



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

### VOTO DFR

**RELATORIA:** FÁBIO ROGÉRIO TEIXEIRA DIAS DE ALMEIDA CARVALHO

**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

**NÚMERO:** 49/2021

**OBJETO:** Alteração do PGA 2021 - 2ª Revisão Extraordinária

**ORIGEM:** Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional - SUART

**PROCESSO (S):** 50500.116585/2020-78

**PROPOSIÇÃO PRG:**

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

#### 1. DO OBJETO

Trata-se de proposta de Deliberação concernente à 2ª Revisão Extraordinária do Plano de Gestão Anual – PGA da ANTT para o exercício de 2021, em decorrência de pedidos das unidades organizacionais para adequação de metas, resultados esperados e dotação orçamentária.

A Lei nº 13.848, publicada em 25 de junho de 2019, ao dispor sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, trouxe a obrigatoriedade de elaboração do Plano de Gestão Anual que, em conjunto com o Planejamento Estratégico e a Agenda Regulatória, compõe o novo modelo de governança inaugurado pela lei.

Ainda, o art. 20 do mencionado diploma legal estabeleceu que o regimento interno de cada agência reguladora disporá sobre as condições para a revisão e sobre a sistemática de acompanhamento e avaliação do plano de gestão anual.

Assim, a Resolução ANTT nº 5.888, de 12 de maio de 2020, ao instituir o Regimento Interno da ANTT, estabeleceu, no art. 34, §1º, que o Plano de Gestão Anual será revisto de acordo com necessidade tecnicamente justificada pelo gestor da unidade organizacional, sempre que ocorrer mudança de conjuntura que implique alteração no planejamento estratégico institucional, devendo passar pela aprovação da Diretoria Colegiada.

Dentro deste contexto, as unidades organizacionais, sob a justificativa da ocorrência de fatos supervenientes, encaminharam à SUART os pedidos de adequações no PGA. A consolidação da análise procedida por aquela superintendência encontra-se no Anexo I da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5806/2021/GEAPI/SUART/DIR (SEI 8423292).

Na sequência, o processo foi encaminhado para submissão quanto à proposta de Segunda Revisão Extraordinária, devidamente instruído com Relatório à Diretoria 562 (8430015) e minuta de Deliberação (SEI [8425297](#)), tendo sido distribuído à Diretoria Fábio Rogério – DFR mediante sorteio realizado em 14.10.2021 (8433949).

Após análise preliminar da documentação que instruiu a proposta de revisão do PGA 2021, algumas dúvidas foram levantadas e encaminhadas à SUART para os devidos esclarecimentos (8624953).

Em resposta, a SUART apresentou, por meio do Despacho (8675848), além dos esclarecimentos solicitados, algumas retificações e alterações de entendimentos anteriores. Assim, fez acompanhar o referido Despacho da Nota Técnica - ANTT 6190 [8665432](#), Relatório à Diretoria 594 ([8665486](#)), Minuta de Deliberação ([8665519](#)), e o anexo referente ao Plano de Gestão Anual 2021 ([8681946](#)). Portanto, a presente análise se dará a partir desses últimos documentos.

#### 2. PRELIMINARES

Importante esclarecer que a decisão que se demanda à Diretoria Colegiada da ANTT neste momento restringe-se ao acatamento ou não da proposta das unidades organizacionais quanto a alterações de metas constantes do PGA 2021, decorrente da 1ª Revisão Extraordinária aprovada pela Deliberação nº 185, de 21 de maio de 2021. Avaliações quanto ao desempenho dos indicadores e quanto ao avanço das atividades relacionadas serão procedidas durante as reuniões trimestrais de avaliação de desempenho entre a Diretoria Colegiada, os membros do Comitê de Governança, Riscos e Controle e os gestores das unidades organizacionais.

Ainda, para melhor análise das alterações propostas pelas unidades organizacionais e dos encaminhamentos sugeridos pela SUART, entendo relevante apresentar algumas considerações de âmbito conceitual acerca do Plano de Gestão Anual. Vejamos:

Conforme já foi exposto ao longo do presente processo o PGA é o instrumento anual de planejamento que contempla projetos, ações, resultados e metas da Agência para aquele período e está alinhado às diretrizes estabelecidas no Planejamento Estratégico. É, portanto, uma ferramenta de transparência de gestão e de acompanhamento do desempenho institucional pois permite aos gestores se estruturarem para a realização de ações voltadas ao alcance de objetivos e metas da organização.

Em geral, o desenvolvimento de qualquer planejamento é feito a partir de um diagnóstico da situação existente, mapeamento dos problemas a serem atacados, construção de metas e definição de rumos. Mas também implica a análise de cursos alternativos de ação, acompanhamento de resultados alcançados e a detecção de inconsistências a serem trabalhadas para, em momento posterior, proceder a realimentação do processo com aprimoramentos decorrentes de lições aprendidas.

Entendo, portanto, que as alterações propostas pelas unidades organizacionais quanto à inclusão ou exclusão de metas devem ser analisadas tendo por diretriz não nos afastarmos do escopo maior do PGA, qual seja permitir o aprimoramento da atuação da Agência na busca pelo cumprimento de suas atribuições legais. O monitoramento das ações e atividades que compõem o Plano deve ser capaz não apenas de espelhar as conquistas, mas principalmente de apontar os entraves e dificuldades nesse caminho e indicar as melhorias e correções necessárias. Em suma, tão ou mais importante que os resultados alcançados é o aprendizado e o aperfeiçoamento da atuação da Agência gerados ao longo do processo.

Isto posto, passo à análise específica de cada alteração proposta.

### 3. DA ANÁLISE

#### 1. Unidade Organizacional: ASINT

1.1 **Meta:** Executar 100% a troca de informações de transporte de cargas e passageiros com os países (Paraguai e Uruguai) até o final de 2021.

**Proposta da unidade organizacional:** exclusão da meta

**Justificativa da unidade organizacional:** O Brasil conseguiu desenvolver a plataforma “webservice” para a troca de informações de transporte de cargas, porém o mesmo não aconteceu com os demais países envolvidos no projeto, razão pela qual a troca de informações não se efetivou. Informou-nos a ASINT que quando da inclusão do projeto no PGA de 2019, esses possíveis entraves foram previstos e um plano de gestão de riscos elaborado. Informa também que vem atuando junto aos representantes dos demais países para a solução da questão. Assim, sugere a exclusão do projeto para não comprometer os resultados do PGA, mas a manutenção do mesmo do sistema Safira.

**Análise da SUART:** A situação relatada pela unidade organizacional não configura fato superveniente principalmente porque o evento foi identificado como risco possível. Entendeu que o pleito não se enquadra nos requisitos apresentados no art. 34, §1º, da Resolução nº 5.888, de 2020 e sugeriu a manutenção da meta no PGA 2021.

**Entendimento DFR:** Manifesto concordância com a proposta de manutenção da meta no PGA pela não configuração de situação superveniente dado que a possibilidade da ocorrência do entrave já era conhecida e foi formalizada como risco do projeto. Ainda, chamo atenção para a justificativa apresentada pela ASINT para a exclusão, no sentido de “não comprometer os resultados finais do PGA da ANTT”. Reforço que o PGA não deve ser alterado com o objetivo de mostrar tão somente os resultados positivos, ainda que seja esse o desejo maior da instituição e de todos os servidores que a integram. Em verdade, não há demérito algum na atuação da unidade organizacional que elaborou a meta, mapeou acertadamente os possíveis entraves, elaborou plano de gestão de riscos e, conforme relatado, vem envidando todos os esforços para concretização da meta. A mera inclusão do projeto do PGA da Agência denota a relevância da matéria para o setor. Sua exclusão apenas para não prejudicar os resultados afigura-se absolutamente contraditória. Por outro lado, sua manutenção no PGA 2021 com os devidos apontamentos sobre as ocorrências, servirá para que a área possa refletir sobre a situação e propor correção de rumos para o ciclo seguinte.

1.2 **Meta:** Inserção de dispositivos eletrônicos e interoperáveis para fiscalização do transporte rodoviário de passageiros e de cargas entre países do Mercosul

**Proposta da unidade organizacional:** exclusão da meta

**Justificativa da unidade organizacional:** Em virtude da não continuidade do contrato com a empresa operadora do sistema de fiscalização eletrônica no âmbito do “Canal Verde Brasil”, a ASINT propõe a exclusão do projeto “Canal Verde Mercosul” do ciclo atual de projetos estratégicos estruturantes do Planejamento Estratégico da Agência. Tal medida permitirá que a Assessoria proceda de forma criteriosa às adaptações necessárias para nova inclusão do projeto em momento mais oportuno.

**Análise da SUART:** O cancelamento do contrato que mantinha a fiscalização eletrônica no âmbito do Canal Verde Brasil, conforme diretriz da Diretoria da ANTT, caracteriza mudança de conjuntura que impactou no planejamento estratégico institucional justificando a exclusão da meta correspondente do PGA 2021 com fundamento no art.34, §1º, da Resolução nº 5.888, de 2020.

**Entendimento DFR:** Após os esclarecimentos prestados pela SUART em sede de diligência (8675848), entendo que o cancelamento do contrato de fiscalização eletrônica, devidamente formalizado e justificado conforme informado por aquela Superintendência, implicou a exclusão do projeto estratégico “Canal Verde Mercosul”. Tal fato enquadra-se como mudança de conjuntura com impacto direto na meta do PGA em questão. Assim sendo, manifesto concordância com a exclusão da meta do PGA 2021.

#### 2. Unidade organizacional: SUDEG

2.1 **Meta:** Desenvolver a aprendizagem organizacional por competências

A proposta da SUDEG refere-se à exclusão das seguintes atividades relacionadas à meta

acima:

- (i) *Elaboração de minuta de Política de Desenvolvimento de Pessoas*
- (ii) *Consulta interna da Política de Desenvolvimento de Pessoas*
- (iii) *Análise da consulta interna da Política de Desenvolvimento de Pessoas*
- (iv) *Estudo de normativo e benchmarking para elaboração de normativos de contratação de eventos de capacitação*
- (v) *Definir metodologia para avaliação de competências comportamentais gerenciais*
- (vi) *Elaborar sistema de avaliação de competências comportamentais gerenciais*
- (vii) *Definir metodologia para mapeamento de competências comportamentais funcionais*
- (viii) *Mapeamento de competências comportamentais funcionais*

**Proposta da unidade organizacional:** cancelamento de algumas atividades relacionadas à meta

**Justificativa da unidade organizacional:** As atividades de (i), (ii) e (iii) já haviam sido atendidas pela Política de Gestão de Pessoas implementada na ANTT pela Deliberação nº 836/2019.

A atividade (iv) foi atendida pela elaboração de guia orientativo pela GEPES que elaborou o documento para nortear as contratações até regulamentação da Lei nº 14.133/2021.

Em relação às atividades (v) e (vi), entende a SUDEG que não se faz oportuna sua manutenção dado que a ANTT já possui outras avaliações de desempenho em curso para fins de progressão e promoção, gratificação do quadro específico e para avaliação do programa de gestão remota do trabalho. Ademais, argumentou a SUDEG que necessitaria de mais recursos tecnológicos para implementação de nova metodologia, e este recurso não está disponível no momento.

As atividades (vii) e (viii) foram atendidas pela publicação da IN 21/2021 do Ministério da Economia, que trouxe a definição de competências transversais do servidor público, e suas nomenclaturas e competências foram adotadas como referencial para o Plano de Desenvolvimento de Pessoas 2022.

**Análise da SUART:** Como premissa a SUART estabeleceu que sua análise se daria a partir do impacto das atividades nos resultados esperados da meta. Entendeu que no tocante às atividades relacionadas à Política de Desenvolvimento de Pessoas, (i), (ii) e (iii), os resultados esperados já haviam sido atendidos pela Deliberação nº 836/2019 que aprovou o Plano de Gestão de Pessoas, de maneira que as atividades poderiam ser dadas como atendidas com percentual de execução de 100%. Nesse sentido, não haveria necessidade de exclusão da meta, mas apenas de considerá-la concluída.

No tocante à atividade (iv), a SUART manifestou o entendimento de que a exclusão da mesma não ensejaria prejuízos aos resultados esperados da meta.

Quanto às atividades (v) e (vi), a SUART concordou que a ANTT já possui outras avaliações de desempenho, mas asseverou que a falta de recursos tecnológicos não se caracteriza como mudança de conjuntura, tendo em vista que qualquer ao definir a metas, se for detectada necessidade de sistema, tal fato deveria ter sido previamente acordada com a SUTEC. Assim, orientou a manutenção da atividade no PGA.

Ainda, entendeu a SUART que a atividade (vii) foi atendida pela publicação da IN 21/2021 do Ministério da Economia. No entanto, tal fato não abrange o cumprimento da atividade (viii) que permanece em aberto.

Em resposta à diligência encaminhada por esta DFR, a SUART acrescentou que embora a SUDEG não tenha mencionado diretamente alteração da meta e dos resultados esperados, verificou-se que a exclusão de tais atividades afetaria o cumprimento da meta e de seus resultados esperados, conforme citado na NOTA TÉCNICA - ANTT 5806 (SEI [8423292](#)), retificada pela NOTA TÉCNICA - ANTT 6290 (SEI [8665432](#)).

Esclareceu ainda, que caberá à SUDEG comprovar a efetividade do atendimento à meta no PGA 2021 ao final do ano, nos campos FATO, CAUSA, AÇÃO, a serem utilizados pela SUART na elaboração do Relatório de Atividades do PGA 2021.

Acrescentou também que os fatos trazidos pela SUDEG não se caracterizam como mudança de conjuntura que impacte no planejamento estratégico e, portanto, não ensejariam a exclusão da meta.

Além disso, a SUART entendeu como importante a manutenção do plano de ação previsto, pois, conforme o próprio posicionamento da DFR, a "*mera exclusão pode evitar a formalização das lições que devem ser aprendidas para os ciclos futuros, especialmente quanto à atenção e zelo que se devem empenhar no estabelecimento de metas e atividades que sejam verdadeiramente úteis à instituição*". Por esta razão, a Superintendência vem constantemente orientando à Unidades Organizacionais que façam os registros mensais no Sistema Safira acerca do andamento das atividades de cada meta PGA nos campos FATO, CAUSA e AÇÃO.

#### **Entendimento DFR:**

Considerando que, exceto pela atividade (iv), todas as demais já estavam concluídas e os produtos implementados por intermédio de outras iniciativas adotadas pela própria SUDEG, as mesmas tornaram-se desnecessárias no âmbito do PGA 2021, sendo coerente que sejam consideradas como 100% implementadas, conforme sugestão da SUART.

Importante mencionar que a preocupação desta DFR com a formalização das lições

que devem ser aprendidas para os ciclos futuros está devidamente encaminhada conforme as informações trazidas pela SUART no Despacho (8675848) quanto às orientações que vem sendo dirigidas às unidades organizacionais para aplicação de técnicas para identificação de problemas, elaboração de cronograma, mapeamento de riscos, para o planejamento e gerenciamento de projetos.

Quanto à atividade (iv) concordo com a exclusão da mesma por alteração conjuntural provocada por fato superveniente. Em verdade, a publicação da Lei nº 14.133/2021 ensejou a elaboração do Guia Orientativo mencionado, eliminando, por consequência, a necessidade de normativo para contratação de eventos de capacitação, a vigorar até ulterior regulamentação da mencionada lei. Ressalto entretanto, que embora o Guia Orientativo expedido pela SUDEG tenha de certa forma regulamentado a situação, ainda será necessária a execução da atividade *Estudo de normativo e benchmarking para elaboração de normativos de contratação de eventos de capacitação* quando da regulamentação da Lei nº 14.133/2021.

**2.2 Meta:** Realizar o redimensionamento da força de trabalho da ANTT, até dezembro de 2021

**Proposta da unidade organizacional:** exclusão da meta

**Justificativa da unidade organizacional:** Relata-nos a SUDEG que para dar cumprimento à meta, foi instaurado o processo de nº 50500.069593/2021-07, objetivando a contratação de serviços de empresa especializada para capacitar os servidores da ANTT a realizarem o Dimensionamento da Força de Trabalho da ANTT, com intuito de compatibilizar a força de trabalho disponível com a estrutura organizacional existente. Informa que após a devida instrução processual para realização da contratação da referida capacitação, os autos foram encaminhados ao Sr. Diretor Geral para assinatura. Considerando que o processo não foi movimentado naquela diretoria, entendeu a SUDEG ser pertinente o cancelamento da meta.

**Análise da SUART:** Por sua vez a SUART nos traz a informação de que, em reunião bimestral de acompanhamento do PGA, realizada no dia 30/10, a SUDEG informou que o Diretor Geral havia manifestado interesse em alterar algumas diretrizes do processo de redimensionamento da força de trabalho. Portanto, entendeu a SUART que tal fato se enquadraria como alteração conjuntural a justificar a exclusão da meta, nos termos do art. 34, §1º, da Resolução 5.888/2020.

Em atendimento ao pedido de esclarecimentos apresentado pela DFR, a SUART consultou a SUDEG quanto ao real impacto da nova diretriz da Diretoria na meta em questão. A SUDEG então apresentou novas informações que acabaram por alterar o encaminhamento proposto pela SUART. Esta nos reportou a existência da Portaria nº 477 do Ministério da Economia, de 27 de dezembro de 2017, a qual veda a realização de despesa para contratação, prorrogação ou substituição contratual relativas a dimensionamento da força de trabalho que não seja decorrente da aplicação da metodologia disponibilizada por aquele Ministério. Acrescenta a informação de que o Ministério da Economia disponibilizará aos órgãos e entidades integrante do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal – SIPEC modelo referencial de gestão do dimensionamento da força de trabalho. Reportou-nos, ainda, que o Ministério da Economia firmou TED com a UNB com o objetivo de desenvolver um modelo referencial de dimensionamento da força de trabalho e que o mesmo será disponibilizado aos órgãos e entidades integrantes do SIPEC, em momento oportuno e gratuitamente, o modelo referencial a ser implementado.

Diante desses fatos, a SUART concluiu que não há elementos que justifique mudança de conjuntura que impacte no planejamento estratégico institucional, haja vista que a Portaria ME 477/2017 já trazia, desde 2017, as regras que impediam a contratação de outra instituição para realização do dimensionamento da força de trabalho. Por esta razão, a SUART altera seu posicionamento e recomenda a manutenção da meta PGA 2021.

**Entendimento DFR:** Após os esclarecimentos prestados pela SUDEG e a consequente mudança do entendimento da SUART quanto à situação, manifesto minha concordância com o encaminhamento proposto para a manutenção da meta PGA 2021.

### **3. Unidade Organizacional: SUROD**

**3.1 Meta:** Regulamento Concessões Rodoviária - bens, obras e serviços (RCR 2) e Adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços (Resolução ANTT nº 1.187/2005)

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma

**Justificativa da unidade organizacional:** Informa-nos a SUROD que sobre o tema foi realizada a Reunião Participativa nº 3/2021 (vide <https://participantt.antt.gov.br/> - Reunião Participativa nº 3/2021), entre julho e agosto que as contribuições estavam sendo consolidadas, com previsão de abertura de Audiência Pública entre setembro e outubro. Ocorre que sobrevieram duas mudanças conjunturais que alteraram o planejamento estratégico do projeto e impactaram em seu cronograma, quais sejam: orientação dada em reunião da Diretoria-Colegiada e o advento do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) nº 3/2021, celebrado entre o Ministério da Infraestrutura (MInfra) e a Associação Brasileira de Concessões de Rodovia (ABCR).

Explica a SUROD que por orientação do Diretor Davi Barreto, após realizada a audiência pública e analisadas as contribuições da sociedade e as considerações da PF-ANTT, fosse efetuada uma nova reunião participativa para consolidação da minuta final, antes de envio à Diretoria-Colegiada, para que expurgo de eventuais proposta desalinhadas das práticas setoriais.

Ainda, informa o advento do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) nº 3/2021 (7956824, 7956957, 7957108 e 7957246), em curso no Processo SEI/MInfra nº 50000.038759/2020-95, celebrado entre o MInfra e a ABCR, que tem como objeto a conjugação de esforços entre os partícipes para desenvolver, proativamente, uma política nacional que contribua para a modernização dos contratos de concessões de rodovias e para a melhoria dos estudos das novas outorgas rodoviárias, conforme especificações estabelecidas no Plano de Trabalho. Com efeito, subsídios

decorrentes destes debates serão encaminhados para alterações contratuais e normativas para a ANTT. Como se depreende do Plano de Trabalho (7956957), anexo ao referido ACT, os temas a serem debatidos em sua quase totalidade guardam relação com a reforma regulatória que ora se empreende em rodovias.

Esses seriam, portanto, os motivos ensejadores da pretendida alteração do cronograma, no entender da SUROD.

**Análise da SUART** Inicialmente, entendeu a SUART que a celebração do Acordo de Cooperação Técnica entre Minfra e ABCR poderia ser caracterizado como mudança de conjuntura externa e, segundo a SUROD, impacta diretamente no conteúdo do regulamento em tela. Sendo assim, tal pleito se enquadraria no art. 34, § 1º da Resolução 5.888/2020, razão pela qual recomenda proceder a alteração do cronograma e estabelecer como meta PGA a conclusão da análise de contribuições da Audiência Pública, de acordo com o artigo sugerido. Entretanto, após diligência desta DFR, foi trazida aos autos a informação proveniente da SUROD quanto à prolação do Voto Revisor, referente ao Acórdão do Tribunal de Contas da União, TC-010.482/2016-4, o qual ensejou a necessidade de revisão da elaboração do Regulamento das Concessões Rodoviárias. Explicou que as exigências apontadas pelo TCU impactam nas discussões relativas a bens, obras e serviços, que estão sendo tratadas no processo nº 50500.064556/2020-13(RCR 2), bem como nas regras de gestão econômico-financeira dos contratos de concessão rodoviária, tratadas nos autos dos Processos nº 50500.030241/2021-53 e nº 50500.115516/2015-80(RCR 3). Assim, entendeu a SUART que tanto a celebração do Acordo de Cooperação Técnica entre Minfra e ABCR bem como voto revisor referente ao Acórdão do Tribunal de Contas da União, TC-010.482/2016-4, podem ser caracterizados como mudança de conjuntura externa que impactará diretamente no conteúdo do regulamento em tela. Concluiu mantendo a recomendação de se proceder a alteração do cronograma e estabelecer como meta PGA a conclusão do PPCS.

**Entendimento DFR:** após os esclarecimentos prestados pela SUROD em especial quanto às exigências trazidas pelo Voto Revisor do Acórdão do TC-010.482/2016-4, manifesto minha concordância com o encaminhamento proposto para proceder a alteração do cronograma e estabelecer como meta PGA 2021 a conclusão do PPCS.

**3.2 Meta:** Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR 3) - equilíbrio econômico-financeiro (aspectos societários, receitas e verbas contratuais, reajuste, revisão tarifária, fatores tarifários, seguros e garantias e revisão contratual)

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma

**Justificativa da unidade organizacional:** o RCR 3 versará sobre as regras de gestão econômico-financeira dos contratos de concessão rodoviária, devendo abordar, em especial: reajustes e revisões tarifárias e contratuais, fatores tarifários, seguros, capital social mínimo, verbas da concessão, receitas tarifárias e extraordinárias, financiamentos, entre outros. Logo, os fatores tarifários serão revisados por esta norma, justamente para delinear sua forma de aplicação, o que incluirá a fixação de diretrizes e orientações sobre os fatores "A" e "D". Esta ação, que está em curso no Processo nº 50500.115516/2015-80, segue no presente momento em estudos, sendo certo que a Análise de Impacto Regulatório, a Nota Técnica e a Minuta estão em avançado estágio de elaboração. Não obstante, será igualmente impactado pelas ações que decorrerão do ACT 3/2021 anteriormente mencionado, o que imporá prolongar por mais um tempo a fase de estudos.

**Análise da SUART:** Inicialmente entendeu a SUART que a celebração do Acordo de Cooperação Técnica entre Minfra e ABCR poderia ser caracterizado como mudança de conjuntura externa e, segundo a SUROD, impactaria diretamente no conteúdo do regulamento em tela. Sendo assim, tal pleito se enquadraria no art. 34, § 1º da Resolução nº 5.888/2020. Entretanto, após diligência desta DFR, foi trazida aos autos a informação proveniente da SUROD quanto à prolação do Voto Revisor, referente ao Acórdão do Tribunal de Contas da União, TC-010.482/2016-4, o qual ensejou a necessidade de revisão da elaboração do Regulamento das Concessões Rodoviárias. Explicou que as exigências apontadas pelo TCU impactam nas discussões relativas a bens, obras e serviços, que estão sendo tratadas no processo nº 50500.064556/2020-13(RCR 2), bem como nas regras de gestão econômico-financeira dos contratos de concessão rodoviária, tratadas nos autos dos Processos nº 50500.030241/2021-53 e nº 50500.115516/2015-80(RCR 3). Assim, entendeu a SUART que tanto a celebração do Acordo de Cooperação Técnica entre Minfra e ABCR bem como voto revisor referente ao Acórdão do Tribunal de Contas da União, TC-010.482/2016-4, podem ser caracterizados como mudança de conjuntura externa que impactará diretamente no conteúdo do regulamento em tela. Concluiu mantendo a recomendação de se proceder a alteração do cronograma e estabelecer como meta PGA a conclusão do PPCS.

**Entendimento DFR:** após os esclarecimentos prestados pela SUROD em especial quanto às exigências trazidas pelo Voto Revisor do Acórdão do TC-010.482/2016-4, manifesto minha concordância com o encaminhamento proposto para proceder a alteração do cronograma e estabelecer como meta PGA 2021 a conclusão do PPCS.

**3.3 Meta:** Regulamento das Concessões Rodoviárias - Meios de encerramento contratual (RCR 4)

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma

**Justificativa da unidade organizacional:** O RCR 4 refere-se às regras de fiscalização e penalidades e vem sendo tratado no Processo nº 50535.001700/2018-99, com influência dos Processos nºs 50500.087967/2020-87 e 50500.322047/2019-87. Sobre este tema, essencial considerar o Projeto de Atuação Responsiva, que acabou por orientar a realização de um projeto piloto de fiscalização junto à Unidade Regional de São Paulo (COINFSP), segmentados nas fases de planejamento e de execução, o que exigiu também ajustes nos encaminhamentos anteriormente previstos. Atualmente

segue-se com este trabalho preliminar, para posteriormente se dar andamento à construção da AIR, Nota Técnica e Minuta.

Outro fato que influencia diretamente o RCR 4 é a integração do projeto normativo aos preceitos da responsividade. Considerando o Despacho SUART 5934541 e a NOTA TÉCNICA SEI N° 4424/2021/GT\_PAR (7659208), a ação regulatória precisou ser alinhada ao Projeto de Atuação Responsiva (PAR), enquanto planejamento prioritário e estruturante desta Agência. Afirma a SUROD que o PAR visa introduzir um conjunto de procedimentos e atividades materiais para tornar a regulação mais inteligente e responsiva à conduta atitudinal dos regulados, considerando seu histórico de atuação e gravidade da não conformidade para prover a resposta pública. Neste sentido, seguindo as orientações do PAR, se estabeleceu um piloto experimental de fiscalização junto à Unidade Regional de São Paulo (COINFSP), com vistas a estabelecer uma nova modelagem de fiscalização que possa ter maiores efeitos sobre o comportamento dos regulados. Esta nova fase, por evidente, também comprometeu a finalização dos estudos do RCR4.

**Análise da SUART:** Entende a SUART que não obstante a complexidade do tema e da integração entre os projetos mencionados, o Projeto Atuação Responsiva foi iniciado em agosto de 2019 e em seu plano de trabalho inicial (SEI 1049039), registrado nos autos do processo SEI 50500.322047/2019-87, atualizado pelo plano de trabalho aprovado pela Diretoria Colegiada por meio da Portaria DG 636/2019, já previa a realização de um desenho piloto de fiscalização responsiva e sua aplicação piloto nos mercados de passageiros, cargas, rodovias e ferrovias. Dessa forma, tal fato não se caracterizaria como “mudança de conjuntura”, pois o desenho de regulação responsiva já era previsto. Além disso, SUART informa a existência de uma meta no PGA 2021, coordenada por aquela unidade organizacional e de responsabilidade compartilhada com SUROD, SUFER, SUFIS e SUPAS que tem como objetivo “desenvolver e implementar, em experimento piloto, desenho de regulação responsiva para mercados de ferrovias, rodovias, cargas e passageiros”. Alerta que tais informações poderão ser atualizadas no PGA 2022, no qual deverá prever a continuidade das atividades instituídas.

Por fim, recomendou a SUART a manutenção da meta no PGA 2021 para o RCR4, devendo a SUROD registrar, no Safira, os avanços possíveis de serem alcançados.

**Entendimento DFR:** Manifesto concordância com o encaminhamento proposto pela SUART por entender que os fatos narrados pela SUROD não se caracterizam como “mudança de conjuntura”, especialmente porque o desenho de regulação responsiva já era previsto quando da elaboração da meta.

**3.4 Meta:** Regulamento das Concessões Rodoviárias - Meios de encerramento contratual (RCR 5)

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma

**Justificativa da unidade organizacional:** Informa-nos a SUROD que o RCR 5 representará uma consolidação dos meios de encerramento contratual, que deverá agregar em si obrigações hoje previstas em contrato, adicionada da consolidação da Resolução n° 5.926, de 2 de fevereiro de 2021, da Resolução n° 5.935, de 27 de abril de 2021, e de disposições específicas do processo de relicitação. A meta referente ao RCR 5 foi concebida em duas etapas, em vista da urgência do estabelecimento das referidas diretrizes por ocasião da chegada do termo contratual da primeira etapa de concessões. A segunda parte desta ação, que deve ser trabalhada no Processo n° 50500.111807/2020-66, segue em estudos, e seu cronograma também será afetado em razão por via reflexa das três ações regulatórias anteriores.

**Análise da SUART:** O entendimento da SUART corrobora o exposto pela unidade organizacional no sentido de que a meta foi afetada por via reflexa pelos projetos RCR 2 e RCR 3, que por sua vez, terão seus cronogramas alterados em razão do enquadramento das justificativas nos termos do art.34, §1°, da Resolução 5.888/2020.

**Entendimento DFR:** manifesto concordância com o encaminhamento proposto pela SUART para exclusão da meta do PGA 2021, devidamente justificada pela ocorrência de mudança de conjuntura externa (Voto Revisor no Acórdão do Tribunal de Contas da União, TC-010.482/2016-4). O impacto ensejará a alteração do cronograma postergando as entregas para 2022.

#### **4. Unidade Organizacional: SUPAS**

**4.1 Meta:** Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT – Regular

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma

**Justificativa da unidade organizacional:** Reporta-nos a a SUPAS que os estudos relativos à proposta de resolução de penalidades e medidas administrativas encontra-se em estágio de finalização, após os últimos ajustes na proposta. Ocorre que estes ajustes foram realizados considerando a última versão da proposta do novo marco regulatório do setor, a qual foi submetida à aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT, após a submissão ao processo de participação pública e à avaliação da Procuradoria da Agência.

Destacou também que a proposta de penalidades e medidas administrativas é diretamente vinculada à proposta do novo marco regulatório, uma vez que traz mecanismos de controle para a adequada prestação dos serviços regulares de TRIP com base nas disposições do novo marco regulatório. Desse modo, a meta depende da aprovação do novo marco regulatório pela Diretoria Colegiada para que possa ser submetida ao processo de participação social.

Entende a SUPAS que a realização de nova Reunião Participativa para debater a proposta de revisão e consolidação do Marco Regulatório de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiro, bem como a reestruturação organizacional e mudanças de gestão da SUPAS, configuram-se como “mudança de conjuntura que impacte em alteração no planejamento estratégico institucional”, motivo pelo qual propõe a alteração do cronograma de execução dos projetos.

**Análise da SUART:** Considerando a vinculação íntima entre a resolução de penalidades e o marco regulatório proposto, e considerando que, por iniciativa da Diretoria, foi realizada etapa complementar de participação social para uma melhor discussão de temas sensíveis ao mercado. Este fato prorrogou ainda mais a conclusão da elaboração do citado marco, concluindo que tal solicitação se enquadraria nos termos do art.34, §1º, da Resolução nº 5.888/2020. Não obstante o exposto, finaliza a SUART por sugerir a exclusão da meta do PGA 2021. Questionada em diligência por esta DFR, a SUART explicou que embora a meta em questão guarde relação direta com o projeto estratégico “Revisão do Marco Regulatório do TRIP”, seu cronograma não apontou a relação de precedência entre os projetos, ou seja, não se mapeou o risco de atraso no projeto de revisão do marco. Entretanto, considerou a situação como mudança conjuntural.

**Entendimento DFR:** Corroboro o encaminhamento proposto pela SUART para excluir a meta do PGA 2021 sob o fundamento de que a iniciativa da Diretoria que determinou a realização de nova etapa do PPCS se caracteriza como alteração conjuntural interna e se enquadra nos termos do do art. 34, §1º, da Resolução 5.888/2020. Em verdade, o fato trazido pela unidade organizacional impactará o cronograma, levando as entregas para 2022. Ressalto, entretanto, o fato de que o tema “Revisão do Marco Regulatório do TRIP” consta da Agenda Regulatória da ANTT desde 2019 e, portanto, a relação de interdependência entre este e a meta em questão poderia ter sido mapeada. Nesse sentido, reforço a preocupação já exposta anteriormente com a formalização das lições que devem ser aprendidas para os ciclos futuros quanto à aplicação de técnicas para identificação de problemas, elaboração de cronograma, mapeamento de riscos, para o planejamento e gerenciamento de projetos.

**4.2 Meta:** Revisão do marco regulatório do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros sob regime de fretamento

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma

**Justificativa da unidade organizacional:** A unidade organizacional ressaltou a interligação dos projetos de “Revisão da Regulamentação que trata das Medidas Administrativas e Penalidades Aplicáveis pela ANTT – Regular” e de “Revisão do Marco Regulatório do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros sob regime de Fretamento” com o projeto de “Revisão do marco regulatório do serviço de transporte regular rodoviário coletivo interestadual de passageiros”. Observou que este encontra-se em análise na Diretoria Colegiada desta Agência e conforme Despacho DDB nº 8173523, de 20 de setembro de 2021, a Diretoria Davi Barreto, tendo como base o especificado no art. 12, § 2º, I, da Resolução-ANTT 5.624/2017, determinou a convocação de Reunião Participativa para tratar dos ajustes realizados, após a Audiência Pública nº 04/2020, na proposta de revisão e consolidação do marco regulatório do setor de transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP), a qual ocorreu em 30 de setembro de 2021. Assim, entendeu a SUPAS ser necessário que os prazos constantes no cronograma atual sejam revistos.

**Análise da SUART:** A SUART concordou com o pleito da SUPAS por considerar os eventos narrados como alteração conjuntural a impactar o cronograma da meta. Assim, propôs a exclusão da meta do PGA 2021.

**Entendimento DFR:** Corroboro o encaminhamento proposto pela SUART para excluir a meta do PGA 2021 por entender que o projeto de “Revisão do marco regulatório do serviço de transporte regular rodoviário coletivo interestadual de passageiros” impacta diretamente na meta em tela. Assim, da mesma forma como para a meta anterior, a iniciativa da Diretoria que determinou a realização de nova etapa do PPCS se caracteriza como alteração conjuntural interna e se enquadra nos termos do do art. 34, §1º, da Resolução 5.888/2020. Em verdade, o fato trazido pela unidade organizacional impactará o cronograma, levando as entregas para 2022. Ressalto, entretanto, o fato de que o tema “Revisão do Marco Regulatório do TRIP” consta da Agenda Regulatória da ANTT desde 2019 e, portanto, a relação de interdependência entre este e a meta em questão poderia ter sido mapeada. Nesse sentido, reforço a preocupação já exposta anteriormente com a formalização das lições que devem ser aprendidas para os ciclos futuros quanto à aplicação de técnicas para identificação de problemas, elaboração de cronograma, mapeamento de riscos, para o planejamento e gerenciamento de projetos.

**4.3 Meta:** Consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório do transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma

**Justificativa da unidade organizacional:** A SUPAS reporta que a equipe do projeto tem envidado esforços no sentido de avaliar e propor os aperfeiçoamentos necessários à legislação aplicada ao semiurbano. Ressalta que a tarefa tem se mostrado complexa e de difícil execução, visto que a ANTT tem trabalhado na promoção de delegações administrativas dos serviços semiurbanos a entes públicos locais. Com a delegação administrativa, as competências de gestão e fiscalização, em grande parte, são transferidas para os entes públicos locais. Neste contexto, compete à ANTT regular tanto a sua atuação no âmbito dos serviços semiurbanos sob sua competência quanto daqueles que foram delegados administrativamente. Esta regulação se mostrou ainda mais necessária com a delegação dos serviços semiurbanos operados na região do Distrito Federal e Entorno para o governo do Distrito Federal (GDF), serviço este que representa aproximadamente 90% do total de linhas semiurbanas do país. Assim, tem-se observado uma maior complexidade na construção e na proposição dessa regulação, visto que dois contextos completamente distintos precisam ser adequadamente tratados, o que tem demandado dedicação e esforços adicionais àqueles previstos quando da criação do projeto, anteriormente à delegação do serviço semiurbano para o GDF.

Assim, propôs a unidade organizacional que o projeto “*Consolidação e Aperfeiçoamento do marco regulatório do transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros*”, já contemplando em seu escopo o projeto “*Reestruturação do Sistema de Monitoramento do Transporte*

Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros", seja continuado no âmbito da Agenda Regulatória seguindo um novo cronograma.

**Análise da SUART:** A SUART entendeu que, em que pese a complexidade do tema e os vários atores intervenientes no processo que definirá o novo marco regulatório do transporte semiurbano de passageiros, os fatos mostrados não caracterizaram mudança de conjuntura, tendo em vista que os fatos relatados constituem riscos já conhecidos pela SUPAS. Neste sentido, tal solicitação não se enquadra nos termos do art. 34, §1º, da Resolução nº 5.888/2020 e, portanto, a meta deve ser mantida.

**Entendimento DFR:** Voto pelo acatamento da orientação da SUART por entender que a complexidade envolvida na regulamentação do semiurbano já se apresentava quando da elaboração da meta. Na mesma linha de entendimento anteriormente exposta, julgo relevante que as ocorrências e entraves enfrentados no desenvolvimento do projeto sejam devidamente registradas de maneira a permitir correções de rumo e ajustes em ciclos futuros.

#### **5. Unidade Organizacional: SUFER**

**5.1 Meta:** Regulamentação da destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária - RPMF

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma e de prioridade

**Justificativa da unidade organizacional:** Reporta-nos a SUFER que a edição da MP nº 1.065, de 2021, estabeleceu uma política pública mais ampla de utilização do RDT e do RPMF, permitindo sua aplicação no setor ferroviário como um todo a partir das entidades destacadas. No entanto, a MP atribuiu ao Ministério, e não mais à ANTT, a função de estabelecer diretrizes de utilização dos recursos em tela. Assim, a área técnica continua aguardando as diretrizes ministeriais, as quais ainda não foram exaradas. Considerando o cenário posto, tendo em vista a mudança de conjuntura externa, consubstanciada com edição do MP nº 1.065, de 2021, e as incertezas com relação ao prazo para edição das diretrizes ministeriais e, por conseguinte, para finalização do projeto em discussão, sugere-se a revisão extraordinária da matriz GUT e do seu cronograma.

**Análise da SUART:** Entendeu a SUART que a situação narrada pela SUFER se enquadra em situação de mudança de conjuntura externa, conforme estabelece o art. 34, §1º, da Resolução 5.888/2020. Ao verificar o cadastro da meta no Sistema Safira, constatou-se que atividade "4. Análise das Contribuições recebidas no PPCS" encontra-se com percentual de execução de 90%, restando pendente a atividade "5. Análise jurídica e institucional e publicação do Normativo". Sendo assim, a meta PGA 2021 pode ser adequada considerando a entrega da análise contribuições recebidas no PPCS.

**Entendimento DFR:** corroboro o entendimento da SUART no sentido de atualizar os resultados esperados da meta para 2021 e os avanços das atividades.

**5.2 Meta:** Revisão da Resolução nº 4.624/2005, que regulamenta a contratação e manutenção de seguros pelas Concessionárias de Prestação de Serviços Transporte Ferroviário de Cargas associados à Exploração da Infraestrutura.

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma e de prioridade

**Justificativa da unidade organizacional:** Durante o processo de estruturação do relatório de Análise de Impacto Regulatório e da Minuta de Resolução a serem submetidas para apreciação pública por meio de Processo de Participação e Controle Social, foi editada a Medida Provisória nº 1.065, de 2021, que, conforme já mencionado, instituiu o "novo marco legal do transporte ferroviário". Assim, observou a SUFER que há possibilidade de tal dispositivo afetar o projeto em desenvolvimento e, considerando o prazo de vigência de medidas provisórias, de 60 (sessenta) dias; e as incertezas quanto à conversão da Medida Provisória em lei, entende pela necessidade de alteração da matriz GUT e do cronograma previsto para o projeto, ajustando-o a um momento de maior estabilidade e, assim, evitando retrabalhos, alocação ineficiente de servidores na condução das atividades da Coordenação de Atos Normativos - CONOR, e ainda desenvolvimento de trabalhos que não venham a ser aproveitados no futuro.

**Análise da SUART:** A SUART entendeu que a situação relatada pela SUFER se enquadra como mudança de conjuntura externa, conforme estabelece o art. 34, §1º, da Resolução 5.888/2020, impedirá a conclusão da meta, razão pela qual sugere sua exclusão do PGA 2021.

**Entendimento DFR:** manifesto concordância com a proposta de exclusão da meta em função de alteração conjuntural externa.

**5.3 Meta:** Revisão da Resolução ANTT nº 2.748/2008, que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Cargas, no transporte de produtos perigosos

**Proposta da unidade organizacional:** sobrestamento do projeto

**Justificativa da unidade organizacional:**

Informa-nos a SUFER que a matéria foi incorporada à Agenda Regulatória da ANTT, conforme se verifica por meio da Deliberação nº 317, de 19 de março de 2019. Nesse diapasão, foram iniciados os estudos referentes ao tema para a produção do Relatório de Análise de Impacto Regulatório e da Minuta de Resolução que revisaria o normativo vigente, inclusive os parâmetros técnicos constantes do arcabouço regulatório vigente.

Ocorre que, durante o processo de estruturação dos documentos supracitados, o Projeto de Lei do Senado - PLS 261/2018, que estabelece a Lei das Ferrovias, foi aprovado. Algumas diretrizes trazidas pela nova legislação impactam significativamente o projeto em execução. Desta feita, apesar de o referido projeto ainda carecer de avaliação da Câmara dos Deputados e sanção



Presidencial, o cenário político vigente, reforçado pela edição da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, que instituiu o "novo marco legal do transporte ferroviário", aponta para um avanço rápido da matéria, o que pode resultar em prejuízo real à proposta de normativo em elaboração pela ANTT.

**Análise da SUART:** Entendeu a SUART que o cenário posto, que aponta uma mudança de conjuntura externa a justificar a exclusão da meta do PGA 2021.

**Entendimento DFR:** manifesto concordância com a proposta de exclusão da meta e reavaliação no próximo ciclo.

## 6. Unidade Organizacional: SUROC

6.1 **Meta:** Revisão das normas atinentes ao Vale-Pedágio

**Proposta da unidade organizacional:** alteração de cronograma e de prioridade

**Justificativa da unidade organizacional:** A SUROC informa que em 20/09/2021 foi solicitada nova alteração nesse projeto em decorrência da publicação da Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021 e da adoção, pelo Presidente da República, da Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, que instituiu o Documento Eletrônico de Transporte, alterando, inclusive a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que instituiu o Vale-Pedágio obrigatório. A referido Medida Provisória foi convertida no Projeto de Lei de Conversão nº 16, de 2021, e está pendente de sanção ou veto pelo Presidente da República.

Entendeu a SUROC que a nova legislação acarretou mudanças no cenário de alteração do regulamento da ANTT referente ao vale pedágio obrigatório. Nesse sentido, será necessária a realização de novos estudos para abarcar as mencionadas alterações, o que impacta no cronograma inicialmente pactuado. Solicitou portanto, alteração no cronograma do referido projeto em função de mudança de conjuntura externa.

**Análise da SUART:** A SUART entendeu que a solicitação se enquadra em situação de mudança de conjuntura externa, conforme estabelece o art. 34, §1º, da Resolução 5.888/2020 e orientou a alteração da meta PGA 2021 considerando como nova meta a conclusão do PPCS.

**Entendimento DFR:** manifesto concordância com o encaminhamento proposto pela SUART de alteração da meta PGA 2021, considerando como nova meta a conclusão do PPCS.

## 7. Unidade Organizacional: SUFIS

7.1 **Meta:** Implementar uma inovação no Canal Verde Brasil

**Proposta da unidade organizacional:** alteração do nome da meta, das premissas, da coordenação e do plano de ação

**Justificativa da unidade organizacional:** a solicitação da unidade organizacional tem o seguinte teor:

a) onde consta Meta - DESCRIÇÃO: Implementar uma inovação no Canal Verde Brasil **deve ser alterado para** Meta - DESCRIÇÃO: Implementar a fiscalização eletrônica com a utilização do Documento de Transporte Eletrônico - DTE e demais documentos eletrônicos de transporte.

b) onde constam como PREMISSAS: Modelo já consolidado após 5 anos de operação; Previsão orçamentária no PAC e no PPA; Expertise da SUFIS na modelagem de integrações de dados com o Canal Verde Brasil e na construção de algoritmos de análise; e Integração vigente com o ONE - Operador Nacional dos Estados, **substituir por** PREMISSAS: Modelagem de integrações de dados com o CNSO e na construção de ferramentas de análise.

c) COORDENAÇÃO: Bruno de Sá Guimarães **alterar para** COORDENAÇÃO: Marcelo Bavier Marcos.

### **Indicadores:**

INDICADOR: Nível de modelagem da fiscalização eletrônica no CNSO.

DESCRIÇÃO: Este indicador mede o percentual de execução das atividades previstas para implantação da fiscalização eletrônica no CNSO.

LINHA DE BASE: 0

VALOR ALVO: 100,00

DATA ALVO: 31/12/2021

MÊS DE REFERÊNCIA: dezembro de 2021

FÓRMULA: Nível de diagnóstico situacional e construção do modelo / diagnóstico situacional e construção do modelo esperado

TIPO DE INDICADOR: RESULTADO (MONITORAMENTO DAS METAS)

### **Plano de Ação:**

Deverão ser incluídas as atividades mencionadas a seguir enquanto as demais atividades previstas anteriormente deverão ser retiradas.

a) ATIVIDADE - Diagnóstico Situacional

ESTRATÉGIA: Realizar levantamento de informações e quesitos para utilização do DTE e demais documentos eletrônicos na fiscalização eletrônica com utilização do CNSO da ANTT.

RESPONSÁVEL: Marcelo Bavier Marcos.

INÍCIO: 01/10/2021 FIM: 31/12/2021

b) ATIVIDADE: Construção do modelo

ESTRATÉGIA: Construir modelo para a fiscalização eletrônica de acordo com o diagnóstico situacional.

RESPONSÁVEL: Marcelo Bavier Marcos.

INÍCIO: 01/10/2021 FIM: 31/12/2021

**Análise da SUART:** Explica-nos a SUART que as alterações demandadas pela SUART em por justificativa o cancelamento do contrato que mantinha a fiscalização eletrônica no âmbito do Canal Verde Brasil, por orientação da Diretoria da ANTT. Entende que a situação se caracteriza como uma mudança de conjuntura que impactou no planejamento estratégico institucional. Assim, tal solicitação se enquadra no disposto no art.34, §1º, da Resolução nº 5.888, de 2020, a justificar os ajustes solicitados.

**Entendimento DFR:** Corroboro o entendimento da SUART pelo acatamento das alterações solicitadas pela SUART. **Unidade Organizacional: Ouvidoria**

**8.1 Meta:** Pesquisa de Satisfação dos Usuários

**Proposta da unidade organizacional:** inclusão de meta

**Justificativa da unidade organizacional:** trata-se de atividade em andamento, que está relacionada a projeto estratégico.

**Análise da SUART:** Não há análise da SUART

**Entendimento DFR:** A relevância da realização da Pesquisa de Satisfação dos Usuários é notória não apenas por ser a maneira mais direta e eficiente de avaliar metas e resultados esperados, mas principalmente porque por meio dela se afere o efetivo cumprimento da missão maior da Agência, qual seja "Assegurar aos usuários adequada infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre, com transparência e regulação efetiva, proporcionando melhoria contínua de serviços". Assim sendo, não resta dúvida quanto à inclusão da PSU como meta do PGA, ficando apenas o questionamento quanto ao momento em que essa inclusão se dá, dado que a mesma já está em andamento e estamos no final do ciclo 2021.

#### 9. Unidade Organizacional: SUART

**9.1 Meta:** Revisão da Resolução ANTT nº 5.083/2016 e seu anexo

**Proposta da unidade organizacional:** correção de preenchimento no Safira

**Justificativa da unidade organizacional:** Informa-nos a unidade organizacional que houve equívoco no preenchimento do sistema SAFIRA do PGA, mais especificamente no campo Resultados Esperados, das atividades e entregas a serem realizadas no âmbito do projeto, eis que foram inseridas todas as entregas esperadas no âmbito do projeto, quando, na verdade, deveriam ser inseridas apenas as atividades previstas para o ano de 2021, quais sejam:

- Conclusão 100% dos estudos para o estabelecimento de diretrizes, visando Revisão da Resolução 5.083/2016 no âmbito de seus processos; Nota Técnica e Análise de Impacto Regulatório Elaborada; e Minuta de Resolução a ser submetida a Participação e Controle Social elaborada.

**Análise da SUART:** Tal fato se caracteriza por erro material, pois nos próprios autos do processo do citado projeto consta o cronograma previsto na Agenda Regulatória, com previsão para conclusão do projeto em 2022.

**Entendimento DFR:** De acordo com a correção solicitada.

Feitas as análises acima, cumpre-nos esclarecer que as propostas de alterações do PGA 2021 para a segunda revisão extraordinária não ensejaram em ajuste nos recursos orçamentários previstos para a execução das metas e já reflete a proposta de Revisão da Agenda Regulatória 2021-2022, tratada nos autos do processo 50500.091078/2020-14.

Isto posto, entendo que as alterações propostas pelas unidades organizacionais após análise da SUART resultarão em 86 (oitenta e seis) metas, 05 (cinco) a menos que o PGA atual, conforme apresenta o Quadro 1 abaixo.

Quadro 1: Alteração de Metas			
Tipo de meta	Metas Deliberação 522/20	Metas Deliberação 185/2021 (1ª Rev. Extr.)	Alterações Propostas (2a. Rev. Extraordinária)
Regulação	36	45	41
Fiscalização	15	14	14
Administrativas	21	22	22
Operacionais	10	10	9
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>91</b>	<b>86</b>

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Ante o exposto, VOTO pela aprovação das alterações do PGA 2021, constantes no documento SEI [8681946](#), baseadas na consolidação de solicitações apresentadas na NOTA TÉCNICA SEI N° 6190/2021/GEAPI/SUART/DIR (SEI [8665432](#)); e a aprovação da Minuta de Deliberação (SEI [8665519](#)).

Brasília, 12 de novembro de 2021.

**Fábio Rogério Teixeira Dias de Almeida Carvalho**  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FABIO ROGERIO TEIXEIRA DIAS DE ALMEIDA CARVALHO, Diretor**, em 12/11/2021, às 12:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **8707705** e o código CRC **7048447E**.

Referência: Processo nº 50500.116585/2020-78

SEI nº 8707705

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166  
CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)