

<b>RELATORIA:</b>	DSL
<b>TERMO:</b>	VOTO À DIRETORIA COLEGIADA
<b>NÚMERO:</b>	313/2018
<b>OBJETO:</b>	ALTERAÇÃO DA RESOLUÇÃO Nº 5.818, DE 3 DE MAIO DE 2018. DELEGAR COMPETÊNCIA AO SUPERINTENDENTE DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E AO SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS PARA FAZER ANÁLISE DE ANUÊNCIA PRÉVIA EM FINANCIAMENTOS CONTRATADOS POR CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS E FERROVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS.
<b>ORIGEM:</b>	SUREG
<b>PROCESSO (S):</b>	50500.118286/2015-19 (APENSOS Nº 50500.211695/2004-27, 50500.183344/2004-82, 50500.021737/2009-40 E 50500.663194/2017-42)
<b>PROPOSIÇÃO PF/ANTT:</b>	NOTA N. 0472/2018/PF-ANTT/PGF/AGU. DESPACHO DE APROVAÇÃO N. 00115/2018/PF-ANTT/PGF/AGU.
<b>PROPOSIÇÃO DSL:</b>	PELA APROVAÇÃO DO PLEITO.
<b>ENCAMINHAMENTO:</b>	À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

## I - DAS PRELIMINARES

Retornam os presentes autos à esta Diretoria DSL para análise de proposta da Superintendência de Governança Regulatória – SUREG no que tange à alteração da Resolução nº 5.818, de 3 de maio de 2018, que “*Aprova a delegação de competências da Diretoria Colegiada às Superintendências da Agência Nacional de Transportes Terrestres*”, para delegar competência ao Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária e ao Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas para fazer análise de anuência prévia em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais concedidas.

## II – DOS FATOS E DA ANÁLISE PROCESSUAL

Inicialmente, os presentes autos versavam sobre proposta elaborada pela SUREG para aprovação, pela Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, de Manual de Procedimentos de análise de anuência prévia da ANTT em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais.

Além da aprovação do aludido Manual, aquela Superintendência pretende alterar a Resolução nº 5.818, de 2018, para delegar competência ao SUINF e ao SUFER para fazer análise de anuência prévia em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais concedidas.

Aos 2 de outubro de 2018, o processo foi distribuído à esta DSL, nos termos do Despacho nº 2.696/2018, de lavra da Secretaria-Geral.

Após analisar o pleito, esta Diretoria proferiu o Voto DSL 294/2018, de 9 de outubro de 2018 (fls. 288/297), que propôs à Diretoria Colegiada da ANTT que aprovasse o Manual se procedimentos de análise de anuência prévia da ANTT em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais, sem, contudo, se manifestar sobre a alteração da Resolução nº 5.818, de 2018, por entender, à época, que a proposta de delegação de competência não estava bem fundamentada.


Os termos do supracitada Voto DSL foram acatados pelo órgão colegiado da ANTT, culminando na edição da Deliberação nº 852, de 16 de outubro de 2018, que aprovou o Manual de Procedimentos de análise de anuência prévia da ANTT em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais, acostado às fls. 300/308v.

Ciente da aprovação do Manual, sem que houvesse a alteração da Resolução nº 5.818, de 2018, a SUREG solicitou reunião com esta DSL para ressaltar a necessidade de delegação de competência para o SUINF e SUFER analisar anuência prévia em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais concedidas. Naquela oportunidade, foi acordado que a SUREG juntaria aos autos NOTA TÉCNICA com minuciosa análise fundamentando a delegação de competência que se pretende dar prosseguimento.

Nesse sentido, aquela Superintendência exarou a NOTA TÉCNICA nº 44/SUREG/2018, de 29 de outubro de 2018 (fls. 311/314v.), nos seguintes termos:

“(…)

*O ponto chave desse trabalho é argumentar que sem a aprovação da proposta de delegação de competências em tela estará comprometida a eficácia da redução do fardo regulatório almejado a partir de mecanismos propostos no Manual de Anuência da ANTT atualmente em análise na Diretoria desta Autarquia.*



*A matéria trazida nesta nota está em consonância com o desenvolvimento do Manual que apresentou proposta metodológica para redução do fardo regulatório imposto aos stakeholders do setor de transportes terrestres para o caso de anuência, conforme matéria em retrato. Após contribuições das Unidades Organizacionais desta ANTT e da Procuradoria – Geral, conforme ventiladas nos documentos em epígrafes, ora consultados, o Manual foi aprimorado, resguardando a potencialidade das ações traçadas no sentido de fortalecer as boas práticas regulatórias.*

*Nesse sentido, buscou-se o aumento da eficiência, sem comprometimento das diretrizes gerais de normatização e fiscalização do serviço de transporte terrestre, sob jurisdição desta ANTT, e a redução dos entraves burocráticos para o setor regulado. Dessa forma, foi sugerida a delegação de competência, conforme consta nos documentos em epígrafe, aos superintendentes de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (SUFER) e ao Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF) para análise de anuência prévia da ANTT em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais concedidas. **Ainda ao exame do mérito, merece registrar que a competência ora positivada tiveram o respaldo positivo das unidades organizacionais em retrato e da Procuradoria-Geral desta ANTT, conforme Nota N. 00472/2018/PF-ANTT/PGF/AGU.***

(...)

*Neste sentido, a ANTT, vem fazendo parte de vertentes de movimentos voltados para uma lógica e racionalidade, buscando, cada vez mais, a eficiência econômica e a diminuição dos custos no setor público, retratado na prática de “fazer mais com menos”. O manual ora desenvolvido pela SUREG com apoio das unidades organizacionais desta ANTT, para substanciar análises de pedidos de anuência de investimentos nos setores rodoviários e ferroviários, é um dos exemplos que estão sendo implantados que substanciam um modelo híbrido de gestão, ou seja, modelo menos burocrático e que visa resultados cada vez mais eficientes.*

*A incerteza da trajetória política macroeconômica do Brasil, num contexto, por exemplo, de linhas de crédito, a alocação de riscos assume renovada importância. Então, a busca de metodologias e parâmetros de qualidade e confiabilidade na avaliação de projetos sem impor custos excessivos à sociedade é essencial para almejar a ampliação, capacidade e a qualidade de serviços de transporte prestados. Tais medidas vêm ao encontro de mecanismos de racionalização do fardo regulatório imposto ao setor regulado.*

*A relação com o ambiente se estabelece com base no modelo gerencial da agência, pois tais relações fundamentam-se na concepção de estar atenta para as mudanças e demandas da sociedade. A falta de visibilidade social e política com os usuários, são variáveis que com certeza reforçam dificuldades para a definição clara de um modelo de gestão. Ademais, atuar estrategicamente de forma menos burocrática, é preciso sim efetividade de reformas. A questão da imagem institucional também aparece como uma dimensão importante junto à sociedade.*



Conforme histórico inserido no Relatório à Diretoria de nº 017/2018 presentes nos autos do processo nº 50500.11.8286/2015-19, **definir mínimos padrões e transparências nesses tipos de análise de anuência trará benefícios a toda a cadeia de transporte. A partir, das análises realizadas em processos de financiamento referente aos últimos 8 anos, considerando-se o atraso na liberação de apenas a primeira parcela do financiamento contraído pela concessionária, pode-se perceber que o tempo gasto pela ANTT para essas análises de anuência no setor ferroviário é em média 285, 5 dias. Em relação ao setor rodoviário o tempo de análise representa em média 71,9 dias.**

Considerando um prazo de 30 dias para análise de pleitos (prorrogáveis por no máximo mais 5 dias úteis) caso a Concessionária entregue os documentos mínimos relacionados no manual em questão, trará redução de fardo regulatório ao setor regulado de aproximadamente de 60%, ou seja, uma economia de R\$48.278.519,11 (quarenta e oito milhões, duzentos e setenta e oito mil, quinhentos e dezenove reais e onze centavos), conforme ilustrado na figura 1. Merece registrar que a construção desse cenário contemplou a delegação de competência às unidades organizacionais competentes, no caso da SUINF e SUFER.

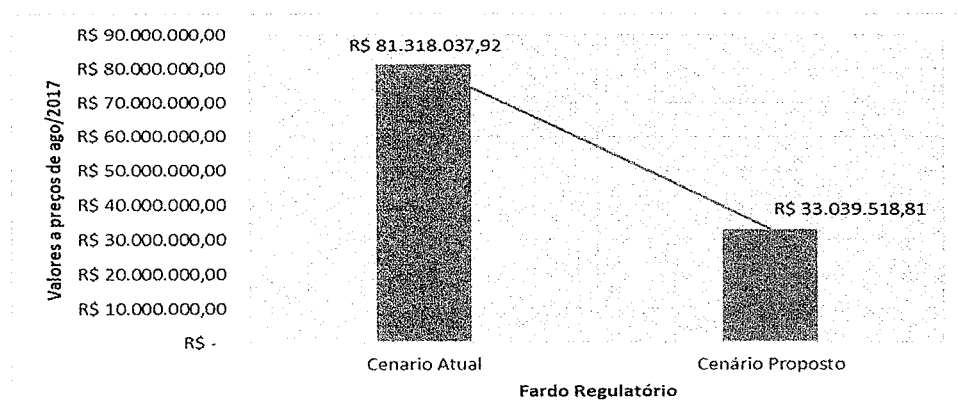


Figura 1: Redução do Fardo Regulatório - Cenário Atual x Cenário Proposto (30 dias+ 5 dias úteis)

Outro cenário desenvolvido (figura 2) considerou-se o prazo de 30 dias para análise da anuência contados da data do protocolo com os documentos listados no Manual de Anuência da ANTT. O montante do fardo declina em aproximadamente 63% do cenário atual.

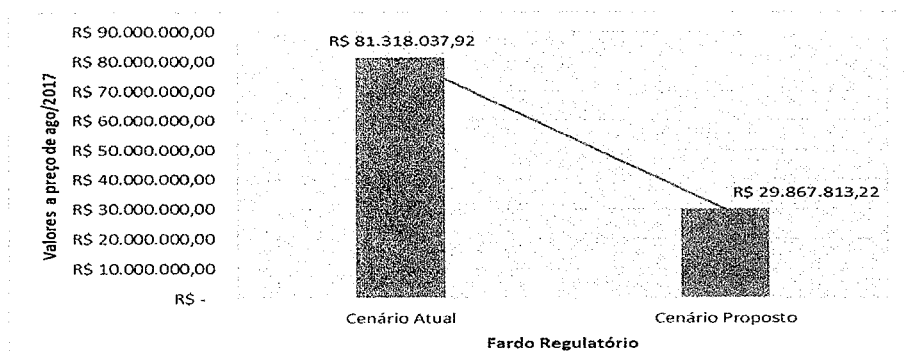


Figura 2: Minimização do Fardo Regulatório considerando os diferentes cenários projetados.

*Nota-se, a partir dos cenários plotados, quanto maior o prazo de análise maior é fardo regulatório. Ou seja, com aumento do prazo, a redução de fardo regulatório do setor regulado será de R\$ 48.278.519,11 (quarenta e oito milhões, duzentos e setenta e oito mil, quinhentos e dezenove reais e onze centavos ao invés de R\$ 51.450.224,70 (cinquenta e um milhões, quatrocentos e cinquenta mil, duzentos e vinte e quatro reais e setenta centavos) para), como mostra a figura 3.*

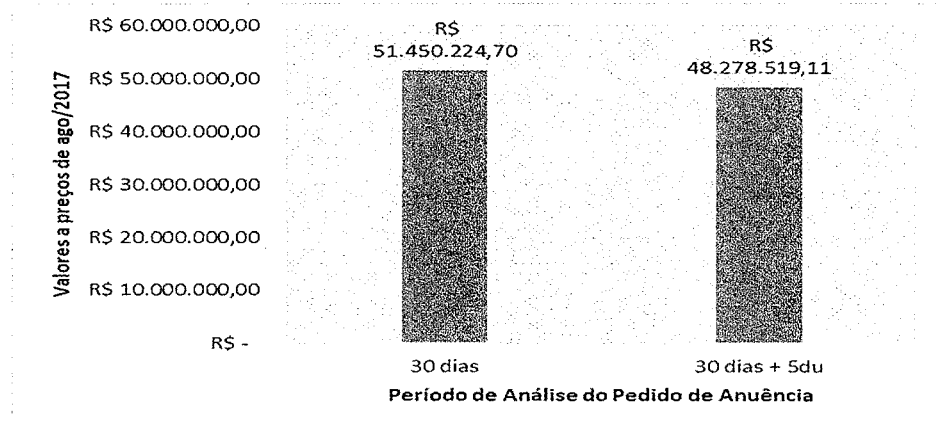
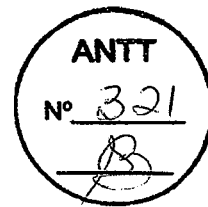


Figura 3: Economia para o Setor Regulado

*Para cada semana adicional acrescentada na análise em pauta gera-se um aumento do fardo no valor de R\$3.171.665,59. Mesmo melhorando a eficiência de tramites entre as áreas, estima-se que para pautar um processo na diretoria teria um aumento de 3 semanas em todo o processo, considerando os tramites entre a área técnica, o gabinete, o sorteio para o diretor, sua análise (mesmo que célere) e o trâmite novamente para o gabinete para ser pautado em reunião de diretoria. O que potencialmente reduz a eficácia da proposta de redução de fardo regulatório em R\$ 9.514.996,77.*

*Cabe ressaltar que o mercado de capitais e fundos estruturados são alternativas ao financiamento de infraestruturas de transporte no país, cabendo a ANTT, em sua esfera de jurisdição, assegurar análise técnica, com aderência aos parâmetros de custos e prazos desses financiamentos, objetivando a garantia da movimentação de cargas e pessoas no território nacional de forma eficiente e segura. Acrescenta-se ainda que a análise para o financiamento também é realizada pelos bancos no momento da solicitação, levanto em consideração elementos que subsidiam a verificação da estabilidade financeira da concessão frente aos dispêndios assumidos em seu fluxo de caixa.*

*Assim, o caminho de se trilhar, com toda a probabilidade mais sustentável, seria que as Unidades Organizacionais desta ANTT, no caso da SUFER e SUINF, assumissem um papel de maior protagonismo em todo o processo de anuência de investimentos, racionalizando e reduzindo os custos operacionais de gestão administrativas ou legais, por meio de articulação com as demais áreas, contribuindo assim à disseminação da cultura de desburocratização na presente autarquia. Apenas para novamente ilustrar, a atribuição de delegação de competência às respectivas áreas fins para análise de*



*anuência foi um procedimento proposto em comum acordo com essas áreas e aprovado pelo parecer jurídico da Procuradoria –Geral desta ANTT acostado nos documentos em epígrafes.*

*Visando desburocratizar procedimento de rotinas internas da ANTT, entende-se que o disposto da matéria assim tratada, principalmente, no que tange à delegação de competências para a SUFER e SUINF ao processo de análise de anuências prévias para financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais concedidas é o primeiro passo para substanciar a redução do fardo regulatório imposto ao setor regulado. Ademais, é importante salientar que à medida que a agência incrementa avanços em suas atividades operacionais de controle, os indicadores de qualidade na prestação de serviços tendem-se variar positivamente. Isso é o que vem sendo realizado na ANTT, a partir da atuação da SUREG com as demais áreas organizacionais.*

*Os resultados obtidos apontaram redução bastante significativas de fardo, considerando os cenários propostos e disciplinados em consonância ao fortalecimento de delegações de competências. Cabe ressaltar que, a luz do princípio instrumental até então discutido, a aludida proposta de delegação de competências garantirá a efetividade do mérito da proposta para regulamentar à execução da atividade, impactando positivamente na relação entre mercado regulado e órgão regulador por definir melhor a interface entre ambos. Ou seja, pode-se resumir que a delegação de competência é condição “sine qua non” para a redução do fardo regulatório nos termos propostos no Manual de Análise de Anuência da ANTT.*

*Além disso, importa tecer que, havendo dúvidas sob ponto de vista jurídicos que possam ocorrer no decorrer do processo de anuência, elas serão submetidas à análise da Procuradoria-geral desta ANTT, deixando assim a matéria em total consonância com os fundamentos legais.*

*(...).” (sic – grifei)*

Assim, acompanhando os encaminhamentos da SUREG, esta Diretoria DSL propõe a alteração da Resolução nº 5.818, de 2018, para delegar competência ao SUINF e ao SUFER para fazer análise de anuência prévia em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais, conforme minuta anexa.



#### IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isso posto, considerando as instruções técnicas, VOTO por alterar a Resolução nº 5.818, de 3 de maio de 2018, para delegar competência ao Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária e ao Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas para fazer análise de anuência prévia em financiamentos contratados por concessionárias de rodovias e ferrovias federais.

Brasília-DF, 30 de outubro de 2018.

  
**SÉRGIO DE ASSIS LOBO**  
Diretor

À Secretaria-Geral (SEGER), para prosseguimento.

Em, 30 de outubro de 2018.

Ass:

  
**FELIPE R. DA CUNHA ANDRADE**  
Matrícula 1841976  
CGE IV  
Diretoria Sérgio Lobo - DSL