagos, relativos às multas processadas pela Agência, passaram a ser inscritos na SERASA (2011), foi possível um acréscimo substancial na arrecadação.

No âmbito da ANTT, os processos administrativos sancionatórios são regidos pela [Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016](#). De acordo com o seu art. 5º, as infrações com penalidades de multa ou advertência serão apuradas por meio do Processo Administrativo Simplificado (PAS). A título de ilustração, a figura, abaixo, exemplifica como se dá o processamento de apuração de penalidades.

[Trâmite dos Processos Administrativos Simplificados para Apuração de Penalidades junto à ANTT, segundo Resolução nº 5.083/2016](#)

PROCESSO ADMINISTRATIVO SIMPLIFICADO – PAS

Título III, Capítulo I (artigos 81 a 87) da [Resolução ANTT nº 5.083/2016](#). Para apuração de infrações puníveis com as penalidades de advertência ou multa.



Em decorrência do aprimoramento implementado em 2011, houve o empenho por parte da Agência em conduzir com agilidade o processo gradual de ampliação de atividades de cobrança administrativa. A evolução do gerenciamento da arrecadação das multas aplicadas é demonstrada nos resultados, a seguir:

- Acompanhamento Autos Inscritos Serasa

Para um melhor acompanhamento, foi realizado o aprimoramento da tabela de Acompanhamento de Autos Inscritos na Serasa, de maneira a contemplar a situação de Renegociação da Dívida (parcelamento) e das solicitações realizadas pela Procuradoria Federal junto à ANTT.

Posto isso, segue abaixo o resumo da Memória Histórica do Acompanhamento Autos Inscritos na Serasa X Pagos GEAUT (2011-2018):

| Exer- cício | Qtde AI's Inscritos | Qtde AI's Pagos por cobrança adminis- trativa (R\$) | Valor recebido por co- brança administrativa | Valor Arreca- dado Fonte 174 (R\$) |
|------------------------|--------------------------------|--|---|---|
| 2011 | 12.944 | 5.056 | 2.492.165,54 | 9.218.681 |
| 2012 | 50.507 | 26.617 | 19.003.147,32 | 60.455.158 |
| 2013 | 64.993 | 21.573 | 31.196.031,96 | 64.974.761 |
| 2014 | 112.428 | 40.446 | 40.916.433,06 | 90.994.487 |
| 2015 | 43.469 | 28.350 | 28.092.424,44 | 93.104.775 |
| 2016 | 43.606 | 24.241 | 27.419.782,82 | 108.134.970 |
| 2017 | 68.244 | 23.339 | 17.959.214,65 | 109.440.439 |
| 2018 | 71.423 | 19.652 | 21.866.637,82 | 197.305.632 |
| TO- TAL | 467.614 | 189.274 | 188.945.838 | 733.628.903 |

Fonte: GEAUT.

Na sequência, segue a nova tabela de Acompanhamento Autos Inscritos na Serasa (2019-2020):

| Exercício | Al's Inscritos | Fonte 174 | Al's Pagos por cobrança no mês | | Renegociação da Dívida | | Solicitação da PF/ANTT | | TOTAL GERAL | |
|--------------|----------------|----------------|--------------------------------|------------------|------------------------|------------------|------------------------|------------------|---------------|------------------|
| | Qtde | Valor (R\$) | Qtde | Valor (R\$) | Qtde | Valor (R\$) | Qtde | Valor (R\$) | Qtde | Valor (R\$) |
| 2019 | 86.690 | 200.312 | 8.703 | 10.341,97 | 1.810 | 7.571,48 | 13.949 | 36.080,54 | 24.462 | 53.993,99 |
| 2020 | 42.889 | 89.286 | 3.697 | 4.274,38 | 1.098 | 4.188,08 | 6.274 | 12.717,63 | 11.069 | 21.180,10 |
| TOTAL | 129.579 | 289.598 | 12.400 | 14.616,36 | 2.908 | 11.759,56 | 20.223 | 48.798,17 | 35.531 | 75.174,09 |

Fonte: GEAUT.

É importante destacar que devido à pandemia do coronavírus (COVID-19), foi realizada a suspensão da atividade de inscrição de devedores na SERASA, nos meses de abril a agosto, sendo que o retorno da atividade se deu, gradativamente, a partir de setembro de 2020.

Durante o período de suspensão da atividade foram realizadas apenas sete inscrições na SERASA, para teste de correção da funcionalidade de envio de lotes de inscrição e de exclusão no cadastro de inadimplentes. Houve retorno em setembro de 2020 o que normalizou as inscrições.

· Exercício de 2021:

| Período 2021 | Al's inscritos | Fonte 174 | Al's pagos por cobrança no mês | | Renegociação da Dívida | | Solicitação da PF/ANTT | | TOTAL GERAL | |
|--------------------|----------------|-----------------------|--------------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|----------------------|---------------|----------------------|
| | Qtde | Valor (R\$) | Qtde | Valor (R\$) | Qtde | Valor (R\$) | Qtde | Valor (R\$) | Qtde | Valor (R\$) |
| Janeiro | 20.566 | 16.693.479,38 | 825 | 1.057.248,96 | 115 | 471.244,73 | 5.264 | 1.156.930,00 | 6.204 | 2.685.423,69 |
| Fevereiro | 13.419 | 16.405.965,01 | 451 | 731.074,60 | 191 | 796.029,30 | 5.580 | 1.248.839,95 | 6.222 | 2.775.943,85 |
| Março | 21.231 | 20.326.179,72 | 494 | 845.226,27 | 308 | 1.175.114,32 | 7.561 | 1.717.275,04 | 8.363 | 3.737.615,63 |
| Abril | 13.380 | 13.722.921,85 | 356 | 334.181,10 | 186 | 705.237,92 | 5.718 | 1.525.037,49 | 6.260 | 2.564.456,51 |
| Maio | 7.491 | 3.343.983,64 | 601 | 722.106,73 | 43 | 196.651,64 | 4.578 | 1.337.638,51 | 5.222 | 2.256.396,88 |
| Junho | 6.511 | 5.363.021,64 | 579 | 832.861,78 | 32 | 110.452,38 | 3.614 | 1.129.171,00 | 4.225 | 2.072.485,16 |
| Julho | 3.212 | 2.920.765,39 | 449 | 558.197,92 | 36 | 128.289,68 | 3.591 | 1.588.545,27 | 4.076 | 2.275.032,87 |
| Agosto | 7.454 | 5.088.098,27 | 403 | 467.850,95 | 51 | 164.495,43 | 2.506 | 1.124.190,36 | 2.960 | 1.756.536,74 |
| Setembro | 3.212 | 2.920.765,39 | 449 | 558.197,92 | 36 | 128.289,68 | 3.591 | 1.588.545,27 | 4.076 | 2.275.032,87 |
| Outubro | 8.335 | 10.222.056,61 | 120 | 118.673,33 | 25 | 84.460,20 | 2.626 | 1.534.256,49 | 2.771 | 1.737.390,02 |
| Novembro | 6.586 | 6.431.101,71 | 45 | 41.736,24 | 7 | 25.598,17 | 2.730 | 2.057.439,02 | 2.782 | 2.124.773,43 |
| Dezembro | 8.914 | 26.791.442,89 | 92 | 76.102,58 | 131 | 384.205,65 | 2.820 | 1.855.318,74 | 3.043 | 2.315.626,97 |
| Total geral | 120.311 | 130.229.781,50 | 4.864 | 6.343.458,38 | 1.161 | 4.370.069,10 | 50.179 | 17.863.187,14 | 56.204 | 28.576.714,62 |

Dados de Arrecadação de Multas - 2013 a 2021

| Fonte | Multas | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 174 | Multas Excesso de Peso | 22.203.817 | 17.745.974 | 8.987.287 | 11.955.018 | 9.565.610 | 45.300.616 | 43.195.145 | 15.039.699 | 21.772.633 |
| | Multas por Evasão de Balança | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Multas Transp. Rod. Interest. Passageiros | 24.254.833 | 43.071.552 | 51.745.775 | 52.232.147 | 47.025.551 | 61.762.535 | 64.942.792 | 31.123.777 | 29.016.529 |
| | Multas Vale Pedágio | 4.781.569 | 5.053.004 | 3.179.594 | 3.160.613 | 2.508.934 | 2.284.548 | 4.041.201 | 2.007.598 | 22.112.409 |
| | Multas RNTRC | 12.640.030 | 22.460.774 | 27.395.978 | 32.073.320 | 30.394.962 | 46.930.359 | 32.493.588 | 12.783.798 | 17.617.403 |
| | Multas Transp. Rod. Internacional Cargas | 1.037.460 | 2.450.299 | 1.627.606 | 2.434.842 | 2.675.247 | 3.238.895 | 2.350.523 | 1.789.777 | 1.657.905 |
| | Multas Transp. Rod. Internac. Passageiros | 57.052 | 210.576 | 168.536 | 572.594 | 405.361 | 520.736 | 621.748 | 342.479 | 263.631 |
| | Produtos Perigosos | 0 | 1.663 | 0 | 0 | 1.154.875 | 9.637.790 | 6.396.770 | 2.175.911 | 4.741.282 |
| | Pagamento Eletrônico de Frete – PEF | 0 | 643 | 0 | 3.575.705 | 3.277.817 | 5.767.634 | 5.490.331 | 1.839.518 | 4.349.193 |
| | Piso Mínimo de Frete | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.047.498 | 5.061.811 | 9.493.104 |
| | PGF/RDA/ANTT-Multa Infr. Administrativa | 0 | 0 | 0 | 2.130.732 | 12.432.080 | 21.862.520 | 35.732.618 | 30.814.872 | 48.507.390 |
| | STN-recup. desp. primárias exerc. anter. ft. vinc. | | | | | | | | | 411.819 |
| | STN-multas de sentenças judiciais fte 74 | | | | | | | | | 2.096 |
| TOTAL LÍQUIDO ARRECADADO | | 64.974.762 | 90.994.486 | 93.104.777 | 108.134.971 | 109.440.437 | 197.305.633 | 200.312.213 | 102.979.240 | 159.945.394 |
| Fonte | Multas | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 150/ 250 | Multas Contratuais/Regulatórias | 2.254.250 | 21.482.673 | 4.889.091 | 8.750.733 | 14.453.392 | 24.228.877 | 9.250.697 | 38.344.261 | 4.184.020 |
| | PGF/RDA/ANTT-Contrato Administrativo | 0 | 0 | 0 | 1.212.512 | 1.418.265 | 5.314 | 64.100 | 212.545 | 1.343.519 |
| | TOTAL LÍQUIDO ARRECADADO | 2.254.250 | 21.482.673 | 4.889.091 | 9.963.245 | 15.871.657 | 24.234.191 | 9.314.797 | 38.556.806 | 5.527.539 |

Fonte: SIAFI - CODAR/GEORF/SUDEG

Compõe, ainda, a arrecadação na fonte 174 a Taxa de Fiscalização, instituída por meio da Resolução ANTT nº 4.936, de 19 de novembro de 2015, a qual não foi considerada para composição da tabela acima, que apresenta os dados de arrecadação relativos à Multas.

A tabela acima apresenta os dados de arrecadação de multas por exercício, considerando regime de caixa, ou seja, os valores efetivamente arrecadados, independente da competência do auto de infração.

Acompanhamento Produção = Dívida Ativa

Ref.: quantidade de processos

| Atividade | | 2004 a 2016 | Realiza-doo 2017 | Realiza-doo 2018 | Realiza-doo 2019 | Realizado 2020 | Realiza-doo 2021 |
|------------------|---|--------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
| PRG CT 026/2019 | Triagem/arquivo/instrução | 132.521 | 64.065 | 75.660 | 86.834 | 77.455 | 48.512 |
| | Processos recebidos eletronicamente via SIFAMA | - | - | - | - | 4.324 | 56.499 |
| | Inscrição em Dívida Ativa | 92.999 | 51.024 | 70.000 | 80.021 | 70.669 | 102.202 |

Fonte: Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – PRG-ANTT

Conforme demonstrado acima, houve um constante incremento no número de processos inscritos na Dívida Ativa nos últimos exercícios.

Embora a atividade de inscrição na Dívida Ativa seja privativa dos membros da Procuradoria Geral Federal, da Advocacia Geral da União, as atividades administrativas inerentes ao fluxo dos processos, como recebimento em sistemas, triagem, prévia verificação de conformidade documental, cadastramento e expedição são auxiliadas pelos colaboradores terceirizados.

Foi desenvolvido no SIFAMA um módulo para o tratamento de créditos que foram objeto de parcelamento na esfera administrativa, junto à Gerência de Processamento de Autos de Infração e Apoio às JARI – GEAUT, e que foram rescindidos por inadimplemento, o que demanda a análise quanto à regularidade da constituição dos créditos e a realização da imputação das parcelas pagas aos créditos, para a obtenção das informações de quais deles estão passíveis de cobrança.

Toda a análise dos processos quanto à regularidade da constituição dos créditos relativos aos parcelamentos rescindidos é feita pela Subprocuradoria, que encaminha os dados para a Gerência de Planejamento, Orçamento e Contabilidade – GEORF, que promove a imputação das

parcelas pagas no novo módulo do SIFAMA, havendo créditos remanescentes passíveis de cobrança, eles são inscritos na Dívida Ativa da ANTT.

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

No exercício de 2021, foram concluídas as inscrições na Dívida Ativa de todos os créditos encaminhados à PF/ANTT, constituídos em 2016 e 2017, que estavam pendentes de pagamento e que prescreveriam em 2021 e 2022, e tendo sido também inscritos os créditos constituídos em 2018, 2019 e 2020, cuja prescrição se daria em 2023, 2024 e 2025. Assim foi definitivamente afastado o risco de prescrição desses créditos.

[Indicação da área responsável pela cobrança e pela inclusão dos inadimplentes no CADIN e na Dívida Ativa](#)

Para as multas decorrentes de descumprimentos de contratos de concessão e/ou regulatório, as áreas responsáveis pela cobrança são as próprias Superintendências que aplicam as penalidades.

O acompanhamento das multas de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, a partir da lavratura dos autos de infração, são procedidas por meio dos seguintes sistemas:

- Sistema de Gestão de Multas – SGM: Excesso de Peso e Vale Pedágio.
- Sistema de Multas – SISMULTAS: Passageiros, RNTRC, Vale Pedágio, Pagamento Eletrônico de Frete, Produtos Perigosos, Transporte Internacional de Cargas (TRIC) e de Passageiros (TRIP).
- Sistema Integrado de Fiscalização, Autuação, Multa e Arrecadação – SIFAMA: Excesso de Peso, Passageiros, RNTRC, Vale Pedágio, Pagamento Eletrônico de Frete e Produtos Perigosos.

Todo o processamento deve ser realizado nos referidos sistemas e os registros financeiros dos autos de infração processados pelo SISMULTAS e SGM são lançados no Sistema de Arrecadação. Os registros financeiros são acompanhados por outro Sistema de Arrecadação (SAR), dentro do próprio SIFAMA.

Em relação aos débitos de competência das áreas finalísticas (exceto SUFIS), cabe à GEORF/SUDEG a inscrição no CADIN, com posterior devolução às áreas responsáveis para fins de controle e encaminhamento para inscrição em Dívida Ativa da ANTT pela Procuradoria junto à ANTT.

No tocante às multas decorrentes das infrações de serviços de transporte rodoviário de cargas e passageiros – cuja fiscalização é realizada pela SUFIS – a área responsável pela cobrança, inscrição no CADIN e elaboração de todos os procedimentos de cobrança extrajudicial ou preparatório para envio para análise e inscrição em Dívida Ativa é da Gerência de Processamento de Autos de Infração – GEAUT/SUFIS.

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

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

Abaixo, as inscrições no CADIN, de forma comparativa dos exercícios de 2014 a 2021:

Inscrições no CADIN

| | ANO 2014 | | ANO 2015 | | ANO 2016 | | ANO 2017 | | ANO 2018 | | ANO 2019 | | ANO 2020 | | ANO 2021 | |
|---------------------|--------------|------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|------------|------------------|------------|----------------|--------------|----------------|
| MODAL | QDE | R\$ | QDE | R\$ | QDE | R\$ | QDE | R\$ | QDE | R\$ | QDE | R\$ | QDE | R\$ | QDE | R\$ |
| Excesso Peso | 430 | 1.174.830 | 516 | 1.283.474 | 306 | 524.611 | 166 | 313.846 | 271 | 664.260 | 2 | 7.100 | 46 | 22.605 | 2 | 3.681,39 |
| RNTRC | 356 | 612.523 | 1460 | 3.364.584 | 4.086 | 11.289.034 | 5.818 | 25.500.902 | 3.001 | 10.978.848 | 367 | 1.456.040 | 37 | 107.597 | 11 | 53.189,82 |
| Vale Pedágio | 8 | 15.488 | 31 | 42.291 | 125 | 267.565 | 11 | 10.354 | 3 | 11.210 | 3 | 2.390 | - | - | - | - |
| Passageiros | 835 | 3.969.089 | 936 | 5.511.702 | 1.281 | 9.320.166 | 1.850 | 13.085.375 | 991 | 5.518.201 | 159 | 1.054.831 | 66 | 458.480 | 10 | 87.641,91 |
| ATIT Passag. | - | - | - | - | - | - | 9 | 60.224 | 22 | 94.631 | 3 | 52.656 | 4 | 16.808 | - | - |
| ATIT Cargas | - | - | 6 | 44.528 | 6 | 29.417 | 66 | 365.466 | 40 | 230.012 | 16 | 148.495 | 2 | 7.665 | 5 | 33.183,90 |
| PEF | - | - | - | - | 39 | 53.305 | 263 | 362.556 | 286 | 382.979 | 61 | 96.365 | - | - | 1 | 1.653,19 |
| TRPP | - | - | - | - | - | - | 6 | 11.363 | 53 | 67.576 | 28 | 79.832 | - | - | - | - |
| SAC | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1.415 | - | - |
| PROC. SIFAMA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.441 | - |
| TOTAL | 1.629 | 5.771.930 | 2.949 | 10.246.579 | 5.843 | 21.484.098 | 8.189 | 39.710.086 | 4.667 | 17.947.717 | 639 | 2.897.709 | 156 | 614.570 | 1.470 | 179.350 |

Fonte: GEAUT

Obs.: No caso de inscrição no CADIN o registro impeditivo é do CNPJ/CPF do infrator e não do auto de infração específico.

Cumpre ressaltar que no exercício de 2020 as atividades de inscrição no CADIN ficaram suspensas em razão da pandemia do coronavírus (COVID-19) até 11/01/2021.

Tendo-se em vista que a inscrição no CADIN se dá para a pessoa física ou jurídica e não para a dívida, o quadro acima representa os dados relativos a novas inscrições, não contemplando os casos em que a pessoa já se encontra inscrita no CADIN em decorrência de inscrição ocorrida em outros exercícios.

Acompanhamento da Arrecadação de Multas 2021/2020 - Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário

Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Quantidade

| Multas Aplicadas | | Arrecadadas | | Canceladas Administrativa-mente | | Processo Administrativo (Não Arrecadadas) | | | | | | | | | | Validação | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|--------------|---|----------|-------------------------------|----------------|---|----------|------------|----------|--|----------|------------------|----------------|---|---------|
| | | | | | | Suspensas Administrati- vamente | | Multas não inscritas no CADIN | | Multas com Risco de Prescrição Executória | | Outras | | Total das Mul-tas Exigíveis e Definitivamente Constituídas | | Demais Situações | | | |
| Período | Qtde | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Multas Aplicadas por Período Com-petência | |
| | | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| 2021 | 336.111 | 19.382 | | 1.506 | | 0 | | 314.161 | | 0 | | 0 | | 24.686 | | 290.537 | | 336.111 | - |
| 2020 | 241.140 | 29.552 | 1852 | 143 | 1.508 | 0 | 0 | 207.400 | 237.086 | 0 | 0 | 0 | 0 | 59.480 | 4 | 148.605 | 237.776 | 241.140 | 241.140 |
| Total | 577.251 | 48.934 | 1.852 | 1.649 | 1.508 | 0 | 0 | 521.561 | 237.086 | 0 | 0 | 0 | 0 | 84.166 | 4 | 439.142 | 237.776 | - | - |
| Validação do Estojo de Multas Aplicadas | | 577.251 | 241.140 | | | | | | | | | | | | | | | | |

Fonte: SUFIS/SUROD/SUPAS/SUFER

Acompanhamento da Arrecadação de Multas no Exercício por Competência de aplicação – Valores (R\$ 1,00)

| Multas Aplicadas | | Descontos | | Arrecadadas | | Canceladas Adminis-trativamente | | Processo Administrativo (Não Arrecadadas) | | | | | | | | Validação | | |
|---|----------------------|------------------|---------------|----------------------|----------------------|---------------------------------|------------------|---|----------|---|-------------------|----------------------|----------------------|------------------|---------------|---|------|--|
| | | | | | | | | Suspensas Administrati- vamente | | Multas Exigíveis e Definitiva- mente Constituídas | | | | Demais Situações | | | | |
| Período | Valores | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Exercícios | | Multas Aplicadas por Período de Competência | | |
| | | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | |
| 2021 | 1.823.368.027 | 4.405.077 | - | 82.570.677 | - | 9.871.861 | - | 0 | - | 66.909.881 | - | 1.659.610.529 | - | 1.823.368.027 | - | | | |
| 2020 | 1.177.524.275 | 4.585.828 | 82.080 | 33.513.962 | 2.427.690 | 3.205.487 | 7.264.841 | 0 | 0 | 49.212.750 | 40.626.278 | 1.077.231.633 | 1.127.123.384 | 1.177.524.275 | 1.177.524.275 | | | |
| Total | 3.000.892.302 | 8.990.905 | 82.080 | 116.084.639 | 2.427.690 | 13.077.348 | 7.264.841 | 0 | 0 | 116.122.631 | 40.626.278 | 2.736.842.162 | 1.127.123.384 | - | - | | | |
| Validação do Estojo de Multas Aplicadas | | | | 3.000.892.302 | 1.177.524.275 | | | | | | | | | | | | | |

Fonte: SUFIS/SUROD/SUPAS/SUFER

Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Arrecadação Efetiva no Exercício por Competência de aplicação

| ARRECADAÇÃO EFETIVA (R\$) | | |
|--|----------------------------------|---------------------|
| Período de Competência da Multa Aplicada | Valores efetivamente arrecadados | |
| | Exercícios | |
| | 2021 | 2020 |
| 2021 | 82.570.677,07 | - |
| 2020 | 33.513.962,82 | 2.427.690,00 |
| Total | 116.084.639,89 | 2.427.690,00 |

Fonte: SUFIS/SUROD/SUPAS/SUFER

OBS: As tabelas acima apresentam os dados de arrecadação de multas por período de competência da aplicação da penalidade, o que difere das informações demonstradas na tabela à fl. 229 que apresenta os valores efetivamente arrecadados independente da competência do auto de infração (regime de caixa).

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras

| Informação | Unid. | Multas | Fórm. | 2021 | 2020 |
|--|-------|--|-----------------|----------------|----------------------|
| Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin. | Qtde | Não inscritas no Cadin | a | 521.561 | 237.086 |
| | Qtde | Exigíveis e Definitivamente Constituídas | b | 84.166 | 4 |
| | % | Físico | a/b x100 | 619,68% | 5.927.150,00% |
| Número absoluto e percentual de processos de cobrança de multas que (...) sofram maiores riscos de prescrição. | Qtde | Risco de Prescrição Executória | a | 0 | 0 |
| | Qtde | Exigíveis e Definitivamente Constituídas | b | 84.166 | 4 |
| | % | Físico | a/b x100 | 0,00% | 0,00% |

| Informação | Unid. | Multas | Fórm. | 2021 | 2020 |
|--|-------|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Quantidade de multas canceladas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de cancelamento em relação ao total de multas aplicadas anualmente. | Qtde | Canceladas | a | 1.649 | 1.508 |
| | Qtde | Aplicadas | b | 577.251 | 241.140 |
| | % | Físico | a/b x 100 | 0,29% | 0,63% |
| | R\$ | Canceladas | c | 13.077.349,59 | 7.264.841,17 |
| | R\$ | Aplicadas | d | 3.000.892.302,36 | 1.177.524.275,09 |
| | % | Financeiro | c/d x 100 | 0,44% | 0,62% |
| Quantidade de multas suspensas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de suspensão em relação ao total de multas aplicadas anualmente. | Qtde | Suspensas | a | 0 | 0 |
| | Qtde | Aplicadas | b | 577.251 | 241.140 |
| | % | Físico | a/b x 100 | 0,00% | 0,00% |
| | R\$ | Suspensas | c | 0,00 | 0,00 |
| | R\$ | Aplicadas | d | 3.000.892.302,36 | 1.177.524.275,09 |
| | % | Financeiro | c/d x 100 | 0,00% | 0,00% |
| Percentuais de recolhimento de multas (em valores e em número de multas recolhidas) | Qtde | Arrecadadas | a | 48.934 | 1.852 |
| | Qtde | Aplicadas | b | 577.251 | 241.140 |
| | % | Físico | a/b x 100 | 8,48% | 0,77% |
| | R\$ | Arrecadadas | c | 116.084.639,89 | 2.427.690,00 |
| | R\$ | Aplicadas | d | 3.000.892.302,36 | 1.177.524.275,09 |
| | % | Financeiro | c/d x 100 | 3,87% | 0,21% |

Fonte: SUFIS/SUROD/SUPAS/SUFER

Análise Crítica da Gestão das Multas

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

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

Avaliamos que a ANTT, apesar de todas as dificuldades e entraves constatados na operacionalização dos procedimentos, tem cumprido com eficiência e celeridade os procedimentos de monitoramento das multas e sua arrecadação, em cumprimento aos Acórdãos da matéria, bem como tem dado direcionamentos visando à efetividade das ações de arrecadação das multas, com melhora sensível na fiscalização e no controle.

A extração das informações constantes da Planilha de Acompanhamento de Arrecadação de Multas seguiu o mesmo modelo pré-estabelecido para formação dos exercícios anteriores. Contudo, eventuais diferenças entre os quantitativos e os valores referentes ao ano de 2020, informadas no Relatório de Gestão de 2020 e as presentes neste Relatório, são oriundas de cadastramentos e de mudanças de situações no sistema, atualizados em 2021.

Somada a estas situações, é importante destacar que ainda existem acréscimos decorrentes da atualização do coeficiente tarifário, nos casos de autos lavrados no curso de fiscalização de transporte de passageiros. Neste ponto, ressaltamos que as Resoluções ANTT nº [233/2003](#) e [3.075/2009](#), relativas ao transporte interestadual e internacional de passageiros, classifica as infrações em Grupos e aplica as sanções tendo como referência o coeficiente tarifário – CT vigente para o serviço convencional com sanitário, em piso pavimentado. Assim, a atualização do coeficiente tarifário antes da emissão da multa majora o valor relacionado à autuação inicialmente aplicada.

Gestão de Pessoas

Conformidade Legal

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

A ANTT, integrante do Sistema de Pessoal Civil da Administração Pública Federal – SIPEC, observa as orientações normativas acerca dos diversos temas relativos à gestão de pessoas emanadas pelo Órgão Central do SIPEC e orienta às demais unidades organizacionais quanto aos regulamentos aplicáveis.

Apontamento de Órgãos de Controle

As auditorias preventivas são realizadas por meio de informações extraídas do SIAPE, processando eventuais correções. São acompanhadas as auditorias da Controladoria Geral da União - CGU e do Tribunal de Contas da União - TCU.

Por meio do Sistema e-pessoal do TCU, a GEPES é instada a regularizar demandas relativas aos servidores da ANTT em assuntos referentes a acumulação de cargos, servidor gerente/administrador de empresas privadas entre outros, e prestar esclarecimentos.

| TCU – Indícios de irregularidades no sistema e-pessoal em 2021 | Quantitativo |
|--|--------------|
| Arquivados | 101 |
| Em monitoramento | 25 |
| Tratados em processo de controle externo | 05 |

Conformidade de Processos

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

Em 2021 todos os servidores entregaram a Declaração de Bens e Rendas ou autorizaram seu acesso, conforme dispõe a Lei nº 8.730, de 1993.

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

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

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

Foram instaurados 4 processos para reposição de valores recebidos indevidamente por servidores, aposentados e beneficiários de pensão civil, nos termos da Orientação Normativa nº SGP/MP nº 5, de 2013. Os processos envolveram 4 servidores, da Sede da ANTT, gerando retorno aos cofres da União de R\$ 18.483,59.

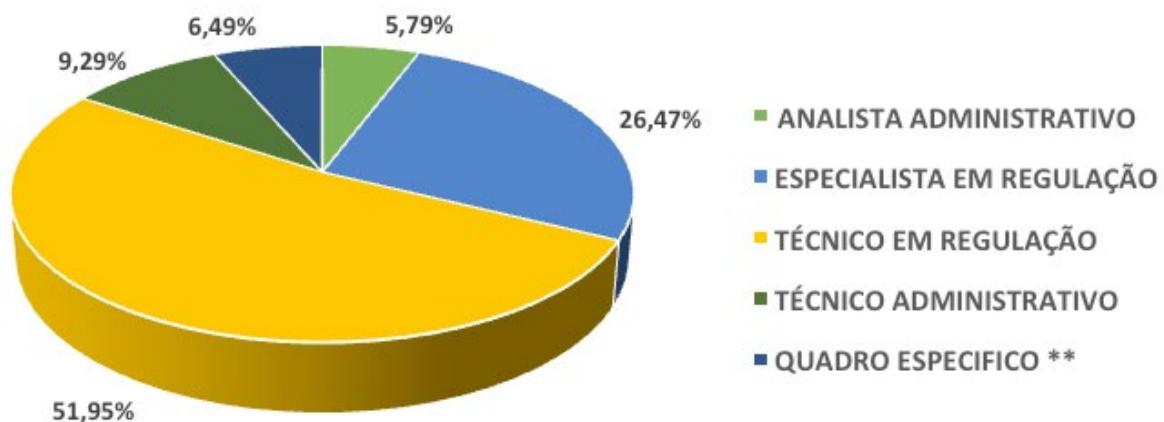
d) Serviço de Informação ao Cidadão e Ouvidoria Interna:

Em 2021, a GEPES respondeu o equivalente a 26 pedidos de informações do Sistema Eletrônico do Serviço do Informação ao Cidadão - e-SIC.

Força de Trabalho

O Quadro de pessoal da ANTT conta, atualmente, com 1001 servidores, composto por servidores do Quadro Efetivo (Analista Administrativo, Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres, Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres e Técnico Administrativo) e do Quadro Específico, em extinção, formado por servidores de diversos órgãos extintos que foram redistribuídos à ANTT pelo Ministério dos Transportes em 2003, nos termos do art. 113 da Lei nº 10.233, de 2004.

Distribuição do Quadro de Servidores por Cargo



** Art. 113 da Lei nº 10.233/2004

A Lei nº 10.871, de 2004, que criou a carreira dos servidores da ANTT, estabeleceu o quantitativo de 1705 servidores efetivos, todavia, o quadro atual de servidores efetivos é de 936 servidores, o que corresponde a 54,9% da força de trabalho prevista em lei.

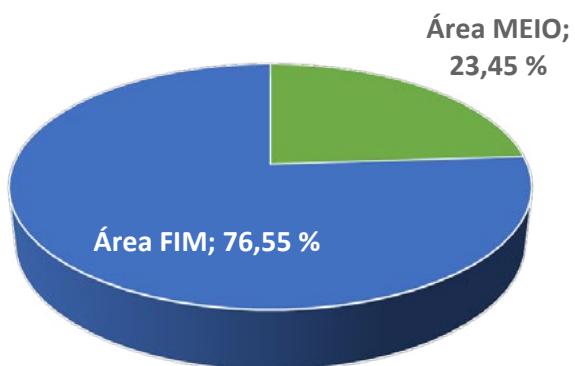
Além do quadro efetivo e do específico, compõem o quadro de pessoal da ANTT, servidores em diversas situações funcionais, como requisitados, anistiados, ocupantes de cargos comissionados sem vínculo, exercício descentralizado e exercício provisório, totalizando o quantitativo demonstrado adiante.

| Composição da Força de Trabalho | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------|---------|------------|-------------|--------|---------|
| Distribuição por situação funcional | | | | | | |
| Estatutário | Requisitado | Cedidos | Anistiados | Sem Vínculo | Outros | Total |
| 82,04% | 3,86% | 3,95% | 4,81% | 2,83% | 2,49% | 100,00% |
| 951 | 45 | 47 | 56 | 33 | 29 | 1161 |

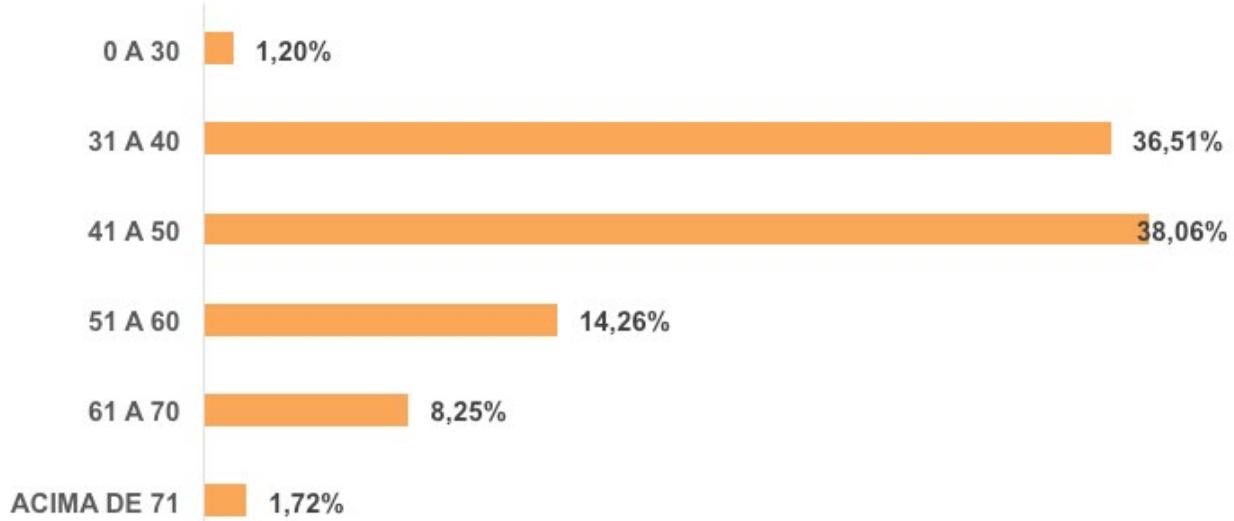
1.164 Servidores (todas as situações funcionais)

♂ 72,25% ♀ 27,75% ⚡ 2,92%

Distribuição da Força de Trabalho



Idade dos servidores ativos



Estratégia de Recrutamento e Alocação de Pessoas

- Necessidade de Recursos Humanos

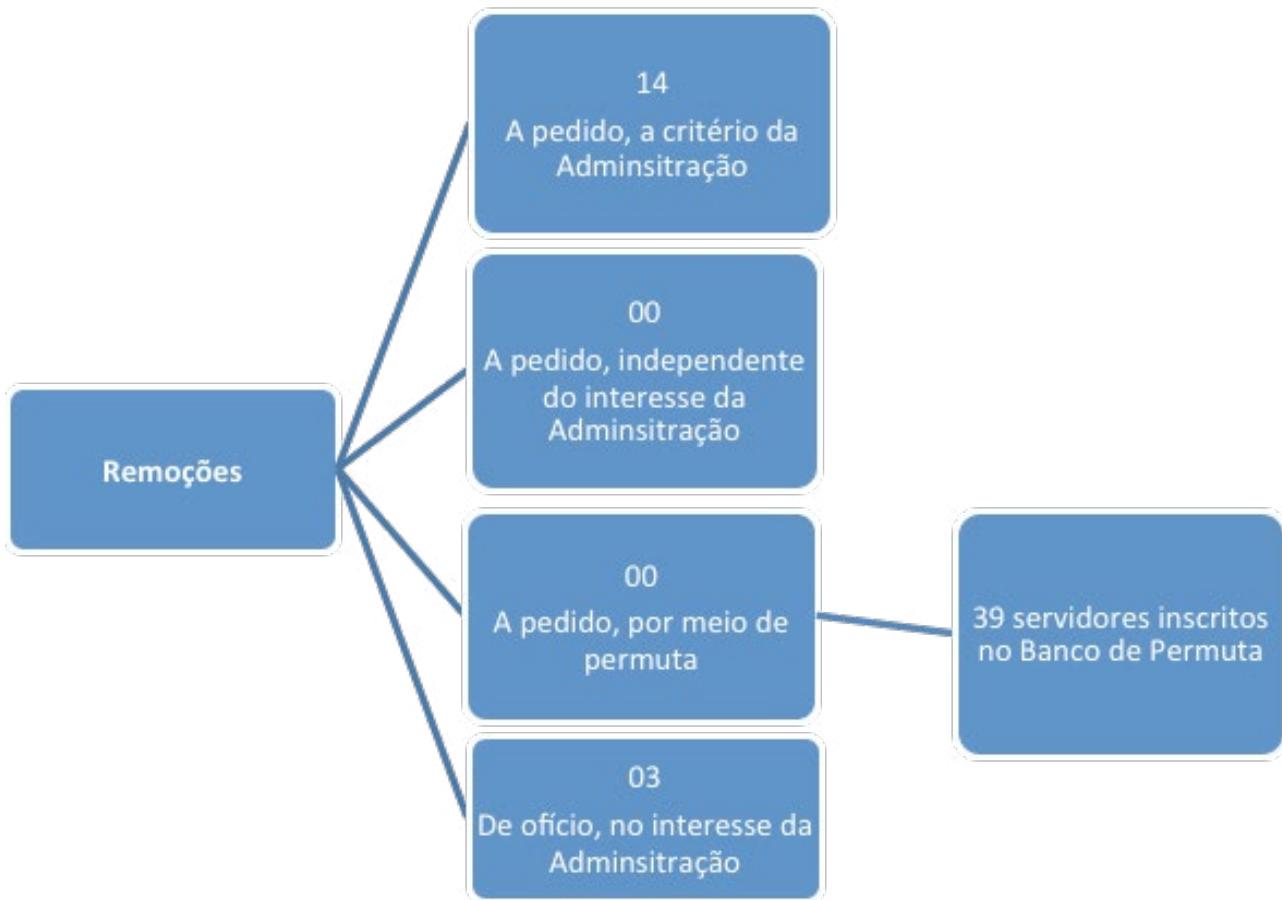
O processo seletivo para provimento de cargos efetivos ocorre por meio de concurso público, como estabelece a Constituição Federal de 1988, a Lei nº 8.112, de 1990 e o Decreto nº 9.739, de 2019.

Desde 2013, a ANTT vem solicitando autorização para a realização de novos concursos públicos ao atual Ministério da Economia, com fundamento no elevado número de vacâncias e o déficit de servidores previstos na Lei nº 10.871, de 2004. Todavia sem sucesso. O quadro de pessoal efetivo corresponde atualmente a apenas 54,9% das vagas previstas na Lei.

- Remoção, alteração de Unidade de Exercício e Banco de Permuta

A GEPES/SUDEG efetiva remoções, alterações de unidade de exercício e faz a gestão do Banco de Permuta de servidores da ANTT, de acordo com a previsão do Art. 36 da Lei nº 8.112, de 1990, levando em consideração a necessidade de serviço, as justificativas das áreas técnicas, e sempre que possível os pedidos dos servidores, bem assim aqueles que independem do interesse da Administração.

A dificuldade institucional em atender aos anseios de seus servidores, quanto ao local de lotação em relação ao cumprimento de suas atividades fiscalizatórias, deve-se ao baixo efetivo frente à dimensão territorial do país e os diversos postos de trabalho que compõem a estrutura formal da ANTT, conforme consta na Resolução nº 5.888, de 12 de maio de 2020, que aprovou o Regimento Interno desta ANTT.



Detalhamento da Despesa de Pessoal

Em 2021, a ANTT teve um gasto total de R\$ 235.536.282,53 com pessoal ativo. Desse valor, cerca de 72% correspondem às despesas com remuneração dos servidores, retribuição por cargo em comissão e indenizações. O gasto com pessoal inativo e pensionistas foi de R\$ 23.644.971,75.

O valor com pessoal ativo, aqui considerado, foi obtido a partir da consolidação das informações do SIAPE e inclui além da despesa com pessoal, os gastos com estagiários e benefícios (auxílio natalidade, resarcimento assistência médica/odontológica, auxílio natalidade, auxílio creche civil, indenização, auxílio alimentação, auxílio transporte e indenização de moradia).

Deste modo, os números abaixo apresentados divergem dos dados apontados na execução orçamentária, que considera apenas o grupo de despesa 1 – Pessoal e Encargos Sociais.

Custo direto com despesas de pessoal ativo em 2021**R\$235.536.282,53**

Vantagens Fixas 71,27%

Gratificação Natalina 6,02%

Exercício Anterior 0,27%

Patronal 16,88%

Pessoal Requisitado 1,42% Decisão judicial 0,10% Vantagens Variáveis 4,04%

Custo direto com despesas de pessoal inativo em 2021**R\$18.879.998,67**

Vantagens Fixas 90,18%

Decisão judicial 1,43

Gratificação Natalina 7,88%

Custo direto com despesas de pessoal pensionista em 2021**R\$4.534.493,48**

Vantagens Fixas 92,10%

Gratificação Natalina 7,90%

Fonte: SIAPE

Evolução dos gastos de pessoal

O gasto de pessoal com servidores ativos diminuiu em relação ao gasto com inativos, devido ao aumento de aposentadorias no exercício, não recomposta pela ausência de concurso público na ANTT. Todavia o gasto com pensionistas teve um acréscimo em relação ao ano anterior em razão da elevada quantidade de óbitos no ano de 2021.

Ativo

| | |
|------|--------------------|
| 2020 | R\$ 246.410.305,74 |
| 2021 | R\$ 235.536.282,53 |

Inativo

| | |
|------|-------------------|
| 2020 | R\$ 18.879.998,67 |
| 2021 | R\$ 19.110.478,27 |

Pensionistas

| | |
|------|------------------|
| 2020 | R\$ 3.439.102,58 |
| 2021 | R\$ 4.534.493,48 |

Remuneração

A tabela de remuneração abaixo contempla os valores percebidos pelos servidores dos quadros específico e efetivo ao final da carreira.

Os valores são os mesmos do ano de 2020, pois não houve reajuste para servidores da carreira em 2021:

| | | |
|---|---|--------------|
| 1 | Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres | R\$21.036,46 |
| 2 | Analista Administrativo | R\$19.564,36 |
| 3 | Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres | R\$10.506,18 |
| 4 | Técnico Administrativo | R\$10.147,08 |
| 5 | Plano Especial de Cargos das Agências Reguladoras – NS | R\$16.062,22 |
| 6 | Plano Especial de Cargos das Agências Reguladoras – NI | R\$9.227,55 |
| 7 | Plano Especial de Cargos das Agências Reguladoras – NA | R\$3.314,30 |

Fonte: Tabela de Remuneração dos Servidores Públicos Federais Civis e dos Ex - Territórios/MP/ volume nº 69

Avaliação de Desempenho, Progressão e Promoção e Estágio Probatório

A avaliação de desempenho dos servidores quadro específico ou efetivo da ANTT é realizada anualmente, tendo como referência o plano de trabalho atribuído a cada servidor no início do ciclo avaliativo.

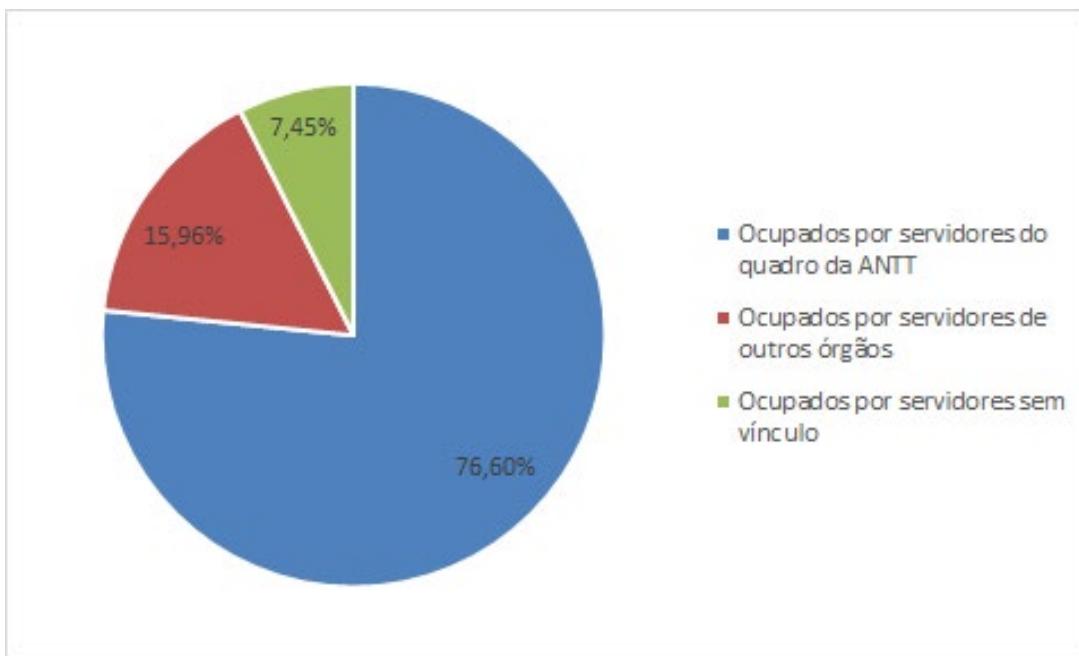
A nota dessa avaliação possui impacto direto na gratificação de desempenho (GDPCAR) percebida pelos servidores do quadro específico, conforme previsto no Decreto nº 7.133 de 2010. Esse grupo de servidores chegou ao topo da carreira e por isso não há mais processamento de reposicionamento ou progressão.

Após alteração da forma de remuneração dos servidores do quadro efetivo das Agências Reguladoras para subsídio, a avaliação é utilizada para fins de progressão e promoção na carreira, conforme previsto no Decreto nº 6.530, de 2008.

O ciclo de avaliação de desempenho desta Agência inicia em 01 de janeiro e é encerrado em 31 de dezembro de cada ano.

Cargos Comissionados ocupados por Servidores de Carreira

A [Deliberação ANTT nº 343, de 2021](#), estabeleceu o total de 376 cargos comissionados. Desse total, 92,56% são ocupados por servidores com vínculo com a Administração Pública, sendo 76,60% do total ocupados por servidores de carreira da ANTT.



Valor Agregado dos Recursos Humanos e Meritocracia

Como valor agregado registra-se o projeto de Premiação por Excelência Funcional, que tem o intuito de valorizar e reconhecer as equipes de trabalho compostas por servidores da ANTT no exercício de suas atividades.

Os trabalhos implementados que contribuíram para a disseminação de melhores práticas ou alcance dos objetivos do Planejamento Estratégico do Plano Anual de Gestão da ANTT são selecionados e premiados. A iniciativa, regulamentada pela [Deliberação nº 38, de 2017](#), realizou a quinta edição no exercício de 2021.

Ações Voltadas à Saúde e Qualidade de Vida no Trabalho

No que tange a valorização do ambiente e das condições de trabalho, em 2021, foram realizadas várias ações de qualidade de vida no trabalho visando mitigar as fontes de mal-estar e potencializar as fontes de bem-estar no trabalho, favorecendo, assim, o incremento da produtividade e do ambiente organizacional saudável.

- Renovação do contrato do Serviço Multidisciplinar de Promoção à Saúde da ANTT. Criado a fim de desenvolver ações preventivas, educativas e de apoio aos quadros de sofrimento emocional dos servidores, contribuindo com a promoção da saúde do servidor, qualidade de vida, valorização, bem-estar e satisfação. Como consequência, gerar ganhos de produtividade e desenvolvimento para a Agência. A equipe atua no acolhimento dos servidores e na construção de materiais que auxiliem e orientem sobre temas pertinentes à Saúde e Qualidade de Vida no Trabalho. Os serviços inicialmente foram ofertados de modo presencial para os servidores e colaboradores da Sede da ANTT. No entanto, com advento da pandemia de coronavírus, os serviços passaram a ser prestados de forma virtual. Com isso, o corpo funcional de toda a Agência, independentemente de lotação, pôde ter acesso ao serviço.
- Realização do Mês da Saúde. Durante o mês de agosto de 2021 foram divulgados quatro desafios comportamentais no formato de comunicados, finalizando com uma *live*, no dia 31 de agosto, no formato *on line*, via plataforma Teams, ministrada pelas profissionais do Serviço Multidisciplinar de Promoção à Saúde – SEMUPS.
- Semana do Servidor. Trata-se de evento alusivo às comemorações do dia do servidor público federal (28 de outubro). Em 2021, em virtude da pandemia, o evento foi realizado de modo virtual com a realização de uma live intitulada “Teletrabalho: Como aplicar na ANTT o case de sucesso da CGU” com participação do Coordenador-Geral de Projetos da CGU.
- Vacinação contra a Gripe Influenza (H1N1): Foi realizada campanha de vacinação em toda a ANTT, via contratação por licitação. Na sede, nos dias 17 a 19 de maio, e nas Unidades Regionais a campanha nos meses de maio e junho, sendo que alguns estados conseguiram parceria com as secretarias de saúde para essa imunização.
- Publicação de material com Orientações para enfrentamento da Covid-19, com procedimentos de prevenção e contenção da doença.
- Pesquisa de QVT no teletrabalho durante a pandemia: Levantamento coordenado por professores e pesquisadores da UnB, CNPQ e Uniceub com o objetivo de averiguar os níveis de qualidade de vida no teletrabalho bem como indicadores de saúde mental no contexto da pandemia de COVID-19. A pesquisa foi realizada em diversos órgãos públicos e esteve disponível para os servidores da ANTT entre os dias 02 e 12/03/2021. Seus resultados ajudarão no entendimento do impacto gerado pela COVID-19 no contexto da qualidade de vida no trabalho associado ao trabalho remoto. Subsidiarão, ainda, o planejamento e a implementação de estratégias necessárias à compatibilização de níveis de desempenho efetivo, de qualidade de vida no teletrabalho e de indicadores de saúde mental.

Cumpre destacar que as ações de qualidade de vida no trabalho são realizadas em consonância com a Política de Qualidade de Vida no Trabalho da ANTT.

Capacitação

- Estratégias e Números

Em 2021, foi destinado para fins de capacitação dos servidores da Agência o orçamento total de R\$ 1.010.000,00, sendo empenhado o valor de R\$ 301.273,62.

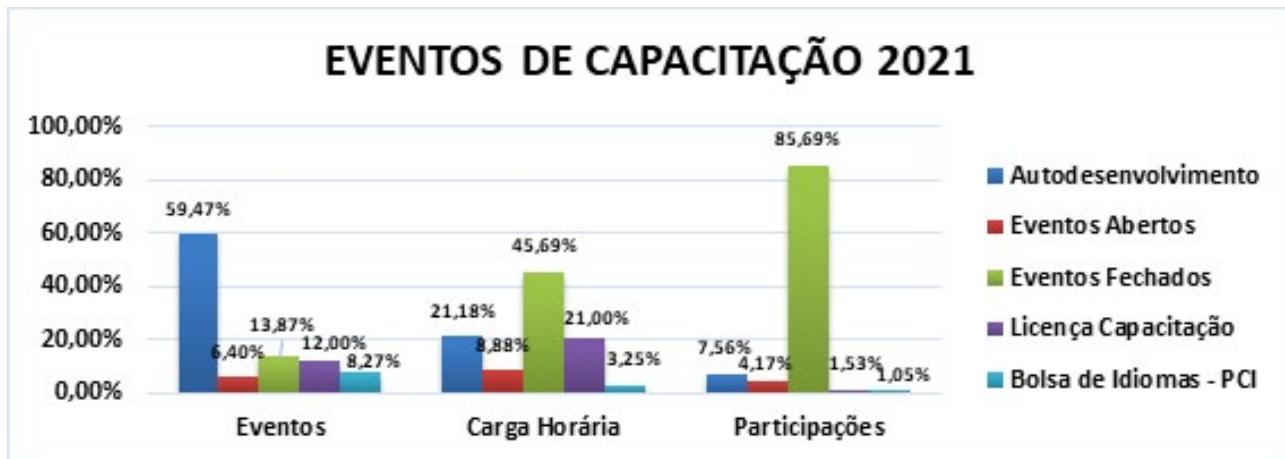
O orçamento foi empregado de forma geral, visando atender as necessidades de capacitação como um todo, sem distinção de unidade, tipo de evento, cargo, entre outros.

No ano de 2021, a ANTT teve aproximadamente 70% de servidores capacitados, destacando-se que apesar do período de enfrentamento à COVID-19, a Agência, as Escolas de Governo e as instituições buscaram por alternativas de realização de ações de desenvolvimento a distância por meio de ferramentas de teleconferência ou videoconferência.

Dentre os destaques de desenvolvimento de pessoas em 2021, citamos:

- Elaboração do Plano de Desenvolvimento de Pessoas – PDP 2022, no qual foram levantadas as necessidades de capacitação junto às Unidades da Agência.
- Realização de turmas do Programa de Desenvolvimento Gerencial – PDG 2021 voltado aos servidores com cargo de liderança da Agência.
- Lançamento de dois editais do Programa de Concessão de Licença Capacitação atendendo às determinações do Decreto nº 9.991, de 28 de agosto de 2019 e à [Instrução Normativa SGP-ENAP/SEDGG/ME nº 21, de 1º de fevereiro de 2021](#).
- Lançamento de 02 Editais do Programa de Concessão de Bolsas de Estudo em Idiomas – PCI.
- Realização do Curso de Formação em Mediação de Conflitos.
- Regulamentação do Programa de Pós-Graduação e lançamento do 1º edital de seleção.
- Conclusão do mapeamento das Competências Organizacionais e revisão das Competências de liderança.

Nos gráficos seguintes, demonstra-se a execução da capacitação na ANTT no ano de 2021.



Fonte: GEPES

*O percentual informado está sujeito à alteração, considerando que ainda está ocorrendo a finalização e comprovação de processos de capacitação de 2021.

Desafios

- Cessão e Requisição de Servidores a Outros Órgãos

A ANTT tem buscado manter os servidores do quadro efetivo em exercício nesta Agência Reguladora diante das reiteradas solicitações de requisição dos diversos órgãos/entidades.

Ademais, aplica-se a legislação da carreira, que só permite a cessão/requisição de servidores nos moldes do Art. 20 da Lei nº 13.326, de 2016.

Dentre os argumentos utilizados para os indeferimentos dos diversos pedidos de cessão/requisição, destaca-se a real situação da ANTT, observando as dificuldades enfrentadas com relação à escassez de pessoal e à crescente ampliação de atribuições relacionadas às atividades regulatórias, de concessões e fiscalizações.

Destacando também a necessidade da permanência dos servidores do quadro de pessoal efetivo nos seus locais de exercício, considerando inclusive as medidas governamentais de contenção de despesas no âmbito do Poder Executivo, e a incerteza de realização de novo concurso público.

- Estruturação do Subsistema Integrado de Atenção à Saúde do Servidor – SIASS

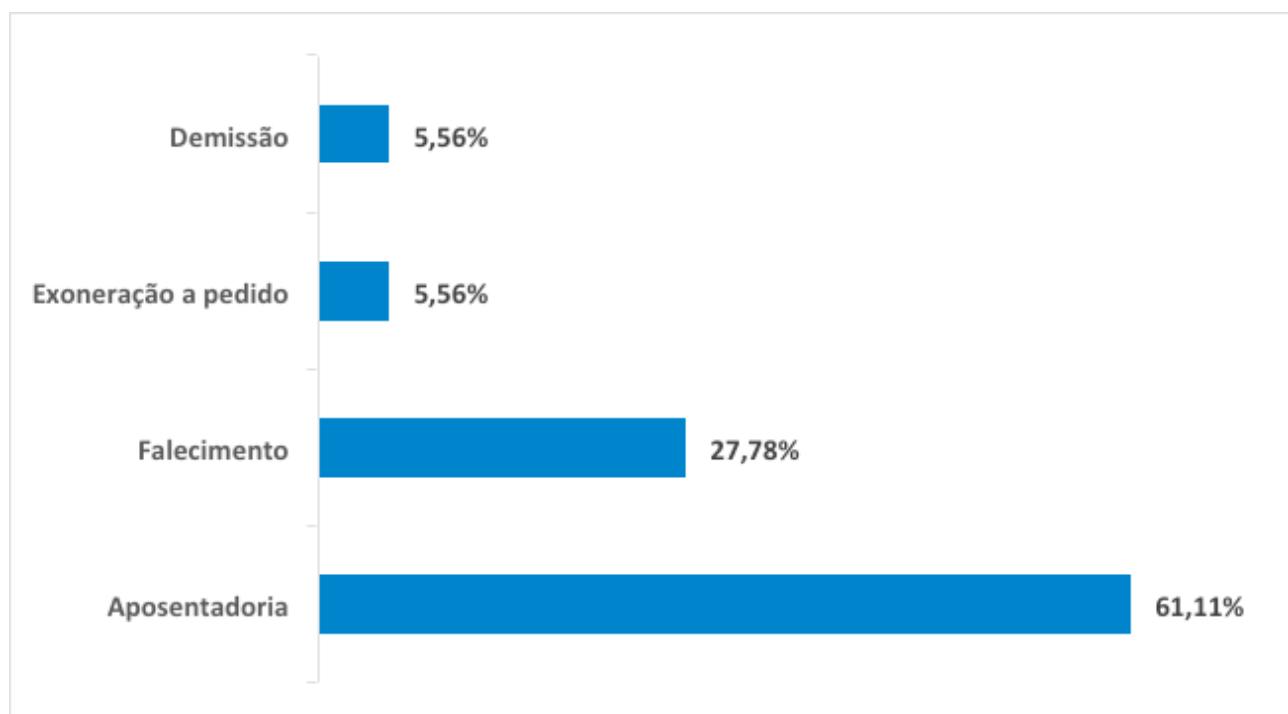
O modelo de estruturação do SIASS em funcionamento não atende às necessidades da ANTT devido ao fato desta Agência não possuir o cargo de médico em seu quadro de pessoal e à dificuldade de celebração de Acordo de Cooperação Técnica, gerando dificuldades para realização de perícias e juntas médicas dos servidores afastados por motivo de doença. Registra-se que esta Agência se encontra presente em todas as unidades da Federação, inclusive em localidades distantes e de fronteira.

Atualmente, a Sede em Brasília-DF e a maioria das Unidades Regionais da ANTT continuam sem Acordos de Cooperação Técnica com as Unidades SIASS, comprometendo seriamente a homologação de atestados médicos. Em contato com as Unidades SIASS, a informação é de que não há disponibilidade de médicos para realizarem as perícias.

O Ministério da Economia, atual gestor deste serviço, foi cientificado reiteradamente sobre a situação da ANTT, porém, até o momento não houve retorno favorável por parte daquele órgão. Paralelamente a isto, a Coordenação de Saúde e Qualidade de vida encaminhou diversos ofícios, para Unidades SIASS em todos os Estados, que não possuem acordo de cooperação, e o Distrito Federal, na intenção de solucionar essa pendência, porém, ainda sem sucesso.

- Evasão de Servidores

O índice de evasão na ANTT é elevado, destacando-se como principais causas deste ano as aposentadorias e as exonerações. Em 2021, registrou-se a evasão de 18 servidores de carreira.



- Recomposição da Força de Trabalho (Concurso Público)

A necessidade de recompor a força de trabalho da ANTT é urgente. A Lei nº 10.233, de 2004, previu o quadro de pessoal com 1705 servidores, entretanto, o quantitativo máximo de servidores efetivos na Agência foi de 1016 servidores em dezembro de 2014, o que correspondia a 59,6% do previsto na Lei. Em dezembro de 2021, existiam 936 servidores, o equivalente a 54,9% do quadro total.

Desde 2014, a ANTT solicita autorização para realização de novo Concurso Público, todavia, o Ministério da Economia tem negado reiteradamente os pedidos.

A recomposição do quadro efetivo da ANTT, que hoje funciona com praticamente a metade de sua força de trabalho, é essencial para a execução adequada das atividades administrativas e das prerrogativas da Agência relacionadas à fiscalização e regulação da infraestrutura e dos serviços de transportes terrestres e para evitar a formação de gargalos que impactem no desenvolvimento de ações estratégicas do Governo Federal, como as previstas no Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, especialmente as que tratam das novas concessões de rodovias e ferrovias federais.

O exíguo quadro de servidores atual tem resultado na implementação de soluções, como a automação de processos, o monitoramento remoto e a movimentação de pessoal nos termos da [Portaria ME nº 282, de 24 de julho de 2020](#). Entretanto, as iniciativas são insuficientes para mitigar problemas decorrentes da defasagem de pessoal. Nessa linha, cite-se que o quadro de servidores da ANTT pode ser reduzido a menos da metade de sua previsão legal, uma vez que 59 servidores, 6,2% do quadro atual, estão aptos a solicitar a aposentadoria.

Gestão de Licitações e Contratos

Conformidade legal

No âmbito da ANTT, a gestão de licitações e contratos é regulamentada pela Norma Administrativa [NA/003-18/SUDEG-01](#), aprovada pela [Deliberação nº 732, de 25 de setembro de 2018](#).

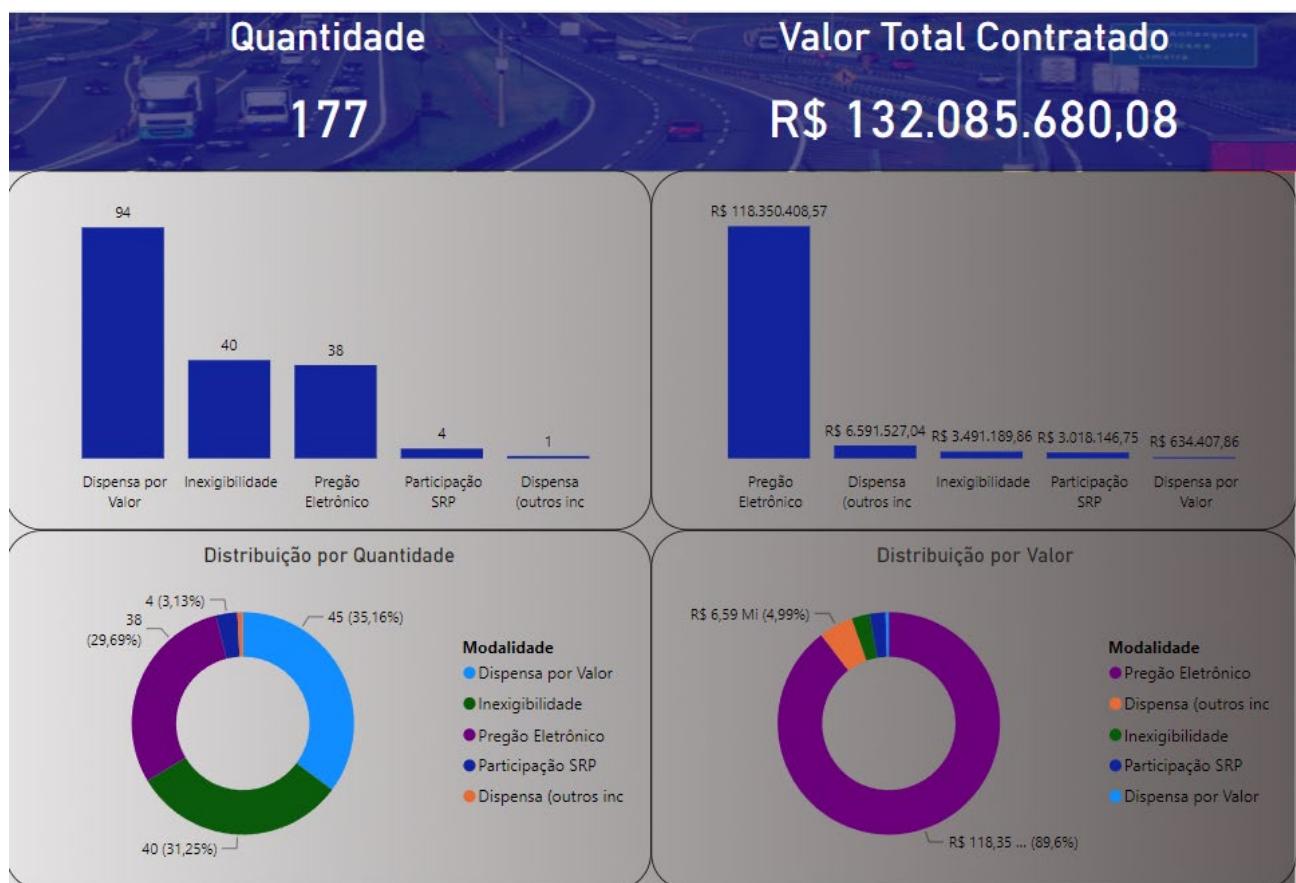
Para a prevenção de falhas ou irregularidades, são adotados os seguintes mecanismos:

- Observância da legislação e atos normativos internos;
- Utilização das minutas padronizadas de Edital, Termo de Referência, Ata de Registro de Preços e Contrato disponibilizadas pela Advocacia-Geral da União;
- Utilização de listas de verificação disponibilizadas pela Advocacia-Geral da União;

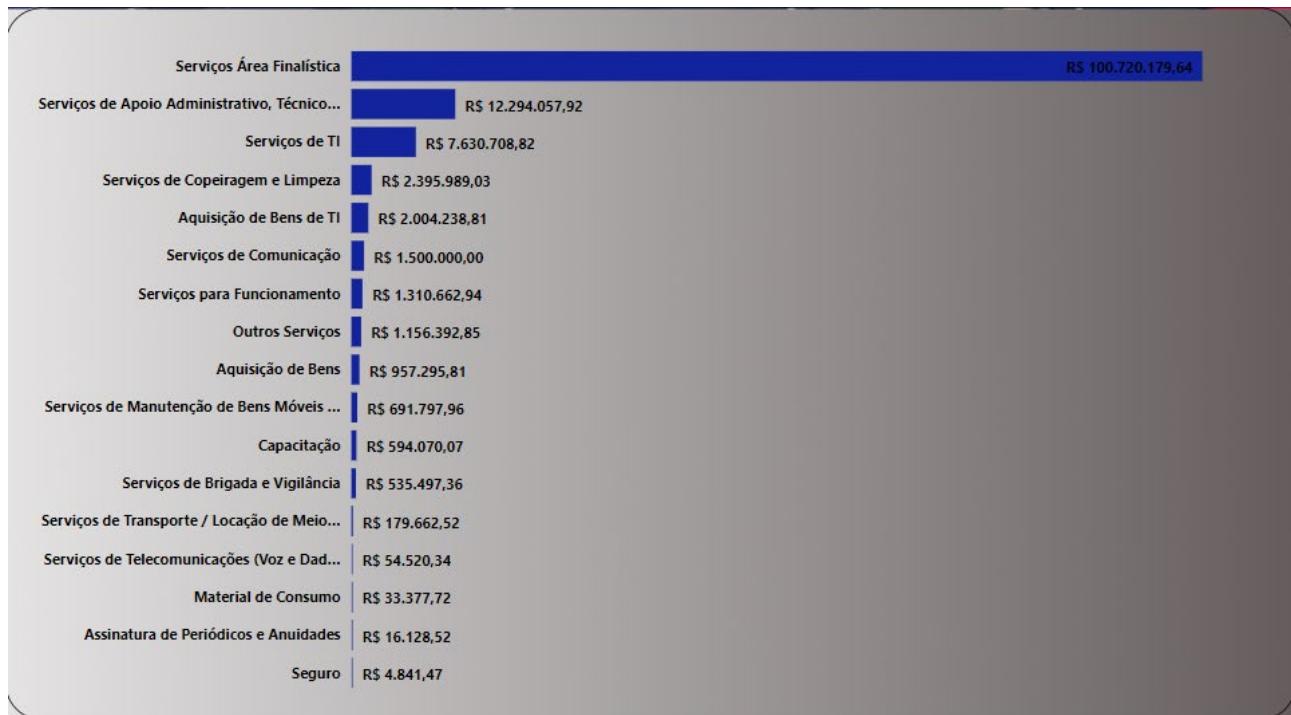
- Análise jurídica dos processos de contratação;
- Capacitação dos agentes envolvidos.

Processos de Contratações em 2021

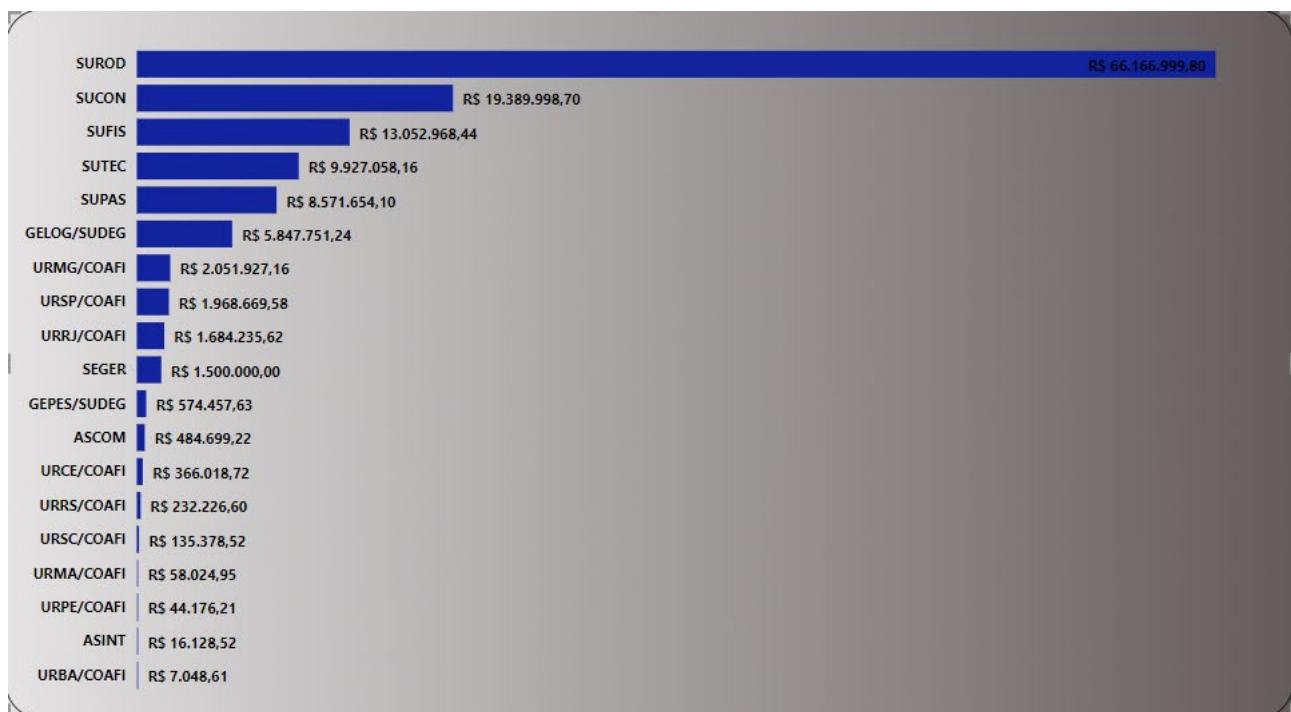
Foram formalizadas **177** contratações no âmbito da ANTT (Sede e Unidades Regionais), decorrentes de Licitações, Participação em Registro de Preços, Dispensas de Licitação e Inexigibilidades de Licitação, que corresponderam ao montante de **R\$ 132.085.680,08** (cento e trinta e dois milhões, oitenta e cinco mil, seiscientos e oitenta reais e oito centavos).



CLASSIFICAÇÃO POR TIPO DE SERVIÇOS/BENS



CLASSIFICAÇÃO POR ÁREA DEMANDANTE



Contratações mais relevantes

| OBJETO | OBJETIVOS ESTRATÉGICOS | JUSTIFICATIVA | CONTRATO |
|---|--|--|--|
| Serviços técnicos especializados de engenharia consultiva de apoio às atividades de competência legal da ANTT, quanto à supervisão dos trechos das rodovias federais outorgados à exploração da iniciativa privada. | <ul style="list-style-type: none"> * Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação | Contratação com vistas a subsidiar a ANTT na aferição do cumprimento das cláusulas contratuais presentes nos Contratos de Concessão para exploração de Infraestrutura Rodoviária, possibilitando um acompanhamento mais estreito dos serviços prestados à população brasileira | Contrato nº 63/2021, disponível em https://portal.antt.gov.br/web/guest/contratos/-/asset_publisher/gp9mJsLNg86i/content/id/3465464 |
| Serviços técnicos especializados de apoio em engenharia consultiva, gerenciamento e operação das demandas de infraestrutura e logística e programas governamentais previstos nas rodovias federais outorgadas à exploração da iniciativa privada | <ul style="list-style-type: none"> * Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação | Contratação de serviços técnicos especializados com vistas a apoiar a realização das atividades inerentes às atribuições da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária | Contrato nº 01/2022. Disponível em https://portal.antt.gov.br/web/guest/contratos/-/asset_publisher/gp9mJsLNg86i/content/id/3490183 |
| Serviços técnicos especializados de engenharia consultiva para o apoio ao desenvolvimento das atividades de competência regimental da GEENG/SUROD | <ul style="list-style-type: none"> * Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação | Contratação de serviços técnicos especializados com vistas a apoiar a realização das atividades inerentes às atribuições da Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária | Contrato nº 28/2021, disponível em https://portal.antt.gov.br/web/guest/contratos/-/asset_publisher/gp9mJsLNg86i/content/id/3103022 |
| Serviços técnicos especializados de apoio em engenharia consultiva, gerenciamento e operação das demandas referentes às novas outorgas e prorrogações antecipadas em ferrovias e em rodovias para o desenvolvimento das atividades de competência regimental da SUCON | <ul style="list-style-type: none"> * Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação | Contratação de serviços técnicos especializados com vistas a apoiar a realização das atividades inerentes às atribuições da Superintendência de Concessão da Infraestrutura | Contrato nº 48/2021, disponível em https://portal.antt.gov.br/web/guest/contratos/-/asset_publisher/gp9mJsLNg86i/content/id/3467790 |
| Serviços de apoio técnico especializado para desempenhar atividades em caráter acessório, complementar e subsidiária, para auxiliar no desenvolvimento das atividades de competência regimental da SUPAS | <ul style="list-style-type: none"> * Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado * Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação | Contratação de serviços de apoio técnico especializado com vistas a apoiar a realização das atividades inerentes às atribuições da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros | Contrato nº 49/2021, disponível em https://portal.antt.gov.br/web/guest/contratos/-/asset_publisher/gp9mJsLNg86i/content/id/3467835 |

| | | | |
|---|--|---|--|
| Serviços de Apoio à Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) | <ul style="list-style-type: none">* Prover e ampliar a interoperabilidade de soluções tecnológicas orientadas a serviço;* Prover soluções e serviços de TIC para otimizar a execução dos processos de negócios das áreas finalísticas de outorga, regulação e fiscalização;* Promover continuamente ações estratégicas de governança de TIC | Contratação com o objetivo de estabelecer um processo de Governança e Gestão de TI e de qualidade na entrega de softwares no âmbito da SUTEC, em consonância com as determinações legais e com o conjunto de políticas públicas que têm sido elaboradas para o setor de transportes terrestres, de forma a aumentar a maturidade de Governança e Gestão de TI da área de tecnologia da Agência, permitindo o alinhamento dos seus objetivos estratégicos com a missão institucional da ANTT | Contrato nº 40/2021, disponível em https://portal.antt.gov.br/web/guest/contratos/-/asset_publisher/gp9mJsLng86i/content/id/3446130 |
| Serviços técnicos especializados de pesquisa e aconselhamento imparcial em Tecnologia da Informação e Comunicação | <ul style="list-style-type: none">* Proporcionar sistemas e serviços com inovação tecnológica que auxiliem na tomada de decisão tempestiva;* Viabilizar a disponibilidade, integridade e a confidencialidade dos sistemas de informação proporcionando a segurança da informação;* Prover e ampliar as plataformas tecnológicas em arquiteturas convergentes | Contratação que permitirá à ANTT ter acesso ilimitado a uma Base de Conhecimentos/Pesquisas em TIC, contendo interpretação de tendências, comparativos de tecnologias, pesquisa de preços e acesso aos pesquisadores que confeccionam tais pesquisas e prognósticos, proporcionando aumento da eficiência nas contratações. | Contrato nº 29/2021, disponível em https://portal.antt.gov.br/web/guest/contratos/-/asset_publisher/gp9mJsLng86i/content/id/3171527 |

Principais Contratações Diretas

| MODALIDADE | OBJETO | JUSTIFICATIVA |
|---|---|---|
| Inexigibilidade de Licitação | Eventos de capacitação | Contratação de eventos de capacitação |
| Inexigibilidade de Licitação | Serviços técnicos especializados de pesquisa e aconselhamento imparcial em Tecnologia da Informação e Comunicação | Contratação que permitirá à ANTT ter acesso ilimitado a uma Base de Conhecimentos/Pesquisas em TIC, contendo interpretação de tendências, comparativos de tecnologias, pesquisa de preços e acesso aos pesquisadores que confeccionam tais pesquisas e prognósticos, proporcionando aumento da eficiência nas contratações. |
| Inexigibilidade de Licitação | Serviços Postais | Contratação para permitir o envio de documentos oficiais para comunicação externa, trâmite de correspondências diversas entre a sede da ANTT e suas demais localidades. |
| Dispensa de Licitação (art. 24, VIII, da Lei nº 8.666/93) | Serviço de entrega de notificações de infração e de taxa de fiscalização com logística integrada | O serviço de entrega de notificações de infração e multa é necessário para garantir a ciência do infrator sobre as diversas etapas do procedimento administrativo simplificado de apuração de culpa em infrações regulatórias e de trânsito no âmbito da ANTT, além de assegurar o princípio constitucional do contraditório, a entrega da notificação dá início aos prazos processuais para manifestação do interessado no processo. |

Desafios e Ações Futuras

A execução do Plano Anual de Contratações permanece como um grande desafio. É primordial a obediência ao PAC para a distribuição uniforme da realização dos certames licitatórios ao longo do exercício, diminuindo assim a concentração de grande volume de contratações formalizadas nos meses de outubro a dezembro, e, por consequência, os riscos decorrentes do alto volume de atividades.

Outros desafios identificados consistem na quantidade reduzida de servidores que atuam na área, além da implantação da nova lei de licitações e contratos.

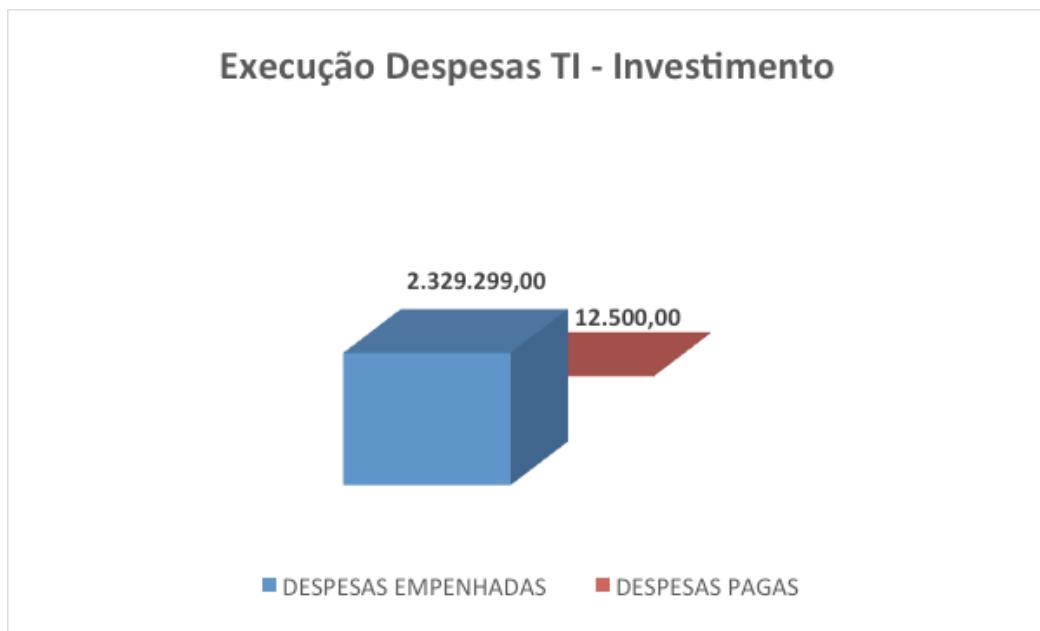
Gestão de Tecnologia da Informação

Modelo de Governança de TI

O Modelo de governança de TI da ANTT tem como principal instância o Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI), instituído pela [Portaria nº 632, de 10/12/2020](#), que tem por finalidade coordenar a formulação de propostas de políticas, objetivos, estratégias, investimentos e prioridades de Tecnologia da Informação e de serviços digitais. O CGTI é coordenado pelo Superintendente de Tecnologia da Informação e composto pelos titulares das Superintendências de Processos Organizacionais, pelo titular do Gabinete do Diretor-Geral e da Assessoria de Estruturação de Informações Estratégicas - ASINF. Dentre as deliberações do CGTI, em 2021, destacam-se aprovação do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI 2021-2024) e sua posterior revisão, aprovação da priorização dos Projetos de Desenvolvimento de Sistemas e aprovação da priorização dos Projetos do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO).

A ANTT utiliza a Metodologia de Gerenciamento de Projetos e Desenvolvimento de Software – MGPDS que mantém conformidade com as melhores práticas de Gerenciamento de Projetos (PMBok) para o desenvolvimento de sistemas. No tocante à infraestrutura, estão em implantação os processos ITIL, e suas respectivas disciplinas, com o intuito de padronizar os processos e assegurar melhor prestação de serviços na Agência.

Para assegurar a conformidade legal da gestão de TI, a ANTT observa e aplica um vasto conjunto de regras e diretrizes estabelecidas ou referenciadas pelo Governo Federal, entre elas: Estratégia de Governo Digital, Instrução Normativa nº 01/2019, expedida pela Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia e que versa sobre as contratações de TI, bem como o guia de boas práticas do SISP.

Montante de recursos aplicados em TIContratações Relevantes

Os principais contratos de TI estão voltados para ampliar em 10% os serviços públicos digitais oferecidos, respeitando os controles de governança digital da EGD, até dezembro de 2021 (I), ampliar em 90% a disponibilização de modelos multidimensionais em 2021 (II), garantir 87,5% de implantação dos instrumentos de governança de TI priorizados até dezembro de 2021 (III), garantir 90% de desenvolvimento/evolução dos sistemas das prioridades 1 e 2 com qualidade e no prazo (IV), garantir 99% de disponibilidade das aplicações (V), garantir no mínimo 20% de pesquisa de

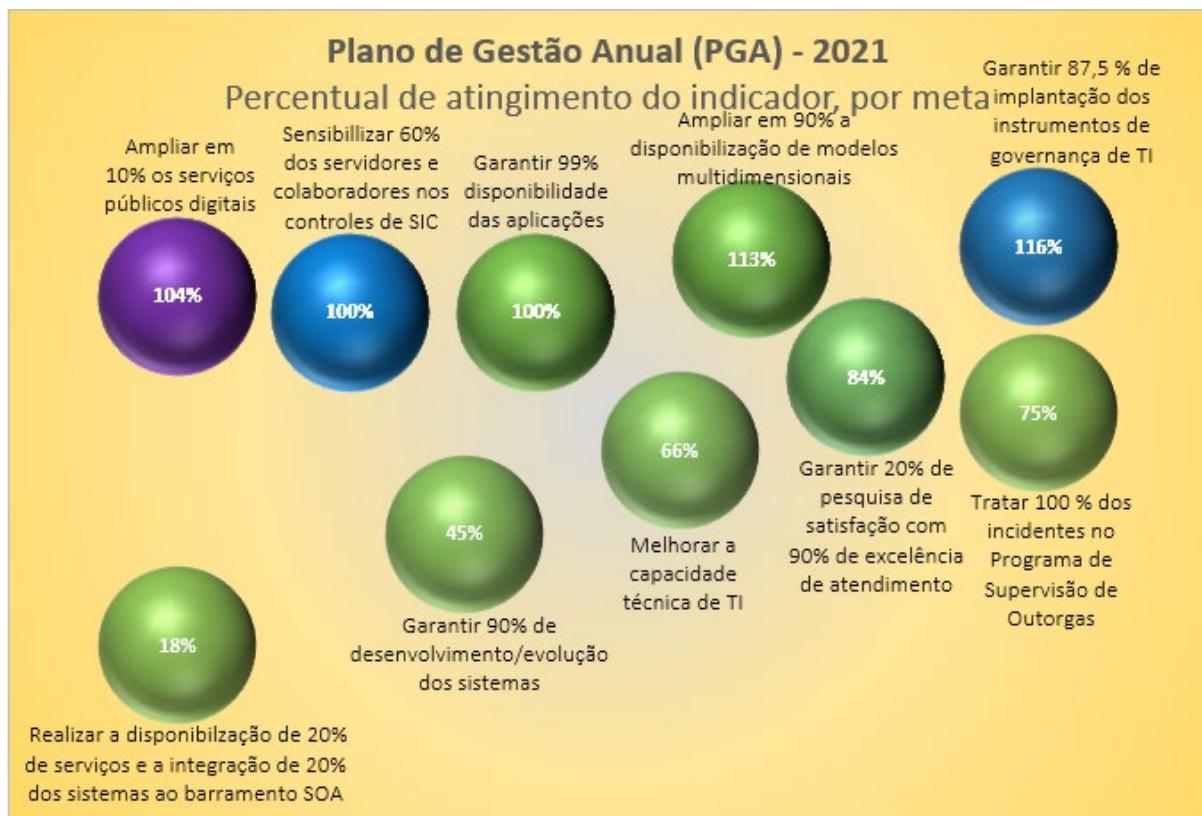
satisfação das requisições concluídas com nível mínimo de qualidade de 90% de excelência (Ótimo, Bom) no quantitativo total de chamados avaliados, em 2021 (VI), e tratar 100 % dos incidentes identificados no Programa de Supervisão de Outorgas (VII).

| Contrato | Valor faturado do contrato (R\$) |
|--|---|
| CTs 03/2021, 04/2021, 46/2015 (I) | 847.031,48 |
| CT 42/2018 (II) | 2.948.193,92 |
| CTs 29/2021, 40/2021 (III) | 154.178,35 |
| CTs 03/2021, 04/2021, 46/2015, 49/2017, 51/2019, 36/2018, 25/2017, 27/2017, 09/2019, 05/2018 (IV) | 11.058.880,85 |
| CT 37/2021, 52/2019, 31/2020, 43/2019, 18/2018, 04/2017, 35/2021, 28/2017, 30/2021, 13/2021, 41/2021, 58/2021, 57/2021, 09/2021, 34/2017, 08/2020, 36/2021, 50/2016, 51/2016, 52/2016, 54/2018, 29/2019, 40/2018, 19/2019, 29/2016, 43/2017, 16/2021, 45/2016, 41/2016, 25/2019, 47/2019 (V) | 24.865.304,54 |
| CT 12/2017 (VI) | 5.921.972,65 |
| CT 47/2018 (VII) | 3.465.116,17 |

(I) ampliar em 10% os serviços públicos digitais oferecidos, respeitando os controles de governança digital da EGD, até dezembro de 2021, (II) ampliar em 90% a disponibilização de modelos multidimensionais em 2021, (III) garantir 87,5% de implantação dos instrumentos de governança de TI priorizados até dezembro de 2021, (IV) garantir 90% de desenvolvimento/evolução dos sistemas das prioridades 1 e 2 com qualidade e no prazo, (V) garantir 99% de disponibilidade das aplicações, (VI) garantir no mínimo 20% de pesquisa de satisfação das requisições concluídas com nível mínimo de qualidade de 90% de excelência (Ótimo, Bom) no quantitativo total de chamados avaliados, em 2021, e (VII) tratar 100 % dos incidentes identificados no Programa de Supervisão de Outorgas.

Principais iniciativas (sistemas e projetos) e resultados na área de TI por cadeia de valor

No plano de Gestão Anual de 2021 a SUTEC contribuiu para o alcance dos objetivos estratégicos e missão da ANTT, tendo apresentado os resultados a seguir:



Item estratégico associado:

- Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social
- Aprimorar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações internas e externas
- Aprimorar o programa de governança e integridade, alcançando atendimento aos principais referenciais nacionais e internacionais

Segurança da Informação

A ANTT possui Comitê de Segurança da Informação (CSIC), instituído pela [Resolução ANTT nº 5854, de 10 de setembro de 2019](#), ao qual compete assessorar a implementação e acompanhamento das ações de segurança da informação e comunicações no âmbito da ANTT.

As diretrizes para Segurança da Informação estão estabelecidas na POSIC (Resolução nº 5854/2019) e normas complementares criadas e publicadas a partir de 2019.

No ano de 2021, foi publicado o seguinte instrumento:

- Norma de Backup.

Além disso, são realizados procedimentos de monitoramento dos ativos e conscientização dos servidores e colaboradores em temas relativos à Segurança da Informação.

Principais desafios, ações e perspectivas

- Ampliar em 5% os serviços públicos digitais oferecidos, respeitando os controles de governança digital da EGD, até dezembro de 2022;
- Ampliar em 60% a disponibilização de modelos multidimensionais (cubos);
- Assegurar a guarda física e virtual dos dados da ANTT;
- Estudar soluções para automação e uso de inteligência artificial para tomada de decisão;
- Garantir 100% de implantação dos instrumentos de governança de TI priorizados até dezembro de 2022;
- Garantir 90% de desenvolvimento/evolução dos sistemas das prioridades 1 e 2 com qualidade e no prazo, conforme estabelecido pelo Comitê Gestor de Tecnologia de Informação da ANTT;
- Garantir 99% de disponibilidade das aplicações;
- Garantir desenvolvimento/evolução das soluções priorizadas no CNSO com qualidade e no prazo, conforme estabelecido pelo Comitê Gestor de Tecnologia de Informação da ANTT;
- Garantir no mínimo 20% de pesquisa de satisfação das requisições concluídas com nível mínimo de qualidade de 90% de excelência (Ótimo, Bom) no quantitativo total de chamados avaliados, em 2022;
- Integrar bases geográficas na plataforma da ANTT;
- Realizar a disponibilização de serviços mapeados no barramento SOA e a integração dos sistemas mapeados ao barramento SOA;
- Realizar a migração dos serviços tecnológicos para ambiente de alta disponibilidade; e
- Reduzir o número de incidentes na infraestrutura de Tecnologia da Informação (TI).

Gestão Patrimonial e Infraestrutura

Conformidade Legal

Todas as unidades da ANTT apresentaram conformidade legal nos termos dos artigos 37, 70 e 75 da Constituição Federal, Lei nº 4.320/64, Decreto-lei nº 200/67, Instrução Normativa nº 205/88, Decreto nº 9373/2018, Lei Complementar nº 101/2000, Lei 8.429/92 e demais instrumentos legais que regem a gestão patrimonial na Administração Pública.

Investimentos (Infraestrutura e Equipamentos)

A ANTT teve um decréscimo patrimonial de 2,404 %, referente ao desfazimento de veículos.

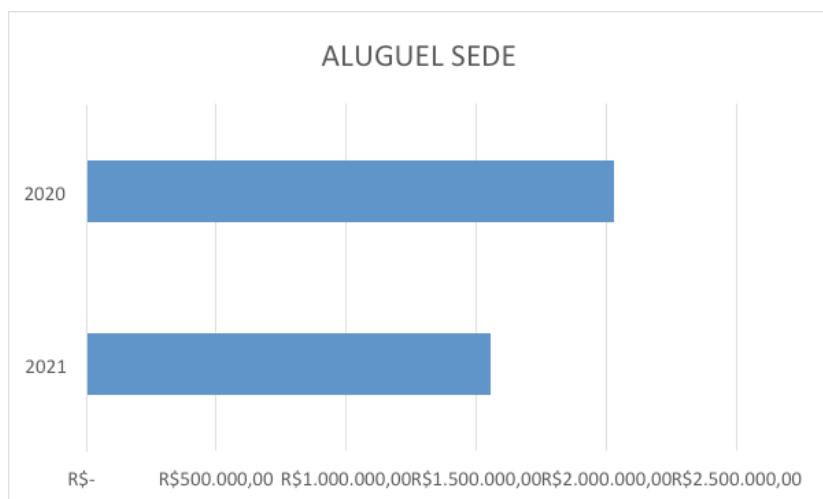
Desfazimento de Ativos

No exercício de 2021, a ANTT realizou alienação de 32 (trinta e dois) veículos por meio do Leilão Eletrônico Nº. 01/2021-ANTT, obtendo o valor de R\$ 796.325,94 (setecentos e noventa e seis mil, trezentos e vinte e cinco reais e noventa e quatro centavos), SEI 8121751, que retornaram para os cofres públicos, bem como, desfazimento de mobiliários e equipamentos de informática.

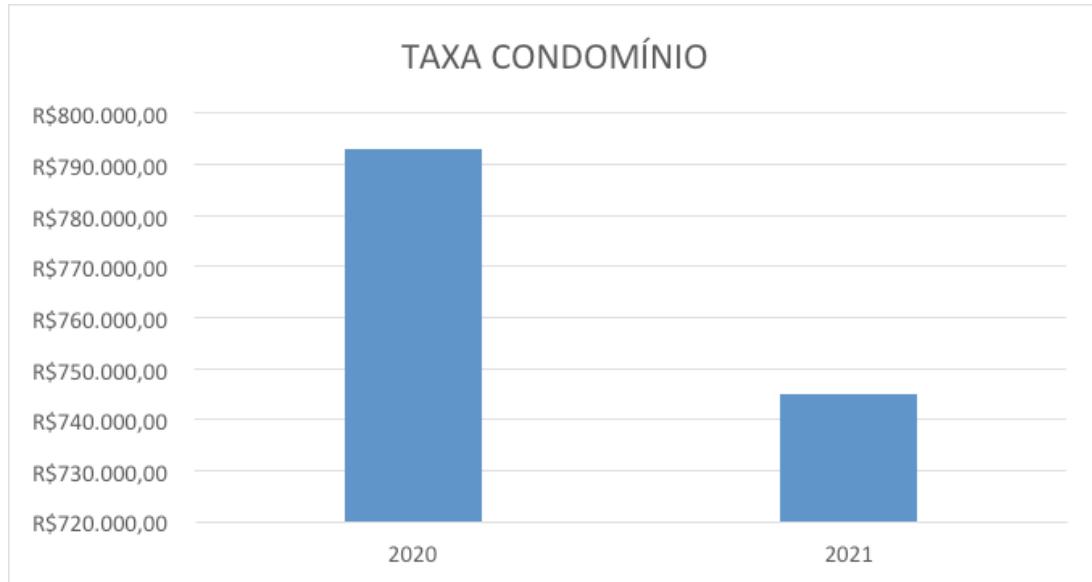
Lotação de Imóveis e Equipamentos

Por não possuir imóveis próprios, a ANTT possui contratos de locação para abrigar sua Sede, em Brasília-DF, e suas Unidades Regionais.

No que tange ao aluguel da sede, no ano de 2021, nos termos do Sexto Termo Aditivo ao Contrato nº 001/2010, SEI 8108351, consignou-se a redução do valor mensal do aluguel em 23,24% (vinte e três inteiros e vinte e quatro centésimos por cento), com vigência a partir de 01 de setembro de 2021, fazendo com que o valor original de R\$ 2.025.789,70 (dois milhões vinte e cinco mil setecentos e oitenta e nove reais e setenta centavos) passe para R\$ 1.555.000,00 (um milhão quinhentos e cinquenta e cinco mil reais).



Registre-se ainda a redução da taxa condominial de R\$ 792.934,74 (setecentos e noventa e dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta e quatro centavos) para R\$ 745.000,00 (setecentos e quarenta e cinco mil reais) absorvendo os serviços de brigada de incêndio, segurança e limpeza das áreas comuns.



Os termos aditivos/apostilamentos estão disponíveis no portal da ANTT, pelo link: <https://portal.antt.gov.br/web/guest/licitacoes-e-contratos>

Quanto aos Postos de Fiscalização e Atendimento (PFA), a forma de ocupação se dá por meio da celebração de termos de cessão não onerosa de espaços localizados em terminais rodoviários.

Mudanças e Desmobilizações Relevantes

No exercício de 2021, a mudança da sede da Unidade Regional do Maranhão (MA) para espaço cedido pela Superintendência Regional do Trabalho (SPU) no Maranhão, nos termos do Termo de Compartilhamento e Rateio de Despesas nº 01/2021/ANTT, SEI 7773427, evitou, a partir deste ato, a necessidade de se pagar por aluguel de imóvel.

Principais Desafios e Ações Futuras

Os principais desafios e ações considerados para o exercício de 2022, projeta-se a gestão do sistema Almoxarifado Virtual em nível nacional; a redução de custos com aluguéis de imóveis; e a aquisição de veículos especiais para dar suporte às atividades de fiscalização exercidas pela Superintendência de Fiscalização – SUFIS.

Gestão Ambiental Sustentável

Critérios de Sustentabilidade nas Contratações e Aquisições

Os editais elaborados pela ANTT para contratações e aquisições seguem rigorosamente os modelos da Advocacia Geral da União – AGU, que contemplam os critérios de sustentabilidade, em conformidade com a Instrução Normativa n.º 01, de 19 de janeiro de 2010 – SLTI – MP.

Na fase de estudos preliminares para contratações ou aquisições, verifica-se a disponibilidade e a vantajosidade de reutilização de bens por meio de consulta ao fórum eletrônico de materiais ociosos, que integra o Portal Comprasnet. Posteriormente, é feita pesquisa no Guia Nacional de Licitações Sustentáveis, disponível no sítio da AGU, por critérios de sustentabilidade que sejam compatíveis com o objeto pretendido, de modo que, caso sejam viáveis tecnicamente, sejam incluídos nas especificações do objeto ou no campo atinente às obrigações da Contratada, dando efetividade aos atos normativos que disciplinam as contratações sustentáveis no âmbito da Administração Pública Federal.

Ações para Redução do Consumo de Recursos Naturais

A ANTT implementou efetivamente o sistema de Almoxarifado Virtual na Sede em Brasília e está implantando em todas as unidades regionais, o que propiciará a redução do desperdício de material de consumo e melhor aproveitamento de espaços destinados a seu armazenamento.

Redução de Resíduos Poluentes

A sede da ANTT em Brasília conta com coletor de pilhas e baterias para incentivar o descarte consciente desses resíduos. O edifício sede da ANTT possui a “Central de Resíduos Sólidos” que é um espaço específico para a separação e triagem de resíduos, conforme sua espécie, que após sua classificação são destinados à cooperativa de catadores “RECICLO” (Cooperativa de Coleta Seletiva de Materiais Recicláveis e Resíduos Sólidos).

Com a implantação do Programa de Gestão Remota do Trabalho – PGRT houve uma natural redução dos resíduos sólidos e poluentes, seja pela menor utilização de veículos particulares, seja pertencente a frota de transporte público.



Relacionamento Com a
Sociedade e Controle

Principais Canais de Comunicação com a Sociedade

Com a crescente importância e fortalecimento da participação, proteção e defesa dos usuários dos serviços públicos, desde o advento da Lei nº 13.460/2017, a Ouvidoria da ANTT está empenhada em aprimorar continuamente sua atuação para oferecer uma experiência de qualidade aos cidadãos que acessam os canais de atendimento disponibilizados.

A nova Central de Atendimento proporcionou modernização do atendimento por meio de inovadores canais de relacionamento com os usuários, como *WhatsApp*, *Chatbot* e Atendente Virtual (Tetê). Tais soluções tecnológicas visam ao aperfeiçoamento da comunicação com a sociedade, maior disponibilidade de canais de fácil acesso e redução de custos para a ANTT com o funcionamento da plataforma digital.

Nesse sentido, é válido ressaltar que, em 2021, a Ouvidoria realizou mais de 49.000 atendimentos por meio do aplicativo *WhatsApp*. A maior parte das manifestações registradas por esse novo canal de atendimento se refere ao transporte rodoviário de cargas, notadamente demandas relacionadas ao RNTRC – Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas, como inclusão/exclusão de veículos, cadastramento/recadastramento e RNTRC digital. Esse resultado indica que o *WhatsApp* tem sido especialmente útil para facilitar a interação da ANTT com uma parcela do setor regulado representada pelos caminhoneiros. Ademais, esse canal também foi muito acessado para atendimento a demandas referentes a infrações e penalidades aplicadas pela Agência e emissões/renovação do Passe Livre.

Ainda no exercício de suas atribuições precípuas como área intermediadora e facilitadora, sempre destacar também o papel da Ouvidoria na efetiva implementação da política de transparência pública preconizada pela Lei de Acesso à Informação - LAI (Lei nº 12.527/2011), notadamente como unidade responsável por coordenar a elaboração e execução do Plano de Dados Abertos da ANTT.

Por ser detentora de dados e informações relevantes sobre a percepção dos cidadãos e usuários, a Ouvidoria tem-se dedicado ao aprimoramento de sua atuação estratégica com contribuições de cunho gerencial para subsidiar o processo decisório dos gestores da ANTT, sob o enfoque das principais demandas da sociedade.

Canais De Atendimento Da Ouvidoria

- Independentemente do canal escolhido pelo cidadão, a manifestação é registrada, analisada e respondida. A ANTT disponibiliza à sociedade os seguintes meios de contato, listados no Portal da Agência: <https://www.gov.br/antt/pt-br/canais-atendimento/fale-conosco>:
- **Telefone 166** - A central de atendimento telefônico funciona ininterruptamente, de segunda-feira a domingo, 24 horas por dia (inclusive feriados) e aceita ligações originadas de telefones fixos e móveis nacionais. As ligações são gratuitas para o cidadão.
- **WhatsApp: (61) 99688-4306** – Este meio de contato acolhe apenas mensagens de texto, o sistema não recebe áudios. Anexos podem ser inseridos nos protocolos.
- **Formulário eletrônico** – Ao utilizar o formulário eletrônico, o cidadão tem a possibilidade de enviar suas manifestações por escrito, via internet à Ouvidoria da ANTT.
- **E-mail** – ouvidoria@antt.gov.br
- **Atendimento online (chat)** – o cidadão pode se comunicar via internet por meio de textos que são lidos e respondidos em tempo real pelos atendentes.
- **Presencial** – O cidadão também pode ser atendido pessoalmente, na sala do Serviço de Informações ao Cidadão – SIC, localizada no edifício-sede da ANTT: Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla – Polo 8 – Bloco “A” – Térreo – Brasília – DF – CEP: 70200-003. Esse atendimento é realizado de segunda a sexta-feira, das 8h às 12h e das 14h às 18h, mantido mesmo durante a pandemia da Covid-19.
- **Correspondência:** a Ouvidoria da ANTT recebe manifestações por meio de correspondências físicas, encaminhadas ao endereço acima indicado.
- **Serviço de Informação ao Cidadão:** os pedidos de acesso à informação fundamentados na Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação) são registrados, preferencialmente, por meio da Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação – Fala.BR, opção “Acesso à Informação”:

<https://falabr.cgu.gov.br/publico/Manifestacao/SelecionarTipoManifestacao.aspx?ReturnUrl=%2f>.

Resultados da Ouvidoria

O Quadro 1 apresenta a quantidade de manifestações recebidas pela Ouvidoria por canal de atendimento. Em 2021, 427.674 demandas foram recepcionadas por atendente humano e registradas no sistema de Ouvidoria.

Quadro 1**Manifestações Por Canal De Atendimento**

| MEIO DE COMUNICAÇÃO | 2019 | 2020 | 2021* |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|
| 166** | 292.218 | 272.615 | 239.937 |
| INTERNET | CHAT | 21.391 | 20.363 |
| | E-MAIL | 49.948 | 45.246 |
| | WHATSAPP | 0 | 17.653 |
| | FALE CONOSCO | 11.572 | 6.913 |
| | FALA.BR | 357 | 1.721 |
| ATENDIMENTO PRESENCIAL | 173 | 139 | 276 |
| CARTA | 70 | 0 | 194 |
| TOTAL | 375.729 | 364.650 | 427.674 |

* Dados preliminares ** Apenas ligações válidas, cujo cálculo desconsidera trotes, perdas e enganos – Fonte: Sistema de Ouvidoria - SOU / Data da extração: 24/01/2022

Além desse quantitativo, é importante destacar que, no ano de 2021, 134.058 chamadas foram finalizadas na Unidade de Resposta Audível (URA) ou seja, foram concluídas por meio do atendimento virtual, conforme distribuição temporal apresentada no Quadro 2:

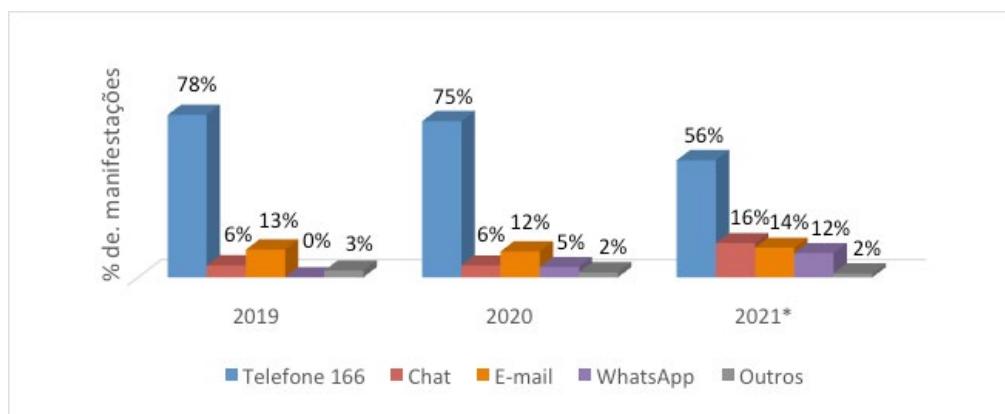
Quadro 2**Chamadas Finalizadas na URA**

| Quantidade de Chamadas Finalizadas na URA | |
|--|----------------|
| jan/21 | 9.868 |
| fev/21 | 8.331 |
| mar/21 | 8.112 |
| abr/21 | 8.040 |
| mai/21 | 8.190 |
| jun/21 | 8.488 |
| jul/21 | 9.906 |
| ago/21 | 13.729 |
| set/21 | 15.489 |
| out/21 | 13.904 |
| nov/21 | 14.481 |
| dez/21 | 15.520 |
| TOTAL | 134.058 |

Fonte: Sistema da Central de Atendimento / Data da extração: 27/01/2022

O telefone 166 é o canal mais utilizado pelos usuários, responsável pelo recebimento de mais de 50% das demandas no período analisado. Contudo, a participação desse canal sofreu um decréscimo em 2021 em relação aos demais meios de contato com a Ouvidoria da ANTT, com destaque para o aumento do percentual de registros realizados por meio do *chat* e do aplicativo WhatsApp.

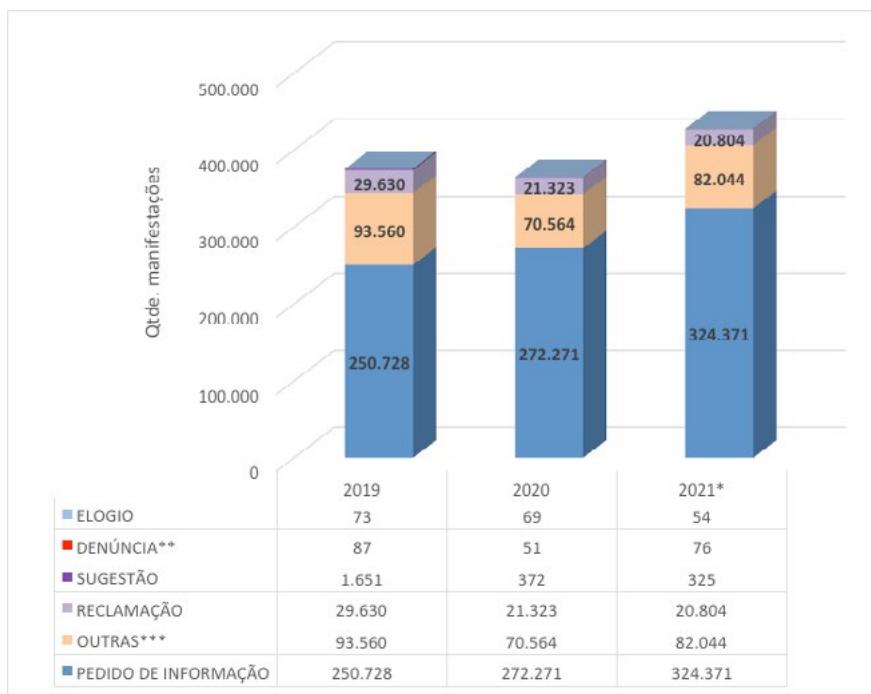
Principais Canais De Atendimento



* Dados preliminares - Fonte: Sistema de Ouvidoria - SOU / Data da extração: 24/01/2022

Quanto aos tipos de manifestação, os pedidos de informação mantiveram representação expressiva no cômputo geral das demandas recebidas.

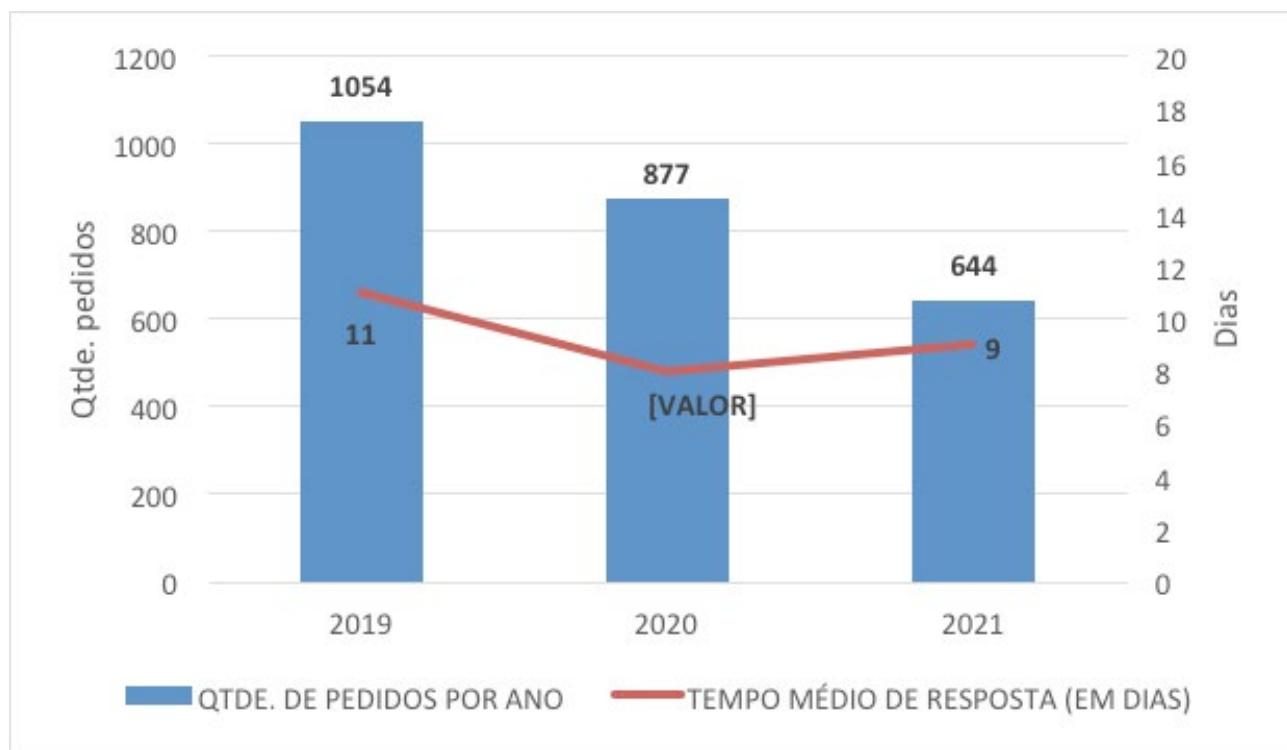
Tipos De Manifestação



* Dados preliminares ** Manifestações sobre supostas irregularidades cometidas por servidores da Agência. *** Demandas que não se enquadram nos outros tipos, como solicitações de provisões administrativas. Fonte: Sistema de Ouvidoria - SOU / Data da extração: 24/01/2022

Em relação às ações de transparência passiva, a gestão do Serviço de Informação ao Cidadão - SIC no âmbito da ANTT é competência regimental da Ouvidoria, com a atribuição de receber as demandas e dispensar o devido tratamento conforme a Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação – LAI). Em 2021, houve redução no volume das demandas recebidas pelo SIC em relação ao ano anterior. O tempo médio de resposta foi de nove dias, prazo inferior ao estabelecido na LAI (o prazo legal é de 20 dias, prorrogáveis por mais dez dias).

Pedidos De Acesso À Informação Recebidos Pelo SIC



Fonte: Painel LAI/CGU: <http://paineis.cgu.gov.br/lai/index.htm> Data da extração: 24/01/2022

Sobre o cumprimento da Política de Dados Abertos na ANTT, prevista no Decreto nº 8.777, de 11 de maio de 2016, destaca-se que o Plano de Dados Abertos (PDA) 2019–2021 foi concluído com êxito em maio de 2021, com todos os conjuntos de dados previstos no cronograma publicados. Em junho de 2021, iniciou-se a execução do novo PDA 2021–2023, o qual também está sendo plenamente cumprido.

Todos os conjuntos de dados abertos pela ANTT foram disponibilizados no Portal da Dados Abertos da Agência (<https://dados.antt.gov.br/>) e no Portal de Dados Abertos do Governo Federal (<https://dados.gov.br/>). Mais informações sobre Dados Abertos da ANTT estão disponíveis no site da Agência (<https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos>) e no Painel de Monitoramento de Dados Abertos da CGU (<http://paineis.cgu.gov.br/dadosabertos/index.htm>).

Comunicação

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

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

Canal ANTT

Um número expressivo de 118 vídeos em 2022, com diversos conteúdos afetos à ANTT, como vídeos institucionais, tutoriais, transmissões ao vivo de Reunião de Diretoria (Redir) e demais eventos institucionais etc. Esse trabalho envolve a produção do roteiro, criação artística e de animações, gravação, locução, edição etc.

Reuniões de Diretoria – Transmissões ao vivo

Foram transmitidas ao vivo, pelo Canal ANTT no Youtube, 41 Reuniões de Diretoria da ANTT.

Redes sociais

Foram realizadas 2.463 novas postagens nos perfis oficiais da Agência do Twitter (984), Facebook (301) e Instagram (947). No total, houve um acréscimo de 17.929 seguidores.

Notícias (Portal e Intranet)

Foram publicadas 329 notícias no Portal e 100 veiculadas na Intranet.

Anttenado

Foram produzidas duas edições do ANTENADO e uma edição do Momento Anttenado (Dia da Mulher).

Campanhas publicitárias para o público interno e externo

Foram desenvolvidas 119 produções gráficas e 16 campanhas publicitárias para as diversas áreas da Agência, envolvendo desde o atendimento da demanda, passando pelas criações publicitárias, até a divulgação da campanha.

Eventos e ceremonial

Mesmo com a pandemia, os eventos tiveram sua fase de adaptação e foram realizados 148 eventos ao longo de 2021, sejam presenciais, híbridos ou virtuais. Esse trabalho envolveu prover o planejamento, a organização, o ceremonial, a montagem da estrutura física, confecção de lista de convidados e de envio de convites, entre outros.

Atendimento à imprensa

A imprensa é atendida por telefone fixo (desviado para o celular da COIMP – Coordenação de Imprensa durante a pandemia), por e-mail e por celular. Ao longo de 2021 foram respondidas 1.113 demandas jornalísticas para diversos veículos de comunicação do Brasil e exterior.

Entre releases, avisos de pauta e outras postagens, foram enviados 591 comunicados para a imprensa, por meio de listas de transmissão do aplicativo de mensagens WhatsApp e 60 por e-mail, totalizando 651 envios de comunicados à imprensa.

Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis

As demonstrações contábeis exigidas pelas normas aplicáveis a esta agência reguladora, acompanhadas das respectivas notas explicativas, bem como dos documentos e informações de interesse coletivo ou gerais exigidos em normas legais específicas que regem sua atividade, encontram-se publicadas na página da ANTT e podem ser acessados pelo link: <https://portal.antt.gov.br/processos-de-contas-anuais-2021>.

Anexo

Relatório Anual dos Processos Administrativos Disciplinares – Exercício de 2021

| CGU-PAD | Controladoria Geral da União - CGU |
|--|------------------------------------|
| Relatório de Processos Administrativos Disciplinares Processos por Situação Atual | |

Filtros Informados :
Assunto(s):

Órgão de Cadastro: Agência Nacional de Transportes Terrestres
Período: 01/01/2021 a 31/12/2021
Tipo de Processo: Processo Administrativo Disciplinar(Lei 8.112/90)
Somente processos não setoriais

| Quadro-Geral | Nº Procedimentos |
|--|------------------|
| Total de procedimentos em fase de "Instauração/Instrução" no período | 5 |
| Total de procedimentos em fase de "Processo Julgado" no período | 3 |
| Total de procedimentos em fase de "Termo de Ajustamento de Conduta" no período | 1 |
| Total de Procedimentos | 9 |

"As informações contidas no presente documento, enquanto se mantiver a natureza preparatória das mesmas, são de acesso restrito nos termos do art. 7º, §3º, da Lei 12.527, de 18 de novembro de 2011, c/c art. 20º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012."

Página : 1 de 2
Data da Emissão do Relatório: 26/01/2022
Emitido por: THAIS GARCIA SILVA COSTA

| Agência Nacional de Transportes Terrestres | Nº Procedimentos |
|--|------------------|
| - Ministério da Infraestrutura - Agência Nacional de Transportes Terrestres | |
| Quadro Consolidado | |
| Total de procedimentos em fase de "Instauração/Instrução" no período | 5 |
| Total de procedimentos em fase de "Processo Julgado" no período | 3 |
| Total de procedimentos em fase de "Termo de Ajustamento de Conduta" no período | 1 |

| Quadro Detalhado | | | | | |
|-------------------|---------------|------------------|--|---------------------------------|-----------------|
| Num Processo | Tipo Processo | Data Instauração | Local do Fato | Fase Atual | Data Fase Atual |
| 50500036777202182 | PAD 8112/90 | 28/4/2021 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Instauração/Instrução | 28/4/2021 |
| 50500041763202181 | PAD 8112/90 | 28/5/2021 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Instauração/Instrução | 28/5/2021 |
| 50500053299202094 | PAD 8112/90 | 3/6/2020 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Processo Julgado | 9/9/2021 |
| 50500078460202113 | PAD 8112/90 | 19/8/2021 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Instauração/Instrução | 19/8/2021 |
| 50500078461202168 | PAD 8112/90 | 19/8/2021 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Instauração/Instrução | 19/8/2021 |
| 50500080334202129 | PAD 8112/90 | 25/8/2021 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Instauração/Instrução | 25/8/2021 |
| 50500417370201938 | PAD 8112/90 | 29/11/2019 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Termo de Ajustamento de Conduta | 11/5/2021 |
| 50501020542201863 | PAD 8112/90 | 2/5/2018 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Processo Julgado | 25/3/2021 |
| 50501329906201878 | PAD 8112/90 | 24/9/2018 | Agência Nacional de Transportes Terrestres | Processo Julgado | 4/10/2021 |

"As informações contidas no presente documento, enquanto se mantiver a natureza preparatória das mesmas, são de acesso restrito nos termos do art. 7º, §3º, da Lei 12.527, de 18 de novembro de 2011, c/c art. 20º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012."

Página : 2 de 2
Data da Emissão do Relatório: 26/01/2022
Emitido por: THAIS GARCIA SILVA COSTA



-
-  /anttnoface
 -  @antt_oficial
 -  /CanalANTT
 -  @ANTTagencia
 -  flickr.com/agenciaantt
-