

Relatório Anual de Atividades **2020**

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

RELATÓRIO ANUAL DE ATIVIDADES

EXERCÍCIO 2020

Brasília – DF, abril de 2021

APRESENTAÇÃO

Considerando as Decisões Normativas TCU nº 187, de 9 de setembro de 2020, e nº 188, de 30 de setembro de 2020, a Instrução Normativa TCU nº 84, de 22 de abril de 2020, 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 de Atividades da ANTT – Exercício de 2020.

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, devidamente aprovada por sua Diretoria Colegiada por meio da Deliberação nº 121, de 31/03/2021, conforme estabelece o Regimento Interno da ANTT.

De acordo com o §1º, do artigo 1º, da IN nº 84/2020, 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”.

O conceito de prestação de contas, da forma como é tratado no recente normativo, enfatizou a necessidade de modernização dos instrumentos de controle, com vistas a incorporar os avanços tecnológicos na área de transparência pública, para facilitar a atuação do controle social.

Desse modo, assegurar a transparência e a responsabilidade na administração pública, bem como dar suporte às decisões de alocação de recursos, promover a defesa do patrimônio público e, sobretudo, informar aos cidadãos, que são os usuários dos bens e serviços produzidos pela administração pública e principais provedores dos recursos para o seu funcionamento, é o novo propósito da prestação de contas.

DIRETOR GERAL (Em Exercício)

Marcelo Vinaud Prado

ÓRGÃOS VINCULADOS 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

Alexandre Porto Mendes de Souza (em exercício)

Davi Ferreira Gomes Barreto

Eduardo José Marra (em exercício)

Murshed Menezes Ali (em exercício)

Weber Cilone

ÓRGÃOS VINCULADOS À DIRETORIA COLEGIADA

Auditoria 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 – 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 – Telefones: (51) 3375-4700

Unidade Regional do Ceará – URCE

Avenida Luciano Carneiro, 2255 – Pavimento Térreo – Vila União Fortaleza – CE. CEP: 60.410-691 – Telefone: (85) 3388-8100

Unidade Regional do Maranhão – URMA

Rua 09, número 10 – Bairro Vinhais São Luís – MA. CEP: 65.071-110 – Telefone: (98) 3311-1200

Unidade Regional da Bahia – URBA

1º 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 1259, Santo Amaro, Recife/PE. CEP: 50040-090 – Telefones: (81) 3464-7201 / 99926-9962

Unidade Regional de Santa Catarina – URSC

Rua Felipe Neves, nº 413, 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

As ações da ANTT ao longo de 2020 tiveram como objetivo aprimorar o desenvolvimento logístico do país e contribuir para a melhoria da prestação dos serviços públicos à sociedade. Apesar dos inúmeros obstáculos encontrados em razão de todas as medidas necessárias para conter a pandemia do coronavírus (Covid-19), os resultados alcançados demonstram que não faltaram força e coragem para buscar a melhor direção.

Em um ano desafiador, a ANTT permaneceu firme, ancorada no engajamento de seus servidores e colaboradores que mostraram toda sua excelência técnica, capacidade de superação e produtividade.

Nesse contexto, merece destaque a aprovação do Plano de Outorga, do Programa de Exploração da Rodovia (PER), dos estudos técnicos e das minutas de edital e contrato para concessão da Ferrogrão, que estima investimentos iniciais de R\$ 8,42 bilhões. A ferrovia vai ser essencial para o aprimoramento da matriz de transportes brasileira e representa importante alternativa logística para o escoamento de cargas do Centro-Oeste por meio do Arco Norte.

Com intuito de promover uma profunda modernização do marco regulatório das concessões rodoviárias federais, trabalhou-se em 2020 na construção do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR), que aperfeiçoará os direitos e as obrigações dos concessionários de rodovias sob competência da ANTT.

Ênfase também para a reformulação do Plano Estratégico da ANTT, que desburocratizou a gestão e simplificou a carteira de projetos, e para a nova revisão do estoque regulatório, que examinou e fez uma minuciosa triagem de mais de 31 mil atos publicados pela Agência.

O ano de 2020 foi muito atribulado no setor de transportes de passageiros. Além das medidas para combate à pandemia da Covid-19, vários estudos foram elaborados para promover ações de controle para o serviço de transporte rodoviário interestadual, baseadas na regulação responsiva, com o objetivo de revisar a norma de penalidades.

Importantes conquistas igualmente ocorreram para o setor de cargas. Uma delas é a implementação do sistema RNTRC 100% digital, possibilitando que o serviço possa ser realizado integralmente pela internet e sem custos pelos transportadores. O objetivo da medida foi desburocratizar e simplificar o cadastro, bem como aprimorar a eficiência do transporte de cargas do país.

A ANTT realizou várias ações de apoio e conscientização de transportadores rodoviários de cargas, diante da necessidade de medidas de prevenção e combate ao coronavírus, que recebeu o nome de #AvanteCaminhoneiro. Além da distribuição de kits de higiene e alimentação, teve campanha educativa quanto às mudanças e flexibilizações de normas de transporte de cargas, atingindo cerca de 52 mil profissionais.

Buscando proteger as vidas dos seus servidores e colaboradores, a ANTT se antecipou e se destacou por ser a primeira agência reguladora a colocar a maior parte do seu público interno em trabalho remoto, imediatamente à eclosão da crise de saúde pública decorrente do novo coronavírus.

O cenário de pandemia possibilitou que a ANTT renegociasse seus contratos de locação de imóveis, o que refletiu numa economia anual de cerca de R\$ 763 mil. As negociações nos reajustes contratuais com 43 empresas também geraram uma economia orçamentária anual de R\$ 1,4 milhão. Sem contar a mudança na base de cálculo da contribuição PIS/PASEP, que trouxe uma redução na ordem de R\$ 54 milhões sobre o recolhimento desse tributo.

Enfim, os resultados alcançados simbolizam o trabalho em equipe e os avanços de cada iniciativa da ANTT, sejam de setores finalísticos ou transversais. As informações aqui apresentadas não caracterizam a dimensão completa do vasto universo de projetos desenvolvidos em 2020, mas apenas uma amostra representativa da extensa lista de resultados de toda a ANTT.

SUMÁRIO

VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL	12
Principais Normas Direcionadoras	13
Estrutura Organizacional	15
Modelo de Negócio e Cadeia de Valor	16
Políticas e Programas de Governo	20
Ambiente Externo	22
Determinação de Materialidade das Informações	24
GOVERNANÇA	26
Estrutura de Governança	27
Indicadores de Gestão e Governança	28
Riscos, Oportunidades e Perspectivas	30
Plano de Integridade da ANTT	36
Atividades de Correição	39
Atuação da Unidade de Auditoria Interna	41
GESTÃO ESTRATÉGICA E DESEMPENHO	46
Missão, Visão e Valores	47
Planejamento Estratégico, Metas Estratégicas e Objetivos Estratégicos	50
Resultados do Planejamento Estratégico	56
Recursos Orçamentários e Cronograma de Desembolso do PGA ANTT 2020	72
CONCESSÕES RODOVIÁRIAS	74
Novas Concessões	76
Gestão dos Contratos de Exploração das Rodovias Concedidas	77
Fiscalização	91
CONCESSÕES FERROVIÁRIAS	95
Malha Ferroviária Concedida	96
Fiscalização	98
Metas de Produção e de Segurança	104
Declaração de Rede	105
Usuários Dependentes	106
Projetos Ferroviários	106
Novas Concessões e Prorrogação Antecipada	107
Outras informações importantes	108
TRANSPORTE DE CARGAS	116
Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC	117

Pagamento Eletrônico de Frete – PEF	117
Vale-Pedágio Obrigatório	117
Transporte Rodoviário Internacional De Cargas – TRIC	117
Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos – TRPP	118
Fiscalização	118
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	124
Permissão.....	126
Autorização.....	130
Passe Livre Interestadual para Pessoas com Deficiência	136
Covid-19	136
Fiscalização	136
ESTUDOS E PESQUISAS.....	141
GOVERNANÇA REGULATÓRIA	145
Agenda Regulatória.....	146
Aprimoramento do Processo de Participação e Controle Social (PPCS).....	148
Análise de Impacto Regulatório – AIR e Avaliação de Resultado Regulatório – ARR.....	151
Processo de Desburocratização da ANTT	152
Revisão do Estoque Regulatório.....	153
Transparência e simplificação.....	154
Capacitação em boas práticas de Governança Regulatória.....	155
Projetos especiais e boas práticas regulatórias	155
GESTÃO ORGANIZACIONAL.....	158
Gestão Orçamentária e Financeira.....	159
Gestão Das Multas Aplicadas Em Decorrencia Da Atividade De Fiscalização	175
Gestão de Pessoas	193
Gestão de Licitações e Contratos.....	206
Gestão de Tecnologia da Informação.....	214
Gestão Patrimonial e Infraestrutura	218
Gestão Ambiental Sustentável.....	220
RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE E CONTROLE	221
Principais Canais de Comunicação com a Sociedade.....	222
Comunicação	226
INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS	228
ANEXOS.....	229

Visão Geral

Organizacional



Criada pela Lei nº 10.233, a Agência Nacional de Transportes Terrestres é uma autarquia sob regime especial, que tem sede e foro no Distrito Federal, e está presente em todo o 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, preservado o interesse público, arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

Principais Normas Direcionadoras

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

Normas	Assunto
Leis	
Lei nº 10.233/2001	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 providências.
Lei nº 13.848/2019	Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras e altera outras leis.
Decreto nº 10.139/2019	Dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto editados por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.
Lei nº 8.666/1993	Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.
Resoluções ANTT	
Resolução nº 5.888/2020	Aprova o Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
Resolução nº 5.083/2016	Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infringam 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.
Resolução nº 5.854/2019	Aprova a Política de Segurança da Informação e Comunicações (PoSIC) da ANTT.

Resolução nº 2.695/2008	Estabelece 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
Resolução nº 4.799/2015	Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências.
Resolução nº 1.187/2005	Dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT.
Resolução nº 233/2003	Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.
Resolução nº 4.770/2015	Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.
Resolução nº 5.850/2019	Estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias.
Resolução nº 5.848/2019	Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.
Resolução nº 5.857/2019	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.
Resolução nº 5.850/2019	Estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias.
Resolução nº 5.859/2019	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 nº 2.695/2008	Estabelece 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.
Resolução nº 5.337/2017	Dispõe sobre a Metodologia para Cálculo do WACC Regulatório para aplicação em contratos de concessão ferroviária vigentes.
Resolução nº 5.874/2020	Institui a Política de Redução do Fardo Regulatório no âmbito da ANTT.
Resolução nº 5.918/2020	Institui o Programa de Gestão Remota de Trabalho - PGRT na ANTT.
Deliberações ANTT	
Deliberação nº 87/2017	Aprova a Política de Gestão de Riscos da ANTT

Deliberação nº 857/2018	Aprova a Política de Governança da ANTT
Deliberação nº 72/2019	Aprova da Metodologia de Avaliação e Tratamento de Riscos da ANTT
Deliberação nº 9/2020	Aprova o Plano Anual de Gestão de Riscos – 2020.
Deliberação nº 270/2020	Aprova as competências gerais e a vinculação das Gerências às Superintendências de Processos Organizacionais da ANTT.

Estrutura Organizacional

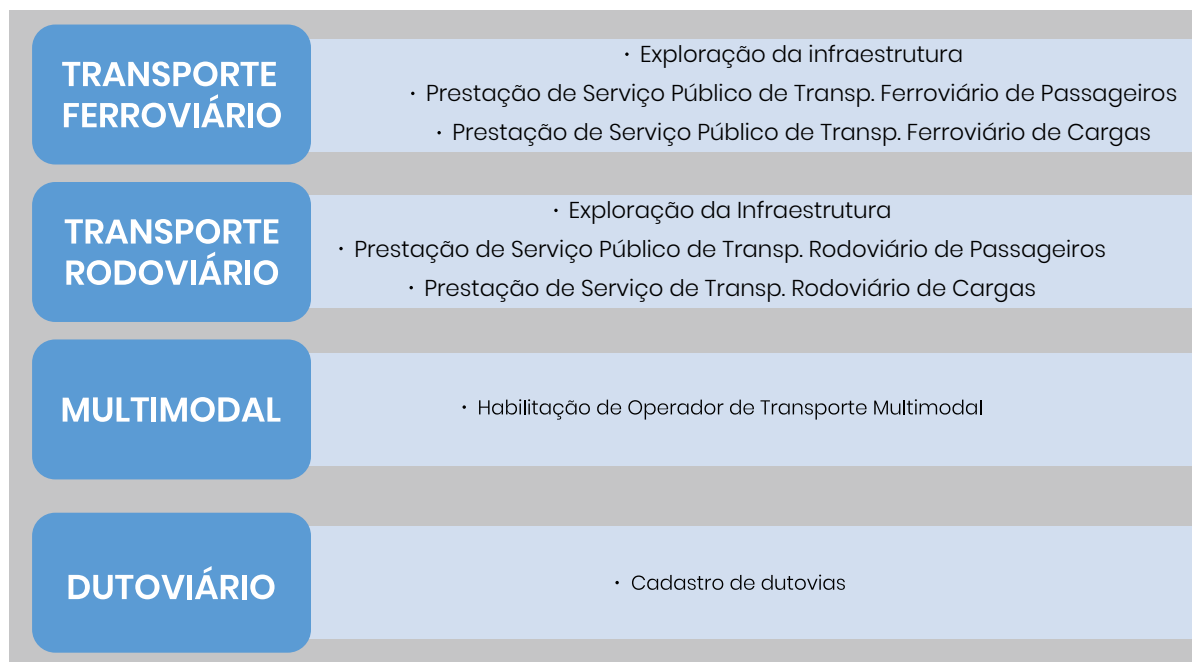
O organograma da ANTT com todas as informações até o nível de gerência está disponível na página da ANTT, no seguinte endereço: <https://portal.antt.gov.br/estrutura-organizacional>.

A estrutura está formalmente instituída por meio do Regimento Interno da ANTT (aprovado por meio da Resolução ANTT 5.888/2020) e da Deliberação/ANTT 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 ressaltar 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 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:



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

Macroprocessos finalísticos:

- Outorga
- Regulamentação
- Fiscalização

Macroprocessos de suporte:

- Gestão estratégica
- Articulação institucional
- Gestão da tecnologia, informação e conhecimento
- Gestão orçamentária, financeira e contábil
- Controle interno
- Gestão administrativa e de pessoas

Dessa forma, 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 1/2019.



Figura: Cadeia de Valor da 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 2021.

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 alguns: 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 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:



Figura: 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	Quantidade
Concessões	Contrato de concessão rodoviária	22 concessões (10.355 km)
	Contrato de concessão ferroviária	14 concessões (29.925,3 km)
Permissões	Contrato de permissão com empresas de transporte SEMIURBANO interestadual de passageiros	1 empresa
	Contrato de permissão com empresas de transporte ferroviário de passageiros (próximos - novos)	0
Autorizações	Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) - TRIIP (regular)	338 empresas
	Termo de Autorização de Serviços por Fretamento (TAF) - transporte rodoviário interestadual/internacional (contínuo, turístico ou eventual)	7.387 empresas

Principais “produtos”	Descrição	Quantidade
	Termo de autorização de serviço de transporte ferroviário de passageiros – turístico ou comemorativo	24 linhas
	Autorização especial – transporte semiurbano interestadual de passageiros	21 empresas
	Autorização de Viagem de transporte rodoviário internacional de cargas de Caráter Ocasional ou de Carga Própria, em caráter não regular	307 empresas
Habilitação	Licença Originária para Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) – Empresas Nacionais	790 empresas
	Licença Complementar para Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) – Empresas Estrangeiras	1.197 empresas
	Habilitação de Operador de Transporte Multimodal (OTM)	747 OTMs
	Habilitação de Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF)	30 empresas
	Habilitação de Fornecedores da Vale-Pedágio obrigatório (FVPO)	17 empresas
Cadastro/Registro	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC)	966.074 transportadores
	Cadastro de dutovias*	23.251 km

* Cadastro realizado em parceria com EPL e que inclui gasodutos (50,46%), oleodutos (42,30%) e minerodutos (7,24%).

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 vem trabalhando com a questão 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 também de forma documental e eletrônica, dados sobre ações de fiscalização da ANTT podem ser encontrados nos links: <https://dados.antt.gov.br/group/fiscalizacao> <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 etc.

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 9.094/2017, 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 5.867/2020 (vigente 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 13.971/2019, 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 Transporte Terrestre e Trânsito – 3006. 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, Meta e 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 (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 Envolvidos	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.
Ações Orçamentárias			Metas Físicas – 2020		
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.

Considerando o Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto, a ANTT publicou a Resolução nº 5.874, de 10 março de 2020, a qual instituiu a Política de Redução do Fardo Regulatório no âmbito da ANTT.

No âmbito do transporte rodoviário de cargas, a Resolução nº 5.867, de 14 janeiro de 2020, estabelece 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 Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC, tendo ainda a Portaria nº 153, de 20 de abril de 2020, que estabelece critérios de habilitação de Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete e de Fornecedora de Vale-Pedágio obrigatório, nos termos das Resoluções nº 2.885, de 9 de setembro de 2008, e nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019, além da Portaria nº 310, de 25 de agosto de 2020, que orienta as Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório, a fim de viabilizar o recebimento, pela ANTT, do relatório das operações de fornecimento.

Além das citadas anteriormente, a ANTT publicou a Portaria nº 485, de 26 de agosto de 2020, que constitui Grupo de Trabalho com o objetivo de realizar a modelagem da metodologia da Pesquisa de Satisfação dos Usuários adequada à Plataforma Virtual da Controladoria-Geral da União.

Cabe ressaltar que o ano de 2020 trouxe a necessidade 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 resoluções que envolveram o referido tema:

A Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da pandemia da Covid-19, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências.

No âmbito das medidas de enfrentamento, a Resolução nº 5.893, de 02 junho de 2020, trata das medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do coronavírus (Covid-19) e a Resolução nº 5.875, de 17 março de 2020, que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019/2020, no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Ainda com relação à pandemia, a Resolução nº 5.892, de 26 maio de 2020, dispõe sobre a postergação da cobrança de verbas de fiscalização das concessionárias federais de infraestrutura rodoviária referentes às competências de maio, junho e julho de 2020, em razão do estado de calamidade pública decorrente da Covid-19.

A Resolução nº 5.891, de 26 março de 2020, dispõe sobre a substituição das sessões presenciais de Reuniões Participativas ou Audiências Públicas por sessões públicas transmitidas por meio de videoconferência ou outro meio eletrônico, em razão do estado de emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da pandemia da Covid-19.

Determinação de Materialidade das Informações

O presente relatório está estruturado conforme Guia de elaboração do Relatório de Gestão – 2020, estabelecido pelo TCU, e às demais normas gerais e específicas da Prestação de Contas 2020, agregando ainda as informações que compõem os demais 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.

O conteúdo de cada tópico buscou apresentar, de forma concisa, clara e abrangente, os resultados alcançados ao longo do exercício, alinhados ao Planejamento Estratégico da ANTT, enfocando aqueles relativos aos seus macroprocessos finalísticos: OUTORGA, REGULAMENTAÇÃO e FISCALIZAÇÃO.

Tendo por princípio básico o pensamento integrado, todas as áreas da Agência estiveram envolvidas, seja na apresentação dos resultados obtidos, seja na identificação dos pontos mais vulneráveis e sugestão das melhorias necessárias.

Segundo as boas práticas de governança pública, o relato buscou mostrar uma visão integrada da estratégia adotada pela Agência na condução das políticas públicas, com vistas à prestação dos serviços de interesse da sociedade.

Os resultados expressos foram construídos 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.

Em 2020, priorizou-se os seguintes temas e respectivos projetos presentes no Planejamento Estratégico da ANTT e no Plano de Gestão Anual:

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 demais instituições.
Gestão orçamentária, financeira e contábil	Gestão Orçamentária, Financeira e Contábil; Plano Anual de Contratações
Gestão da tecnologia, informação 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 tema de governança abrange os mecanismos existentes que direcionam a organização e seus colaboradores a atuarem com determinada conduta, satisfazendo as necessidades e respondendo às demandas da sociedade.

Desde a instituição de sua Política de Governança, por meio da Deliberação ANTT no 857/2018, a ANTT vem empreendendo esforços no sentido de fortalecer um modelo de governança equilibrado, em que as necessidades dos cidadãos e partes interessadas sejam melhor 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, conforme mostra a representação gráfica, a seguir:

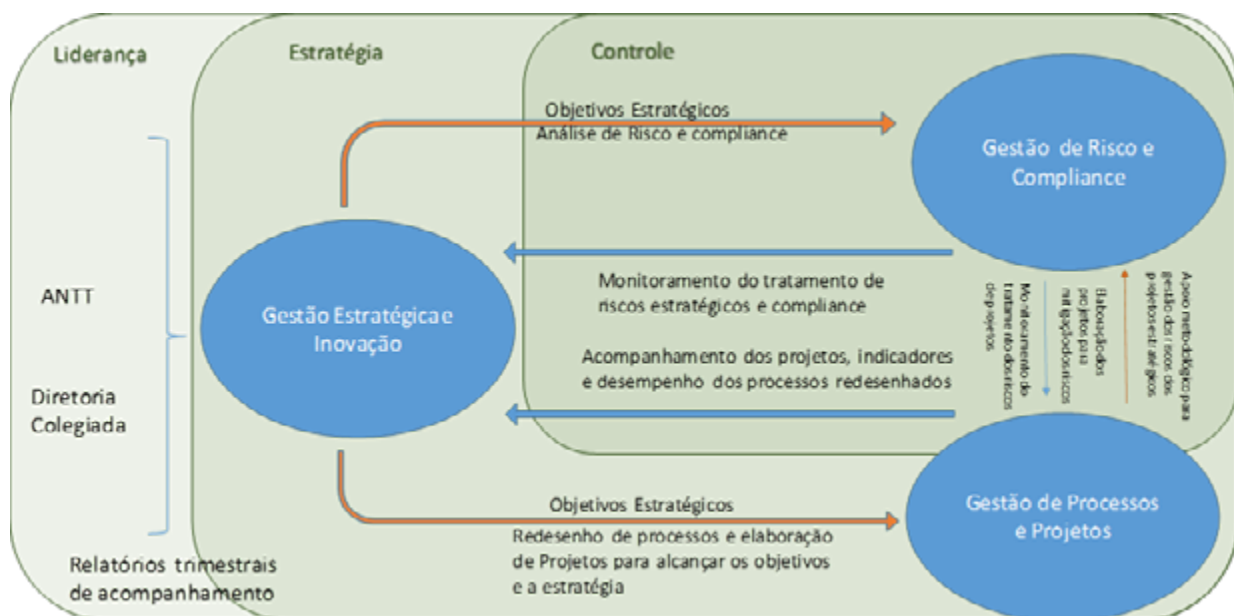


Figura – Estrutura de Governança da ANTT

A Governança da Agência está pautada, em especial, pelas práticas de gerenciamento de processos e projetos, integrada com a gestão de riscos 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 implementação da Política de Governança da ANTT contribuiu para o andamento dos objetivos estratégicos, especialmente em relação ao processo de tomada de decisão estratégica, pois está alinhada e integrada à Política de Gestão de Riscos da ANTT e 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 é importante para 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. Tais ações culminaram na criação, em 2020, de uma Gerência com enfoque na temática, a Gerência de Governança e Integridade (GEGOI), que compõe a Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional (SUART).

A ANTT participou dos levantamentos realizados em 2014, 2017 e 2018 para avaliação de governança e gestão de entes da administração pública brasileira. Entretanto, o levantamento previsto para 2020 foi adiado para 2021, em função dos reflexos da Pandemia do Covid-19. Outrossim, o Tribunal de Contas da União disponibilizou o questionário e metodologia de cálculo, de modo que as organizações possam realizar a autoavaliação.

Como já ressaltado, considerando a importância deste instrumento para avaliação e identificação de oportunidades de melhoria nos instrumentos de Governança, a GEGOI/SUART internalizou o instrumento e metodologia desenvolvidos pelo TCU e aplicou o questionário do IGG, calculando as notas individuais das práticas identificadas, referente ao ano de 2020. Resumidamente, a ANTT obteve os seguintes resultados:

PRINCIPAIS RESULTADOS 2020

LIDERANÇA



Evolução em 7 aspectos



Manutenção em 01 aspecto (avaliação de desempenho da alta administração)

ESTRATÉGIA



Evolução em 13 aspectos



Involução em 01 aspecto (Identificação e mapeamento dos principais processos)

ACCOUNTABILITY



Evolução em 06 aspectos



Manutenção em 1 aspecto (estabelecimento de modelo de responsabilização)



Involução em 1 aspecto (estabelecimento de um modelo de transparência)

GESTÃO DE PESSOAS



Evolução em 16 aspectos



Manutenção em 3 aspectos (referentes à política de sucessão e cumprimento da política de GP)



Involução em 11 aspectos (relacionados a critérios de seleção, gestão por competências, ocupações críticas e planos de sucessão)

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO



Evolução em 20 aspectos



Manutenção em 2 aspectos (referentes à Gestão de riscos dos processos de negócio e sobre classificação e tratamento da informação)

CONTRATAÇÕES



Evolução em 08 aspectos

RESULTADOS



Evolução em 03 aspectos



Manutenção em 02 aspectos (Metas para ampliação da oferta de serviços digitais e a segurança de que novos serviços serão oferecidos em meio digital)

Ressalte-se que o IGG é composto de diversos agregadores, dos quais destacam-se quatro: i) governança pública (iGovPúb), ii) gestão de pessoas (iGovPessoas), iii) gestão de TI (iGovTI) e iv) gestão de contratações (iGovContrat).

Para o cálculo dos diversos agregadores o TCU utiliza método estatístico Análise de Componentes Principais e regressão linear múltipla e para o recálculo exato seria necessário obter todos os dados de respostas do espaço populacional, o que não é possível pois há organizações que tiveram seus dados classificados como sigilosos. Optou-se, portanto, por efetuar um comparativo da série histórica interna da Agência:



Assim, foi possível avaliar a linha histórica da governança na Agência, identificando oportunidades de melhoria e pautando a Diretoria Colegiada sobre instrumentos a serem desenvolvidos na Agência, por meio de um plano de ação construído junto às demais Unidades Organizacionais, a partir de janeiro de 2021.

Riscos, Oportunidades e Perspectivas

A Gestão de Riscos 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:



A ANTT vem desenvolvendo instrumentos voltados à Gestão de Riscos desde 2017, tendo publicado o primeiro ciclo em 2019, com 20 processos priorizados.

Em 2020, o Plano anual de Gestão de Riscos foi aprovado por meio da Deliberação nº 009/2020. 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. Como resultados, temos:

Nos 18 processos, os riscos operacionais classificados como altos e críticos, e os riscos de integridade classificados como moderados computam um total de 23 pontos de atenção, distribuídos da seguinte forma:

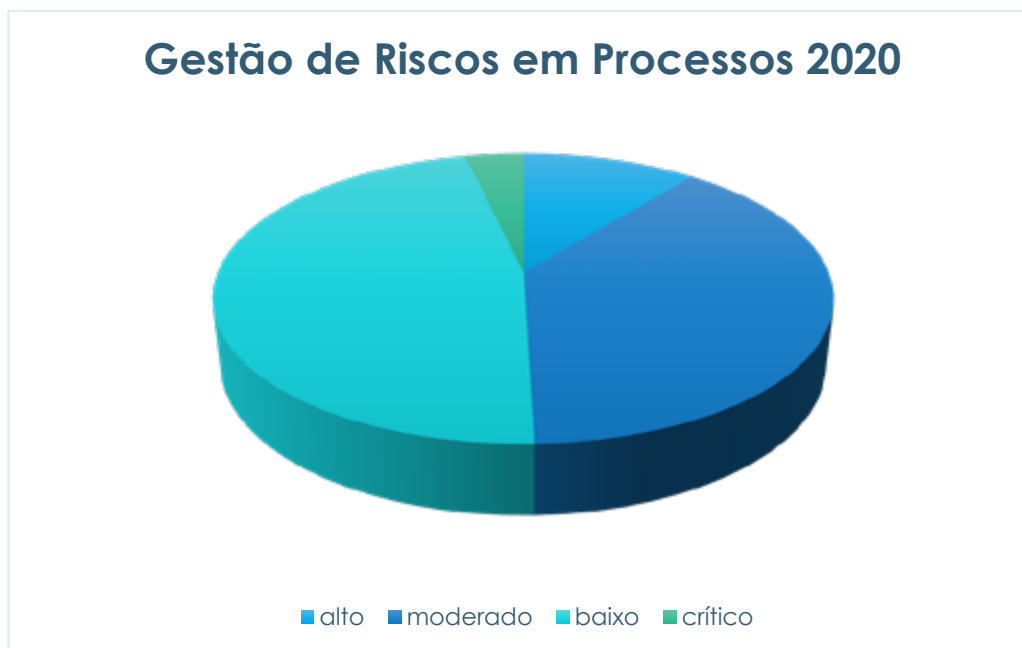


Gráfico – Mapa de calor Gestão de Riscos em Processos

As principais fontes de risco identificadas nos processos considerados críticos pelas Unidades Organizacionais foram:

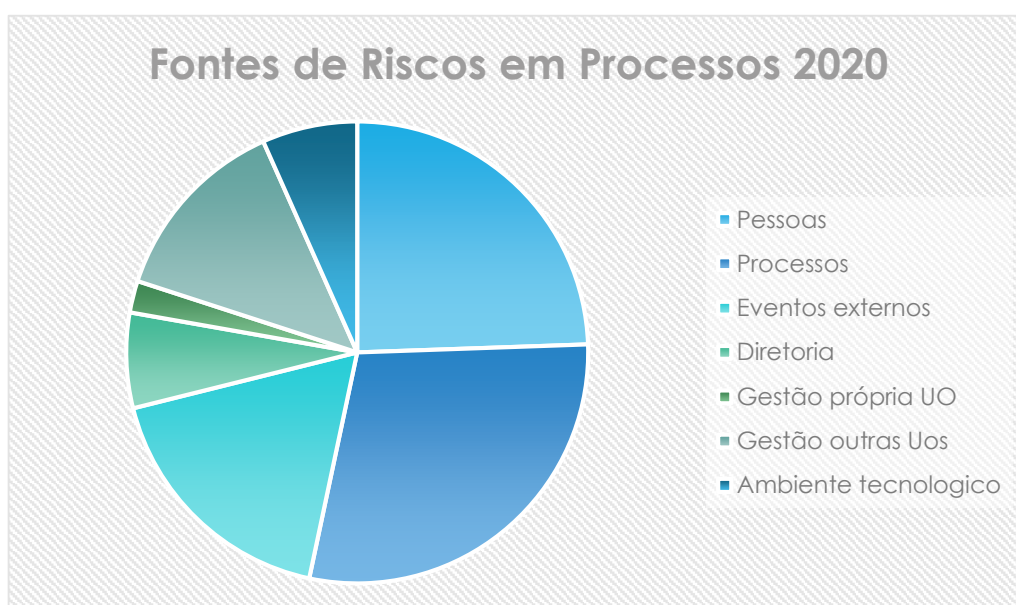


Gráfico – Principais fontes de Riscos em Processos

Para os 85 Projetos Estratégicos, foram identificados os seguintes quantitativos:

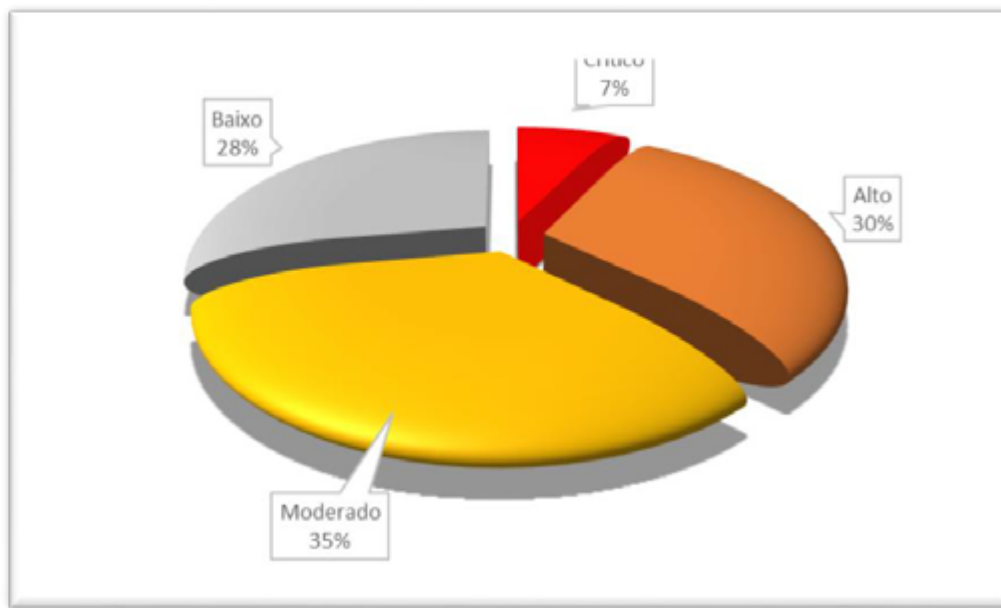


Gráfico – Mapa de calor Gestão de Riscos em Projetos Estratégicos

As principais categorias de riscos identificadas para os Projetos Estratégicos foram as seguintes:

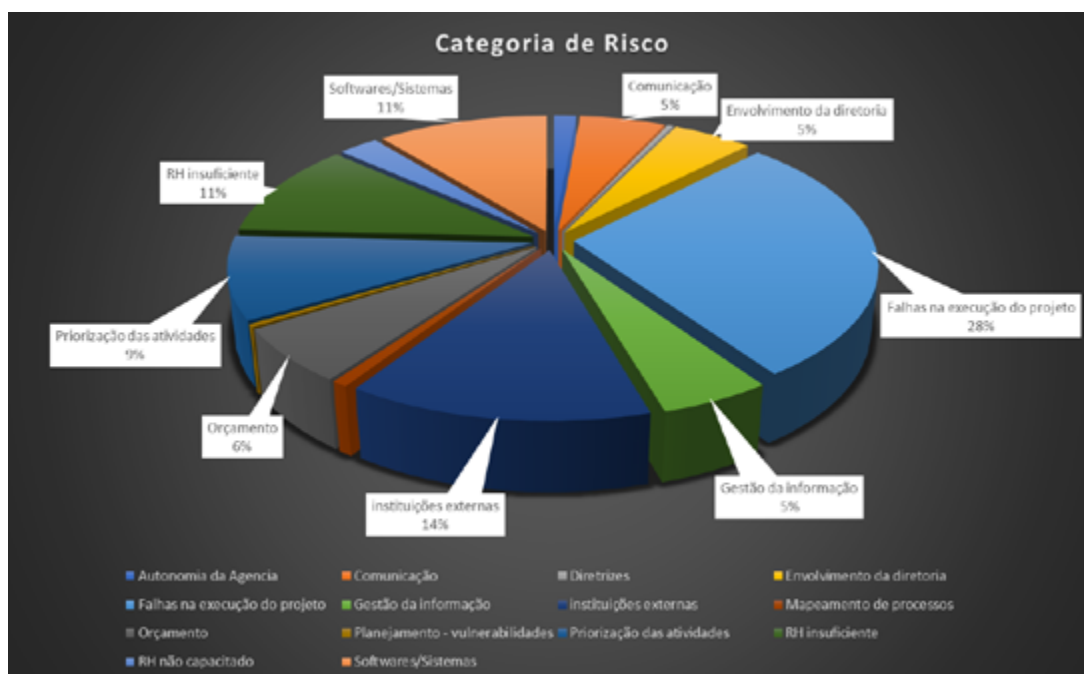


Gráfico – Principais fontes de Riscos em Projetos Estratégicos

Os riscos operacionais identificados como de nível alto e crítico, e de integridade classificados como de nível moderado para cima, tiveram controles propostos que deverão ser executados e monitorados em 2021.

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, teve alterações de seus membros e a inclusão de representantes de 3 áreas estratégicas: Procuradoria-Federal junto à ANTT, Secretaria Executiva da Comissão de Ética da ANTT, e Corregedoria.

Ao longo do ano, foram identificadas oportunidades de melhoria e simplificação do processo de riscos, que estão sendo analisadas e elaboradas para o ano de 2021.

Ademais, em dezembro de 2020 foi inaugurada a Jornada para Capacitação em Gestão de Riscos em parceria com a Controladoria-Geral da União, com capacitação de 111 servidores da ANTT em um Seminário de Gestão de Riscos:



WEBINAR
GESTÃO DE RISCOS
02 DEZ

Você sabe o que é Gestão de Riscos? Sabe que ela é fundamental para entregarmos resultados de forma eficiente e efetiva? Sabe como ela pode ajudar no seu trabalho?

Para nós ajudar a pensar e institucionalizar a Gestão de Riscos, a **ANTT** fechou uma parceria com a **CGU** para uma jornada de treinamento dos servidores da Agência nessa importante ferramenta, e essa jornada começa dia 02 de dezembro de 2020.

Venha fazer parte de mais essa importante etapa na história da nossa Agência!

Participe pelo TEAMS! [Clique aqui.](#)

Veja a programação:

2 DEZEMBRO (AMANHÃ - QUARTA-FEIRA)

9h - Mesa de Abertura: **Marcelo Vinaud** (DC), **Eduardo Marra** (Diretor), **Murshed Menezes** (Superintendente SUART), **Luciene Frazão** (Auditora ANTT) e representante da CGU.

9h30 - Palestra sobre Gestão de Riscos na Administração Pública Brasileira - **Renor Antonio Antunes Ribeiro** (Auditor Federal de Finanças e Controle da Controladoria Geral da União - CGU, Mestre em Administração Pública com ênfase em gestão de riscos e auditoria interna pela Universidade do Minho, Especialista em Planejamento Educacional e em Administração Pública, certificado pela ISO 31000 pelo Risk Management Professional, Engenheiro Mecânico pela UPC, Técnico em Gestão da Produção pelo SENAI e Técnico em Contabilidade pela SEDUC/CE, Pesquisador/Investigador na área de gestão de riscos, compliance, gestão da qualidade e gestão pública, Coordenador pedagógico, professor, instrutor, tutor e elaborador de conteúdos para treinamentos presenciais e à distância na Escola de Administração Fazendária - ESAF e na CGU).

11h30 - Perguntas e Encerramento do Evento

A certificação ficará à cargo da CEPES após a comprovação de participação por meio da assinatura na lista de frequência, a ser disponibilizada no chat do evento durante a realização.

CONTADORIA-GERAL DA UNIÃO  **PÁTRIA AMADA BRASIL**  **ANTT** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Figura – Webinar Gestão de Riscos

Também foi realizada campanha informativa e de sensibilização dos servidores, por meio de infográfico:

Momento Gestão de Riscos



Você sabe o que é Gestão de Riscos?

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, destinado a fornecer segurança razoável quanto à realização de seus objetivos.

ANTT já tem seu Plano Anual de Gestão de Riscos 2020. Você conhece?

O presente Plano tem a finalidade de estabelecer o direcionamento para a execução da Gestão de Riscos no âmbito da ANTT para o ano de 2020, suportado pela Metodologia de Avaliação e Tratamento dos Riscos, aprovada pela Deliberação nº 72 de 15/1/2019, e pela Política de Gestão de Riscos instituída pela Deliberação ANTT nº 087/2017, contemplando os processos priorizados para o gerenciamento de riscos, os limites de exposição e o fluxo de informações.

Para acessar as informações do Plano Anual de Gestão de Risco 2020 da ANTT acesse aqui.

E você sabe para que serve o Comitê de Governança, Riscos e Controles (CGRC) da ANTT?

O Comitê de Governança, Riscos e Controles (CGRC) é o responsável por supervisionar a implementação da gestão de riscos no âmbito da ANTT e assessorar permanentemente os dirigentes em questões relativas à Gestão de Governança, Riscos e Controles.

Quer ser capacitar em Gestão de Riscos?

Preparamos uma lista com algumas Instituições que oferecem cursos online. Confira!

<p>ENAP Curso: Gestão de Riscos em Processos de Trabalho (baseado na ISO31000:2018) Público-Alvo: Agentes públicos em geral e cidadãos Acesse o site: https://www.escolavirtual.gov.br/curso/294</p> <p>Escola de Governo Curso: Programa de Compliance Público: Eixo 4 - Gestão de Riscos Público-Alvo: Servidores Públicos Acesse o site: https://www.escoladegoverno.go.gov.br/educacao-corporativa/cursos-online/</p> <p>EDX Curso: Gestão de riscos em projetos Público-Alvo: Agentes públicos em geral e cidadãos Acesse o site: https://www.edx.org/course/gestao-de-riscos-em-projetos-de-desenvolvimento</p> <p>Iestudar Curso: Gestão de Riscos Público-Alvo: Agentes públicos em geral e cidadãos Acesse o site: https://iestudar.com/curso-online-gratis/gestao-de-risco</p> <p>Portal de Auditoria Curso: Gestão de Riscos – componentes da gestão de riscos Público-Alvo: Agentes públicos em geral e cidadãos Acesse o site: https://portaldeauditoria.com.br/aula-gratis-curso-gestao-de-riscos-componentes/</p>	<p>Portal.gov.br Curso: Gestão de Riscos no Setor Público Público-Alvo: Agentes públicos em geral e cidadãos Acesse o site: https://www.gov.br/pt-br/todosportodos/cursos-de-capacitacao-a-distancia/cursos</p> <p>Curso: Gestão de riscos em projetos Público-Alvo: Agentes públicos em geral e cidadãos Acesse o site: https://www.gov.br/pt-br/todosportodos/cursos-de-capacitacao-a-distancia/cursos</p> <p>Curso: Planejamento do gerenciamento e identificação de riscos em projetos Público-Alvo: Agentes públicos em geral e cidadãos Acesse o site: https://www.gov.br/pt-br/todosportodos/cursos-de-capacitacao-a-distancia/cursos</p> <p>TCU Curso: Gestão de Riscos para Multiplicadores - 2020-CURDI0030 Público-Alvo: Servidores Públicos Acesse o site: https://contas.tcu.gov.br/ead/course/index.php?categoryid=10</p> <p>Curso: Gestão de Riscos Aplicada - 2020-EVTI0020 Público-Alvo: Servidores Públicos Acesse o site: https://contas.tcu.gov.br/ead/course/index.php?categoryid=10</p>
---	--

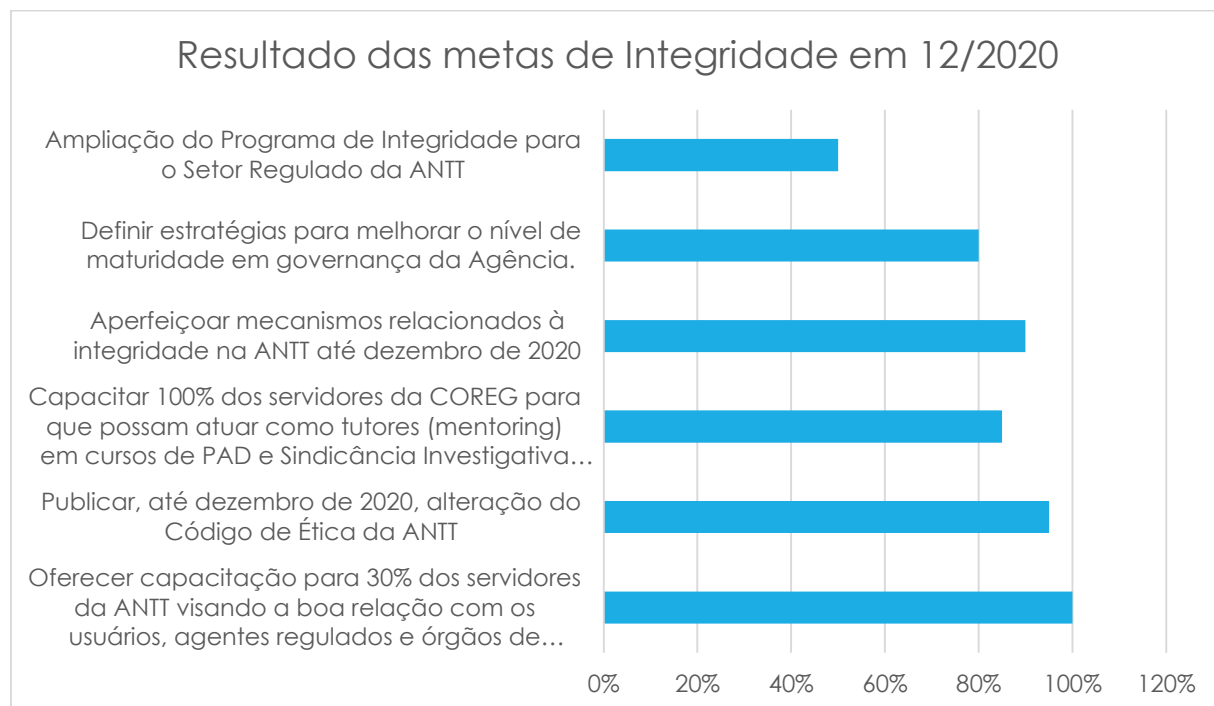


Plano de Integridade da ANTT

O Plano de integridade foi aprovado para o biênio 2020/2021 por meio da Deliberação nº 008/2020, com as seguintes propostas de ação a serem implementadas durante o biênio:

Meta	Área
Oferecer capacitação para 30% dos servidores da ANTT visando a boa relação com os usuários, agentes regulados e órgãos de governo, até dez de 2020	SECET/CEANTT
Publicar, até dezembro de 2020, alteração do Código de Ética da ANTT	SECET
Capacitar 100% dos servidores da COREG para que possam atuar como tutores (mentoring) em cursos de PAD e Sindicância Investigativa nas Unidades Regionais da ANTT, até dezembro de 2020	COREG
Aperfeiçoar mecanismos relacionados à integridade na ANTT até dezembro de 2020	SUART
Definir estratégias para melhorar o nível de maturidade em governança da Agência.	SUART
Ampliação do Programa de Integridade para o Setor Regulado da ANTT	SUART

Os resultados alcançados durante o ano foram os seguintes:



Ademais, dentro dos mecanismos relacionados à integridade na ANTT, foi publicada a Resolução nº 5.903/2020, que dispõe sobre os critérios aplicáveis para o recebimento e aceitação de brindes e presentes assim como para a participação em atividades externas. Após a publicação, foi realizada intensa campanha com agentes internos e externos voltada à sensibilização quanto ao normativo de modo que ele se torne efetivo:



Também foi desenvolvida ação de sensibilização e sugestão de capacitação por meio do infográfico:

Momento Integridade

Você sabe o que é Integridade?

Integridade é um substantivo feminino com origem no latim *integritate* que significa a qualidade ou estado do que é íntegro ou completo. É sinônimo de **honestidade, retidão, imparcialidade**. Pode designar uma atitude de plenitude ética, sendo a característica de uma pessoa incorruptível, que faz o que é certo por convicção, faz o que é certo mesmo que ninguém esteja olhando.



Você sabia que tem um Plano de Integridade da ANTT?



O presente Plano tem por objetivo de promover a adoção de medidas e ações institucionais destinadas à prevenção, à detecção, à punição e à remediação de fraudes e atos de corrupção.

Para mais informações sobre o Plano de Integridade da ANTT acesse aqui.

Quer ser capacitar sobre Integridade?

Preparamos uma lista com algumas Instituições que oferecem cursos online. Confira!

CGU

Curso: Ambiente de interação - CGU e Unidades de Gestão da Integridade do Poder Executivo Federal

Público-Alvo: Servidores Públicos

Acesse o site: <https://ead.cgu.gov.br/>

Escola Superior de Ética Corporativa

Congresso: 4º Congresso Pacto pelo Brasil e o V Congresso Integra-Compliance Across Américas - Transformando pela Integridade

Público-Alvo: Servidores Públicos e Cidadãos

Acesse o site: <https://pactopelobrasil.org.br/>

FGV

Curso: Normas Anticorrupção, Antissuborno e Compliance Público

Público-Alvo: Servidores Públicos e Cidadãos

Acesso o site: <https://educacao-executiva.fgv.br/cursos/online>

IDP

Curso: Novos Mecanismos de Combate à Corrupção no Setor Público

Público-Alvo: Servidores Públicos e Cidadãos

Acesse o site: <https://www.idp.edu.br/espacoaberto/cursos/>

TCU/ISC

Curso: Fundamentos da Integridade Pública - Prevenindo a Corrupção -2020 CURD10036

Público-Alvo: Servidores Públicos e Cidadãos

Acesse o site: <https://contas.tcu.gov.br/ead/course/index.php>



Por fim, foram identificados pontos a serem revisitados no Plano de Integridade, resultando em proposta de Plano de Integridade atualizado, encaminhado à Diretoria Colegiada.

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 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 no Regimento Interno da ANTT, artigos 22 e 23, 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 Correições Ordinárias e Extraordinárias, em áreas específicas ou nas Unidades Regionais da ANTT.

Para os casos de maior potencial ofensivo, são utilizados os instrumentos de Investigação Preliminar – IP, que precede a instauração do PAR, a Sindicância Investigativa – SINVE e a Investigação Preliminar Sumária – IPS, 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 área de correição em 2020

No exercício de 2020, dentre as denúncias/representações recebidas, foi instaurada 1 Sindicância Investigativa, que foi arquivada, e 12 Investigações Preliminares Sumárias, todas em andamento.

Além disso, foram instaurados 5 Processos Administrativos Disciplinares, todos em fase de instrução probatória. Quanto aos processos julgados (gráfico a seguir), foram 10 no total, que resultaram na aplicação de penalidade de Advertência (1), Demissão (4) e no Arquivamento (5).

Importante ressaltar que não foi instaurado nenhum Processo Administrativo de Responsabilização – PAR. Contudo, no exercício de 2020, foi realizado o julgamento do Processo Administrativo de Responsabilização nº. 50500.395670/2019-59, que resultou na aplicação da penalidade de multa, fixada pela Deliberação nº. 347, de 28.07.2020.

Vale destacar que foram firmados 2 (dois) Termos de Ajustamento de Conduta – TAC.

Informamos que o Relatório Anual dos Processos Administrativos Disciplinares do exercício de 2020, bem como o Relatório de Procedimentos de Apuração e Responsabilidade de Empresa, oriundos do Sistema CGU-PAD, encontram-se anexos 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 no exercício de 2020, em virtude da crise de saúde pública advinda da pandemia da Covid-19.

No entanto, vale destacar que o objetivo do referido trabalho é conhecer e avaliar a forma de atuação das equipes técnicas e administrativas, quanto ao aspecto funcional, no desenvolvimento de suas atribuições, e, em especial, às relacionadas com a fiscalização dos serviços de transporte terrestres, de modo a prevenir condutas irregulares.

Os servidores são orientados, à luz da legislação e normativos internos vigentes, a observar as normas internas, a postura no ambiente de trabalho e quando do atendimento ao público e às empresas fiscalizadas.

Também é verificada se a infraestrutura disponibilizada pela ANTT (instalações físicas dos postos, equipamentos de informática, uniformes, viaturas, entre outros) supre a necessidade funcional dos servidores para o desenvolvimento de suas atividades.

Atuação da Unidade de Auditoria Interna

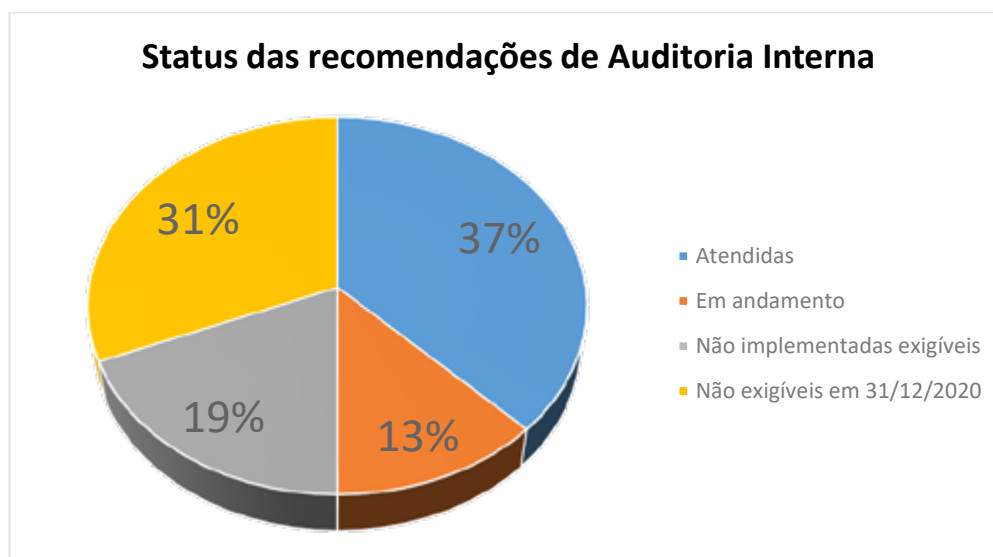
A Auditoria Interna representa uma instância de apoio à governança da ANTT e está vinculada diretamente à Diretoria Colegiada. Atua de forma a avaliar o desempenho da gestão desta Agência Reguladora, assessorar os gestores, no que se refira à governança, gerenciamento de riscos e implementação de controles 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 3 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 2020, supervisionado pela SFC/CGU e aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência, a COAUD executou 9 (nove) Ações de Auditoria nas unidades organizacionais da ANTT, sendo 7 (sete) na modalidade de avaliação (SUPAS, SUTEC, SUROD, SUFER, SUFIS, SUROC e SUART), e 2 (duas) na modalidade consultoria (SUFIS e Prestação de Contas).

Em 2020, foram emitidas 16 recomendações, entre ações de melhoria, preventivas e corretivas. Até 31/12/2020, 11 (onze) destas recomendações eram exigíveis, tendo sido 54,5% atendidas. Por outro lado, destaca-se que as demais 5 (cinco) recomendações são consideradas não exigíveis por ainda estarem dentro do prazo para atendimento acordado com a unidade auditada.

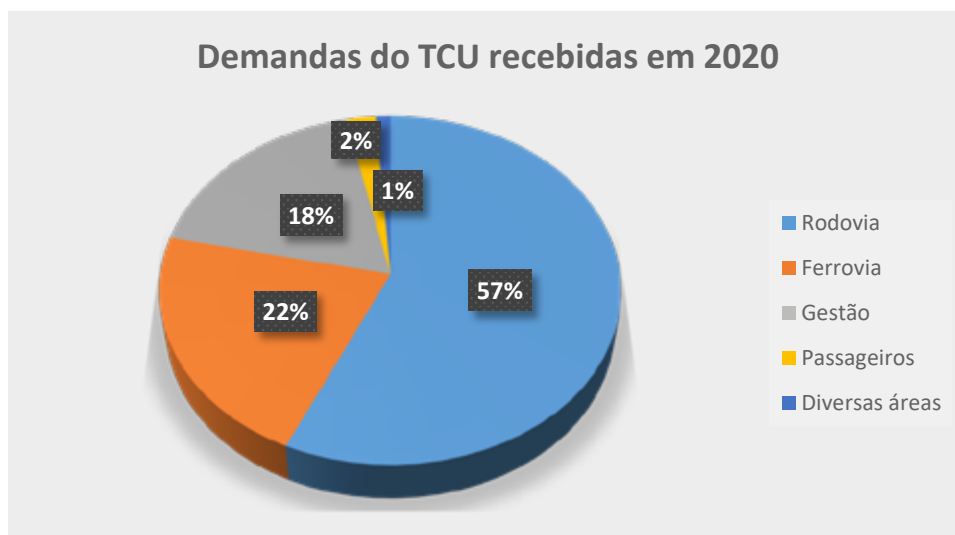


As recomendações de auditoria proporcionam aprimoramento na gestão e nos controles internos, aumento da eficiência frente à escassez de recursos, fomento à transparência para a sociedade, aperfeiçoamento dos processos de trabalho das unidades e adequação às conformidades legais.

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 2020, foram recebidas na Agência 88 demandas advindas do Tribunal de Contas da União, entre ofícios de diligências, oitivas, requisições e outras solicitações, distribuídas nos seguintes temas:



Fonte: Sistema SEI e planilha de acompanhamento

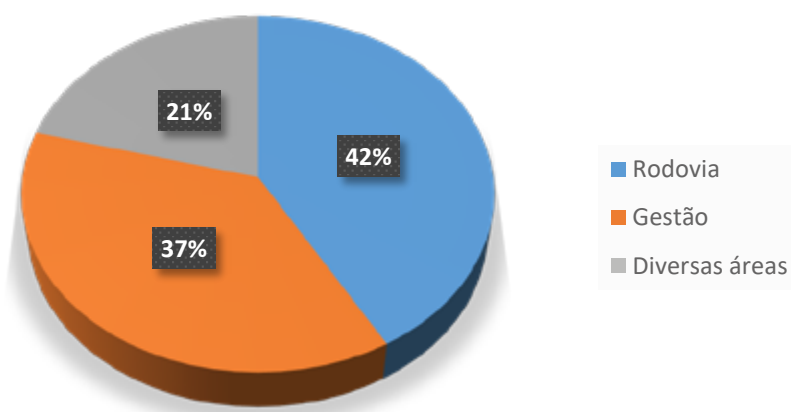
O TCU proferiu, em 2020, 76 acórdãos em matérias de interesse da ANTT. Desses, 15 apresentaram determinações e/ou recomendações, que demandaram ações dos seguintes setores da Agência:



Fonte: Sistema Conecta-TCU e planilha de acompanhamento

A Controladoria-Geral da União, em suas ações de auditoria, encaminhou à ANTT 24 solicitações de informações/documentos acerca de diversos assuntos, como concessões de rodovias, licitações, matérias relacionadas à gestão, e outros temas. Tais solicitações foram acompanhadas e respondidas pelas áreas responsáveis na ANTT, conforme gráfico:

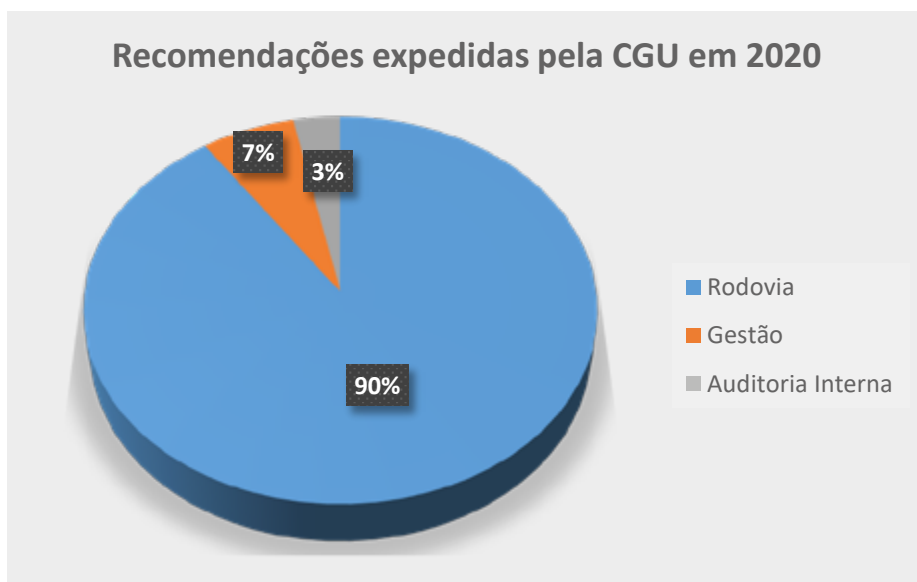
Demandas da CGU recebidas em 2020



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 2020, foram expedidas 31 recomendações decorrentes de auditorias, a maior parte envolvendo assuntos do setor rodoviário:

Recomendações expedidas pela CGU em 2020



Fonte: Sistema SEI e planilha de acompanhamento

Coordenação de Gestão e Qualidade – CQUAL

Com a reformulação organizacional da Agência ocorrida em maio de 2020, que resultou em novo Regimento Interno – Resolução no. 5.888/2020, a Auditoria Interna criou a CQUAL com objetivo de 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 2020, destacam-se:

- » Construção do Painel Gráfico Interativo sobre as Determinações e Recomendações do TCU à ANTT, contendo todos os dados relativos aos itens de controle dos Acórdãos exarados desde 2017, onde é possível interagir entre os gráficos e combiná-los com filtros para obtenção de informações gerenciais e ainda auxiliar as unidades responsáveis pelas respostas na localização de dados expedidos ou possíveis pendências;
- » Início da implantação do Programa de Gestão e Melhoria da Qualidade – PGMQ na Auditoria Interna, aprovado pela Diretoria da Agência, com o objetivo de estabelecer atividades de caráter permanente destinadas a avaliar a qualidade, a produzir informações gerenciais e a promover a melhoria contínua da atividade de Auditoria Interna da Agência.

Relatório Anual de Auditoria Interna

Em atendimento à Instrução Normativa CGU nº 09, de 09 de outubro de 2018, do então Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União, a Auditoria Interna da ANTT publica na página da autarquia o Relatório Anual de Auditoria Interna – RAIN, sobre a execução do Plano Anual de Auditoria Interna – PAINT do exercício e a análise dos resultados decorrentes dos trabalhos de auditoria. O Relatório Anual de Auditoria Interna – Exercício 2020 está disponível para consulta por meio do link <https://www.gov.br/antt/pt-br/aceso-a-informacao/auditorias/auditoria-interna/relatorios-anuais-de-atividades-de-auditoria-interna-rain>

Gestão Estratégica e Desempenho



Missão, Visão e Valores

A missão de uma organização pública é a sua razão de ser e deve expressar o motivo de sua existência, o que entrega e para quem ela entrega, em sua atuação, e qual desempenho determina o sucesso de sua entrega. Assim, atendendo a tudo isto, a missão da ANTT foi estabelecida: Assegurar aos usuários adequada infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre, com transparência e regulação efetiva, proporcionando melhoria contínua dos serviços.

Por outro lado, a visão estratégica de uma organização pública deve determinar onde se quer estar no futuro, o que é mais importante para a organização nesse futuro e o que deve ser buscado. A visão da ANTT define claramente esses pontos em: Ser reconhecida pela sociedade como uma Agência inovadora, com autonomia decisória, transparente e efetiva na sua atuação no setor de transportes terrestres.

As informações apresentadas a seguir têm por objetivo apresentar os principais conceitos teóricos do Mapa Estratégico (2020-2030) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Dessa forma, estão definidos os conceitos de “Proposta de Valor” e “Valores Organizacionais”, bem como dos termos que os permeiam e nortearão a execução das atividades da ANTT.

Conceitualmente, proposta de valor é uma visão geral do negócio e serviços prestados que representa o valor que a empresa oferece aos seus clientes. Descreve a forma como a empresa se diferencia, sendo a razão pela qual os seus usuários percebem, escolhem ou referenciam a organização.

As propostas de valor da ANTT são:

- Transparência e participação social.

A transparência da gestão pública é assegurada à sociedade por meio do incentivo à participação popular e realização de audiências públicas durante os processos de elaboração e discussão dos planos, lei de diretrizes orçamentárias e orçamentos.

Além disso, a visibilidade das ações públicas é garantida mediante a disponibilização, em meios eletrônicos de acesso público e em tempo real, de informações detalhadas sobre a execução orçamentária e financeira para o pleno conhecimento e acompanhamento pela sociedade (LEI COMPLEMENTAR Nº 131, DE 27 DE MAIO DE 2009).

- Harmonização entre Estado, Governo, Agentes Regulados e Usuários.

A ANTT deve atuar como mediadora, buscando a harmonização de conflitos e equilibrando interesses privados, sociais e políticos entre Estado, Agentes Regulados e Usuários visando atender à eficiência da Administração Pública. O Estado retira-se da condição de executor e prestador de serviços e adota a posição de regulador, garantindo o equilíbrio entre os interesses eminentes privados e os indisponíveis interesses públicos.

Na condição de autarquia, a ANTT deve garantir aos usuários a universalização de serviços públicos de qualidade, além do bom funcionamento do mercado e segurança jurídica para os entes regulados. Cabe ainda à ANTT exercer competências legislativas, executivas e jurisdicionais: editando regras e disciplinando condutas dos agentes do mercado regulado; fiscalizando os agentes que atuam no mercado regulado e impondo restrições, inclusive sanções; e, por fim, resolvendo conflitos de interesse entre os agentes regulados, ou entre estes e os usuários (MELO, 2010).

- Oferta de Aparato Regulatório Adequado.

A ANTT deve garantir capacidade técnica em seu quadro de pessoal e autonomia decisória em seu colegiado, sem interferência externa, pública ou privada, respeitada a legislação vigente. Desta forma, a Agência terá condições de cumprir sua atribuição principal de fiscalizar as atividades objeto de concessão, permissão ou autorização de serviço público, bem como as concessões para exploração de bem público, garantindo, assim, que os contratos sejam fielmente observados e que a sociedade possa usufruir de serviços públicos adequados, prestados pelas concessionárias de forma regular, contínua, eficiente, segura, atualizada, geral, cortês e a preços módicos (PORTAL TCU, 2019).

Conceitualmente os valores organizacionais são aspectos fundamentais em torno dos quais se estrutura a organização. Eles representam a cultura e as convicções dominantes, as crenças básicas, aquilo em que a maioria das pessoas da organização acredita.

São elementos motivadores que direcionam as ações das pessoas na organização, contribuindo para a unidade e a coerência do trabalho. Sinalizam o que se persegue em termos de padrão de comportamento de toda a equipe na busca da excelência (FNQ, 2017, p.81), traduzidos em um pequeno conjunto de princípios orientadores atemporais, valores centrais (COLLINS; PORRAS, 1996, p.45).

Os valores organizacionais da ANTT são:

- Transparência

A transparência pública se manifesta quando o governo fornece visibilidade às suas ações, principalmente no que diz respeito à utilização de seus recursos (financeiros e não-financeiros). Uma gestão pública transparente permite à sociedade colaborar no controle das ações de seus governantes, com intuito de checar se os recursos públicos estão sendo usados como deveriam (LEI Nº 12.527, 2011; CGU, 2019).

- Ética

Os dirigentes e servidores da ANTT devem nortear seus atos, comportamentos e atitudes prezando pela dignidade, decoro, zelo, eficácia e consciência dos princípios e normas morais e éticas estabelecidos para seu exercício profissional (DECRETO Nº 1.171, 1994).

- Efetividade

Efetividade é a relação entre os resultados alcançados e os objetivos propostos ao longo do tempo (OLIVEIRA, 2001, p.271).

- Comunicação com a sociedade

Os dirigentes e servidores da ANTT devem garantir a disseminação das informações de interesse público, como direitos e serviços, através da promoção de uma comunicação efetiva com a sociedade. Esta maior interação envolve o desdobramento de programas informativos, mecanismos de pesquisa de opinião pública e realização de ações de assessoria de imprensa, de relações públicas, de comunicação digital, de promoção, de patrocínio e de publicidade (SECOM, 2019).

- Cultura da Inovação

A ANTT deve assegurar uma cultura da inovação buscando alcançar novas competências para a organização e sua força de trabalho, por meio da percepção, reflexão, avaliação e compartilhamento de conhecimentos, promovendo um ambiente favorável à criatividade, experimentação e implementação de novas ideias capazes de gerar ganhos sustentáveis para as partes interessadas (FNQ, 2016).

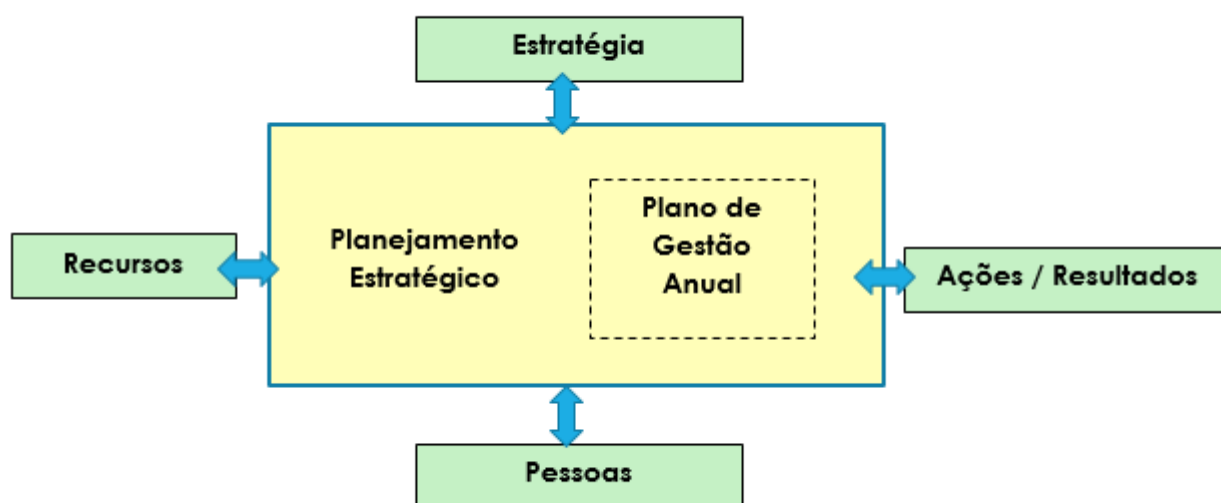
- Comprometimento

Identificação e envolvimento com a missão institucional, as normas, objetivos e valores organizacionais da ANTT. O comprometimento pressupõe um sentimento total de responsabilidade na transformação das metas e objetivos em realidade, desenvolvendo alternativas para os problemas e procurando meios eficientes para garantir o atendimento dos resultados esperados. É sentir-se realmente responsável e demonstrar desejo de ver o sucesso da ação (GONTIJO, 2006).

Planejamento Estratégico, Metas Estratégicas e Objetivos Estratégicos

De acordo com o disposto na Lei nº 13.848/2019, 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 – Ciclo 2020-2030, cujas diretrizes estratégicas foram aprovadas em Ata de Deliberação da Diretoria, de 18 de maio de 2019. Foram delineados 14 objetivos estratégicos e 92 metas estratégicas, aos quais foram associados os indicadores de desempenho gerenciais e estratégicos.

A figura abaixo ilustra o atual Mapa Estratégico para o Ciclo 2020-2030:



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 quer 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 R2); 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 2020-2030, bem como as principais metas estratégicas concernentes ao PGA ANTT 2020 e os indicadores estratégicos utilizados, extraídos do Sistema Safira – em desenvolvimento pela ANTT para auxílio à gestão de informação dos principais instrumentos estratégicos.

Em face ao disposto na Lei no 13.848/2019, 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.

Objetivos Estratégicos	Metas Estratégicas	Indicadores Estratégicos
1- Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transporte terrestres regulado (R1)	<ul style="list-style-type: none">Implementar 100% da disponibilização do Aplicativo ANTT Digital aos UsuáriosAlcançar índice de satisfação no atendimento telefônico 166 superior a 90%Desenvolver novas tecnologias digitais para o call center, até dezembro de 2020Manter o tempo de resposta às manifestações de usuários encaminhadas para o Serviço de Informação ao CidadãoReduzir o número de pedidos de informação por meio de ações de transparência ativa e educação para o consumoOferecer capacitação para 30% dos servidores da ANTT visando a boa relação com os usuários, agentes regulados e órgãos de governo, até dez de 2020Ampliar a comunicação da fiscalização com a sociedade e o nível de articulação institucionalDesenvolver ações visando a viabilização do uso de sistemas High Speed Weight in Motion (HS-WIM)Executar ações de fiscalização de trânsito e dos serviços de transporte rodoviário de cargas e passageirosExecutar piloto dos Distritos de Fiscalização, aplicando a Fiscalização ResponsivaIntensificar ações a fim de coibir a prática de serviços clandestinos de transporte de passageirosOperacionalizar 03 balanças de forma remota com uso de Sistemas Automatizados IntegradosImplantar metodologia de avaliação dos serviços de TRIP dentro do prazo planejado (em 2020)Realizar as revisões programadas para o Transporte Rodoviário Interestadual e InternacionalAutomatizar o processo de Modificação de Frota do cadastro dos transportadores habilitadosAprimorar o programa Canal Verde Brasil, até dezembro de 2020	<ul style="list-style-type: none">Eficiência na resposta a interação pelo APP usuárioImplantação de integrações de serviços de transporte rodoviário semiurbanoÍndice de Satisfação Brasil (ISB) – Rodovias Federais ConcedidasÍndice de Satisfação Brasil (ISB) – Transporte de Passageiros SemiurbanoÍndice de Satisfação Brasil (ISB) – Transporte Ferroviário de PassageirosÍndice de Satisfação Brasil (ISB) – Transporte Rodoviário de PassageirosÍndice de Satisfação Brasil (ISB) – Transporte Rodoviário de Passageiros por FretamentoNível de Satisfação do Usuário no canal da Ouvidoria da ANTT
2- Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação (R2)	<ul style="list-style-type: none">Análise comparativa da legislação dos países com os quais o Brasil interage no transporte internacional terrestreIdentificar os assuntos sensíveis e prioritários que possam causar impactos na Agência, até dezembro de 2020Atualizar o Manual de AIR da ANTT para abordar mensuração dos impactos econômicosConcluir 3 processos de renovação antecipada dos contratos de concessão ferroviário em 12 mesesDisciplinar o serviço adequado de transporte ferroviário de cargas, de tráfego ferroviário e de operações acessórias em 12 mesesSimplificar em 40% o Processo de Autorização e de Ingresso do Operador Ferroviário Independente ao Subsistema Ferroviário Federal até o final de 2020Criar mecanismo que permita, através de análise e projeções econômicas, financeira e de tráfegoRevisar 4 normativos regulatórios no âmbito da concessão de rodovias, até dezembro de 2020	Sem indicadores estratégicos vinculados Essa meta apresenta indicadores gerenciais
3- Promover a integração dos modos de transporte, visando contribuir com a competitividade da infraestrutura logística nacional (R3)	<ul style="list-style-type: none">Subconceder 537 km de ferrovias (EF-334/FIOL) em 12 mesesProduzir e disseminar conhecimentos sobre o transporte multimodal de cargas	Sem indicadores estratégicos vinculados Essa meta apresenta indicadores gerencias
4- Fortalecer a imagem e a identidade institucional, com foco na entrega de valor (R4)	<ul style="list-style-type: none">Elaborar e executar a nova Política de Comunicação da ANTT de 2020-2025Reduzir o tempo de cadastro de empresas estrangeiras para tempo real	Presença positiva/ neutra da ANTT na mídia Tempo de resposta das demandas recebidas pela Ouvidoria e UOs

Objetivos Estratégicos	Metas Estratégicas	Indicadores Estratégicos
5 – Integrar modelo de gestão de processos e arquitetura organizacional, garantindo agilidade e simplificação (OPG1)	<ul style="list-style-type: none">• Viabilizar a eliminação dos acervos documentais (documentos e processos) referentes a autos pagos e cancelados• Definir processos críticos da ANTT, conforme nova estrutura organizacional• Realizar o Redimensionamento da força de trabalho da ANTT, até dezembro de 2020• Implementar novas metodologias de fiscalização da infraestrutura e da prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas, até dezembro de 2020• Realizar as revisões programadas para o Transporte Ferroviário de Passageiros – TFP dentro do prazo planejado, até dezembro de 2020	Absenteísmo geral e URs Fardo Reduzido Índice de utilização dos Painéis de Bordo Volume de investimento em PD&I da Agência oriundo de fontes externas Índice de dimensionamento da força de trabalho
6 – Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social (OPG2)	<ul style="list-style-type: none">• Aprimoramento regulatório de transportes terrestres• Concluir 80% das etapas previstas para 2020 dos projetos da Agenda Regulatória Prioritária• Criação ou Atualização de Sistemas Internos da ANTT• Definir método e critérios para estruturação de escritório de projetos da ANTT• Elaborar metodologia para mensuração da efetividade dos eventos de PPCS, em 2020• Garantir que 100% dos itens de pauta de cunho regulatório das Reuniões de Diretoria cumpram os ritos previstos e acompanhados pela Agenda Regulatória• Garantir que 100% dos processos contidos no ParticipANTT cumpram os ritos processuais de PPCS• Instituir a Política de Redução do Fardo Regulatório (PRFR), identificando ao menos 2 projetos com potencial de redução de fardo regulatório, em 2020• Desenvolver e implantar novo sistema de Gerenciamento de Recursos Humanos, até dezembro de 2020• Simplificar o processo de contratação de eventos de capacitação da GEPES/ANTT até dezembro de 2020• Aprimorar o programa Canal Verde Brasil, até dezembro de 2020• Aprimorar o SIFAMA, até dezembro de 2020• Desenvolver novos processos visando a qualificação das entregas da SUFIS• Padronizar a fiscalização• Realizar análises acerca do MONITRIIP, até dezembro de 2020• Reduzir em 25% a duração do processamento dos autos de infração...• Reduzir em 50% a quantidade de demandas transmitidas pela Ouvidoria à GEHAF• Elaborar “Guia de Procedimentos” para avaliação do requerimento de habilitação de empresas fornecedoras de Vale-Pedágio Obrigatório...• Revisar a regulação da Lei nº 13.703/2018 e as resoluções ANTT nº 2.885/2008 e nº 4.799/2015• Aperfeiçoar 100% dos Manuais de Infraestrutura e de Operação para fiscalização de rodovias concedidas• Implantar 60% dos controles de Governança Digital propostos na Estratégia de Governança Digital• Viabilizar o desenvolvimento de 90% dos sistemas priorizados pelo CGTI	Sem indicadores estratégicos vinculados Essa meta apresenta indicadores gerencias
7 – Garantir a transparência ativa (OPG3)	<ul style="list-style-type: none">• Fortalecer a atividade de disseminação das ações ou atividades desenvolvidas e acordadas entre os países partícipes• Reduzir de 7 dias para 1 dia o tempo de permanência na SEGER dos processos enviados pelas UOS para sorteio• Executar o Plano de Dados Abertos da ANTT, até dezembro de 2020• Implementar avaliação de riscos nos processos de Fiscalização das Concessões Ferroviárias, Fiscalização de Campo da Infraestrutura Rodoviária Concedida e Fiscalização do Transporte Rodoviário	Percentual de bases de dados disponibilizadas no Portal de Dados Abertos da ANTT.
8 – Potencializar a capacidade de inovação e absorção de tecnologias de forma estruturada (OPG4)	<ul style="list-style-type: none">• Análise sobre a “gestão da inovação” em outros órgãos de governo• Alcançar 100% do sistema SISHAB 2.0 implementado	Índice de cumprimento dos projetos estratégicos por objetivo e global Percentual de soluções incorporando inovação tecnológica

Objetivos Estratégicos	Metas Estratégicas	Indicadores Estratégicos
9 – Aprimorar o programa de governança e integridade, alcançando atendimento aos principais referenciais nacionais e internacionais (OPG5)	<ul style="list-style-type: none">• Atingir 65% das entregas com abordagem em temas finalísticos ou estratégicos, até dez de 2020• Publicar, até dezembro de 2020, alteração do Código de Ética da ANTT• Aperfeiçoar mecanismos relacionados à integridade na ANTT até dezembro de 2020• Definir estratégias para melhorar o nível de maturidade em governança da Agência• Instrução Normativa disciplinando a forma de consolidação das normas; conclusão da primeira etapa de revisão e consolidação, conforme definido no art. 14 do Decreto 10.139/2019• Melhor compatibilização dos mecanismos de controle da Agência com os riscos relacionados às atividades reguladas• Obter ao menos 20 aspectos avaliativos da integridade das empresas concessionárias até 2020• Estabelecer mecanismos de Integridade e de Mitigação de Riscos em Gestão de Pessoas, até dezembro de 2020• Garantir no mínimo 20% de pesquisa de satisfação das requisições concluídas com nível mínimo de qualidade de 90% de excelência• Sensibilizar 60% dos servidores e colaboradores nos controles de Segurança da Informação e Comunicações	Demandas dos órgãos de controle (TCU, MP e CGU) Índice da Maturidade da Gestão da Inovação Nível de atendimento aos controles da Governança Digital da ANTT
10 – Melhorar a articulação entre as unidades internas para desenvolver retroalimentação efetiva do ciclo regulatório (OPG6)	<ul style="list-style-type: none">• Implementar a Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) na ANTT, elaborando 5 (cinco) ARRs, em 2020	Índice de Governança da ANTT Índice de Maturidade Sinérgica Percentual de ARRs concluídas
11 – Ampliar fontes de recursos externos em inovação, tecnologia e ações estratégicas para melhorar a prestação de serviços da ANTT (PRI)	<ul style="list-style-type: none">• Estudar modelo de acompanhamento de acidentes e assaltos no transporte rodoviário interestadual• Incorporar novas tecnologias para as atividades da SUFIS, até dezembro de 2020	Sem indicadores estratégicos vinculados Essa meta apresenta indicadores gerências
12 – Aprimorar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações internas e externas (PR2)	<ul style="list-style-type: none">• Implementar em ambiente de produção o webservice para troca de informações acerca do transporte internacional• Implantar o SICONPAR como ferramenta de atendimento a demandas parlamentares, até dezembro de 2020• Alcançar 100% do sistema SGA implementado• Alcançar 100% do sistema SGSU implementado• Alcançar 100% do sistema SLV implementado• Aprimorar o SGPAS – Sistema de Gestão de Processo Administrativo Simplificado• Desenvolver novo sistema para uso em campo para consulta e registro de informações de fiscalização• Operacionalizar o Sistema de Informações Rodoviárias (SIR) e o Sistema de Gestão de Investimentos das Concessões Rodoviárias (SIGICOR)• Planejar, criar e implementar o Sistema de Regulação Financeira (SIREF Rodovias)...• Eliminar 70% das bases redundantes e obsoletas dos ambientes de bancos de dados• Garantir 99% de disponibilidade das aplicações	Termômetro da comunicação interna da ANTT
13 – Desenvolver competências em regulação, cultura de inovação, integridade e governança (PR3)	<ul style="list-style-type: none">• Elaborar ferramentas de subsídio à implantação de fiscalização responsiva no âmbito dos serviços regulados pela ANTT, até dezembro de 2020• Identificar as competências necessárias ao ambiente organizacional (administrativas, humanas e em informação) até dez de 2020• Promover a atualização das competências técnicas e comportamentais em regulação e gestão na ANTT, até dezembro de 2020• Ampliar as iniciativas de desenvolvimento pessoal no âmbito da SUFIS• Ampliar o conhecimento sobre o mercado objeto de fiscalização pela SUFIS• Realizar a atualização dos estudos para a outorga do serviço de transporte semiurbano interestadual	Taxa de Capacitação de Servidores Trilhas de aprendizagem Índice de não-conformidades na prestação de serviço comparado ao período anterior
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)	<ul style="list-style-type: none">• Elaborar e exewcutar a nova Política de Comunicação da ANTT de 2020-2025• Reduzir o tempo de cadastro de empresas estrangeiras para tempo real• Capacitar 100% dos servidores da COREG para que possam atuar como tutores (mentoring) em cursos de Processo Administrativo Disciplinar – PAD e Sindicância Investigativa nas Unidades Regionais da ANTT, até dezembro de 2020,	Índice de qualidade de vida UOs

Fonte: SUART (2020).

Resultados do Planejamento Estratégico

De acordo com o requisitado na Lei no 13.848/2019, os resultados expressos neste item foram construídos tendo por base os objetivos estratégicos do atual Ciclo 2020-2030 do Planejamento Estratégico – PE da ANTT, que traduzem as conquistas do Plano de Gestão Anual – PGA da ANTT 2020, referentes ao primeiro ano Ciclo Estratégico.

Após o título de cada objetivo, encontram-se: definição, desempenho das principais metas e indicadores de desempenho. Registra-se que muitos dos indicadores de desempenho concebidos para o primeiro ano do novo ciclo não foram inicializados, tendo em vista as mudanças de cenário regulatórios que os tornaram inadequados, restrições orçamentárias, necessidade de desenvolvimento de metodologias específicas para sua apuração, desenvolvimento de ferramentas tecnológicas e racionalização de atividades durante o período de enfrentamento da pandemia da Covid-19.

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 – 2020.

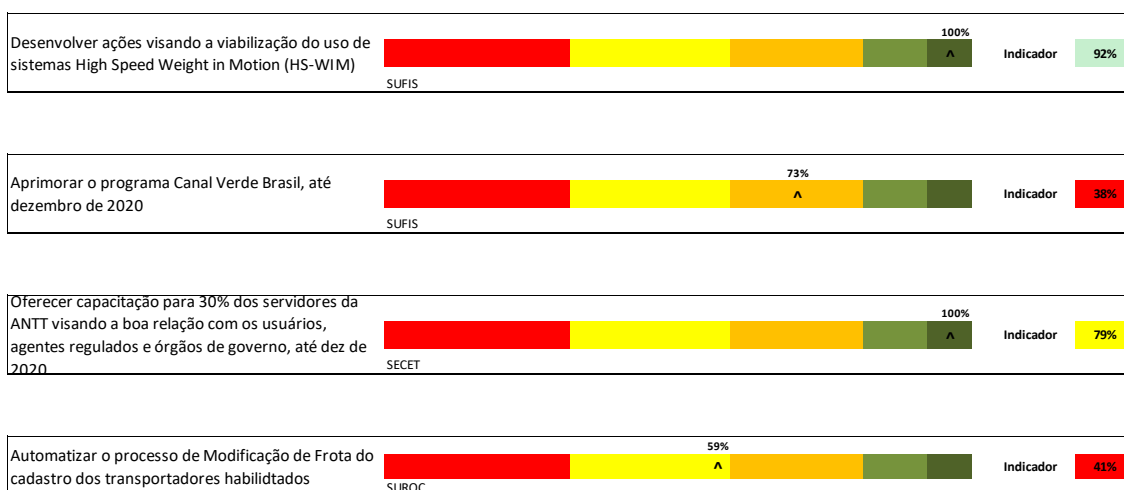
Salienta-se que, conforme a metodologia adotada pela Universidade Federal Fluminense – UFF, parceira no Alinhamento Estratégico do Ciclo 2020-2030 – as metas podem ter participação no atingimento de mais de um Objetivo Estratégico. Com isso, para fins didáticos, foram alocadas naquele objetivo de maior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

Em seguida, são apresentados comentários sobre os resultados atingidos, contemplando o atendimento às principais metas estratégicas estabelecidas para o PGA ANTT 2020 – dentro do primeiro ano do Ciclo Estratégico 2020-2030 – 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, passando pela moderada, até a mais alta, e consideram as várias Unidades Organizacionais responsáveis pela sua consecução.

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



A meta “Desenvolver ações visando a viabilização do uso de sistemas High Speed Weight in Motion (HS-WIM)” teve avanço considerável, sendo que já foram concluídas as etapas de elaboração de documentos técnicos e a realização de workshop internacional.

Com relação ao indicador de desempenho “Nível de monitoramento dos experimentos HS-WIN”, ele alcançou o valor de 75%, sendo que o cumprimento do experimento de precisão foi concluído e o cumprimento do experimento de monitoramento está 50% concluído.

A ação estratégica “Aprimorar o programa Canal Verde Brasil (CVB)” apresentou desempenho abaixo do planejado em face de não haver novo enquadramento operacional nos sistemas que compõem o CVB e não realização de procedimento licitatório.

O indicador “Nível de ampliação do programa CVB” alcançou 23% em relação aos 20% esperados.

A meta “Oferecer capacitação para 30% dos servidores da ANTT visando a boa relação com os usuários, agentes regulados e órgãos de governo”, em relação a temas éticos organizados pela SECET, apresentou ótimo desempenho, tendo alcançado 79% de execução. Um dos seus indicadores, “Cumprimento de prazo de cronograma”, finalizou o período com 57% do planejado, tendo em vista as demandas urgentes da área.

A ação estratégica “Automatizar o processo de Modificação de Frota do cadastro dos transportadores habilitados para realização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, com integração de base de dados” apresentou desempenho abaixo do planejado em face de reestruturação e mudanças das equipes da SUTEC. Ainda assim, o indicador “Obtenção das funcionalidades do sistema que permitirá a redução do tempo e a minimização de erros no cadastro/modificação de frota” teve desempenho de 81%.

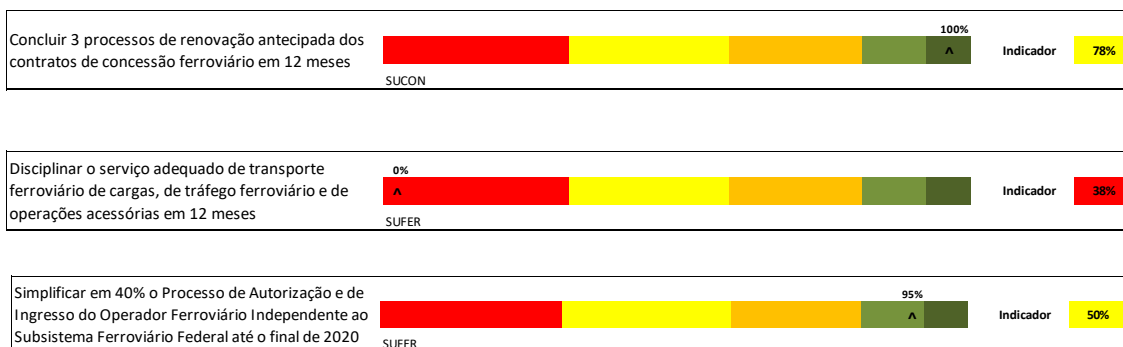
Objetivo Estratégico 2 – Garantir a segurança jurídica cumprimento de contrato e efetividade da regulação

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.

Para consecução do objetivo, deve-se atuar sobre a Agenda Regulatória e a Análise de Impacto Regulatório, por meio da divulgação de normas que serão criadas ou reformuladas pela ANTT e pela avaliação da resolutividade dos problemas enfrentados.

Principais metas





A ação estratégica “Análise comparativa da legislação dos países com os quais o Brasil interage no transporte internacional terrestre, visando a harmonização regulatória” foi concluída com sucesso, abrangendo: o estudo dos instrumentos normativos levantados para cada país, em que foram pontuados os temas que apresentaram divergências na documentação estudada; a atualização dos relatórios de harmonização; o levantamento dos instrumentos normativos vigentes; e a tradução técnica especializada dos relatórios de harmonização para o espanhol.

A meta “Atualizar o Manual de AIR da ANTT para abordar mensuração dos impactos econômicos, inserindo ao menos 2 métodos quantitativos para cálculo do impacto regulatório” alcançou o resultado planejado.

Com isso, foi possível a capacitação de servidores na Florence School of Regulation – FSR sobre entrega regulatória e, também, junto ao Ministério da Infraestrutura – Minfra, os quais serão multiplicadores das boas práticas abordadas nas capacitações.

Para a meta “Concluir 3 processos de renovação antecipada dos contratos de concessão ferroviária em 12 meses”, houve as assinaturas dos termos aditivos aos contratos de concessão ferroviária da Estrada de Ferro Carajás, da Estrada de Ferro Vitória Minas e da Rumo Malha Paulista.

A ação estratégica “Disciplinar o serviço adequado de transporte ferroviário de cargas, de tráfego ferroviário e de operações acessórias em 12 meses” performou abaixo do planejado. Alguns dos indicadores de desempenho associados a essa meta, tal como o “Índice de Desempenho da Regulação do Serviço Adequado” e o “Índice de Satisfação Brasil (ISB) – Transporte Ferroviário de Cargas” tiveram baixo desempenho em relação ao valor alvo considerado, sendo que, para o primeiro, as atividades foram postergadas para 2021; e, para o segundo, não foi realizada a pesquisa de satisfação junto aos usuários.

A meta “Simplificar em 40% o Processo de Autorização e de Ingresso do Operador Ferroviário Independente ao Subsistema Ferroviário Federal até o final de 2020” atingiu 50% do seu objetivo inicial. O indicador “Índice de redução das exigências para ingresso do OFI ao Subsistema Ferroviário Federal” será aferido após a realização de pesquisa de satisfação do usuário pela Ouvidoria.

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.

Principal meta



O leilão da subconcessão está previsto para ocorrer em 8/4/2021, na B3, em São Paulo (SP). A subconcessão compreende o trecho ferroviário entre os municípios de Ilhéus/BA e Caetité/BA, com 537 km de extensão e terá duração de 35 anos. A licitação será na modalidade de concorrência com participação internacional, cujo critério de julgamento será o maior valor de outorga fixa, sendo R\$ 32,7 milhões o lance mínimo requerido. Além dessa outorga fixa inicial, a subconcessionária ainda deverá realizar pagamento trimestrais de outorga variável ao longo do prazo do contrato, correspondente a 3,43% da receita operacional bruta da ferrovia.

As atividades de planejamento até a publicação do Edital do Leilão pela ANTT foram concluídas, culminando com a Deliberação nº 511, de 15 dezembro de 2020, que aprovou a publicação do instrumento convocatório.

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.

Principal meta



A meta estratégica “Elaborar e executar a nova Política de Comunicação da ANTT de 2020-2025”, conduzida pelo GAB/ASCOM, teve desempenho acima do planejado.

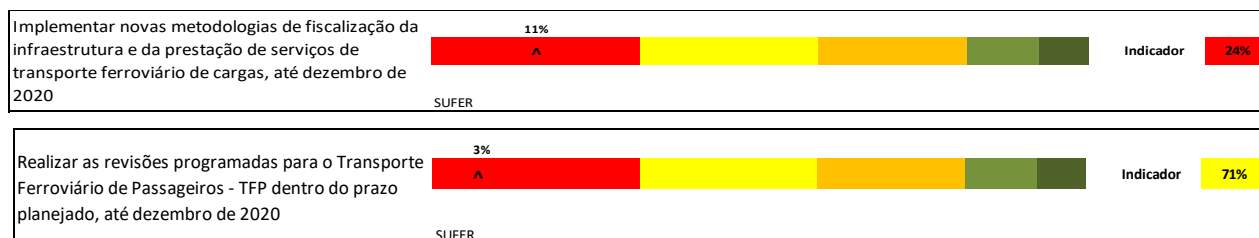
Para esse resultado, contribuiu o indicador “Alcance do conteúdo publicado nas redes sociais”, que captou incremento de seguidores das redes sociais acima do esperado para o período. Além dele, o indicador “Presença positiva/ neutra da ANTT na mídia” conseguiu desempenho acima do planejado devido às muitas ações empreendidas pela ANTT, tal como a intensificação da fiscalização do transporte clandestino em todo o país. Com isso, o volume de notícias aumentou bastante nesse período.

Registra-se que, durante os esforços de enfrentamento da pandemia da Covid-19, a ANTT realizou diversas campanhas de apoio e participou de atividades visando a segurança do usuário do transporte terrestre, o que repercutiu de forma positiva na mídia, motivo que explica a alta porcentagem de citações da ANTT.

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.

Principais metas



A meta “Implementar novas metodologias de fiscalização da infraestrutura e da prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas, até dezembro de 2020” não atingiu o resultado planejado.

As inspeções foram restringidas por força da Portaria nº 88, de 13 de março de 2020, revogada pela Portaria nº 127, de 26 de março de 2020, e deverão ser replanejadas.

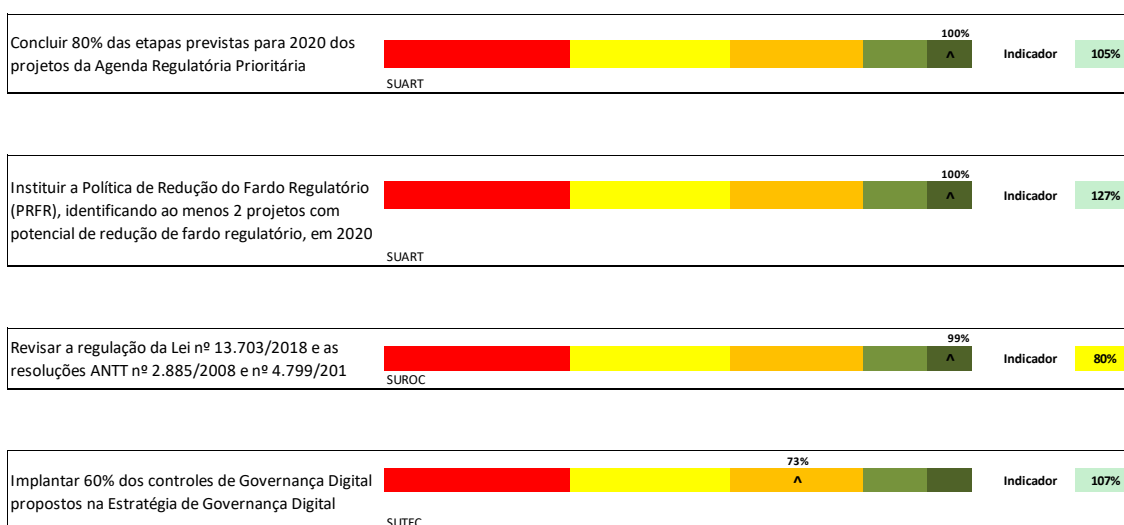
Aduz-se o fato de publicação da Portaria nº 127/2020, pela qual o Plano Anual de Fiscalização está suspenso por tempo indeterminado.

Para a ação estratégica “Realizar as revisões programadas para o Transporte Ferroviário de Passageiros – TFP dentro do prazo planejado, até dezembro de 2020”, o seu desempenho não foi maior devido à não realização de pesquisa de satisfação do usuário, associada ao indicador “Índice de Satisfação Brasil (ISB) – Transporte Ferroviário de Passageiros”, que atingiu o valor de 77% no ano de 2018.

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.

Principais metas



A meta “Concluir 80% das etapas previstas para 2020 dos projetos da Agenda Regulatória Prioritária” superou o resultado planejado, tendo em vista a performance do “Índice de cumprimento da Agenda Regulatória”.

A ação estratégica “Instituir a Política de Redução do Fardo Regulatório (PRFR), identificando ao menos 2 projetos com potencial de redução de fardo regulatório, em 2020” superou o percentual de consecução programado.

Isso se deve, principalmente, ao indicador “Fardo Reduzido”, em razão dos estudos relacionados à implantação do RNTRC Digital e às atuações no âmbito do transporte rodoviário de passageiros semiurbano DF-Entorno, que reduziu o fardo regulatório em mais de R\$ 1,324 bi.

A meta “Revisar a regulação da Lei nº 13.703/2018 e as resoluções ANTT nº 2.885/2008 e nº 4.799/201”, referente à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e conduzida pela SUROC, atingiu desempenho de 80% do resultado programado. O indicador “Percentual de execução das atividades de revisão da regulação” atingiu a marca de 80% em relação ao seu valor alvo.

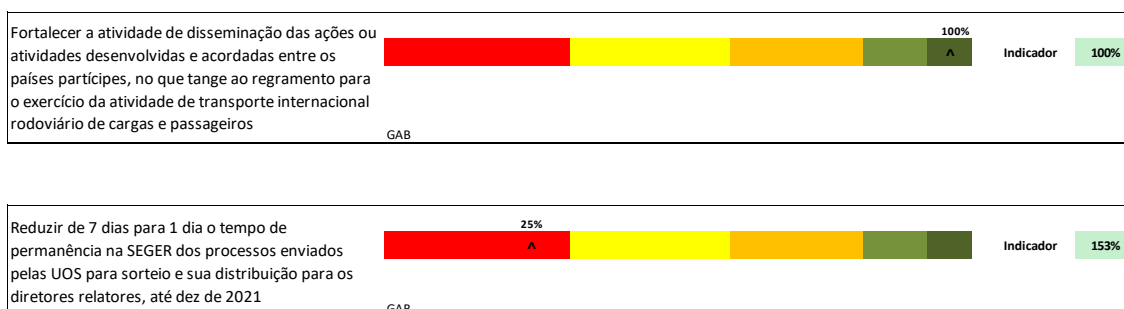
Com relação à ação estratégica “Implantar 60% dos controles de Governança Digital propostos na Estratégia de Governança Digital”, conduzida pela SUTEC, ela resultou 77% do alvo pretendido. Um dos principais indicadores – “Nível de atendimento aos controles da Governança Digital da ANTT” atingiu 75% do seu objetivo.

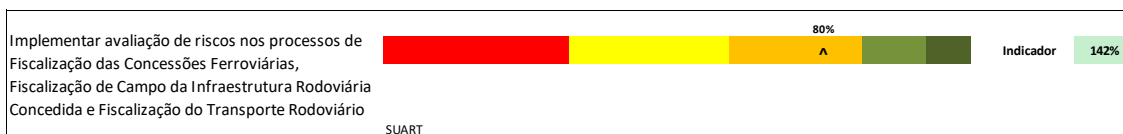
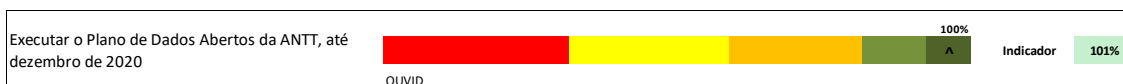
Frisa-se que a implantação dos controles previstos no artigo 4º do Decreto nº 8.936, de 19 de dezembro de 2016, que institui a Plataforma de Cidadania Digital e dispõe sobre a oferta dos serviços públicos digitais, está em andamento e será finalizada até 30 de junho de 2021, conforme estipulado nesse diploma legal.

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.

Principais metas





Para a meta “Fortalecer a atividade de disseminação das ações ou atividades desenvolvidas e acordadas entre os países partícipes, no que tange ao regramento para o exercício da atividade de transporte internacional rodoviário de cargas e passageiros”, teve-se atingimento do valor esperado. Os seus indicadores “Quantidade de decisões ou ações regulatórias disseminadas” e “Quantidade de decisões ou ações regulatórias harmonizadas” atingiram os seus valores alvos.

A ação estratégica “Reduzir de 7 dias para 1 dia o tempo de permanência na SEGER dos processos enviados pelas UOIS para sorteio e sua distribuição para os diretores relatores, até dez de 2021” alvejou acima do programado. A performance além dos objetivos alvos de alguns dos seus indicadores, tais como “Acessos à Transmissão da Reunião de Diretoria” e “Evolução do Alcance da Transmissão da Reunião da Diretoria”, contribuíram para esse resultado.

No que tange à meta “Executar o Plano de Dados Abertos da ANTT, até dezembro de 2020”, relata-se o atingimento do nível planejado. Isso graças ao desempenho do indicador “Percentual de bases de dados disponibilizadas no Portal de Dados Abertos da ANTT”, que atingiu o seu objetivo alvo.

Para a ação estratégica “Implementar avaliação de riscos nos processos de Fiscalização das Concessões Ferroviárias, Fiscalização de Campo da Infraestrutura Rodoviária Concedida e Fiscalização do Transporte Rodoviário”, conseguiu-se superar o valor delineado.

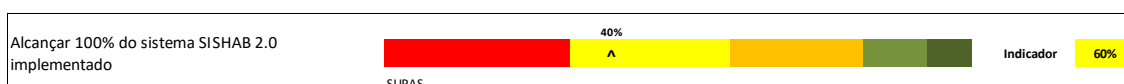
A explicação provém do desempenho do indicador “Grau de aderência das Unidades Organizacionais à metodologia de gestão de riscos da ANTT”, que atingiu 283% do seu objetivo alvo.

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.

Principais metas



A meta “Alcançar 100% do sistema SISHAB 2.0 implementado” atingiu 60% do valor esperado, o que se deve, em parte, à reestruturação organizacional e mudanças das equipes da SUTEC. Está sendo concluída a construção do módulo cadastro e foram iniciadas as etapas de construção dos módulos de análise, de tratamento de pendências e de consulta.

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.

Principais metas



A meta “Atingir 65% das entregas com abordagem em temas finalísticos ou estratégicos, até dez de 2020” superou o índice previsto. A superação da meta prevista de 65% para 81% se deve ao desempenho do indicador “Relatórios ou consultorias com abordagem em assuntos finalísticos e estratégicos”.

Houve o cumprimento integral das ações estabelecidas no Plano Anual de Auditoria Interna, o PAINT, que elencou os temas auditáveis segundo sua matriz de risco. Além disso, buscou-se aprimorar a atuação no planejamento e na execução das ações de auditoria – o que permitiu maior aprofundamento na identificação de riscos e fragilidades.

A ação estratégica “Publicar, até dezembro de 2020, alteração do Código de Ética da ANTT”, conduzida pela SECET, atingiu a marca de 48% de seu objetivo alvo. Foram concluídas as etapas referentes à elaboração de minuta de documento, mas ainda são necessários o retorno da análise da área jurídica quanto à proposta de normativo, a análise do resultado final da revisão do Código de Ética da ANTT e sua publicação, prevista para 2021.

No que tange à meta “Obter ao menos 20 aspectos avaliativos da integridade das empresas concessionárias até 2020”, registra-se seu alcance de 50% do planejado.

O indicador “Evolução da identificação dos aspectos avaliativos” atingiu o seu objetivo alvo; no entanto, o indicador “Implementação de boas práticas de integridade por entes regulados” depende da instituição do programa institucional para avaliação da integridade das empresas.

Quanto à ação estratégica “Garantir no mínimo 20% de pesquisa de satisfação das requisições concluídas com nível mínimo de qualidade de 90% de excelência no quantitativo total de chamados avaliados, em 2020”, ela teve desempenho de 83% do planejado.

Deve-se esse resultado à performance do indicador “Garantir 90% de excelência no atendimento”, que atingiu 107% de seu objetivo alvo.

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 e Título do documento Data Caderno do Planejamento Estratégico da ANTT 2020 -2030 03/04/2020 Versão 1.0 45 equipes, 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.

Principal meta



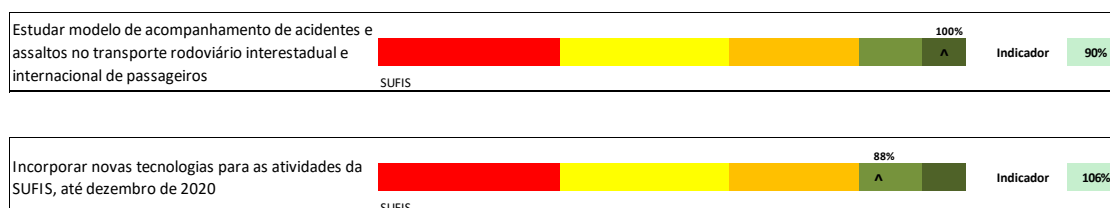
Para a meta “Implementar a Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) na ANTT, elaborando 5 (cinco) ARRs, em 2020”, o objetivo pretendido foi cumprido.

Foram realizadas cinco análises, a saber: Avaliação de Resultado Regulatório – ARR sobre a Resolução 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; Avaliação da fiscalização de campo de rodovias; Avaliação da política de penalidades e de promoção do cumprimento de regulamentos para o transporte terrestre de passageiros; Avaliação da fiscalização de campo de ferrovias; e Avaliação da implantação do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros – Monitriip.

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.

Principais metas



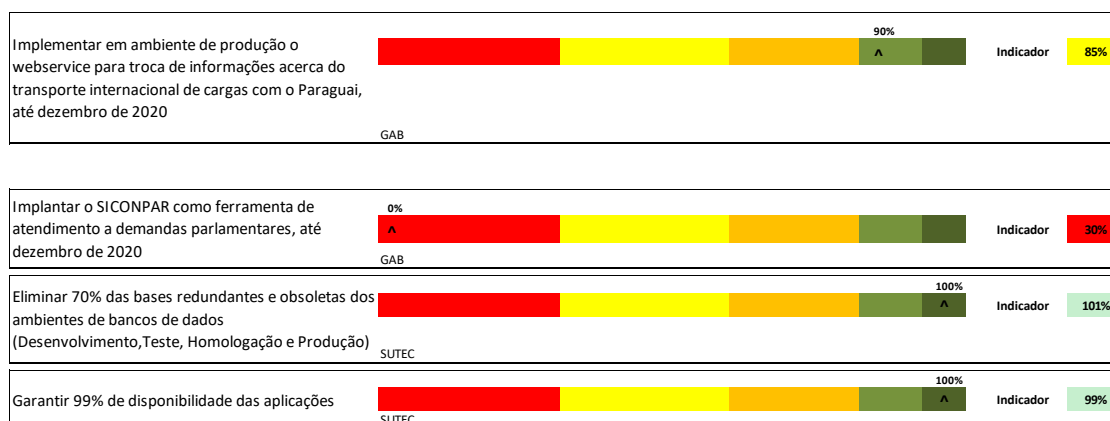
Com relação à meta “Estudar modelo de acompanhamento de acidentes e assaltos no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, conduzida pela SUFIS, assinala-se cumprimento de 90% do pactuado. Os indicadores que mais contribuíram para o desempenho dessa meta foram o “Nível de conhecimento das bases de dados do governo” e o “Nível de progresso das análises técnicas”, que lograram os valores alvos.

Para a ação estratégica “Incorporar novas tecnologias para as atividades da SUFIS, até dezembro de 2020”, houve superação do atingimento da meta. Indicadores como “Abrangência do BI – Business Intelligence”, “Cobertura de smartphones na fiscalização”, “Entrega de relatório para uso de drones”, “Nível de utilização do BI”, e “Nível de Reformulação de Processos com base em Tecnologia” e “Nível de uso da plataforma Office 365 (plataforma contratada pela ANTT)” tiveram boas performances.

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.

Principais metas



Na meta “Implementar em ambiente de produção o webservice para troca de informações acerca do transporte internacional de cargas com o Paraguai, até dezembro de 2020”, conduzida pelo GAB/ASINT, observa-se que o indicador “Porcentagem de transmissão de documentos de Licenças Originárias, Complementares e alteração de frota feitas virtualmente, pelo webservice” posicionou-se em 85% do resultado pretendido. Ajustes foram necessários para o aprimoramento do sistema e ainda são realizados testes (intercâmbio de informações) via webservice com o órgão paraguaio.

A ação estratégica “Implantar o SICONPAR como ferramenta de atendimento a demandas parlamentares, até dezembro de 2020” registrou 30% de cumprimento do programado. A equipe da SUTEC ainda realiza testes no Sistema e elabora Manual de Utilização.

A meta “Eliminar 70% das bases redundantes e obsoletas dos ambientes de bancos de dados (Desenvolvimento, Teste, Homologação e Produção)”, capitaneada pela SUTEC, atingiu o alvo planejado. O indicador “Base de Dados Eliminadas” revela que foram eliminadas 19 bases no ambiente de homologação e 14 no ambiente de desenvolvimento.

Quanto à ação estratégica “Garantir 99% de disponibilidade das aplicações”, reporta-se a execução plena do objetivo. O indicador “Disponibilidade de Sistemas” atingiu 99% em relação ao valor alvo.

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.

Principais metas



Para a meta “Elaborar ferramentas de subsídio à implantação de fiscalização responsiva no âmbito dos serviços regulados pela ANTT, até dezembro de 2020”, tem-se execução abaixo do programado (27%), sendo que muitas das atividades do Projeto Atuação Responsiva serão replanejadas para 2021, em função do atraso do cronograma do projeto.

Dentre os indicadores, tiveram maior desempenho o “Grau de caracterização da Fiscalização da ANTT” (100%) e “Percentual de grupos de mercados atendidos por insights regulatórios” (200%)

No que tange à ação estratégica “Identificar as competências necessárias ao ambiente organizacional (administrativas, humanas e em informação) até dez de 2020”, registra-se o fecho abaixo do programado (10%). Dentre as causas para o desempenho apresentado, têm-se a dificuldade na contratação de instituições que ministram cursos em função do cenário da pandemia da Covid-19, que se delongaram dado ao necessário ajuste tecnológico para realizar eventos de capacitação à distância; e, também, devido ao atraso no cronograma dos contratos em andamento, cujas contratadas tiveram que se adequar para a realização dos eventos de forma virtual.

O indicador de melhor performance – “Taxa de Capacitação de Servidores” – atingiu 52% do valor alvo. Dentre as causas para o desempenho apresentado por esse indicador têm-se, da mesma forma, o efeito da pandemia da Covid-19, em que várias instituições do mercado demoraram a ofertar eventos a distância, bem como a demora em ajustar tecnologia e contrato com empresas já contratadas para a realização dos eventos como anteriormente planejados.

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.

Principal meta



Para a meta “Capacitar 100% dos servidores da COREG para que possam atuar como tutores (mentoring) em cursos de Processo Administrativo Disciplinar – PAD e Sindicância Investigativa nas Unidades Regionais da ANTT, até dezembro de 2020”, reporta-se que sua consecução foi de 50% do planejado. O indicador “Percentual de Unidades Regionais atendidas” ainda não foi inicializado, tendo em vista o advento da Covid-19, que exigiu a identificação de plataforma de ensino virtual apta a atender a proposta de formação de equipes correcionais, com consequente reformulação da metodologia de ensino inicialmente planejado

Considerações

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

- A necessidade de simplificação dos processos estratégicos, o que já se pensa em termos de integração de instrumentos de gestão estratégico – 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 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;
- Potencial para 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 2020

Os recursos orçamentários utilizados para a consecução das metas estratégicas do PGA ANTT 2020 foram divididos em blocos orçamentários, conforme sua descrição na tabela seguinte.

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

Descrição Blocos Orçamentários
Regulação e Fiscalização: são as despesas vinculadas diretamente com a 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, entre outros.
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.
Novas Contratações: abrange as novas contratações e os investimentos programados para 2021, com base no Plano Anual de Contratações 2021 aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência.

Com relação aos valores orçamentários destinados à consecução das metas estratégicas do PGA ANTT 2020, a tabela seguinte mostra os valores aprovados na LOA 2020, a dotação para o PGA e os valores empenhados:

(R\$ milhões)

BLOCOS ORÇAMENTÁRIOS 2020	LOA 2020	DOTAÇÃO PGA 2020	EMPENHADAS PGA 2020
Regulação e Fiscalização	164,84	164,84	151,63
Gestão, Manutenção e Suporte	80,42	-	-
Tecnologia da Informação	69,72	69,72	67,27
Diárias e Passagens (Nacional e Internacional)	6,41	6,41	2,28
Gestão de Pessoas	3,98	3,30	1,96
Novas Contratações	22,37	22,37	10,72
	347,74	266,63	233,87

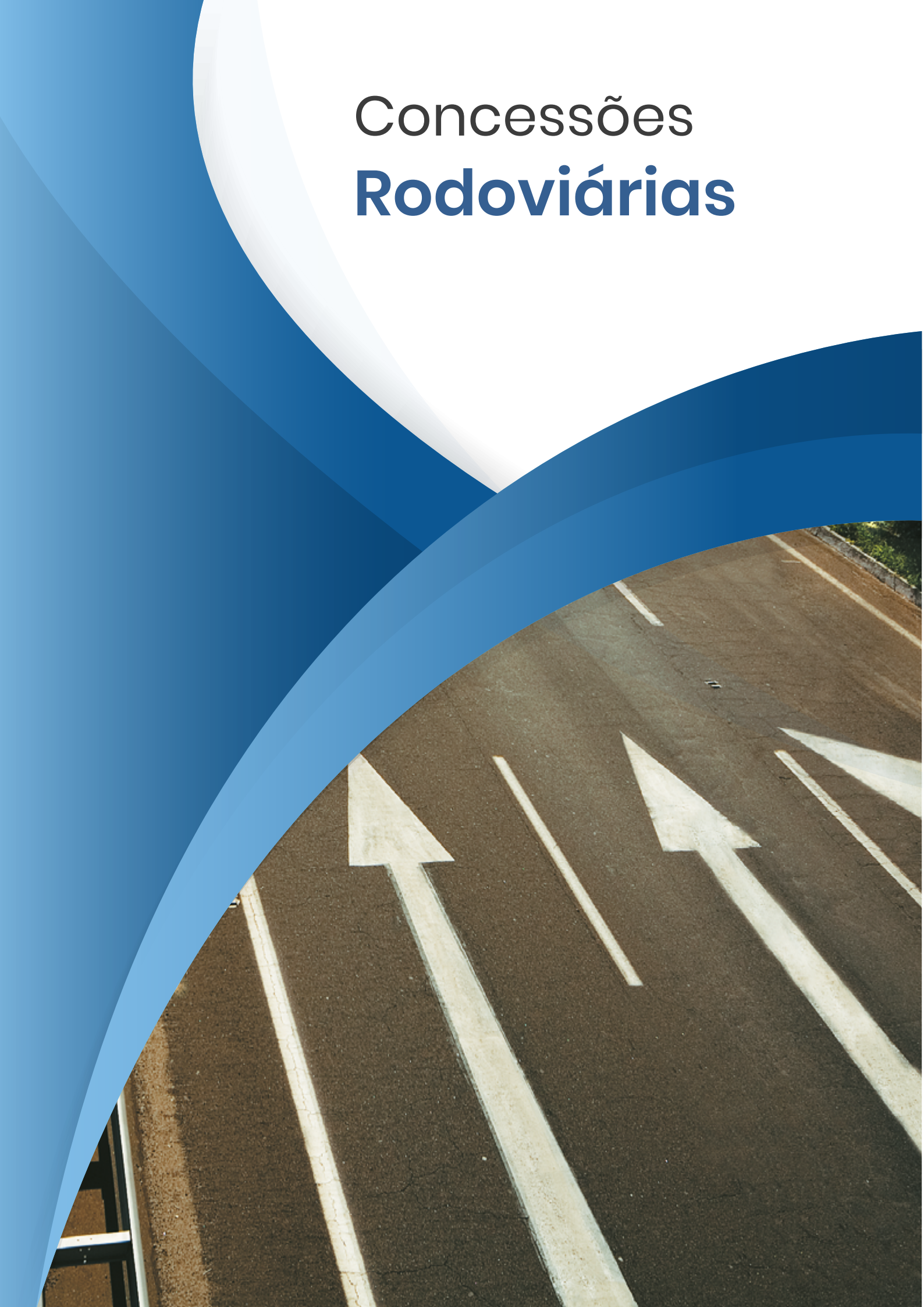
Por sua vez, a tabela a seguir expressa o cronograma de desembolso mensal referente ao PGA ANTT 2020, com seus respectivos valores.

Tabela – Cronograma de desembolso mensal referente ao PGA ANTT 2020

JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
0,56	4,12	5,34	19,52	15,39	21,30	16,99	13,57	13,57	16,63	12,26	42,03

(R\$ milhões)

Concessões **Rodoviárias**



Ao final de 2020, eram 22 concessões de rodovias sob a administração da ANTT, totalizando aproximadamente 10.355 km de rodovias federais. Essas concessões foram licitadas em 4 etapas, sendo que atualmente temos 4 concessões provenientes das licitações da primeira etapa, 8 concessões provenientes da segunda etapa, 7 concessões da terceira etapa e 3 concessões da quarta etapa.

O leilão das novas concessões da 4ª 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 ocorreram ao longo dos 25 anos de concessões.

O quadro, abaixo, apresenta o resumo das concessões vigentes ao final de 2020:

RODOVIAS	TRECHOS	EXTENSÃO
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
CONCEBRA	BR-060/153/262/DF/GO/MG	1.176,5
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
MGO Rodovias	BR-050/GO/MG	436,6
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
Ecovias do Cerrado	BR-364/365/GO/MG	437,0
ViaSul	BR-101/290/386/448/RS	473,4
BR-101/SC	BR-101/290/386/448/RS	220,4
TOTAL		10.355,00

Fonte: SUROD

Novas Concessões

Durante o ano de 2020, a ANTT acompanhou a elaboração dos estudos de concessão de trechos rodoviários qualificados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, perfazendo uma extensão total de aproximadamente 17.825 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)
- BR-470/282/153/SC – (502,10 km – CAPEX R\$ 8 Bi – OPEX em estudo)
- Rodovias Integradas do Paraná – Aprox. 3.312 km (CAPEX R\$ 43,7 Bi – OPEX R\$ 38,3 Bi)
- Novos Estudos – BNDES – Aprox. 6.594 km (CAPEX R\$ 53,6 Bi – OPEX em estudo)
- BR-040/DF/GO/MG – relicitação – (709,7 km – CAPEX e OPEX em estudo)
- BR-158/155/MT/PA – (1.135,1 km – CAPEX e OPEX em estudo)
- BR-135/316/MA – (437,8 km – CAPEX e OPEX em estudo)
- BR-163/MS – relicitação – (845,9 km – CAPEX e OPEX em estudo)

A rodovia BR-101/SC, trecho de Florianópolis/SC a Divisa SC/RS (220,42 km – CCRViaCosteira), teve seu leilão realizado em fevereiro de 2020. A assinatura do contrato ocorreu em 06/07/2020, com a concessionária CCR.

Em 2020, foram realizadas as sessões de audiências públicas da BR-116/101/RJ/SP (Dutra) e o projeto foi enviado para análise do TCU. A realização do leilão está prevista para o terceiro trimestre de 2021.

Os projetos BR-153/080/414/GO/TO, BR-163/230/MT/PA e BR-381/262/MG/ES foram enviados para análise do TCU em 2020, com previsão de leilão para o segundo trimestre de 2021, sendo que o leilão da BR-153/080/414/GO/TO está marcado para 29/04/2021.

Em dezembro de 2020, foi aberto o período de Audiência Pública da BR-116/493/RJ/MG (CRT), com previsão de leilão no 4º trimestre de 2021.

Gestão dos Contratos de Exploração das Rodovias Concedidas

Revisão dos Programas de Exploração das Rodovias (PERs)

Foram concluídas no ano de 2020 as análises das Propostas de Revisão da Tarifa básica de pedágio, apresentadas pelas Concessionárias de Rodovias Federais, com a elaboração e emissão de diversas Notas Técnicas da GEFIR com as propostas de efeitos ordinários e extraordinários no contrato de concessão. Os referidos documentos foram produzidos pela SUROD para serem submetidos à apreciação da Diretoria da ANTT, bem como para esclarecimentos adicionais solicitados pela Procuradoria Federal da ANTT e pela própria Diretoria da ANTT.

Foram propostas as alterações nos cronogramas físico-financeiros das obras e serviços previstos no contrato, alterações dos textos dos Programas de Exploração da Rodovia, além de apresentar todas as justificativas técnicas para cada alteração, em conformidade com os normativos vigentes no âmbito da ANTT.

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, considerando-se as últimas revisões aprovadas pela Diretoria da ANTT. Tais informações constam nos seguintes links: <https://portal.antt.gov.br/pt/web/guest/revisoes-tarifarias> e <https://portal.antt.gov.br/informacoes-gerais>

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 de concessão.

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 2020. Posteriormente aos esclarecimentos fornecidos pelas concessionárias e após as correções realizadas, as referidas propostas foram aceitas pela ANTT.

Os Acompanhamentos dos Planejamentos Anuais são publicados e atualizados no sítio eletrônico da 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 físico 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 2020 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 da portaria de postergação das obrigações dos investimentos para o ano subsequente.

Para as Concessionárias da 3ª e 4ª Etapa 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 (3ª Etapa – ECO101, ECO050, Concebra, MSVia, CRO, Via 040, e Ecoponte – e 4ª Etapa – Via Sul).

Aplicação do instrumento 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 relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal.

Em função da aplicação contida nos referidos normativos, no ano de 2020, foram realizadas diversas análises técnicas pela SUROD para avaliar a devolução amigável dos contratos de concessão das Concessionárias Via 040, MSVIA, CONCEBRA e Autopista Fluminense.

Como consequência, em novembro de 2020, foi assinado o Termo Aditivo ao contrato de concessão da Concessionária Via 040, pactuando a devolução amigável do contrato de concessão para que a união possa reliciar o referido contrato.

Análise de Projetos e Estudos de Engenharia

As análises de projetos e estudos de engenharia dos sistemas rodoviários federais concedidos no âmbito da ANTT são realizadas pela Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (GEENG), especificamente na Coordenação de Projetos e Estudos de Rodovias (CPROJ), conforme preconiza a Portaria SUROD nº 86, de 8 de setembro de 2020.

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), à luz dos Contratos de Concessão e respectivos Programas de Exploração de Rodovias (PER), normas técnicas vigentes de órgãos oficiais e, em especial, dos normativos da ANTT, a saber:

- Resolução ANTT nº 1.187, de 09 de novembro de 2005;
- Resolução ANTT nº 3.651, de 07 de abril de 2011; e
- Portaria SUINF nº 28, de 07 de fevereiro de 2019.

Ainda, são realizadas análises de demandas judiciais, órgãos de controle, demandas de áreas internas da ANTT, demandas externas de outros órgãos, como relação não exaustiva indica a seguir:

- Órgãos de Fiscalização e Controle: Tribunal de Contas da União (TCU), Ministério Público da União (MPU), Controladoria-Geral da União (CGU);
- Poder Executivo: Ministério da Infraestrutura (MINFRA), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Governos Estaduais e Prefeituras Municipais;
- Poder Legislativo: Câmara e Senado Federal, Câmaras Legislativas Estaduais e Municipais;
- Poder Judiciário: Justiça Federal e Estadual.

Os resultados das análises são apresentados na forma de Parecer da ANTT, tendo como base as análises técnicas realizadas por empresa de engenharia contratada para esse fim através dos Relatórios de Análise.

Além desses documentos, são elaboradas Notas Técnicas, Despachos e Ofícios, os quais representam significativa parte dos trabalhos realizados pela equipe técnica.

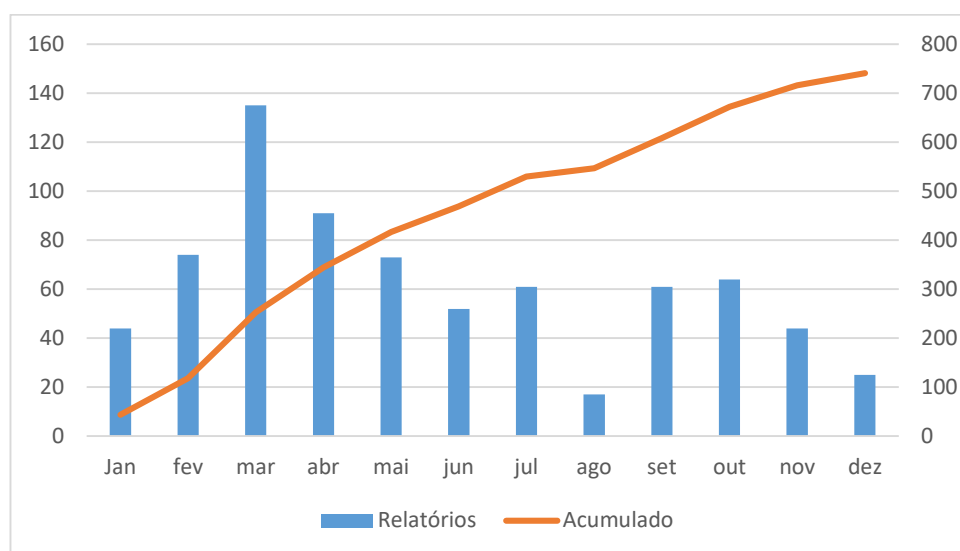
Em 2020, foram realizadas 741 análises de projetos, sendo 297 para projetos de obras Extra-PER (com orçamento), ou seja, investimentos não previstos nos PERs, e 351 para projetos de obras previstas no PER (sem orçamento). Além disso, foram analisados 46 PITs e outras 47 análises diversas.

A tabela e gráfico a seguir apresentam a distribuição mensal das análises de projetos realizadas em 2020:

Distribuição mensal das análises de projetos realizadas em 2020.

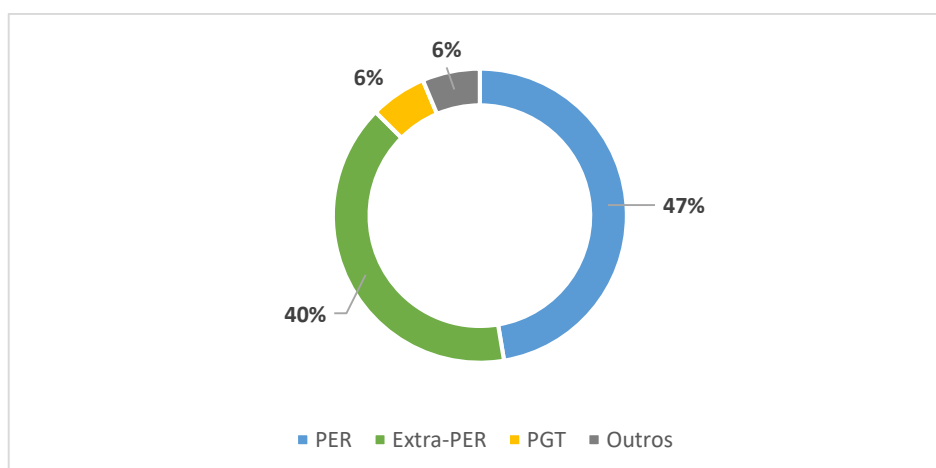
JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL/2020
44	74	135	91	73	52	61	17	61	64	44	25	741

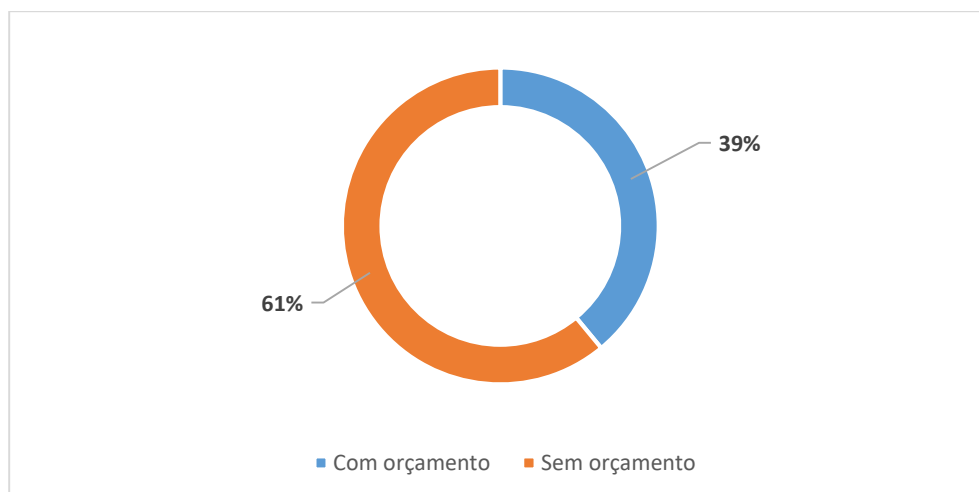
Distribuição mensal das análises de projetos realizadas em 2020.



O gráfico a seguir apresenta a distribuição percentual das análises de projetos por assunto, realizadas no ano de 2020, e o comparativo entre as análises de projetos com e sem orçamento:

Distribuição percentual de análises de projetos por assunto em 2020.



Projetos com e sem orçamento em 2020

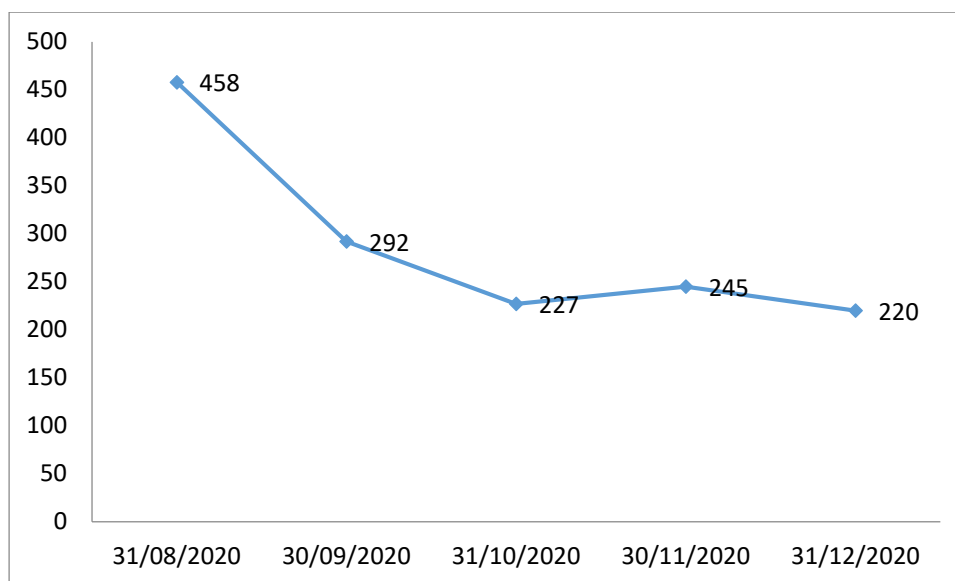
A tramitação de documentos no âmbito da GEENG/CPROJ era feita através do Sistema de Gestão das Análises de Projetos de Rodovias (SIGEPRO), criado no final de 2017 com a finalidade de substituir os processos físicos por processos eletrônicos.

Todavia, em março de 2019, foi implantado na ANTT o Sistema Eletrônico de Informações (SEI), possibilitando que todos os processos e arquivos da ANTT passassem para o formato eletrônico.

Assim, as atividades de controle, produção, assinatura e tramitação de documentos relacionados aos projetos de engenharia rodoviária passaram a ser realizadas por meio de dois sistemas (SIGEPRO e SEI), com funcionalidades semelhantes, tendo como consequência a perda de eficiência na análise dos projetos.

Diante disso, em agosto de 2020, decidiu-se que tais atividades seriam realizadas apenas por meio do SEI, haja vista as vantagens desse sistema em relação ao SIGEPRO, incluindo a possibilidade de atendimento integral aos requisitos da Lei de Acesso à Informação, Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e a sua consolidação e funcionamento em todas as áreas da ANTT.

Nesse sentido, observou-se melhora significativa na gestão dos processos existentes na GEENG/CPROJ, com redução expressiva na quantidade de processos relacionados à análise de projetos de rodovias. O gráfico a seguir apresenta o comparativo entre o número de processos em tramitação na GEENG/CPROJ de 31 de agosto de 2020 a 31 de dezembro de 2020:

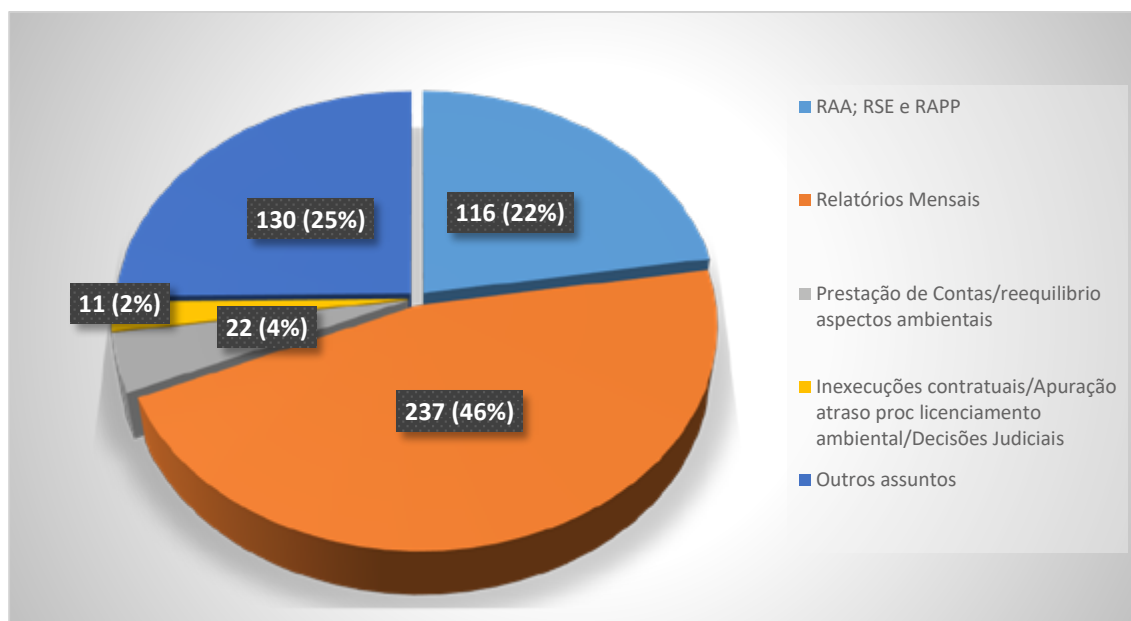
Número de processos em tramitação relativos à análise de projetos de rodoviasAcompanhamento de Assuntos Ambientais

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), conforme estabelece a Portaria SUROD nº 86/2020.

Assim, na GEENG/COAMB, ao longo do ano de 2020, foram acompanhados e analisados 516 (quinhentos e dezesseis) processos relacionados a assuntos ambientais, distribuídos conforme segue:

- Análise de 116 (cento e dezesseis) processos contendo Relatório Semestral de Acompanhamento Ambiental (RAA); Relatório Semestral de Programas Sociais e Educacionais (RSE) e Relatório Semestral envolvendo Acidentes com Produtos Perigosos (RAPP), em atendimento à Portaria SUINF nº 283/2017, Anexos 1 e 2, e à Portaria SUINF nº 184/2018, Anexos 1 e 2;
- Análise de 237 (duzentos e trinta e sete) processos contendo Relatório Mensal de Acompanhamento Ambiental, em atendimento à Portaria SUINF nº 283/2017, Anexo 3;
- Análise de 22 (vinte e dois) processos de prestação de contas de aspectos ambientais;
- Análise de 11 (onze) processos relativos a decisões judiciais e inexecuções contratuais relativos aos aspectos ambientais e atrasos em processos de licenciamento ambiental; e
- Análise de 130 (cento e trinta) processos que tratam de solicitações de unidades organizacionais da ANTT, solicitações de órgãos externos federais, estaduais e/ou municipais e outros assuntos.

Distribuição quantitativa por tipo de processo em 2020



O acompanhamento dos licenciamentos ambientais junto às Concessionárias de Rodovias, inclui, ainda, a interlocução com diversos outros Órgãos que tratam dessa questão, tais como:

- Casa Civil – Presidência da República;
- MINFRA;
- EPL;
- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA);
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio);
- Fundação Nacional do Índio (FUNAI);
- Fundação Cultural Palmares; e
- Secretarias Estaduais de Meio Ambiente.

Destaca-se participação da ANTT no ano de 2020, como membro, no Comitê de Gestão Ambiental (COGEA), que tem como objetivo garantir a implementação das Diretrizes de Sustentabilidade do MINFRA.

Em 2020, também foi realizada a apuração e publicação do resultado do Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA/2020), nos termos da Portaria SUINF nº 396 de 19 de novembro de 2019, e da Portaria SUINF nº 171, de 29 de abril de 2020.

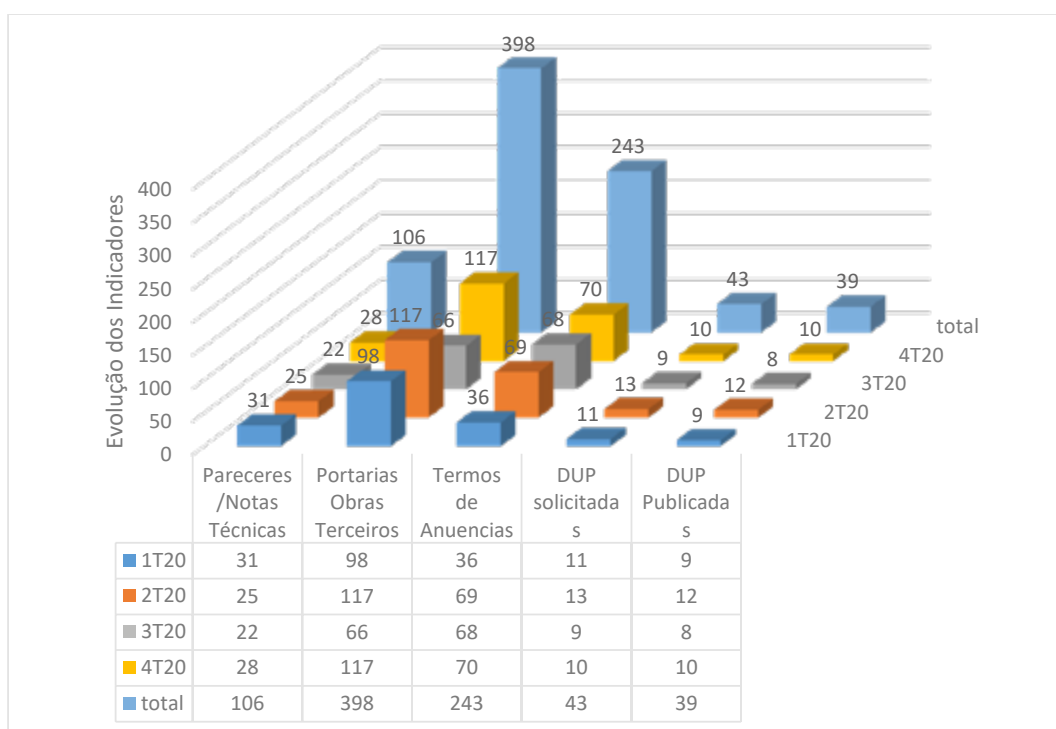
[Análise de Assuntos de Faixa de Domínio](#)

Os acompanhamentos de assuntos relativos à faixa de domínio e desapropriação dos sistemas rodoviários federais concedidos no âmbito da ANTT são realizados pela GEENG, especificamente

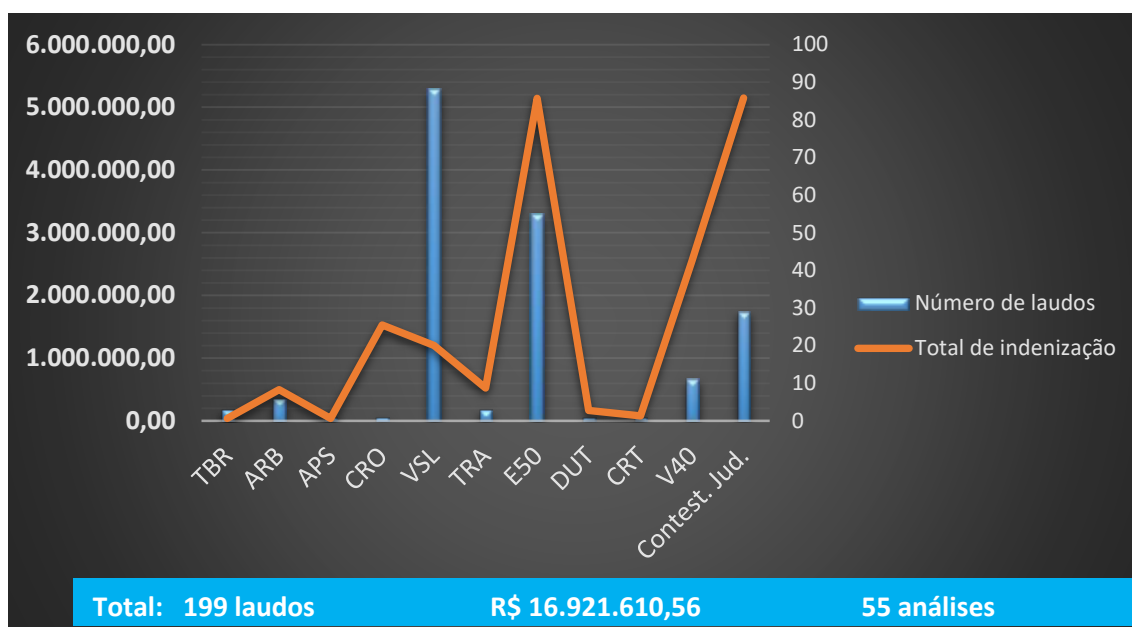
na Coordenação de Faixa de Domínio de Rodovias (COFAD), conforme estabelece a Portaria SUROD nº 86/2020.

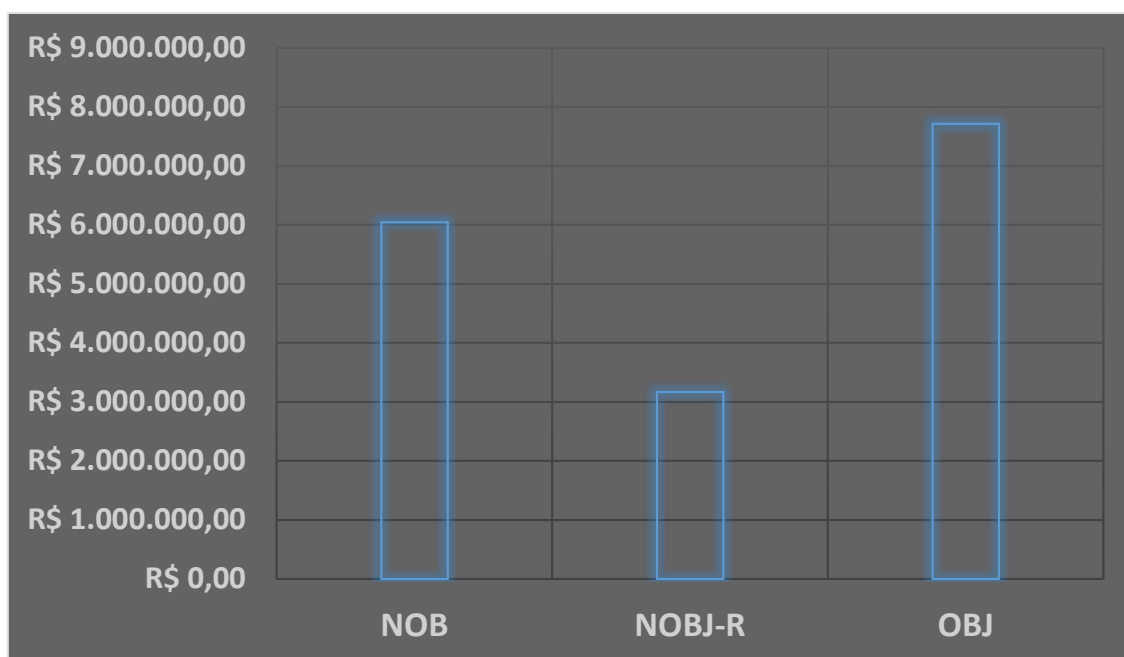
Sendo assim, considerando as atividades realizadas no decorrer do ano de 2020, especificamos nos gráficos abaixo alguns dos indicadores e dados da GEENG/COFAD.

Anuências/DUP



Quantitativos das análises de Laudos de Desapropriação e contestações judiciais em 2020



Resultados das análises de Laudos de Desapropriação e contestações judiciais em 2020

Relativamente 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.

Além destas atividades, destacam-se também ações realizadas no âmbito do MINFRA, em que a ANTT atua como integrante de grupos técnicos ligados a assuntos de interesse mútuo. Neste caso, especificamente no ano de 2020, destacamos a atuação nas seguintes frentes junto ao MINFRA:

- Comitê de Gestão Territorial (COGET), ligado à Subsecretaria de Gestão Ambiental e Desapropriações (SGAD/MINFRA);
- Grupo de Trabalho (GT) do Pró-Faixa, instituído por meio da Portaria no âmbito do MINFRA.

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

Os projetos e as pesquisas objetivarão 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.

Em 2020, foram realizadas 3 reuniões do Grupo de Trabalho, com o objetivo de selecionar os projetos a serem desenvolvidos no âmbito da aplicação RDT. Dessas reuniões foram apresentados 11 projetos de pesquisas, sendo que 10 foram aprovados e 1 rejeitado.

Ao longo de 2020 foram desenvolvidos um total de 43 projetos. Foram realizadas análises técnicas dos Planos de Trabalho deliberados pelo Grupo de Trabalho, do andamento de cada projeto (relatórios parciais), da prestação de contas anual, e do produto final.

Com o objetivo de ampliar a transparência das informações aos usuários das rodovias concedidas, são disponibilizados para consulta, no sítio eletrônico da ANTT, todos os relatórios finais dos projetos de RDT finalizados, uma listagem dos projetos em andamento.

[Análise de ações que impliquem ou possam resultar em reestruturações societárias, transferências de controle acionário, alienações e extinções de outorgas](#)

Em 2020, o Grupo Eco rodovias apresentou uma comunicação de ajustes na Estrutura Societária do Grupo de Controle. Dessa forma, foi realizada apenas 1 análise de processo referente à reestruturação societária.

[Verbas de Fiscalização](#)

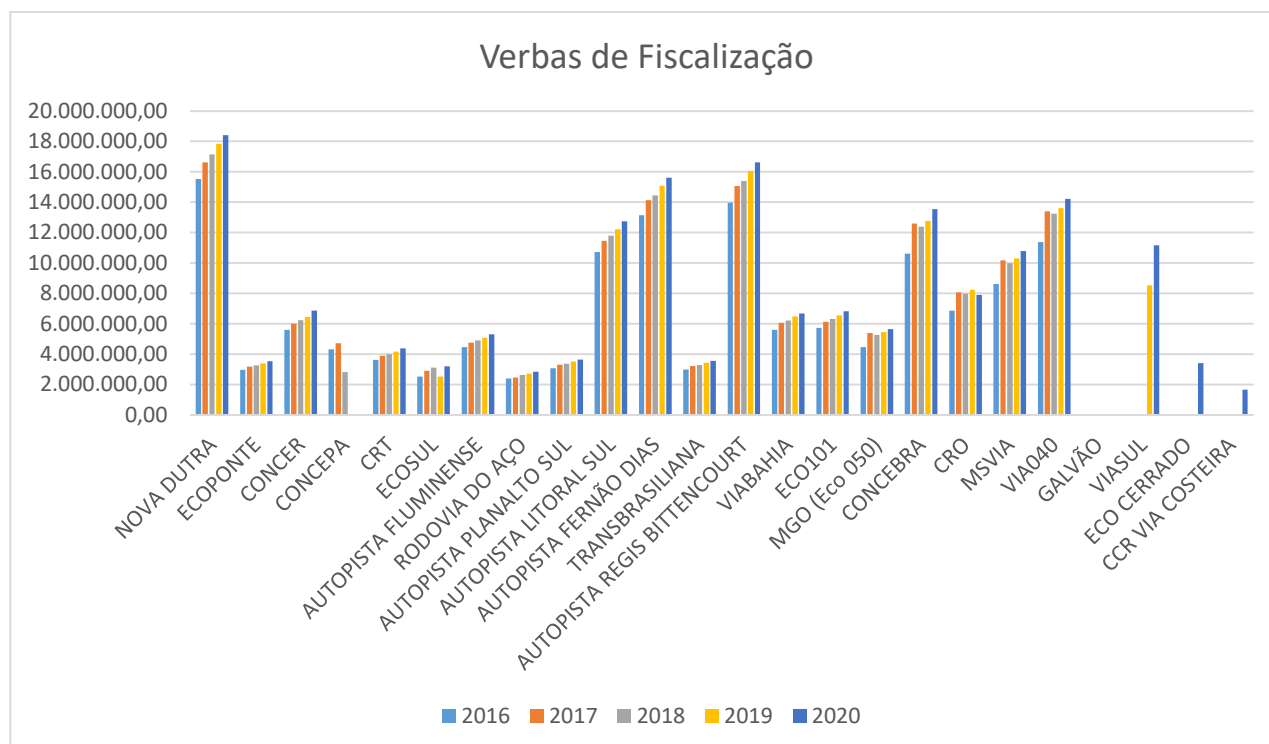
São receitas públicas de recolhimento compulsório pelas Concessionárias de Rodovias Federais, nos termos avençados nos Contratos de Concessão do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal.

Verbas de Fiscalização (R\$)						
Quant.	CONCESSIONÁRIA	2016	2017	2018	2019	2020
1	NOVA DUTRA	15.518.823,75	16.612.583,00	17.146.937,36	17.839.611,12	18.412.871,46
2	ECOPONTE	2.966.042,06	3.171.217,00	3.268.479,30	3.394.854,66	3.527.627,42
3	CONCER	5.588.695,96	5.999.859,00	6.223.168,54	6.441.802,18	6.871.325,63
4	CONCEPA	4.312.120,26	4.709.132,00	2.816.487,66	0	0
5	CRT	3.621.776,22	3.890.325,00	4.003.341,81	4.169.969,70	4.371.628,25
6	ECOSUL	2.523.154,05	2.909.399,00	3.107.974,41	2.521.242,37	3.196.869,56
7	AUTOPISTA FLUMINENSE	4.468.615,55	4.765.349,00	4.899.816,27	5.077.377,60	5.300.696,13
8	RODOVIA DO AÇO	2.390.439,15	2.455.025,00	2.620.999,66	2.715.966,60	2.831.419,84

9	AUTOPISTA PLANALTO SUL	3.063.048,59	3.295.527,00	3.371.052,83	3.514.368,92	3.640.715,59
10	AUTOPISTA LITORAL SUL	10.709.627,31	11.450.753,00	11.790.170,29	12.211.079,56	12.746.341,66
11	AUTOPISTA FERNÃO DIAS	13.136.790,74	14.131.917,00	14.457.699,32	15.072.353,31	15.614.226,09
12	TRANSBRASILIANA	2.983.505,22	3.208.900,00	3.282.869,67	3.422.594,51	3.545.546,70
13	AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT	13.965.600,30	15.051.866,00	15.399.089,70	16.046.393,36	16.627.748,32
14	VIABAHIA	5.594.653,77	6.054.923,00	6.204.592,71	6.485.528,98	6.669.381,68
15	ECO101	5.723.664,47	6.123.401,00	6.313.865,14	6.550.787,65	6.820.987,81
16	MGO (Eco 050)	4.464.704,47	5.390.253,00	5.260.926,53	5.442.313,03	5.639.450,64
17	CONCEBRA	10.603.017,62	12.588.422,00	12.376.508,45	12.760.620,70	13.537.081,59
18	CRO	6.865.640,36	8.069.077,00	7.976.171,52	8.223.979,51	7.888.289,21
19	MSVIA	8.618.375,48	10.168.851,00	9.987.338,02	10.306.136,51	10.777.257,61
20	VIA040	11.379.536,67	13.391.766,00	13.247.945,92	13.602.274,62	14.223.693,59
21	GALVÃO	0	0	0	0	0
22	VIASUL	-	-	-	8.519.829,60	11.158.148,78
23	ECO CERRADO	-	-	-	0	3.407.012,30
24	CCR Via Costeira	0	0	0	0	1.659.126,29
	TOTAL	138.497.832,00	153.438.545,56	153.755.435,11	164.319.084,49	178.467.446,15

Fonte: SUROD

Vejamos graficamente:



Nota-se que houve um contínuo crescimento da arrecadação da verba de fiscalização entre os anos de 2016 e 2020. Isso ocorreu devido à entrada de novas concessionárias de rodovias federais, bem como em função da atualização dos montantes devidos com base nos indexadores econômico-financeiros de nível de preços.

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 o investimento das Concessionárias no período compreendido entre 2007 e 2020. Destacam-se os anos de 2014 e 2015 em relação aos recursos investidos; em ambos, as concessionárias dispenderam mais de R\$ 5 bilhões de reais em investimentos nas rodovias, a valores correntes.

Em 2020, houve recuperação frente à trajetória de queda dos quatro anos anteriores, mas ainda em nível consideravelmente inferior ao auge observado em 2014. Se desconsiderarmos os investimentos das concessionárias mais recentes (ViaSul, Ecovias do Cerrado e CCR Via Costeira), tornando mais comparável com os valores agregados de anos anteriores, o patamar de investimentos se aproxima do nível de R\$ 2,5 bilhões, retornando ao patamar de 2018.

CONCESSÕES DE RODOVIAS – Investimentos

Rodovia	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total	%
1ª Etapa	199.728	284.642	261.466	338.380	420.446	411.471	507.906	513.846	232.689	285.148	376.212	284.483	121.009	252.128	4.328.425	13,6%
CONCEPA (encerrada)	25.593	39.120	32.798	36.525	44.395	63.537	37.462	44.852	19.716	19.735	37.475	-	-	-	401.208	1,3%
CONCER	18.360	43.593	22.180	13.064	57.744	65.817	147.913	146.710	95.831	95.650	81.764	10.349	8.347	109.958	807.322	2,5%
ECOSUL	21.955	16.125	23.948	19.100	33.094	32.205	41.050	47.205	33.896	65.144	71.022	74.015	47.194	82.564	525.953	1,7%
NOVADUTRA	100.411	159.720	153.311	220.348	229.810	197.592	219.078	241.056	137.177	89.337	165.574	172.908	39.262	19.653	2.125.584	6,7%
CCR PONTE (encerrada)	18.920	12.677	6.688	15.251	11.665	7.711	15.566	2.184	341	-	-	-	-	-	91.002	0,3%
CRT	14.489	13.407	22.541	34.092	43.738	44.609	46.837	31.839	36.728	15.282	20.377	27.211	26.206	39.954	377.356	1,2%
2ª Etapa – Fase I ⁽¹⁾	-	847.409	767.154	567.226	1.025.425	1.188.975	1.353.785	1.773.317	1.580.345	1.464.947	1.719.906	1.281.330	853.087	849.660	14.422.906	45,3%
RÉGIS BITTENCOURT	-	165.123	199.619	147.633	285.333	259.093	248.081	434.809	421.536	374.990	456.659	448.312	20.404	115.738	3.461.592	10,9%
LITORAL SUL	-	107.646	139.440	94.250	153.160	240.072	262.208	411.292	332.406	413.739	525.043	283.119	341.138	406.130	3.303.513	10,4%
PLANALTO SUL	-	80.632	65.412	60.746	145.821	127.485	118.814	170.788	192.049	158.576	223.333	119.635	103.402	74.672	1.566.693	4,9%
FERNÃO DIAS	-	164.123	182.415	176.811	225.843	242.674	271.321	239.900	210.664	145.294	198.272	237.451	198.953	99.209	2.493.721	7,8%
FLUMINENSE	-	143.009	98.521	51.735	97.656	186.738	269.338	330.514	297.386	285.266	258.369	124.302	155.686	132.879	2.298.520	7,2%
TRANSBRASILIANA	-	113.879	23.377	10.777	53.508	62.806	98.271	79.350	96.762	48.431	24.132	54.747	28.031	17.888	694.071	2,2%
RODOVIA DO AÇO	-	72.997	58.370	25.274	64.104	70.107	85.752	106.664	29.542	38.651	34.098	13.764	5.473	3.144	604.796	1,9%
2ª Etapa – Fase II ⁽²⁾	-	-	5.070	230.749	107.585	228.474	361.641	411.892	212.686	182.992	17.134	34.642	73.484	37.321	1.903.670	6,0%
VIABAHIA	-	-	5.070	230.749	107.585	228.474	361.641	411.892	212.686	182.992	17.134	34.642	73.484	37.321	1.903.670	6,0%
3ª Etapa – Fase II	-	-	-	-	-	5.710	43.465	2.845.793	2.367.486	1.505.169	930.968	902.254	773.992	1.133.396	10.508.233	33,0%
ECO101	-	-	-	-	-	5.710	42.575	236.415	121.408	91.370	93.520	206.736	265.026	341.193	1.403.953	4,4%
MGO	-	-	-	-	-	-	890	190.387	242.733	218.093	253.575	325.470	199.196	151.465	1.581.809	5,0%
CONCEBRA	-	-	-	-	-	-	-	560.034	633.231	113.849	78.245	71.300	-	21.873	1.478.532	4,6%
CRO	-	-	-	-	-	-	-	734.326	481.247	301.917	111.267	84.697	149.266	320.152	2.182.872	6,9%
MSVIA	-	-	-	-	-	-	-	192.574	600.676	510.451	279.518	146.422	39.235	41.338	1.810.214	5,7%
VIA040	-	-	-	-	-	-	-	792.447	254.667	269.489	114.843	67.629	121.269	257.375	1.877.719	5,9%
Galvão BRI53 (encerrada)	-	-	-	-	-	-	-	139.610	33.524	-	-	-	-	-	173.134	0,5%
ECOPONTE	-	-	-	-	-	-	-	-	10.511	42.863	82.686	81.367	180.377	271.380	669.184	2,1%
Via Sul														294.909	194.909	0,9%
EcoVias do Cerrado														299.929	299.929	
CCR Via Costeira														141.884	141.884	
Total	199.728	1.132.051	1.033.690	1.136.355	1.553.456	1.834.630	2.266.797	5.544.848	4.494.717	3.481.119	3.126.906	2.584.076	2.001.949	3.280.608	31.832.419	100,0%

Valores em R\$ 1.000. Preços Históricos

Em 2020, houve recuperação frente à trajetória de queda dos quatro anos anteriores, mas ainda em nível consideravelmente inferior ao auge observado em 2014. Se desconsiderarmos os investimentos das concessionárias mais recentes (ViaSul, Ecovias do Cerrado e CCR Via Costeira), tornando mais comparável com os valores agregados de anos anteriores, o patamar de investimentos se aproxima do nível de R\$ 2,5 bilhões, retornando ao patamar de 2018.



O gráfico abaixo ilustra comparativamente os investimentos realizados pelas concessionárias de rodovias federais concedidas para o exercício social de 2019 e 2020:



Pela análise do gráfico, o nível dos investimentos se alterou substancialmente, de R\$ 2 bilhões para cerca de R\$ 3,2 bilhões, explicado em maior parte pelos investimentos aportados pelas três novas concessionárias.

Fiscalização

Ação Orçamentária 2907	
Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária	
Descrição da Meta: Vistoria realizada	
PREVISTO: 126	REALIZADO: 206
Percentual de atingimento da meta: 163,4%	

Em relação ao desempenho físico da ação, destaca-se que a meta prevista na LOA 2020 inicial de 792 foi reprogramada para 126 inspeções de fiscalização para os 21 trechos rodoviários concedidos.

Deste modo, ponderando a programação prevista de 126 ações de fiscalização rotineiras para o ano de 2020, e tendo em vista que a apuração final da meta realizada se deu apenas em janeiro de 2021, foram executadas 206 ações de fiscalização programadas, resultando em 163,4 % de atendimento à meta programada.

O índice ficou acima do esperado, em função da alteração da meta de fiscalização programada no Plano Anual de Fiscalização relativo a 2020, que diminuiu o número ações de fiscalização programadas no trecho dado à contratação das empresas supervisoras para dar apoio técnico à ANTT nas ações de fiscalização.

A tabela, a seguir, apresenta a representatividade do número de TROs e AIs emitidos no ano de 2020 por Concessionária.

Fiscalização nas Rodovias Federais Concedidas

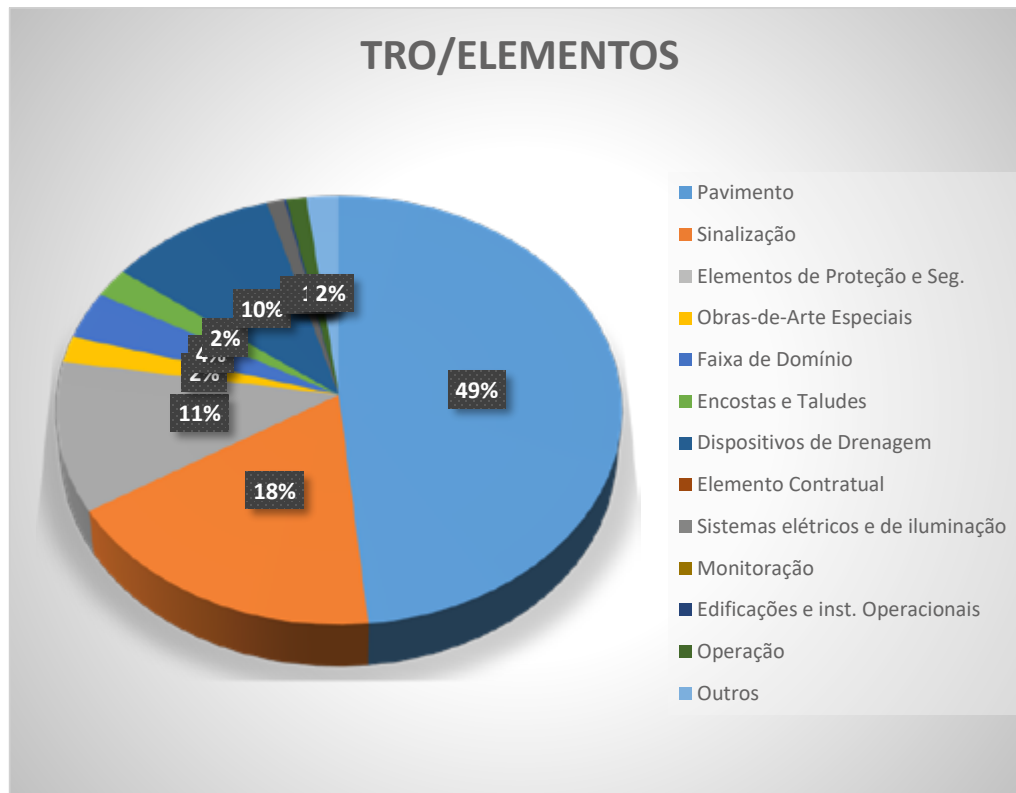
CONCESSIONÁRIA	TERMOS DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA – TRO – 2020	AUTO DE INFRAÇÃO – AI – 2020
ECOPONTE	0	0
CONCER	38	19
CRT	46	3
NOVA DUTRA	217	2
RODOVIA DO AÇO	137	78
VIASUL	408	1
ECOSUL	734	1
AUTOPISTA FLUMINENSE	129	10
VIABAHIA	252	4

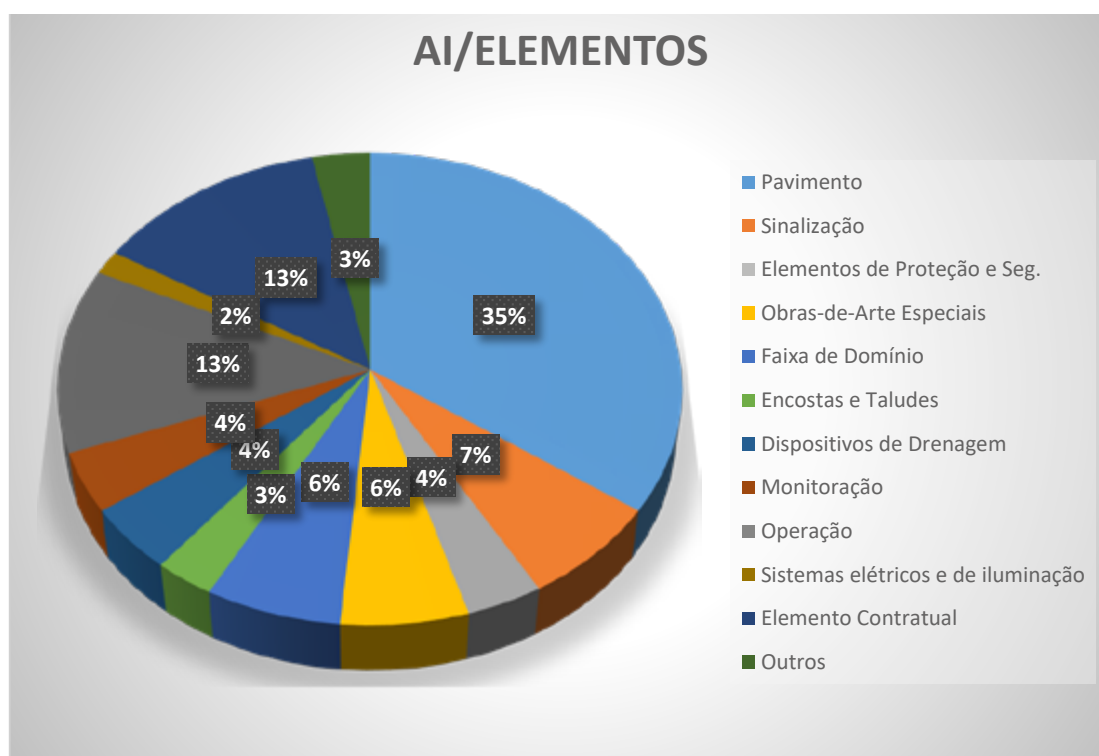
TRANSBRASILIANA	209	3
AUTOPISTA LITORAL SUL	169	19
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	147	2
AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT	1442	17
AUTOPISTA PLANALTO SUL	63	20
ECO 101	98	13
ECO050	70	0
CONCEBRA	116	0
VIA 040	0	0
MSVIA	408	23
ROTA DO OESTE	517	30

Fonte: SUROD

Além disso, demonstramos abaixo a distribuição percentual dos números de Termos de Registros de Ocorrências e Autos de Infração emitidos em 2020 por cada tipo de elemento da rodovia.

TERMOS DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA POR ELEMENTO (%) - 2020



AUTOS DE INFRAÇÃO POR ELEMENTO (%) – 2020Tendências

Para o ano de 2021, a ANTT tende a aumentar a quantidade de ações de fiscalização em campo, visto que os contratos de supervisão para algumas concessões não foram renovados. Diante disso, as ações de fiscalização serão realizadas diretamente pelos especialistas e técnicos em regulação lotados nas COINF 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

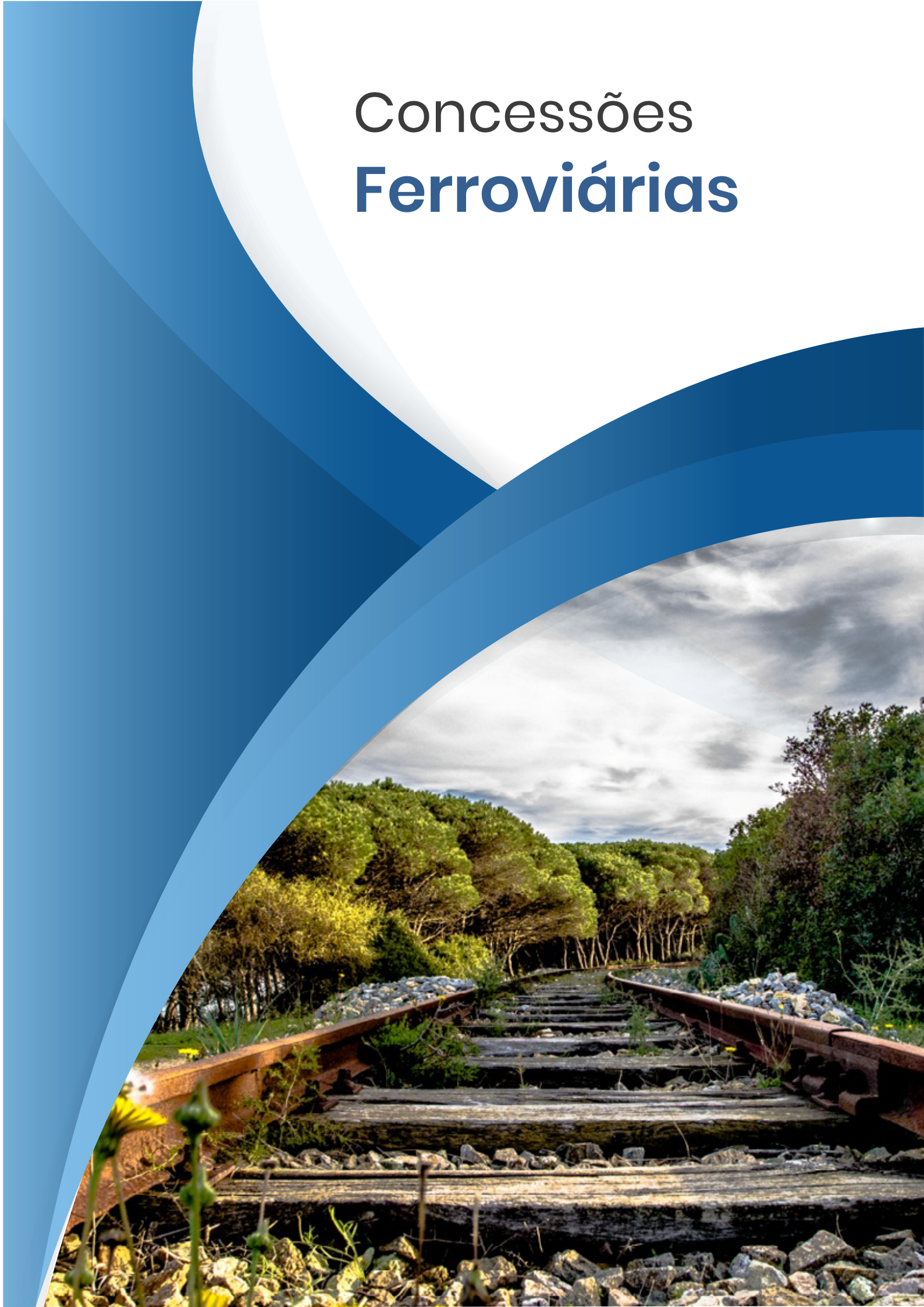
- Compatibilização das metodologias aplicadas com os procedimentos de fiscalização;
- Incremento na efetividade das ações de fiscalizações;
- Aumento das concessões rodoviárias e consequente aumento do volume trabalho, sem a expectativa do aumento no quantitativo de recursos humanos para realizar as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

Concessões **Ferroviárias**



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 2 Contratos de Subconcessão, oriundos de trechos da FNS, quais sejam: (i) Ferrovia Norte Sul Tramo Norte – FNSTN e (ii) Rumo Malha Central – RMC.

A seguir, apresenta-se o detalhamento da malha ferroviária federal concedida:

Detalhamento da Malha Concedida

Ferrovia	Sigla	Concessionária	Início da concessão	Prazo da concessão	Extensão (km)
Estrada de Ferro Paraná Oeste	FERROESTE	Estrada De Ferro Paraná Oeste S/A	23/05/1989	30 anos	248
Estrada de Ferro Carajás	EFC	VALE S.A.	01/07/1997	30 anos	997
Estrada de Ferro Vitória Minas	EFVM		01/07/1997	30 anos	894
Ferrovia Centro-Atlântica	FCA	Ferrovia Centro-Atlântica S.A	01/09/1996	30 anos	7.857
Ferrovia Norte Sul Tramo Norte (*1)	FNSTN	VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, com 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 (*2)	FNSTC	VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, com Subconcessão à Rumo Malha Central S/A	31/07/2019	30 anos	856 (*6)
Rumo Malha Norte	RMN	Rumo Malha Norte S/A	19/05/1989	90 anos	735

Ferrovia	Sigla	Concessionária	Início da concessão	Prazo da concessão	Extensão (km)
Rumo Malha Oeste	RMO	Rumo Malha Oeste	01/07/1996	30 anos	1.973
Rumo Malha Paulista	RMP	Rumo Malha Paulista S/A	01/01/1999	60 anos (30 + 30) (*5)	2.118
Rumo Malha Sul	RMS	Rumo Malha Sul S/A	01/03/1997	30 anos	7.223
TOTAL					29.925
Ferrovia de Integração Oeste-Leste (*3)	FIOL	VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A	31/10/2008	50 anos	1.500
Transnordestina Logística (*4)	TLSA	Transnordestina Logística S/A	22/01/2014	43 anos	1.728
TOTAL					3.228

1. A Ferrovia Norte Sul é segmentada em Tramo Norte, Tramo Central e Extensão Sul.
2. O Decreto nº 94.813, de 1º de setembro de 1987, outorgou à VALEC a concessão para a construção, uso e gozo de acessos ferroviários na região do Araguaia – Tocantins. Posteriormente, a outorga foi ratificada por meio do Contrato de Concessão firmado entre a ANTT e VALEC, em 8 de junho de 2006. Por fim, em 20 de dezembro de 2007, foi celebrado o Contrato de Subconcessão da prestação do serviço à Ferrovia Norte Sul S/A, pelo prazo de 30 anos.
3. O Tramo Central e a Extensão Sul da Ferrovia Norte Sul foram subconcedidos à Rumo Malha Central S/A pelo período de 30 anos, conforme o Contrato de Subconcessão firmado entre a ANTT e a RMC (com interveniência e anuência da VALEC) em 31 de julho de 2019.
4. A extensão de 856 km se refere ao trecho compreendido entre Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO), que se encontra em operação. A Extensão Sul da Ferrovia Norte Sul, entre Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela d'Oeste (SP) ainda está em construção.
5. O prazo inicialmente previsto para a Concessão era de 30 anos, contudo, com a prorrogação antecipada, formalizada com a assinatura do Segundo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, em 27 de maio de 2020, o prazo da Concessão foi prorrogado por mais 30 anos.
6. A extensão de 856 km se refere ao trecho compreendido entre Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO), que se encontra em operação. A Extensão Sul da Ferrovia Norte Sul, entre Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela d'Oeste (SP) ainda está em construção.

Mapa da Malha Concedida



Fonte: ANTT, SAFF, 2021.

Obs.: Neste mapa não são apresentadas a Extensão sul da Ferrovia Norte Sul e 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 segue 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.

A fiscalização é dividida em 05 tipos, podendo ser remotas ou presenciais:

1. Via Permanente, na qual se verifica a condição da via férrea e da faixa de domínio;
2. Ativos arrendados, como imóveis, terrenos, locomotivas e vagões;
3. Operacionais, realizadas a bordo de trens, em Centros de Controle Operacional, em oficinas, entre outros;
4. 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
5. 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 é realizado por equipe de servidores lotados na SEDE. As fiscalizações, na modalidade remota ou in loco, são realizadas pelas Coordenações de Fiscalização Ferroviárias – COFERs, distribuídas geograficamente para facilitar a fiscalização da malha, conforme identificado na figura abaixo.



Fonte: SAFF/2020.

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 9ª edição, aprovado pela Portaria SUFER nº 155/2020.

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 2020, devido à pandemia da Covid-19, o primeiro ciclo de fiscalização se encerrou em 31/08/2020, conforme determinado na Portaria SUFER nº 102/2020.

Abaixo, observa-se o total de itens econômico-financeiros fiscalizados, por concessionária, durante a fiscalização ordinária em 2020:

Itens Fiscalizados por Concessionária	
Concessionária	Itens Fiscalizados
RMO	27
RMN	15
RMP	33
RMS	27
RMC	29
EFC	26
EFVM	26
FCA	28
VALEC – FNS	16
VALEC – FIOL	16
MRS	27
FTC	26
TLSA	24
FTL	26
FERROESTE	15
FNS	23

Como resultado da fiscalização empreendida nos 2 ciclos de 2020, tem-se o seguinte resultado quanto à regularidade das Concessionárias:

Regularidade Econômico-Financeira – Após 1º e 2º ciclos de 2020

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

Além disso, a GEFEF realiza o reajuste das tarifas máximas a serem adotadas pelas concessionárias, concede anuência 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

Concessionária	Deliberação ANTT
FNS	Del. 166/2020
RMC	Del. 343/2020

Não houve análises no ano de 2020.

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

Concessionária	Deliberação
EFC	Del. nº 512/2020
EFVM	Del. nº 531/2020

Fiscalização do Recolhimento das Receitas Alternativas

Concessionária	Processo
RMS	50500.276650/2015-56
RMP	50500.026591/2019-09
RMP	50500.346513/2015-96
FTC	50500.026571/2019-20
FNS	50500.641215/2017-79
RMS	50500.276650/2015-56

Com a delegação do tramo central da Ferrovia Norte Sul à subconcessionária Rumo Malha Central S/A, surge a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, na ocorrência de riscos associados ao poder concedente.

Nesse sentido, no ano de 2020 foi conduzido o primeiro processo de análise de pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, que se deu no âmbito do processo administrativo nº 50500.074615/2020-61, cuja decisão foi exarada na Deliberação nº 435/2020.

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: 104	REALIZADO: 21
Percentual de atingimento da meta: 20%	

Em 2020, estavam previstas 104 inspeções no âmbito das concessões ferroviárias vigentes. Em virtude da pandemia da Covid-19 houve restrição às viagens a serviço, conforme determinação imposta pela Portaria 127, de 26 de março de 2020, impactando diretamente as atividades centrais dessa gerência, uma vez que as inspeções realizadas pelas equipes das COFERs ficaram limitadas àquelas estritamente essenciais, havendo uma reprogramação inicial para 71 inspeções.

No entanto, em virtude da extensão pandemia, a quantidade executada foi de 21 inspeções. Assim, a aderência foi de 20% da previsão inicial.

A meta global era fiscalizar pelo menos 70% da malha ferroviária total, ou seja, 20.829 km da malha total de 29.756 km de ferrovias. Porém, devido às restrições sanitárias, a área técnica fiscalizou apenas 4.784 km, que corresponde, também, a 23% da meta.



O Plano de Fiscalização 2020 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 a economicidade e a 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

A força de trabalho que não pode ser utilizada nas ações de inspeção em campo foi direcionada ao saneamento dos passivos de Processos Administrativos Sancionadores – PAS, de forma que, do passivo de cerca de 750 PASs que estavam pendentes de análise de defesa, todos tiveram essa etapa concluída, por meio da descentralização da atividade junto às COFERs (a competência pela decisão de primeira instância permanece com a GECOF) realizando, em cerca de 6 (seis) meses, uma atividade que tinha previsão de conclusão em 2 anos.

Tendências

Para o ano de 2021, a GECOF/SUFER tende a aumentar a quantidade de ações de fiscalização, seja de forma presencial ou remota, conforme a pandemia ceda e torne essas ações possíveis, na medida do possível visando, inclusive, compensar o déficit de fiscalização ocorrido em 2020.

Estima-se que, com a publicação do Novo Manual de Fiscalização do Transporte Ferroviário, serão necessárias ações de treinamento e equalização dos métodos de fiscalização para atualizar o conhecimento e unificar os procedimentos em todas as COFERs.

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 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.

Ações Futuras

- Publicação do Novo Manual de Fiscalização do Transporte Ferroviário, com atualizações importantes na metodologia, objeto e foco da fiscalização, já com a introdução do conceito de Fiscalização Responsiva e a adaptação aos novos desafios da GECOF/SUFER e dos novos contratos de concessão e dos contratos de prorrogação.
- Adaptações e ampliação do SAFF 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 nº 5.831/2018, 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 2020, foram apresentados 6 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 inaugurada a partir da publicação da Resolução nº 3.695, de 14 de julho de 2011, que aprovou o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo. 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 infração.

As Declarações de Rede para o ano de 2021 foram apreciadas pela equipe técnica da GEREf e, em sua maior parte, aprovadas pela SUFER. Somente estão em curso os processos de análise das Declarações de Rede da FCA e da RMN, todas as demais estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT e podem ser acessadas a partir do link <https://portal.antt.gov.br/declaracao-de-rede-2020>.

Usuários Dependentes

As disposições acerca do regime de Usuário Dependente foram registradas no Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – REDUF, aprovado pela Resolução nº 3.694, de 14 de julho de 2011. No Capítulo I, do Título IV da Resolução, foram estabelecidas as diretrizes que vinculam as ações dos usuários, das concessionárias e também da ANTT.

No ano de 2020, foram publicadas 5 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 2020, foram autorizados 52 Projetos de Interesse Próprio das Concessionárias – PIPs e 147 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, foram autorizadas 44 obras referentes aos investimentos obrigatórios elencados no 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista – RMP. 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 previsto no item 4.2 do Termo Aditivo.

Assim, no total, foram autorizadas pela ANTT 243 obras na malha ferroviária no ano de 2020.

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

- a. 8 (oito) relativos à autorização da prestação de serviço de transporte ferroviário de passageiros com finalidade comemorativa;
- b. 3 (três) de declaração técnica, para fins de emissão de debêntures incentivadas;
- c. 4 (quatro) de declaração técnica, para fins de emissão de habilitação ao REIDI;
- d. 5 (cinco) para emissão de declaração de Utilidade Pública – DUP;
- e. 13 (treze) referentes aos Planos Trienais de Investimento das concessionárias ferroviárias, publicados no sítio eletrônico da ANTT.”

Novas Concessões e Prorrogação Antecipada

Durante o ano de 2020, a ANTT acompanhou a elaboração dos estudos de concessão e de prorrogação antecipada de trechos ferroviários qualificados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos- PPI, perfazendo uma extensão total de aproximadamente 21.000 km, relativos às seguintes ferrovias:

- i. EF-170 MT/PA – Ferrogrão) – (933 km – CAPEX R\$ 21,5 Bi – OPEX R\$ 63,7 Bi)
- ii. EF 334/BA – Ferrovia de Integração Oeste – Leste (trecho entre Ilhéus/BA e Caetité/BA) – (537 km – CAPEX R\$ 3,3 Bi – OPEX R\$ 2,5 Bi)
- iii. Estrada de Ferro Carajás (EFC) – Prorrogação antecipada – (892 km – CAPEX R\$ 8,23 Bi – OPEX R\$ 20,69 Bi)
- iv. Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) – Prorrogação antecipada – (895 km – CAPEX R\$ 8,81 – OPEX R\$ 12,95 Bi)
- v. Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) – (383 km – investimento cruzado de EFVM R\$ 2,73 Bi)
- vi. MRS – Prorrogação antecipada – (1.686 km – CAPEX R\$ 16,77 Bi – OPEX R\$ 17,75 Bi)
- vii. FCA – Prorrogação antecipada – (7.215 km – CAPEX R\$ 13,8 Bi – OPEX)
- viii. Rumo Malha Sul S.A. – Prorrogação antecipada – (7.223 km – CAPEX e OPEX em estudo)
- ix. Rumo Malha Oeste S.A.- Relicitação – (1.973 km)

No caso das concessões ferroviárias existentes, especialmente as decorrentes da desestatização da RFFSA, considerando a necessidade de alavancar investimentos em infraestrutura de transportes e o transcurso dos prazos contratuais vigentes (faltando cerca de 10 anos para o encerramento das concessões), foi editada a Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, posteriormente convertida na Lei n.º 13.448, de 05 de junho de 2017, com vistas a disciplinar a prorrogação e relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário.

Neste contexto, as principais atividades realizadas ao longo de 2020 foram as seguintes:

O projeto da Ferrogrão foi enviado para análise do TCU em julho de 2020 e tem previsão de leilão no 2º semestre de 2021.

A Audiência Pública da FCA foi aprovada em dezembro de 2020 para início em janeiro de 2021 e a previsão de assinatura do termo aditivo é para o 1º trimestre de 2022.

Os estudos pós Audiência Pública de MRS devem continuar sendo realizados até 2021 e a previsão de assinatura do termo aditivo é no 4º trimestre de 2021.

A FIOI teve seu edital publicado em dezembro de 2020 e o leilão está previsto para 08/04/2021.

Em dezembro de 2020 foram assinados os termos aditivos de prorrogação antecipada da EFC e da EFVM, por mais 30 anos. O projeto da FICO foi incluído como investimento cruzado da EFVM.

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 2020, foram pagas 12 (doze) parcelas, totalizando R\$ 321.925.691,74 (trezentos e vinte e um milhões, novecentos e vinte e cinco mil, seiscentos e noventa e um reais e setenta e quatro centavos).

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

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 indicadas, 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, avalia uma solução negocial para correção das falhas e transgressões verificadas, entre as falhas, a existência de diversos trechos sem tráfego.

Rumo Malha Oeste

- Caducidade da Rumo Malha Oeste S.A

Nos termos da Deliberação ANTT nº 38, de 21 de janeiro de 2020, foi instaurado Processo Administrativo Ordinário – PAO com fundamento no §2º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para verificação da inadimplência da Rumo Malha Oeste S.A.

A aludida deliberação estabeleceu o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para conclusão dos trabalhos, contados da publicação da portaria que designasse a comissão, admitida prorrogação por igual período, mediante autorização expressa da Diretoria Colegiada.

Por meio da Portaria SUFER n. 54, de 1º de abril de 2020, foi instituída a comissão de servidores de que trata o art. 2º da Deliberação ANTT n. 38, de 21 de janeiro de 2020, cuja instalação se deu em 6 de abril de 2020.

Após suspensão dos prazos processuais em razão dos efeitos da pandemia causada pela Covid-19 e a prorrogação do prazo de trabalho da Comissão Processante, a defesa foi apresentada pela RMO por meio da Carta S/N, de 21 de outubro de 2020, que foi juntada aos respectivos autos por meio do Protocolo nº 50500.108688/2020-64 e, por ter sido enviada no último dia do prazo dado pelo Ofício SEI nº 17557/2020/CP-RMO (SEI 4130350), foi considerada tempestiva.

Os procedimentos e medidas a cargo da Comissão para a elaboração do relatório final dos trabalhos estão em andamento sendo que, ao final, a proposição à Diretoria Colegiada da ANTT pode ser pela proposta de declaração da caducidade ao Ministério das Infraestrutura ou pelo arquivamento do processo.

- Pedido de Relicitação

Noutra frente, 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.

A RMO aguarda a qualificação nos termos do art. 6, §2º do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019, que tem o efeito de sobrestar as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso contra o contratado originário.

Paralelamente às iniciativas regulatórias e políticas públicas para o setor ferroviário, no âmbito de suas competências, a SUFER vem atuando na fiscalização das obrigações contratuais da Rumo Malha Oeste S.A, como mostram os 167 Processos Administrativos Simplificados (PAS), com um passivo de multas da ordem de R\$ 36 milhões de reais, segundo dados da GECOF.

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.

De forma concomitante, no âmbito de suas competências a SUFER vem atuando na fiscalização das obrigações contratuais da Rumo Malha Sul S.A, como mostram os 388 Processos Administrativos Simplificados (PAS), com um valor de multas da ordem de R\$ 156 milhões, segundo dados da GECOF.

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 2020

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.

FTL (Ferrovia Transnordestina Logística S.A.)

- Breve contextualização

A Deliberação ANTT n. 947, de 22 de outubro de 2019, acolheu as recomendações constantes do Relatório Final apresentado pela Comissão Processante para propor à União a declaração da caducidade do Contrato de Concessão da Ferrovia Transnordestina Logística S.A – FTL S.A.

O processo de proposição da caducidade foi encerrado no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e, por intermédio do Ofício SEI n. 15051/2019/DG/DIR-ANTT, de 24 de outubro de 2019, os autos foram remetidos ao Ministério da Infraestrutura.

Em atendimento ao art. 2º da referida deliberação foram instaurados processos administrativos visando a apurar o valor de eventual indenização cabível e à apresentação do plano de contingência para garantir a continuidade do serviço. Em seguida, o Ministério da Infraestrutura fez diligências sobre as ações necessárias à nova delegação do serviço de transporte ferroviário.

Desde então, a SUFER tem trabalho 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 FTL S.A.

- Destaques de 2020

O processo de proposição da caducidade foi encerrado no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e, por intermédio do Ofício SEI n. 15051/2019/DG/DIR-ANTT, de 24 de outubro de 2019, os autos foram remetidos ao Ministério da Infraestrutura.

De igual modo, as providências iniciais solicitadas pelo art. 2º da Deliberação ANTT n. 947, de 22 de outubro de 2019 foram adotadas, no ano de 2020, visando a apurar o valor preliminar de eventual

indenização cabível, á apresentação do plano de contingência para garantir a continuidade do serviço e às ações necessárias à nova delegação do serviço de transporte ferroviário.

No caso do Plano de Contingência, as diretrizes sobre o assunto já foram traçadas pelo Parecer n. 00489/2020/PF-ANTT/PGF/AGU de modo a viabilizar a participação do DNIT no desenvolvimento do Plano de Contingência para garantir a continuidade do serviço de transporte ferroviário de carga na Malha Nordeste (Malha I), somadas à manifestação favorável do DNIT por meio do Ofício n. 133669/2020/SEAC/GAB.

O valor preliminar de indenização a ser paga à concessionária, calculado em 2020, resultou negativo, ou seja, há em verdade um valor a ser recebido pelo Poder Concedente, na monta de R\$ 5,89 bilhões, a preços correntes, em razão de seus créditos superarem seus débitos.

Quanto à nova delegação do serviço de transporte ferroviário da malha nordeste, a SUFER já informou à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres para que avaliasse a possibilidade de qualificar a proposta no Programa de Parcerias de Investimentos, para que a ANTT possa, por meio de sua Unidade competente, iniciar os estudos técnicos.

Atendimento do Ofício de Diligência nº 0375/2019-TCU/SeinfraPortoFerrovia, referente ao TC nº 027.803/2015-5

Pelo Ofício de Diligência nº 0375/2019-TCU/SeinfraPortoFerrovia, de 14/08/2019, referente ao TC nº 027.803/2015-5, aquele Tribunal informou que conforme o Acórdão 764/2015-TCU – Plenária (item 9.3.2), foi solicitado à ANTT que informasse as medidas que foram adotadas referentes:

- ao abandono das Oficinas do Depósito de Locomotivas e do Posto de Revisão dos Vagões do Pátio de Itapetininga/SP;
- à retirada de várias linhas de desvio do Pátio de Itapetininga/SP, sem a autorização da Agência, assim como de material da superestrutura, tais como trilhos, fixações, dormentes e aparelhos de mudança de via (AMV); e
- à destruição completa da Oficina de Soldagem de Trilhos de Iperó.

As informações prestadas pela ANTT propiciaram a elaboração pelo TCU da Instrução Técnica datada de 02 de março de 2020.

Por meio do Ofício nº 25573/2020-TCU/Seproc, de 28 de maio de 2020, aquele tribunal comunicou à Agência que os Ministros do TCU, através do Acórdão 1219/202TCU – Plenário, decidiram considerar cumpridas as determinações expedidas por meio dos subitens i, ii e iii do item 9.3.2 do Acórdão 764/2015-TCU-Plenário, e, conforme o contido no seu item 1.7, “determinar à Agência Nacional de

Transportes Terrestres (ANTT), com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, § 3º, do Regimento Interno do TCU, que faça consignar informações detalhadas, nas próximas contas, acerca da efetiva implementação das ações saneadoras das impropriedades discriminadas nos subitens i, ii e iii do item 9.3.2 do Acórdão 764/2015-TCU – Plenário, atualmente em curso nos processos administrativos instaurados com esse fim específico, e/ou justificativas quanto às ações que eventualmente não tenham sido implementadas ou não concluídas”.

Sendo assim, após o recebimento do Ofício nº 25573/2020-TCU/Seproc, a SUFER adotou as seguintes providências:

Com relação aos autos de infração informados no OFÍCIO 11494 (1230525), lavrados por conta das irregularidades mencionadas, os Processos Administrativos Simplificados correspondentes (números 50515.045929/2017-92, 50515.045932/2017-14, 50515.045933/2017-51, 50515.045934/2017-03, 50515.045935/2017-40 e 50515.045936/2017-94) tiveram andamento tendo sido todos decididos em 1ª instância com aplicação de penalidade de multa e aguardam análise de recurso, com exceção do nº 50515.050447/2015-92, que foi decidido em segunda instância com manutenção de aplicação de penalidade de multa.

Acerca da situação patrimonial dos bens tem-se:

- Oficinas do Depósito de Locomotivas e do Posto de Revisão de Vagões Itapetininga: Os bens imóveis NBP: 4410452 – Oficina de Carpintaria (Oficinas do Depósito de Locomotivas) e NBP: 4410458 – Oficina (Posto de Revisão dos Vagões) foram desincorporados do Contrato de Arrendamento mediante celebração do Termo Aditivo nº 013, de 16/02/2018, e encontram-se sob responsabilidade do DNIT, inclusive para fins de quitação de obrigações financeiras de indenizar ao DNIT e à União, para todo e qualquer dano causado aos imóveis durante o período em que estiveram arrendados;
- Linhas Pátio Itapetininga: Os bens permanecem arrendados à Rumo Malha Sul. Na defesa apresentada no âmbito do PAS de nº 50515.045935/2017-40 (AI 308/2017), a Concessionária alega que as mudanças de layouts são anteriores à criação da ANTT e que a retirada dos bens ocorreu antes da concessão. O argumento não foi acatado e o processo foi decidido em primeira instância com aplicação de multa. A Rumo recorreu da decisão e o processo aguarda análise da segunda instância;
- A Oficina de Soldagem de trilhos de Iperó encontra-se arrendada à Concessionária RUMO Malha Oeste S/A., nos termos do Contrato de Arrendamento nº 037/96.

A Rumo Malha Oeste encontra-se com Processo Administrativo Ordinário em curso, oportunidade em que é analisada a possibilidade de recomendação de declaração de caducidade por diversos descumprimentos contratuais de toda a concessão.

Ao mesmo tempo está em andamento processo de relicitação da Malha Oeste, por meio do qual serão avaliados todos os passivos patrimoniais da malha para fins de encontro de contas da concessão.

Com relação ao Processo Administrativo nº 50501.295844/2018-93, acerca dos inadimplementos incorridos pela Rumo Malha Sul, resultou na publicação da Deliberação nº 477/2020, que detalhou os descumprimentos das obrigações contratuais relativas à concessão da Malha Sul, sob administração da concessionária Rumo Malha Sul S/A, e fixou os prazos para a correção.

Importante ressaltar que a prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Sul está em vias de formalização da sua habilitação pelo Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. Dessa forma, por ocasião dos estudos para modelagem da prorrogação a serem conduzidos pela Agência, os passivos patrimoniais da malha não tratados por meio do processo 50501.295844/2018-93 terão tratamento específico para saneamento, com levantamento detalhado das medidas necessárias para correção e valoração.

Transporte de **Cargas**



Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC

Ao final de 2020, encontravam-se regularmente inscritos no RNTRC 966.074 transportadores, sendo que, desse número, 740.137 são relativos a profissionais autônomos, 225.491 empresas e 446 cooperativas, com uma frota total de 2.285.724 veículos.

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.

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 2020, 30 empresas estavam habilitadas como administradoras de meios de Pagamento Eletrônico de Frete. Quanto às operações de transporte, 14.425.145 foram cadastradas entre janeiro e dezembro de 2020.

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 fornecimento do Vale-Pedágio Obrigatório, ao final do ano, eram 17 empresas habilitadas a fornecer os modelos, que devem ser aceitos em todas as praças de pedágio. Em 2020, foram emitidos 22.162.350 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 2020, foram concedidas 219 Licenças (habilitações e renovações) a empresas brasileiras e

149 Licenças (habilitações e renovações) a empresas estrangeiras. Ao final, eram 790 empresas brasileiras autorizadas a transportar para território estrangeiro e 1.197 empresas estrangeiras autorizadas a transportar para o Brasil, com uma frota de 165.171 veículos brasileiros e 50.986 veículos estrangeiros.

Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos – TRPP

No decorrer de 2020, foram fiscalizadas 1.244 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

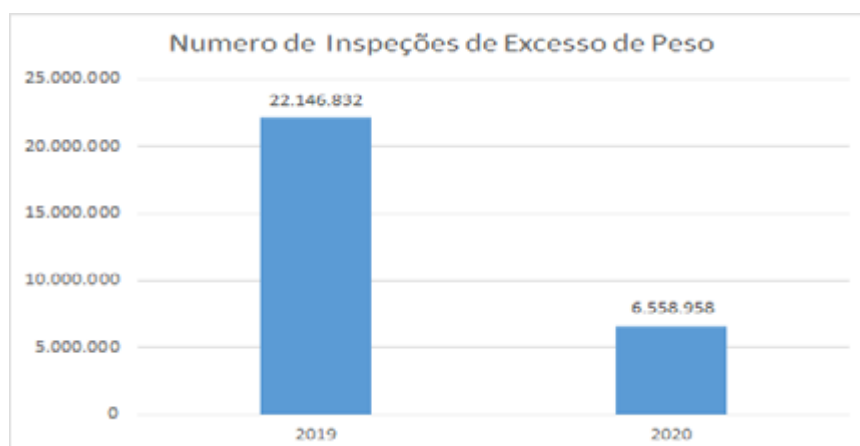
Inspeções de transporte de cargas	
Ação Orçamentária 20UB – PO 0002	
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	
Descrição da Meta: Inspeção Realizada	
PREVISTO: 5.303.256	REALIZADO: 6.558.958
Percentual de atingimento da meta: 125%	

Fonte: SIOP (atualizado em 15/01/2021)

As metas relativas ao transporte rodoviário de cargas consideram as fiscalizações de transporte e de trânsito. Em função da situação de pandemia, foi realizada reprogramação da meta inicialmente estabelecida (21.069.324 inspeções de transporte de cargas), assim como ocorreu com o transporte de passageiros. Diante do cenário imposto, estabeleceu-se como nova meta a quantia de 5.303.256 inspeções de transporte de cargas, englobando fiscalizações de transporte e trânsito de cargas.

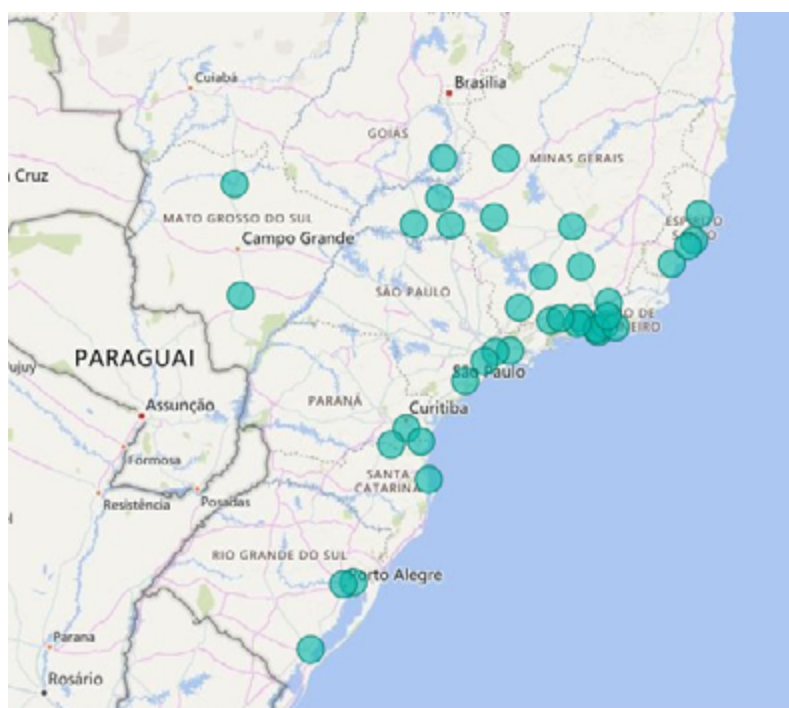
Tendo em vista as características das inspeções de excesso de peso, que são realizadas com os veículos em movimento por meio de balanças eletrônicas nas rodovias concedidas, e considerando as incertezas e oscilações no período, entende-se razoável a execução aproximadamente 25% superior à meta programada. Ainda assim, os resultados foram bem inferiores aos obtidos em 2019, quando foram fiscalizados 22.146.832 veículos. Destaca-se que esse tipo de inspeção representa a grande maioria das fiscalizações de cargas. A figura 6 apresenta os números de 2019 e 2020. A figura 7 mostra o mapa das balanças sob responsabilidade da ANTT.

Inspeções de Excesso de Peso



Fonte: CPROGEX (consulta em 14/01/2021)

Mapa dos postos de pesagem sob responsabilidade da ANTT



Fonte: Planilha TRC (consulta em 14/01/2021)

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 ANTT, com vistas a desburocratizar o controle estatal e permitir ganhos de competitividade.

Desafios

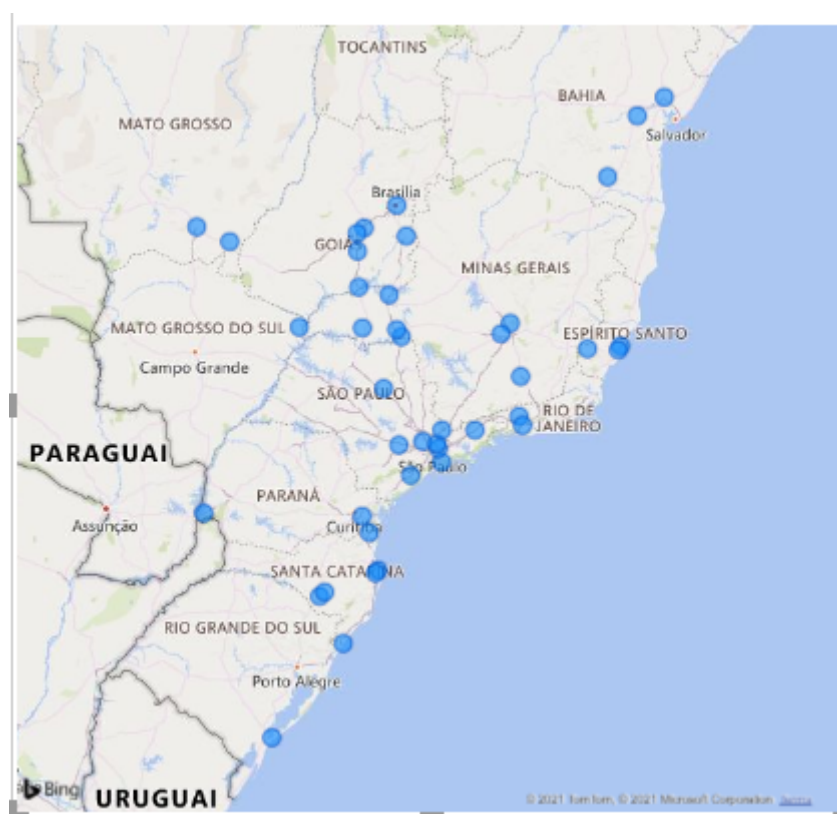
- Ampliar as atividades de fiscalização eletrônica, realizando inspeções por meio de equipamentos que não dependem da intervenção humana, como já ocorre na fiscalização de vale pedágio obrigatório por meio do Canal Verde Brasil (CVB), por exemplo.
- Aprimorar e ampliar a operação remota das balanças nas rodovias concedidas, por meio de monitoramento centralizado em locais estratégicos.
- Dar resposta adequada aos desdobramentos da regulação do Piso Mínimo de Fretes, em face de diretrizes governamentais e definições de ordem legal.
- Ampliar o conhecimento, monitoramento e fiscalização do TRC sem impor custos adicionais ao sistema, ampliando a regularidade e a valorização dos transportadores aderentes aos regramentos.

Ações Futuras

- Aumento da cobertura das fiscalizações por meio do Canal Verde Brasil.
- Implantação da fiscalização de excesso peso por meio de videomonitoramento com agente remoto e da fiscalização direta na velocidade da via.

Fiscalização Eletrônica	
Ação Orçamentária 214E	
Manutenção e Operação do Sistema de Fiscalização Eletrônica do Transporte Rodoviário	
Descrição da Meta: Sistema Mantido	
Em 2020 o sistema foi mantido e concluída a instalação de 5 novos pontos de fiscalização, totalizando 60 pontos de leituras.	
Percentual de atingimento da meta: 100%	

Fonte: Canal Verde Brasil (consulta em 29/1/2021)

Figura – Mapa dos pontos de fiscalização do CVB

Fonte: Canal Verde Brasil (consulta em 29/1/2021)

Tabela – Locais onde há pontos do CVB

Nº	MUNICÍPIO	UF
1	FEIRA DE SANTANA	BA
2	MILAGRES	BA
3	VITORIA DA CONQUISTA	BA
4	VITORIA DA CONQUISTA	BA
5	BRASÍLIA	DF
6	BRASÍLIA	DF
7	BRASÍLIA	DF
8	CARIACICA	ES
9	IUNA (PEQUIÁ)	ES
10	VIANA (SIWIM - NORTE)	ES
11	CRISTALINA	GO
12	GOIANÁPOLIS	GO
13	GOIANÁPOLIS	GO
14	GOIÂNIA	GO
15	GOIÂNIA	GO
16	ITUMBIARA	GO

Nº	MUNICÍPIO	UF
17	PROFESSOR JAMIL	GO
18	GOIÂNIA	GO
19	GOIÂNIA	GO
20	ARAGUARI	MG
21	ARAGUARI	MG
22	BARBACENA	MG
23	BARBACENA	MG
24	CAPIM BRANCO	MG
25	COMENDADOR GOMES	MG
26	DELTA	MG
27	FLORESTAL	MG
28	UBERABA	MG
29	PARANAÍBA	MS
30	ALTO GARÇAS	MT
31	RONDONÓPOLIS	MT
32	RIO NEGRO - CAMPO TENENTE	PR
33	SÃO JOSÉ DOS PINHAIS	PR
34	SÃO JOSÉ DOS PINHAIS	PR
35	SÃO JOSÉ DOS PINHAIS	PR
36	SANTA TEREZINHA DE ITAIPU	PR
37	SANTA TEREZINHA DE ITAIPU	PR
38	BARRA DO PIRAÍ	RJ
39	SEROPÉDICA	RJ
40	SEROPÉDICA	RJ
41	RIO GRANDE	RS
42	CAPÃO ALTO	SC
43	GARUVA	SC
44	GARUVA	SC
45	PASSO DE TORRES	SC
46	PORTO BELO	SC
47	TIJUCAS	SC
48	CUBATÃO	SP
49	CUBATÃO	SP
50	GUARULHOS	SP
51	JACAREÍ	SP
52	MAIRIPORÃ	SP
53	MAIRIPORÃ	SP
54	MIRACATU	SP
55	ROSEIRA	SP
56	ROSEIRA	SP
57	VARGEM	SP

Nº	MUNICÍPIO	UF
58	VARGEM	SP
59	MATÃO	SP
60	TATUÍ	SP

Fonte: Canal Verde Brasil (consulta em 29/1/2021)

Tendências

A tendência é de ampliação da rede de captura de dados e de ampliação dos documentos fiscais e de transportes reconhecidos pelo sistema.

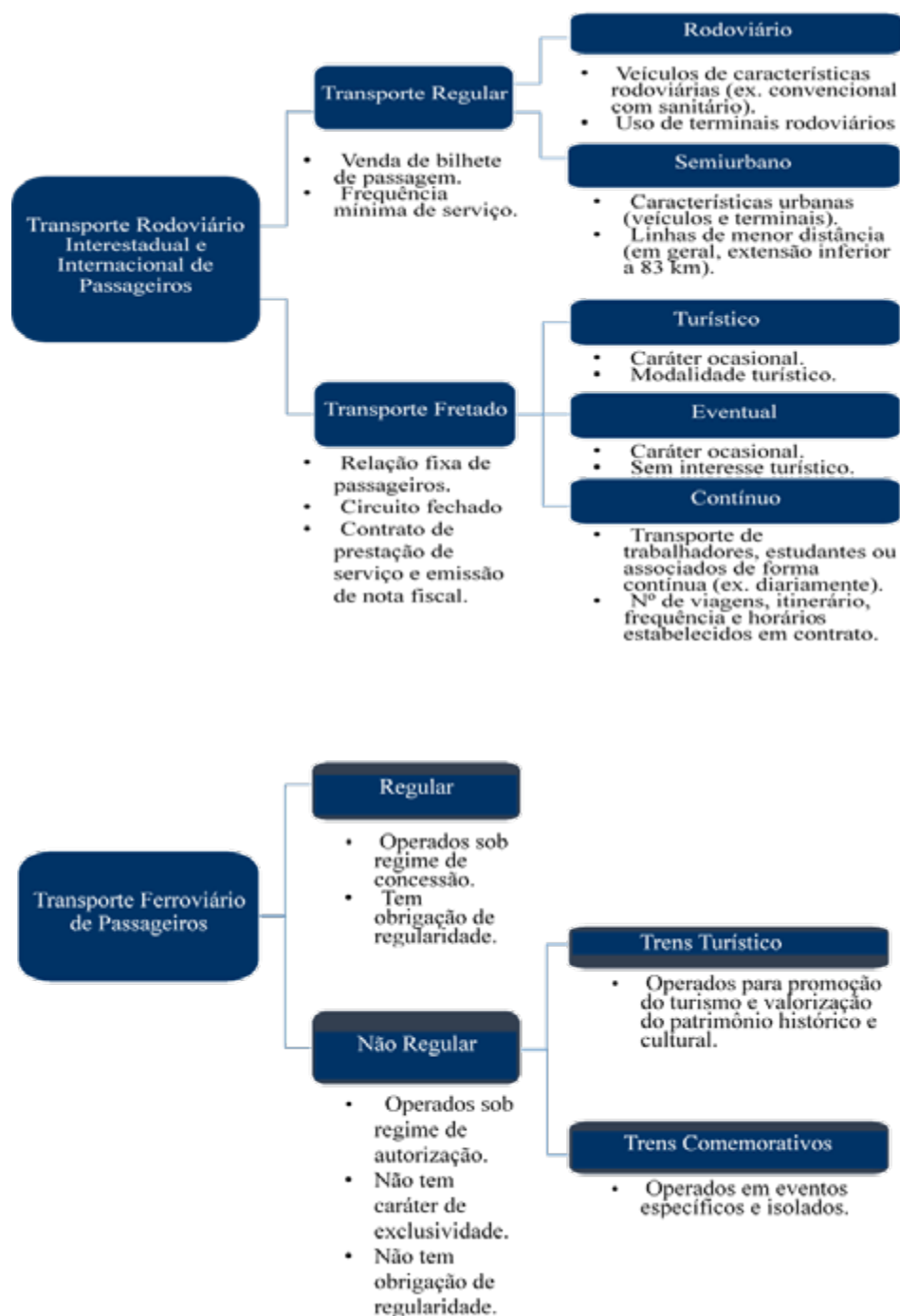
Desafios

- Ampliação do escopo fiscalizatório, mediante inclusão de novas bases de dados junto à outras instituições.
- Implantação de novas modalidades de fiscalização.
- Concluir novo processo licitatório referente ao Canal Verde Brasil.

Transporte de Passageiros



Os serviços de transporte rodoviário e ferroviário 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.

Já a delegação dos serviços de transporte ferroviário interestadual e internacional de passageiros será realizada mediante os seguintes instrumentos:

- **Concessão** – transporte ferroviário de passageiros associado à exploração da infraestrutura ferroviária;
- **Permissão** – transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infraestrutura;
- **Autorização** – transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infraestrutura.

Permissão

Transporte rodoviário semiurbano

Em 2020 não houve delegações por meio de permissão. As outorgas de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros são iniciativas estratégicas da ANTT e as atividades desenvolvidas ao longo de 2020 estiveram focadas nas articulações institucionais com as prefeituras municipais, com vistas à delegação administrativa de competências para gerir e fiscalizar esses serviços a consórcios públicos locais. Ao final de 2020, havia 16 sistemas semiurbanos sob gestão da ANTT, conforme a tabela abaixo:

LIGAÇÃO	SITUAÇÃO DA DELEGAÇÃO
DISTRITO FEDERAL – MUNICÍPIOS GOIANOS ADJACENTES	EM CONCLUSÃO
ÁGUAS DE LINDÓIA (SP) – MONTE SIÃO (MG)	EM TRATATIVAS
EXTREMA (MG) – BRAGANÇA PAULISTA (SP)	EM TRATATIVAS
CRUZEIRO DO SUL (AC) – GUAJARÁ (AM)	EM TRATATIVAS
BARRA DO GARÇA (MT) – ARAGARÇAS (GO)	EM TRATATIVAS
SANTO ANTÔNIO DA PLATINA (PR) – OURINHOS (SP)	EM TRATATIVAS
ANDRADINA (SP) – TRÊS LAGOAS (MS)	EM TRATATIVAS
AGUSO DOS SUL (PR) – SÃO BENTO DO SUL (SC)	EM TRATATIVAS
CAMPOS BELOS (GO) – ARRAIAS (TO)	EM TRATATIVAS
PETROLINA (PE) – JUAZEIRO (BA)	EM TRATATIVAS
TIMON (MA) – TERESINA (PI)	DELEGADO EM 2016
ANDRADAS (MG) – SÃO JOÃO DA BOA VISTA (SP)	EM TRATATIVAS
JAMAPARÁ (SAPUCAIA-RJ) – ALÉM PARAÍBA (MG)	EM TRATATIVAS
ITUMBIARA (GO) – ARAPORÃ (MG)	EM TRATATIVAS
TRÊS RIOS (RJ) – CHIADOR (MG)	EM TRATATIVAS
RIO NEGRO (PR) – MAFRA (SC)	DELEGADO EM 2020

Em 2020 foi delegado o sistema RIO NEGRO (PR) – MAFRA (SC), o sistema DISTRITO FEDERAL – MUNICÍPIOS GOIANOS ADJACENTES encontra-se em fase de conclusão da delegação e os demais sistemas estão sendo objeto de tratativas com as prefeituras municipais, com vistas à delegação a consórcios públicos locais.

Até a conclusão dos estudos e a realização de licitação, os serviços semiurbanos são outorgados pela Agência por meio de Autorização Especial, conforme a Resolução ANTT Nº 5.843, de 23 de abril de 2019.

Cabe destacar que em dezembro de 2020 foi homologada a primeira etapa do Sistema informatizado de Gestão do Serviço Semiurbano (SGSU), que possibilitará uma gestão mais célere e eficiente dos serviços semiurbanos.

Alterações e Modificações Operacionais dos Serviços Semiurbanos

Os prestadores de serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional semiurbano de passageiros podem solicitar modificações operacionais dos serviços por eles prestados ao ente regulador.

Durante o ano de 2020 foram tramitados 597 processos, e emitidos 2.253 documentos, segundo dados do SEI. A maior parte dos processos analisados referem-se a alterações/modificações operacionais e fornecimento de dados operacionais pelas transportadoras.

Reajuste Tarifário Dos Serviços Semiurbanos

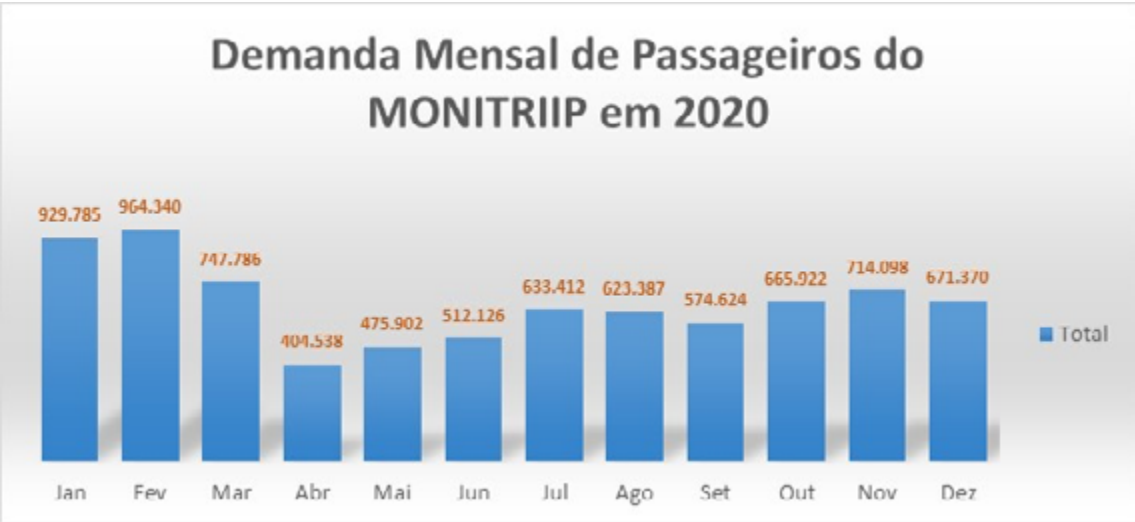
Em 2020 foi realizado reajuste tarifário dos serviços semiurbanos regidos pelo Contrato de Permissão nº 01/2015, celebrado com a empresa Taguatur – Taguatinga Transporte e Turismo Ltda, que opera serviço de transporte público semiurbano de passageiros no DF e entorno, por meio da Deliberação nº 105, publicada em 21/02/2020. Também houve o reajuste tarifário dos serviços semiurbanos operados no regime de Autorização Especial, por meio da Deliberação nº 104, também publicada em 21/02/2020.

Sistema De Monitoramento Do Transporte Rodoviário Interestadual E Internacional Coletivo De Passageiros – Monitriip (Serviços Semiurbanos)

A especificação do sistema automatizado de coleta de informações se deu por meio da Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, a qual define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros.

A transmissão dos dados do Monitriip é obrigatória para todos os operadores do serviço regular e do serviço de fretamento, bem como para o serviço semiurbano objeto do Contrato de Permissão nº 1/2015.

O sistema Monitriip tem sido monitorado e aprimorado, com vistas a garantir a confiabilidade dos dados recebidos pela Agência. No Gráfico abaixo é possível observar a demanda de passageiros transportada no âmbito do Contrato de Permissão nº 1/2015, fortemente impactada pela crise instaurada pela pandemia do Coronavírus, no período de março a dezembro de 2020.



Transporte ferroviário de passageiros

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 a partir de 18/5/2020.

Com relação à prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros de caráter regular, 2 (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

Cumpra ainda informar que, desde o ano de 2004, foram autorizados 23 serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística pela ANTT, dentre os quais 13 permaneciam em operação no final de 2020, conforme indicado no quadro abaixo:

Serviços De Transporte Ferroviário De Passageiros Com Finalidade Turística

OPERADORA	TRECHO	UF	EXTENSÃO (Km)	RESOLUÇÃO	PUBLICAÇÃO
Ferrovia Centro Atlântica – FCA	São João Del Rei/ Tiradentes	MG	12	468	22/03/2004
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	S. Lourenço/ Soledade de Minas	MG	10	2.675	28/04/2008
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	Passa Quatro/ Coronel Fulgêncio	MG	10	2.688	08/05/2008
VALE S.A.	Ouro Preto/ Mariana	MG	18	4.433	01/10/2014
Serra Verde Express Ltda.	Curitiba/ Morretes	PR	74	5.315	22/03/2017
Empresa Giordani Ltda.	Bento Gonçalves/ Carlos Barbosa	SC	48	484	05/04/2004
Sociedade Amigos da Locomotiva a Vapor – Museu Ferroviário de Tubarão	Tubarão/ Imbituba/ Urussanga	SC	159	965	25/05/2006
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	Rio Negrinho/ Rio Natal	SC	42	1.545	04/08/2006
				930	16/11/2018
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	Piratuba/ Marcelino Ramos	SC/RS	26	11.583	21/08/2006
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	Brás/ Mooca	SP	3	1.293	01/02/2006
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	Campinas/ Jaguariúna e prolongamento	SP	23,5 + 1,5	1.549	04/08/2006
				1.649	10/10/2016
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	Guararema/ Luis Carlos	SP	5,5	4.688	05/05/2015
Prefeitura de São José do Rio Preto	S. José do Rio Preto/ Eng. Schmitt	SP	10,5	2.459	05/12/2007

Durante o ano de 2020, foram emitidas 08 autorizações para prestação de transporte ferroviário de passageiros com finalidade comemorativa. Estas autorizações são emitidas para a realização de eventos específicos e isolados.

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).

Em 2020, 21 empresas tiveram Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) deferido pela ANTT, tornando-as habilitadas a prestar o serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros sob o regime de autorização.

Em 2020, foram ainda expedidas 25 Licenças Operacionais, totalizando 199 Licenças Operacionais vigentes.

Autorização para operar novos mercados

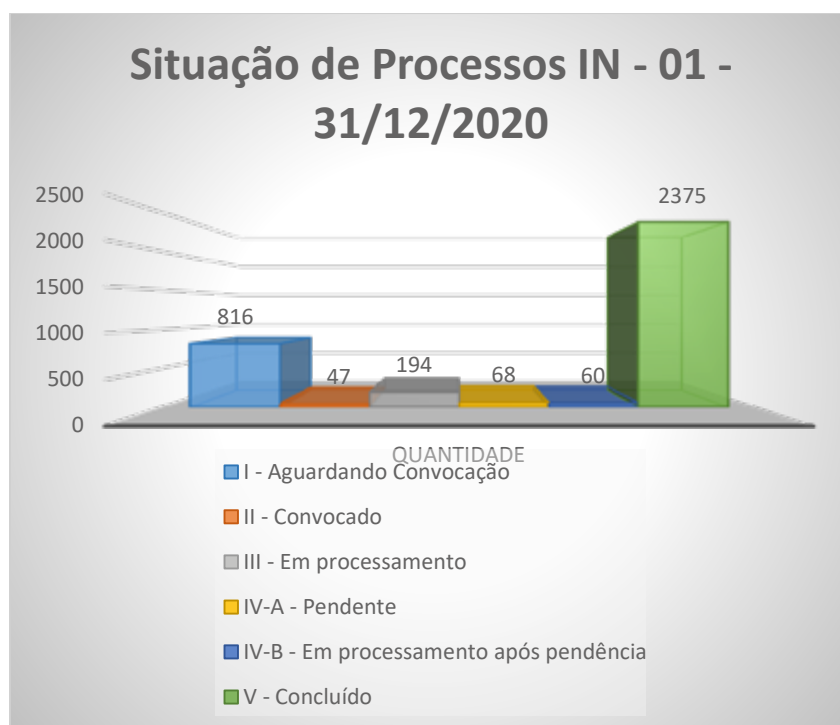
Em 30/12/2019, foi publicada a Deliberação nº 955/2019 que, visando à remoção das barreiras de entrada e de saída em um ambiente de livre e aberta competição, com preços livres e sem prazo de vigência, estabeleceu alterações na legislação vigente e, assim, possibilitou a análise dos pedidos de mercados novos.

Após início das análises, foi publicada a Instrução Normativa ANTT 01/2020, em 11 de agosto de 2020, que, dentre outras diretrizes, estabeleceu a classificação dos processos para análise, conforme segue:

Art. 2º Os requerimentos de licença operacional de que trata o art. 25 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, serão classificados nas seguintes categorias, a depender da situação de seu processamento:

- I. aguardando convocação;*
- II. convocado, quando a empresa for convocada para apresentar a documentação;*
- III. em processamento, após a empresa apresentar a documentação, dando início à análise do pedido;*
- IV. pendente, quando for encontrada pendência na documentação apresentada;*
- V. concluído, quando a análise for concluída.*

Assim, em 31/12/2020, os processos de mercados novos solicitados se encontravam com a seguinte situação:



Cabe destacar que dos 2.375 processos concluídos, 257 foram deferidos, com inclusão de 11.712 mercados nas Licenças Operacionais das empresas de transporte.

Transferência de Serviços

A Deliberação nº 955/2019 alterou o referente artigo, passando a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 51. É vedada a transferência de mercados, linhas ou qualquer hipótese de subautorização da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.”

Assim, a legislação em vigor não mais prevê a transferência de mercados. Em 2020, foram somente concluídos 3 processos, que possuíam pendências de períodos anteriores.

Alterações e Modificações Operacionais

Os prestadores de serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros podem solicitar modificações operacionais dos serviços por eles prestados ao ente regulador.

O quadro a seguir mostra o total de processos analisados, por modal e serviço:

Requerimentos Analisados Processos Rodoviários

Tipo	Quantidade
Alteração de Esquema Operacional	115
Quadro de Horário	1.980
Ajuste de Itinerário	16
Atestado de Capacidade Técnica	3
Implantação de Itinerário/Linha	27
Implantação de Linha	7
Serviços Diferenciados	3
Supressão de Linha	3
Supressão de Seção	1
Alteração do Tipo de Serviço	8
Passageiros: Demandas Externas*	2.315

* Requerimentos Externos protocolados via SEI que foram analisados pela área tratando de diversos assuntos relacionados à operação de transportes de passageiros.

Reajuste Tarifário

Os serviços regulares de transporte rodoviários 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.

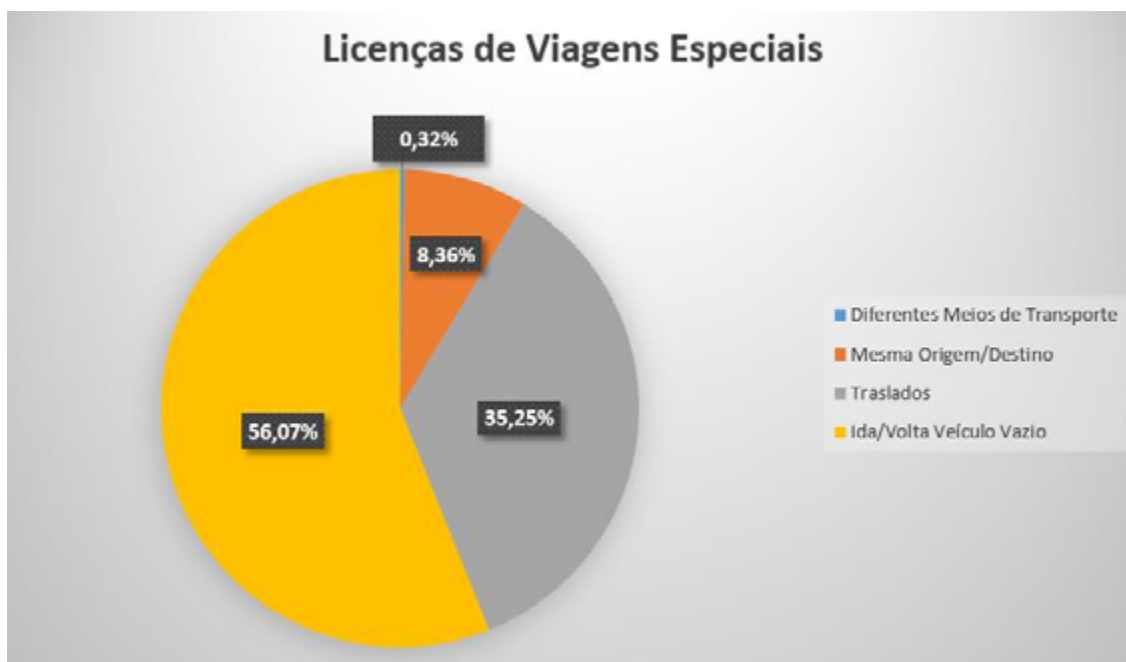
Transporte rodoviário em regime de fretamento

Os serviços realizados em regime de fretamento exigem a habilitação das empresas para obtenção do Termo de Autorização de Fretamento (TAF). Em 2020, 710 empresas foram autorizadas, pela ANTT, a prestar o serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

Licenças Especiais

Relativamente às licenças especiais, foram emitidas a quantidade de 1.268, sendo 04 para diferentes meios de transporte, 106 para mesma origem/mesmo destino, 447 para traslados de estações de embarque e desembarque e 711 para ida ou volta com veículo vazio.

O gráfico a seguir mostra o detalhamento das licenças de viagem especiais:



Fonte: SUPAS/ANTT

As licenças de viagem de fretamento eventual são validadas e emitidas pelo Sistema de Autorização de Viagem (SISAUT), sendo que cada viagem requer a emissão de uma licença. Portanto, o número de licenças operacionais de fretamento é equivalente ao número de viagens. A emissão das licenças de viagem é realizada pelas próprias empresas, de forma automática no Sistema. No ano de 2020, foram emitidas 171.914 licenças de viagem.

Habilitação e Inativação Automática de Veículos

O certificado de segurança veicular – CSV dos veículos rodoviários deve ser atualizado anualmente. Assim, para maior agilidade e eficiência, foi criada ferramenta no sistema para consultar e atualizar, sem interferência humana, a validade do CSV. Em 2020, foram atualizados automaticamente 12.897 veículos.

Paralelo a isso, visando a segurança de usuários, foi implementada ferramenta que inativa veículos cujo CSV venceu e não consta nova inspeção aprovada. Em 2020, foram inativados 14.863 veículos por CSV vencido.

Taxa de Fiscalização

Em 06/10/2020 foi publicada a Resolução nº 5.910, que alterou a Resolução nº 4.936/2015, estabelecendo novos procedimentos para pagamento do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros de que trata o art. 77, caput, inciso III e §3 da Lei nº 10.233/2001.

Em atendimento às determinações, entre 11 e 18 de dezembro de 2020, foram notificadas 3.966 empresas, referente aos débitos constantes do Sistema Taxafis para o ano de 2016.

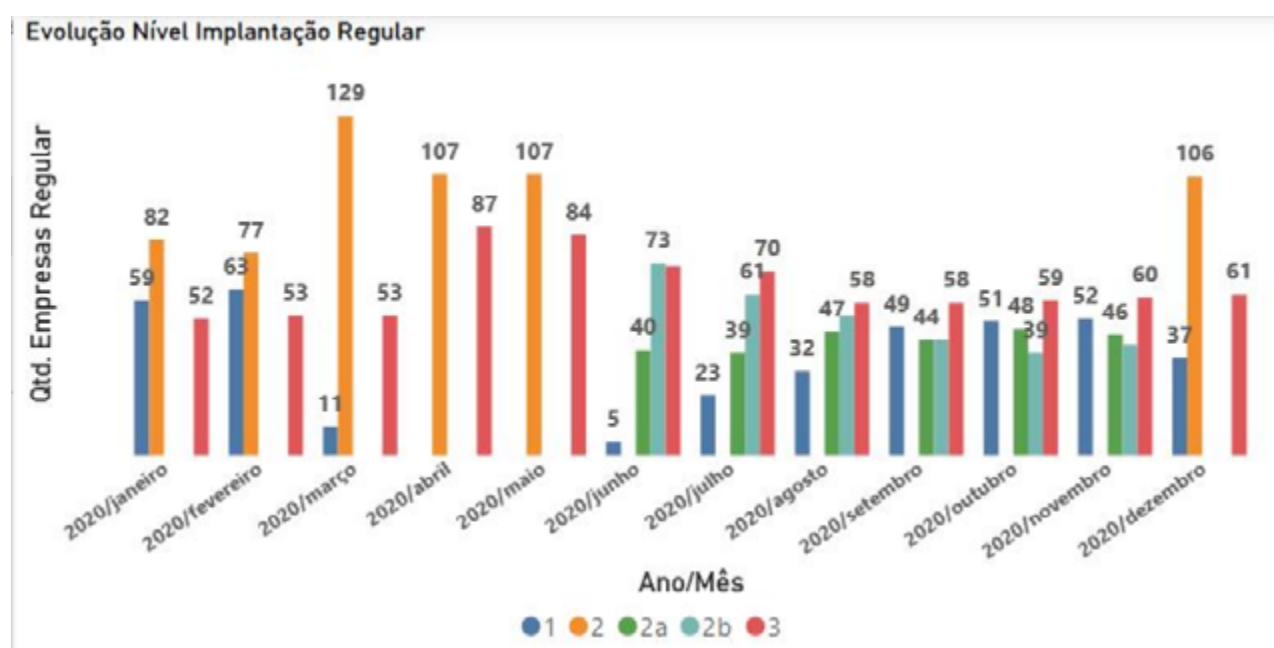
Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros – Monitriip (serviços de fretamento)

A especificação do sistema automatizado de coleta de informações se deu por meio da Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, a qual define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros.

A transmissão dos dados do Monitriip é obrigatória para todos os operadores do serviço regular e do serviço de fretamento. Em 2020, o percentual das empresas do serviço regular que transmitem dados foi de aproximadamente 70%, porém, no serviço de fretamento o percentual não chegou a 40% das empresas em nenhum momento.

Cabe destacar que o nível de Monitriip para as empresas do fretamento é aferido de forma diferente (média de 3 meses), juntamente com o fato de que nem toda empresa realiza viagens todo mês e que estas empresas encaminham dados similares por meio do Sistema SISAUT, a baixa adesão ao Sistema Monitriip para essa categoria não apresenta grandes impactos no monitoramento de suas operações.

Segue abaixo a evolução do percentual da quantidade de empresas que encaminharam seus dados em 2020:





Fonte: SUPAS/ANTTPAINEL MONITRIIP

Transporte Rodoviário Internacional

Para prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros é condição essencial o estabelecimento de acordo entre os países. Atualmente, o Brasil possui 8 acordos bilaterais assinados com os seguintes países:

- República da Argentina, Estado Plurinacional de Bolívia, República do Chile, República do Paraguai, República do Peru e República do Uruguai, firmados por meio do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990;
- República Bolivariana da Venezuela, firmado por meio do Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999; e
- República Cooperativista da Guiana, firmado por meio do Decreto nº 5.561, de 10 de outubro de 2005.

Além desses, existem ainda os acordos fronteiriços considerados instrumentos necessários para a cooperação e desenvolvimento das regiões ao longo da fronteira em comum, considerando o trabalho conjunto das autoridades nacionais e municipais dos países signatários.

No ano de 2020 não foram realizadas novas reuniões no âmbito do MERCOSUL, nem reuniões bilaterais, em razão do enfrentamento da pandemia Covid-19.

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 novo Regimento Interno da Agência.

Dessa forma, ao longo do ano de 2020, foram emitidas 67.221, (sessenta e sete mil duzentas e vinte uma) credenciais às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, em conformidade com a Lei nº 8.899/1994, cuja regulamentação foi dada pelo Decreto nº 3.691/2000.

Para tanto, foram analisados 108.372 (cento e oito mil trezentos e setenta e dois) processos. Desses, 20,6% referiam-se a pedidos do benefício para acompanhantes de pessoas com deficiência.

Covid-19

Importante destacar os esforços empreendidos no sentido de adequar e manter a operação dos serviços de transporte rodoviário de passageiros durante a crise instaurada pela pandemia da Covid-19. Durante o período de março a dezembro de 2020, foram promovidas várias ações informativas/educativas, regulamentadas pelos seguintes normativos: Resolução nº 5.875/2020; nº 5.889/2020; nº 5.893/2020; nº 5.904/2020; nº 5.909/2020; e nº 5.917/2020.

Fiscalização

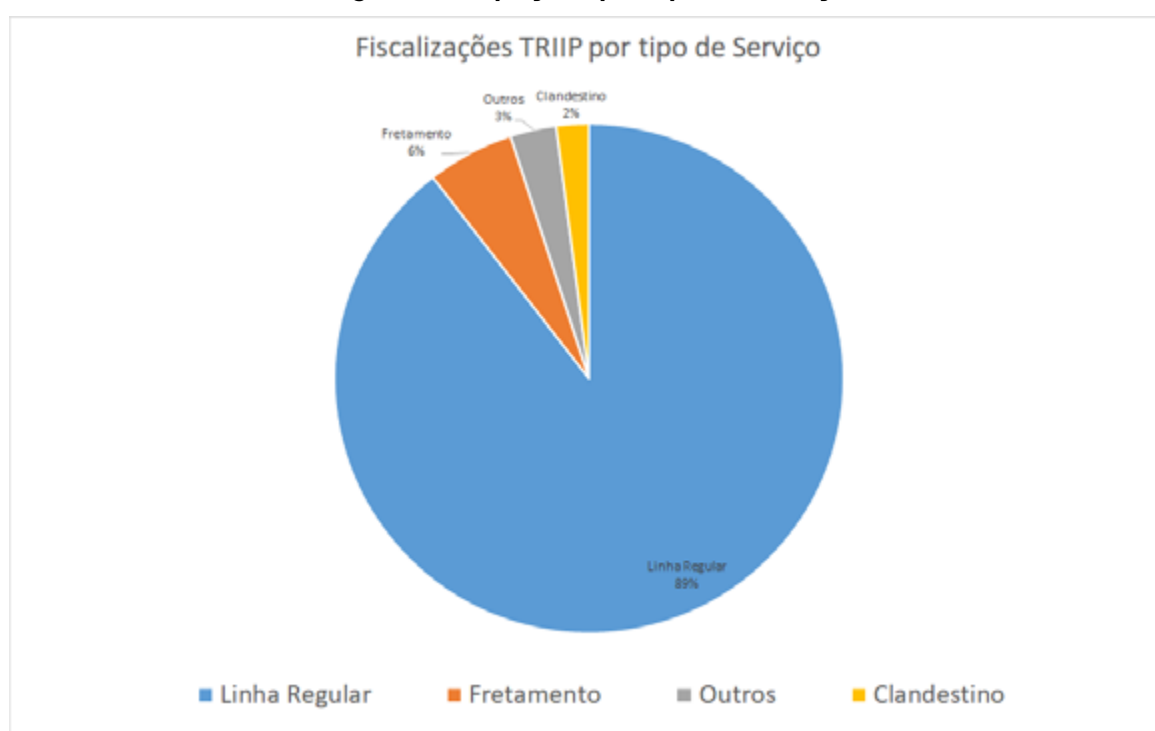
Inspeções de transporte de passageiros

Ação Orçamentária 20UB – PO 0001	
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	
Descrição da Meta: Inspeção Realizada	
PREVISTO: 35.925	REALIZADO: 35.495
Percentual de atingimento da meta: 99%	

Fonte: SIOP (atualizado em 15/01/2021)

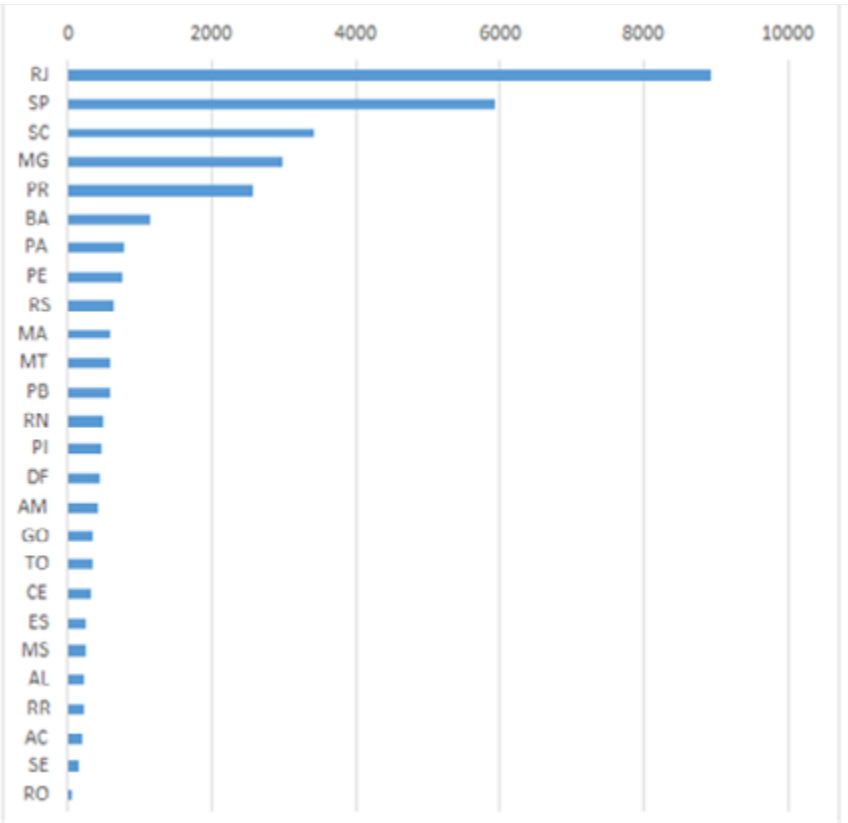
Em agosto de 2020, em função da pandemia de coronavírus, ocorreu reprogramação da meta inicialmente estabelecida. O valor alvo para 2020 era de 143.700 inspeções realizadas, foi reprogramado para 35.925 e atingido o valor de 35.495 no fim do ano. Inicialmente, previa-se, para 2020, resultados equivalentes a 3 meses de atividades de fiscalização de 2019. A previsão se realizou e o percentual de atingimento da meta foi de 99%, resultado compatível a realidade imposta pela situação de emergência. A figura 1 mostra a distribuição dessas inspeções de acordo com o tipo de serviço e a figura 2 apresenta a quantidade de fiscalizações em cada unidade da federação. A figura 3, por sua vez, traz o mapa das fiscalizações de transporte de passageiros.

Figura 1 – Inspeções por tipo de serviço



Fonte: SISFIS (extraído em 14/01/2021)

Figura 2 – Inspeções de passageiros



Fonte: SISFIS (extraído em 14/01/2021)

Figura 3 – Mapa das fiscalizações de TRIIP



Fonte: SISFIS (consulta em 14/01/2021)

Tendências

Conforme mencionado, a situação de pandemia impactou significativamente os resultados previstos inicialmente para 2020. Por esse motivo, houve reprogramação da meta, o que possibilitou o atingimento de 99% do novo valor alvo. Ainda que a vacinação para imunizar a população já tenha se iniciado, não é possível prever o ritmo da retomada das atividades de fiscalização presenciais, bem como, a resiliência do setor de transporte de passageiros. A velocidade da campanha de vacinação será determinante para os resultados futuros. Desta forma, não havendo grandes alterações estratégicas, táticas e operacionais na Agência e, mantendo-se o quadro de servidores com o quantitativo atual, há uma expectativa de crescimento nas atividades presenciais de fiscalização à medida que a campanha de vacinação contra a Covid-19 for avançando.

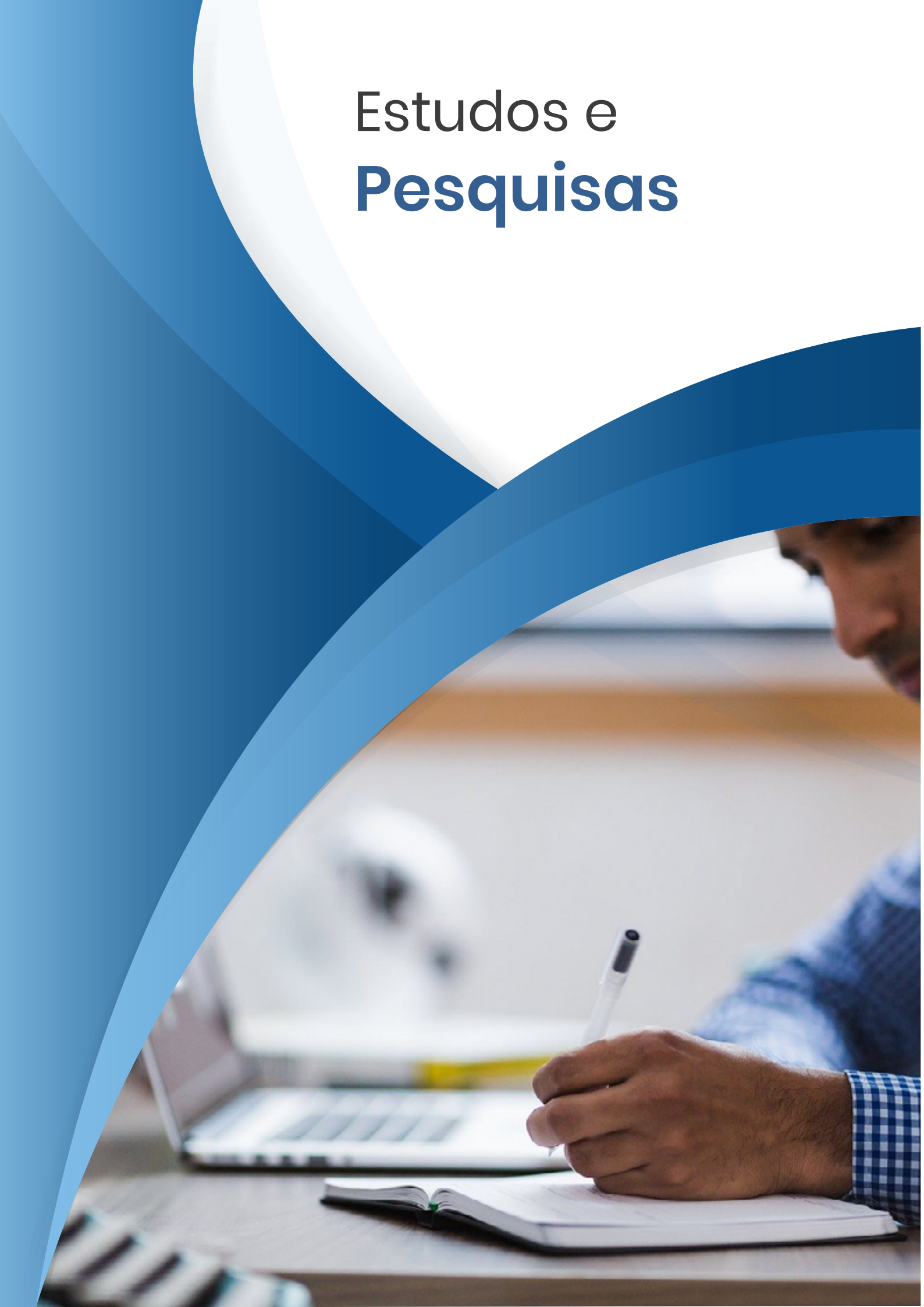
Desafios

A experiência mostra que o programa de fiscalização eletrônica Canal Verde Brasil (CVB) possui potencial de alcançar a fiscalização do transporte de passageiros, além da fiscalização do transporte rodoviário de cargas, e se tornar a principal ferramenta para a atuação responsiva da ANTT. Nesse sentido, a integração do CVB, do MONITRIIP e demais sistemas necessários ao bom andamento das fiscalizações apresenta-se como um grande desafio.

Ações Futuras

As diretrizes governamentais prosseguem apontando para um horizonte de maior liberdade aos operadores do Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros, circunstância evidenciada pela liberdade tarifária, vigente a partir de 19 de junho de 2019, assim como pela edição do Decreto nº 10.157, de 4 de dezembro de 2019, que instituiu a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros, entretanto, ainda existe debate no Congresso Nacional a respeito da melhor opção de modelo a ser utilizado, tendo em vista as dimensões continentais do país e a grande heterogeneidade de mercados a serem explorados. De parte da ANTT, ficaram evidentes as medidas para aperfeiçoar o arcabouço regulatório visando possibilitar abertura e evolução do mercado, conforme prescreve a Deliberação nº 955/2019.

Estudos e **Pesquisas**



No ano de 2020, foram executados os seguintes estudos e projetos no âmbito da ANTT, por meio de Termos de Execução Descentralizada, custeados com recursos destinados a Estudos, Projetos e Planejamento de Infraestrutura de Transportes:

Termo de Execução Descentralizada nº 01/2017:

Assinado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, em 26 de novembro de 2017, e publicado no Diário Oficial da União em 08 de dezembro de 2017, pelo valor de R\$ 6.611.514,00, possui prazo de vigência de 36 meses e prevê a entrega de 8 Relatórios Gerenciais. Tem como objetos:

- i. definição de metodologia de cálculo da deterioração do pavimento que se verifica pelo acúmulo de solicitações dos eixos dos veículos de carga ao longo de determinado tempo; o desenvolvimento de modelo matemático, consubstanciado em dados concretos obtidos em campo e baseado na aferição de peso veicular com tecnologia HS-WIM que correlacione, para diferentes pavimentos e classificações veiculares, o dano causado aos pavimentos e o excesso de peso veicular respectivo;
- ii. estudo mediante a aplicação de testes de campo para definir/validar/atualizar a metodologia aplicada nas rodovias brasileiras federais concedidas para que as vias projetadas suportem “n” passagens de um Eixo Padrão (eixo referencial utilizado para mensurar o dano causado ao pavimento pelos diferentes tipos de eixos e conjuntos de eixos utilizados no transporte de carga e passageiros);
- iii. definição de metodologia de cálculo da redução do custo operacional das concessionárias de rodovias, em função do aumento do controle do excesso de peso.

Em 2020, foram entregues e pagos os Relatórios Gerenciais RG-06, RG-7 e RG-08, no valor total de R\$ 1.789.078,00 e o referido termo foi finalizado.

Termo de Execução Descentralizada nº 02/2018:

Assinado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, tem como objeto o apoio à ANTT visando “estudos, pesquisa, elaboração de metodologias e apoio ao desenvolvimento de novas aplicações e ampliações no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF) para subsidiar o acompanhamento e fiscalização da prestação de serviços e da exploração de infraestruturas de transporte ferroviário de cargas, no que concerne ao cumprimento das normas e dos contratos de concessão”. Foi assinado em 3 de dezembro de 2018, pelo valor de R\$ 4.340.900,00, com prazo de vigência de 24 meses.

Entretanto, o prazo de vigência do TED foi prorrogado até 04 de maio de 2021, conforme 1º Termo Aditivo publicado no DOU em 27/11/2020.

Em 2020, o valor despendido foi da ordem de R\$ 1.736.360,00, referente à entrega dos relatórios gerenciais 3 e 4.

Termo de Execução Descentralizada nº 03/2018:

Celebrado entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, representada pelo Laboratório de Transporte e Logística – LabTrans, foi publicado no Diário Oficial da União, em 6 de dezembro de 2018, e está composto por 10 objetos distintos:

- i. Análise de status da obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis-RJ, na BR-040/RJ, em termos de avaliação orçamentária, levantamentos quantitativos, e verificação das técnicas implementadas e sua pertinência quando da elaboração dos Projetos Executivos;
- ii. Análise de projetos do Contorno Sul de Florianópolis, no que tange à execução de túneis e ao seu retraçado (em termos orçamentários e de pertinência de técnicas escolhidas);
- iii. Elaboração de novas regulamentações sobre túneis;
- iv. Avaliação de dados de tráfego de concessionárias com o objetivo de auxiliar as revisões quinquenais dos contratos;
- v. Levantamento dos custos de canteiro de obras e de administração local, identificando casos que não se adequem à metodologia do Novo SICRO;
- vi. Levantamento dos custos referenciais de obras e serviços de engenharia em concessões rodoviárias;
- vii. Elaboração de metodologia de Gerenciamento de Riscos em obras não previstas no Plano de Exploração Rodoviária – PER;
- viii. Levantamento de custos de Estudos Socioambientais;
- ix. Avaliação de impactos financeiros decorrentes de fechamentos de Praças de Pedágio na rodovia BR-116/RJ;
- x. Desenvolvimento de soluções simplificadas e de Engenharia para Gestão de Faixa de Domínio, analisando acessos e PGTs.

O termo foi assinado em dezembro de 2018, em um valor total de R\$ 29.961.900,00, com vigência de 24 meses. Está prevista a entrega de seis Relatórios de Acompanhamento – RA quadrimestrais, apresentando o andamento individual de cada um dos objetos.

Entretanto, o termo teve sua vigência prorrogada até 21 de abril de 2021, conforme 1º Termo Aditivo publicado no DOU em 21/12/2020.

No exercício de 2020, foi repassado o valor de R\$ 8.250.762,00, referente aos objetos que compõem o Relatório de Acompanhamento RA-02, RA-03 e RA-04.

Termo de Execução Descentralizada nº 04/2018:

Assinado com a Universidade Federal Fluminense – UFF, tem como objeto o Realinhamento do Planejamento Estratégico da ANTT, para o ciclo 2020–2030, dotando a Agência de um instrumento de planejamento de longo prazo, que direcione a atuação da instituição no sentido de prover melhores resultados para a sociedade. Foi assinado em 26 de dezembro de 2018, pelo valor de R\$ 1.661.640,00, com prazo de vigência de 13 meses, sendo a data final 22 de janeiro de 2020.

Entretanto, o prazo de vigência do TED foi prorrogado até 22 de abril de 2020, conforme Deliberação nº 20 de 14/01/2020.

Em 2020, foi repassado o montante de R\$ 505.847,50, referente à entrega dos produtos das fases V, VI, VII e VIII e o termo foi finalizado.

Termo de Execução Descentralizada nº 01/2019:

Celebrado entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, foi publicado no Diário Oficial da União, em 30 de outubro de 2019, e tem como objetivo a elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre– ATIT e a Comunidade Andina.

Em 2020, foi repassado o montante de R\$ 862.500,00, referente à entrega dos relatórios comparativos e relatórios de harmonização e o termo foi concluído e finalizado.

ACOMPANHAMENTO TESD's - ANTT 2020

ATRIBUTOS				Vigência		ORÇAMENTÁRIO	FINANCEIRO	EXECUÇÃO EXERCÍCIO E RAP					
ÓRGÃO		Nº SIAFI TED	DESCRIÇÃO TED	Início	Término	DESTAQUE CONCEDIDO	REPASSE FINANCEIRO*	DESPESAS EMPENHADAS	DESPESAS LIQUIDADAS	DESPESAS PAGAS	RESTOS A PAGAR INSCRITO (Proc e N Proc)	RESTOS A PAGAR PAGOS (Proc e N Proc)	RESTOS A PAGAR A PAGAR (Proc e N Proc)
26236	UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE – UFF	696735	TED 04/2018 – Assessoramento técnico para ANTT, referente ao realinhamento do Planejamento Estratégico da ANTT, para o ciclo 2020-2029, dotando a Agência de um instrumento de planejamento de longo prazo, que direcione a atuação da instituição no sentido de prover melhores resultados para a sociedade	26/12/2018	22/04/2020	-	505.847,50	-	-	-	645.847,50	645.826,57	-
26246	UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC	698381	TED 01/2019 – Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul.	30/10/2019	05/12/2020	-	862.500,00	-	-	-	1.035.000,00	1.035.000,00	-
		696372	TED 02/2018 – Estudos, pesquisas, elaboração de metodologias e apoio ao desenvolvimento de novas aplicações e ampliações no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF).	05/12/2018	04/12/2020	1.475.906,00	1.736.360,00	1.475.906,00	868.180,00	868.180,00	868.180,00	868.180,00	-
		696519	TED 03/2018 – Apoio técnico especializado para desenvolvimento e elaboração de estudos de engenharia.	21/12/2018	21/12/2020	-	8.250.762,00	-	-	-	9.393.204,00	8.250.762,00	1.142.442,00
		691716	TED 01/2017 – Desenvolvimento de modelos, métodos, processos e ferramentas para tornar mais efetiva e eficiente a fiscalização de peso nas rodovias federais concedidas.	08/12/2017	07/12/2020	948.016,00	1.789.078,00	948.016,00	948.016,00	948.016,00	841.062,00	841.062,00	-
TOTAL						2.423.922,00	12.276.367,50	2.423.922,00	1.816.196,00	1.816.196,00	12.783.293,50	11.640.830,57	1.142.442,00

* O repasse financeiro realizado no exercício está vinculado a entrega dos objetos, sendo assim pode ter diferença em relação ao cronograma de desembolso inicialmente estabelecido.

Governança Regulatória



Agenda Regulatória

Novo Marco Regulatório

Em 2020, foram realizados 02 processos de participação e controle social para apresentar à sociedade as propostas desenvolvidas pela Agência para o Projeto de Revisão do Marco Regulatório do TRIP.

Além da revisão do marco, pretende-se ainda consolidar as normas da ANTT referentes à prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de Autorização, conforme orientação do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

A Tomada de Subsídios nº 04/2020 ocorreu ao longo do mês de julho de 2020, e foram recebidas 58 (cinquenta e oito) manifestações, totalizando cerca de 200 (duzentas) contribuições.

Essas contribuições foram analisadas e compuseram o documento de Análise de Impacto Regulatório apresentado na Abertura da Audiência Pública nº 04/2020, em 23 de novembro de 2020, e concluída em 23 de janeiro de 2021.

No segundo semestre de 2020, foi iniciado o processo de elaboração da Agenda Regulatória para o biênio 2021/2022, que contou com ampla participação social, por meio da Tomada de Subsídios nº 05/2020, bem como Reunião Participativa em 8 de outubro de 2020, com sessão virtual, por videoconferência. O processo de elaboração foi concluído com a proposta final, ainda em dezembro de 2020, de 26 temas, divididos em 5 Eixos Temáticos, para serem trabalhados na Agenda Regulatória 2021/2022. A Agenda Regulatória 2021/2022 foi aprovada pela Diretoria Colegiada por meio da Deliberação nº 529, de 18 de dezembro de 2020.

Como resultado do projeto de melhoria nos processos da Agenda, a 5ª edição do Manual de Procedimentos da Agenda Regulatória está passando por um processo de revisão, de modo a incorporar as alterações trazidas pelo SEI e pelo novo Regimento Interno da ANTT. A novidade trazida em 2020 é que o conteúdo da Agenda Regulatória está alinhado ao Plano de Gestão Anual (PGA) 2021, que, por sua vez, está integrado ao Plano Estratégico da ANTT, em uma proposta de trabalho denominada Gestão Estratégica Integrada.

Quanto à Agenda Regulatória 2019/2020, o Indicador de Cumprimento da Agenda Regulatória mostrou que 84% das etapas previstas para 2020 foram concluídas no prazo. Foram publicadas 5 resoluções em 2020, conforme quadro abaixo:

Resoluções da Agenda Regulatória 2019/2020 publicadas em 2020

Eixo Temático	Projeto	Resolução	Ano
Eixo Temático 1 – Temas Gerais	Política de Redução do Fardo Regulatório	Resolução nº 5.874, de 10 de março de 2020	2020
Eixo Temático 3 – Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros	Revisão da regulamentação sobre Taxa de Fiscalização	Resolução nº 5.910, de 06 de outubro de 2020	2020
Eixo Temático 4 – Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros	Adequação dos procedimentos para registro de acidentes ferroviários (Resolução ANTT nº 1.431/2006)	Resolução nº 5.902, de 21 de julho de 2020	2020
	Revisão das Resoluções ANTT nº 3.695/2011 (Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo) e nº 4.348/2014 (Regulamento do Operador Ferroviário Independente)	Resolução nº 5.920, de 15 de dezembro de 2020	2020
Eixo Temático 5 – Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas	Revisão da Regulação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas	Resolução nº 5.899, de 14 de julho de 2020.	2020

Diante dos resultados alcançados no biênio 2019/2020, relevante salientar as questões regulatórias endereçadas no período. Nesse sentido, a Resolução ANTT nº 5.874/2020 instituiu a Política de Redução do Fardo Regulatório no âmbito da Agência. A Resolução ANTT nº 5.899/2020, por sua vez, alterou a Resolução ANTT nº 5.867/2020, que estabelece 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 Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC.

Outra lacuna foi preenchida com a publicação da Resolução ANTT nº 5.902/2020, que estabeleceu procedimentos para comunicação pelas concessionárias e subconcessionárias da ocorrência de acidentes ferroviários e de interrupções temporárias de tráfego em infraestrutura ferroviária federal concedida.

A Resolução ANTT nº 5.910/2020, por sua vez, alterou a Resolução ANTT nº 4.936, de 19 de novembro de 2015, que estabelece procedimentos para pagamento da Taxa de Fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros de que trata o art. 77, caput, inciso III e § 3º da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Já a Resolução ANTT nº 5.920/2020 regulamentou a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração de infraestrutura ferroviária por Operador Ferroviário Independente – OFI.

Portal da Agenda Regulatória

O Portal da Agenda Regulatória foi aprimorado, 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, em 2020, os relatórios bimestrais da Agenda passaram a ser divulgados 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: <http://governanca.antt.gov.br/AgendaRegulatoria/Paginas/Inicio.aspx>

Aprimoramento do Processo de Participação e Controle Social (PPCS)

Os Processos de Participação e Controle Social, regulamentados pela Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, são importantes instrumentos de Governança Regulatória da Agência. As inovações trazidas por essa Resolução permitiram que se avançasse nos quesitos transparência e controle das ações da Agência pela sociedade.

A Resolução ANTT nº 5.624, de 2017, que dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT, passou por alterações significativas ao longo de 2020, sempre buscando aprimorar e fomentar a participação social. Em janeiro de 2020, foram promovidas algumas alterações, por meio da Resolução ANTT nº 5.866, de 14 de janeiro de 2020.

Estas alterações buscaram introduzir as seguintes adequações ao normativo: a) adaptação aos dispositivos da Lei Geral das Agências Reguladoras, Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019; b) utilização do ParticipANTT, sistema que consolida todos os PPCS da Agência, de modo a facilitar o recebimento e a análise de contribuições; e c) adoção do Sistema Eletrônico de Informações – SEI. Outra alteração da Resolução de PPCS ocorreu em maio de 2020, com a publicação da Resolução ANTT nº 5.887, de 5 de maio de 2020, que, motivada pela pandemia da Covid-19, incluiu hipótese excepcional de dispensa de PPCS nos casos de urgência devidamente justificada. Já em setembro de 2020, esse normativo passou por novas alterações, quais sejam: a) novas disposições sobre a manifestação da PF-ANTT nos processos de construção de atos normativos e b) ajuste de erro material do artigo 22 da Resolução em questão (Resolução ANTT nº 5.907, de 8 de setembro de 2020).

Ainda em função das circunstâncias excepcionais impostas pela pandemia da Covid-19, cabe destacar que os eventos públicos em 2020 foram suspensos por determinação das autoridades sanitárias de todas as esferas de governo (federal, estadual/distrital e municipal). Dessa forma, foi publicada a Resolução ANTT nº 5.891, de 26 de maio de 2020, para instituir o uso de ferramentas de videoconferência e outros meios eletrônicos, em substituição às sessões presenciais de Audiências Públicas e Reuniões Participativas, enquanto perdurar o estado de emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da pandemia da Covid-19. A proposta buscou atender aos interesses da Agência e da sociedade por, a um só tempo, viabilizar a continuidade dos projetos que constam na Agenda Regulatória da ANTT, seguindo os cronogramas definidos e o planejamento das Unidades Organizacionais, e permitir que a sociedade exerça o controle social sobre os atos da Agência submetidos ao rito das Audiências Públicas.

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 Audiências Públicas e Consultas Públicas para a Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) e para a Diretoria Colegiada.

Assim, foram elaborados e revisados 10 (dez) modelos de documentos utilizados nas Consultas e Audiências Públicas da Agência. A utilização desses modelos no SEI pelas UOs que realizarão o PPCS possibilita maior celeridade na elaboração de documentos.

Dentro desta premissa de desenvolvimento e efetividade dos meios de participação social, em 2020, foram iniciadas: 12 (doze) Audiências Públicas; 2 (duas) Consultas Públicas; 2 (duas) Reuniões Participativas, sendo uma delas por videoconferência; e 7 (sete) Tomadas de Subsídios. Houve ainda a reabertura da Audiência Pública nº 14/2019. Das 13 (treze) audiências públicas cadastradas, 4 (quatro) tiveram sua sessão pública realizada por meio de videoconferência ainda em 2020; 1 (uma) foi convertida em consulta pública (AP 03/2020 convertida em CP 01/2020); e 8 (oito) terão suas sessões públicas, por videoconferência, a serem realizadas somente em 2021.

Sistema de Participação Social da ANTT (ParticipANTT)

Visando a adaptação do sistema ParticipANTT à Lei nº 13.848, de 2019 – Lei das Agências, e consequentemente à Resolução ANTT nº 5.624, de 2017, que instituiu a necessidade de emissão do Relatório simplificado após 10 (dez) dias úteis do término do prazo do respectivo PPCS, o ParticipANTT passou por adaptações em seus campos de inserção de dados, tornando possível a emissão do citado relatório de maneira automatizada, facilitando o cumprimento da legislação.

Para atender à necessidade de recebimento de contribuições em formato distinto do anteriormente padronizado (contribuição por dispositivo, como pode ser verificado na figura abaixo), foi desenvolvida a possibilidade, a ser ativada por opção da comissão responsável pelo evento, que permite o recebimento de contribuições por meio de inserção de arquivos que contemplem todo o assunto em pauta e não apenas comentários por dispositivos.

Contribuições por dispositivo no ParticipANTT

Audiência Pública

AUDIÊNCIA PÚBLICA
SESSÃO PRESENCIAL
CONTRIBUIR
CONTRIBUIÇÕES PUBLICADAS
NORMA DEFINITIVA

DEGRAVAÇÃO

Prazo final para contribuição: 21/02/2021 até às 18:00:00. Horário de Brasília

Tempo restante: 24 dia(s)

Resumo:

MINUTA DE RESOLUÇÃO

Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e dá outras providências.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DMV - XXX, de 02 de dezembro de 2020, e no que consta do Processo nº 50500.064598/2020-54, RESOLVE:

Selecione o(s) trecho(s) da proposta de norma para a qual deseja contribuir.

☐ Art. 1º Esta Resolução tem como objetivo regulamentar os procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.

☐ Art. 2º Para fins deste Regulamento, considera-se:

☐ I- Composição veicular: conjunto formado pelo veículo automotor de carga e um ou mais implementos rodoviários;

II- Contratante: pessoa física ou jurídica contratualmente responsável pelo pagamento do frete ao transportador, para prestação do

☐ Art. 3º O transporte rodoviário de cargas é constituído por:

I - Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas, e

II - Transporte Rodoviário de Carga Própria.

☐ §1º Caracteriza-se o Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas quando o valor pago ao Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas – TRRC pela realização do serviço de transporte estiver destacado no documento que identifica a operação de transporte.

Foi desenvolvido também um módulo que contempla o envio de contribuições com trechos em sigilo, de maneira que tais trechos somente sejam visualizados pela comissão condutora do evento, sendo permitido ao público o acesso à contribuição, com exceção do trecho indicado de conteúdo sigiloso.

Com o objetivo de coordenar o cadastro de eventos de PPCS e a inserção de seus respectivos documentos no ParticipANTT, representantes das Unidades Organizacionais foram habilitados para inserir informações no sistema e publicar o evento, após a disponibilização do material, buscando uma melhor gestão das informações sobre os eventos de PPCS no ParticipANTT, bem como maior celeridade na divulgação das informações.

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 2019 (art. 6º), Lei nº 13.874, 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 ofereceu em 2019, o curso “Análise de Impacto Regulatório: definição de problemas”, com intenção de conscientizar e preparar servidores da Agência para essa mudança de paradigma, tornando-o capaz de definir corretamente os problemas que serão posteriormente resolvidos.”

Em 2020, como parte do contínuo esforço de aperfeiçoamento dos instrumentos que compõem a Governança Regulatória, foi publicada a 3ª edição do Manual de Análise de Impacto Regulatório e Avaliação de Resultado Regulatório. Essa edição teve como principal objetivo imprimir maior coerência e convergência da política regulatória da Agência com os ditames da Lei nº 13.848, de 2019, e com o Decreto nº 10.411, de 2020.

Nessa edição, uma das melhorias foi a abordagem mais aprofundada da ferramenta da ARR. Segundo o Manual de Análise de Impacto Regulatório e Avaliação de Resultado Regulatório da ANTT, a ARR é o processo sistemático de verificação de uma norma para averiguar se seus objetivos foram alcançados. Nos termos do Decreto nº 10.411, de 2020, a ARR é a “verificação dos efeitos decorrentes da edição de ato normativo, considerados o alcance dos objetivos originalmente pretendidos e os demais impactos observados sobre o mercado e a sociedade, em decorrência de sua implementação.”

A ARR busca responder não somente “o que” está acontecendo, mas também investigar “por que” algo tem ocorrido, “quem” foi afetado e o “quanto” mudou em consequência da ação regulatória. Essa técnica é essencial para identificar a pertinência de manter, ajustar ou revogar regulamentos/normas.

Recentemente, tal ferramenta passou a ser mais explorada (e de maneira mais integrada com outras ações regulatórias, destacadamente àquelas no âmbito do Projeto Atuação Responsiva) dentro do ciclo regulatório, alguns exemplos de ações nesse sentido são elaborações de ARR's:

(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; (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.

Em 2020, foi publicada a Resolução ANTT nº 5.874, de 10 de março de 2020, que instituiu a Política de Redução do Fardo Regulatório – PRFR no âmbito da ANTT. O objetivo foi fortalecer as boas práticas regulatórias baseadas em evidências, mediante a eliminação de fardos regulatórios desnecessários impostos aos agentes econômicos e aos usuários, oriundos de normas e de procedimento regulatórios da ANTT.

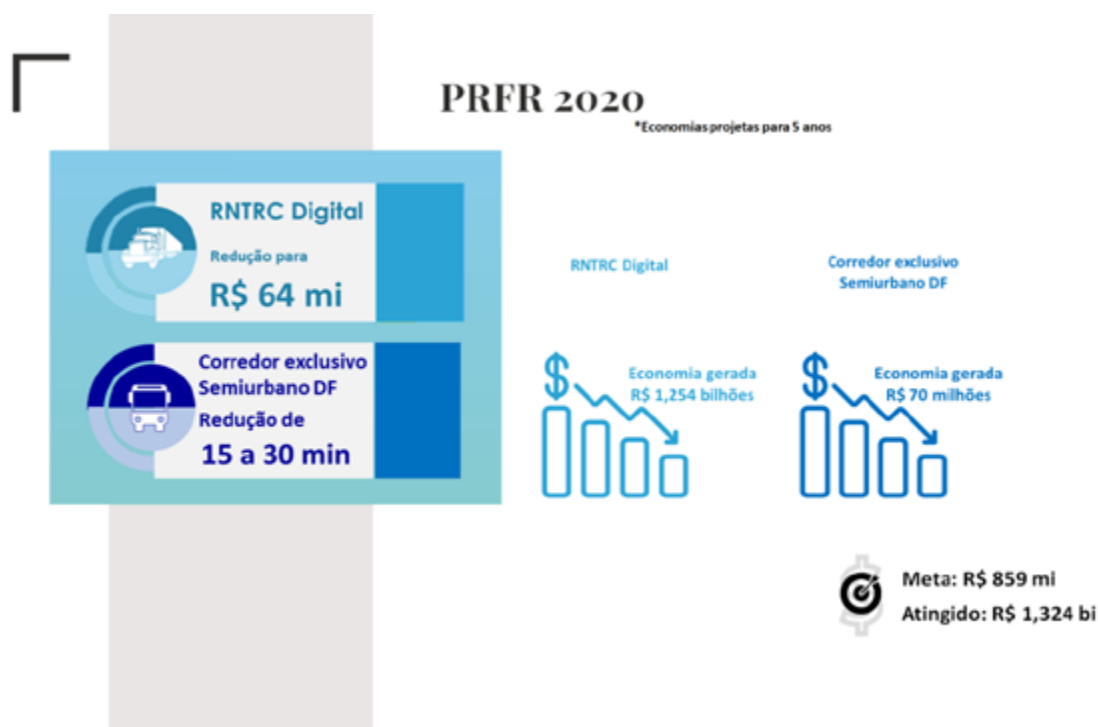
O conceito de fardo regulatório trata de custos impostos aos agentes econômicos e aos usuários para o atendimento de normas e de procedimentos regulatórios da ANTT. Para cumprir o objetivo da norma, a PRFR obedece aos seguintes princípios: I – a racionalização de processos e procedimentos administrativos; 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 Política de Redução do Fardo Regulatório em 2020, duas ações contribuíram para a economia estimada de mais de R\$ 1,32 bilhões, projetados para um período de cinco anos, segundo metodologia regulamentada na Resolução ANTT nº 5.874, de 2020:

- Cálculo da Redução do Fardo Regulatório relativo à implementação do Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas Digital – RNTRC Digital, cuja estimativa de redução de custos de registro para o setor, nos próximos 5 (cinco) anos, ultrapassa R\$ 1,25 bilhões;

Cálculo da Redução do Fardo Regulatório relativo ao projeto conjunto entre a ANTT e o Governo do Distrito Federal, para liberação das faixas do BRT Sul em horários de pico, com economia estimada de R\$ 70 milhões para os próximos 5 (cinco) anos.



Revisão do Estoque Regulatório

Por meio do Decreto nº 10.139, 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 esgotado no tempo ou cuja necessidade ou significado não puderem ser identificados, conforme previsão contida no art. 8º do referido Decreto.

De modo a atender às regras definidas no recém editado Decreto nº 10.139, de 2019, em fevereiro de 2020, a ANTT realizou o Workshop do Projeto de Revisão do Estoque Regulatório. O objetivo foi: (i) consolidar, formatar e difundir o conhecimento técnico e logístico necessário às finalidades do Decreto; (ii) e estabelecer um cronograma para desenvolvimento conjunto de atividades entre

as unidades organizacionais e a área de governança regulatória. O curso foi ministrado pelos próprios servidores da ANTT e contou com a participação de servidores de todas as UOs.

Com o intuito de atender à determinação legal exposta no art. 12 do Decreto nº 10.139, de 2019, no dia 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 determinação legal do art.14 do referido decreto, publicou, no dia 22 de outubro de 2020, a Instrução Normativa nº 02, 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 9 (nove) foram integralmente revogadas por perda de aplicabilidade, sendo eliminadas do estoque regulatório da ANTT.

Em 2020, também em razão do referido Decreto, houve uma nova revisão do estoque regulatório da ANTT, com triagem de mais de 31.000 (trinta e um mil) atos publicados pela Agência e identificação e exame de validade dos atos com conteúdo normativo.

Por fim, destaca-se que, como forma de 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 <https://app.powerbi.com/w?r=eyJrIjoiaNzUzNzQzNzYtYzgzMy00NmI5LTg2OGUtNTBmZDUwMGRkNmVklwidCI6Ijg3YmJlOWRILWE4OTItNGNkZSIhNDY2LTg4Zjk4MmZiYzQ5MCI9>.

Transparência e simplificação

No âmbito da simplificação administrativa, foi revogada a Portaria DG nº 027, de 2010, que determinava que as consultas encaminhadas à PF-ANTT fossem definidas pelas Superintendências de Processos Organizacionais e submetidas previamente ao Diretor-Geral. A revogação, provocada pela SUART, buscou a simplificação de consultas à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), sem a necessidade de verificação prévia pelo Gabinete do Diretor Geral.

Foi também publicada a Resolução que visa disciplinar as regras previstas na Lei nº 13.874, de 2019, e no Decreto nº 10.178, de 18 de dezembro de 2019, no que tange aos atos públicos de liberação de atividades econômicas, sua classificação de risco e os respectivos prazos máximos de análise (Resolução nº 5.908, de 15 de setembro de 2020).

Capacitação em boas práticas de Governança Regulatória

Em 2020, a SUART concentrou esforços montando uma estratégia de capacitação de servidores em matéria de boas práticas regulatórias, em parceria com instituições de renome nacional e internacional, com destaque para: Escola Nacional de Administração Pública – ENAP, Ministério da Infraestrutura – Minfra; Florence School of Regulation – FSR.

Vale ressaltar que a constante demanda por capacitação dos servidores em boas práticas regulatórias tem sido sistematicamente inserida no Plano de Desenvolvimento de Pessoas. Tem sido assim nos anos passados, em 2020, e será também para o ano de 2021.

Projetos especiais e boas práticas regulatórias

Quanto à execução de projetos de natureza especial, foram desenvolvidos a proposta de implementação do programa de adido e o projeto de consolidação de súmulas.

O programa de adido tem como fim fortalecer os laços diplomáticos entre instituições internacionais; intensificar a troca de informações; atuar de forma complementar auxiliando na minimização de problemas de forma tempestiva, célere e eficaz; monitorar eventuais práticas desleais no setor; e, ainda, acompanhar e antecipar possíveis mudanças quanto às exigências dos países em relação às normas comerciais, ao transporte, ao trânsito e às demais questões aduaneiras, sanitárias e securitárias. Atualmente, a proposta de implementação do programa de adido encontra-se finalizada pela área técnica da ANTT, visando subsidiar o início das tratativas com o Ministério das Relações Exteriores – MRE.

A proposição de súmulas apresentadas pelas UOs, procedimento instaurado pela SUART, está em via de aprovação pela Diretoria Colegiada. 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.

No que concerne às ações de inovação regulatória desenvolvidas nacional e internacionalmente, a ANTT deu início à publicação do Panorama Regulatório com o objetivo de manter os servidores informados sobre boas práticas, sobre eventos e publicações relevantes para o trabalho. O Panorama Regulatório permite que as melhores práticas e os conhecimentos regulatórios nacionais e internacionais sejam disseminados à ANTT como fonte de consulta e aprendizado aos servidores.

A publicação surgiu em 2019 com o nome de Panorama Internacional. O nome foi alterado em setembro de 2020 para poder incluir iniciativas e boas práticas nacionais. Em 2020, foram publicadas duas edições: em fevereiro (Panorama Internacional) e em setembro (Panorama Regulatório).

Em 2020, a SUART participou de 2 (dois) eventos organizados pelo Comitê de Política Regulatória (Regulatory Policy Committee – RPC) e pela Rede de Reguladores Econômicos (Network of Economic Regulators – NER) da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (Organisation de coopération et de développement économiques – OCDE). Como forma de fomentar o intercâmbio de boas práticas entre os países, a SUART analisou os documentos discutidos na sessão de intercâmbio documental do RPC e da NER, ocorrida em abril de 2020, e contribuiu com sugestões de alteração nos documentos. Em novembro, participou da 15ª reunião da NER e da 23ª reunião do RPC.

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. Foi o caso da publicação *Shaping the Future of Regulators*, que trouxe um estudo de caso sobre o Canal Verde Brasil. O documento foi discutido nas reuniões da NER e do RPC de novembro.

Adicionalmente, a SUART contribuiu para a publicação *The Governance of Regulators in Latin America: Evidence from the 2018 Indicators on the governance of sector regulators*, publicada em dezembro de 2020, que fez considerações sobre a governança de órgãos reguladores na América Latina, incluindo uma análise da ANTT no setor de transporte ferroviário. A ANTT participou, ainda, do estudo *Digitising Regulatory Delivery using Emerging Technologies – A Review of Current Practices* e de uma pesquisa sobre uso de tecnologias emergentes nas Análises de Impacto Regulatório, ainda não publicados.

Por fim, ante a situação pandêmica de 2020, é notório que o novo Coronavírus (Covid-19) impactou intensamente o ambiente socioeconômico mundial. Nesse cenário desafiador, mas sempre visando as boas práticas de Governança Regulatória, a ANTT, na tentativa de mitigar os efeitos da pandemia no setor regulado, adotou medidas emergenciais junto ao setor de transportes terrestres para o enfrentamento da questão, mediante a publicação de normativos com a intenção de flexibilizar regras e reduzir perdas socioeconômicas do país. Para dar transparência a essas ações, a cada norma editada, a ANTT disponibilizou em seu sítio eletrônico um compilado contendo o resumo das medidas adotadas, que podem ser visualizadas no endereço <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/covid-19-confira-o-compilado-de-acoes-da-antt>.

Gestão **Organizacional**



Gestão Orçamentária e Financeira

O orçamento aprovado pela Lei Orçamentária Anual – LOA 2020 para a ANTT, sem considerar o montante de reserva de contingência, totalizou o montante de R\$ 621.093,82 mil. Durante o exercício, foram realizadas alterações orçamentárias (remanejamentos e cancelamentos), resultando em uma dotação final de R\$ 618.416,86 mil.

Em R\$ Mil

Unidade Orçamentária		Dotação Inicial	Dotação Cancelada	Dotação Final
39250	Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT	621.093,82	2.676,96	618.416,86

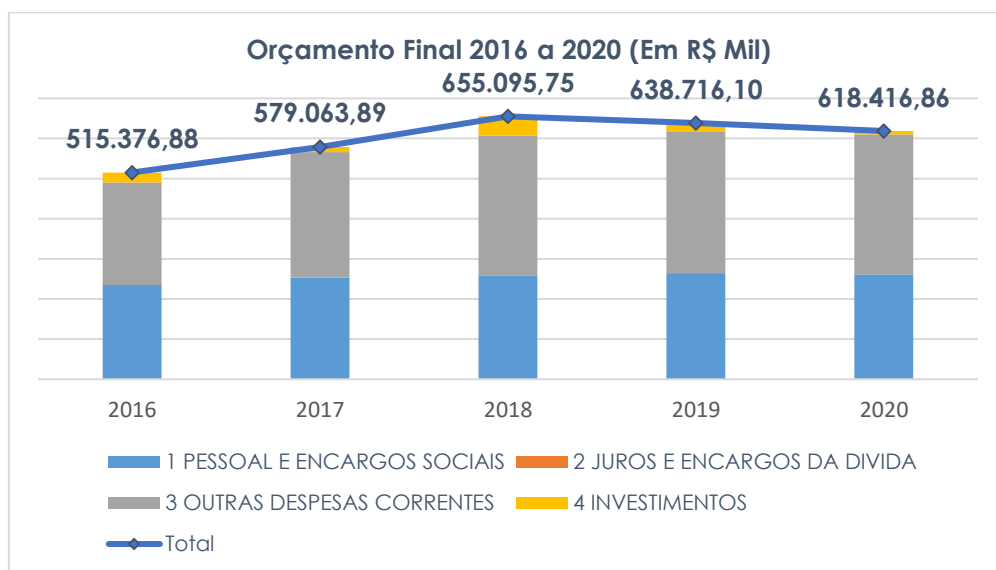
Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

Nos dados orçamentários informados não foi incluído o valor de R\$ 204.893,28 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, trata-se de 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 prevista no inciso III do art. 5º da LRF e art. 91 do Decreto-lei nº 200/1967.

Em conformidade com as legislações supracitadas, 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 2016 a 2020, sem considerar as reservas de contingências e as recomposições do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessões rodoviárias.



Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

Observa-se que houve acréscimo no orçamento entre 2016 e 2018, no entanto, desde então, o orçamento da Agência vem se mantendo no patamar, principalmente em relação a Outras Despesas Correntes, que atende às finalidades institucionais. Assim, aquelas despesas programadas, dentro de cada ano, que não puderam ser atendidas vêm sendo postergadas para os exercícios seguintes.

EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA – 2018 A 2020

ANO	GRUPO DE DESPESA	DOTAÇÃO ATUALIZADA (a)	DESTAQUE CONCEDIDO (b)	DESPESAS EMPENHADAS (c)	DESPESAS LIQUIDADAS (d)	DESPESAS PAGAS (e)	RP PAGOS* (f)	Execução % (e/c)
2020	1 PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	260.971,06	-	258.323,75	257.598,81	241.376,19	17.544,74	93,4%
	3 OUTRAS DESPESAS CORRENTES	349.304,41	2.688,50	316.898,15	254.087,09	252.584,61	44.541,19	79,7%
	4 INVESTIMENTOS	8.141,40	-	1.621,40	62,39	62,39	22.401,17	3,8%
	Total	618.416,86	2.688,50	576.843,30	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	257.248,63	239.897,51	17.391,11	93,2%
	3 OUTRAS DESPESAS CORRENTES	352.077,24	6.613,39	303.829,12	245.163,44	242.200,46	53.116,04	79,7%
	4 INVESTIMENTOS	22.205,14	-	16.798,28	39,69	39,69	38.294,11	0,2%
	Total	638.716,10	8.400,50	578.120,38	502.451,76	482.137,66	108.801,27	83,4%

2018	1	PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	259.013,89		254.633,20	254.350,48	237.188,81	-	100%
	3	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	348.269,21	34.977,25	308.927,24	248.482,17	237.296,98	45.619,43	77,2%
	4	INVESTIMENTOS	47.812,65		45.494,29	775,03	770,40	12.688,68	1,1%
	Total		655.095,75	34.977,25	609.054,73	503.607,67	475.256,19	58.308,11	78,0%

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

Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021).

A execução orçamentária nos três últimos anos evidencia uma diminuição dos gastos na rubrica Investimentos, principalmente em 2020. O alto gasto em 2018 e 2019 decorreu da execução de despesas para a estruturação, implantação e operacionalização de sistemas informatizados, implantação do CNSO e a modernização de estruturas de Tecnologia da Informação da Agência.

Em 2020, a dotação para Investimentos se restringiu a melhorias pontuais. Entretanto, houve a frustração de algumas licitações, bem como a abertura do procedimento licitatório para aquisição de veículos, que restou impossibilitada, uma vez que não havia tempo para finalização dentro do exercício financeiro, dado à necessidade de ajustes no processo.

Outro fator importante a destacar é o elevado pagamento das despesas de Investimentos por meio de Restos a Pagar, dada a liberação de limite orçamentário adicional no final do exercício, ocorrida nos últimos anos, não havendo tempo hábil para empenho, liquidação e pagamento dentro do mesmo exercício.

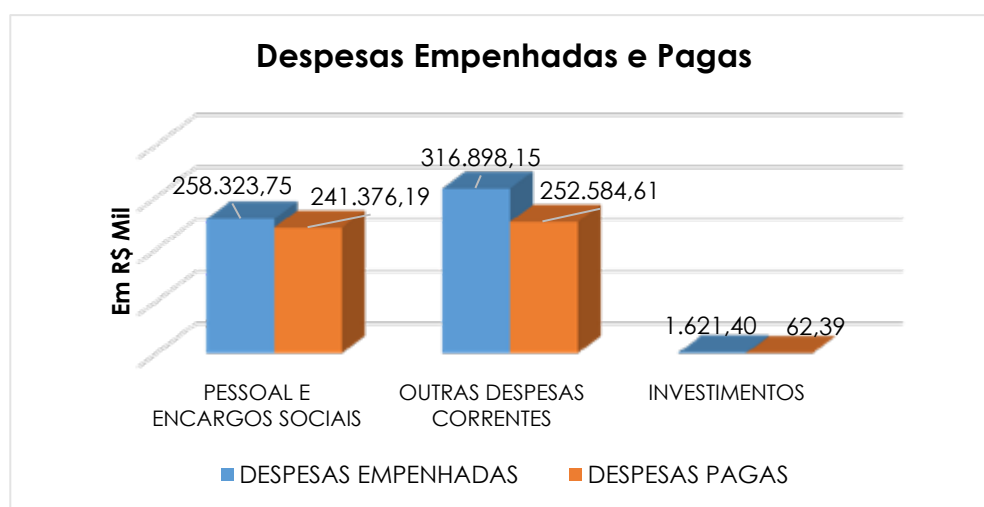
Cabe ressaltar que o pagamento de Pessoal em Restos a Pagar, a partir de 2019, decorreu das mudanças realizadas pela STN nas rotinas de pagamento, uma vez que a compensação das ordens bancárias ocorre somente no primeiro dia útil do mês subsequente.

Após aprovação da LOA 2020 e publicação do decreto de programação orçamentária e financeira, que estabelece o cronograma mensal de desembolso do Poder Executivo Federal, as dotações orçamentárias começam a ser 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 Destaques.

Em 2020, foi empenhado diretamente pela Agência 93% da dotação autorizada, alcançando o montante de R\$ 576.843,30 mil, sendo a maior parte gasta em Outras Despesas Correntes (custeio).

Do total empenhado, foram pagos R\$ 494.023,19 mil, ou seja, 85,64%, dos quais o maior dispêndio também se refere às despesas de custeio, que possuem papel importante na performance das atividades da Agência.



Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

As despesas executadas no exercício estão relacionadas com o funcionamento e desempenho das seguintes atividades da Agência:

- Pessoal, Encargos e Benefícios;
- Finalísticas: fiscalizações dos serviços de transporte rodoviário de passageiros e cargas, da infraestrutura ferroviária e rodoviária concedida; manutenção e operação do Sistema de Fiscalização Eletrônica do transporte rodoviário, regulação e estudos;
- Administrativas: serviços de apoio às atividades de fiscalização;
- Investimento: aquisição de aparelhos e equipamentos, de softwares e equipamentos de TI, que dão suporte para a área finalística e administrativa;
- Sistemas informatizados: desenvolvimento, manutenção e modernização dos sistemas de apoio fundamentais às atividades finalísticas.

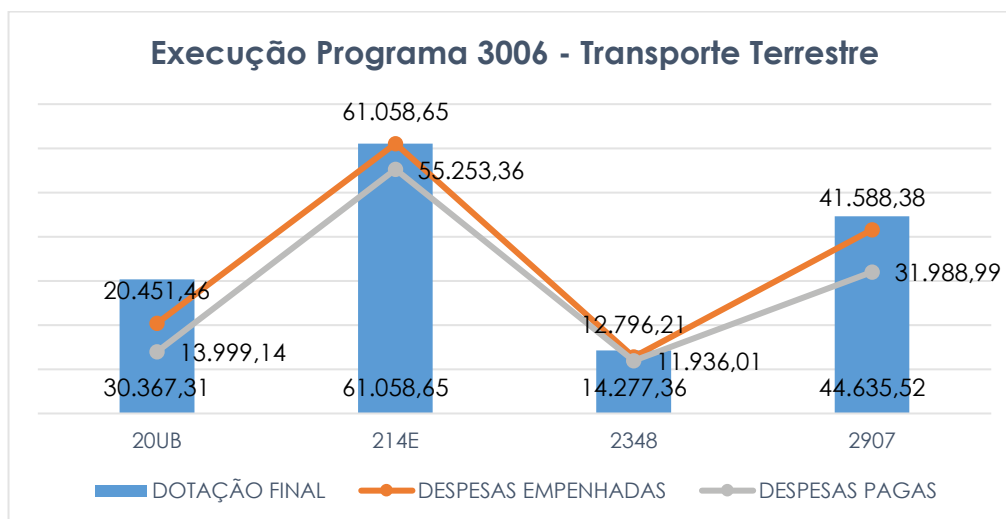
Em virtude da entrada em vigor do novo Plano Plurianual 2020–2023, foi estabelecida nova codificação para o Programa Transporte Terrestre e Trânsito passando a ser 3006, no lugar de 2087.

Os gastos realizados com as atividades finalísticas concentram-se no programa temático 3006 – Transporte Terrestre e Trânsito. Nesse programa estão inseridas as 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

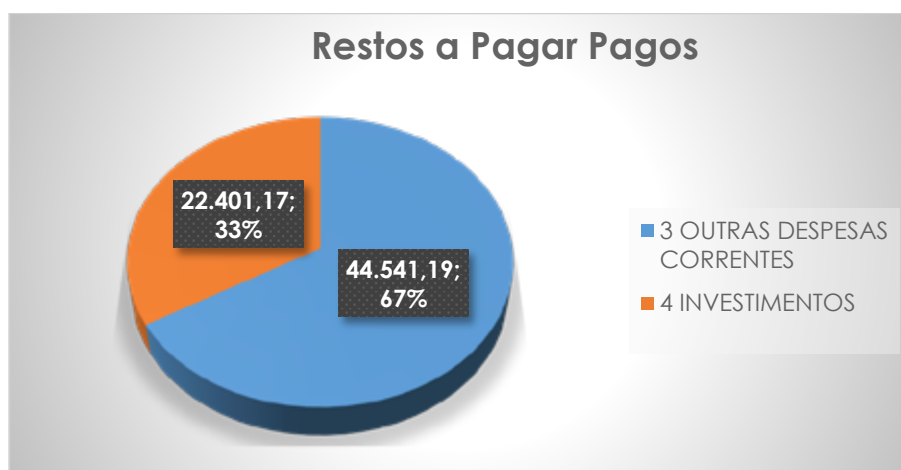


Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

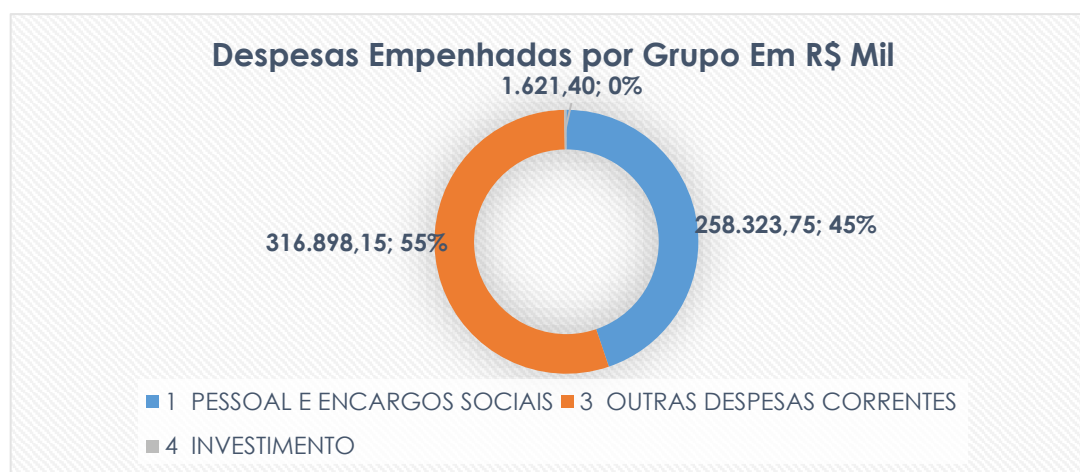
Durante o exercício, foram executados valores significativos oriundos de empenhos emitidos em anos anteriores (Restos a Pagar Processados e Não Processados). O valor total foi de R\$ 66.942,36 mil, que consiste no pagamento de Outras Despesas Correntes e Investimentos, devido a contratações de despesas no final do ano, sem tempo hábil para execução dentro do exercício ou, ainda, por atraso na entrega ou aprovação dos serviços e produtos recebidos.

Em relação a investimentos executados em RAP estão aqueles relacionados à implantação do CNSO, tendo em vista que a finalização do processo licitatório e a efetiva contratação se deram somente no final do exercício de 2018, bem como despesas relativas à modernização da infraestrutura e aquisição de equipamentos de Tecnologia da Informação.

Em R\$ Mil



Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)



Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

Em 2020, os empenhos com Outras Despesas Correntes, conforme dotação orçamentária consignada na LOA, totalizaram R\$ 316.898,15 mil, dos quais a maior parte foi destinada a outros serviços de terceiros e a serviços relacionados à tecnologia da informação e comunicação. Esses serviços foram fundamentais para o desempenho das atividades finalísticas da Agência, bem como para a estruturação e modernização dos sistemas e processamento de dados (TI).

GRUPO 3 – OUTRAS DESPESAS CORRENTES	
Elemento Despesa	Despesas Empenhadas (R\$ Mil)
39 – Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica	149.662,38
40 – Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação – Pessoa Jurídica	93.977,84
Demais elementos	73.257,93
Total	316.898,15

Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

A execução de despesas em Investimentos está relacionada à aquisição de mobiliário em geral, aparelhos de ar condicionado, software, nobreaks, equipamentos de TI, dentre outros.

GRUPO 4 – INVESTIMENTO	
Elemento Despesa	Despesas Empenhadas (R\$ Mil)
52 – Equipamentos e Material Permanente	1.498,40
40 – Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação – Pessoa Jurídica	123,00
Total	1.621,40

Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

Também merece destaque a execução de despesas com Pessoal que, em grande parte, resume 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	191.859,31
13 – Obrigações Patronais	37.424,22
Demais elementos	29.040,22
Total	258.323,75

Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

Execução por Blocos Orçamentários

Em 2020, foram criados agrupamentos de despesas que visam demonstrar a utilização dos recursos orçamentários discricionários na consecução das atividades da Agência, conforme os seguintes blocos orçamentários:

Descrição Blocos Orçamentários
Regulação e Fiscalização: são as despesas vinculadas diretamente com a 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, entre outras.
Gestão, Manutenção e Suporte: são despesas administrativas que dão suporte as atividades finalísticas, bem como as 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.

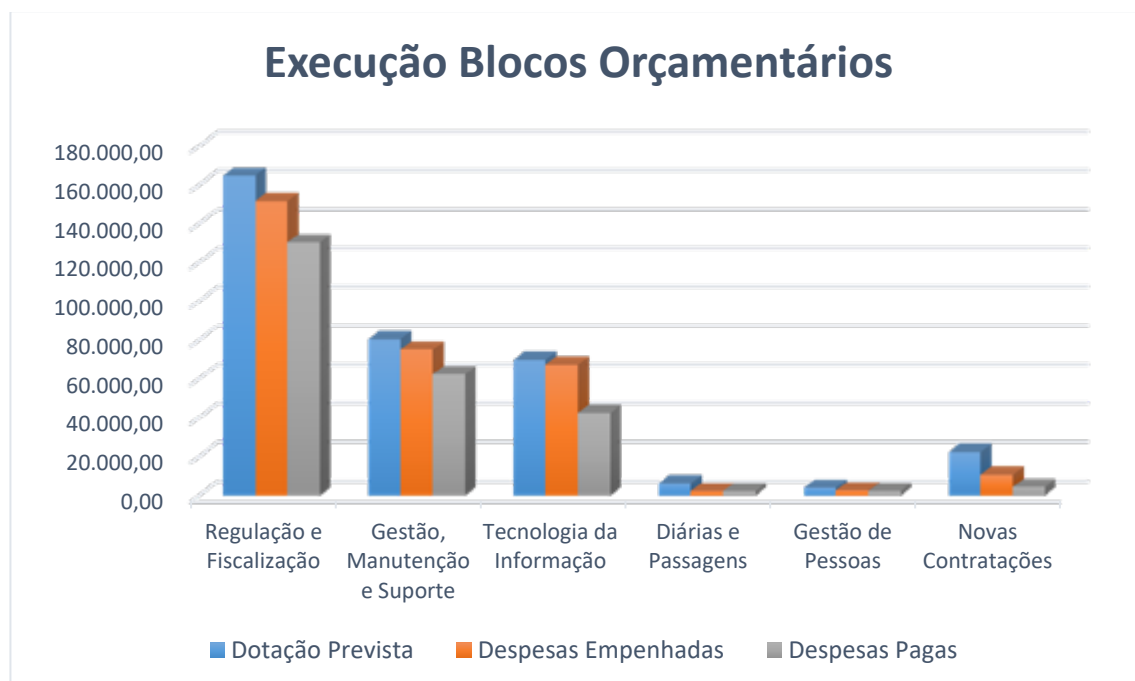
Descrição Blocos Orçamentários

Novas Contratações: abrange as novas contratações e os investimentos programados para 2020, com base no Plano Anual de Contratações 2020 aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência.

No exercício, dos recursos previstos para os blocos orçamentários, foi empenhado o montante de R\$ 309.603,20 mil e pago o valor de R\$ 244.444,49, sendo que o maior dispêndio foi no bloco de Regulação e Fiscalização, o qual se refere às atividades finalísticas da Agência.

Execução Blocos Orçamentários 2020			
Blocos Orçamentários	Dotação Prevista	Despesas Empenhadas	Despesas Pagas
Regulação e Fiscalização	164.837,85	151.629,78	130.414,90
Gestão, Manutenção e Suporte	80.424,83	75.052,20	62.346,12
Tecnologia da Informação	69.718,30	67.271,22	42.604,52
Diárias e Passagens	6.405,50	2.284,59	2.280,19
Gestão de Pessoas	3.983,12	2.640,66	2.357,76
Novas Contratações	22.369,91	10.724,75	4.440,98
Total	347.739,50	309.603,20	244.444,49

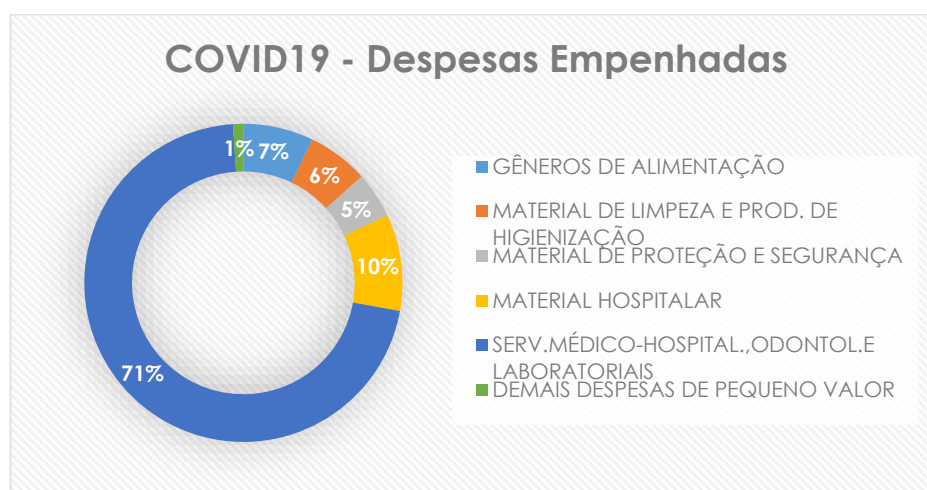
Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)



Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

Execução Despesas COVID-19

Diante da pandemia da Covid-19, foram necessários gastos com a prevenção dos servidores da Agência, bem como para evitar a disseminação do vírus nas unidades que mantiveram o trabalho presencial. Dessa forma, foi empenhado o montante de R\$ 228.507,07 com aquisição de testes, máscaras, álcool em gel, luvas e demais equipamentos e materiais de proteção.



Fonte: Tesouro Gerencial (01/02/2021)

Limite Orçamentário – Despesas Discricionárias

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

O Decreto nº 10.249, de 19 de fevereiro de 2020, liberou todo o limite orçamentário da Agência, no montante de R\$ 347.740.501,00. Ressalta-se que em 2020 não houve contingenciamento de despesa, ocorrendo a liberação do limite no primeiro bimestre do ano.

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 à proliferação do vírus. Com isso, algumas despesas sofreram reduções significativas, tais como aquelas relacionadas a diárias e passagens, manutenção de veículos e combustíveis, cursos de capacitação, estagiários, água e energia elétrica.

Além disso, considerando o cenário orçamentário restrito para 2021, com redução de 14% em relação ao Orçamento autorizado em 2020, cujo limite fixado comporta tão somente a manutenção das despesas atualmente comprometidas, foi necessária a reavaliação do planejamento orçamentário da ANTT, de modo que as novas contratações programadas em 2020, com impacto em 2021, fossem canceladas ou, ainda, realizadas mediante compensação pela redução de outras despesas.

Ressalta-se ainda que a ANTT vem envidando esforços para aumentar a eficiência de seus processos licitatórios, o que tem contribuído para redução dos valores dos novos contratos administrativos em substituição aos anteriores. Assim, os fatores acima expostos resultaram na impossibilidade de aplicação integral da dotação autorizada para a ANTT.

Principais Desafios e Ações Futuras

A ANTT regula aquelas atividades econômicas diretamente impactadas pelo desempenho econômico do país, porém 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 catalizadora de investimentos nacionais e internacionais, por meio das infraestruturas concedidas ou a conceder.

Conhecendo o cenário econômico atual do país, a Agência vem adotando esforços para adequação de suas despesas, promovendo ações para contenção e redução dos seus gastos com manutenção, por meio de negociações contratuais que visam à redução de valores dos 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; implantação do teletrabalho; e implementação de fiscalização remota e inteligente.

Com as melhorias e avanços na gestão estratégica da ANTT, a Agência vem buscando formas de melhor alinhamento entre o orçamento 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 2019-2020, atendendo à determinação 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, com 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.

Ocorre que, para permitir que a Agência seja capaz de viabilizar infraestruturas e serviços de transportes terrestres modernos, ágeis e competitivos, trazendo melhorias significativas na prestação de serviços à sociedade e também em termos de governança e estruturação de investimentos, faz-se necessário implementar soluções e projetos que alavanquem sua atuação.

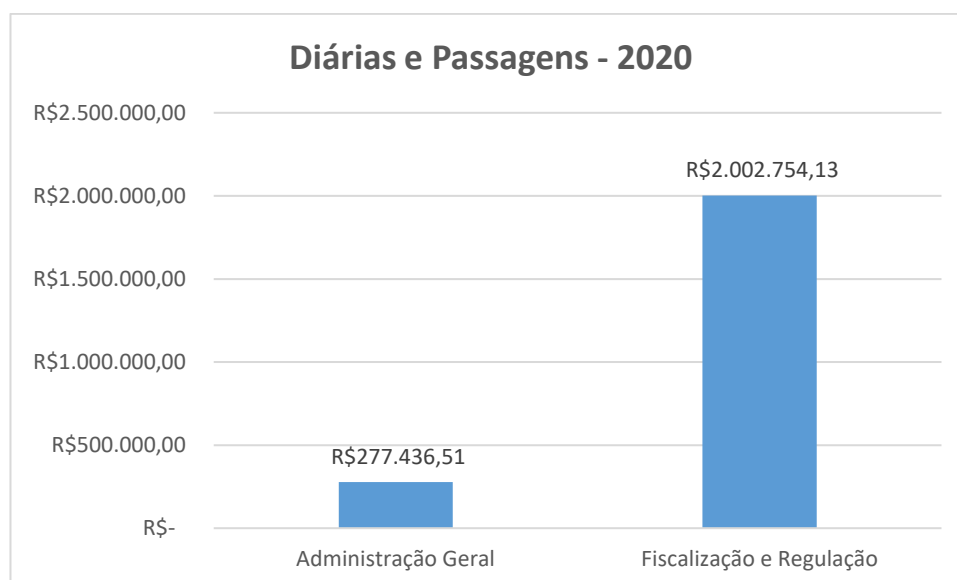
A infraestrutura tem grande relevância na retomada do crescimento econômico do país, a partir dos investimentos decorrentes do programa de concessões do governo, com o consequente aumento da produtividade e da geração de empregos, devendo a ANTT estar devidamente estruturada, não apenas para viabilizar os procedimentos de delegação, mas também para o acompanhamento e fiscalização das novas outorgas.

No entanto, com quadro funcional de apenas 55,4% da força de trabalho estabelecida pela Lei nº 10.871/2004, ou seja, num cenário defasado em mais de 15 anos, A ANTT tem enfrentado desafios para realização de suas atribuições legais e regimentais e necessita da realização de novas contratações de serviços de apoio e modernização tecnológica para poder cumprir seu papel e fortalecer sua capacidade de gestão e fiscalização. A ausência desses recursos pode levar a Agência a não corresponder, conforme expectativas, ao compromisso do Governo de ampliação dos investimentos privados previstos no Programa de Concessões, que irá representar o acréscimo de 10 mil Km concedidos e R\$ 100 bilhões em investimentos sob a gestão desta Agência.

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 2020, foi liquidado o total de R\$ 2.280.190,64 em diárias e passagens, sendo 12,2% deste montante em Ações Administrativas (R\$ 277.436,51) e 87,8% (R\$ 2.002.754,13) 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 no geral, incluindo os afastamentos a serviço, fossem drasticamente reduzidas.

Em consonância com as orientações da Organização Mundial da Saúde e autoridades sanitárias nacionais e internacionais, a ANTT publicou em 26/03/2020 a Portaria DG Nº 127, 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 fizerem estritamente necessárias.

Assim, despesas dessa natureza apresentaram um valor atípico no ano de 2020, em relação aos exercícios 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 e 2020.

AÇÕES	2019	2020	Variação
Administração	R\$ 1.415.432,44	R\$ 277.436,51	-80%
Fiscalização e Regulação	R\$ 5.013.948,91	R\$ 2.002.754,13	-60%
TOTAL	R\$ 6.429.381,35	R\$ 2.280.190,64	-65%

Conforme demonstrado, em 2020 houve uma redução de cerca de 65% (de R\$ 4.149.190,71) no valor total executado em diárias e passagens em relação a 2019. A execução com ações administrativas sofreu uma queda de 80%, enquanto a queda em fiscalização e regulação foi da ordem de 60%.

Gestão de Custos

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 dado prosseguimento ao 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.

Nesse sentido foram alocados às unidades da Sede os custos administrativos que possuísem relação significativa com esses critérios de rateio (locação de imóvel, água, luz, condomínio...). Para aqueles itens em que não havia relação entre as despesas administrativas e os critérios de rateio adotados, o elemento de custo não foi rateado.

Nesse primeiro momento a implementação da apuração dos custos administrativos se restringiu somente à Sede, posteriormente com o amadurecimento dos critérios de rateio dos custos será estendida a apuração para as Unidades Regionais.

Em relação às despesas de Tecnologia da Informação – TI, por possuírem características diferenciadas para a sua contratação e ser necessário o apoio de uma área específica, inicialmente foram definidos 4 grandes grupos de rateio, sendo:

- Infraestrutura computacional;
- Desenvolvimento de sistemas;
- Centro Nacional de Supervisão Operacional – CNSO; e
- Demandas específicas.

Assim, para a infraestrutura foi realizado o rateio de acordo com a quantidade de servidores lotados em cada unidade organizacional; sobre os sistemas foi identificado os recursos alocados para cada um dos sistemas desenvolvidos ou mantidos pela Agência; no CNSO realizou-se a divisão proporcionalmente aos painéis disponibilizados em 2020; e as demandas específicas foram alocadas para a unidade demandante.

Segue abaixo, quadro contendo o rateio das despesas administrativas da Agência por Unidade Organizacional.

RATEIO DESPESAS ADMINISTRATIVAS 2020 ANTT - SEDE					
Unidade	Despesa Direta	Despesas Administrativas Rateio	Despesas TI Rateio	Total	%
Área Finalística					
SUART	45.065,43	1.634.797,19	1.342.733,06	3.022.595,68	1,37%
SUCON	8.015.499,66	1.237.833,05	241.148,32	9.494.481,03	4,31%
SUFER	938.605,13	3.236.709,32	666.980,95	4.842.295,40	2,20%
SUFIS	66.690.099,77	7.435.534,54	6.124.796,07	80.250.430,38	36,44%
SUPAS	50.223,59	5.816.509,84	3.611.595,33	9.478.328,76	4,30%
SUROC	10.235,50	2.305.335,61	2.871.096,17	5.186.667,28	2,36%
SUROD	24.754.004,46	4.523.387,96	3.778.546,57	33.055.938,99	15,01%
Área Administrativa					
ASCOM	2.446.220,91	1.846.336,26	1.019.022,65	5.311.579,82	2,41%
ASINF	-	227.030,12	38.583,73	265.613,85	0,12%
ASINT	32.150,43	318.007,43	97.914,03	448.071,89	0,20%
ASPAR	-	696.261,85	189.295,11	885.556,96	0,40%
AUDIT	-	1.324.625,86	125.397,13	1.450.023,00	0,66%
COREG	15.920,53	851.726,43	115.751,19	983.398,15	0,45%
DG/DIRETORIA/ GAB	74.996,97	5.210.971,43	578.755,97	5.864.724,37	2,66%
OUVID	7.609.846,62	907.614,41	861.584,44	9.379.045,47	4,26%
PRG	5.696.177,90	3.214.895,33	848.842,08	9.759.915,31	4,43%
SECET	-	95.910,33	9.645,93	105.556,26	0,05%
SEGER	250.856,44	5.291.301,66	433.197,92	5.975.356,02	2,71%
SUDEG	8.102.774,60	10.554.030,06	3.729.686,14	22.386.490,80	10,16%
SUTEC	3.037.170,39	4.380.007,91	4.051.811,82	11.468.990,12	5,21%
URCN*	46.790,50	254.288,00	318.315,78	619.394,28	0,28%
Total	127.816.638,83	61.363.114,59	31.054.700,39	220.234.453,81	100%

*URCN considerada no rateio Sede por estar localizada na Sede da ANTT.

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: referem-se às arrecadações de outorgas/concessões de ferrovias e outorgas

de serviços de transportes de passageiros. A maior receita dessa fonte se deve às parcelas trimestrais de concessões das malhas de ferrovias;

- Fonte 174: referem-se às arrecadações decorrentes das infrações ocorridas na prestação de serviços de transportes rodoviários de passageiros e de cargas. Além disso, há o 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; e
- Fonte 250: a maior parte dessa fonte se refere às arrecadações decorrentes das Verbas de Fiscalização mensais previstas nos contratos de concessões de rodovias e da Verba de Fiscalização Anual prevista no contrato de subconcessão ferroviária para a Rumo Malha Central S.A. e no 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A.
- Nessa fonte, são arrecadadas também as taxas/emolumentos de cargas e passageiros para autorização/cadastramento de serviço/frota e as multas decorrentes de descumprimento contratual e/ou de regulação.

Em 2020, a receita realizada foi de R\$ 5.887.601.547,66, conforme composição detalhada no quadro abaixo.

FONTE	RECEITA PREVISTA LOA 2020	RECEITA REALIZADA 2020	% DE REALIZAÇÃO EM RELAÇÃO À LOA
129	358.876.775	5.548.667.754	1546,12%
174	197.549.716	104.603.935	52,95%
250	198.751.910	234.329.858	117,90%
TOTAL	755.178.401	5.887.601.548	779,63%

Ao analisar-se os montantes arrecadados, em relação aos valores previstos na Lei Orçamentária Anual, verifica-se que as Fontes 129 e 250 superaram os valores previstos na LOA. O aumento expressivo na Fonte 129 se deve à antecipação das parcelas do valor da outorga exigido no contrato de subconcessão com a Rumo Malha Central S.A. e à antecipação de parcelas do valor da outorga previsto no 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A.

A Rumo Malha Central S.A. antecipou o pagamento das parcelas 6 a 64 do valor de outorga, com vencimento entre 05/11/2020 e 05/05/2035, no total de R\$ 2.276.734.399,49 (dois bilhões, setecentos e setenta e seis milhões, setecentos e trinta e quatro mil, trezentos e noventa e nove reais e quarenta e nove centavos) e a Rumo Malha Paulista S.A. antecipou o pagamento das parcelas 3 a 72 do valor de outorga, com vencimento entre 05/12/2020 e 05/03/2038, no total de R\$ 2.823.776.797,62 (dois milhões, oitocentos e vinte e três milhões, setecentos e setenta e seis mil, setecentos e noventa e sete reais e sessenta e dois centavos).

O aumento na fonte de recursos 250 justifica-se, principalmente, a dois fatores:

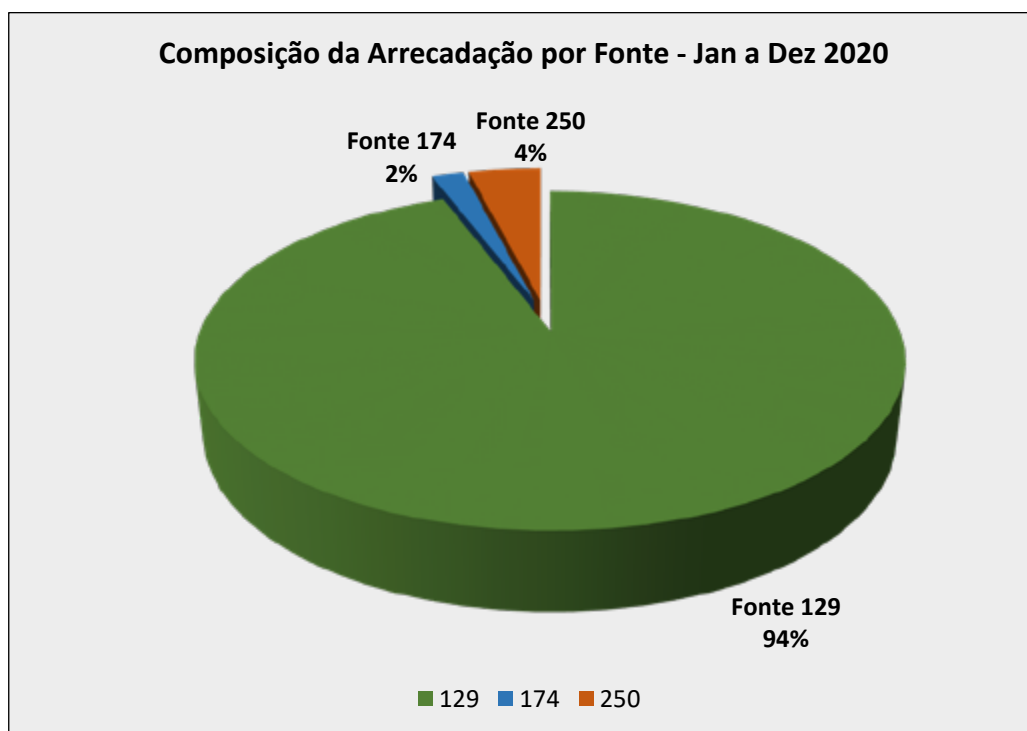
- Arrecadação de Verbas de Fiscalização oriundas de novas concessões rodoviárias (Concessionária Ecovias do Cerrado S.A. e Concessionária Catarinense de Rodovias S.A.); e
- Arrecadação referente à Verba de Fiscalização Ferroviária Anual prevista no Contrato de Subconcessão da Rumo Malha Central S.A. e no Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. (2º Termo Aditivo).

Em relação à fonte 174, a redução da arrecadação está diretamente relacionada à pandemia da Covid-19. Os prazos processuais no âmbito de processos administrativos sancionadores de que trata a Resolução nº 5.083/2016 foram suspensos conforme o disposto nas Resoluções ANTT nºs 5.878/2020, 5.882/2020 e retomados por força da Resolução ANTT nº 5.905/2020. De igual forma, foram suspensos os prazos dos processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito: Deliberação CONTRAN nºs 185/2020 e 186/2020 e Resolução CONTRAN nº 782/2020. Retomados por força da Proposta do Ministério da Infraestrutura para Revogar a Resolução CONTRAN nº 782/20. Nesse contexto, ocorreu o atraso na conclusão dos processos administrativos o que, somada à redução da capacidade de adimplência dos infratores, resultou em arrecadação inferior ao previsto na LOA para a fonte de recursos 174.

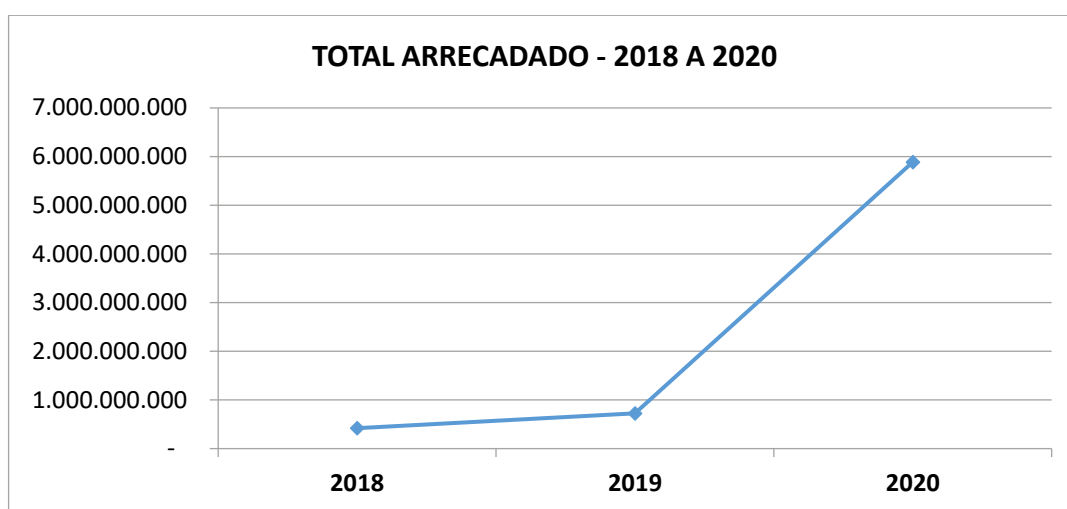
Visando apresentar uma análise comparativa, o quadro a seguir apresenta a receita realizada nos últimos três anos.

COMPARATIVO DA RECEITA REALIZADA - JANEIRO A DEZEMBRO						
2018 A 2020						
FONTE	2018		2019		2020	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
129	42.539.672	10%	339.208.731	47%	5.548.667.754	94%
174	198.645.034	47%	201.791.566	28%	104.603.935	2%
250	178.574.868	43%	182.937.831	25%	234.329.858	4%
TOTAL	419.759.574	100%	723.938.127	100%	5.887.601.548	100%

A composição do valor total arrecadado em 2020, 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 2018 a 2020.



Gestão Das Multas Aplicadas Em Decorância 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, gerir os créditos advindos 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 250);
- 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 restituição de valores;
- b. Promover o registro e 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 rodoviárias 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 (Plansul Planejamento e Consultoria Eireli, Contrato nº 032/2018).

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 relacionados 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. 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.

De acordo com as planilhas apresentadas neste item, atualmente, não há processos de multas na eminência de prescrição no âmbito da ANTT, pois, todo o processamento está sendo realizado de forma tempestiva, célere e antecipada, levando em conta todo o contexto prescricional.

Com relação à gestão do risco na segurança dos processos físicos, decidiu-se pela implantação do SIFAMA, sistema que possibilita o processamento eletrônico dos autos lavrados pela Agência.

Medidas usuais para garantir bons índices de arrecadação

O TCU, no Acórdão nº 1.817/2010 determinou que a ANTT aprimorasse seus mecanismos de cobrança administrativa.

Com a finalidade de cumprir as medidas determinadas pelo Tribunal, 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, reduzindo 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.

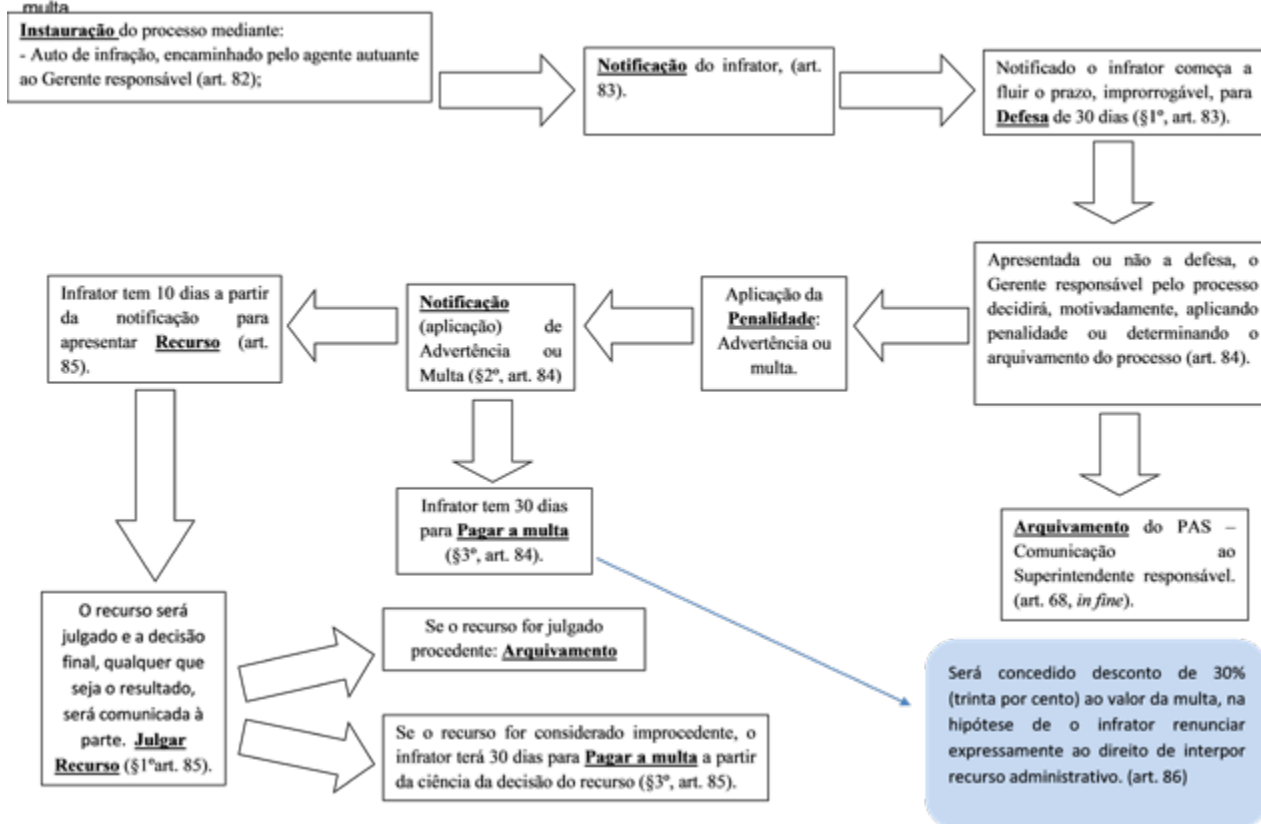
Como demonstração prática e quantitativa desse aprimoramento, desde que os débitos vencidos e não pagos, relativos às multas processadas pela Agência, passaram a ser inscritos na SERASA (2011), foi possível um acréscimo substancial na arrecadação.

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):

Exercício	Qtde Al's inscritos	Qtde Al's pagos por cobrança administrativa (R\$)	Valor recebido por cobrança administrativa	Valor Arrecadado 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
TOTAL	467.614	189.274	188.945.838	733.628.903

Fonte: GEAUT

Na sequência, segue a nova tabela de Acompanhamento Autos Inscritos na Serasa:

Consolidado Exercício anterior (2019):

Exercício 2019	Al's	Fonte 174	Al's Pagos por cobrança no mês		Renegociação da Dívida		Solicitação da PF/ANTT		TOTAL GERAL	
	Qtde	Valor (R\$)	Qtde	Valor (R\$)		Valor (R\$)	Qtde	Valor (R\$)	Qtde	Valor (R\$)
TOTAL	86.690	200.312.213	8.703	10.341.972,42	1.810	7.571.477,38	13.949	36.080.541,64	24.462	53.993.991,44

Exercício de 2020:

Período 2020	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	7.492	24.247.916,45	365	359.989,51	55	196.952,96	1.754	2.071.248,12	2.174	2.628.190,59
Fevereiro	5.343	15.000.486,00	332	415.898,95	55	229.970,79	710	1.715.826,51	1.097	2.361.696,25
Março	7.482	23.235.897,38	500	564.369,74	67	263.463,02	574	1.679.004,09	1.141	2.506.836,85
Abril	2	404,34	407	550.069,04	46	207.017,76	276	646.973,38	729	1.404.060,18
Maio	2	5.762,77	281	381.323,23	55	259.215,21	220	380.338,32	556	1.020.876,76
Junho	0	0,00	314	367.553,74	124	370.421,96	356	617.836,04	794	1.355.811,74
Julho	3	13.411,50	326	393.241,24	107	440.235,27	458	1.198.211,42	891	2.031.687,93
Agosto	0	0,00	206	250.073,56	89	334.362,37	351	629.101,15	646	1.213.537,08
Setembro	448	375.420,88	228	287.539,09	73	308.762,70	392	803.356,41	693	1.399.658,20
Outubro	1.746	433.643,87	181	188.567,31	188	704.859,97	528	1.285.695,32	897	2.179.122,60
Novembro	6.344	1.875.415,15	138	139.970,83	115	429.390,07	328	784.821,01	581	1.354.181,91
Dezembro	14.027	24.097.428,82	419	375.786,58	124	443.429,95	327	905.218,92	870	1.724.435,45
TOTAL	42.889	89.285.787,16	3.697	4.274.382,82	1.098	4.188.082,03	6.274	12.717.630,69	11.069	21.180.095,54

Obs.: As baixas realizadas por solicitação da Procuradoria Federal junto à ANTT são decorrentes de pagamentos e de parcelamentos dos débitos inscritos em dívida ativa.

É importante destacar que devido ao advento da pandemia do coronavírus (Covid-19), foi realizada a suspensão da atividade de inscrição na SERASA de devedores 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 7 inscrições na SERASA, para teste de correção da funcionalidade de envio de lotes de inscrição e de exclusão no cadastro de inadimplentes.

Dados de Arrecadação de Multas – 2012 a 2020

Fonte	Multas	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
174	Multas Excesso de Peso	27.409.612	22.203.817	17.745.974	8.987.287	11.955.018	9.565.610	45.300.616	43.195.145	15.039.699
	Multas por Evasão de Balança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Multas Transp. Rod. Interest. Passageiros	15.578.624	24.254.833	43.071.552	51.745.775	52.232.147	47.025.551	61.762.535	64.942.792	31.123.777
	Multas Vale Pedágio	4.874.026	4.781.569	5.053.004	3.179.594	3.160.613	2.508.934	2.284.548	4.041.201	2.007.598
	Multas RNTRC	12.090.910	12.640.030	22.460.774	27.395.978	32.073.320	30.394.962	46.930.359	32.493.588	12.783.798
	Multas Transp. Rod. Internacional Cargas	356.097	1.037.460	2.450.299	1.627.606	2.434.842	2.675.247	3.238.895	2.350.523	1.789.777
	Multas Transp. Rod. Internac. Passageiros	145.888	57.052	210.576	168.536	572.594	405.361	520.736	621.748	342.479
	Produtos Perigosos	0	0	1.663	0	0	1.154.875	9.637.790	6.396.770	2.175.911
	PEF	0	0	643	0	3.575.705	3.277.817	5.767.634	5.490.331	1.839.518
	PISO MÍNIMO DE FRETE	0	0	0	0	0	0	0	5.047.498	5.061.811
	PGF/RDA/ANTT-Multa Infr. Admininistrativa	0	0	0	0	2.130.732	12.432.080	21.862.520	35.732.618	30.814.872
	TOTAL LÍQUIDO ARRECADADO	60.455.156	64.974.762	90.994.486	93.104.777	108.134.971	109.440.437	197.305.633	200.312.213	102.979.240

Fonte	Multas	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
250	Multas Contratuais/Regulatórias	1.112.237	2.254.250	21.482.673	4.889.091	8.750.733	14.453.392	24.228.877	9.250.697	38.344.261
	PGF/RDA/ANTT-Contrato Admininistrativo	0	0	0	0	1.212.512	1.418.265	5.314	64.100	212.545
	TOTAL LÍQUIDO ARRECADADO	1.112.237	2.254.250	21.482.673	4.889.091	9.963.245	15.871.657	24.234.191	9.314.797	38.556.806

Fonte: SIAFI – CODAR/GEORF/SUDEG

- 1) 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.
- 2) A redução da arrecadação, na Fonte 174, está diretamente relacionada à pandemia do Covid-19. Os prazos processuais no âmbito de processos administrativos sancionadores de que trata a Resolução nº 5.083/2016 foram suspensos conforme o disposto nas Resoluções ANTT nºs 5.878/2020, 5.882/2020 e retomados por força da Resolução ANTT nº 5.905/2020. De igual forma, foram suspensos os prazos dos processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito: Deliberação CONTRAN nºs 185/2020 e 186/2020 e Resolução CONTRAN nº 782/2020. Retomados por força da Proposta do Ministério da Infraestrutura para Revogar a Resolução CONTRAN nº 782/20. Nesse contexto, ocorreu o atraso na conclusão dos processos administrativos o que, somada à redução da capacidade de adimplência dos infratores, ocasionou a redução da arrecadação pela fonte 174.

Ademais, outra medida para garantir bons índices de arrecadação em relação ao volume de multas aplicadas foi a adoção de célere encaminhamento dos processos para cobrança judicial, sendo relevante destacar:

Processos encaminhados para cobrança judicial

Exercício	Processos tramitados	Valores Atualizados (R\$)
2011	15.445	6.742.371
2012	12.217	14.534.926
2013	21.191	46.235.629
2014	17.476	27.930.945
2015	27.001	61.738.848
2016	41.537	121.083.414
2017	56.345	219.859.035
2018	53.170	160.582.811
2019	87.557	326.961.423
2020	90.099	-
TOTAL	422.038	985.669.402

Fonte: GEAUT

Obs.: Devido a mudanças na forma de controle da remessa dos processos para cobrança pela Procuradoria Federal junto à ANTT, não será mais informado o valor referente aos processos enviados. Neste ponto cabe destacar que os valores informados anteriormente eram atualizados somente até a data de remessa, portanto, não representavam de forma precisa o valor efetivamente correspondente à cobrança na data de elaboração do relatório.

Acompanhamento Produção = Dívida Ativa

Ref.: quantidade de processos

	Atividade	2004 a 2016	Realizado 2017	Realizado 2018	Realizado 2019	Realizado 2020
PRG CT 041/2014	Triagem/arquivo/instrução	132.521	64.065	75.660	86.834	77.455
	Registro Certidão Dívida Ativa - CDA	92.999	51.024	70.000	80.021	70.669
	Inscrição em Dívida Ativa	92.999	51.024	70.000	80.021	70.669

Fonte: Subprocuradoria-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – PRG-ANTT

Conforme demonstrado acima, houve incremento no número de processos inscritos na Dívida Ativa nos últimos exercícios.

Ao final de 2014, foi firmado contrato de terceirização para prestação de serviço de apoio administrativo às atividades da Procuradoria Federal junto à ANTT, que permitiu expandir o número de colaboradores, com consequente agilidade nos procedimentos para aumento no número de inscrições.

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 é auxiliada pelos colaboradores terceirizados.

Tal incremento também se deu em razão da implementação de um novo sistema disponibilizado pela Procuradoria-Geral Federal/AGU, que é o SAPIENS-Dívida, em março de 2016, no qual a ANTT foi o projeto piloto.

Esse sistema otimizou sobremaneira os trabalhos de inscrição na Dívida Ativa, vez que os créditos são cadastrados pelos colaboradores terceirizados, revisados e inscritos no sistema eletrônico, tanto pelos Procuradores Federais lotados na PF/ANTT quanto pelo Procuradores atuantes na Equipe Nacional de Cobrança, órgão vinculado à Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos, da Procuradoria-Geral Federal/AGU, a quem compete gerar as Certidões de Dívida Ativa para o protesto dos créditos ou ajuizamento das Execuções Fiscais. Às unidades da execução da Procuradoria-Geral Federal em todo o território nacional cabe a atuação nas Execuções Fiscais, bem como o atendimento local dos devedores, quanto aos pedidos de emissão de boletos, atualizações e parcelamentos, tudo de forma simples e automática.

Também foi desenvolvido um sistema, no âmbito da ANTT, 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 referido sistema recentemente disponibilizado.

Após esse procedimento da GEORF, 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.

Encontra-se em fase de conclusão de desenvolvimento e implementação o Sistema Integrado de Fiscalização, Autuação, Multa e Arrecadação (SIFAMA). O sistema foi criado em maio de 2014, e foi implantado inicialmente nas balanças de todos os postos de fiscalização das rodovias federais concedidas que verificam o excesso de peso nos veículos em circulação pelas vias.

O Sistema já está em funcionamento para emissão dos autos, com módulos de autuação, notificação e arrecadação concluídos e, pela automatização facilita os procedimentos de notificação, defesa e interposição de recursos administrativos, além do pagamento de multas.

Também permite aos autuados terem vistas de processos eletrônicos por meio de acesso via site da ANTT, mediante cadastro prévio, validado pela GEAUT/SUFIS.

Os módulos implementados estão em fase de incremento de aplicativos, principalmente os relativos à cobrança das dívidas, que já se encontram em funcionamento e estão em fase de aperfeiçoamento: Inscrição em SERASA, Inscrição em CADIN e encaminhamento para fins de cobrança pela Procuradoria Federal.

Em 2020 foi promovida a integração do referido Sistema Sapiens-Dívida da AGU ao SIFAMA, da ANTT, de forma que os créditos da autarquia gerados naquele sistema passaram a ser enviados e cadastrados automaticamente no Sapiens-Dívida, o que garante maior agilidade e melhor gerenciamento das multas aplicadas, bem como melhor desempenho nas atividades de cobrança.

Também no exercício, 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, cuja prescrição se daria em 2023. Assim foi definitivamente afastado o risco de prescrição desses créditos.

Especificamente no setor ferroviário, o aprimoramento do instrumento da Declaração de Adimplência Contratual, que passou a ser emitida trimestralmente (antes, era emitida a cada pleito da concessionária), conferiu maior transparência e melhor acompanhamento das atribuições contratuais dos concessionários.

Por força de dispositivo contratual, as concessionárias de transporte ferroviário de cargas somente poderão ter seus pleitos analisados mediante a comprovação de adimplência com suas obrigações contratuais. Dessa forma, este instrumento, aliado à inscrição na dívida ativa da União e ao Cadastro de Inadimplentes, tem se mostrado como um importante aliado na atividade de arrecadação de multas.

Infelizmente, há elevado número de ações judiciais para discussão das penalidades aplicadas pela ANTT. Trata-se de direito constitucional garantido às concessionárias (art. 5º, inciso XXXV, CF) que, irredimidas com a decisão punitiva definitiva no âmbito administrativo, recorrem ao Poder Judiciário para discutir as penalidades aplicadas, ou até mesmo para postergar o seu pagamento. Entretanto, a ANTT tem tido êxito na maioria dos processos judiciais.

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. Em relação ao SIFAMA, 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 transportes rodoviários 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.

Demonstramos, abaixo, as devidas inscrições do CPF/CNPJ no CADIN, de forma comparativa dos exercícios de 2014 a 2020:

Inscrições no CADIN

	ANO 2014		ANO 2015		ANO 2016		ANO 2017		ANO 2018		ANO 2019		ANO 2020	
MODAL	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
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
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
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
PEF	-	-	-	-	39	53.305	263	362.556	286	382.979	61	96.365	-	-
TRPP	-	-	-	-	-	-	6	11.363	53	67.576	28	79.832	-	-
SAC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.415
TOTAL	1.629	5.771.930	2.949	10.246.579	5.843	21.484.100	8.189	39.710.086	4.667	17.947.717	639	2.897.707	156	614.569

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.

Cumpramos ressaltar que no exercício de 2020 as atividades de inscrição no CADIN ficaram suspensas em razão da pandemia do coronavírus (Covid-19).

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.

Conjunto de tabelas sugeridas pelo TCU – Acompanhamento da Arrecadação de Multas 2020/2019

Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Quantidade

Multas Aplicadas		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente		Processo Administrativo (Não Arrecadadas)												Validação	
						Suspensas Administrativamente		Multas não inscritas no CADIN		Multas com Risco de Prescrição Executória		Outras		Total das Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações		Multas Aplicadas por Período Competência	
Período	Qtde	Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
2020	175.314	1.665		1.980		4.935		1.744		0		1.261		3.088		163.646		175.314	-
2019	335.127	47.819	80.809	2.048	2.900	19.137	21.784	51.632	51.383	0	0	13.186	10.848	64.927	62.315	117.487	167.319	335.127	335.127
Total	510.441	49.484	80.809	4.028	2.900	24.072	21.784	53.376	51.383	0	0	14.447	10.848	68.015	62.315	281.133	167.319	-	-
Validação do Estoque de Multas Aplicadas		510.441	335.127																

Fonte: SUFIS/SUOD/SUPAS/SUFER

Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Valores (R\$ 1,00)

Multas Aplicadas		Descontos		Arrecadadas		Canceladas Administrativa-mente		Processo Administrativo (Não Arrecadadas)						Validação	
								Suspensas Administrativamen- te		Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações		Multas Aplicadas por Período de Competên- cia Exercícios	
Período	Valores	Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
2020	1.089.176.097	289.502	-	6.460.520	-	2.778.993	-	7.219.936	-	36.539.311	-	1.035.887.835	-	1.089.176.097	-
2019	1.505.116.308	22.344	4.963.035	27.695.093	32.301.770	5.759.500	4.486.464	40.394.813	56.826.679	100.019.287	68.825.125	1.289.474.003	1.337.713.236	1.505.116.308	1.505.116.308
Total	2.594.292.405	311.846	4.963.035	34.155.613	32.301.770	8.538.493	4.486.464	47.614.749	56.826.679	136.558.598	68.825.125	2.325.361.838	1.337.713.236	-	-
Validação do Estoque de Multas Aplicadas				2.594.292.405	1.505.116.308										

Fonte: SUFIS/SUOD/SUPAS/SUFER

Acompanhamento da Arrecadação de Multas – Arrecadação Efetiva (R\$)

Período de Competência da Multa Aplicada	Valores efetivamente arrecadados	
	Exercícios	
	2020	2019
2020	6.460.520,08	-
2019	27.695.093,22	32.301.769,72
Total	34.155.613,30	32.301.769,72

Fonte: SUFIS/SUOD/SUPAS/SUFER

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras – Acórdão 482/2013-TCU-Plenário					
Subitem do Acórdão	Unid.	Multas	Fórm.	2020	2019
9.6.1 Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin.	Qtde	Não inscritas no Cadin	a	53.376	51.383
	Qtde	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	68.048	62.333
	%	Físico	a/b x 100	78,44%	82,43%
9.6.2 Número absoluto e percentual de processos de cobrança de multas que (...) sofram maiores riscos de prescrição.	Qtde	Risco de Prescrição Executória	a	0	0
	Qtde	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	68.048	62.333
	%	Físico	a/b x 100	0,00%	0,00%
9.6.3 Quantidade de multas canceladas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de cancelamento em relação ao total de multas aplicadas anualmente.	Qtde	Canceladas	a	4.013	2.882
	Qtde	Aplicadas	b	510.441	335.127
	%	Físico	a/b x 100	0,79%	0,86%
	R\$	Canceladas	c	8.538.492,55	4.486.463,59
	R\$	Aplicadas	d	2.594.292.404,70	1.505.116.307,91
	%	Financeiro	c/d x 100	0,33%	0,30%
9.6.3 Quantidade de multas suspensas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de suspensão em relação ao total de multas aplicadas anualmente.	Qtde	Suspensas	a	24.072	21.784
	Qtde	Aplicadas	b	510.441	335.127
	%	Físico	a/b x 100	4,72%	6,50%
	R\$	Suspensas	c	47.614.748,53	56.826.678,77
	R\$	Aplicadas	d	2.594.292.404,70	1.505.116.307,91
	%	Financeiro	c/d x 100	1,84%	3,78%
9.6.4 Percentuais de recolhimento de multas (em valores e em número de multas recolhidas)	Qtde	Arrecadadas	a	49.484	80.809
	Qtde	Aplicadas	b	510.441	335.127
	%	Físico	a/b x 100	9,69%	24,11%
	R\$	Arrecadadas	c	34.155.613,30	32.301.769,72
	R\$	Aplicadas	d	2.594.292.404,70	1.505.116.307,91
	%	Financeiro	c/d x 100	1,32%	2,15%

Fonte: SUFIS/SUOD/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 nº 1215/2015 – 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 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 2019, informadas no Relatório de Gestão de 2019, e as presentes neste Relatório, são oriundas de cadastramentos e de mudanças de situações no sistema, atualizados em 2020, bem como em decorrência de três situações: 1) A extração dos dados tem por base a data de ocorrência da infração, assim, em 2019 ocorreram 35.010 infrações que apenas vieram a ser lavradas (tiveram seus autos assinados) em 2020; 2) Foi aprimorada a extração de dados relativos a descontos concedidos ao infrator, sendo que foi constatado que em 2019 o relatório não estava considerando o desconto de 460 multas pagas; 3) 296 autos de infração lavrados em 2019 tiveram pagamentos parciais em 2019, porém, os mesmos apenas foram quitados em 2020. A extração dos dados da planilha está refletindo a arrecadação no momento da quitação do auto, portanto, não informando mais o valor parcial arrecadado em 2019.

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 n.º 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.

Um fator importante a destacar em 2020, foi o impacto da pandemia do coronavírus (Covid-19) no desenvolvimento das atividades da ANTT e ainda as medidas de contingências adotadas, visando garantir capacidade econômica do setor, o que resultou diretamente na queda da aplicação de multas e na sua arrecadação no exercício.

Gestão de Pessoas

A Gerência de Gestão de Pessoas – GEPES desta Agência Nacional de Transportes Terrestres considera toda a legislação pertinente, observando o que consta da Lei nº 8.112, de 1990, na Lei nº 10.233 de 2001, que criou a ANTT, da Lei nº 10.871, de 2004, que dispõe sobre as carreiras das Agências Reguladoras, assim como a 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, sendo 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 as demais unidades organizacionais quanto aos regulamentos aplicáveis.

Por meio do Sistema e-Pessoal do TCU, a GEPES é instada a regularizar demandas relativas aos servidores da ANTT em assuntos referentes à acumulação de cargos, servidor gerente/administrador de empresas privadas e outros, e a prestar esclarecimentos.

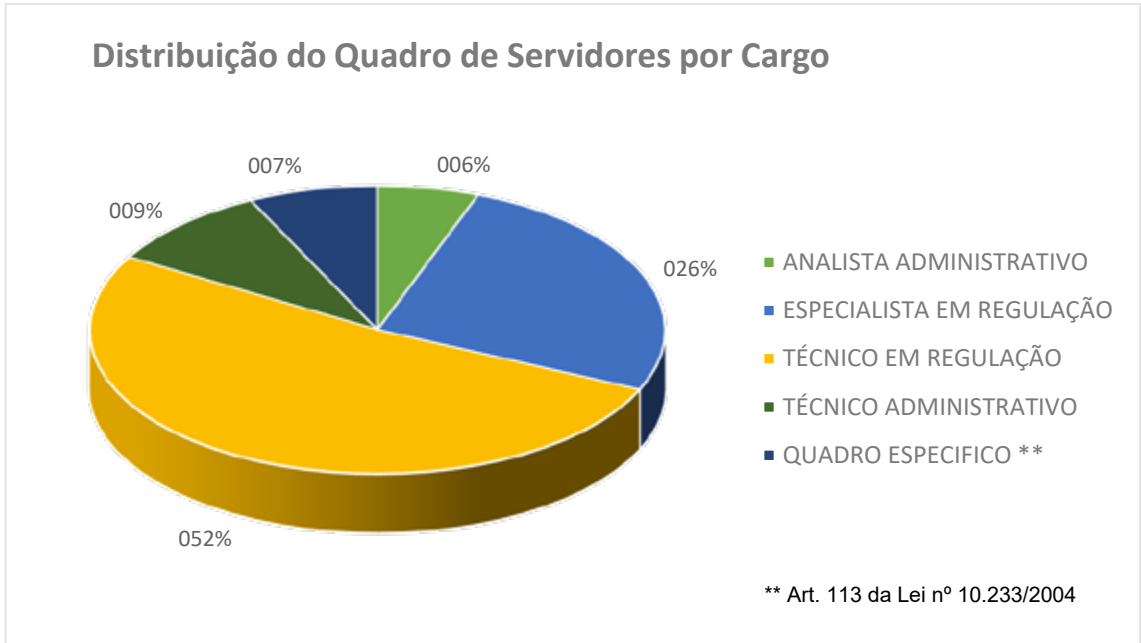
TCU – estado do indício no sistema e-pessoal em 2020	Quantitativo
Arquivado	81
Em monitoramento	7

Conformidade de Processos

- Controle e acompanhamento da entrega das Declarações de Bens e Renda: Em 2020 todos os servidores entregaram a Declaração de Bens e Rendimentos ou autorizaram seu acesso, conforme dispõe a Lei nº 8.730, de 1993.
- 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.
- Acompanhamento dos processos instruídos a título de Reposição ao Erário: Foram instaurados 17 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 10 servidores, distribuídos em 3 Unidades Regionais, gerando retorno aos cofres da União de R\$ 23.338,29.
- Serviço de Informação ao Cidadão e Ouvidoria Interna: Em 2020, a Gerência respondeu o equivalente a 33 pedidos de informações do Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão – e-SIC.

Força de Trabalho

O Quadro de pessoal da Agência conta, atualmente, com 1019 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 10.233/04. Em 2020, houve 1 reversão e 1 recondução.



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 945 servidores, o que corresponde a 55,4% 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.

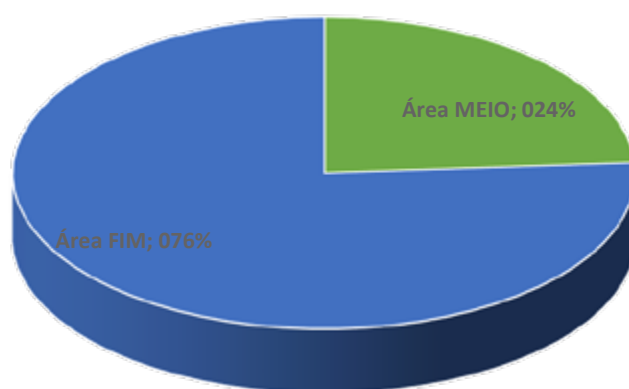
Composição da Força de Trabalho Distribuição por situação funcional

Estatutário	Requisitado	Cedidos	Anistiados	Sem Vínculo	Outros	Total
82,70%	3,38%	3,29%	4,64%	3,71%	2,28%	100,00%
980	40	39	55	44	27	1185

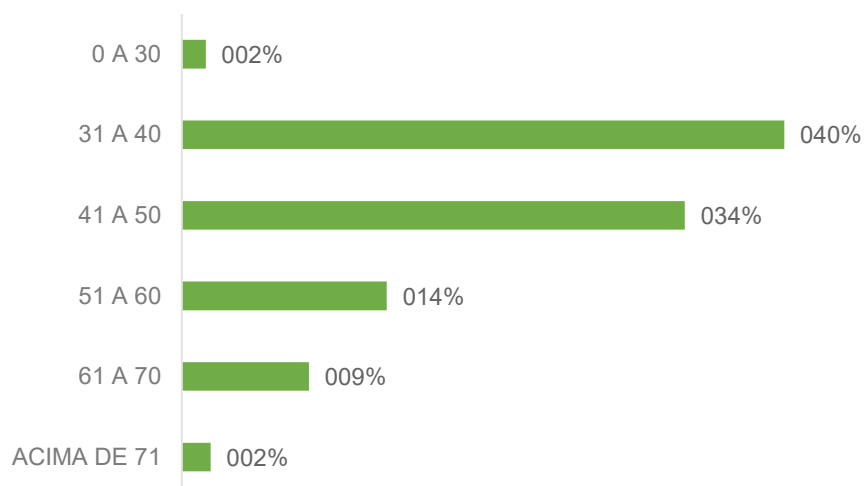
1.185 Servidores (todas as situações funcionais)

♂ %72,59 ♀ %27,41 ♿ %2,59

Distribuição da Força de Trabalho



Idade dos servidores ativos



Estratégia de Recrutamento e Alocação de Pessoas

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 obter sucesso.

A carência de servidores causa impactos diretos na produtividade da ANTT, refletindo negativamente em suas atribuições finalísticas, como a regulação e fiscalização de mercados relacionados às concessões rodoviárias e ferroviárias e o transporte terrestre de passageiros e cargas.

Movimentação para compor Força de Trabalho, Portaria nº 193/2018

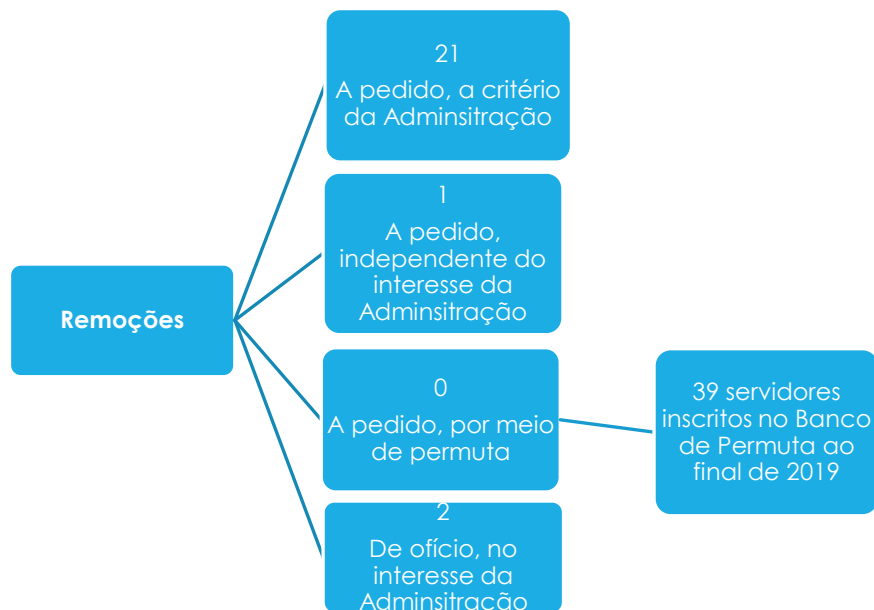
A ANTT destaca a nova atribuição conferida nos termos da Portaria nº 583, emitida pelo Ministro de Estado da Infraestrutura, que descentralizou à ANTT as competências relacionadas à concessão, à administração, à operação e ao controle do benefício de passe livre à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, nos termos da Lei nº 8.899, de 1994, sancionada pelo Decreto nº 3.691, de 2000.

Dessa forma, houve tratativas e êxito na movimentação de servidores que atuavam no Passe Livre para continuarem exercendo suas atividades, agora, consequentemente sob a competência desta Agência, nos moldes da Portaria nº 193, de 2018, e a Legislação pertinente à cessão de servidores e empregados públicos.

Remoção, alteração de Unidade de Exercício e Banco de Permuta

A GEPES 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.



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 59,6% do previsto na Lei. Em dezembro de 2020, existiam 945 servidores, o equivalente a 55,4% do quadro total.

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 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 nº 193, de 2018.

Entretanto, as iniciativas são insuficientes para mitigar problemas decorrentes da defasagem de pessoal. Nessa linha, cite-se 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.

Detalhamento da Despesa de Pessoal

Em 2020, a ANTT teve um gasto total de R\$ 246.410.305,74 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\$ 22.319.101,25.

O valor com pessoal ativo, aqui considerado, é obtido a partir da consolidação das informações do SIAPE e inclui além da despesa com pessoal, os gastos com estagiários e benefícios (auxílio natalidade, ressarcimento assistência médico/odontológica, auxílio natalidade, auxílio creche civil, indenização, auxílio alimentação, auxílio transporte e indenização de moradia).

Deste modo, os números abaixo apresentados 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 2020			
	R\$	246.410.305,74	
Vantagens Fixas 72,59%	Gratificação Natalina 6,987%	Exercício Anterior 0,00%	
Patronal 14,97%	Pessoal Requisitado 1,07%	Decisão judicial 0,11%	Vantagens Variáveis 2,78%

Custo direto com despesas de pessoal inativo em 2020		
	R\$	18.879.998,67
Vantagens Fixas 91,09%	Gratificação Natalina 7,70%	Decisão judicial 1,21%

Custo direto com despesas de pessoal pensionista em 2020	
	R\$ 3.439.462,58
Vantagens Fixas 96,01%	Gratificação Natalina 3,99%

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.

Ativos	
2019	R\$250.153.912,90
2020	R\$246.410.305,74

Inativos	
2019	R\$16.375.748,15
2020	R\$18.879.998,67

Pensionistas	
2019	R\$3.205.336,00
2020	R\$3.439.102,58

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 desde 2017, pois não houve reajuste para servidores da carreira nos últimos anos.

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 Cíveis 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.

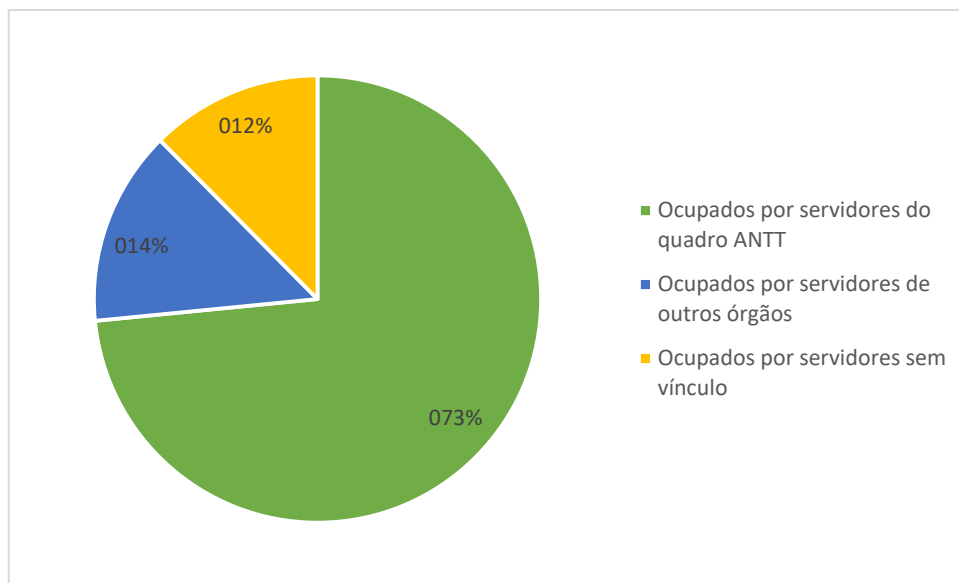
A nota dessa avaliação possui impacto direto na gratificação de desempenho (GDPCAR) percebida pelos servidores do quadro específico, conforme previsto no Decreto nº 7.133 de 2010. Esse grupo de servidores chegou ao topo da carreira e por isso não há mais processamento de reposicionamento ou progressão.

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.

Em virtude da publicação da Portaria DG 366, de 26 de junho de 2020, que prorrogou para 31 de dezembro de 2020 o término do período de avaliação das metas institucionais, a avaliação de desempenho desta autarquia especial não ocorreu em julho de 2020.

Assim, em decorrência dessa alteração, o ciclo de avaliação de desempenho passará a iniciar-se em 01 de janeiro e a encerrar-se em 31 de dezembro de cada ano.

Importante constar a alteração de orientação do Órgão Central do SIPEC, referente à progressão e promoção. Inicialmente, era vedada a utilização de títulos e tempo de experiência profissional na área de atuação, adquiridos antes do ingresso na carreira. Entretanto, tal utilização passou a ser permitida desde que se excetue da contagem os títulos e experiência profissionais já pontuados para ingresso no concurso. Assim, um volume considerável de processos foi analisado durante o ano de 2020 para realinhamento de servidores.



Cargos Comissionados ocupados por Servidores de Carreira

Reconhecimento Funcional

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 e do Plano Anual de Gestão da ANTT são selecionados e premiados. A iniciativa, regulamentada pela Deliberação nº 38, de 2017, teve a quarta edição no exercício de 2020.

Ações Voltadas à Saúde e Qualidade de Vida no Trabalho

No que tange à valorização do ambiente e das condições de trabalho, em 2020, 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.

Implantação 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 do 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

Realizado em agosto, em formato 100% digital, contou com a tutoria de uma nutricionista que desenvolveu o Programa Mais Vida. Esse programa trouxe dicas e estratégias para ganhos de saúde, qualidade de vida e disposição para as tarefas do dia a dia. Foram 4 lives, 1 por semana, com temas aderentes ao proposto pelo programa e a criação de um grupo virtual para acompanhamento nutricional durante todo o mês.

Além disso, houve contribuição da equipe profissional do SEMUPS com o acompanhamento multiprofissional para os participantes do Programa Mais Vida, durante toda a duração deste, e a transmissão de uma live, da equipe, abordando os tópicos para prevenção e tratamento das doenças mentais.

Semana do Servidor

Trata-se de evento alusivo às comemorações do dia do servidor público federal (28 de outubro). Em 2020, em virtude da pandemia, o evento foi realizado 100% de modo virtual e contou com 5 lives com 1h de duração cada.

Vacinação contra a Gripe Influenza (H1N1)

Neste exercício, em virtude de as tentativas de licitações terem sido desertas, e como forma de incentivo à imunização, optou-se por ofertar reembolso em valor determinado aos servidores que apresentassem, até 20/11/2020, a nota fiscal referente à vacinação.

Publicação de material com Orientações para enfrentamento da Covid-19, com procedimentos de prevenção e contenção da doença.

Programa de Gestão Remota do Trabalho da ANTT – PGRT

Estudos e pesquisas para elaboração de norma para institucionalização do Programa de Gestão Remota do Trabalho na ANTT – PGRT.

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 29/05 a 07/06/2020.

Os 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.

Evento de encerramento do ano

Realização de live de encerramento do ano com tema: “Abordando a temática vivenciada no ano corrente, e os desafios para os próximos períodos”.

Capacitação

Estratégias e Números

Em 2020, foi destinado para fins de capacitação dos servidores da Agência o orçamento total de R\$ 891.969,00, sendo empenhado o valor de R\$ 232.372,16.

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 2020, a Agência teve aproximadamente 50% de servidores capacitados. Ressalta-se que a execução de ações de capacitação foi prejudicada em virtude das medidas de enfrentamento à Covid-19, diminuindo as contratações e os eventos presenciais programados pela ANTT e por diversas instituições.

Após um período, observou-se melhora na participação dos servidores em eventos de capacitação, ofertados pela Agência ou não, uma vez que tanto a ANTT quanto demais instituições realizaram adaptações para que a oferta de capacitação fosse realizada a distância, por meio de ferramentas de teleconferência ou videoconferência.

Dentre os destaques de capacitação em 2020, citamos:

- Divulgação do Plano de Desenvolvimento de Pessoas – PDP 2020 e elaboração do PDP 2021, no qual foram levantadas as necessidades de capacitação junto às Unidades da Agência.
- Realização de turmas do Programa de Desenvolvimento Gerencial – PDG 2020 voltado aos coordenadores de processos organizacionais da Agência.
- Aprimoramento das trilhas de aprendizagem disponíveis aos servidores.
- Realização da Oficina de Formação de Mapeadores de Competências Técnicas da ANTT, na qual os servidores participantes mapearam as competências técnicas de 20 unidades organizacionais da Agência.
- Realização de Programa de Concessão de Licença Capacitação atendendo as determinações do Decreto nº 9.991, de 28 de agosto de 2019.

Na tabela e gráfico seguinte, demonstra-se a execução da capacitação na ANTT no ano de 2020.

EVENTOS	QUANTIDADE	CARGA HORÁRIA**	PARTICIPAÇÕES
Autodesenvolvimento	353	8.958	353
Bolsa de Idiomas	43	2.089	43
Eventos Abertos	19	1.515	55
Eventos Fechados	34	5.145	1.376
Licença Capacitação****	128	19.083	128
Total	577*	36.790*	1.955*

Fonte: GEPES

*Valores sujeitos à alteração conforme comprovação de finalização dos processos de capacitação de 2020.

** Carga horária referente ao número de participações.

**** O quantitativo refere-se a Licenças Capacitação que iniciaram no ano de 2020 e o somatório das respectivas cargas horárias.

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, 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.

Modelo de 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.

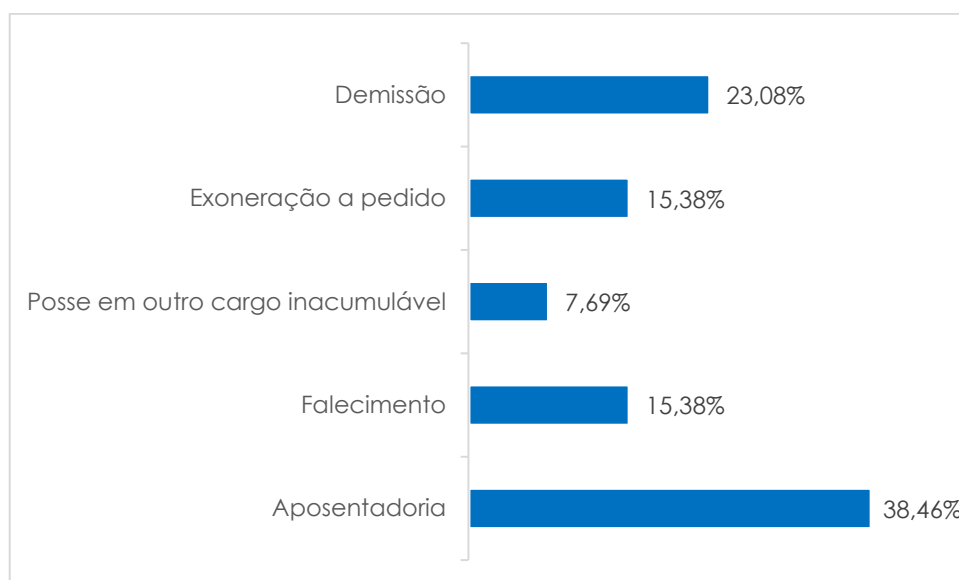
Atualmente, a Sede em Brasília-DF e a maioria das Unidades Regionais da ANTT continuam sem Acordos de Cooperação Técnica com as Unidades SIASS, comprometendo seriamente a homologação de atestados médicos. Em contato com as Unidades SIASS, a informação é de que não há disponibilidade de médicos para realizarem as perícias.

O Ministério da Economia, atual gestor deste serviço, foi cientificado sobre a situação da ANTT, e se manifestou no sentido de que tentará buscar uma Unidade SIASS para que esta Agência possa se credenciar. Porém, até o momento essa demanda não foi atendida.

Desta forma, a ANTT tem procurado parcerias, para a realização de juntas médicas e perícias, na SEDE-Brasília-DF, e em diversos estados da federação para os servidores lotados nesta Agência, mas sempre há muita espera para o atendimento.

Evasão de Servidores

O índice de evasão na ANTT é elevado, destacando-se como principais causas deste ano as aposentadorias e as demissões. Em 2020, registrou-se a evasão de 13 servidores de carreira.



Gestão de Licitações e Contratos

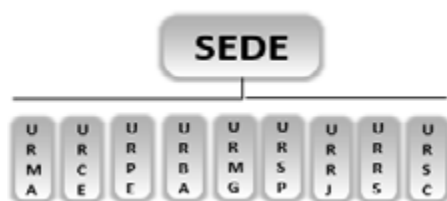
Conformidade legal

As contratações da ANTT são instruídas e realizadas, de um modo geral, pela Sede da ANTT em Brasília, com exceção das Unidades Regionais que possuem características de Unidade Gestora, sendo estas as situadas no Maranhão, Ceará, Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. As Unidades Gestoras têm competência para realizar contratações que se enquadram nos inc. I e II do art. 24, da Lei 8.666/1993 (dispensas por valor).

As contratações, com exceção daquelas enquadradas nos inc. I e II do art. 24, da Lei 8.666/1993, são previamente submetidas à análise da Procuradoria Federal que atua junto à ANTT, e realizadas somente após atendidas as recomendações emitidas pelo corpo jurídico, o que garante a conformidade legal dos atos e procedimentos.

Gastos por Finalidade

A ANTT possui em sua estrutura uma Sede, situada em Brasília/DF, e nove Unidades Regionais, localizadas nos seguintes estados: Maranhão, Ceará, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, além da Unidade Regional do Centro Norte, cujas atividades funcionam na Sede da ANTT.



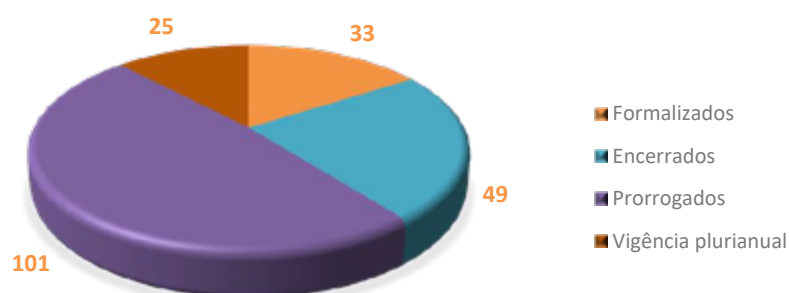
Em 2020, foi paga, em despesas com contratações, incluindo Sede e Unidades Regionais, a quantia total de R\$ 225.337.282,79 (duzentos e vinte e cinco milhões e trezentos e trinta e sete mil e duzentos e oitenta e dois reais e setenta e nove centavos), conforme demonstrativo abaixo:

TIPO DE DESPESA	VALOR PAGO (R\$)	PERCENTUAL
Aquisição de Bens	21.987,00	0,01%
Aquisição de Bens de TI	32.098,76	0,01%
Assinatura de Periódicos e Anuidades	19.527,93	0,01%
Capacitação	91.675,30	0,04%
Locação de Equipamentos	32.426,78	0,01%
Locação de Imóvel / Condomínio	28.338.576,69	12,58%
Material de Consumo	122.762,50	0,05%
Outros Serviços	1.079.010,57	0,48%
Passagens Aéreas	538.532,10	0,24%
Seguro	151.497,79	0,07%
Serviços Área Finalística	87.621.338,66	38,88%
Serviços de Apoio Administrativo, Técnico e Operacional	42.940.243,24	19,06%
Serviços de Brigada e Vigilância	5.703.537,34	2,53%
Serviços de Comunicação	4.409.330,71	1,96%
Serviços de Copeiragem e Limpeza	4.044.193,21	1,79%
Serviços de Manutenção de Bens Móveis / Predial	1.006.170,55	0,45%
Serviços de Publicidade Legal	114.495,52	0,05%
Serviços de Telecomunicações (Voz e Dados)	8.820.894,81	3,91%
Serviços de TI	36.444.864,09	16,17%
Serviços de Transporte / Locação de Meios de Transporte	262.583,65	0,12%
Serviços para Funcionamento	3.541.535,59	1,57%
TOTAL	225.337.282,79	100,00%

Contratos Administrativos

Durante o exercício de 2020, estiveram vigentes 208 Contratos Administrativos, dos quais 101 foram prorrogados, 33 consistiram em novas contratações formalizadas, 49 tiveram sua vigência encerrada em 2020 e 25 possuem o período de vigência plurianual, ou seja, que extrapolam o exercício de 2020.

CONTRATOS VIGENTES EM 2020
208 CONTRATOS ADMINISTRATIVOS ESTIVERAM VIGENTES EM 2020



Em 31 de dezembro de 2020, a ANTT contava 159 Contratos Administrativos vigentes, cujo valor anual estimado correspondia ao montante de R\$ 381.996.827,63 (trezentos e oitenta e um milhões e novecentos e noventa e seis mil e oitocentos e vinte e sete reais e sessenta e três centavos), configurando o seguinte cenário:

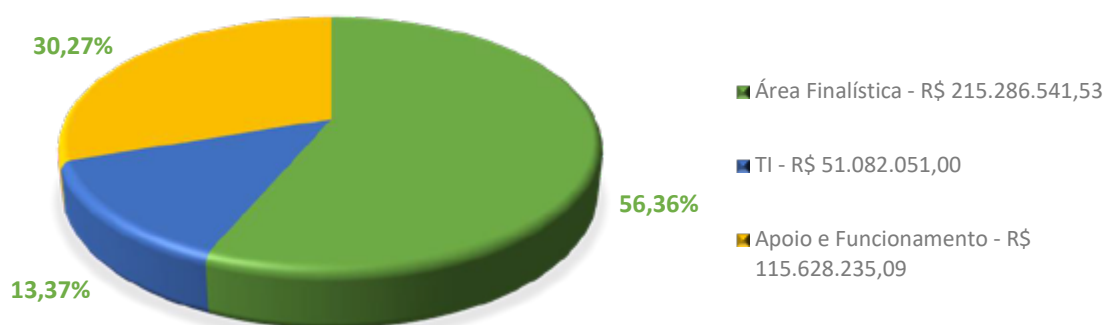
Demonstração por Finalidade - Contratos vigentes em 31/12/2020

TIPO DE CONTRATAÇÃO	VALOR ANUAL (R\$)	PERCENTUAL
Aquisição de Bens	536.973,64	0,14%
Aquisição de Bens de TI	1.411.648,00	0,37%
Assinatura de Periódicos e Anuidades	26.499,96	0,01%
Capacitação	688.014,21	0,18%
Locação de Equipamentos	32.257,92	0,01%
Locação de Imóvel / Condomínio	28.178.910,84	7,38%
Material de Consumo	-	0,00%
Outros Serviços	1.988.394,32	0,52%
Passagens Aéreas	4.586.312,00	1,20%
Seguro	108.973,00	0,03%
Serviços Área Finalística	215.286.541,53	56,36%
Serviços de Apoio Administrativo, Técnico e Operacional	39.811.540,56	10,42%
Serviços de Brigada e Vigilância	6.312.515,28	1,65%
Serviços de Comunicação	5.066.983,55	1,33%
Serviços de Copeiragem e Limpeza	2.727.622,05	0,71%
Serviços de Manutenção de Bens Móveis / Predial	1.605.403,02	0,42%
Serviços de Publicidade Legal	750.000,00	0,20%
Serviços de Telecomunicações (Voz e Dados)	18.540.624,44	4,85%
Serviços de TI	49.670.403,00	13,00%

Serviços de Transporte / Locação de Meios de Transporte	1.039.473,13	0,27%
Serviços para Funcionamento	3.627.737,17	0,95%
TOTAL	381.996.827,63	100,00%

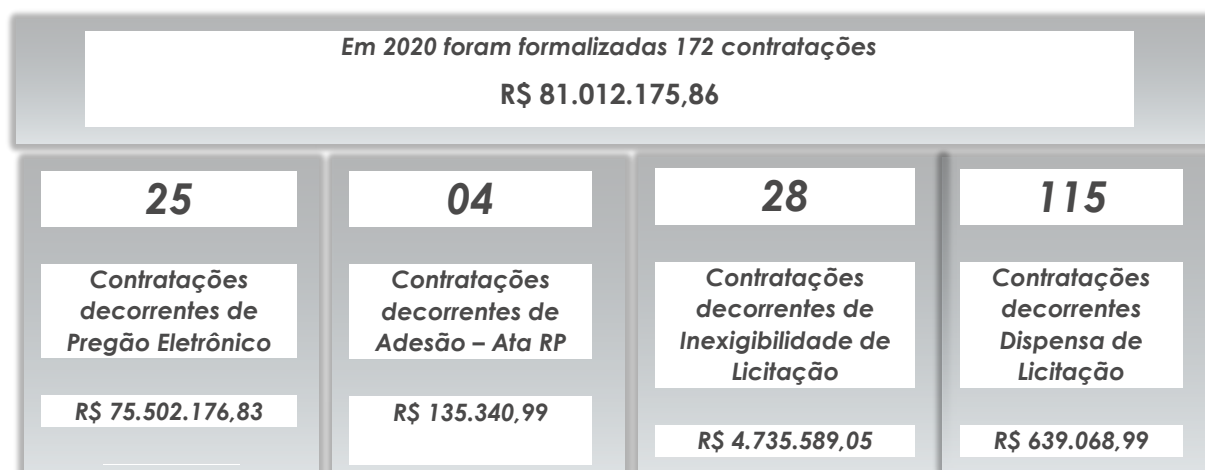
Destaca-se que o demonstrativo contempla os valores anuais estimados dos contratos. Algumas contratações possuem vigência superior a 12 (doze) meses, consequentemente, o seu valor global é superior ao indicado. Em contraponto, para aquelas contratações que o período de vigência foi inferior a 12 (doze) meses, foram considerados os valores globais dos contratos.

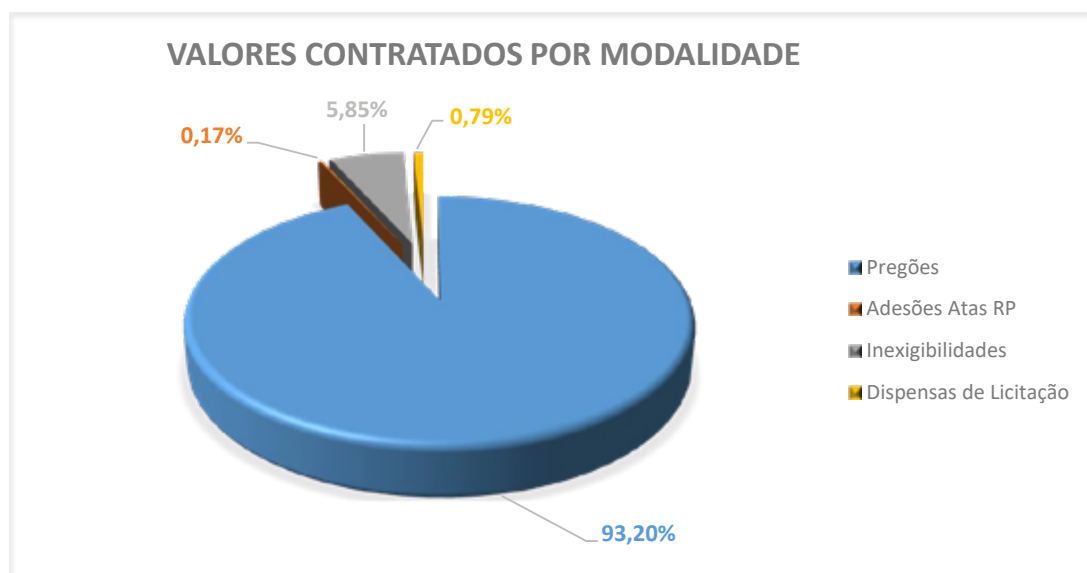
DEMONSTRATIVO POR FINALIDADE - CONTRATOS VIGENTES EM 31/12/2020



Contratações 2020

Foram formalizadas 172 contratações no âmbito da ANTT (Sede e Unidades Regionais), decorrentes das Licitações, Adesões a Atas de Registro de Preços, Dispensas de Licitação e Inexigibilidades de Licitação, que corresponderam ao montante de R\$ 81.012.175,86 (oitenta e um milhões e doze mil e cento e setenta e cinco reais e oitenta e seis centavos).



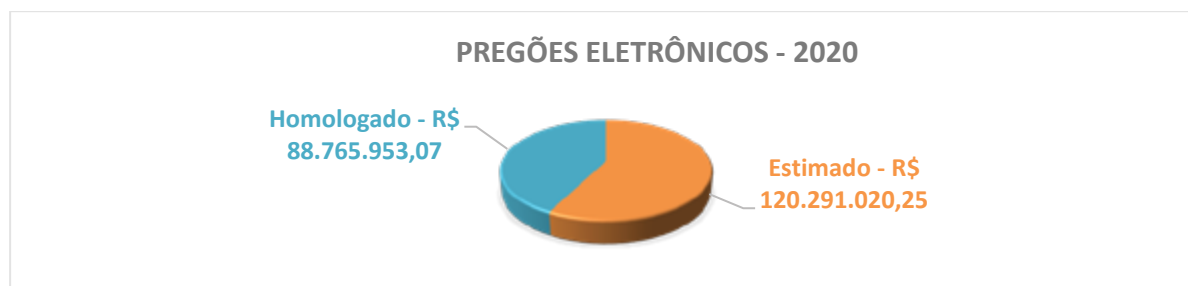


Pregões Eletrônicos

No exercício de 2020, foram concluídos 26 Pregões Eletrônicos, cujo valor total estimado era de R\$ 120.291.020,25 (cento e vinte milhões e duzentos e noventa e um mil e vinte reais e vinte e cinco centavos), sendo homologado o montante de R\$ 88.765.953,07 (oitenta e oito milhões e setecentos e sessenta e cinco mil e novecentos e cinquenta e três reais e sete centavos). Desse montante homologado, R\$ 942.648,00 (novecentos e quarenta e dois mil e seiscentos e quarenta e oito reais), referem-se a valores registrados em 04 Atas de Registro de Preços formalizadas no exercício de 2020.

No total foram realizados 36 Pregões Eletrônicos, dos quais 26 foram concluídos com sucesso e 10 foram cancelados ou fracassados.

Foram formalizadas 25 contratações decorrentes dos Pregões Eletrônicos que somam o valor total de R\$ 75.502.176,83 (setenta e cinco milhões e quinhentos e dois mil e cento e setenta e seis reais e oitenta e três centavos).



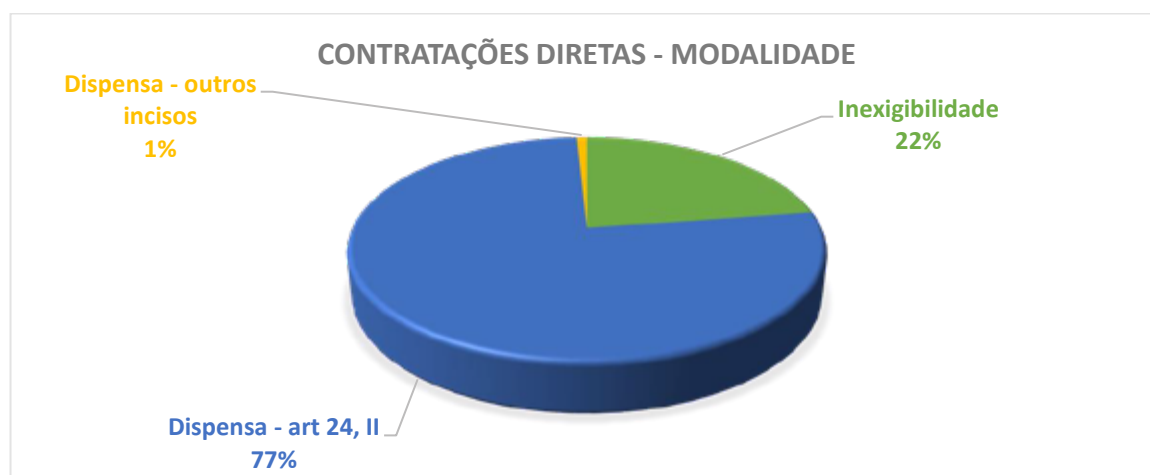
Dentre as contratações realizadas em decorrência de Pregão Eletrônico, representaram maior grau de relevância para a Agência Nacional de Transportes Terrestres em 2020:

- Serviços técnicos especializados de engenharia consultiva para o apoio ao desenvolvimento das atividades de competência legal da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD da ANTT;
- Serviços técnicos especializados de apoio em engenharia consultiva, gerenciamento e operação das demandas referentes aos processos de regulação, gestão e fiscalização dos contratos vigentes;
- Estudos técnicos dos planos de outorgas de novas concessões e de repactuação dos contratos vigentes no âmbito da Superintendência de Transporte Ferroviário – SUFER;
- Serviços técnicos especializados de apoio em engenharia consultiva, gerenciamento e operação das demandas de novas outorgas e prorrogações antecipadas de rodovias e ferrovias da Superintendência de Concessão da Infraestrutura – SUCON.

Os produtos dos contratos de prestação de serviços celebrados para apoio no gerenciamento das rodovias e ferrovias concedidas, subsidiarão a ANTT na aferição do cumprimento das cláusulas dos contratos de concessão, assim como no cumprimento de sua missão institucional, possibilitando um acompanhamento mais estreito dos serviços prestados à população brasileira.

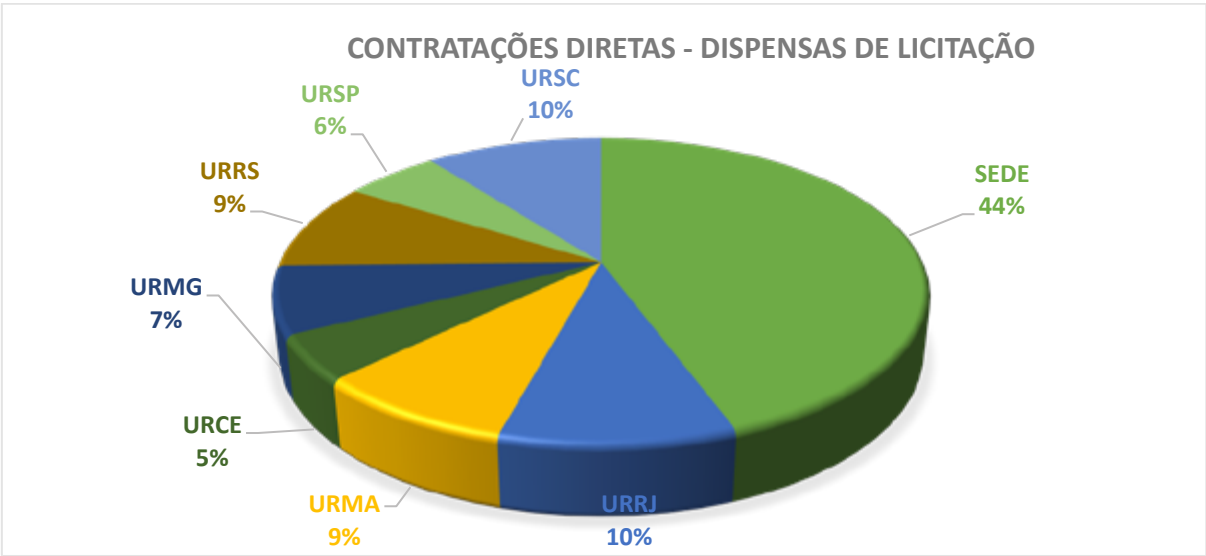
Contratações Diretas

Durante o exercício de 2020 foram realizadas 124 contratações diretas em toda a ANTT, no montante de R\$ 5.374.658,04 (cinco milhões e trezentos e setenta e quatro mil e seiscentos e cinquenta e oito reais e quatro centavos) sendo 28 mediante Inexigibilidade de Licitação e 96 por meio de Dispensa de Licitação, das quais 95 foram enquadradas no inc. II, do art. 24, da Lei 8.666/1993.



As 28 Inexigibilidades de Licitação concluídas totalizaram o montante de R\$ 4.735.589,05 (quatro milhões e setecentos e trinta e cinco mil e quinhentos e oitenta e nove reais e cinco centavos). Já as dispensas de licitação totalizaram R\$ 639.068,99 (seiscentos e trinta e nove mil e sessenta e oito reais e noventa e nove centavos) e foram realizadas pelas Unidades Gestoras da seguinte forma:

UNIDADE	QUANTIDADE	VALOR
SEDE	31	R\$ 283.541,76
URRJ	16	R\$ 63.130,93
URMA	3	R\$ 54.701,40
URCE	5	R\$ 30.122,63
URMG	4	R\$ 45.657,09
URRS	14	R\$ 59.062,56
URSP	8	R\$ 36.011,06
URSC	15	R\$ 66.841,56
TOTAL	96	R\$ 639.068,99



Dentre as contratações diretas destaca-se o fornecimento e aplicação de teste de Covid-19 aos servidores e colaboradores da ANTT, no valor global R\$ 73.150,00 (setenta e três mil e cento e cinquenta reais). Esta contratação visou resguardar todos os servidores e colaboradores que de alguma forma estavam em atividades presenciais suscetíveis de contágio.

Destaca-se também a contratação com a Fundação Getúlio Vargas para acesso à licença denominada FGVDADOS. O valor da contratação perfaz a quantia de R\$ 15.500,00 (quinze mil e quinhentos reais). A referida contratação mostra-se relevante para a realização do reajuste tarifário dos serviços de transporte semiurbano interestadual e internacional de passageiros

Por fim, destaca-se a contratação do serviço de publicidade legal impressa e/ou eletrônica, via EBC, no valor total de R\$ 3.750.000,00 (três milhões e setecentos e cinquenta mil reais), montante este estimado para atender aos 60 (sessenta) meses de vigência contratual, sendo o valor anual a quantia de R\$ 750.000,00 (setecentos e cinquenta mil reais). Tal contratação possibilita que todos os atos/contratos da Agência garantam a transparência e publicidade necessárias.

De um modo geral as contratações diretas foram justificadas pela necessidade de atendimento às áreas finalísticas da ANTT, assim como aquisição de materiais e serviços, atendendo as demandas de todas as suas Unidades, de forma a garantir o funcionamento da Agência.

Adesões Atas de Registro de Preços

Foram efetuadas 2 contratações decorrentes de adesões à Atas de Registro de Preços de licitações realizadas pela Central de Compras do Governo Federal, no contexto dos projetos de redução de despesas da Administração Pública, totalizando R\$ 123.930,17 (cento e vinte e três mil e novecentos e trinta reais e dezessete centavos), as quais destinaram-se à prestação de serviços de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF (TaxiGov), para as Unidades Regionais do Rio de Janeiro e São Paulo.

Desafios e Ações Futuras

O ano de 2020 trouxe desafios incalculáveis para a área de Licitações e Contratos, em especial na gestão dos Contratos Administrativos que envolvem dedicação exclusiva de mão de obra.

A ocorrência da pandemia constituiu em fato novo, com amplitude mundial, e acarretou na alteração imediata no modo de vida e das relações interpessoais das populações, impactando, inclusive e fortemente, nas relações contratuais, em todas as suas esferas. Não havia histórico ou orientações imediatas sobre como proceder, já que a orientação suprema consistia, e ainda consiste, na manutenção da vida, visto a gravidade trazida pela disseminação do vírus.

Assim, o principal desafio enfrentado em 2020 consistiu na coordenação das diversas ações tomadas no âmbito dos Contratos Administrativos, de forma a garantir a incolumidade dos servidores e colaboradores. Incertezas quanto ao futuro das contratações podem impactar nos planejamentos já realizados.

A alteração abrupta da forma de execução das atividades, passando da forma presencial para a forma remota, também consistiu em um desafio superado em 2020, e que trouxe resultados positivos e satisfatórios para a Gerência.

A execução do Plano Anual de Contratações permanece como um forte desafio da Área. É primordial a obediência ao PAC para a promoção da distribuição uniforme, ao longo do exercício, da realização dos certames licitatórios, 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 das constantes alterações nas instruções e normativos que regem a matéria, impactando diretamente nas atividades.

Gestão de Tecnologia da Informação

Modelo de Governança de TI

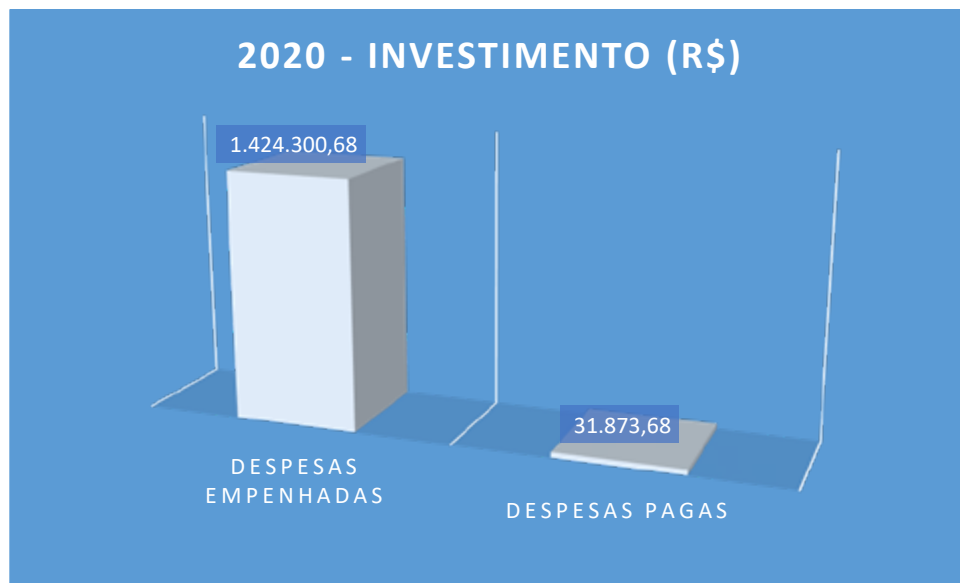
O Modelo de governança de TI da ANTT tem como principal instância o Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI), instituído pela Portaria nº 632, de 10/12/2020, que tem por finalidade coordenar a formulação de propostas de políticas, objetivos, estratégias, investimentos e prioridades de Tecnologia 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 2020 destaca-se a aprovação da nova metodologia de priorização de demandas de desenvolvimento e evolução de sistemas.

As principais ações de tecnologia de informação são norteadas pelo Planejamento de Tecnologia da Informação (PETI) e pelo Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação, ambos com vigência até 2020 e alinhados às diretrizes da Estratégia de Governo Digital (EGD) do Governo Federal e ao Planejamento Estratégico da ANTT.

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 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 TI



Contratações Relevantes

Os principais contratos de TI estão voltados para o desenvolvimento e sustentação de sistemas (I), links de dados (II), Centro Nacional de Supervisão Operacional (III), sustentação de infraestrutura de TI (IV), licenciamento de softwares utilizados (V) e governança de dados (VI).

Contrato	Valor global do contrato (R\$)
CTs 19/2015, 20/2015, 25/2015, 26/2015, 44/2015, 46/2015, 51/2019 (I)	19.885.772,34
CT 29/2016 (II)	8.201.409,50
CT 47/2018 (III)	5.961.898,00
CT 12/2017 (IV)	5.949.405,60
CT 39/2017 (V)	4.285.486,83
CT 42/2018 (VI)	3.140.153,38

(I) sustentação de sistemas, (II) links de dados, (III) Centro Nacional de Supervisão Operacional, (IV) sustentação de infraestrutura de TI, (V) licenciamento de softwares utilizados e (VI) governança de dados.

Principais iniciativas (sistemas e projetos) e resultados na área de TI por cadeia de valor

No plano de Gestão Anual de 2020 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
- Missão institucional

Segurança da Informação

A ANTT possui Comitê de Segurança da Informação (CSIC), instituído pela portaria 182/2019, ao qual compete coordenar e implementar a Política de Segurança da Informação e Comunicação (POSIC) e demais normas e procedimentos complementares de segurança da informação e comunicações da Agência.

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 2020 foram elaborados os seguintes instrumentos, que estão em processo de revisão para publicação:

- Estratégia de Implantação do Modelo de Gestão Segurança da Informação e Comunicações;
- Plano Diretor de Segurança da Informação;
- Modelo de Gestão Segurança da Informação e Comunicações;
- Norma de Backup;
- Norma do Plano de Gestão de Pessoas em Segurança da Informação e Comunicações;
- Norma de Processo de Funcionamento da ETIR;
- Norma de Uso de Criptografia;
- Norma para Inventário e Mapeamento de Ativos de Informação;
- Norma de Controle de Acesso e Uso das Redes Sociais;
- Norma de Desenvolvimento Seguro de Software;
- Norma de Controle de Acesso e Uso das Redes Sociais;

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

- Disseminar a POSIC;
- Aperfeiçoar as competências e habilidades individuais assegurando efetividade ao Plano de Gestão de Trabalho Remoto (PGRT);
- Garantir disponibilidade de dados e informações estratégicas;
- Efetivar os instrumentos de governança de TI;
- Elaborar projetos de soluções tecnológicas voltadas ao cidadão;
- Incrementar soluções orientadas a serviços;
- Aperfeiçoar o processo de desenvolvimento de soluções para atendimento aos objetivos estratégicos e de negócio;
- Aperfeiçoar os mecanismos e ambientes para assegurar alta disponibilidade e evolução tecnológica, e;
- Aprimorar a qualidade do atendimento aos usuários de recursos tecnológicos.

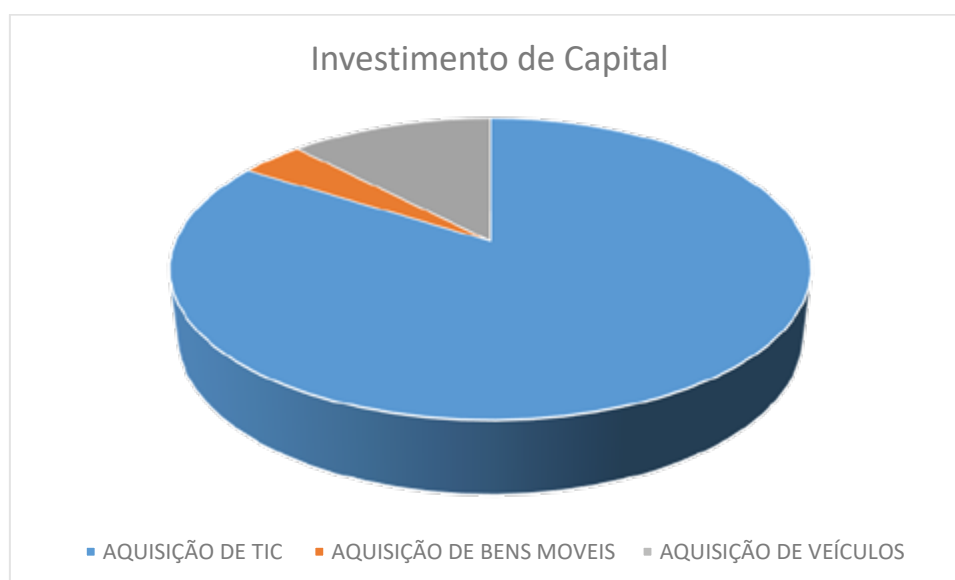
Gestão Patrimonial e Infraestrutura

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 101/200, Lei 8.429/92 e demais instrumentos legais que regem a gestão patrimonial na Administração Pública.

Investimentos (Infraestrutura e Equipamentos)

A ANTT teve um acréscimo patrimonial de R\$ 32,5 milhões, principalmente em itens de TICs (Tecnologias da informação e comunicação), Bens Móveis e Veículos.

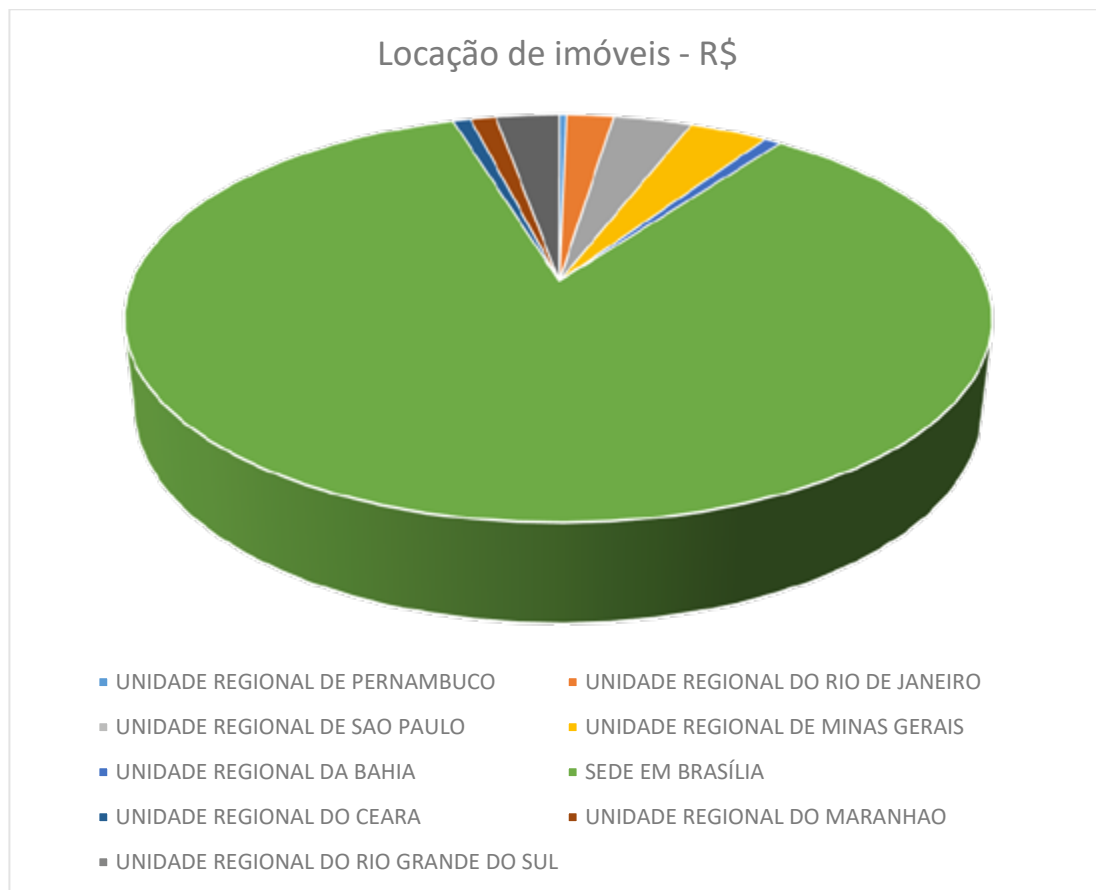


Desfazimento de Ativos

A ANTT não realizou qualquer processo de desfazimento de informática, veículos e bens móveis, no exercício de 2020.

Locação 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, conforme gráfico a seguir .



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 de espaços localizados em terminais rodoviários, sem custos com aluguel.

Mudanças e Desmobilizações Relevantes

A ANTT promoveu, no final do exercício de 2020, a mudança das sedes das Unidades Regionais de Pernambuco (URPE) e da Bahia (URBA) para salas disponibilizadas pelo Banco Central, em seus respectivos estados, evitando, a partir deste ato, a necessidade de se pagar por aluguel de imóveis.

Principais Desafios e Ações Futuras

Os principais desafios e ações considerados para o exercício de 2020 foram: a implantação do sistema TaxiGov na Sede da ANTT, em Brasília, e nas Unidades Regionais do Rio de Janeiro e de São Paulo (URRJ e URSP); e a transferência das sedes das Unidades Regionais da Bahia e Pernambuco (URBA e URPE) para espaços cedidos pelo Banco Central do Brasil nas respectivas capitais, gerando redução dos custos com aluguel de imóveis para a ANTT.

Para o exercício de 2021, projeta-se a implantação do sistema Almojarifado Virtual em nível nacional e expansão do sistema TaxiGov para as Unidades Regionais onde ainda não exista e que seja viável sua contratação; a redução de custos com alugueis de imóveis; e a aquisição de veículos especiais para dar suporte às atividades de fiscalização exercidas pela Superintendência de Fiscalização – SUFIS.

Gestão Ambiental Sustentável

Crítérios 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 vantagem 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 site 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 o sistema de Almojarifado Virtual na Sede em Brasília e está participando da Intenção de Registro de Preços, em conjunto com o Ministério da Economia, para a implantação do referido sistema em âmbito nacional, o que propiciará a redução do desperdício de material e melhor aproveitamento de espaços destinados a seu armazenamento. A transição para o modelo nacional deve ocorrer em agosto de 2021, quando termina a vigência do contrato atual.

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 o advento da pandemia de Covid-19 e consequentemente a diminuição de colaboradores que estão em trabalho presencial, houve uma natural diminuição dos resíduos sólidos que tiveram sua destinação para a citada cooperativa.

Relacionamento com a **Sociedade e Controle**

AUDIÊNCIA PÚBLICA



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



Principais Canais de Comunicação com a Sociedade

A Ouvidoria da ANTT desempenha o importante papel de intermediadora e facilitadora entre a Agência, usuários, entes regulados e demais cidadãos. Para exercer suas atribuições de forma a alcançar os interesses de variados atores, é preciso atuar de maneira estratégica e gerencial, com contribuições efetivas sobre as principais demandas com potencial para subsidiar o processo decisório de regulação e fiscalização.

Nesse sentido, é válido salientar que nossa esfera de atuação abrange também ações de transparência, para que os cidadãos sempre tenham acesso à informação pública, tanto por meio de solicitações para atender a um interesse específico, quanto pela disponibilização espontânea, pela Agência, de informações e dados de interesse coletivo em seu Portal.

Com relação aos meios de comunicação com a Ouvidoria da ANTT, cumpre destacar que em 2020 foi disponibilizado novo canal de atendimento, via aplicativo WhatsApp. O objetivo é ampliar e facilitar o contato pela sociedade, tendo em vista as inovações tecnológicas e os anseios de uma parcela dos usuários.

Finalmente, é válido salientar que, ainda no final de 2020, a Ouvidoria iniciou a implementação de novas ações para modernização da central de relacionamento da ANTT. Com o suporte de ferramentas de inteligência artificial, objetiva-se alcançar maior produtividade, economicidade e dinamismo no atendimento prestado, com menor dependência de operadores humanos e redução de tempo médio de espera.

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. O atendimento por este canal é realizado de segunda-feira a sábado, das 8h às 20h.
- 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. O atendimento por este canal funciona de segunda-feira a sábado, das 8h às 20h.
- 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 do sistema Fala.BR, opção “Acesso à Informação”: <https://falabr.cgu.gov.br/publico/Manifestacao/SelecionarTipoManifestacao.aspx?ReturnUrl=%2f>.

Resultados da Ouvidoria

Os dados gerais das manifestações registradas pela Ouvidoria da ANTT no último triênio são apresentados nos quadros abaixo. Todos os resultados de 2020 são preliminares e sujeitos à alteração após reclassificação/revisão realizada pela Ouvidoria para publicação do Relatório de Resultados Anual.

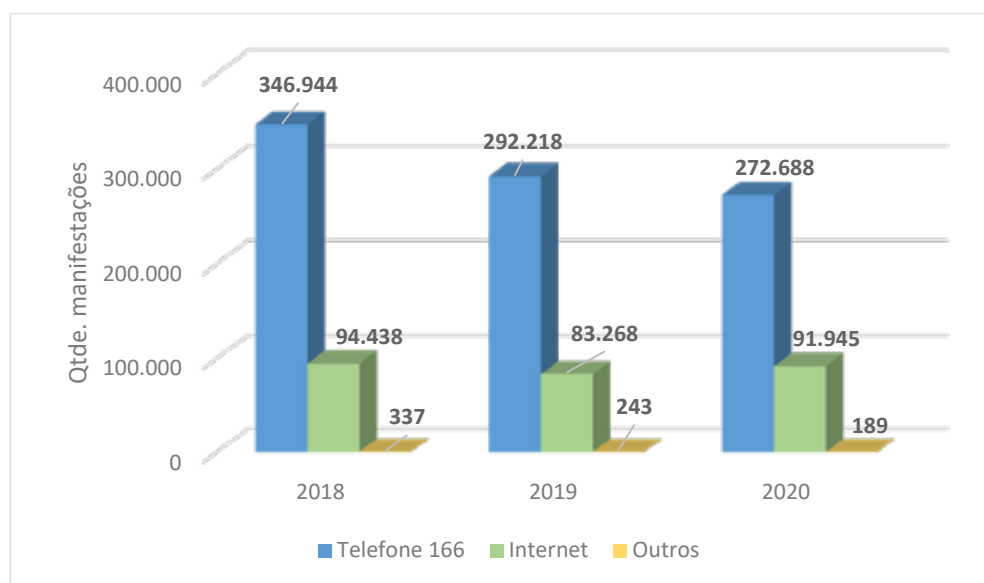
Manifestações Por Canal De Atendimento

MEIO DE COMUNICAÇÃO		2018	2019	2020*
166**		346.944	292.218	272.688
INTERNET	E-MAIL	58.028	49.948	45.234
	CHAT	21.946	21.391	20.318
	WHATSAPP	0	0	17.669
	FALE CONOSCO	14.464	11.572	6.993
	FALA.BR	0	357	1.731
ATENDIMENTO PRESENCIAL		210	173	143
CARTA		127	70	46
TOTAL		441.719	375.729	364.822

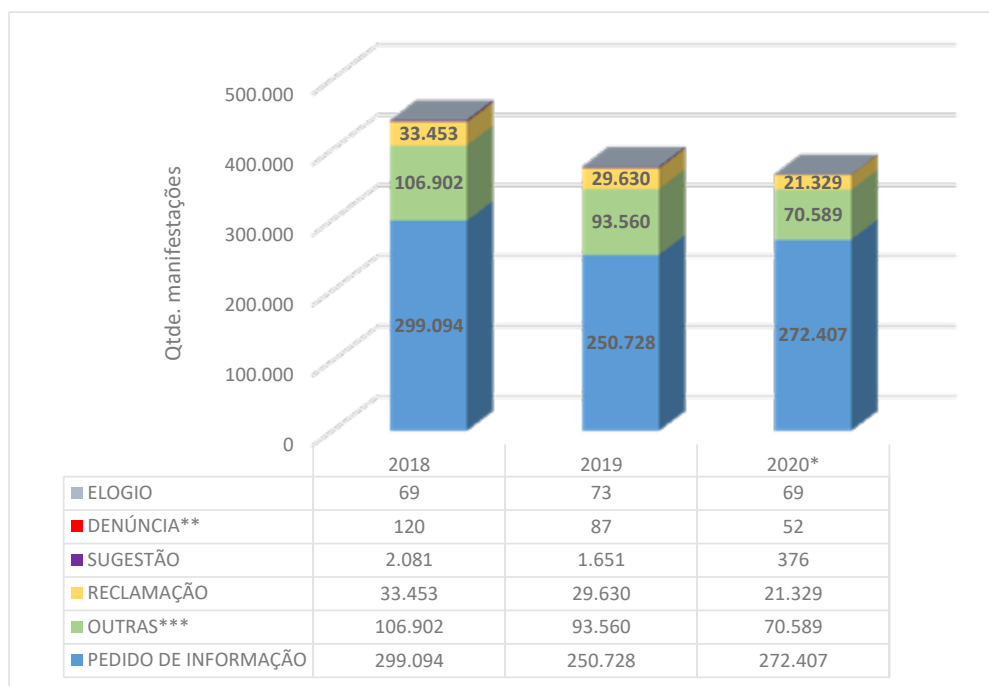
* Dados preliminares ** Apenas ligações válidas, cujo cálculo desconsidera trotes, perdas e enganos

Fonte: Sistema de Ouvidoria – SOU / Data da extração: 26/01/2021

Principais Canais De Atendimento



Tipos De Manifestação

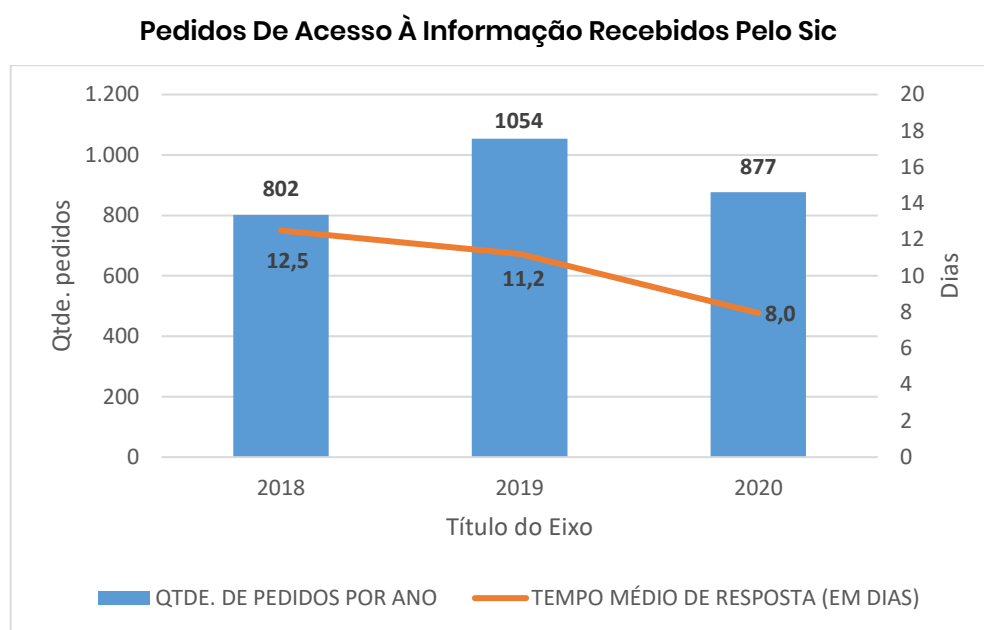


* Dados preliminares ** Manifestações sobre supostas irregularidades cometidas por servidores da Agência.

*** Demandas que não se enquadram nos outros tipos, como solicitações de providências administrativas.

Fonte: Sistema de Ouvidoria - SOU / Data da extração: 26/01/2021

Quanto 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 precípua de receber as demandas e dispensar o devido tratamento conforme a Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação – LAI). No ano de 2020, houve redução no volume das demandas recebidas pelo SIC e no tempo médio de resposta (8 dias), prazo inferior ao estabelecido na LAI (o prazo legal é de 20 dias, prorrogáveis por mais 10 dias).



Fonte: Painel LAI/CGU: <http://paineis.cgu.gov.br/lai/index.htm> / Data da extração: 26/01/2021

Quanto ao cumprimento da Política de Dados Abertos na ANTT, prevista no Decreto nº 8.777, de 11 de maio de 2016, destaca-se que todas as bases de dados com abertura prevista para 2020 foram disponibilizadas 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/>) em conformidade com o cronograma do Plano de Dados Abertos vigente. Mais informações sobre Dados Abertos da ANTT estão disponíveis no Portal 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 107 vídeos em 2020, 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, 47 reuniões de Diretoria da ANTT.

Redes sociais

Foram realizadas 1.489 novas postagens nos perfis oficiais da Agência do Twitter (808), Facebook (335) e Instagram (346). No total, houve um acréscimo de 18.148 seguidores.

Anttenado

Foram produzidas 2 edições do ANTENADO e 4 edições do Momento Anttenado.

Campanhas publicitárias para o público interno e externo

Foram desenvolvidas 80 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 cerimonial

Mesmo com a pandemia, os eventos tiveram sua fase de adaptação e foram realizados 124 eventos ao longo de 2020, sejam presenciais, semipresenciais ou virtuais. Esse trabalho envolveu prover o planejamento, a organização, o cerimonial, a montagem da estrutura física, o envio de convites, entre outros.

Atendimento à imprensa

Foram atendidas 1.005 demandas enviadas pelos diversos veículos de comunicação espalhados pelo Brasil.

Foram enviadas 140 matérias por meio do mailing e 140 matérias por listas de transmissão do aplicativo de mensagens WhatsApp.

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-2020>.

ANEXOS

Relatório Anual dos Processos Administrativos Disciplinares – Exercício de 2020

CGU-PAD	Ministério da Transparência e 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 (e hierarquia)

Período: 01/01/2020 a 31/12/2020

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 "Decisão Reconsideração/Recurso Hierárquico" no período	2
Total de procedimentos em fase de "Processo Julgado" no período	8
Total de procedimentos em fase de "Termo de Ajustamento de Conduta" no período	1
Total de Procedimentos	16

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 "Decisão Reconsideração/Recurso Hierárquico" no período	2
Total de procedimentos em fase de "Processo Julgado" no período	8
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
50500017093202009	PAD 8112/90	21/2/2020	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Instauração/Instrução	21/2/2020
50500021513201748	PAD 8112/90	1/2/2017	Coordenação de Fiscalização do Transporte Rodoviário Regular Semiurbano de Passageiros	Decisão Reconsideração/Recurso Hierárquico	13/10/2020
50500053299202094	PAD 8112/90	3/6/2020	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Instauração/Instrução	3/6/2020
50500067133202055	PAD 8112/90	7/7/2020	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Instauração/Instrução	7/7/2020
50500080126202049	PAD 8112/90	7/8/2020	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Instauração/Instrução	7/8/2020
50500112407201853	PAD 8112/90	29/1/2018	Gerência de Fiscalização	Processo Julgado	4/8/2020
50500130565202018	PAD 8112/90	8/12/2020	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Instauração/Instrução	8/12/2020
50500307112201863	PAD 8112/90	1/3/2018	Gerência de Fiscalização	Processo Julgado	15/5/2020
50500317105201616	PAD 8112/90	9/8/2016	Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas	Processo Julgado	2/9/2020
50500318522201911	PAD 8112/90	29/4/2019	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Processo Julgado	11/3/2020

50500334968201992	PAD 8112/90	5/6/2019	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Decisão Reconsideração/Recurso Hierárquico	15/10/2020
50500341374201938	PAD 8112/90	24/6/2019	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Processo Julgado	17/8/2020
50500349098201522	PAD 8112/90	10/11/2015	Gerência de Fiscalização	Processo Julgado	25/6/2020
50500407731201695	PAD 8112/90	31/10/2016	Gerência de Fiscalização	Processo Julgado	25/6/2020
50500417356201934	PAD 8112/90	29/11/2019	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Termo de Ajustamento de Conduta	16/9/2020
50501329885201891	PAD 8112/90	24/9/2018	Agência Nacional de Transportes Terrestres	Processo Julgado	30/4/2020

Relatório de Procedimentos de Apuração e Responsabilidade de Empresa – Sistema CGU-PAD

CGU-PJ	Ministério da Transparência e Controladoria Geral da União - CGU
Relatório de Procedimentos de Apuração e Responsabilidade de Empresa Processos por Situação Atual	

Filtros Informados :
Assunto(s) :
Órgão(s) : Agência Nacional de Transportes Terrestres (e hierarquia)
Período : 01/01/2020 a 31/12/2020
Tipo de Processo : PAR - Administração Nacional

Quadro-Geral	Nº Procedimentos
Total de procedimentos em fase de "Julgado" no período	1
Total de Procedimentos	1

Agência Nacional de Transportes Terrestres	Nº Procedimentos
Quadro Consolidado	
Total de procedimentos em fase de "Julgado" no período	1

Quadro Detalhado				
Num Processo	Tipo Processo	Data Instauração	Fase Atual	Data Fase Atual
50500395670201959	PAR - Administração Nacional	18/10/2019	Julgado	3/8/2020

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DELIBERAÇÃO Nº 121, DE 31 DE MARÇO DE 2021

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DMM - 011, de 22 de março de 2021, no que consta do Processo nº 50500.020676/2021-90, considerando o disposto na Decisão Normativa TCU nº 187, de 9 de setembro de 2020, na Decisão Normativa TCU nº 188, de 30 de setembro de 2020, na Instrução Normativa TCU nº 84, de 22 de abril de 2020 e conforme o disposto no art. 35 do Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, DELIBERA:

Art. 1º Aprovar o processo de Prestação de Contas referente ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2020.

Art. 2º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA
 Diretor Geral, em exercício



Documento assinado eletronicamente por ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA, Diretor Geral em exercício, em 06/04/2021, às 10:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2020.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://seu.ants.gov.br/seu/controlador_externo.php?acao=documento_confere&id_orgao Acesso Externo-0, informando o código verificador 5932277 e o código CRC 15150C8E.

-
-  /anttnoface
 -  @antt_oficial
 -  /CanalANTT
 -  @ANTTagencia
 -  flickr.com/agenciaantt

www.antt.gov.br