

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

RELATÓRIO ANUAL | 2016



Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

RELATÓRIO ANUAL | 2016





MISSÃO

“Assegurar aos usuários adequada prestação de serviços de transporte terrestre.”

VISÃO DE FUTURO

“Ser referência na regulação, promovendo a harmonização do setor e garantindo a excelência dos Serviços de Transportes Terrestres.”

ATRIBUTOS DE VALOR

*Segurança;
Eficiência;
Conforto;
Rapidez;
Pontualidade;
Qualidade;
Imparcialidade;
Modicidade Tarifária;
Responsabilidade Socioambiental;*

DIRETORIA COLEGIADA

Jorge Luiz Macedo Bastos
Marcelo Vinaud Prado
Sérgio de Assis Lobo
Elisabeth Braga
Mário Rodrigues Junior

ÓRGÃOS VINCULADOS À DIRETORIA

Assessoria de Comunicação Social - ASCOM
Assessoria de Relações Institucionais e Parlamentar - ASPAR
Assessoria Técnica para o Transporte Internacional - ASTEC
Auditoria Interna - AUDIT
Centro de Documentação - CEDOC
Comissões de Outorgas
Corregedoria - COREG
Gabinete do Diretor - GAB
Gerência de Tecnologia da Informação - GETIN
Ouvidoria - OÚVID
Procuradoria Geral - PRG
Secretaria-Geral - SEGER

SUPERINTENDÊNCIAS

Superintendência Executiva - SUEXE
Superintendência de Marcos Regulatórios - SUREG
Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - SUPAS
Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - SUFER
Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC
Superintendência de Fiscalização - SUFIS
Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Superintendência de Gestão - SUDEG

UNIDADES REGIONAIS

UNIDADE REGIONAL DO RIO DE JANEIRO - URRJ

Endereço: Av. Marechal Câmara, nº 160, 11º andar - Ed. Le Borget - Castelo - Rio de Janeiro/RJ
CEP: 20020-800

UNIDADE REGIONAL DE SÃO PAULO - URSP

Endereço: Av. Paulista, 37, Edifício Centro Cultural Paulista, 8º andar - Bela Vista - São Paulo/SP
CEP 01311-902

UNIDADE REGIONAL DE MINAS GERAIS - URMG

Endereço: Rua Jaciguai nº 208 5º Andar - Bairro Prado - Belo Horizonte/MG - CEP: 30140-140

UNIDADE REGIONAL DO RIO GRANDE DO SUL - URRS

Endereço: Av. Ipiranga, nº 2897 -Bairro Santana - Porto Alegre/RS - CEP: 90610-001

UNIDADE REGIONAL DO CEARÁ - URCE

Endereço: Av. Luciano Carneiro, nº 2255-A, térreo - Vila União - Fortaleza - CE - CEP: 60410-691

UNIDADE REGIONAL DO MARANHÃO - URMA

Endereço: Rua 9, nº 10 - Bairro Vinhais - São Luiz - MA - CEP: 65071-110

UNIDADE REGIONAL DA BAHIA - URBA

Endereço: Av. Tancredo Neves, 1632 - Ed. Salvador Trade Center - Torre Norte - Sala 611 a 617
Caminho das Árvores - Salvador/BA - CEP: 41820-020

UNIDADE REGIONAL DE PERNAMBUCO - URPE

Endereço: Av. Eng. Domingos Ferreira, nº 467, Empresarial Moura Dubeux, 11º andar, Pina - Recife/PE
CEP: 51011-051

UNIDADE REGIONAL DE SANTA CATARINA - URSC

End: Rod. BR 101 Km 204, Térreo Marginal Norte, Barreiros - São José/SC - CEP: 88.117-500

SEDE

Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Bloco E - Térreo
Brasília/DF - CEP: 70200-003

MENSAGEM DA DIRETORIA

O ano de 2016 ainda foi marcado pelos efeitos da grave recessão econômica que, desde 2015, interrompeu a trajetória de duas décadas de resultados positivos do PIB brasileiro, com exceção da ligeira queda de 0,1% em 2009.

Os baixos investimentos no setor de infraestrutura de transportes impuseram a adoção de medidas que trouxessem de volta a confiança dos investidores, sendo que o incremento no setor é condição primordial para o desenvolvimento do país. Com uma infraestrutura adequada, a produção brasileira se fortalece, conseguindo diminuir custos, proporcionando preços mais competitivos aos produtos e gerando um maior desenvolvimento econômico.

Nesse intuito, em meados de 2016, foi lançado o Programa de Parcerias de Investimento: o PPI, que reforma e moderniza o modelo de concessões no País, criando, na prática, mais segurança jurídica, oportunidades de negócio e criação de empregos.

O novo programa, que busca ampliar e consolidar a interação entre o Estado e a iniciativa privada, por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização, é regulamentado por meio de Decretos, que definem, entre outros aspectos, os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria e as diretrizes estratégicas para sua estruturação, licitação e contratação.

Dessa forma, por força da nova estratégia de concessão, os estudos de alguns empreendimentos relativos ao modal rodoviário tiveram que ser submetidos a processo de reavaliação, em decorrência do aprimoramento do modelo.

Também no setor das concessões ferroviárias opinou-se pela qualificação de alguns empreendimentos. Como característica dos novos modelos de concessões do Brasil, as novas outorgas serão realizadas sob o modelo que melhor se adequar a cada caso, buscando-se a interoperabilidade do Sistema Ferroviário Federal, por meio do compartilhamento da infraestrutura ferroviária (Tráfego Mútuo e Direito de Passagem).

Em razão dessa redefinição de prioridades, da necessidade de demanda de novos estudos e, conseqüentemente, da definição de novos cronogramas, os esforços empreendidos no setor de transportes não foram sentidos em 2016, restando a expectativa de que isso ocorra em breve, com a publicação dos novos editais.

Importante mencionar os resultados alcançados pela Agência nas suas ações de fiscalização, tanto no que se refere à infraestrutura rodoviária, que consiste em inspeções na sede das Concessionárias e, principalmente, no trecho rodoviário

concedido, bem quanto em relação aos projetos de infraestrutura de transporte ferroviário de cargas e obras de ampliação da malha ferroviária concedida, cujos números foram superiores às metas estabelecidas. As ações de fiscalização, em geral, têm por objetivo garantir a aderência dos procedimentos de operação, recuperação, manutenção e conservação ao que dispõem os contratos de concessão, a legislação e as normas em vigor.

Excelentes resultados também foram notados no âmbito da fiscalização do transporte de cargas e passageiros que, com a implementação de melhorias na metodologia da elaboração do Plano Anual de Fiscalização, bem como em sua execução, teve seus números elevados a outros patamares.

Ainda no que tange ao transporte de passageiros, destaque para a continuidade do processo de outorga dos mercados que foram regularizados por meio da Resolução ANTT nº 4.770, de 25/06/2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização, em decorrência das mudanças promovidas pela Lei nº 12.996, de 18/06/2014, resultando no aumento da oferta dos serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros. Com a melhoria na gestão dos serviços pelas empresas, o setor regulado será positivamente impactado, haja vista a ampliação das opções aos usuários dado à criação de novas linhas com os mercados autorizados.

Em relação ao segmento de transporte rodoviário de cargas, responsável por cerca de 60% da movimentação de cargas no Brasil, ressalta-se o esforço para implementar o recadastramento dos transportadores, diante das novas regras estabelecidas, a fim de tornar o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC um cadastro mais robusto e, dessa forma, contribuir para a eficiência e segurança no transporte rodoviário nacional de cargas e, em especial, para o transportador. O aprimoramento do RNTRC, bem como o recadastramento, têm por objetivo importantes mudanças tanto para o setor dos transportes, quanto para a sociedade em geral.

Assim, frente ao cenário de desafios e restrições, a ANTT manteve o foco no alcance da boa governança no setor de transportes e os esforços empreendidos pela Agência reforçam o propósito pela consecução de metas permanentes para o ajuste da matriz de transportes, voltadas para o aumento da malha viária, com o conseqüente aumento da capacidade de escoamento da produção nacional, o incremento ou manutenção dos níveis de segurança das vias trafegáveis, a redução de custos logísticos e da emissão de gases poluentes, e, em última instância, a melhoria da competitividade do setor em âmbito nacional e internacional.

SUMÁRIO

GESTÃO ESTRATÉGICA PÁG. 10

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS PÁG. 38

CONCESSÕES FERROVIÁRIAS PÁG. 58

TRANSPORTE DE CARGAS PÁG. 84

PÁG. 92 TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

PÁG. 118 ESTUDOS E PESQUISAS

PÁG. 124 MARCOS REGULATÓRIOS

PÁG. 136 GESTÃO ORGANIZACIONAL

PÁG. 164 RELACIONAMENTO COM
A SOCIEDADE E CONTROLE





Relatório Anual 2016 - ANTT

GESTÃO ESTRATÉGICA

GESTÃO ESTRATÉGICA

A Deliberação nº 063, de 27 de março de 2014, instituiu o segundo ciclo do Planejamento Estratégico da ANTT, referente ao quadriênio 2014-2017.

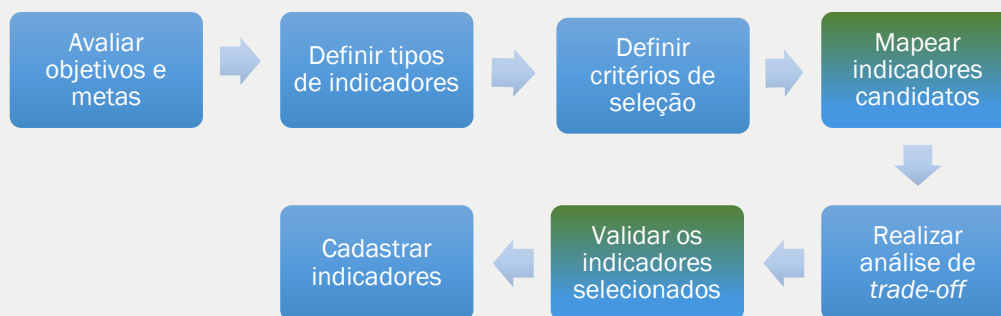
Em agosto de 2015, iniciou-se o processo de revisão dos indicadores de desempenho e iniciativas estratégicas, posto que, na fase de recolhimento das informações concernentes ao 5º ciclo de Avaliação Estratégica, as unidades organizacionais solicitaram que os indicadores e iniciativas previstos na Deliberação nº 063/2014 fossem revistos, face às alterações nos contextos político e econômico do ano em curso.

Saliente-se que, embora o planejamento estratégico esteja relacionado com a adequação da organização a um ambiente mutável, a flexibilidade é apenas adaptativa. Portanto, a revisão considerou o Mapa Estratégico da ANTT, aprovado pela citada Deliberação nº 63/2014.

A revisão dos Indicadores Estratégicos foi baseada, principalmente, pelo contido no Guia Metodológico de Indicadores de Programas da Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, e no Relatório nº 201406947 da Controladoria Geral da União - CGU, relativo à prestação de contas anual da ANTT do exercício de 2013. Ainda, para a revisão das Iniciativas Estratégicas foram utilizados conceitos extraídos da metodologia de gerenciamento de projetos Project Model Canvas, voltada à simplificação documental, desenvolvida por José Finocchio Jr¹.

As etapas desenvolvidas para a revisão dos indicadores encontram-se ilustradas na figura abaixo:

Processo de Revisão dos Indicadores e Iniciativas Estratégica do Planejamento Estratégico 2014/2017



Para orientar a elaboração das propostas de indicadores, foram estabelecidos 5 (cinco) critérios, alinhados aos critérios constantes do Relatório de Auditoria Anual de Contas nº 201406947/2014 da Controladoria-Geral da União – CGU, representados a seguir:

1) Completude: deve representar a situação que se pretende medir e de refletir os resultados das intervenções efetuadas na gestão;

¹Para maiores informações sobre a metodologia, vide o endereço eletrônico <http://www.projectmodelcanvas.com>

- 2) **Economicidade:** atentar para a razoabilidade dos custos de obtenção do indicador em relação aos benefícios para a melhoria da gestão;
- 3) **Acessibilidade:** verificar a facilidade de obtenção dos dados, elaboração do indicador e de compreensão dos resultados pelo público em geral;
- 4) **Confiabilidade:** verificar a confiabilidade das fontes dos dados utilizados para o cálculo do indicador, avaliando, principalmente, se a metodologia escolhida para a coleta, processamento e divulgação é transparente e replicável; e
- 5) **Comparabilidade:** atentar para a possibilidade de medição da situação pretendida ao longo do tempo, por intermédio de séries históricas.

A utilização de tais critérios de seleção não foi excludente, ou seja, não teve como intuito eliminar as propostas que não atendessem de forma absoluta a todos os critérios. Objetivou-se tão somente fomentar uma reflexão de forma estruturada, induzindo ponderações sobre os aspectos mais importantes que devem ser observados na construção de indicadores.

Definidos os tipos de indicadores e os critérios de seleção, na etapa seguinte foram realizadas reuniões com as áreas. A metodologia adotada previa a realização de três ciclos de reuniões com as unidades organizacionais: o primeiro para mapear possíveis Indicadores Estratégicos; o segundo visando apresentar, discutir e validar as propostas das áreas; e o terceiro e último ciclo com o objetivo de apresentar, debater e validar as propostas de Iniciativas Estratégicas das áreas.

Durante os encontros relacionados ao primeiro ciclo, foi apresentada a metodologia proposta e reapresentado o mapa estratégico da Agência, enfatizando os Objetivos Estratégicos mais alinhados à respectiva área e os resultados da etapa de avaliação. Ainda, foram realizados debates sobre os atuais e potenciais Indicadores Estratégicos de cada área. Com o fito de subsidiar as discussões, a Superintendência de Governança Regulatória - SUREG reproduziu, para cada uma das áreas, o histórico de seus indicadores, provenientes dos planejamentos estratégicos findos, suas atribuições regimentais e os processos críticos mapeados pela Superintendência Executiva – SUEXE. Ademais, as áreas foram orientadas a criar metas desafiadoras, cujo alcance representasse a realização de esforços para a melhoria.

Após a conclusão da revisão dos indicadores, iniciou-se a etapa de revisão das iniciativas estratégicas, utilizando-se para tanto a metodologia Project Model Canvas:

INICIATIVA:				
JUSTIFICATIVAS (Cenário atual: problemas e oportunidades)	RESULTADO (Produtos)	PARTES INTERESSADAS (Externas à equipe)	PREMISSAS (Hipóteses, sempre relacionadas com riscos)	RISCOS (Riscos pré identificados)
OBJ. ESTRATÉGICO	REQUISITOS (Características dos produtos)	EQUIPE (Todos os envolvidos)	GRUPO DE ENTREGAS (Trabalho necessário para entregar os produtos)	TEMPO (Previsão para conclusão em meses)
OBJETIVO/BENEFÍCIOS (Cenário futuro: o que se pretende atingir)		RESTRICÇÕES (Legais, orçamentárias e de recursos)		CUSTOS (Recursos orçamentários)

Como resultado, foi publicada a Deliberação nº 226, de 25 de agosto de 2016, que alterou a Deliberação nº 063, de 2014. O Anexo I daquela Deliberação apresenta 50 indicadores estratégicos, bem como as áreas responsáveis por seu acompanhamento, conforme se segue:

Objetivos Estratégicos e Indicadores de Desempenho

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADORES ANTT	ÁREA RESPONSÁVEL	
Assegurar Adequada Atuação do Mercado Regulado	Índice de Satisfação dos Usuários de Rodovias Concedidas.	SUREG	1
	Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Rodoviário de Passageiros (regular de longa distância).	SUREG	2
	Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Rodoviário de Passageiros (regular semiurbano).	SUREG	3
	Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Rodoviário de Passageiros (fretamento).	SUREG	4
	Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Ferroviário de Passageiros.	SUREG	5
	Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Ferroviário de Cargas.	SUREG	6
	Percentual de Documentos, com Implicação Concorrencial, Avaliados pela GEDUC.	SUREG	7
	Índice de Execução de Cronogramas de Obras.	SUINF	8
	Índice de Cumprimento de Parâmetro de Desempenho.	SUINF	9
Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes	Índice de Segurança Operacional Ferroviária.	SUFER	10
	Índice de Atendimento Médico e Mecânico.	SUINF	11
	Índice de Acidentes nas Rodovias Concedidas.	SUINF	12
Promover a Eficiência Logística	Indicador de Uso do Direito de Passagem/Tráfego mútuo.	SUFER	13
	Índice de Execução de Obras do PIL/NICE nos Contratos de Concessão.	SUINF	14
	Índice de Projetos do Planejamento Anual Analisados.	SUINF	15
	Índice de Projetos do Planejamento Anual Entregues.	SUINF	16
Otimizar a Participação Privada	Aderência do Investimento Privado.	SUFER	17
	Movimentação de Cargas por Ferrovias.	SUFER	18
Aperfeiçoar o Processo de Outorga	Indicador de Análise de Processos do Transporte de Passageiros Autorizado.	SUPAS	19
	Indicador de Habilitação de Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros.	SUPAS	20
Aprimorar Instrumentos de Outorga	–	–	
Aperfeiçoar o Marco Regulatório	Índice de Cumprimento da Agenda Regulatória.	SUREG	21
	Realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR – 1ª Etapa) no Âmbito da Agenda Regulatória.	SUREG	22
Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação	Índice de Acompanhamento do Plano Anual de Fiscalização – Rodovias.	SUINF	23
	Indicador de Execução da Fiscalização de Excesso de Peso.	SUFIS	24
	Indicador de Execução da Fiscalização do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP).	SUFIS	25
	Indicador de Execução da Fiscalização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).	SUFIS	26
	Indicador de Implantação da Fiscalização Eletrônica.	SUFIS	27
	Tempo Médio de Processamento de Autos de Infração.	SUFIS	28
	Índice de Eficiência do Processamento de Autos de Infração Contra a Prescrição.	SUFIS	29
	Quantidade de Dias de Inspeção em Ferrovias.	SUFER	30
	Índice de Acompanhamento do Plano Anual de Fiscalização – Ferrovias	SUFER	31
Mitigar Assimetria de Informações	–	–	
Garantir a Atualidade Tecnológica	Cooperação Técnica Interinstitucional.	SUEXE	32

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADORES ANTT	ÁREA RESPONSÁVEL	
Ampliar Interação com Mercado Regulado, Usuários e Demais Partes Interessadas	Nível de Atendimento das Demandas Internas.	OUVIDORIA	33
	Nível de Satisfação do Usuário no Canal da Ouvidoria da ANTT.	OUVIDORIA	34
	Alcance do Conteúdo Publicado nas Redes Sociais (número de inscritos).	ASCOM	35
	Matérias Enviadas a Grupos de Interesses.	ASCOM	36
	Presença Positiva/Neutra da ANTT na Mídia.	ASCOM	37
	Número de Acessos ao Sítio Eletrônico da ANTT.	ASCOM	38
	Indicador de Processos de Participação e Controle Social.	SUREG	39
	Quantidade Média de Contribuições Recebidas em Processo de Participação e Controle Social.	SUREG	40
	Proporção de Contribuições de Usuários Recebidas em Processo de Participação e Controle Social.	SUREG	41
	Índice de Acompanhamento de Prazos de Atendimento às Demandas de Usuários	SUINF	42
Consolidar a Gestão por Resultado	Índice de Cumprimento das Ações das Iniciativas Estratégicas.	SUREG	43
	Índice de Pagamento da Despesa.	SUDEG	44
	Índice de Empenho da Despesa.	SUDEG	45
Aprimorar a Disponibilidade, qualidade e Integração das Informações	–	–	
Assegurar a Transparência Ativa da Gestão	Percentual de Atualização do Sítio Eletrônico da Agenda Regulatória.	SUREG	46
Desenvolver e Implantar a Gestão por Competências	Taxa de Capacitação de Servidores.	SUDEG	47
Garantir Ambiente Organizacional Propício	Participação nas Campanhas de Engajamento.	ASCOM	48
	Termômetro dos Canais de Comunicação Interna da Agência.	ASCOM	49
	Termômetro do Ambiente Organizacional da Agência.	ASCOM	50

Fonte: SUREG

O Anexo II da citada Deliberação, por sua vez, apresenta as 33 Iniciativas Estratégicas eleitas para a composição do Planejamento Estratégico da Agência, a saber:

Objetivos Estratégicos e Iniciativas Estratégicas

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INICIATIVAS ESTRATÉGICAS	ÁREA RESPONSÁVEL	
Assegurar Adequada Atuação do Mercado Regulado	Realização da Pesquisa de Satisfação dos Usuários	SUREG	1
	Avaliação de Aspectos Concorrenciais em Normativos da ANTT.	SUREG	2
	Estudos Acerca de Inviabilidade Operacional.	SUPAS	3
Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes	Recadastramento dos Transportadores Rodoviários de Cargas no RNTRC.	SUROC	4
	Proposição de Indicadores de Desempenho Socioambiental Aplicáveis às Concessionárias Rodoviárias e Ferroviárias.	SUEXE	5
Promover a Eficiência Logística	Desenvolvimento de Modelo para Implantação e Monitoramento de Corredores Multimodais para o Transporte de Cargas.	SUROC	6
Otimizar a Participação Privada	Acompanhamento das Obras da Transnordestina Logística S/A.	SUFER	7
Aperfeiçoar o Processo de Outorga	Novas Concessões Ferroviárias Previstas em Programas de Outorgas.	SUFER	8
	Novas Concessões Rodoviárias Previstas em Programas de Outorgas.	SUINF	9
	Outorga dos Serviços de Transporte Rodoviário Semiurbano Interestadual de Passageiros entre o DF e seu entorno	SUPAS	10
	Outorga dos Serviços de Transporte Rodoviário Semiurbano Interestadual de Passageiros entre estados brasileiros	SUPAS	11
	Estudos e modelagem da Outorga da Exploração do Serviço Público de Transporte Ferroviário Regular de Passageiros e de Carga no Trecho Brasília-DF, Anápolis e Goiânia-GO	SUPAS	12

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INICIATIVAS ESTRATÉGICAS	ÁREA RESPONSÁVEL	
Aprimorar Instrumentos de Outorga	Repactuação dos Contratos de Concessões Ferroviárias.	SUFER	13
	Repactuação dos Contratos de Concessões Rodoviárias.	SUINF	14
Aperfeiçoar o Marco Regulatório	Desenvolvimento da Governança Regulatória na ANTT.	SUREG	15
	Definição do Marco Regulatório para o Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros.	SUPAS	16
Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação	Fiscalização das Ferrovias Federais Concedidas.	SUFER	17
	Definição e implementação das regras de perdimento de veículos flagrados na execução de transporte clandestino de passageiros	SUFIS	18
	Fiscalização Eletrônica	SUFIS	19
	Fiscalização de Peso – Agente Remoto e WIM.	SUFIS	20
	SIFAMA – SPM (Sistema de Processamento de Multas).	SUFIS	21
	Fiscalização das Rodovias Federais Concedidas	SUINF	22
Mitigar Assimetria de Informações	Implantação do MONTRIIP.	SUPAS	23
	Conhecimento Sobre o Mercado de Transporte Rodoviário de Carga Regulado pela ANTT.	SUROC	24
Garantir a Atualidade Tecnológica	Revisão do Instrumento de Planejamento de Tecnologia de Informação na ANTT.	SUCON	25
Ampliar Interação com Mercado Regulado, Usuários e Demais Partes Interessadas	Implementação da Política de Comunicação da ANTT.	ASCOM	26
	Aprimoramento da Qualidade da Participação Social.	SUREG	27
Consolidar a Gestão por Resultado	Implantação do Escritório de Projetos.	SUCON	28
	Reestruturação da Superintendência de Fiscalização.	SUFIS	29
Aprimorar a Disponibilidade, qualidade e Integração das Informações	Centro Nacional de Supervisão- CNSOIG.	SUCON	30
	Gestão Eletrônica documental – GED	SUCON	31
Assegurar a Transparência Ativa da Gestão	Segurança da Informação e Comunicações –SIC.	SUCON	32
Desenvolver e Implantar a Gestão por Competências	Desenvolvimento e Implantação da Gestão por Competências.	SUDEG	33
Garantir Ambiente Organizacional Propício	–	–	

Fonte: SUREG

Durante o ano de 2016, foram envidados esforços para alterar o sistema informatizado utilizado para acompanhamento do Planejamento Estratégico da ANTT, bem como garantir a gestão da informação e transparência. Assim, encontra-se em fase de produção o Portal de Gestão Estratégica (<http://pge.antt.gov.br>), que possibilitará o acompanhamento dos indicadores e iniciativas em tempo real.

Outra alteração importante quanto à gestão do Planejamento Estratégico refere-se à nomeação dos chefes de projeto das Iniciativas Estratégicas pelo Diretor Geral, nos moldes da Agenda Regulatória da ANTT, que ocorrerá em 2017, após assinatura dos respectivos Planos de Projeto.

A vinculação a ações do Plano Plurianual – PPA encontra-se consubstanciada nas Metas Globais e Intermediárias da Agência. Assim, em atenção à Portaria nº 199, de 29 de julho de 2010, que estabelece critérios e procedimentos específicos para fins de concessão da Gratificação de Desempenho de Atividade de Regulação – GDAR, da Gratificação de Desempenho de Atividade Técnico-Administrativa em Regulação – GDATR e da Gratificação de Desempenho dos Planos Especiais de Cargos das Agências Reguladoras – GDPCAR, foi realizado o ciclo de avaliação das metas globais e intermediárias referentes à avaliação de desempenho institucional da ANTT, que, junto à avaliação de desempenho individual dos servidores, compõem os resultados dessas gratificações. A Portaria nº 270, de 07 de julho de 2016, divulgou o grau de desempenho institucional para as metas globais do ciclo de avaliação 2015/2016, ilustrado nos quadros a seguir:

Metas Globais 2015/2016

PERÍODO DE REFERÊNCIA	AÇÃO DO PPA	VALOR PREVISTO	VALOR APURADO	RESULTADO
JUL a DEZ 2015	20UB PO 0001: Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	268.179,50	235.345	87,76%
JAN a JUN 2016	20UB PO 0001: Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	268.179,50	213.759	79,71%
JUL a DEZ 2015	20UB PO 0002: Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	7.481.844	8.370.169	111,87%
JAN a JUN 2016	20UB PO 0002: Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	7.481.844	8.288.888	110,79%
Resultado da ação 20UB PO 0001			83,73%	
Resultado da ação 20UB PO 0002			111,33%	
Resultado das metas globais			97,53%	

Fonte: GEPLA/SUREG

Metas Intermediárias 2015/2016

INDICADOR	META	VALOR APURADO	RESULTADO
Índice de acompanhamento dos serviços e infraestrutura rodoviária concedidos	85% [nº inspeções realizadas / nº de inspeções programadas no Plano Anual de Fiscalização Rodoviária] x 100	96,15%	113,12%
Quantidade de dias de inspeção em ferrovias, por COFER	80% (sobre a previsão do Plano Anual de Fiscalização Ferroviária)	132%	165%
Aderência às inspeções planejadas em ferrovias	80% [nº Inspeções realizadas por COFER / nº Inspeções programadas no Plano Anual de Fiscalização Ferroviária] x 100	96,40%	120%
Taxa de Capacitação de Servidores	50% [Nº de servidores capacitados / Nº total de servidores] x 100	62,32%	124,64%
Nível de Desempenho da Gestão dos Serviços de Transporte de Passageiros	0,40 [IDG = 1 - (P1*RR/VR+P2*CPAat/CPA+P3*REGat/REG+P4*RF/VA)]	0,30	68,75%
Nível de atendimento das demandas internas	0,47 [IDG = 1 - (P1*RRP/VRP+P2*CPAat/CPA+P3*REGat/REG+P4*RF/VA + P5*RRA/VRA)]	51,54%	64,42%
Resultado das metas intermediárias		109,32%	

Fonte: SUREG

Índice de Desempenho Institucional - IDIn

% Cumprimento das metas Globais	97,53%
% Cumprimento das Metas Intermediárias	109,32%
% Cumprimento das Metas Institucionais	103,42%

Fonte: SUREG

Apesar da Lei nº 13.326, de 29 de julho de 2016, dispor em seu artigo 12 que os ocupantes das carreiras efetivas das Agências Reguladoras passarão a ser remunerados, a partir do dia 1º de janeiro de 2017, “exclusivamente por subsídio, fixado em parcela única, vedado o acréscimo de qualquer gratificação, adicional, abono, prêmio, verba de representação ou outra espécie remuneratória”, foi publicada a Portaria nº 255, de 28 de junho de 2016 (anterior à publicação da Lei, portanto), estabelecendo as metas de desempenho institucional 2016/2017 relativas ao ciclo de avaliação que compreende o período de 1º de julho de 2016 a 30 de junho de 2017, quais sejam:

Projeção das Metas Globais 2016/2017

PERÍODO	AÇÃO DO PPA	PREVISTO	UNIDADE
JUL a DEZ 2016	20UB PO 0001: Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	194.817	Procedimentos de Fiscalização
JAN a JUN 2017	20UB PO 0001: Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	194.817	Procedimentos de Fiscalização
JUL a DEZ 2016	20UB PO 0002: Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	7.411.873	Procedimentos de Fiscalização
JAN a JUN 2017	20UB PO 0002: Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	7.411.873	Procedimentos de Fiscalização

Fonte: GEPLA/SUREG

Projeção das Metas Intermediárias 2016/2017

INDICADOR	META
Índice de Acompanhamento do Plano Anual de Fiscalização – Rodovias	80% [nº inspeções realizadas / nº de inspeções programadas no Plano Anual de Fiscalização Rodoviária] x 100
Quantidade de Dias de Inspeção em Ferrovias	80% [Nº de dias de inspeções realizadas / Nº de dias de inspeções equacionados - COFERs] X 100
Índice de Acompanhamento do Plano Anual de Fiscalização – Ferrovias	80% [Nº de inspeções programadas realizadas / Nº de inspeções programadas no Plano Anual de Fiscalização] X 100
Taxa de Capacitação de Servidores	50% [Nº de servidores capacitados / Nº total de servidores] x 100
Nível de Desempenho da Gestão dos Serviços de Transporte de Passageiros	0,35 [IDG = 1 - (P1*RRP/VRP + P2*CPAat/CPA + P3*REGat/REG + P4*RF/VA + P5*RRA/VRA)]
Nível de atendimento das demandas internas	80% In = (Nº de mensagens concluídas no prazo regulamentar do período) / (Nº total de mensagens cadastradas no período) X 100% Onde: In=Índice do período de interesse

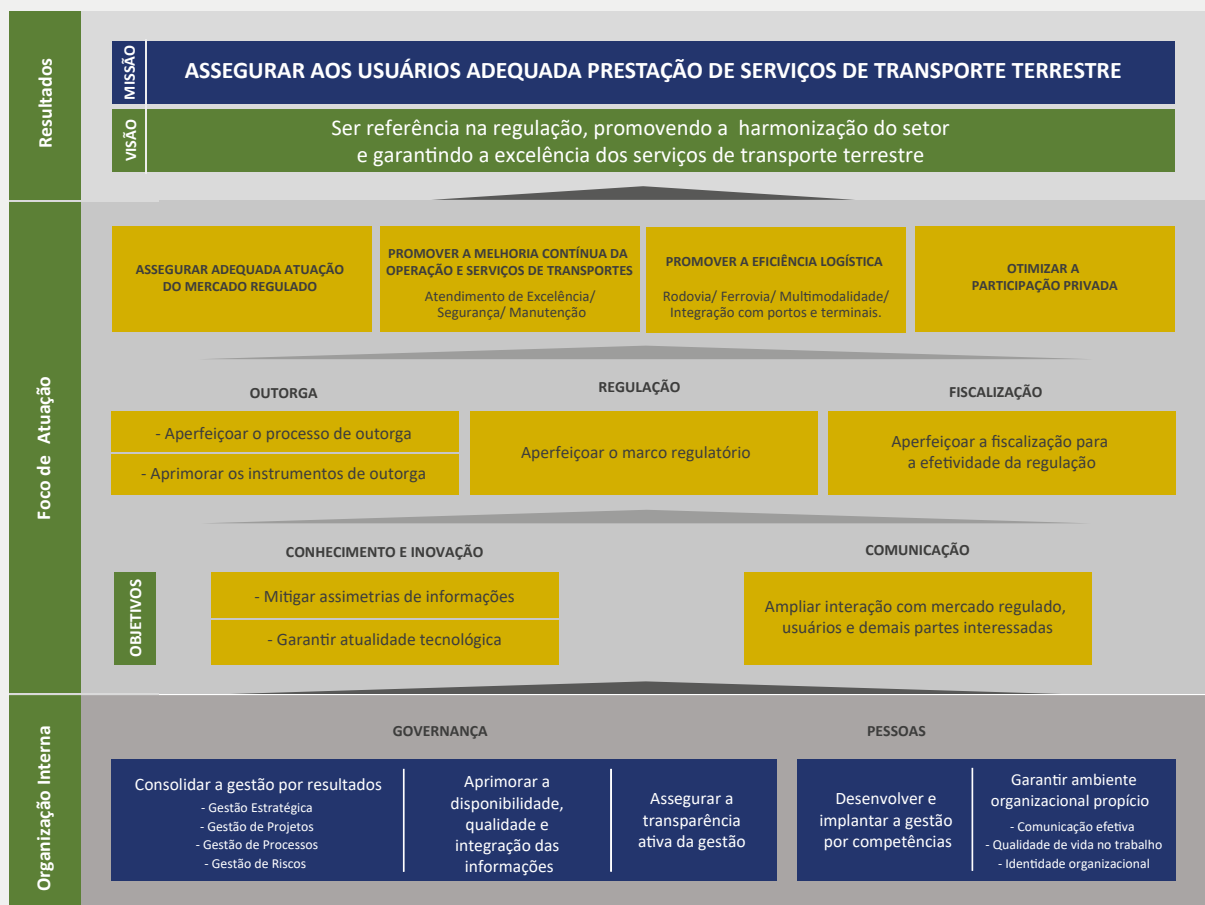
Fonte: GEPLA/SUREG

Reiterem-se as dificuldades de se institucionalizar e de se consolidar o Planejamento Estratégico em um cenário de constantes mudanças nas diretrizes das políticas públicas. Ademais, a instabilidade econômica em muito tem impactado alguns indicadores. Apesar do grande envolvimento das Unidades Organizacionais, permanece um ambiente em que as atividades urgentes das áreas finalísticas se sobrepõem às funções de planejamento e gestão, especialmente, em função do reduzido quadro de servidores.

Descrição sintética dos objetivos do exercício

Os Objetivos Estratégicos da ANTT encontram-se consubstanciados em seu Mapa Estratégico, aprovado pela Deliberação nº 063/2014, de 27 de março de 2014, conforme abaixo:

Mapa Estratégico do Planejamento Estratégico 2014/2017



Descrição dos Objetivos Estratégicos do Planejamento Estratégico 2014/2017

OBJETIVO ESTRATÉGICO	DESCRIÇÃO
Assegurar adequada atuação do mercado 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.
Promover a melhoria contínua da operação e serviços de transportes	Atuar, com tempestividade, nos serviços de transportes terrestres no país, garantindo ao usuário segurança e contínua manutenção, a fim de proporcionar atendimento de excelência, em quantidade suficiente e a preços módicos
Promover a eficiência logística	Atuar, no que tange as atribuições da ANTT, no aprimoramento e integração do transporte multimodal em articulação com as demais entidades públicas, contribuindo para a redução dos custos logísticos, criação de valor e melhoria nos níveis de serviço de transporte terrestre
Otimizar a participação privada	Incentivar a participação do investimento privado no setor de transportes terrestres
Aperfeiçoar o processo de outorga	Desenvolver e agregar mecanismos que potencializem a eficiência do processo, desde os estudos de viabilidade técnica e econômica até a pactuação do acordo com a parte outorgada.
Aprimorar instrumentos de outorga	Revisar e aperfeiçoar os instrumentos que estabelecem as diretrizes e meios para a outorga de serviços de transportes terrestres, visando garantir a flexibilidade necessária à adaptação aos cenários econômicos e sociais.
Aperfeiçoar o marco regulatório	Construir e fomentar instrumentos, como a Análise de Impacto Regulatório e a Agenda Regulatória, que agreguem qualidade ao marco regulatório
Aperfeiçoar a fiscalização para efetividade da regulação	Aperfeiçoar e formalizar métodos e técnicas de fiscalização para tornar os processos de trabalho mais eficientes e capazes de gerar resultados mais efetivos
Aperfeiçoar a fiscalização para efetividade da regulação	Aperfeiçoar e formalizar métodos e técnicas de fiscalização para tornar os processos de trabalho mais eficientes e capazes de gerar resultados mais efetivos
Mitigar assimetrias de informações	Aprimorar mecanismos de mitigação das imperfeições das informações prestadas pelos entes regulados, que favoreça a atividade regulatória na busca do equilíbrio da relação entre a qualidade do serviço prestado à sociedade e o retorno financeiro ao mercado privado
Garantir atualidade tecnológica	Promover a incorporação de novas tecnologias, com base nas demandas do setor, em estudos prospectivos, em benchmark externo e baseado nas melhores práticas do setor. O resultado esperado, é o aumento da produtividade e da qualidade, a redução de custos, a sustentabilidade e a preservação dos recursos naturais.
Ampliar interação com mercado regulado, usuários e demais partes interessadas	Aumentar e aperfeiçoar os canais de comunicação com os agentes do setor e usuários, bem como o relacionamento com entidades privadas e públicas (Federal, Estadual e Municipal), promovendo maior acessibilidade à ANTT e permitindo maior participação nas ações da Agência. Ser proativo na comunicação com a sociedade e promover a integração entre os agentes do mercado de transportes terrestres.
Consolidar a gestão por resultados: Gestão estratégica Gestão de projetos Gestão de processos Gestão de riscos	Fortalecer cultura focada em resultados, aprimorar e alinhar a maturidade quanto à gestão entre as áreas, visando a mudança comportamental, o comprometimento e o engajamento necessários à consecução dos objetivos estratégicos da ANTT e a melhoria da gestão da Agência como um todo
Aprimorar a disponibilidade, qualidade e integração das informações	Desenvolver e implantar sistemas de informação, com o objetivo de ampliar a eficiência dos processos de trabalho da ANTT. Garantir a existência de atributos de integração de informações entre os diversos sistemas.
Assegurar a transparência ativa da gestão	Prover transparência ativa da gestão, se antecipando às demandas das partes interessadas (sociedade e entes regulados), por meio do acesso às informações sobre a atuação da Agência, oferecendo oportunidade de acompanhar tempestivamente o desenvolvimento suas solicitações, além das ações institucionais e a aplicação dos recursos. Criar mecanismos de coleta, análise e devolutiva das contribuições encaminhadas pelas partes interessadas.
Desenvolver e implantar a gestão por competências	Prospectar, identificar e definir as competências necessárias para que a ANTT alcance suas metas. Desenvolver as competências individuais para que as pessoas possam executar o seu trabalho e agregar valor a si e à ANTT. Propiciar as bases para uma alocação eficaz de recursos humanos.
Garantir ambiente organizacional propício: Comunicação efetiva Qualidade de vida no trabalho Identidade organizacional	Melhorar o clima organizacional, por meio da valorização e motivação do corpo funcional, estimulando a integração entre as diversas unidades organizacionais da ANTT, formando equipes multidisciplinares e interdepartamentais. Fortalecer a comunicação interna, direcionada aos distintos públicos, para disseminação tempestiva de informações relevantes, possibilitando criar sinergias entre as diversas áreas da instituição, com o objetivo de atingir resultados mais efetivos.

Os Objetivos Estratégicos estabelecidos estão estritamente vinculados às competências legais atribuídas pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, artigos 24 a 26, resultando na convergência de ações para a realização da missão e alcance da visão estabelecidas.

Assim, todos os objetivos constantes dos Planos de Trabalho das Unidades Organizacionais, bem como os indicadores e iniciativas são construídos tendo em vista os objetivos traçados no Mapa Estratégico.

O Tribunal de Contas da União recomendou à ANTT, em seu Relatório TC 040.111/2012-1, que utilize, na definição das ações dos Eixos Temáticos constantes da Agenda Regulatória, os Programas Estruturantes definidos em seu planejamento estratégico. Ocorre que, desde o novo ciclo do Planejamento Estratégico (2014-2017), não existem mais programas estruturantes, mas iniciativas estratégicas que correspondem a projetos voltados para o alcance dos objetivos estratégicos. Neste sentido, considerando que o planejamento regulatório, tático e operacional, deve estar alinhado ao Mapa estratégico da ANTT, a Agência vem adotando, desde a revisão Ordinária da Agenda Regulatória 2013/2014, metodologia de avaliação e priorização dos projetos da Agenda Regulatória que utiliza, como um dos critérios de eleição dos projetos que comporão o portfólio, a aderência estratégica ao Planejamento da Agência.

A metodologia adotada foi composta de três etapas. Primeiramente, a Diretoria Colegiada elencou os critérios que seriam importantes na avaliação dos temas que devem compor a Agenda Regulatória. São eles:

1. Dimensão Institucional:

- Aderência estratégica: determina o nível de aderência do tema aos objetivos estratégicos organizacionais.
- Atribuição legal e regimental: avalia se o tema proposto deve ser desenvolvido em função de alguma atribuição legal ou regimental da Agência Nacional de Transportes Terrestres que não está sendo cumprida ou precisa ser complementada.
- Análise retrospectiva de regulações existentes: determina, sob a ótica da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o grau de necessidade de permanência na Agenda Regulatória 2013-2014, de temas já contemplados na Agenda Regulatória anterior e não concluídos ao longo do biênio 2011-2012.
- Contratação externa: determina a necessidade de contratação externa para o desenvolvimento do tema bem como o estágio no qual se encontram os procedimentos para tal contratação. Quando necessita de contratação externa, significa que contará negativamente na priorização, pois se devem priorizar temas passíveis de serem desenvolvidos pela Agência.

2. Dimensão Estrutural:

- Risco do projeto: determina o nível de risco de insucesso da matéria regulatória ao qual a organização se expõe dados fatores internos e/ou externos.
- Tempo de duração do projeto: verifica se a proposta transcende o tempo de duração da Agenda Regulatória (bienal), considerando que projetos muito extensos podem ser mais adequados enquanto iniciativas do Planejamento Estratégico.
- Dinamismo do mercado: avalia o nível e a sustentabilidade do dinamismo da matéria regulatória. As análises devem levar em consideração tanto a evolução esperada da demanda quanto a capacidade da oferta expandir-se visando o seu atendimento. Serão analisados os seguintes indicadores:
 - Perspectivas de crescimento da demanda para os próximos 5 anos: A opinião do analista sobre sua expectativa para o crescimento da demanda da matéria regulatória.

- Perspectivas de crescimento da capacidade produtiva para os próximos 5 anos.

3. Dimensão sistêmica:

- Interesse dos usuários: determina o nível de interesse dos usuários dos serviços de transportes terrestres em relação ao tema e seus resultados.
- Interesse do setor regulado: determina o nível de interesse do setor regulado em relação ao tema e seus resultados esperados.
- Recomendações externas: determina, sob a ótica da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o grau de necessidade de inclusão na Agenda Regulatória de temas recomendados por demais órgãos da Administração.
- Questões socioambientais: avalia os impactos da matéria regulatória sobre o bem estar social e o meio ambiente.

Após a definição dos critérios, foi utilizado o Método AHP – Analytic Hierarchy Process para determinar os pesos dos mesmos e em seguida o Método QFD – Quality Function Deployment para priorização dos temas da Agenda de acordo com esses critérios.

Por fim, é realizada uma análise do relacionamento entre as matérias regulatórias julgadas em relação a cada critério (necessidade do cliente) e o resultado da priorização dos critérios (matriz de correlações priorizadas com o uso do AHP), em que um cálculo de SOMAPRODUTO é realizado, resultando em um ranking das matérias regulatórias.

O resultado da aplicação do Método AHP para definição dos pesos dos critérios foi o seguinte:

Resultado da Aplicação do Método AHP

DIMENSÕES / CRITÉRIOS	PESOS DAS DIMENSÕES	PESOS DOS CRITÉRIOS EM RELAÇÃO À DIMENSÃO A QUE PERTENCE
Dimensão Institucional	0,30	
Aderência Estratégica		0,10
Atribuição Legal e Regimental		0,15
Análise Retrospectiva das Regulações Existentes		0,02
Contratação Externa		0,03
Dimensão Estrutural	0,23	
Risco Interno		0,07
Dinamismo de Mercado		0,12
Tempo de Duração do Projeto		0,04
Dimensão Sistêmica	0,47	
Interesse dos Usuários		0,15
Interesse do Setor Regulado		0,08
Recomendações Externas		0,12
Questões Socioambientais		0,12

Fonte: SUREG

Vinculação dos planos da unidade com as competências institucionais e outros planos

A Lei nº 10.233, de 2001, que criou a ANTT, estabeleceu competências institucionais que serviram como subsídio para construção do Plano e respectivo Mapa Estratégico da Agência. Assim, a missão de “assegurar aos usuários adequada prestação de serviços de transporte terrestre”, bem como a visão de “ser referência na regulação, promovendo a harmonização do setor e garantindo a excelência dos serviços de transporte terrestre” são linhas mestras para o desenvolvimento dos objetivos e, por conseguinte, dos indicadores e iniciativas estratégicas.

Há um constante monitoramento de normativos diretivos tais como Decretos, Projetos de Lei (como o PLS nº 52/2013), Medidas Provisórias e outros que podem impactar nos rumos estratégicos dos transportes terrestres regulados pela ANTT.

Ademais, existe estrita consonância entre o Plano Estratégico da Agência e ao planejado no PPA 2016/2019. Cumpre salientar que, considerando a aproximação do encerramento do ciclo 2014-2017 do Planejamento Estratégico da ANTT, será realizado um estudo para aproximar os ciclos estratégicos da Agência aos ciclos do PPA, posto que há um descompasso de 2 anos entre os dois, quando o ideal seria a publicação dos planos estratégicos em até um ano depois da publicação dos Planos Plurianuais.

Formas e instrumentos de monitoramento da execução e resultados alcançados

O Planejamento Estratégico da ANTT é acompanhado por meio de Ciclos de Avaliação Trimestrais, momento em que são aferidos os resultados dos indicadores e verificado o cumprimento das ações constantes das iniciativas estratégicas. É elaborado um relatório de acompanhamento, o qual é apresentado ao corpo Diretivo e gerencial da Agência e ao público interno.

Tal avaliação tem por objetivo avaliar oportunidades de melhoria na gestão, de modo que indicadores que não atingem as metas ou ultrapassam em grande medida são objeto de avaliação aprofundada envolvendo a Diretoria Colegiada e os chefes das unidades organizacionais responsáveis.

A ANTT possui uma Coordenação específica para acompanhar os projetos da Agenda Regulatória e do Planejamento Estratégico, de modo que haja constante monitoramento quanto ao alinhamento e efetividade das ações concernentes aos dois instrumentos. Assim, além dos indicadores estratégicos específicos do Planejamento Estratégico, há indicadores de resultado e de esforço concernentes à Agenda Regulatória e aos processos de participação e controle social da Agência. A Auditoria Interna se utiliza dos instrumentos do Planejamento Estratégico e da Agenda Regulatória para acompanhar as atividades desenvolvidas pelas Unidades e os resultados são acompanhados pelo Portal de Gestão Estratégica, em tempo real.

O Portal de Gestão Estratégica, que substituiu o GesANTT, já encontra-se em fase de produção e vem sendo utilizado para consulta do andamento do Planejamento Estratégico por qualquer servidor da ANTT, por meio da utilização da rede interna, como demonstram as figuras, a seguir:

Portal Gestão Estratégica



As iniciativas terão os cronogramas cadastrados no MsProject Server de modo a serem acompanhadas de forma eficiente.

Apresentação e análise dos indicadores de desempenho

Os indicadores de desempenho, conforme a tabela abaixo, apresentam as informações relativas ao resultado do ano de 2016 e sua respectiva análise crítica, considerando que, no âmbito do planejamento estratégico, as áreas responsáveis são instigadas a justificar os casos em que o desempenho dos indicadores fica abaixo de 90% ou acima de 110%.

INFORMAÇÕES GERAIS						META				REALIZADO			
	OBJETIVO ESTRATÉGICO	NOME DO INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	PERÍODO	U.O.	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
1	Assegurar Adequada Atuação do Mercado Regulado	Índice de Satisfação dos Usuários de Rodovias Concedidas.	Média ponderada dos resultados de satisfação de cada rodovia pesquisada	Anual	SUREG	68,4% (crescimento de 5% a.a.)				Não aferido. Segundo a área responsável, a Pesquisa de Satisfação do Usuário, que subsidia o cálculo do indicador, não foi realizada no ano de 2016.			
2		Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Rodoviário de Passageiros (regular de longa distância).	Média Ponderada dos resultados de satisfação de cada empresa pesquisada	Anual	SUREG	75,3% (crescimento de 3% a.a.)				Não aferido. Segundo a área responsável, a Pesquisa de Satisfação do Usuário, que subsidia o cálculo do indicador, não foi realizada no ano de 2016.			
3		Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Rodoviário de Passageiros (regular semiurbano).	Média Ponderada dos resultados de satisfação de cada empresa pesquisada	Anual	SUREG	36,3% (crescimento de 10% a.a.)				Não aferido. Segundo a área responsável, a Pesquisa de Satisfação do Usuário, que subsidia o cálculo do indicador, não foi realizada no ano de 2016.			
4		Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Rodoviário de Passageiros (fretamento).	Média Ponderada dos resultados de satisfação	Anual	SUREG	89,1% (crescimento de 3% a.a.)				Não aferido. Segundo a área responsável, a Pesquisa de Satisfação do Usuário, que subsidia o cálculo do indicador, não foi realizada no ano de 2016.			
5		Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Ferroviário de Passageiros.	Média Ponderada dos resultados de satisfação	Anual	SUREG	79,6% (crescimento de 3% a.a.)				Não aferido. Segundo a área responsável, a Pesquisa de Satisfação do Usuário, que subsidia o cálculo do indicador, não foi realizada no ano de 2016.			
6		Índice de Satisfação dos Usuários do Transporte Ferroviário de Cargas.	Média dos resultados de satisfação dos usuários das ferrovias pesquisadas	Anual	SUREG	57,3% (crescimento de 5% a.a.)				Não aferido. Segundo a área responsável, a Pesquisa de Satisfação do Usuário, que subsidia o cálculo do indicador, não foi realizada no ano de 2016.			
7		Percentual de Documentos, com Implicação Concorrencial, Avaliados pela GEDUC.	Quantidade de documentos avaliados / quantidade de documentos passíveis de avaliação	Anual	SUREG	55%				Não aferido. Segundo a área responsável, estão em fase de definição os procedimentos para identificação e monitoramento dos projetos e documentos da ANTT passíveis de análises de aspecto concorrencial. Os resultados serão apresentados apenas no próximo ciclo avaliativo.			
8		Índice de Execução de Cronogramas de Obras.	(Nº de obras realizadas conforme cronograma/Nº de obras incluídas) x 100	Anual	SUINF	90%				73,42%			
9		Índice de Cumprimento de Parâmetro de Desempenho.	(Nº de segmentos homogêneos da rodovia que atendem aos respectivos parâmetros de desempenho /Nº de segmentos homogêneos da rodovia) x 100	Anual	SUINF	60%				73,16%			
10	Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes	Índice de Segurança Operacional Ferroviária	(Número ocorrências/milhão trem.km)x10 ³	Trimestral	SUFER	14,50	14,50	14,50	14,50	11,14	10,40	10,55	11
11		Índice de Atendimento Médico e Mecânico	(Nº de Ocorrências Atendidas nos prazos/ Nº Total de Ocorrências) X 100	Trimestral	SUINF	90%	90%	90%	90%	84,73% Também devido à rotina operacional da gerência responsável não pôde ser apurado trimestralmente, indicando a necessária alteração da sua periodicidade de trimestral para anual.			
12		Índice de Acidentes nas Rodovias Concedidas	[(Nº Total de Acidentes no Período Atual/ Nº Total de Acidentes no Período Anterior) -1] X 100	Trimestral	SUINF	-2,50%	-2,50%	-2,50%	-2,50%	-6%	-9%	0,9%	13,5%

INFORMAÇÕES GERAIS						META				REALIZADO			
	OBJETIVO ESTRATÉGICO	NOME DO INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	PERÍODO	U.O.	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
13	Promover a Eficiência Logística	Indicador de Uso do Direito de Passagem/Tráfego mútuo	$100 * (\text{Produção de Transporte, em Tonelada Quilômetro Útil - TKU, em Regime de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo}) / (\text{Produção de Transporte Total, em TKU})$	Trimestral	SUFER	7,27%	8,40%	8,51%	7,43%	8,87%	9,42%	8,61%	5,54%
14		Índice de Execução de Obras do PIL/NICE nos Contratos de Concessão.	$\text{N}^{\circ} \text{ de obras realizadas conforme cronograma} / \text{N}^{\circ} \text{ de obras incluídas}) \times 100$	Anual	SUINF	90%				Não aferido. Segundo a área responsável, como era de um indicador vinculado a um programa de Governo bastante particular, cuja governança não era de competência da ANTT. Com as alterações na Chefia do Poder Executivo, e os diversos questionamentos de órgãos de controle, os quais ensejaram diversas medidas acautelatórias impedindo a inclusão de novas obras nos contratos de concessão existentes, não foi possível obter resultados, sendo o indicador igual a zero.			
15		Índice de Projetos do Planejamento Anual Analisados	$(\text{N}^{\circ} \text{ de projetos analisados} / \text{N}^{\circ} \text{ de projetos previstos no Planejamento Anual}) \times 100$	Trimestral	SUINF	90%	90%	90%	90%	100% Não é possível o envio dos resultados segregados por trimestre, uma vez que a apuração de tais dados costuma ser anual devido à própria rotina da área responsável. Deste modo, sugere-se a alteração na periodicidade de apuração deste indicador.			
16		Índice de Projetos do Planejamento Anual Entregues.		Anual	SUINF	95%				85,68%			
17	Otimizar a Participação Privada	Aderência do Investimento Privado	Volume de investimentos executados / Volume de investimentos planejados	Trimestral	SUFER	75%	75%	75%	75%	46,90%	55,50%	40,9%	48,6%
18		Movimentação de Cargas por Ferrovias	Valor movimentado de cargas pelas Concessões de Transporte Ferroviário de Cargas, em milhões de TKU	Trimestral	SUFER	116,25	116,25	116,25	116,25	116	125	135	126
19	Aperfeiçoar o Processo de Outorga	Indicador de Análise de Processos do Transporte de Passageiros Autorizado	$\Sigma (\text{N}^{\circ} \text{ de dias entre o protocolo do processo e a sua conclusão para todo processo com data de conclusão no período}) / \text{N}^{\circ} \text{ de processos com data de conclusão no período}$	Trimestral	SUPAS	10	10	10	10	11,6	16,5	19,8	15
20		Indicador de Habilitação de Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros	$\Sigma (\text{N}^{\circ} \text{ de dias entre o protocolo do processo e a sua conclusão para todo processo com data de conclusão no período}) / \text{N}^{\circ} \text{ de processos com data de conclusão no período}$	Trimestral	SUPAS	15	15	15	15	14,6	12,4	12,8	16,8
21	Aperfeiçoar o Marco Regulatório	Índice de Cumprimento da Agenda Regulatória	$\% \{ \sum [(\text{n}^{\circ} \text{ atividades concluídas no período} - (\text{n}^{\circ} \text{ de alterações no cronograma} / 10) * \text{n}^{\circ} \text{ atividades concluídas no período}) / \text{n}^{\circ} \text{ de atividades previstas para serem concluídas no período}] / \text{n}^{\circ} \text{ de projetos avaliados} \} \times 100$	Trimestral	SUREG	60%	60%	60%	60%	58%	75%	67%	61%

INFORMAÇÕES GERAIS						META				REALIZADO			
	OBJETIVO ESTRATÉGICO	NOME DO INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	PERÍODO	U.O.	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
22		Realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR – 1ª Etapa) no Âmbito da Agenda Regulatória	Fórmula de cálculo: (Nº de AIR - 1ª Etapa assinadas nos projetos finalizados da AR) / (Número de projetos finalizados na AR)	Semestral	SUREG	20%		20%		100%		20%	
23	Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação	Índice de Acompanhamento do Plano Anual de Fiscalização – Rodovias	(Nº inspeções realizadas/Nº inspeções programadas no Plano Anual de fiscalização Rodoviária) x 100	Trimestral	SUINF	85%	85%	90%	90%	94%	98%	95%	92%
24		Indicador de Execução da Fiscalização de Excesso de Peso	Nº de procedimentos de fiscalização de excesso de peso em balanças seletivas + nº de procedimentos de fiscalização por verificação de peso em nota fiscal.	Trimestral	SUFIS	3.680.920 procedimentos	3.680.920 procedimentos	3.680.920 procedimentos	3.680.920 procedimentos	4.964.741 procedimentos	4.869.616 procedimentos	5.300.613 procedimentos	4.639.912 procedimentos
25		Indicador de Execução da Fiscalização do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP)	Nº de procedimentos de fiscalização do TRIIP	Trimestral	SUFIS	97.408 procedimentos	97.408 procedimentos	97.408 procedimentos	97.408 procedimentos	117.914 procedimentos	115.026 procedimentos	110.274 procedimentos	108.324 procedimentos
26		Indicador de Execução da Fiscalização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC)	Nº de procedimentos de fiscalização do transporte rodoviário de cargas - TRC (RNTRC + VP + PEF + TRPP).	Trimestral	SUFIS	25.016 procedimentos	25.016 procedimentos	25.016 procedimentos	25.016 procedimentos	34.458 procedimentos	44.107 procedimentos	44.423 procedimentos	33.198 procedimentos
27		Indicador de Implantação da Fiscalização Eletrônica	Nº de pontos de fiscalização eletrônica implantados e operando. (O ponto é considerado implantado e operando quando inicia-se o registro de passagem dos veículos).	Anual	SUFIS	25				28			
28		Tempo Médio de Processamento de Autos de Infração	Nº médio de dias de processamento dos autos de infração (lavratura até finalização). (Σ data de finalização - data de lavratura) / total de autos finalizados no período	Semestral	SUFIS	360		360		370		490	
29		Índice de Eficiência do Processamento de Autos de Infração Contra a Prescrição	JAP= QtAfast/QtPresc x 100	Semestral	SUFIS	100%		100%		100%		100%	

INFORMAÇÕES GERAIS					META				REALIZADO				
	OBJETIVO ESTRATÉGICO	NOME DO INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	PERÍODO	U.O.	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
30		Quantidade de Dias de Inspeção em Ferrovias	[Nº de dias de inspeções realizadas no trimestre / Nº de dias de inspeções equacionados as COFERs no ano] X 100	Trimestral	SUFER	24%	26,61%	24,7%	24,7%	21,75%	21,90%	27,8%	23,1%
31		Índice de Acompanhamento do Plano Anual de Fiscalização - Ferrovias	[Nº de inspeções programadas realizadas / Nº de inspeções programadas no Plano Anual de Fiscalização] X 100	Trimestral	SUFER	90%	90%	90%	90%	98,6% Quanto a este indicador, é preciso lembrar que sua apuração deve ser anual, visto que uma apuração trimestral não faria sentido. Isto porque as coordenações, ao longo do ano, precisam alterar a programação das inspeções pelos mais diversos motivos, desde afastamentos de servidores, até o remanejamento do cronograma para atendimento a demandas de órgãos de controle e Ministério Público. Assim, inspeções inicialmente planejadas em determinado trimestre são remanejadas para outro trimestre, sem qualquer prejuízo ao cumprimento do Plano. Ao final do ano, verifica-se se todas as inspeções planejadas foram executadas.			
32	Garantir a Atualidade Tecnológica	Cooperação Técnica Interinstitucional	Questionário qualitativo acerca das ações realizadas e o aproveitamentos dos conhecimentos adquiridos, variando de 0 a 10 pontos de média.	Semestral	SUEXE	8		8		8,78		Segundo a área responsável, no 2º semestre foi realizada apenas uma missão técnica. Contudo, o questionário aplicado a esse evento foi contabilizado no cálculo do 1º semestre, uma vez que era a última missão integrante do projeto "Diálogos Setoriais".	
33		Nível de Atendimento das Demandas Internas	$In = MCon/MCad \times 100\%$	Trimestral	OUID	90%	90%	90%	90%	49,17%	63,03%	86,65%	90,59%
34		Nível de Satisfação do Usuário no Canal da Ouvidoria da ANTT	Média das notas dos questionários aplicados no atendimento, com nota máxima 5	Trimestral	OUID	4	4	4	4	4,44	4,36	4,33	4,31
35		Alcance do Conteúdo Publicado nas Redes Sociais (número de inscritos).	$\{[(N^\circ \text{ Seguidores Facebook } 2016 + N^\circ \text{ Seguidores Twitter } 2016 + N^\circ \text{ Seguidores Youtube } 2016) - (N^\circ \text{ Seguidores Facebook } 2015 + N^\circ \text{ Seguidores Twitter } 2015 + N^\circ \text{ Seguidores Youtube } 2015)] \times 100 / [(N^\circ \text{ Seguidores Facebook } 2015 + N^\circ \text{ Seguidores Youtube } 2015)]\}$	Anual	ASCOM	10%		91,17%					
36	Ampliar Interação com Mercado Regulado, Usuários e Demais Partes Interessadas	Matérias Enviadas a Grupos de Interesses.	$\sum N^\circ \text{ de Matérias enviadas}$	Anual	ASCOM	80		85					

INFORMAÇÕES GERAIS					META				REALIZADO				
OBJETIVO ESTRATÉGICO	NOME DO INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	PERÍODO	U.O.	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
37	Presença Positiva/Neutra da ANTT na Mídia.	[[Σ Nº de citações positivas + Nº de citações neutras] - (Σ Nº de matérias negativas)] x100/ (número total de citações)	Anual	ASCOM	96%				96,41%				
38		Número de Acessos ao Sítio Eletrônico da ANTT.	[(Nº de Acessos ao Site 2016 - Nº de Acessos ao Site 2015) x 100 / (Nº de Acessos ao Site 2015)]	Anual	ASCOM	5%				0,13%			
39		Indicador de Processos de Participação e Controle Social	[(Nº de Tomadas de Subsídio tn + nº de Reuniões Participativas tn + nº de Consultas Públicas tn + nº de Audiências Públicas tn) - (Nº de Tomadas de Subsídio tn-1 + nº de Reuniões Participativas tn-1 + nº de Consultas Públicas tn-1 + nº de Audiências Públicas tn-1)]	Trimestral	SUREG	15%	15%	15%	15%	-54,55%	40%	-57%	0%
40		Quantidade Média de Contribuições Recebidas em Processo de Participação e Controle Social	Somatório das contribuições recebidas em PPCS / Quantidade de eventos de PPCS realizados	Semestral	SUREG	22,10		22,6		59,00		5	
41		Proporção de Contribuições de Usuários Recebidas em Processo de Participação e Controle Social	Quantidade de contribuições de usuários / quantidade total de contribuições	Semestral	SUREG	51,80%		53,1%		51,80%		20%	
42		Índice de Acompanhamento de Prazos de Atendimento às Demandas de Usuários	%Fórmula de cálculo (Nº de demandas atendidas no prazo /Nº de demandas) X 100	Trimestral	SUINF	80%	80%	80%	80%	63%	72%	82%	69%
43		Consolidar a Gestão por Resultado	Índice de Cumprimento das Ações das Iniciativas Estratégicas	Trimestral	SUREG	60%	60%	60%	60%	Não aferido. As Inciativas Estratégicas não estavam em fase de execução durante o período avaliado, o que impossibilitou a aferição do indicador. Em decorrência da etapa de revisão do Planejamento Estratégico 2014/2017, que foi aprovada mediante a Deliberação nº 226, de 25 de agosto de 2016, foi necessária a apresentação de planos de projeto para cada uma das iniciativas, que não foram aprovados durante o período de aferição dos indicadores.			

INFORMAÇÕES GERAIS					META				REALIZADO				
	OBJETIVO ESTRATÉGICO	NOME DO INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	PERÍODO	U.O.	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
44		Índice de Pagamento da Despesa	$[\sum(\text{n}^\circ \text{ atividades concluídas no período}/\text{n}^\circ \text{ de atividades previstas para serem concluídas no período})/\text{n}^\circ \text{ de projetos avaliados}] \times 100$	Trimestral	SUDEG	16%	18%	26%	40%	16%	21%	17%	17%
45		Índice de Empenho da Despesa	Valor Empenhado/Limite de Movimentação e Empenho autorizado para a Dotação Atualizada (Lei + Créditos Adicionais)	Trimestral	SUDEG	20%	30%	15%	35%	53%	12%	13%	15%
46	Assegurar a Transparência Ativa da Gestão	Percentual de Atualização do Sítio Eletrônico da Agenda Regulatória	$(\text{n}^\circ \text{ de temas atualizados}/\text{n}^\circ \text{ total de temas}) \times 100$	Trimestral	SUREG	60%	70%	80%	90%	38,75%	77,78%	44,44%	77,78%
47	Desenvolver e Implantar a Gestão por Competências	Taxa de Capacitação de Servidores	$[\text{N}^\circ \text{ de servidores capacitados}/\text{N}^\circ \text{ total de servidores}] \times 100$	Semestral	SUDEG	20%		20%		35,53%		36,56%	
48	Garantir Ambiente Organizacional Propício	Participação nas Campanhas de Engajamento.	$[(\text{N}^\circ \text{ de participantes 2016} - \text{N}^\circ \text{ de participantes 2015})] \times 100 / (\text{N}^\circ \text{ de participantes 2015})$	Anual	ASCOM	5%				24,28%			
49		Termômetro dos Canais de Comunicação Interna da Agência.	$[(\sum \text{N}^\circ \text{ de respostas "ótimo"} + \text{N}^\circ \text{ de respostas "bom"}) - (\sum \text{N}^\circ \text{ de respostas "regular"} + \text{N}^\circ \text{ de respostas "ruim"})] \times 100 / (\text{N}^\circ \text{ total de participantes da pesquisa})$	Anual	ASCOM	25%				48,23%			
50		Termômetro do Ambiente Organizacional da Agência.	$[(\sum \text{N}^\circ \text{ de respostas "ótimo"} + \text{N}^\circ \text{ de respostas "bom"}) - (\sum \text{N}^\circ \text{ de respostas "regular"} + \text{N}^\circ \text{ de respostas "ruim"})] \times 100 / (\text{N}^\circ \text{ total de participantes da pesquisa})$	Anual	ASCOM	5%				Não aferido. Segundo a área responsável, a pesquisa de clima organizacional demanda uma "expertise" que o corpo técnico da Ascom não possui, uma vez que trata mais de gestão de pessoas do que de comunicação. Por isso, seria necessário realizar a contratação de uma empresa especializada no assunto para promover a pesquisa. No entanto, as restrições orçamentárias de 2016 impediram essa contratação, impossibilitando, assim, a medição do indicador.			

Justificativas para os Resultados Discrepantes

	Nome do Indicador	Síntese das justificativas apresentadas pelas áreas responsáveis:
8	Índice de Execução de Cronogramas de Obras	O cálculo tomou como base os últimos dados disponíveis de percentual acumulado de execução de investimentos dos contratos da 1ª e 2ª Etapas em relação ao investimento programado, uma vez que estes contratos ainda possuem fluxo de caixa. Como os contratos da 3ª Etapa não dispõem de fluxo de caixa, é necessário desenvolver metodologia específica para apuração deste indicador. No caso, o indicador atingiu o percentual de 73%, portanto abaixo da meta de 90%. Tal resultado deve-se, em parte à metodologia de apuração, pois é de se esperar que haja diferença de desempenho entre concessões mais maduras e menos maduras, especialmente no que tange à execução de obras. Outro ponto é que não se considera especificidades do não cumprimento do cronograma, como atraso na emissão de licenças ambientais, entre outros.
9	Índice de Cumprimento de Parâmetro de Desempenho.	A superação da meta deve ser atribuída à heterogeneidade dos contratos de concessão vigentes, pois há concessões em estágios bastante diversos de manutenção e restauração do pavimento. Portanto, é de se esperar que as concessões da 1ª Etapa façam com que o indicador tenda a 100%, enquanto que para as concessões da 3ª Etapa, em que a fase de recuperação não foi ainda concluída, o indicador necessariamente fique mais baixo.
10	Índice de Segurança Operacional Ferroviária	Para o 1º e 2º trimestres: A meta possui caráter anual, tendo sido igualada para os trimestres em vista da exigência de avaliação periódica do Planejamento Estratégico da ANTT e da ausência de expectativa de elevada dispersão trimestral dos valores apurados. Em relação ao 3º e 4º trimestres: Quanto menor o valor do indicador, melhor o desempenho global. Para os dois últimos trimestres de 2016 o valor foi inferior a 90% da meta estabelecida, sobretudo em virtude da queda do número de acidentes em relação a 2015.
12	Índice de Acidentes nas Rodovias Concedidas	A meta para o referido indicador é que o número de acidentes em análise não supere em mais de 10% o número de acidentes do trimestre anterior. O resultado do indicador no 1º trimestre de 2016 foi de -6% e, para o segundo trimestre de 2016, -9%, o que representa uma redução no nível de acidentes, ocorrendo um pequeno aumento no segundo trimestre de 2016. Constatou-se que o número de acidentes do 3º trimestre de 2016 foi 0,9% superior ao número de acidentes do 2º trimestre do mesmo ano. Em relação ao número de acidentes do 4º trimestre de 2016, este foi 13,5% superior ao número de acidentes do trimestre anterior. Portanto, constata-se que no 3º trimestre de 2016 houve atendimento à meta prevista inicialmente, pois o resultado apurado foi inferior a 10% em comparação ao 2º trimestre. No entanto, o resultado aferido no 4º trimestre superou em 10% o número de acidentes do 3º trimestre, o que confirma a ausência de atendimento à meta estipulada. Tal resultado sofreu influência de questões sazonais, como os feriados de final de ano.
13	Indicador de Uso do Direito de Passagem/Tráfego mútuo	Para o 1º e 2º trimestres: A área responsável informou que avaliará se o nível de cumprimento do indicador representa uma mudança consistente do cenário de produção em direito de passagem/tráfego mútuo, de forma a justificar a reavaliação da meta estabelecida e do modelo utilizado. Para o 4º trimestre: O resultado observado foi de 75% da meta. Esta variação ocorreu principalmente pela redução de mais de 50% do volume exportado de milho pela ALLMN, em virtude da quebra de produção de 25% na safra do milho no estado de MT.
15	Índice de Projetos do Planejamento Anual Analisados	Não é possível o envio dos resultados segregados por trimestre, uma vez que a apuração de tais dados costuma ser anual devido à própria rotina da área responsável. Deste modo, sugere-se a alteração na periodicidade de apuração deste indicador. Ademais, o valor de 100% superou a meta estabelecida de 90%, uma vez que não há estoque de projetos esperando análise, o que remete à necessidade de apuração anual do estoque de projetos e, eventualmente, a alteração da meta, uma vez que a SUINF considera que todos os projetos entregues devem ser analisados.

	Nome do Indicador	Síntese das justificativas apresentadas pelas áreas responsáveis:
16	Índice de Projetos do Planejamento Anual Entregues.	O não atingimento da meta pode ser justificado em face das dificuldades apresentadas pelas concessionárias VIA BAHIA (a qual passou por diversas discussões acerca da sua possível reestruturação societária), e CRO (a qual assumiu diversos trechos que antes pertenciam ao DNIT). Por outro lado, os projetos entregues foram devidamente analisados, conforme mostra o índice de Projetos do Planejamento Anual Analisados, que atingiu o valor de 100%, superando a meta de 90%, uma vez que não há estoque de projetos esperando análise.
17	Aderência do Investimento Privado	Para o 1º e 2º trimestres: O planejamento de investimentos previstos no Plano Trienal de Investimentos é realizado para períodos anuais. Dessa forma, os valores planejados para o ano de 2016 para o setor foram considerados por trimestre (por regra de três simples), o que implica em uma imprecisão na avaliação. Ademais, as concessionárias MRS e TLSA apontaram atrasos no repasse de recursos por parte das instituições financiadoras. Para o 3º e 4º trimestres: O planejamento de investimentos previstos no Plano Trienal de Investimentos é realizado para períodos anuais. Dessa forma, os valores planejados para o ano de 2016 para o setor foram considerados por trimestre (por regra de três simples), o que implica em uma imprecisão na avaliação. Pode-se acrescentar como justificativa para o desvio o baixo nível de investimento realizado, no período considerado, pela concessionária TLSA que representa 33% dos investimentos previstos para o setor no período de 2016. De acordo com a concessionária, o baixo nível nesse índice é reflexo de atrasos no repasse de recursos pelos órgãos financiadores.
18	Movimentação de Cargas por Ferrovias	Em relação ao 3º trimestre: É importante destacar que as metas para esse indicador foram estabelecidas de forma conservadora, tendo em vista a sinalização de dificuldades econômicas para no ano de 2016, o que poderia impactar no transporte ferroviário. Contudo, o resultado operacional, em toneladas movimentadas, foi positivo em relação à meta estabelecida.
19	Indicador de Análise de Processos do Transporte de Passageiros Autorizado	De uma forma geral, a SUPAS não atingiu a meta nos indicadores IDG e IAP devido às novas demandas relacionadas à transição do modelo de permissão para autorização.
20	Indicador de Habilitação de Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros	Houve um pico de processos de habilitação e de análise de documentação no 4º trim/2015 e 1º trim de 2016, principalmente devido às transições provocadas pelas Resoluções ANTT nº 4770/2015 e 4777/2015. Após esta transição, apesar do volume de processos se manter no mesmo patamar, há uma parcela maior de análises de menor complexidade e de resolução de pendências de processos que já tiveram análise prévia. Dessa forma, os prazos médios de conclusão no 2º e 3º trim/2015 foram menores. Já no 4º trim/2016, houve novo pico de cadastramento de veículos do transporte rodoviário regular, causando nova piora no indicador.
21	Índice de Cumprimento da Agenda Regulatória	Para o 1º e 2º trimestres: Mediante a Revisão Ordinária aprovada pela Res. nº 5.309/2016, ocorreu a exclusão de 9 temas no Eixo Temático 4. Ainda, os chefes de projeto atualizaram os respectivos cronogramas, o que pode ter afetado o índice de desempenho para cima. Sobre o 3º trimestre: Registramos o segundo trimestre seguido acima da meta. Tal evolução, embora benéfica, será acompanhada para fins de definição de metas futuras. Ressaltamos que para o ano de 2017 a meta é de 70%.
22	Realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR – 1ª Etapa) no Âmbito da Agenda Regulatória	Sobre o 1º semestre: O indicador alcançou 100% provavelmente devido ao número de projetos finalizados e avaliados pela Gemeq quanto à AIR ser baixo e um possível aumento de conscientização do corpo técnico quanto à importância da análise de impacto. Ademais, em 23 de março de 2016, houve a publicação da Deliberação nº 85 que define os casos em que a AIR é obrigatória.

	Nome do Indicador	Síntese das justificativas apresentadas pelas áreas responsáveis:
23	Índice de Acompanhamento do Plano Anual de Fiscalização – Rodovias.	Verifica-se que, de acordo com o Plano Anual de Fiscalização 2016, havia a previsão de 740 ações de fiscalização rotineira para os 20 trechos rodoviários concedidos, ou seja, 185 ações de fiscalização rotineiras por trimestre. A melhor explicação para a superação da meta de 85% é que esta pode ter sido subestimada. Porém, é necessário dizer que a meta está atrelada ao total de ações de fiscalização (em 2016, 740), ou seja, se este número aumentar, com certeza a meta estabelecida de 85% representará um desafio maior
24	Indicador de Execução da Fiscalização de Excesso de Peso	Para o 1º e 2º trimestres: Os resultados apresentados ficaram um pouco acima do intervalo (90% < ideal < 110% da meta) devido à entrada em operação de novos postos de pesagem não contemplados quando da elaboração das metas para o PAF 2016. Em relação ao 3º e 4º trimestres: O indicador “Indicador de Execução da Fiscalização de Excesso de Peso” foram apurados no 3º e 4º trimestres respectivamente, os valores de 144,00% e 126,05% da meta pré-estabelecida. Cabe destacar que a meta para o ano de 2016 é definida em 2015 quando da aprovação do Plano Anual de Fiscalização. O acréscimo na execução da meta definida para o ano de 2016 deve-se principalmente por conta da entrada em operação no ano de 2016 de 07 (sete) Postos de Pesagem Veicular que ocorreu após a definição da referida meta.
25	Indicador de Execução da Fiscalização do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP)	Para o 2º trimestre: Os resultados ficaram praticamente dentro do intervalo (90% < ideal < 110% da meta) e indicam que as metas estabelecidas foram condizentes com as fiscalizações realizadas. Em relação ao 3º e 4º trimestres: Em relação ao indicador “Indicador de Execução da Fiscalização do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP)” foram atingidos no 3º e 4º trimestres respectivamente, 113,21% e 111,21% da meta pré-estabelecida. Vale ressaltar que em virtude do período de restrição orçamentária vivenciado no Governo Federal foram ampliadas as fiscalizações de passageiros nos terminais onde a ANTT tem fiscais lotados para reduzir os custos com diárias e passagens, também foi reforçada a fiscalização no Terminal Novo Rio em virtude das Olimpíadas, com isso extrapolou-se um pouco o valor previsto inicialmente para a meta.
26	Indicador de Execução da Fiscalização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC)	Para o 1º e 2º trimestres: Como os resultados alcançados ficaram fora do intervalo (90% < ideal < 110% da meta) comunicamos que a metodologia para definição das metas deverá ser revista para o exercício de 2017 a fim de estabelecermos melhorias no processo. Para o 3º e 4º trimestres: Para o indicador “Indicador de Execução da Fiscalização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC)” foram apurados no 3º e 4º trimestres respectivamente, os valores de 177,57% e 132,70% da meta pré-estabelecida. Em virtude do período de restrição orçamentária foram ampliadas as fiscalizações nos Postos de Pesagem Veicular onde a ANTT tem fiscais lotados.
27	Indicador de Implantação da Fiscalização Eletrônica	Tal desempenho se justifica pois a SUFIS conseguiu antecipar a instalação de 3 pontos de Fiscalização Eletrônica para o ano de 2016.

	Nome do Indicador	Síntese das justificativas apresentadas pelas áreas responsáveis:
28	Tempo Médio de Processamento dos Autos de Infração	Em relação ao 2º semestre: Devido aos cortes orçamentários, o contrato dos correios mostrou-se insuficiente, para atender as recentes demandas de notificações de multa. Dessa forma, pela insuficiência de recursos, foi necessário restringir as notificações para processos com prescrição próxima, bem como para os Autos de excesso de peso, que obrigatoriamente devem ser notificados em até 30 dias da lavratura, sob pena do decaimento do direito de notificar visto que se trata de multa de trânsito (Código de Trânsito Brasileiro). Logo os processos abarcados pelo presente indicador de desempenho, por não possuírem risco eminente de Prescrição, não puderam ter suas respectivas Notificações Emitidas. Situação, esta, que foi agravada principalmente no segundo semestre do ano, tendo em vista a proximidade do fim do referido contrato (período em que foi aferido o indicador). O que consequentemente gerou grande atraso no processamento dos Autos de Infração. Ademais os Autos de Infração advindos das fiscalizações de Passageiros, PEF, Vale Pedágio e RNTRC, em comparação às fiscalizações de Excesso de Peso, são os que mais geram defesas das autuações e recursos das multas aplicadas pela ANTT. Dessa forma, uma grande quantidade de Autos que tiveram a notificação de autuação emitida, não podem prosseguir, ficando sobrestados, até que as defesas e recursos apresentados em face aos Autos de Infração sejam devidamente analisados. Neste ponto vale ressaltar que a atividade de análise de Defesas e Recursos é, historicamente, uma etapa formadora de gargalos, uma vez que trata-se de atividade estritamente técnica vinculada à atividade fim da ANTT e que, portanto, somente pode ser realizada por servidores. Logo, a sabida carência de servidores nos quadros da ANTT obsta a celeridade de todo o processamento de Multas, o que afeta diretamente a efetividade da fiscalização e consequentemente a própria regulação.
30	Quantidade de Dias de Inspeção em Ferrovias	Para o 1º trimestre: No 1º trimestre: na URMG, uma inspeção foi dividida em duas; uma inspeção foi remanejada para o segundo trimestre; na URRS, chuvas provocaram interdição da via, impedindo a execução de duas inspeções; ajustes em duração de inspeções, devido a deslocamento. No 2º trimestre: Inspeções remanejadas para o segundo semestre, devido a treinamento e licença de servidores por motivo de saúde.
33	Nível de Atendimento das Demandas Internas	Para o 1º semestre: O desempenho abaixo de 90% ocorre pelo fato das áreas não atenderem o prazo estipulado no Decreto nº 6523/2008. A Ouvidoria informou que o prazo foi estendido de 5 para 20 dias, o que poderá impactar na aferição do indicador nos trimestres futuros. Para o 3º trimestre: Não foi alcançado o índice satisfatório, mesmo com o novo prazo para as respostas das demandas, que passou de 5 para 20 dias. Nos é desconhecido o motivo que acarretou atraso na elaboração das respostas das demandas direcionadas às áreas da Agência.
34	Nível de Satisfação do Usuário no Canal da Ouvidoria da ANTT	O indicador ficou acima de 110% devido à excelente avaliação feita pelos usuários. Essa avaliação é feita no final do atendimento realizado aos usuários que utilizaram o canal 166 para registrar as suas manifestações.
35	Alcance do conteúdo publicado nas redes sociais	O trabalho realizado nas redes sociais utiliza como ferramenta apenas o crescimento orgânico, ou seja, aquele que as páginas atingem sem necessidade de investimento financeiro com publicidade nessas redes. Esse, à época do estabelecimento das metas, estava entre 1 e 5%. Tais valores foram utilizados na definição das metas quando da elaboração do Planejamento Estratégico. No entanto, as restrições orçamentárias proporcionaram a oportunidade de se dar mais importância às redes sociais como ferramenta de comunicação, o que explica o aumento expressivo no número de seguidores.
38	Número de Acessos ao Sítio Eletrônico da ANTT	Houve uma série de eventos de participação pública que tornaram o segundo semestre de 2015 um período com elevado número de acessos. Houve um crescimento de mais de 22% em relação ao 1º semestre daquele ano. No entanto se observarmos o crescimento ao longo do primeiro semestre de 2016, que foi de 19,42% para o 1º trimestre e 7,79% para o segundo trimestre, verificamos que o desempenho ficou acima da meta estabelecida para o ano.

	Nome do Indicador	Síntese das justificativas apresentadas pelas áreas responsáveis:
39	Indicador de Processos de Participação e Controle Social	Por avaliar a diferença de um trimestre em relação ao anterior, o indicador varia consideravelmente quando os eventos são concentrados em um trimestre específico. A sazonalidade dos eventos é influenciada pelos planos de outorgas e pelas revisões de atos normativos, e a tendência histórica é de variações não lineares e por vezes alternadas entre os períodos.
40	Quantidade Média de Contribuições Recebidas em Processo de Participação e Controle Social	Para o 1º semestre: Os eventos relativos a temas mais controversos e/ou que despertam mais interesse de determinados segmentos organizados da sociedade costumam receber mais contribuições e, portanto, influenciam o resultado do indicador do semestre em que ocorreram. Para o 2º semestre: O resultado aquém da meta pode ter sido impactado pela realização de apenas um evento no 2º semestre. A previsibilidade sobre a quantidade de eventos é relativa e tal indicador é fortemente impactado pelo tipo de assunto abordado no PPCS.
41	Proporção de Contribuições de Usuários Recebidas em Processo de Participação e Controle Social	O resultado aquém da meta pode ter sido impactado pela realização de apenas um evento no 2º semestre. A previsibilidade sobre a quantidade de eventos é relativa e tal indicador é fortemente impactado pelo tipo de assunto abordado no PPCS.
42	Índice de Acompanhamento de Prazos de Atendimento às Demandas de Usuários	O que se pode destacar nos resultados é que o controle das demandas da ASCOM iniciou em setembro/2016, especificamente dia 30/09/2016. No caso, este controle fez com que o indicador atingisse a meta em função do índice de 100% obtido nas demandas da ASCOM. Em relação às demandas recebidas da ASPAR se pode destacar que ocorre uma evolução, o que faz o indicador não atingir a meta esperada. As demandas da ASPAR e da ASCOM são as responsáveis pelo resultado abaixo da meta. As demandas de SIC, quase que plenamente atendidas dentro do prazo. Acredita-se, por fim, que o indicador não atingiu a meta em função que o índice de demandas da ASCOM ainda se encontra em fase de ajustes, sendo que já foi identificada necessidade de melhoria no controle, o que pode ter ocasionado a perda de prazos desnecessariamente.
44	Índice de Pagamento da Despesa	Nas metas considerou-se o pagamento de 100% das despesas empenhadas. No entanto, isso não ocorre na Administração Pública, visto que é de praxe a instrução de valores em Restos a Pagar na virada do exercício, que se referem exatamente a empenhos pendentes de liquidação e/ou pagamento para o exercício seguinte. Assim, do valor total das despesas empenhadas no exercício de 2016, foram realizados o pagamento de em torno de 71%, sendo que os 29% restantes foram inscritos em Restos a Pagar a Liquidar, em Liquidação e Liquidados a Pagar.
45	Índice de Empenho da Despesa	Ao longo do exercício os limites de movimentação e empenho autorizados sofrem alterações, o que faz com que o denominador da fórmula seja alterado impactando no resultado apurado por trimestre. Em 2016, os limites de movimentação e empenho foram fixados inicialmente com a publicação do Decreto nº 8.670, após foram publicados os decretos nº 8.676/2016, nº 8.700/2016 e nº 8.784/2016, modificando o limite inicial. Ainda foram modificados em dezembro os limites para despesas discricionárias.
46	Percentual de Atualização do Sítio Eletrônico da Agenda Regulatória	Apesar de todos os esforços tem sido difícil manter o sítio eletrônico atualizado. A Coordenação da Agenda Regulatória está estudando soluções para melhorar o desempenho do indicador, haja visto o retorno positivo da transparência dessas informações. No intuito de melhorar o indicador e atender ao objetivo de Transparência ativa da Gestão a Sureg solicitou no dia 13/12/2017 o desenvolvimento de um novo site para Agenda Regulatória, que permita uma atualização mais célere do andamento dos temas

	Nome do Indicador	Síntese das justificativas apresentadas pelas áreas responsáveis:
47	Taxa de Capacitação de Servidores	O resultado justifica-se pela inexistência de série histórica para métrica adotada em que deve ser considerado o número de servidores que completaram 8 horas de capacitação. Outro elemento a ser analisado, refere-se à sazonalidade da realização dos eventos.
48	Participação nas Campanhas de Engajamento.	Foram considerados, no cálculo do indicador, além das campanhas de engajamento, eventos de integração e engajamento, por entendermos que esses eventos também influenciam o público interno na hora de se engajar em alguma ação. Em 2015 não houve eventos dessa natureza, ou não foram devidamente medidos, ou não houve participação da Ascom. Por isso, em relação a 2016, houve crescimento muito maior que o estimado.
49	Termômetro dos canais de comunicação interna da Agência	A inclusão de novos canais de comunicação, como Canal ANTT no YouTube, e o tratamento dado às demandas de comunicação dos servidores em 2016 contribuíram para que aumentasse a satisfação do público interno, gerando um resultado acima do esperado.

Fonte: SUREG

Quanto aos resultados, observa-se, inicialmente, que 11 (onze) indicadores não foram aferidos no período de 2016, incluindo o indicador “Cooperação Técnica Interinstitucional”, que não obteve resultado apenas no 2º semestre, pelas razões expostas acima. Tal quantitativo representa 22% (vinte e dois por cento) da cesta de indicadores do Planejamento Estratégico 2014/2017 da ANTT. Cabe destacar que grande parte desse montante se refere aos indicadores afetos à Pesquisa de Satisfação do Usuário - PSU, como destacado no primeiro quadro, os quais não foram aferidos em razão de sua não realização no ano de 2016, conforme deliberação da Diretoria da ANTT. Vale destacar também, que 2 (dois) indicadores não foram aferidos na periodicidade predeterminada, qual seja, trimestral. No entanto, foram apresentados os resultados consolidados do ano. Ainda, outros indicadores apresentaram problemas relacionados à adequabilidade da periodicidade da aferição.

Observe-se que 34 (trinta e quatro) indicadores, que representam 68% da cesta de indicadores do Planejamento Estratégico 2014/2017 da ANTT, apresentaram resultados discrepantes por terem atingido desempenhos abaixo de 90% ou acima de 110%. Vale ressaltar que parte considerável desses indicadores incorreram na segunda situação, qual seja, de desempenho consideravelmente acima do desejado. Embora tais resultados normalmente signifiquem algo benéfico, o registro de tal fato é importante não apenas para que se dê o devido entendimento quanto ao comportamento das variáveis componentes do indicador, mas também para permitir a verificação da adequação da meta predeterminada, subsidiando sua eventual alteração nos casos de subestimação, por exemplo.

Cabe registrar que o Planejamento Estratégico da ANTT passou por uma etapa de revisão, aprovada no mês de agosto de 2016, que resultou em uma considerável alteração da cesta de indicadores e do rol de iniciativas estratégicas. Portanto, grande parte dos indicadores ora aferidos são novos, do que se pode se inferir a disparidade de alguns resultados.

Conclui-se, portanto, que considerando o atual contexto de inovação na estratégia, marcado principalmente pela revisão dos indicadores, os resultados para 2016 foram satisfatórios. Contudo, são necessárias ações para a adequação e melhoria de alguns indicadores.

Quanto às Iniciativas Estratégicas, ainda não foi possível realizar avaliação porque as áreas estão finalizando o preenchimento dos respectivos Planos de Projetos, cujos cronogramas serão acompanhados por meio do MsProject Server.

No âmbito dos indicadores do PPA, seguem abaixo os resultados apresentados. Vale ressaltar que para o PPA 2016/2019, no Programa de Transporte Terrestres sob responsabilidade da ANTT, foram mantidos apenas os indicadores relativos ao modal ferroviário.

Indicadores PPA 2016/2016

PROGRAMA: TRANSPORTE TERRESTRE – 2087								
Nº	Indicador	Unidade de Medida	Índice	Resultado 2016	% Execução	Periodicidade	Fórmula	Fonte
1	Densidade da malha ferroviária em operação	Km de ferrovia/1000 km ²	3,23	3,41	106%	Anual	(Extensão da malha ferroviária nacional em operação (km)) / área do território nacional) x 1000 = densidade da malha ferroviária.	ANTT
2	Índice de acidentes ferroviários	Acidentes / (milhão.trens.km)	12	10,83	90%	Anual	(Quantidade de acidentes) / (quilometragem total percorrida pela frota) * (1.000.000 km) = índice de acidentes ferroviários.	ANTT
3	Malha ferroviária em operação	Km	29.073	29.073	100%	Anual	(Malha ferroviária concedida + malha ferroviária não concedida) - malha devolvida à União.	ANTT/DNIT
4	Quantidade de acidentes no transporte ferroviário de carga	Unidade por ano	866	690	80%	Anual	Somatório dos acidentes ferroviários no transporte de carga.	ANTT
5	Total de carga transportada no modal ferroviário	Milhão TKU - Tonelada por Quilômetro Útil	298.616	341.160	114%	Anual	Somatório da carga útil transportada por km na malha ferroviária nacional (TKU).	ANTT
6	Utilização percentual da malha ferroviária	Porcentagem (%)	44	*	*	Anual	Pares de trens movidos / pares de trens possíveis	ANTT
7	Velocidade média de percurso dos trens	Km/h	22,6	22,51	100%	Anual	(Distância total percorrida) / (tempo de percurso "Tempo de percurso" desconta o tempo de carga, descarga e paradas	ANTT

Fonte: SUFER/GEPLA

* O indicador encontra-se em revisão na unidade técnica correspondente.





Relatório Anual 2016 - ANTT

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Em meados dos anos 90, o Brasil iniciou o programa de concessões de rodovias federais com o objetivo de oferecer vias de transporte capazes de prestar serviço de melhor qualidade aos usuários. Desse modo, houve a transferência da gestão de parte da malha rodoviária à iniciativa privada como forma alternativa de investimentos.

O programa de concessão rodoviária está estruturado em três etapas. Atualmente, o Governo Federal administra 21 concessões rodoviárias, totalizando 9.969,6 km, conforme tabela abaixo.

RODOVIAS	TRECHOS	EXTENSÃO
BR-116/RJ/SP (NOVA DUTRA)	Rio de Janeiro – São Paulo	402,0 Km
BR-101/RJ (PONTE)	Ponte Rio – Niterói	13,2 Km
BR-040/MG/RJ (CONCER)	Rio de Janeiro – Juiz de Fora	179,9 Km
BR-116/RJ (CRT)	Rio de Janeiro – Teresópolis – Além Paraíba	142,5 Km
BR-290/RS (CONCEPA)	Osório – Porto Alegre	121,0 Km
BR-116/293/RS (ECOSUL)	Polo de Pelotas	457,3 Km
BR-116/PR/SC (AUTOPISTA PLANALTO SUL)	Curitiba – Div. SC/RS	412,7 Km
BR-116/376/PR e BR 101/SC (AUTOPISTA LITORAL SUL)	Curitiba – Palhoça	405,9 Km
BR-116/SP/PR (AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT)	São Paulo – Curitiba (Régis Bittencourt)	401,6 Km
BR-381/MG/SP (AUTOPISTA FERNÃO DIAS)	Belo Horizonte – São Paulo (Fernão Dias)	562,1 Km
BR-101/RJ (AUTOPISTA FLUMINENSE)	Ponte Rio – Niterói – Div. RJ/ES	320,1 Km
BR-153/SP (TRANSBRASILIANA)	Div. MG/SP – Div. SP/PR	321,6 Km
BR-393/RJ (RODOVIA DO AÇO)	Div. MG/RJ – Entr. BR-116 (Dutra)	200,4 Km
BR-116/324/BA e BA-526/528 (VIABAHIA)	Div. BA/MG – Salvador – Acesso à Base Naval de Aratu	680,6 km
BR-101/ES/BA (ECO-101)	Entr. com a BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ	475,9 Km
BR-040/DF/GO/MG (VIA 040)	De Brasília/DF a Juiz de Fora/MG	936,8 km
BR-153/TO/GO (CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS GALVÃO BR 153)	Trecho Anápolis/GO (BR-060) até Aliança do Tocantins/TO (TO-070)	624,8 Km
BR-050/GO/MG (MGO RODOVIAS)	Do entroncamento com a BR-040, em Cristalina/GO até a divisa MG/SP (município de Delta/MG)	436,6 Km
BR-163/MT (CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE)	Trecho de 822,8 Km na BR-163 e 28,1 Km na MT-407 (início na divisa com o estado do MS e término no Km 855,0 no entroncamento com a MT-220)	850,9 Km
BR-163/MS (CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL MATOGROSSENSE – MS VIA)	BR-163/MS - Início na divisa com o estado do MT e término na divisa com o PR	847,20 Km
BR-060/153/262/DF/GO/MG (CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL – CONCEBRA)	BR-060 e BR-153 do DF até a divisa MG/SP e BR-262, da BR-153/MG à BR-381/MG	1.176,5 Km
TOTAL		9.969,6 Km

Fonte: SUINF

A Primeira Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais é composta por seis trechos, perfazendo uma extensão total de 1.315,9 km.

Com a implementação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Segunda Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais, em sua Fase I, abrange 2.624,4 km, englobando sete trechos rodoviários. Já a Fase II compreende a concessão de um trecho rodoviário com a extensão de 680,6 km.

A Terceira Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, também integrante do PAC, está dividida em três fases, com extensão total de 7.313,3 km, que contempla 5.348,7 km já concedidos e 1.964,6 km em fase de análise e estudo.

Em agosto de 2012, foi lançado o Programa de Investimentos em Logística (PIL) que passou a contemplar nove trechos referentes às Fases I e III da Terceira Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais. Ressalta-se que o trecho contemplado na Fase II teve o seu leilão realizado em janeiro de 2012 e, portanto, não fez parte do PIL.

As principais características do PIL envolvem realização de estudos ambientais pelo Governo Federal como forma de agilizar o processo de licenciamento ambiental, seleção do concessionário pela menor tarifa de pedágio ofertada, investimentos concentrados nos primeiros cinco anos da concessão (grandes extensões de duplicações - mais de dois mil quilômetros, contornos, passarelas, travessias, acessos, contornos e obras de arte especiais), tráfego urbano não pedagiado e início da cobrança de pedágio somente após a conclusão da duplicação de 10% da rodovia, conforme previsto no Programas de Exploração de Rodovias (PER).

As empresas concessionárias de rodovias federais devem cumprir uma gama de obrigações previstas nos contratos de concessão e nos PER, bem como orientar esforços para atingir parâmetros pré-estabelecidos de desempenho para os elementos físicos e operacionais. Com base nesses parâmetros, tornam-se obrigatórias intervenções ao longo de todo o período de concessão, tais como: recuperação, operação, manutenção, conservação, monitoramento e melhoramentos.

No ano de 2014, também no âmbito do PIL, empresas interessadas em elaborar estudos para concessões de quatro novos trechos puderam apresentar Propostas de Manifestação de Interesse (PMI). As empresas habilitadas foram autorizadas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) a elaborar estudos que abrangem atividades de engenharia, operação, meio ambiente, modelagem econômico-financeira, além de apoio na elaboração de minutas de documentos, em conformidade com o Termo de Referência disponibilizado para cada Edital de Chamamento. Os trechos contemplados são:

- BR-163/230/MT/PA, Entroncamento MT-220 – Porto de Miritituba/PA (976,0 km);
- BR-364/060/MT/GO, Rondonópolis/MT – Jataí/GO – Goiânia/GO (703,7 km);
- BR-364/365/GO/MG, Jataí/GO – Divisa GO/MG – Uberlândia/MG (437,0 km);
- BR-476/153/282/480/PR/SC, Lapa/PR – Irani/SC – Chapecó/SC (398,9 km).

Em 2015, foram realizadas audiências públicas relativas às minutas de Edital, Contrato, Programa de Exploração à Rodovia e os Estudos de Viabilidade desses trechos.

Ainda em 2015, o Governo Federal lançou a Segunda Etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL) contemplando 11 lotes rodoviários distribuídos por 11 estados brasileiros. Na sequência, o MTPAC publicou os respectivos editais de chamamento público, autorizando que empresas privadas promovessem novos estudos técnicos e de viabilidade. Tais estudos, serão utilizados nas modelagens de potenciais concessões nos trechos a seguir discriminados, que totalizam 4.552,1 km:

- BR-101/BA, Gandú/BA – Entroncamento BR-324 (próximo à Feira de Santana) (199,4 km);
- BR-262/381/MG/ES, Entroncamento BR-101/ES – João Monlevade/MG – Belo Horizonte/MG (485,9 km);
- BR-267/MS, Entroncamento BR-163 (Nova Alvorada do Sul/MS) – Divisa MS/SP (Presidente Epitácio/SP) (249,3 km);
- BR-262/MS, Entroncamento BR-163 (Campo Grande/MS) – Divisa MS/SP (Três Lagoas/MS) (326,8 km);
- BR-101/232/PE, novo arco metropolitano de Recife, BR-101: Divisa PB/PE – Divisa PE/AL e BR-232: Entroncamento BR-101 (Recife/PE) – Cruzeiro do Nordeste/PE (564,5 km);
- BR-101/493/465/RJ/SP, BR-101: Entroncamento BR-465 (B)/RJ-071/097 (Santa Cruz) – Praia Grande, no município de Ubatuba/SP; BR-465, Entroncamento BR-101 – Entroncamento BR-116; e BR-493: Entroncamento BR-101 – Entroncamento BR-040/116 (B) (356,9 km);
- BR-101/116/290/386/RS; BR-101: Divisa RS/SC – Osório/RS; BR-116: Entroncamento BR-290 (B) (para Arroio dos Ratos) – Entroncamento BR-470/RS-350 (para Camaquã); BR-290: Osório/RS – Entroncamento BR-116 (para Guaíba) e BR-386: Entroncamento BR-116 (B)/290 (Porto Alegre) – Entroncamento BR-377 (A) (para Carazinho) (581,3 km);
- BR-101/SC, Ponte sobre o Rio da Madre – Divisa SC/RS (220,0 km);
- BR-280/SC, Porto de São Francisco do Sul – Divisa SC/PR (306,6 km);
- BR-470/282/SC, BR-470: Navegantes/SC – Divisa SC/RS e BR-282: Entroncamento BR-470 (Campos Novos) – Entroncamento BR-153 (Irani) (455,1 km);
- BR-364/RO/MT, Entroncamento BR-174 (A) (Comodoro/MS) – Porto Velho (acesso Ulisses Guimarães) (806,3 km);

Desses trechos, três editais de chamamento público foram revogados pelo MTPA, são eles: BR-262/MS, BR-267/MS e BR-262/381/ES/MG. Os estudos para tais trechos são atualmente conduzidos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

Cabe destacar que um segmento da BR-101/RJ - Ponte Rio-Niterói foi novamente licitado, no âmbito do PIL, pelo leilão realizado em março e o contrato foi assinado em maio de 2015. O novo contrato permitiu a redução da tarifa, com deságio de 36,67% e a inclusão de novas obras nos sistemas viários adjacentes, como a alça de ligação da Ponte com a Linha Vermelha, a Avenida Portuária que propiciará a ligação com a Avenida Brasil e o mergulhão na Avenida Feliciano Sodré, em Niterói, no estado do Rio de Janeiro.

O término do contrato anterior e início do novo ocorreu com uma transição pacífica e praticamente imperceptível aos usuários. À exceção do valor tarifário que foi reduzido, os usuários não tiveram descontinuidade dos serviços prestados, o que é de extrema importância devido ao alto fluxo de veículos e importância para o estado do Rio de Janeiro.

Em 2016, o MTPA lançou mais cinco editais de chamamento público, autorizando que empresas privadas promovessem novos estudos técnicos e de viabilidade. Tais estudos serão utilizados nas modelagens de potenciais concessões nos trechos a seguir discriminados, que totalizam 1784,2 km:

- BR-163/PA - Trecho entre o entroncamento com a BR-230 (Campo Verde) e o início da Travessia do Rio Amazonas (Santarém), cuja extensão é de 331,6 km.

- BR-316/PA - Trecho da BR-316/PA, entre o entroncamento com a PA-404 (p/ Benfica) e o entroncamento com a BR-308 (Capanema), cuja extensão é de 132,7 km.
- BR-364/RO/MT - Trecho da rodovia BR-364, entre o entroncamento com a BR-174 (A) em Comodoro e Porto Velho (acesso Ulisses Guimarães), totalizando 806 km.
- BR-163/BR-282/SC - Trechos das rodovias (a) BR-163/SC, entre o entroncamento com a BR-282/386(B) (p/ São Miguel do Oeste) e a Divisa SC/PR e (b) BR-282/SC, entre o entroncamento com a BR-480(B)/SC-156 e a Fronteira Brasil / Argentina, totalizando 203,6 km.
- BR-282/SC - Trecho da rodovia BR-282/SC, entre o entroncamento com a BR-101(B) (Palhoça) e o entroncamento com a BR-470(A), totalizando 310,3 km.

É importante mencionar que no primeiro semestre de 2016 foi instituído o Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) que veio a estabelecer novas diretrizes de política pública para a modelagem de contratos de parceria.

Conforme estipulado na Resolução nº 1, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI), e mais especificamente no seu art. 11, “os empreendimentos deverão prever a realização de investimentos compatíveis com os níveis de serviços exigidos, os quais retratarão as efetivas necessidades dos usuários ao longo da vigência do contrato, de maneira a evitar a imposição de investimentos desnecessários.”

Assim sendo, foi necessária a reformulação da estruturação dos projetos relativos à BR-476/153/282/480/PR/SC (“Rodovia do Frango”) e à BR-364/365/GO/MG. Os referidos estudos de viabilidade estão, portanto, sendo atualmente objeto dos ajustes e revisões e, uma vez encerrada esta fase, será dada sequência ao processo comumente adotado por esta Agência para processo de outorgas de rodovias federais.

Ainda em 2016, recebemos os estudos para os seguintes trechos: BR-101/290/386/448/RS/SC, BR-101/493/465/RJ/SP, BR-282/470/SC, BR-280/SC, BR-101/SC e BR-101/BA, relativos à Segunda Etapa do PIL, os quais encontram-se em análise.

Tendo em vista que o projeto da BR-101/290/386/448/RS/SC engloba o trecho atualmente concedido à CONCEPA (BR 290/RS - Trecho Osório – Porto Alegre/ Entroncamento BR 116/RS - Guaíba), cuja vigência do contrato de concessão encerra-se em 04/07/2017, foi dada prioridade para análise do referido projeto, com vistas à realização de leilão, cuja data ainda não foi definida.

Fiscalização Técnico-Operacional das Concessões

A fiscalização dos Contratos de Concessão das Rodovias Federais sob responsabilidade da ANTT foi realizada em função dos parâmetros de desempenho especificados nos respectivos contratos de concessão e em conformidade com os planejamentos anuais apresentados pelas concessionárias, nos quais constam as programações de obras e serviços a serem executados ao longo de cada mês.

Para a fiscalização dos serviços executados pelas Concessionárias, consideram-se os Relatórios Técnico-Operacionais e Físico – RETOF, bem como os relatórios de monitoração dos diversos elementos da rodovia, apresentados por elas. Subsidiariamente, as empresas supervisoras, contratadas pela ANTT, realizaram monitoração dos parâmetros de desempenho, feitas por amostragem.

Em cumprimento ao Plano Anual de Fiscalização, em 2016, foram efetuadas 699 (seiscentas e noventa e nove) ações de fiscalização nas Rodovias Federais Concedidas.

Como resultados das atividades da Fiscalização foram emitidos 8.753 (oito mil setecentos e cinquenta e três) Termos de Registro de Ocorrência – TRO, que são avisos de inadequações com prazo de correção previsto em dispositivo regulatório. Foram ainda lavrados 165 (cento e sessenta e cinco) Autos de Infração – AI e 215 (duzentas e quinze) Notificações de Infração – NI, todos relativos a defeitos e inconformidades verificados nas rodovias ou nos relatórios de monitoração ou inexecuções de obras e serviços.

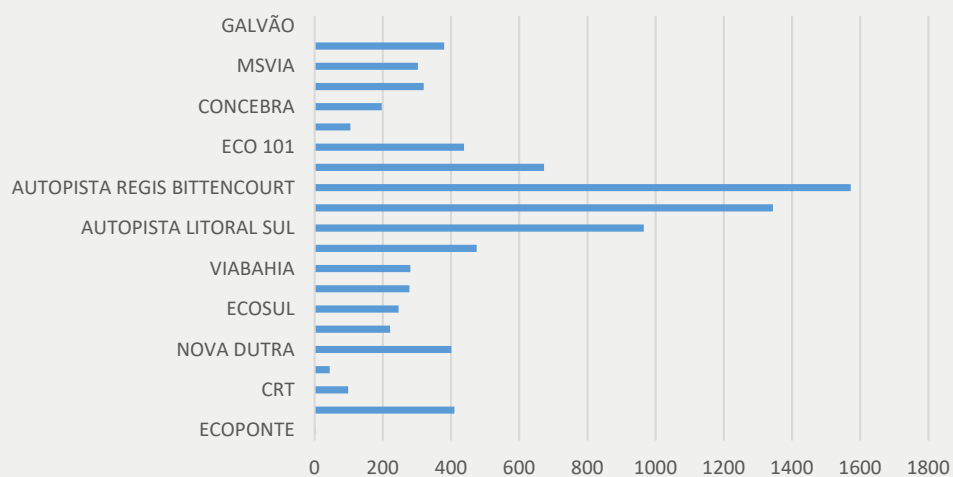
Em 2016, foram autuados 399 (trezentos e noventa e nove) Processos Administrativos Simplificados – PAS para apuração de infração e aplicação de penalidades por descumprimento contratual. Posteriormente, as inconformidades foram solucionadas pelas Concessionárias, mas a correção da infração não eximiu a aplicação da penalidade, assim os PAS prosseguiram o rito processual normal.

O quadro e gráficos, a seguir, apresentam os dados acima, por Concessionária, por km e por elemento do sistema rodoviário.

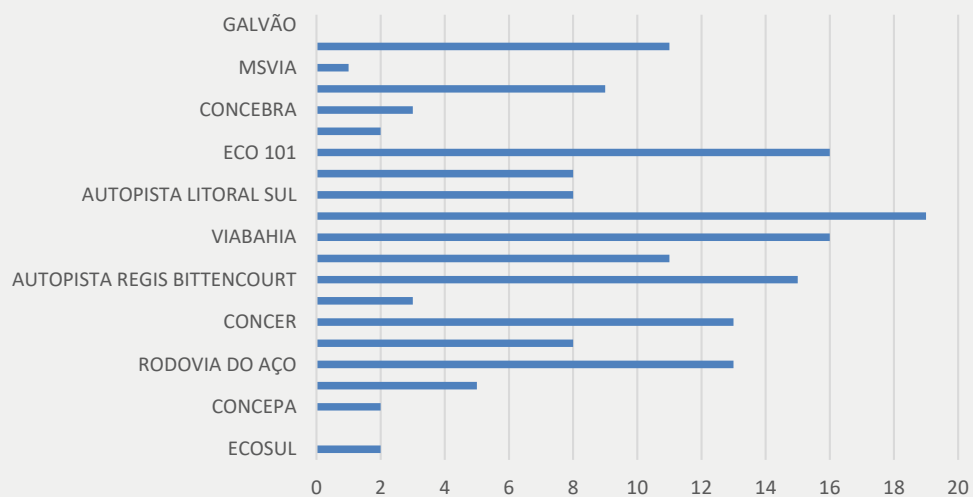
CONCESSIONÁRIA	Termos de Registro de Ocorrência TRO – 2016	RO / km 2016	Autos de Infração AI - 2016	AI / km 2016	Notificações de Infração NI - 2016	NI / km 2016
ECOPONTE	2	0,15	0	0	1	0,08
CONCER	410	2,27	13	0,07	6	0,03
CRT	98	0,69	5	0,04	2	0,01
CONCEPA	44	0,36	2	0,02	1	0,01
NOVA DUTRA	401	1	3	0,01	1	0
RODOVIA DO AÇO	221	1,1	13	0,06	9	0,04
ECOSUL	246	0,54	2	0	4	0,01
AUTOPISTA FLUMINENSE	278	0,87	8	0,02	8	0,02
VIABAHIA	281	0,41	16	0,02	4	0,01
TRANSBRASILIANA	475	1,48	11	0,03	25	0,08
AUTOPISTA LITORAL SUL	965	2,38	8	0,02	41	0,1
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	1344	2,39	19	0,03	16	0,03
AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT	1572	3,91	15	0,04	53	0,13
AUTOPISTA PLANALTO SUL	673	1,63	8	0,02	18	0,04
ECO 101	438	0,92	16	0,03	4	0,01
MGO	105	0,24	2	0	0	0
CONCEBRA	197	0,17	3	0	1	0
VIA 040	320	0,34	9	0,01	1	0
MSVIA	303	0,36	1	0	1	0
ROTA DO OESTE	380	0,45	11	0,01	10	0,01
GALVÃO	-	-	-	-	9	0,01
TOTAL	8753	21,66	165	0,43	215	0,62

Fonte: SUINF

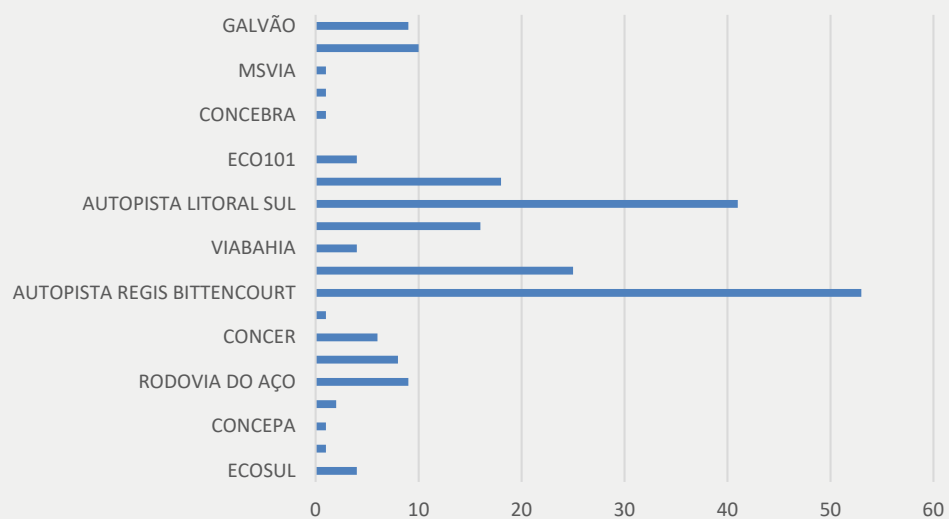
Termos de Registro de Ocorrência - 2016



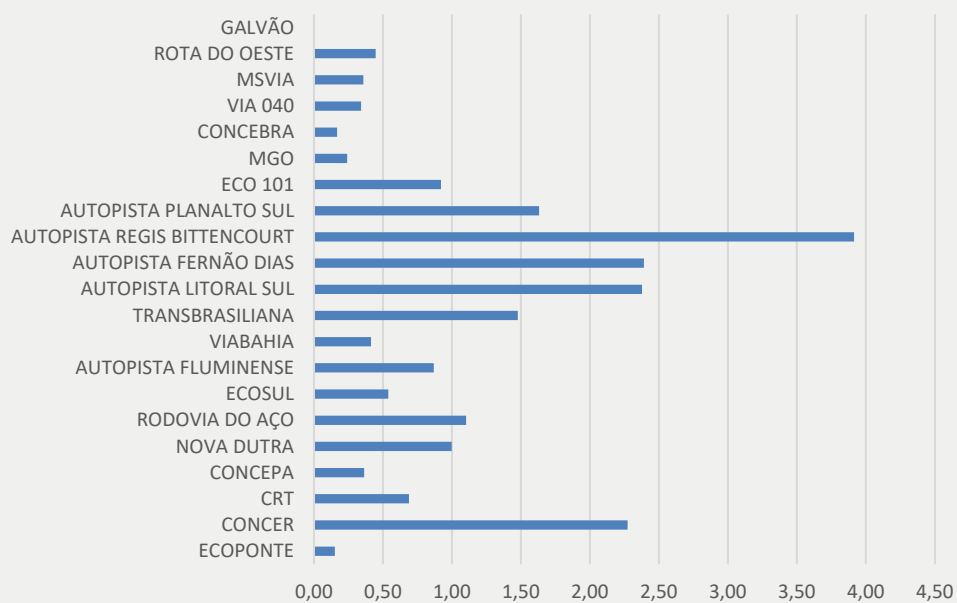
Autos de Infração - 2016



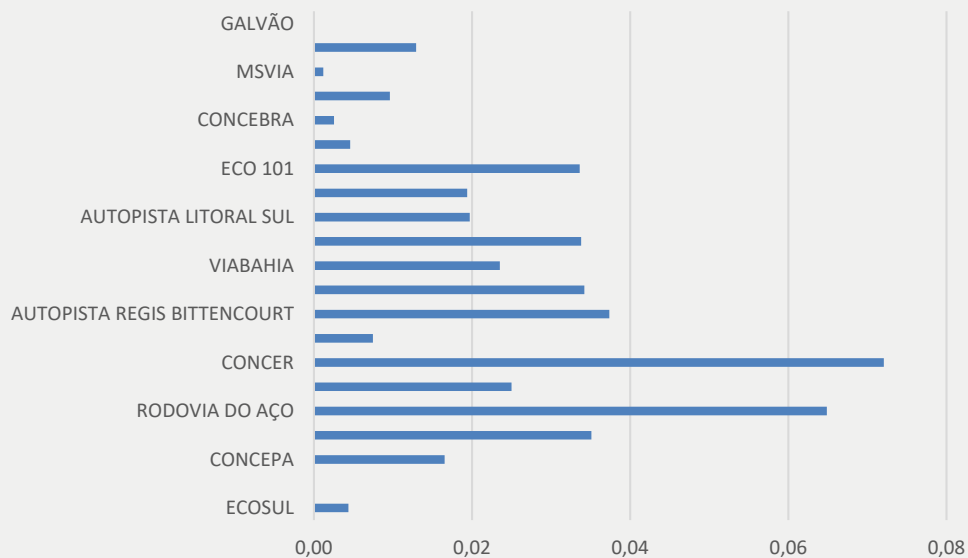
Notificações de Infração - 2016



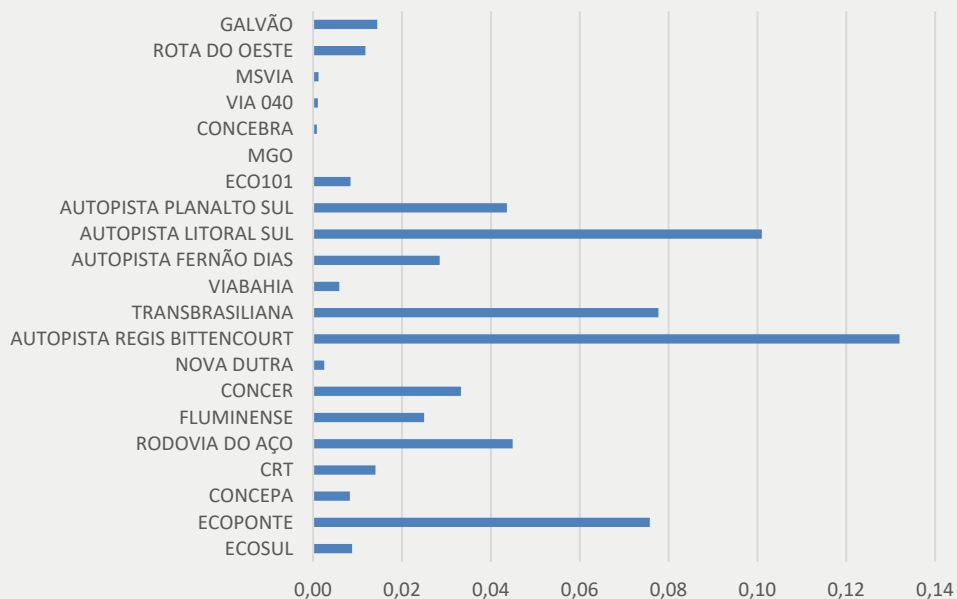
TRO / km - 2016



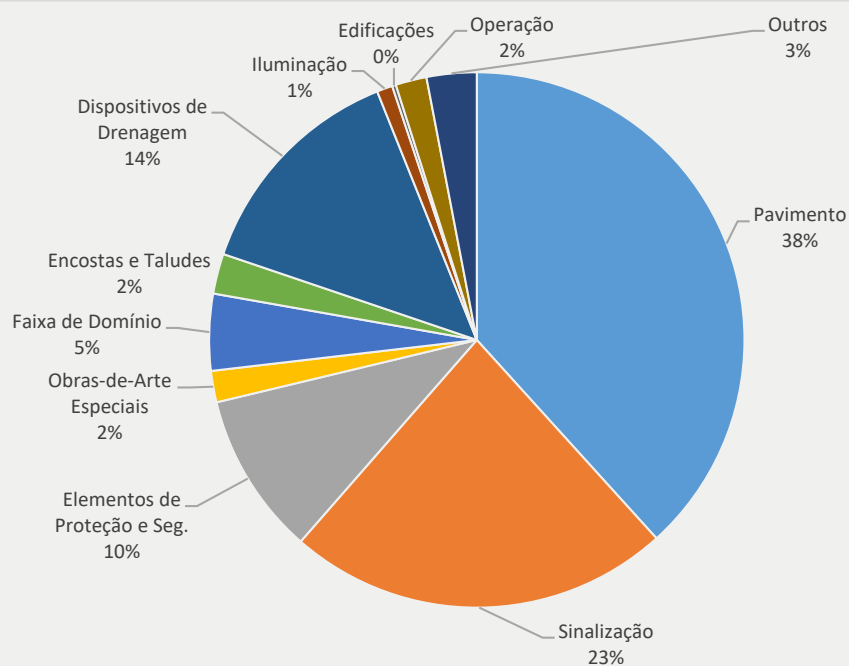
AI / km - 2016



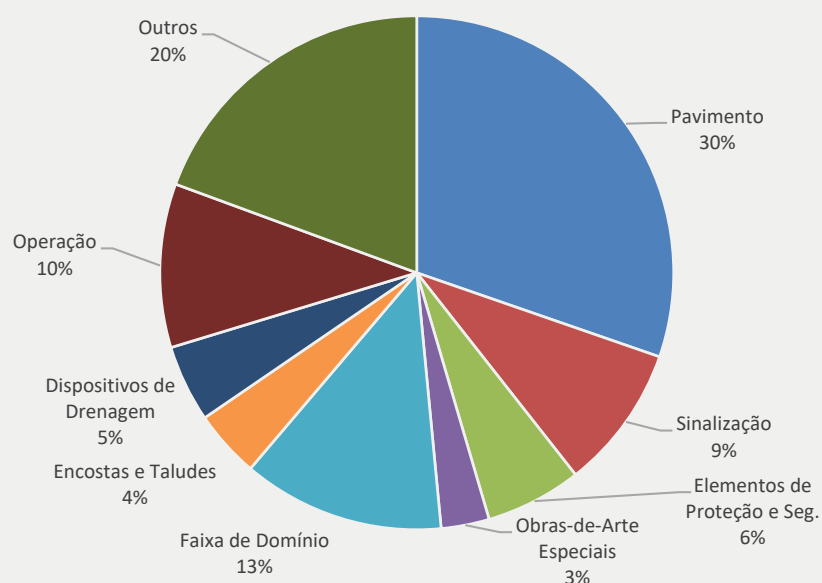
NI / km - 2016



TRO / Elementos - 2016



AI / Elementos - 2016



Gestão dos Contratos de Exploração das Rodovias Concedidas

Acompanhamento do Convênio com a PRF

Este convênio visa, por meio de recursos fornecidos pelas Concessionárias, ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização nas rodovias que compõem a 1ª Etapa, 2ª Etapa, fases I e II e 3ª Etapa, fases I e III de Concessões.

Os recursos são utilizados para aquisição de materiais, equipamentos e serviços de manutenção e recuperação de veículos, equipamentos de informática, aparelhos e instrumentos de fiscalização, equipamentos de telefonia e comunicação, dispositivo de sinalização viária, algemas, lanternas, trenas, coletes de proteção balística, cassetetes, bastões retráteis, botas, capacetes, luvas, serviços de manutenção de bens, serviço de limpeza e conservação predial, locação de bens e seguro de veículos.

Anualmente, realiza-se a análise da prestação de contas da utilização das verbas dos convênios firmados com o DPRF.

Revisão dos Programas de Exploração das Rodovias

Foram concluídas no ano de 2016 as análises das Propostas de Revisão dos PERs, apresentadas pelas Concessionárias de rodovias federais, que resultaram na elaboração e emissão de 49 notas técnicas, quais são submetidas à apreciação da Diretoria da ANTT, propondo alterações nos cronogramas físico-financeiro das obras e serviços previstos, bem como dos textos dos PERs e as respectivas justificativas.

Com o objetivo de ampliar a transparência das informações aos usuários das rodovias concedidas, as notas técnicas de revisão tarifária e a atualização dos textos dos PERs são disponibilizadas para consulta no site da ANTT, considerando-se as últimas revisões aprovadas pela Diretoria da ANTT.

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.

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.

No ano de 2016, foram analisadas e aceitas propostas de Planejamento Anual apresentadas por 20 concessionárias, após esclarecimentos e correções realizadas.

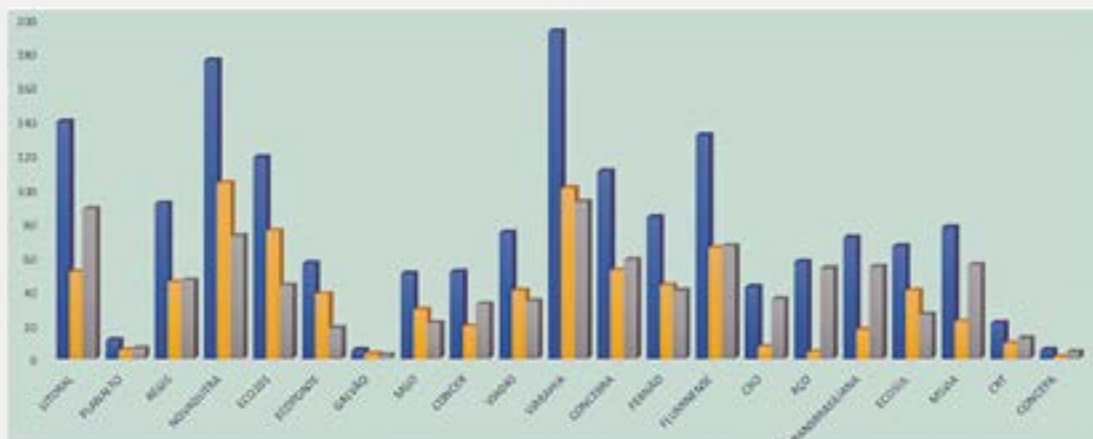
Os Acompanhamentos dos Planejamentos Anuais são publicados e atualizados no site da ANTT.

Análise de Projetos de Rodovias

Em 2016, foram gerados 1.814 Relatórios de Análise de Projetos, sendo que o índice de Não Objeção foi de 47,26%. Segue, abaixo, gráfico das análises por Concessionária.

Análise de Projetos de Rodovias

Análise de Projetos em 2016



A partir de agosto de 2016, foi implementado um sistema informatizado que possibilita identificar outras informações importantes sobre as análises de projetos. Por exemplo, dos projetos analisados de agosto a dezembro de 2016 tem-se que:

- Tipos de Projetos:
 - Anteprojetos: 7%
 - Projetos Funcionais: 1,8%
 - Projetos Executivos: 85,8%
 - EVTEAs: 2,6%
 - DUP: 2,8%
- Projetos com Orçamentos:
 - Com orçamento: 57%
 - Sem orçamento: 43%
- Tipos de Análises:
 - Projetos constantes do PER: 38,9%
 - Projetos não constantes do PER: 49,4%
 - Projetos Interesses de Terceiros: 5,6%
 - Projetos de Declaração de Utilidade Pública: 6%

Fiscalização Financeira e Acompanhamento do Desempenho Econômico-Financeiro

O Acompanhamento Econômico-Financeiro visa à análise do desempenho econômico-financeiro das Concessionárias de Rodovias Federais, retratando a situação atual, sua evolução e tendências, trazendo transparência e previsibilidade ao Poder Concedente e aos usuários, além de prover maior conhecimento dos setores regulados pela ANTT, refletindo na verificação da capacidade das concessionárias de rodovias federais em manter a adequada prestação do serviço público confiado ao parceiro privado. Tal procedimento busca dar subsídio e padronização no levantamento e consolidação de informações para a análise em diversos temas em curso na ANTT, como a apreciação de pleitos de constituição de garantia em captação de recursos,

financiamentos ou emissão de títulos e valores imobiliários pelas companhias que administram as rodovias federais, além da mensuração da estrutura de capital e da base de remuneração das concessionárias de rodovias no processo de revisão de suas tarifas de referência.

Mais que isso, é acompanhado o planejamento econômico-financeiro apresentado pelas Empresas, avaliando a atratividade do setor, o nível de alavancagem, a estrutura de capital e rentabilidade experimentados pelas Companhias que investem no Setor. Paralelamente à fiscalização das cláusulas de natureza econômico-financeira, acompanhamos o desempenho econômico e financeiro das companhias que compõem o Setor Regulado, verificando mensalmente o cronograma e o planejamento econômico da concessão, dotado dos investimentos previstos e realizados, das receitas de pedágio auferidas, custos realmente incorridos, nível de alavancagem e retorno financeiro dos investimentos realizados. Em suma, acompanhamos a saúde financeira das empresas concessionárias, resguardando a continuidade e a prestação adequada do serviço público, prezando ainda pela atratividade, eficiência e sustentabilidade do setor produtivo tutelado pela Agência.

Vale frisar que as duas principais fontes de recursos financeiros de um empreendimento são procedentes: (i) do aporte de Capital dos acionistas, e (ii) de recursos de terceiros oriundos de instituições financiadoras. Ambos os casos são objeto de fiscalização e autorização por parte da ANTT e, portanto, faz-se necessária manifestação favorável da área técnica responsável.

Fiscalização Financeira Ordinária

A Fiscalização Financeira visa, fundamentalmente, à verificação do cumprimento, por parte das detentoras de outorgas, das condições avençadas nos editais de licitação, contratos de outorga e demais normas legais aplicáveis, no que tange às cláusulas econômico-financeiras. Extraordinariamente, a Fiscalização Financeira poderá ter como finalidade a apuração de acontecimentos supervenientes ou fatos relevantes provenientes de demandas específicas internas ou externas à Agência.

O procedimento segue o estabelecido na Portaria nº 312/2009 do Diretor-Geral da ANTT, bem como no Manual de Fiscalização e no Plano Anual de Fiscalização Financeira. Realizada anualmente, tem por base os documentos e informações encaminhados pelas Concessionárias à ANTT e visa atestar a conformidade das empresas reguladas em relação às condições avençadas nos editais de licitação, contratos de outorga e demais normas e regulamentos aplicáveis, no que tange aos aspectos econômico-financeiros.

Como resultado, é possível: antecipar contingências regulatórias; agregar transparência e previsibilidade; identificar possíveis infrações contratuais e a consequente apuração das irregularidades e propondo, assim, melhorias; atestar a regularidade das outorgas, a partir das verificações realizadas pela fiscalização.

O Atestado de Regularidade Contratual dos Aspectos Econômico-Financeiros é emitido, tomando por referência o Manual de Fiscalização Financeira do Setor, no qual consta a metodologia utilizada para análise das obrigações, assim como os itens de verificação que integram a base pela qual se constata a situação de regularidade de cada Concessionária.

Consta desse Atestado, para cada Concessionária, a condição de REGULAR ou REGULAR COM RESSALVAS, sendo emitido como REGULAR somente quando a fiscalizada for considerada adimplente em todos os itens de verificação aplicáveis. A situação REGULAR COM RESSALVAS refere-se apenas aos casos em que não for possível a análise do item de verificação por força de questões formais, alheias à ação deliberada da fiscalizada, tais como a suspensão administrativa ou judicial de exigibilidade do item, ou a impossibilidade comprovada de obtenção de documentos obrigatórios. Caso a fiscalizada seja considerada como IRREGULAR em qualquer item de verificação, não será emitido o Atestado.

No ano de 2016, o procedimento abrangeu um total de 21 concessionárias de rodovias federais concedidas.

Inspeções Econômico-Financeiras

Trata-se de inspeção utilizada para suprir omissões e lacunas de informações, esclarecer necessidades processuais ou apurar fatos que exijam uma vistoria mais detida e objetiva. Como resultado dessa regular fiscalização ordinária, foram identificados alguns procedimentos que exijam vistoria mais detalhada. No ano de 2016, foram realizadas 3 inspeções in loco em concessionárias de rodovias (NovaDutra, Rodovia do Aço e Galvão).

Durante essas inspeções, é possível aprofundar as informações necessárias à atestação da regularidade contratual das outorgas.

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.

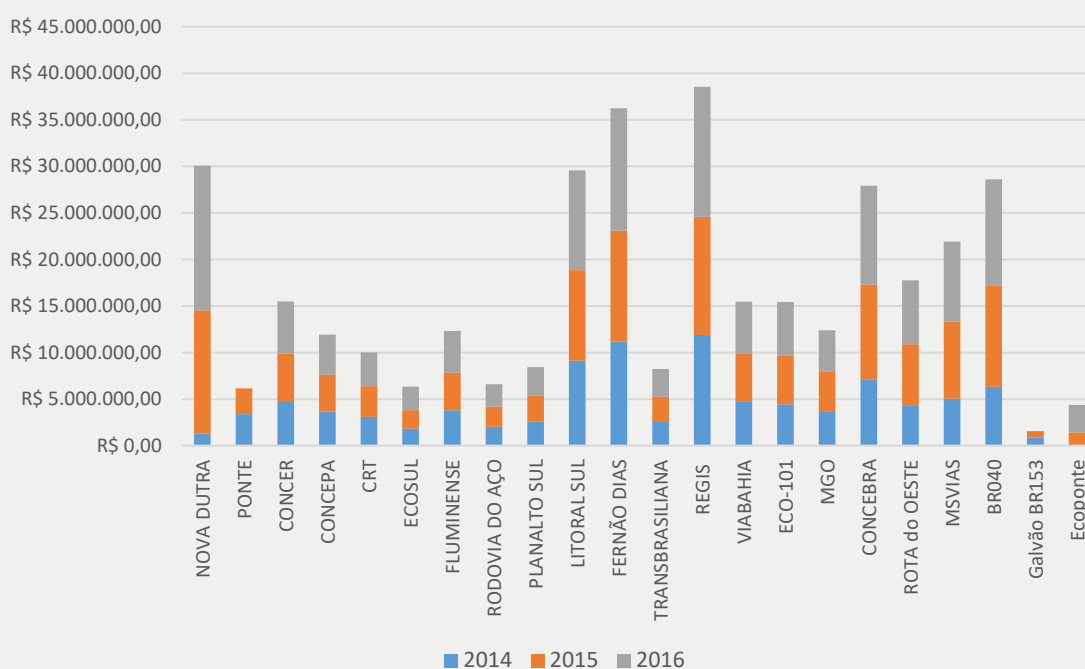
Referentemente às Verbas de Fiscalização Rodoviárias, foi recolhido o montante de cerca de R\$ 100 milhões de reais em 2014 frente a uma arrecadação de 128,9 milhões em 2015. Esses valores foram cobrados e atualizados monetariamente por índice definido em cada contrato de concessão. Em 2016, os valores arrecadados atingiram cerca de R\$ 138,5 milhões.

QUANT.	CONCESSIONÁRIA	2014 (R\$)	2015 (R\$)	2016 (R\$)
1	NOVA DUTRA	1.327.801,44	13.215.353,00	15.518.823,75
2	PONTE	3.387.694,68	2.761.560,00	-
	ECOPONTE	-	1.417.248,00	2.966.042,06
3	CONCER	4.787.131,01	5.064.682,00	5.588.695,96
4	CONCEPA	3.655.930,38	3.919.580,00	4.312.120,26
5	CRT	3.087.188,42	3.310.655,00	3.621.776,22
6	ECOSUL	1.817.624,23	2.036.070,00	2.523.154,05
7	AUTOPISTA FLUMINENSE	3.796.001,08	4.057.389,00	4.468.615,55
8	RODOVIA DO AÇO	2.032.778,64	2.177.049,00	2.390.439,15
9	AUTOPISTA PLANALTO SUL	2.607.141,10	2.776.706,00	3.063.048,59
10	AUTOPISTA LITORAL SUL	9.120.246,30	9.740.100,00	10.709.627,31
11	AUTOPISTA FERNÃO DIAS	11.181.453,09	11.910.290,00	13.136.790,74

QUANT.	CONCESSIONÁRIA	2014 (R\$)	2015 (R\$)	2016 (R\$)
12	TRANSBRASILIANA	2.539.144,33	2.704.721,00	2.983.505,22
13	AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT	11.899.855,12	12.673.151,00	13.965.600,30
14	VIABAHIA	4.777.511,33	5.091.680,00	5.594.653,77
15	ECO101	4.452.922,56	5.258.020,00	5.723.664,47
16	MGO	3.627.907,88	4.294.765,00	4.464.704,47
17	CONCEBRA	7.140.266,33	10.159.385,00	10.603.017,62
18	CRO	4.347.032,77	6.562.080,00	6.865.640,36
19	MSVIA	5.689.699,17	8.265.681,00	8.618.375,48
20	VIA040	8.067.545,40	10.897.446,00	11.379.536,67
21	GALVÃO	876.551,74	686.937,00	0,00
	TOTAL	R\$ 100.219.427,00	R\$ 128.980.548,00	R\$ 138.497.832,00

Fonte: SUINF

Verba de Fiscalização de Rodovias Federais - Triênio 2014/2015/2016



Em relação à Concessionária Presidente Dutra, durante o ano de 2014, houve queda na arrecadação em decorrência de revisão de tarifa que estabeleceu que a verba seria reduzida em 90%, para fins de modicidade tarifária.

O contrato de concessão da concessionária CCR da Ponte-Rio-Niterói encerrou em 31/05/2015 e, a partir da 01/06/2015 a concessionária ECOPONTE assumiu o novo contrato.

Nota-se que houve um forte crescimento da arrecadação da verba de fiscalização entre os anos de 2014 e 2016. 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.

Investimentos Realizados em 2016

As concessionárias comprometem-se, por força contratual, a investir anualmente montantes de recursos nas rodovias federais outorgadas. Para fins de inteligibilidade e atendimento de normas contábeis, separam-se os investimentos em dois grandes grupos: imobilizado e intangível. O primeiro diz respeito a bens imóveis e também móveis, tais quais equipamentos, máquinas, instalações, mobiliário, veículos e outros que formam e alteram o patrimônio das Concessionárias. O segundo agrega as intervenções na infraestrutura física das rodovias concedidas, visando sua recuperação, melhoramento e ampliação, e os serviços de manutenção e operação.

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/ou 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, exclusiva ou conjuntamente, 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 2016. Destacam-se os anos de 2014 e 2015 em relação aos recursos investidos, em ambos, as concessionárias dispenderam cerca de R\$ 5 bilhões de reais em investimentos nas rodovias.

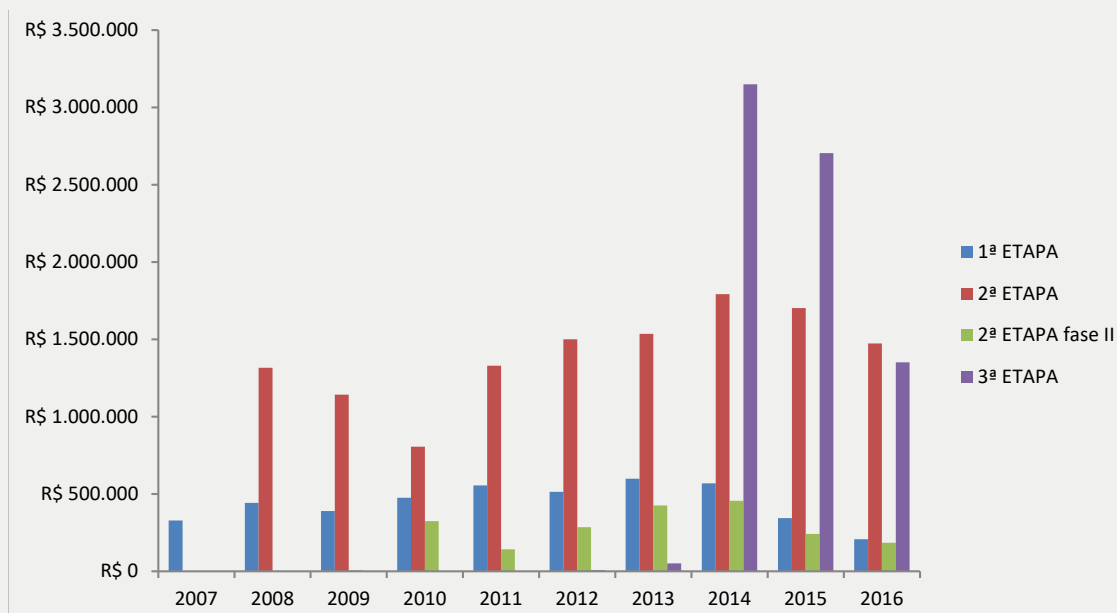
CONCESSÕES DE RODOVIAS
- Investimentos -

Valores em R\$ 1.000
Preços de dez/2016 (IPCA)

RODOVIA	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL	%
1ª Etapa	328.527	442.103	389.321	475.736	555.019	513.207	598.132	568.689	343.888	206.800	4.421.423	16,7%
CONCEPA	22.097	60.761	48.836	51.351	58.605	79.247	44.117	49.639	20.802	19.735	475.189	1,8%
CONCER	30.200	67.708	33.026	18.367	76.226	82.090	174.189	162.368	101.857	33.120	779.152	2,9%
ECOSUL	36.113	25.045	35.658	26.853	43.686	40.168	48.342	52.243	36.027	65.155	409.292	1,5%
NOVADUTRA	165.163	248.076	228.279	309.792	303.366	246.447	257.996	266.784	145.803	73.508	2.245.213	8,5%
PONTE	31.121	19.689	9.958	21.442	15.399	9.618	18.331	2.417	362	-	128.337	0,5%
CRT	23.833	20.824	33.563	47.931	57.737	55.639	55.157	35.237	39.037	15.282	384.240	1,5%
2ª Etapa - Fase I	-	1.316.190	1.142.287	805.438	1.328.991	1.500.152	1.535.394	1.792.147	1.702.311	1.473.732	12.596.641	47,7%
AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT	-	256.468	297.231	207.560	376.660	323.154	233.269	310.780	448.042	374.990	2.828.154	10,7%
AUTOPISTA LITORAL SUL	-	167.195	207.625	132.508	202.182	299.430	308.788	455.189	354.289	409.788	2.536.994	9,6%
AUTOPISTA PLANALTO SUL	-	125.237	97.398	85.404	167.850	176.208	139.921	189.016	205.531	154.764	1.341.329	5,1%
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	-	254.915	271.615	248.582	298.129	302.675	319.519	265.505	223.911	145.294	2.330.145	8,8%
AUTOPISTA FLUMINENSE	-	222.121	146.697	72.735	128.913	232.909	317.184	365.790	323.125	301.814	2.111.288	8,0%
TRANSBRASILIANA	-	176.876	34.808	23.115	70.634	78.335	115.728	87.819	102.846	48.431	738.593	2,8%
RODOVIA DO AÇO	-	113.378	86.913	35.533	84.622	87.441	100.985	118.048	44.567	38.651	710.138	2,7%
2ª Etapa Fase II	-	-	7.549	324.415	142.020	284.964	425.884	455.853	241.227	184.436	2.066.349	7,8%
VIABAHIA	-	-	7.549	324.415	142.020	284.964	425.884	455.853	241.227	184.436	2.066.349	7,8%
3ª Etapa	-	-	-	-	-	7.122	51.186	3.149.525	2.704.121	1.351.399	7.263.353	27,5%
ECO101	-	-	-	-	-	7.122	50.138	261.648	129.042	94.756	542.706	2,1%
MGO	-	-	-	-	-	-	1.048	210.707	255.969	205.742	673.466	2,5%
CONCEBRA	-	-	-	-	-	-	-	619.807	673.048	49.647	1.342.502	5,1%
CRO	-	-	-	-	-	-	-	812.701	511.508	301.917	1.626.126	6,2%
MSVIA	-	-	-	-	-	-	-	213.127	534.451	485.006	1.232.585	4,7%
VIA040	-	-	-	-	-	-	-	877.025	564.470	214.331	1.655.826	6,3%
GALVÃO	-	-	-	-	-	-	-	154.511	35.632	-	190.143	0,7%
ECOPONTE	-	-	-	-	-	-	-	-	8.254	60.430	68.684	0,3%
TOTAL	328.527	1.758.293	1.539.157	1.605.589	2.026.030	2.305.445	2.610.597	5.966.215	4.999.801	3.276.797	26.416.451	100,0%

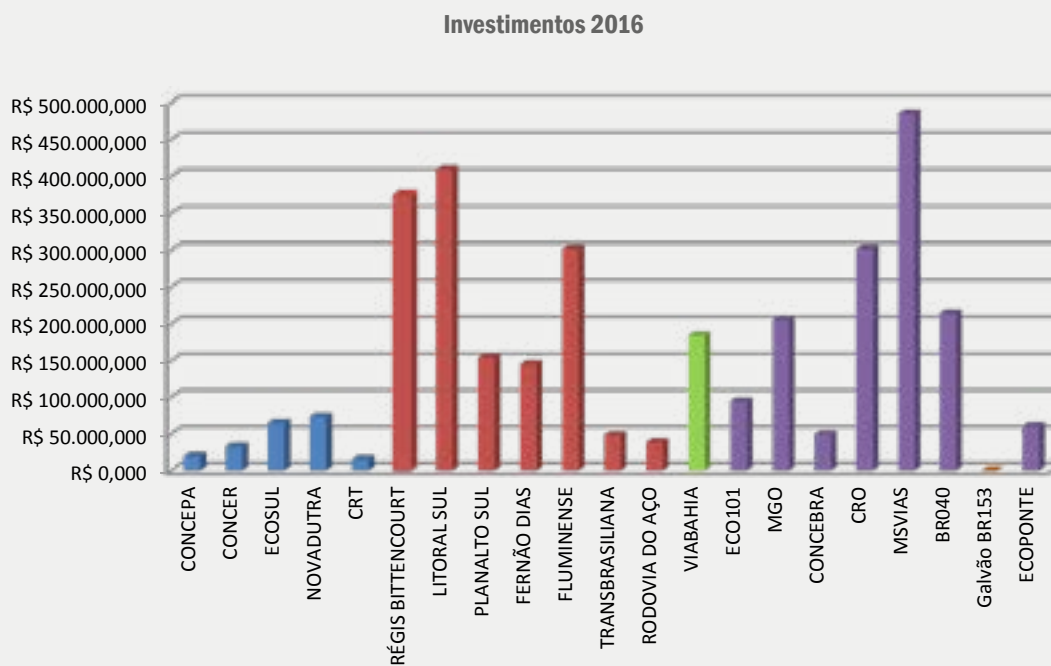
O gráfico abaixo ilustra os investimentos realizados pelas concessionárias de rodovias federais concedidas para o período de 2007 a 2016:

Série Histórica dos Investimentos 2007/2016



Pela análise dos gráficos acima, observa-se que houve um aumento expressivo dos investimentos realizados nas rodovias federais concedidas nos exercícios sociais de 2014 e 2015.

O gráfico a seguir mostra o total de investimentos por concessionária, das três etapas do programa de exploração da rodovia.



Da segunda etapa, ressaltamos os investimentos das Autopistas Régis Bittencourt, Litoral Sul e Fluminense. Por fim, os destaques da terceira etapa são os investimentos realizados pelas concessionárias: MSVIA, CRO, MGO e VIA040.





Relatório Anual 2016 - ANTT

CONCESSÕES FERROVIÁRIAS

CONCESSÕES FERROVIÁRIAS

Malha Concedida

A ANTT é responsável por gerir e fiscalizar 14 contratos de concessão ferroviária e 1 Contrato de Subconcessão, entre eles estão a América Latina Logística Malha Norte S.A, América Latina Logística Malha Oeste S.A., América Latina Logística Malha Paulista S.A., América Latina Logística Malha Sul S.A., Estrada de Ferro Carajás, Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A., Estrada de Ferro Vitória a Minas, Ferrovia Centro-Atlântica S.A., Ferrovia Tereza Cristina S.A., Ferrovia Transnordestina Logística S.A., MRS Logística S.A., Transnordestina Logística S.A., VALEC S.A. - Ferrovia de Integração Oeste-Leste, VALEC S.A. - Ferrovia Norte Sul (FNSTN e FNSTC) e a Subconcessionária Ferrovia Norte e Sul.

Detalhamento da Malha Concedida

FERROVIA	SIGLA	CONCESSIONÁRIA	DATA DE INÍCIO DA CONCESSÃO	PRAZO DA CONCESSÃO	EXTENSÃO/KM
América Latina Logística Malha Norte	ALLMN	All - América Latina Logística Malha Norte S/A	19/05/1989	90 anos	735,26
América Latina Logística Malha Oeste	ALLMO	América Latina Logística Malha Oeste	01/07/1996	30 anos	1.953,44
América Latina Logística Malha Paulista	ALLMP	AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A	01/01/1999	30 anos	2.043,95
América Latina Logística Malha Sul	ALLMS	ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A	01/03/1997	30 anos	7.223,37
Estrada de Ferro Parana Oeste	EFPO	ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE S/A	23/05/1989	30 anos	248,09
Estrada de Ferro Carajás	EFC	VALE S.A.	01/07/1997	30 anos	996,66
Estrada de Ferro Vitória Minas	EFVM		01/07/1997	30 anos	887,68
Ferrovia Centro-Atlântica	FCA	FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A	01/09/1996	30 anos	7.222,43
Ferrovia Norte-Sul - Tramo Norte	FNSTN	VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A	01/10/1999	30 anos	744,5
Ferrovia Tereza Cristina	FTC	Ferrovia Tereza Cristina S/A	01/02/1997	30 anos	163,44
MRS Logística	MRS	MRS LOGÍSTICA S/A	01/12/1996	30 anos	1.608,86
Ferrovia Transnordestina Logística (*)	FTL	Ferrovia Transnordestina Logística S/A	01/01/1998	30 anos	3.682,03
Ferrovia Norte-Sul – Tramo Sul	FNSTS	VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A	10/05/1989	30 anos	853,57
TOTAL					28.363,28

(*) a FTL é uma cisão da Transnordestina Logística S.A – TLSA.
Fonte: SUFER - Declaração de Rede ANTT 2015.

Mapa da Malha Concedida



Em junho de 2015, o Governo Federal anunciou a Segunda Etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL), que incluiu a concessão de novas ferrovias e novos investimentos em concessões existentes. Entretanto, o Programa não prosperou.

Portanto, objetivando reforçar a coordenação das políticas de investimentos em infraestrutura, por meio de parcerias com o setor privado, foi editada a Medida Provisória nº 727, de 12 de maio de 2016, convertida na Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que criou o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

O objetivo do PPI é ter um novo fluxo de decisões para a priorização e o acompanhamento dos projetos que serão executados por meio de concessões, Parcerias Público-Privadas (PPP) e privatizações, além de garantir um ambiente propício à expansão da infraestrutura, do desenvolvimento econômico e das oportunidades de investimento e emprego no País.

Dando continuidade, em 24 de novembro de 2016, o governo enviou ao Congresso Nacional a Medida Provisória (MP) nº 752, que autoriza a prorrogação e a relicitação de contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário. As regras são restritas aos empreendimentos federais que fazem parte do PPI.

Segundo o Governo, o objetivo da MP é viabilizar a realização de novos investimentos em concessões existentes no setor de transportes. A prorrogação será usada nas concessões que estão funcionando. Já a relicitação será aplicada quando houver problemas na execução dos contratos de parceria.

Os empreendimentos do PPI são tratados como prioridade nacional, a partir da publicação do Decreto 8.916, de 25 de novembro de 2016. A Resolução nº 2, de 13 de setembro de 2016, opinou pela qualificação de empreendimentos públicos federais de transportes para a execução por meio de contratos de parcerias com o setor privado no âmbito do PPI incluindo os trechos Porto Nacional/TO – Estrela D'Oeste/SP, Sinop/MT – Miritituba/PA e Ilhéus/BA – Caetité/BA.

A Ferrogrão foi estudada por meio de PMI e sua concessão avançou na busca de alternativas de minimização dos impactos esperados pela implantação de seu futuro traçado. A questão foi bem equacionada em 2016 com a desafetação de área do Parque Jamanxim/PA. A concessão desta ferrovia contribuirá para a redução de custos do escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, conectando-se ao Porto de Miritituba, as margens do rio Tapajós, na cidade de Itaituba, no Pará. A expectativa é de que o leilão da EF-170 ocorra no segundo semestre de 2017, conforme cronograma do PPI.

Com o avanço dos investimentos realizados em 2016 nas obras do tramo sul da EF-151 (trecho Ouro Verde/GO – Estrela D'Oeste/SP), o conselho do PPI passou a considerar a opção de que os dois trechos pudessem ser tratados como um único trecho a ser concedido, entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP. A estratégia procurou dar maior atratividade ao novo trecho ampliado e tem por intenção consolidar o interesse da participação do capital privado no projeto de concessão da infraestrutura ferroviária. Como consequência, estudos complementares foram demandados e um novo cronograma definido, com previsão de subconcessão para o segundo semestre de 2017.

Quanto ao trecho Ilhéus/BA – Caetitê/BA os estudos para a realização da subconcessão ainda não foram iniciados.

Em aderência à Portaria MT nº 399/2015 e à Medida Provisória nº 752/2016, cinco malhas ferroviárias existentes solicitaram à ANTT a prorrogação antecipada dos contratos, a saber: Malha Paulista, Malha Sudeste, Malha Centro-Leste, Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória a Minas. Entre 21/12/2016 e 03/03/2017, foi realizada a Audiência Pública relativa aos Estudos da Malha Paulista. As demais Concessionárias não apresentaram o Plano de Negócios para análise da ANTT em 2016.

Expansão da Malha

A consolidação de uma malha ferroviária capaz de promover a interoperabilidade com outros modais de transportes é condição necessária para a promoção de maiores fluxos de cargas e passageiros. Avanços neste setor podem conferir ao País ganhos econômicos com maior eficiência energética e menores custos operacionais, quando comparado ao modal rodoviário.

A malha ferroviária brasileira se desenvolveu ao longo do tempo com características distintas, o que não favorece a integração de trechos ferroviários e de regiões do país e reduz o número potencial de rotas que clientes e operadores poderiam utilizar.

Diferentes padrões e alternativas de traçado, raios de curvatura e principalmente bitolas foram adotados (a bitola é um termo ferroviário para designar a distância entre as faces internas dos trilhos sobre os quais os trens trafegam), para que se viabilizassem, à época, novas ferrovias pela iniciativa privada e governamental, a partir de cenários econômicos restritivos para o investimento em infraestrutura ferroviária.

Com a mudança para um cenário econômico mais propício, no início da década de 70, optou-se por padronizar a expansão da nossa malha férrea em bitola larga. Este novo conceito ganhou força devido à aptidão desta bitola para a maior produtividade do transporte ferroviário. Com a implantação de um terceiro trilho, tornando a via férrea em bitola mista, e com a mudança de geometria ou a duplicação de linhas e ampliação de trechos em bitola larga, fortalecem-se as ligações entre as regiões brasileiras.

Existe um plano de investimentos e/ou recuperação de ativos, o qual visa ao aumento de capacidade e melhoria na segurança operacional dos trechos ferroviários, embasado pela pactuação de metas de desempenho, dentre as quais, o aumento no volume de transporte e a redução no índice de acidentes. Neste contexto, as concessionárias estão implementando os seguintes projetos:

Ferrovias Norte-Sul

Trecho Palmas/TO – Anápolis/GO (855,0 km) – trecho de superestrutura concluído e em fase de operação assistida. Os contratos referentes a execução de serviços remanescentes foram encerrados em 2016. O trecho já possui autorização de tráfego.

Extensão Sul da Ferrovia Norte-Sul

Trecho Ouro Verde/GO – Estrela d'Oeste/SP (681,00 km) – o empreendimento já possui 92% realizados, com 97% de infraestrutura, 87% de superestrutura e 90% de obras de arte especiais realizadas em 2016, com previsão de conclusão em dezembro de 2017.

Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)

Trecho Ilhéus/BA – Barreiras/BA (1.022,0 km) – O empreendimento possui 48% de realização global. O trecho denominado “FIOL I”, que corresponde aos lotes 1F a 4F, compreendidos entre Ilhéus/BA e Caetité/BA, encontra-se com 71% de realização global, sendo executados 80% de terraplanagem, 55% de drenagem, 68% de superestrutura e 80% de obras de arte especiais. O trecho denominado “FIOL II”, que corresponde aos lotes 5F a 7F, compreendidos entre Caetité/BA e Barreiras/BA, encontra-se com 17% de realização global, tendo sido executados 23% de terraplanagem, 4% de drenagem, 11% de superestrutura e 15% de obras de arte especiais. A previsão de conclusão total da FIOL, entre Ilhéus/BA e Barreiras/BA, é até novembro de 2019.

Ferrovia Nova Transnordestina

- Trecho Missão Velha/CE – Salgueiro/PE (96,0 km) – via permanente concluída em 2013, com execução de obras complementares em 2016.
- Trecho Salgueiro/PE – Trindade/PE (163,0 km) – conclusão da superestrutura em janeiro/ 2015, com execução de obras complementares em 2016.
- Trecho Trindade/PE – Eliseu Martins/PI (423,0 km) – executados 76% de infraestrutura, 48% de obras de arte especiais e 28% de superestrutura até o final de 2016, a conclusão prevista em contrato foi outubro/2016.
- Trecho Salgueiro/PE – Suape/PE (544,0 km) – executados de 41% de infraestrutura, 52% de obras de arte especiais e 33% de superestrutura, a conclusão prevista em contrato foi outubro/2016.
- Trecho Pecém/CE – Missão Velha/CE (526,0 km) – executados de 19% de infraestrutura e 13% de obras de arte especiais, com previsão de conclusão (em contrato) em 2017.

Direito de Passagem

Quanto à promoção da competitividade no setor ferroviário, a ANTT desenvolveu ações para estimular a utilização de toda a malha por parte das Concessionárias e criar condições para uma maior participação do modo ferroviário na Matriz de Transporte. Assim, editou a Resolução 3.695/2011, que aprovou o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo do Subsistema Ferroviário Nacional. Por meio desse ato, o conceito de direito de passagem foi ajustado e se tornou mais abrangente, o que possibilitou o exercício do direito a cada Concessionária de receber ou entregar carga em qualquer ponto da malha ferroviária federal.

De forma complementar, para prover eficácia ao instrumento proposto, a Agência, além de disciplinar o uso da capacidade ociosa (disponível), estabeleceu os critérios para a definição da tarifa de direito de passagem e tráfego mútuo, a realização de investimentos de expansão e a exigência de que as concessionárias apresentem anualmente a Declaração de Rede - DR.

Em atendimento ao disposto no Art. 5º do Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo do Subsistema Ferroviário Nacional, aprovado pela Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT apresentou anualmente a Declaração de Rede para os Exercícios 2013, 2014, 2015 e 2016, correspondente às Concessionárias de serviço público de transporte ferroviário de cargas. Trata-se de documento que tem como objetivo consolidar as informações técnico-operacionais de toda a malha ferroviária brasileira concedida, com vistas a subsidiar o processo de planejamento das operações, sob a forma de interoperabilidade ferroviária.

Acompanhamento e Arbitragem de Conflitos

Na tentativa de dirimir os conflitos entre os usuários e as concessionárias de serviço público de transporte ferroviário de cargas, são instaurados processos administrativos para preservar o interesse público, harmonizando os objetivos das partes e arbitrando os conflitos de interesses, bem como garantindo o bom funcionamento dos serviços.

Durante o ano de 2016, foram elaboradas 14 (catorze) Notas Técnicas. A Tabela abaixo apresenta a situação, no final de 2016, dos processos em trâmite:

PARTES	DATA	PROCESSO	NATUREZA	SITUAÇÃO EM 31/12/2016
FCA x ALLMP	23/12/2016	50500.464944/2016-14	Requerimento de solução de conflito de direito de passagem	Em análise prévia.
Seara x ALLMN	14/04/2016	50500.089910/2015-55	Arbitramento de questões não resolvidas para formalização de contrato de transporte (usuário dependente)	Em análise prévia.
ArcelorMittal x ALLMO	18/02/2016	50500.048099/2016-33	Arbitramento de questões não resolvidas para renovação de contrato de transporte (usuário dependente)	Instaurado. Em análise.
Coopcana x ALLMS	10/06/2016	50500.207810/2016-06	Arbitramento de questões não resolvidas para formalização de contrato de transporte (usuário dependente)	Instaurado. Em análise.
Seara x ALLMS	14/04/2016	50500.073142/2015-18	Arbitramento de questões não resolvidas para formalização de contrato de transporte (usuário dependente)	Instaurado. Em análise.
Seara x ALLMN	03/06/2016	50500.199696/2016-25	Reclamação administrativa com medida cautelar para restabelecimento da prestação dos serviços	Instaurado. Em análise.
ArcelorMittal x ALLMO	29/01/2016	50510.005880/2016-02	Reclamação administrativa com medida cautelar para restabelecimento da prestação dos serviços	Instaurado. Em análise.
Copersucar x ALLMP	01/02/2013	50500.026255/2013-62	Reclamação administrativa com medida cautelar para restabelecimento da prestação dos serviços	Instaurado. Em análise.
Agrovia x ALLMP	21/01/2016	50500.020838/2016-22	Interrupção do Pátio de Santa Adélia	Instaurado. Em análise.
Agrovia x ALLMP	28/03/2013	50500.029844/2013-01	Reclamação administrativa com medida cautelar para restabelecimento da prestação dos serviços	Instaurado. Em análise.

PARTES	DATA	PROCESSO	NATUREZA	SITUAÇÃO EM 31/12/2016
ALLMP x Agrovía	23/09/2016	50500.195129/2016-08	Pedido de suspensão da prestação do serviço e descredenciamento de usuário dependente	Instaurado. Em análise.
ALLMS x Seara	16/01/2017	50500.213397/2016-19	Pedido de suspensão do serviço de transporte (cumprimento do volume contratual)	Instaurado. Em análise.
MMX x MRS	10/01/2014	50500.191059/2013-68	Procedimento de resolução de conflitos entre a MMX Sudeste Mineração Ltda e a concessionária MRS Logística S.A.	Concluído. Arquivado.
Rumo x ALLMP	01/04/2013	50500.031594/2013-61	Reclamação administrativa com medida cautelar para restabelecimento da prestação dos serviços	Concluído. Arquivado por acordo.
ALLMS x Seara	06/11/2015	50500.348208/2015-39	Pedido de suspensão do serviço de transporte (inadimplemento de tarifas)	Concluído. Indeferido.
Bahia Specialty Celulose x FCA	20/06/2016	50500.002531/2014-81	Arbitramento de questões não resolvidas para formalização de contrato de transporte (usuário dependente)	Concluído. Arquivado a pedido.
Eldorado Celulose x ALLMN	18/08/2014	50500.186424/2014-01	Reclamação administrativa com medida cautelar para garantia de volumes	Concluído. Indeferido.

Fonte: SUFER - DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS AUDITADAS - NOTAS EXPLICATIVAS.

Obras de Adequação e Ampliação de Capacidade

Por meio das concessões de trechos ferroviários, pretende-se modernizar e garantir uma logística eficiente, com integração da malha ferroviária, reduzindo custos e ampliando a capacidade de transporte.

Atualmente, estão sendo realizadas as seguintes obras nos trechos concedidos:

Malha Paulista

Trecho Boa Vista-Nova/SP – Evangelista de Souza/SP (193,0 km) – via permanente da duplicação concluída, foram executados 193 km de duplicação até 2015, pendentes algumas obras de adequação viária.

Estrada de Ferro Carajás

Duplicação parcial da Linha Tronco (570 km) – O empreendimento encontra-se com avanço físico global de 60,38%, com 301,3 km de superestrutura instalada até o final do ano de 2016.

Construção do Ramal Sudeste do Pará (100,0 km) – superestrutura concluída e abertura ao tráfego autorizada em dezembro de 2016.

Análise de Projetos

Os projetos e investimentos no âmbito das outorgas ferroviárias são analisados, para fins de subsídio aos respectivos processos de autorização, em conformidade com a Resolução ANTT nº 2.695, de 13 de maio de 2008, e compreendem os Projetos de Interesse Próprio – PIP (interesse da Concessionária) ou compartilhado – PIC (interesse da Concessionária em conjunto com Terceiro, geralmente Usuário), e os Projetos de Interesse de Terceiro – PIT.

Todos os projetos têm como referência o Plano Trienal de Investimento – PTI. Durante o ano de 2016, foram autorizados 24 (vinte e quatro) PIP e 65 (sessenta e cinco) PIT.

Com relação ao Plano Trienal de Investimento – PTI, são analisados os Demonstrativos de Investimento Regulatório Realizado – DIRR no ano anterior e do Planejado – DIRP para o próximo triênio, e suas aderências às metas pactuadas, conforme Resolução ANTT nº 3.761, de 20 de dezembro de 2011. Os PTI não foram objeto de análise no ano de 2016, pois encontram-se sobrestados por força da Deliberação nº 131, de 11 de maio de 2016. O Art. 2º, II, da referida norma, determinou à Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – SUFER que “suspenda a análise dos demais protocolos referentes ao Plano Trienal de Investimentos”.

Sistema de Custos Referenciais

Encontra-se em fase de desenvolvimento o Sistema de Cálculo de Custos Referenciais de Investimento Ferroviários – SICFER, mediante contrato celebrado com a Fundação Getúlio Vargas – FGV.

O sistema tem o objetivo de subsidiar a definição dos valores de investimentos a serem feitos na malha ferroviária, seja no âmbito das Concessões existentes, cobertas pela Resolução nº 2.695/2008, seja no âmbito dos investimentos decorrentes das repactuações dos contratos.

O contrato deverá entregar, aproximadamente, 2.600 Composições de Preços Unitários – CPUs, pesquisa bimensal de preços de cerca de 680 insumos, além do cálculo de 15 índices de variação de preços para o setor ferroviário.

Em 2016, foi dada manutenção em cerca de 1.000 Composições já previamente existentes no sistema, com revisão e atualização de parâmetros e complementação com as tabelas de transportes de insumos e de quadros de equipes mecânicas. Ainda, foram criadas cerca de 320 novas Composições de serviços. A pesquisa de preços já tem retorno positivo de cerca de 460 insumos até a referência de novembro de 2016.

O cálculo dos índices registrou a variação média de preços para os 15 índices, a partir de fevereiro até a referência de dezembro de 2016.

Fiscalização de Obras

Foram realizadas inspeções nas obras de implantação dos projetos de infraestrutura de transporte ferroviário de cargas autorizados pela ANTT na malha operacional, bem como nas obras de ampliação da malha concedida. Trata-se, essencialmente, do acompanhamento físico dos projetos sob o ponto de vista regulatório, em que se avaliam aspectos relacionados ao escopo, prazo e qualidade dos empreendimentos. As inspeções são priorizadas em função do valor do investimento, extensão dos segmentos em obra ou concluídos, interesse público do projeto, histórico de vistorias anteriores e análise de relatórios de monitoramento encaminhados pelas Concessionárias.

As principais obras em andamento acompanhadas pela ANTT são: TLSA - Ferrovia Nova Transnordestina, que ligará o interior do Piauí aos Portos de Suape em Pernambuco e de Pecém no Ceará; FIOL – Ferrovia de integração Oeste Leste, que interligará o oeste baiano ao Porto de Ilhéus na Bahia; FNS – Ferrovia Norte Sul, interligando Palmas no Tocantins a Estrela d’Oeste em São Paulo; EFC- Estrada de Ferro Carajás - Duplicação da linha existente e construção do Ramal Sudoeste do Pará; e ALL-MP – América Latina Logística - Malha Paulista – Duplicação Campinas a Santos.

Também são realizadas inspeções eventuais em obras autorizadas pela ANTT de acordo com a necessidade identificada. As principais funções desempenhadas durante a inspeção de obras são:

- Verificar se as obras em andamento estão claramente vinculadas aos projetos autorizados pela Agência por meio dos atos expedidos para o empreendimento, bem como avaliar a adequação da execução das obras aos projetos autorizados pela ANTT;
- Observar as frentes de trabalho, as atividades em curso e o grau de mobilização das equipes e equipamentos nos trechos inspecionados;
- Obter informações relevantes sobre o controle de qualidade das obras concluídas e em curso;
- Avaliar, de forma expedita e visual, a real implantação dos mecanismos de controle de qualidade necessários, o avanço físico, a aderência ao cronograma esperado, entre outros aspectos; e
- Verificar a exequibilidade do cronograma físico estabelecido, obtendo da Concessionária as justificativas para o seu descumprimento, quando for o caso.

Em 2016, foram realizadas 19 inspeções em obras de implantação de projetos de infraestrutura ferroviária autorizados pela ANTT.

Fiscalizações dos Contratos de Concessão e Arrendamento

Fiscalização/Gestão de Metas de Produção e Redução de Acidentes

Considerando as competências de pactuar, gerenciar, acompanhar e controlar as metas de produção e segurança da prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas, foram realizadas as seguintes atividades:

- Análise de 1 (um) Recurso Administrativo apresentado em face das novas metas de produção definidas;
- Análise de 1 (uma) justificativa prévia por descumprimento de metas de produção que resultou na abertura de 1 (um) PAS para apuração de infração e aplicação de penalidade; e
- Abertura de 2 (dois) processos administrativos para apresentação de justificativas por descumprimento de metas.

Seguem listados os processos:

PROCESSO	INTERESSADO	AÇÃO
50500.118433/2013-81	FTL	Análise de Justificativas Prévias e instauração de Processo Administrativo Simplificado
50500.120811/2014-77	Vale (EFVM)	Publicação da Resolução ANTT nº 5.117/2016 - Alteração das metas para os exercícios de 2014 a 2017
50505.012991/2014-74	Vale (EFC)	Análise de Defesa Administrativa - Descumprimento das metas de produção em 2013
50500.335658/2016-42	Vale (EFC)	Abertura de Processo para apuração de descumprimento das metas de produção em 2012
50500.335660/2016-11	MRS	Abertura de Processo para apuração de descumprimento das metas de produção em 2012

Fonte: SUFER.

Fiscalização/Gestão do Plano Anual de Treinamentos (PAT)

Considerando a competência de Analisar os Planos Anuais de Treinamento (PAT), foi elaborada 01 (uma) Nota Técnica contendo a análise de 13 (treze) Planos Anuais de Treinamentos apresentados pelas concessionárias, o que resultou na instauração de 02 (dois) processos administrativos simplificados para apuração de inconsistências em Planos Anuais de Treinamentos das concessionárias ferroviárias.

Fiscalização/Gestão dos Relatórios Semestrais de reclamação de usuários

Considerando a competência de Analisar os Relatórios Semestrais de reclamação de usuários enviados pelas Concessionárias, foram elaboradas 03 (três) Notas Técnicas contendo a análise dos Relatórios recebidos, e instaurados 12 (doze) processos administrativos simplificados para apurações de possíveis infrações.

Fiscalização/Gestão da Declaração de Rede

Considerando a competência de acompanhar as informações prestadas pelas concessionárias na Declaração de Rede (DR) e fornecer os subsídios necessários para sua adequada publicação, foram auditadas, consolidadas e publicadas no sítio eletrônico da ANTT, em 31/12/2016, 13 DRs, para o ano de 2017. As análises mencionadas foram consubstanciadas em 13 (treze) Notas Técnicas.

Os dados acerca das Declarações de Rede estão disponibilizados no endereço eletrônico: http://www.antt.gov.br/ferrovias/Declaracao_de_Rede.html.

Outorga de autorização ao operador ferroviário independente (OFI)

Trata-se de análise técnica para subsidiar a autorização do Operador Ferroviário Independente (OFI), conforme previsto na Lei n.º 10233/2011 e na Resolução ANTT n.º 434/2014.

No ano de 2016, foram emitidas 2 (duas) autorizações a empresas para atuar como Operador Ferroviário Independente OFI, e arquivado 1 (um) requerimento.

Fiscalização

As atividades de fiscalização ferroviária são atualmente desempenhadas pelas Coordenações de Fiscalização Ferroviária – COFERs, sediadas nas Unidades Regionais dos estados do Ceará, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul. Eventualmente, quando necessário, também há apoio da equipe técnica do Núcleo de Planejamento e Acompanhamento das Atividades de Fiscalização – NUPAF e da própria Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços – GECOF, ambas lotadas em Brasília.

As inspeções realizadas dividem-se em 4 tipos: (1) via permanente, (2) ativos, (3) operacional e (4) implantação e acompanhamento de planos de ação em áreas de risco. Depois de cada inspeção é redigido um relatório, o qual é inserido no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – SAFF. Caso sejam verificadas irregularidades, expede-se Ofício à Concessionária com as determinações de correção, e lavra-se Auto de Infração, se for cabível.

É importante observar que os trechos a serem fiscalizados dentro da área de atuação da ANTT possuem características próprias que devem ser levadas em consideração no planejamento da fiscalização, tais como segmentos com grande intensidade de tráfego, e outros com pouca ou nenhuma utilização, mas que possuem bens arrendados e, portanto, necessitam ser fiscalizados, face à obrigação das concessionárias de zelar pelo patrimônio público arrendado.

No ano de 2016, foram emitidos 175 relatórios de inspeção, entre “programadas” e “eventuais”. Os trechos

inspecionados podem ser observados nos quadros discriminados, por cada COFER, apresentados a seguir. Alguns trechos foram inspecionados mais de uma vez ou tiveram mais de um tipo de inspeção. A listagem completa e detalhada encontra-se no sistema SAFF.

Trechos inspecionados pela COFER/MG

CONCESSIONÁRIA / AUTORIZATÁRIA	TRECHO
ABPF	Trem de Guararema (Guararema-Luís Carlos)
	Trem Turístico ABPF: Trem das Águas (São Lourenço/MG a Soledade de Minas/MG) e Trem da Serra (Passa Quatro/MG a Cel. Fulgencio)
VALE	Trem Turístico FCA: Ouro Preto a Mariana
GIF	Trem Turístico GIF Consultoria: Trem das Cachoeiras (Rio Acima/MG)
FCA	Trem Turístico FCA: São João Del Rei a Tiradentes/MG
	Trem de Passageiros Expresso Campos-São Fidélis
	Miguel Burnier - General Carneiro
	Garças de Minas - Araguari
	Garças de Minas - Calafate
	Três Rios - Recreio - Paes Leme
	Ligação - Ponte Nova
	Campos – Recreio - Ligação
	São Francisco - Propriá
	Eldorado – Ferrugem - Calafate - General Carneiro - Prudente de Moraes - Calsete
	Rocha Leão - Fazenda União
	Macaé - Imbetiba
	Visconde de Itaboraí - Vitória/Porto Velho
	General Carneiro-Corinto- Buritizeiro
	Corinto-Montes Claros-Monte Azul
	São Félix-Monte Azul
	Sabará - Siderúrgica
	Angra dos Reis-Barra Mansa
	Ramal Ponte Nova
	São Félix - Mapele - São Francisco
	Brasília-Roncador Novo- Moinho de Goiás e Ramal Anápolis
	Boa Vista Nova -Casa Branca - Uberaba
	Araguari - Uberaba e Ramal Catalão - Ibia - Uberaba
	Divinópolis - Paulo Menicucci
	Goiandira - Fosfago
	Bonfim - Campo Formoso
	Saudade - Otavio Dapieve
	São Francisco - Petrolina
	Garças de Minas - Barra Mansa/RJ e Ramal CSN/Arcos
	Divinópolis - Três Corações - Varginha
	Praia Formosa - Visconde de Itaboraí/ Magé-Guapimirim
	Roncador Novo – Brasília e Ramal de Anápolis
	Ramal Ribeirão Preto - Passagem
Ramal de Evangelina – Itaú	
Ramal Replan e Ramal de Caldas	

CONCESSIONÁRIA / AUTORIZATÁRIA	TRECHO
EFVM	Ramal Tubarão (Tubarão, Entroncamento)
	Costa Lacerda - Pedreira Rio das Velhas
	Pedro Nolasco – Vitória/Porto Velho
	Piraqueaçu - Aracruz
	Porto Velho - Itabira
	Ramal de Fábrica (Desembargador Drumond, Fábrica),
	Ramal Conceição (Ent. km 540, Conceição)
	Ramal João Paulo (Ent. km 540, João Paulo)
MRS	Desemb. Drumond - Piçarrão
	Variante do Paraopeba (Caetano Lopes a Joaquim Murtinho)
	Arará - Posto km 64 - Guaíba
	Brisamar – Sepetiba e Ramal da Cosigua
	Ferrovia do Aço (Otávio Dapieve a Saudade)
	Ramal Córrego do Feijão e Ramal de Águas Claras
	Ramal do Terminal da Açominas ; Ramal do Terminal de Cimento Barroso; Ramal do Terminal da Paraibuna Metais
	Linha do Centro (Campestre-Ewbanck da Câmara- Juiz de Fora)
	Linha do Centro (Dr. Joaquim Murtinho-Posto km 452- Campestre)
	Miguel Burnier - Dr. Joaquim Murtinho - Posto km 452 - Posto km 64
FNSTC	Cel. João Carlos Guedes - Jeceaba
	Porto Nacional - Ouro Verde de Goiás- Anápolis

Trechos inspecionados pela COFER/CE

CONCESSIONÁRIA / AUTORIZATÁRIA	TRECHO
FTL	Sede - Fortaleza
	Eng. Jorge Lins (Recife/PE) – Arrojado
	Eng. Jorge Lins (Recife/PE) - Salgueiro
	João Felipe - Arrojado e Ramal Crato
	Aracapé - Caucaia – Altos - Teresina
	Ramal Macau
	São Luís/MA - Teresina/PI e Ramal do Itaqui
	Eng. Jorge Lins (Recife/PE) - Propriá
	Ramal Mucuriipe - Ramal Pecém
	Itabaiana, Paula Cavalcanti e Ramal de Cabedelo
	Boa Viagem - Oficina de Edgard Werneck
	Cinco Pontas-Entroncamento 1-Cabo
	Campina Grande-Galante
	Teresina/PI - Caucaia/CE
FNS S.A.	Açailândia (QAL) - Porto Nacional (PPN)
EFC	Marabá -Ponta da Madeira - Carajás
	Ramal Serra Sul

Trechos inspecionados pela COFER/RS

CONCESSIONÁRIA / AUTORIZATÁRIA	TRECHO
EFPO	Guarapuava - Cascavel
FTC	Linha Principal, Ramal de Oficinas, Ramal de Fiorita, Ramal de Sangão e Esplanada – Urussanga
ALL MS	São Francisco do Sul-Mafra
	Iperó-Pinhalzinho
	Cruz Alta-Triângulo
	Cruz Alta- Ijuí
	Santiago - Santo Ângelo - Santa Rosa
	Santo Ângelo- Ijuí
	Maringa - Cianorte
	Cacequi-Uruguaiana
	Triângulo - Cacequi - Bagé
	Bagé-Rio Grande
	Piratuba-Marcelino Ramos
	Uvaranas-Paranaguá
	Roca Sales-Passo Fundo
	Jaboticaba-Carlos Barbosa
	Ramal Cachoeira do Sul
	Ramal de Curitiba
	General Luz-Roca Sales
	Pátio Industrial - Rio Pardo - Triângulo
	Roca Sales - Lages
	Joaquim Murtinho-Uvaranas
	Mafra-Lages
	Ramal de Maringa
	Ramal de Antonina
	Ramal de Harmonia
	Ramal de Estrela
	Ramal do Porto de Pelotas
	Ramal do Porto de Porto Alegre
	Ramal Joinville - Moinho Santista
	Sub-Ramal de Rio Branco do Sul
	Cruz Alta-Passo Fundo-Marcelino Ramos
	Diretor Pestana-Triangulo Industria
Rubião Júnior -Paraguaçu Paulista	
Entroncamento - Livramento	
Uvaranas-Apucarana	

Trechos inspecionados pela COFER/SP

CONCESSIONÁRIA / AUTORIZATÁRIA	TRECHO
ABPF	Trem de Guararema (Guararema-Luís Carlos)
	Campinas-Jaguariúna
ALL MN	Marco Inicial - Rondonópolis
	Alto Araguaia - Rondonópolis
ALL MO	Indubrasil-Ponta Porã
	Mairinque-Bauru
	Bauru-Três Lagoas
	Indubrasil - Corumbá
	Três Lagoas-Indubrasil
	Ramal de Ladário e Ramal de Porto Esperança
	Boa Vista Velha- Itirapina-Araraquara- Marco Inicial
	Ouro-Araraquara
	Araraquara- Fernando Prestes
	Oficinas ALL São Paulo (Araraquara e Rio Claro)
	Araraquara - Rio Preto Paulista - Marco Inicial
	Jundiaí - Km 51 - Boa Vista Nova - Cnaga
	Itirapina-Panorama
	Boa Vista Velha – Itirapina - Araraquara - Marco Inicial
	Araraquara-Pradópolis
	Pereque - Evangelista de Souza-Canguera-Boa Vista Nova
	Ramal Itirapina - Panorama
	Ramal de Rio Claro Velho
	Ramal Varginha - Evangelista de Souza
	Ramal de Araras
Ramal de Piracicaba	
Ramal Replan	
MRS	Conceiçãozinha-Piaçaguera
	Areais-Ramais das Fábricas
	Santos-Jundiaí
	Suzano - Rio Grande da Serra
	Ramal de Mogi das Cruzes
	Roseira - São Bento
Manoel Feio-Barra Mansa	

Ressalta-se que, durante as inspeções, caso sejam identificadas deficiências na prestação de serviço público de transporte ferroviário, as concessionárias prestadoras de serviço público são notificadas para que adotem as providências necessárias. Dependendo da gravidade da deficiência, pode ser determinada restrição de velocidade ou outras restrições operacionais, ou até mesmo interdição do trecho ou suspensão do tráfego, quando detectado risco à segurança das operações.

Total de Bens Inspeccionados

No exercício de 2016, foram inspecionados 27.491 bens, conforme detalha a tabela a seguir:

ATIVOS INSPECIONADOS EM 2016	
Locomotivas	1.034
Vagões	24.177
Imóveis	1.570
Terrenos	531
Outros	179
TOTAL	27.491

Fonte: SUFER

Notificações de Irregularidades Emitidas

Foram emitidos, no exercício de 2016, um total de 208 Notificações de Infração/Auto de Infração, e foram emitidas 101 Notificações de Aplicação de Penalidade/Notificação de Penalidade.

Regularização Patrimonial de Ativos Arrendados

Encontram-se elencados na tabela abaixo, os Programas de Regularização Patrimonial em desenvolvimento retratando seus objetos, abrangência e as respectivas arrendatárias envolvidas em cada um deles.

A implantação dos programas foi objeto de discussão com as Arrendatárias dos bens vinculados à prestação do serviço público concedido de transporte ferroviário de cargas (ALLMS, ALLMP, ALLMO, MRS, FTC, FTL e FCA).

PROGRAMAS DE SANEAMENTO DOS PASSIVOS PATRIMONIAIS E MELHORIA DE PROCEDIMENTOS		
Nº	ESCOPO	ARRENDATÁRIAS
1	Edição anual de Termos Aditivos aos Contratos de Arrendamento, referentes aos bens desvinculados, substituídos etc., durante o período.	Todas
2	Regularização patrimonial do processo de cisão da Ferrobán.	ALLMP, ALLMS e FCA
3	Regularização patrimonial referente aos trechos devolvidos pela FCA – Resoluções ANTT 4.131/2013 e alterações posteriores.	FCA
4	Regularização patrimonial referente à cisão da Malha Nordeste.	FTL e TLSA
5	Saneamento do Anexo II – Exclusão de itens incorpóreos, serviços ou atividades específicas.	Todas
6	Repasse de bens móveis para as Concessionárias, exceto material rodante - Várias modalidades.	Todas
7	Programa anual de regularização patrimonial de material rodante.	Todas
8	Programa anual de regularização patrimonial de imóveis.	Todas
9	Regularização patrimonial dos bens cuja desvinculação foi proposta sob a égide da Resolução RFFSA nº 033/1999.	Todas

Fonte: CECAF/SUFER

Os programas de regularização patrimonial encontram-se em efetivo processo de execução, sendo que vários deles já foram finalizados ou encontram-se em fase final de desenvolvimento, no âmbito de cada uma das Arrendatárias dos bens vinculados à prestação do serviço público concedido de transporte ferroviário de cargas, cabendo destacar as seguintes ações e providências:

No tocante ao Programa 01, que tem por objeto a edição de termos aditivos compilando as propostas de mutação patrimonial apresentadas nos últimos anos e que não haviam sido formalizadas em sede de aditamento contratual. Cumpre informar que, no âmbito do exercício de 2016, foram assinados e publicados 6 (seis) Termos Aditivos compilados, ressaltando-se, ainda, que encontram-se em fase final de elaboração ou de assinatura pelas partes envolvidas (ANTT, DNIT e Concessionárias), 4 (quatro) Termos Aditivos Compilados.

Quanto ao Programa 02 (Regularização patrimonial do processo de cisão parcial da Ferroban) foi realizada reunião conjunta com representantes das Concessionárias abrangidas no processo de cisão da Ferroban — ALL Malha Paulista, ALL Malha Sul e Ferrovia Centro-Atlântica —, para discussão e obtenção de definições acerca do tema. Assim, após detida análise e instrução processual, mediante parecer técnico-patrimonial emitido pela CECAF, os autos foram encaminhados para análise dos aspectos jurídicos concernentes ao Termo Aditivo. Após análise e chancela das vias, os Termos Aditivos aos Contratos de Arrendamento nº 005/97 (ALLMS) e 047/98 (ALLMP), os quais foram devidamente analisados pelo DNIT, encontram-se em fase final de assinatura e publicação.

Em complemento, cabe observar que se encontra em análise, também, o necessário tratamento ao processo de cisão parcial da Ferroban para a Malha Oeste (ALL Malha Oeste).

Com relação ao Programa 05 (Saneamento dos Contratos de Arrendamento, mediante exclusão de itens incorpóreos, serviços e atividades específicas), foram assinados e publicados 6 (seis) Termos Aditivos saneadores, referente aos Contratos de Arrendamentos da ALL Malha Oeste, ALL Malha Sul, FCA, FTC, FTL e MRS. Ademais, encontra-se em discussão junto às Arrendatárias, a necessidade de celebração de aditamentos complementares para a retirada de parcelas de bens, eventualmente existentes, que possuam relação com os itens incorpóreos já retirados.

No que se refere ao Programa 09 - Regularização patrimonial dos bens cuja desvinculação foi proposta sob a égide da Resolução RFFSA nº 033/1999, após intensa discussão interna e considerando a complexidade do tema, a CECAF elaborou Nota Técnica tratando do assunto e atribuiu o projeto-piloto do programa à Ferrovia Transnordestina Logística S.A. - FTL. Apesar do projeto piloto ainda não ter sido concluído, foi dado andamento à regularização necessária as demais arrendatárias. Atualmente encontram-se em andamento 7 (sete) processos de Regularização Patrimonial proposta sob a égide da Resolução RFFSA nº 033/1999, dos quais 2 (dois) processos se encontram na fase de assinaturas pelas partes envolvidas (Concessionária, DNIT e ANTT).

Os demais programas deverão ser desenvolvidos ao longo do corrente ano, cabendo observar que os programas 07 e 08 possuem periodicidade anual, não tendo sido realizados ainda em 2016, em razão de terem sido, de certo modo, excepcionalmente abrangidos pelo programa 01, que objetiva a regularização dos pedidos de mutação que foram apresentados pelas Concessionárias até então, e não tinham ainda sido formalizados em sede de aditamento contratual.

Mutações Patrimoniais

Durante o exercício de 2016, foram instaurados e instruídos, pela ANTT, 61 (sessenta e um) novos processos para atendimento aos pedidos de mutações patrimoniais provenientes das Arrendatárias.

No mesmo período, foram publicadas as Resoluções e Portarias abaixo indicadas, decorrentes desses processos, consubstanciando um total de 32 mutações patrimoniais (vinculações, desvinculações, substituições, transferências, modificações e ressarcimento de bens móveis e imóveis arrendados):

CONCESSIONÁRIA	PROCESSO	DESCRIÇÃO DO PROCESSO	ATO AUTORIZATIVO
ALLMP	50500.312784/2016-29	Solicitação de desvinculação de benfeitorias classificadas como operacional em terreno não operacional - Limeiras /SP. - NBP's 4354005, 4354006 e 4450251	Portaria nº 119, de 13/12/2016, publicada no D.O.U de 20/12/2016
ALLMS	50500.093926/2012-10	Desvinculação da estação de maquinista Isaac/RS	Resolução nº 5.073, de 27.4.2016, publicada no D.O.U de 2.5.2016
	50500.118109/2012-81	Pedido de desvinculação da estação São João - NBP: 6206703.	Resolução nº 5.111, de 31.5.2016, publicada no D.O.U de 6.6.2016
	50500.240591/2015-88	Desvinculação da estação ferroviária de Cruz Alta/RS, e do imóvel denominado escritório de Cruz Alta - relatório técnico de indenização	Resolução nº 5.116, de 8.6.2016, publicada no D.O.U de 13.6.2016
	50500.335824/2015-20	Desvinculação de imóvel (casa de alvenaria) no recinto ferroviário de Sertão/RS - NBP 6203415 - trecho ferroviário Santa Maria - Marcelino Ramos	Portaria nº 116, de 05/12/2016, publicada no D.O.U de 14/12/2016
EFVM	50500.249792/2016-21	Alienação de bem imóvel em Timóteo/MG - EFVM. Desvinculação da parcela de terreno com área de 78.632,04m² integrante do pátio Mário Carvalho - Timóteo/MG	Portaria nº 77, de 10/10/2016, publicada no D.O.U de 19/10/2016
FCA	50500.004375/2008-41	Cessão do antigo armazém de exportação e importação à FCA	Resolução nº 5.149, de 04/08/2016, publicada no D.O.U de 11/08/2016
	50510.010449/2013-27	Desvinculação de bem arrendado estação santo Antônio dos Campos/MG, NBP: 2201945	Portaria nº 109, de 30/11/2016, publicada no D.O.U de 08/12/2016
	50500.046441/2015-80	Pedido de substituição de vagões arrendados (1012 x 709)	Portaria nº 028, de 20/04/2016, publicada no D.O.U de 22/04/2016
FTC	50500.319580/2016-19	Desvinculação de veículo Ford f1000 – NBP: 36460986	Portaria nº 071, de 26.09.2016, publicada no D.O.U de 03.10.2016
	50500.081955/2012-39	Desvinculação de bens operacionais: casa de bombas - Tubarão/SC NBP: 6200395 e caixa d'água localizada em terreno não operacional.	Resolução nº 5.147, de 04.08.2016, publicada no D.O.U de 11.08.2016
	50500.125758/2013-11	Vinculação de bens móveis	Resolução nº 5.065, de 6.4.2016, publicada no D.O.U de 7.4.2016
FTL	50500.026813/2013-90	Projeto de expansão do VLT - veículo leve sobre trilhos até a estação de Jaraguá/AL	Resolução nº 5.025, de 18/02/2016, publicada no D.O.U de 22/02/2016
	50500.186561/2013-57	Desvinculação da estação de Macau/RN - NBP nº 1240117.	Portaria nº 118, de 13/12/2016, publicada no D.O.U de 20/12/2016
	50500.186558/2013-33	Desvinculação da estação de Codó/CE - NBP: 1205182 e parcela de 940 m² do NBP: 1005007	Resolução nº 4.990, de 13.1.2016, publicada no D.O.U de 15.1.2016
	50525.007344/2014-11	Pedido de integralização de material rodante (vagões)	Resolução nº 5.075, de 27.4.2016, publicada no D.O.U de 2.5.2016

CONCESSIONÁRIA	PROCESSO	DESCRIÇÃO DO PROCESSO	ATO AUTORIZATIVO
FTL	50500.347360/2015-02	Vinculação e incorporação de ativo registrado sob NBP 1419423 (veículo caminhão modelo f4000) ao contrato de arrendamento nº 071/97	Resolução 5.050, de 16.3.2016, publicada no D.O.U de 22.3.2016
	50525.003655/2016-64	Pedido de vinculação e incorporação dos vagões 607593-2- e 601726-6	Portaria nº 88, de 31/10/2016, publicada no D.O.U de 07/11/2016
MRS	50500.003721/2010-99	Desvinculação de bens móveis nas instalações do horto florestal em Belo Horizonte/MG	Portaria nº 30, de 27/04/2016, publicada no D.O.U de 12/05/2016
	50500.019223/2010-68	Desvinculação de bens arrendados. Pela portaria nº 062 de 12.03.2015, somente foram desvinculados os bens móveis.	Portaria nº 115, de 05/12/2016, publicada no D.O.U de 14/12/2016
	50500.108409/2014-14	Desvinculação do bem imóvel denominado posto médico da estação ferroviária de Conselheiro Lafaiete/MG, NBP: 3200418.	Portaria nº106, de 30/11/2016, publicada no D.O.U de 07/12/2016
	50500.108400/2014-11	Desvinculação de bem – NBP: 4290076 - estação de Casqueiro.	Portaria nº 105, de 29/11/2016, publicada no D.O.U de 05/12/2016
	50500.108376/2014-11	Desvinculação de bem – NBP: 3203882 - estação Pedra do Sino	Portaria nº 110, de 30/11/2016, publicada no D.O.U de 07/12/2016
	50500.108387/2014-92	Desvinculação de bem NBP: 3201101 - estação Pagador Andrade	Portaria nº107, de 30/11/2016, publicada no D.O.U de 07/12/2016
	50500.128547/2014-10	Desvinculação e demolição de bens - NBP: 4202216, 4202217 e 4202218	Portaria nº 104, de 28/11/2016, publicada no D.O.U de 05/12/2016
	50500.296760/2014-53	Desincorporação de bem imóvel arrendado - vinculado com pedido de demolição	Portaria nº 108, de 30/11/2016, publicada no D.O.U de 07/12/2016
	50500.288049/2014-25	Desvinculação bem operacional - regularização ressarcimento de ativos demolidos	Portaria nº120, de 13/12/2016, publicada no D.O.U de 20/12/2016
	50500.324969/2015-03	Desvinculação/demolição da guarita NBP: 3290047 (1m ² mist km 461) - localizada em Conselheiro Lafaiete/MG	Resolução nº 5.096, de 11.5.2016, publicada no D.O.U de 18.5.2016
	50500.390016/2015-25	Transformação de vagões arrendados - 1 (um) vagão fhs de NBP: 619979-8 em pes - 31 (trinta e um) vagões gdr e gpr em pcr	Portaria nº 032, de 10.5.2016, publicada no D.O.U de 17.5.2016
	50505.132582/2015-74	Estação Joaquim Murinho NBP: 3200403 incorporação de bem imóvel	Portaria nº 076, de 06/10/2016, publicada no D.O.U de 14/10/2016
	50500.060557/2016-11	Vinculação ao contrato de arrendamento nº 072/96 - reserva técnica	Resolução nº 5.107, de 31.5.2016, publicada no D.O.U de 6.6.2016
	50500.377559/2015-57	Vinculação imóvel denominado cobertura galpão conserva e pulverização de vagões NBP 3290102-01	Portaria nº 078, de 11/10/2016, publicada no D.O.U de 19/10/2016

Fonte: CECAF/SUFER

Como resultado dos atos autorizativos acima listados, além dos processos de regularização patrimonial, destaca-se a celebração de 19 (dezenove) Termos Aditivos aos Contratos de Arrendamento abaixo relacionados, além de vários outros em processo de análise técnica ou jurídica, bem como em fase de assinatura pelos signatários:

CONCESSIONÁRIA	NÚMERO DO ADITIVO	PROCESSO	OBJETO	DATA DA ASSINATURA
ALLMO	.002	50500.053989/2016-67	Termo Aditivo consolidando transferências de bens móveis entre a ALLMO e a ALLMP.	07/04/2016
	.003	50500.137198/2015-16	Proposta de Saneamento do Anexo II do Contrato de Arrendamento nº037/96 (Malha Oeste), mediante a necessária exclusão de itens incorpóreos, bem como de serviços ou atividades específicas.	18/04/2016
ALLMP	.002	50500.044340/2011-41	Re-ratificar as alterações introduzidas pelo Termo Aditivo nº 01, bem como a substituição (reposição) dos bens dados em substituição.	22/06/2016
	.003	50500.048351/2016-12	Proposta de celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 047/98, compilando as propostas de mutação patrimonial apresentadas pela Concessionária ALL Malha Paulista.	07/04/2016
	.004	50500.053989/2016-67	Termo Aditivo consolidando transferências de bens móveis entre a ALLMP, ALLMO e ALLMS.	07/04/2016
ALLMS	.003	50500.111280/2015-11	Proposta de celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 005/97, compilando as propostas de mutação patrimonial apresentadas pela Concessionária ALL Malha Sul. (TA nº 03)	16/03/2016
	.004	50500.053989/2016-67	Termo Aditivo consolidando transferências de bens móveis entre a ALLMS e a ALLMP.	07/04/2016
	.005	50500.137201/2015-93	Proposta de Saneamento do Anexo II do Contrato de Arrendamento nº005/97 (Malha Sul), mediante a necessária exclusão de itens incorpóreos, bem como de serviços ou atividades específicas.	20/04/2016
FCA	.006	50500.137193/2015-85	Proposta de Saneamento do Anexo II do Contrato de Arrendamento nº048/96 (Malha Centro-Leste), mediante a necessária exclusão de itens incorpóreos, bem como de serviços ou atividades específicas	04/02/2016

CONCESSIONÁRIA	NÚMERO DO ADITIVO	PROCESSO	OBJETO	DATA DA ASSINATURA
FTC	.003	50500.194616/2015-64	Proposta de celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 002/97, compilando as propostas de mutação patrimonial apresentadas pela Concessionária Ferrovia Tereza Cristina S.A.	03/02/2016
	.004	50500.137195/2015-74	Proposta de Saneamento do Anexo II do Contrato de Arrendamento nº002/97 (Estrada de Ferro Tereza Cristina), mediante a necessária exclusão de itens incorpóreos, bem como de serviços ou atividades específicas.	03/02/2016
	.005	50500.023386/2013-98	Desincorporação de 20 (vinte) bens imóveis, bem como a Incorporação de 01 (um) bem imóvel, ao anexo II do Contrato de Arrendamento nº 002/97.	12/04/2016
	.006	50500.030150/2007-60	Desvinculação/Desincorporação da Ponte Metálica de Laranjeiras (Cabeçudas), NBP 6101444, localizada em Laguna/SC.	08/08/2016
FTL	.001	50500.194619/2015-06	Proposta de celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 071/97, compilando as propostas de mutação patrimonial apresentadas pela Concessionária Ferrovia Transnordestina Logística S.A.	29/01/2016
	.002	50500.121031/2015-25	Proposta de Saneamento do Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 071/97 (Malha Nordeste), mediante a necessária exclusão de itens incorpóreos, bem como de serviços ou atividades específicas.	29/01/2016
	.003	50500.077403/2012-26	Vincular 03 locomotivas ao Contrato de Arrendamento nº 071/97	13/01/2016
MRS	.010	50500.190370/2015-51	Proposta de celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 072/96, compilando as propostas de mutação patrimonial apresentadas pela Concessionária MRS Logística S.A.	18/02/2016
	.011	50500.077403/2012-26	Desvincular 03 locomotivas do Contrato de Arrendamento nº 072/96	13/01/2016
	.012	50500.137202/2015-38	Proposta de Saneamento do Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 072/96 (Malha Sudeste), mediante a necessária exclusão de itens incorpóreos, bem como de serviços ou atividades específicas.	03/02/2016

Fiscalização Financeira e Regulação Econômica

Em 2016, o Manual de Fiscalização empregado na fiscalização econômico-financeira das concessionárias de ferrovia foi revisto e atualizado. A atualização foi promulgada pela Deliberação ANTT nº 141/16.

O Manual de Fiscalização possui, basicamente, duas funções. A primeira é detalhar as possíveis modalidades de fiscalização e suas características. A segunda, mais densa, é elencar todos os itens da Fiscalização Ordinária, imprescindíveis e necessários à emissão dos Atestados de Regularidade, nos dois ciclos de fiscalização definidos no Manual: 31 de maio e 30 de novembro de cada ano.

O quadro abaixo lista a quantidade de itens fiscalizados por Concessionária, em cada um destes ciclos. Se qualquer um dos itens apresentar a situação Irregular, o Atestado de Regularidade respectivo àquela Concessionária não é emitido. A quantidade de itens por Concessionária ou Subconcessionária é variável, a depender do Contrato de Concessão, Resoluções da ANTT e outros fatores mandatórios.

CONCESSIONÁRIA	ITENS FISCALIZADOS
ALLMO	21
ALLMN	10
ALLMP	21
ALLMS	21
ALL (Holding)	7
EFC	22
EFVM	22
FCA	27
FNS	19
MRS	24
FTC	23
TLSA	22
FTL	21
FERROESTE	11
FNS/VALEC	15
FIOL/VALEC	15
TOTAL	301

Um ponto específico de todo o escopo da fiscalização econômico-financeira é o correto recolhimento de percentuais incidentes sobre atividades econômicas geradoras de receitas alternativas para as concessionárias. Ao longo do ano de 2016, foram conduzidos 17 processos de fiscalização e apuração de recolhimento de percentuais sobre receitas alternativas auferidas. Foram proferidas 12 decisões de cobranças de valores efetivamente apurados como devidos, que totalizaram R\$ 6.288.352,55, conforme quadro a seguir:

CONCESSIONÁRIA	PROCESSOS	VALOR DEVIDO
MRS	1	R\$ 206.976,99
FTC	2	R\$ 17.384,53
FCA	3	R\$ 143.005,34
ALLMO	2	R\$ 875.398,85
ALLMS	7	R\$ 1.125.436,22
ALLMP	1	R\$ 3.918.408,61
FTL	2	R\$ 1.742,01
Total	17	R\$ 6.288.352,55

Fonte: CECAF/SUFER

Fiscalização Financeira Ordinária

A Fiscalização Ordinária é aquela realizada permanentemente com o objetivo de formar juízo acerca da regularidade das Concessionárias, segundo os preceitos do Manual de Fiscalização. É a partir da fiscalização ordinária que se atesta a conformidade das empresas reguladas em relação às condições avençadas nos editais de licitação, contratos de outorga e demais normas legais aplicáveis. Esta fiscalização é realizada semestralmente nas datas de 31 de maio e 30 de novembro e tem por base os documentos e informações encaminhados pelas concessionárias ferroviárias.

Como resultado, é possível identificar prováveis infrações, apurar irregularidades e propor melhorias, bem como atestar a regularidade ou não das outorgas. Em 2016, foram emitidos Atestados de Regularidade para as concessionárias em situação regular ou regular com ressalva, conforme quadro abaixo:

CONCESSIONÁRIA	31/05/2016	30/11/2016
ALLMO	NÃO	NÃO
ALLMN	SIM	SIM
ALLMP	SIM	NÃO
ALLMS	SIM	NÃO
EFC	SIM	SIM
EFVM	SIM	SIM
FCA	SIM	NÃO
FNS	SIM	SIM
MRS	SIM	NÃO
FTC	NÃO	SIM
TLSA	SIM	SIM
FTL	SIM	NÃO
FERROESTE	NÃO	NÃO
FNS/VALEC	SIM	SIM
FIOL/VALEC	SIM	SIM

Fonte: SUFER

Tarifas de Frete Ferroviário

Ao longo de 2016, foram conduzidos os seguintes processos de reajuste de tarifas de frete ferroviário, conforme tabela abaixo, a partir de requerimento por parte de cada Concessionária e comprovação de regularidade contratual. Os reajustes das Concessionárias ALLMS e FCA para os quais não houve publicação de Resolução ainda não tiveram seus trâmites administrativos encerrados.

CONCESSIONÁRIA	PROCESSO	RESOLUÇÃO	DATA DOU
ALLMO	50500.241793/2016-28	5.237	16/12/2016
ALLMP	50500.056432/2016-88	5.130	14/07/2016
ALLMS	50500.432853/2016-10		
EFC	50500.211764/2016-31	5.225	28/11/2016
EFVM	50500.211769/2016-64	5.165	25/08/2016
FCA	50510.020679/2016-47	5.138	18/07/2016
FCA	50500.347230/2016-42		
MRS	50500.412857/2016-81	5.256	11/01/2017

Ainda, no ano de 2016, foi criada tabela tarifária para a mercadoria Contêiner na concessionária Ferrovia Tereza Cristina – FTC, pela Resolução ANTT nº 5.223/16.

Processos de Anuência

Em 2016, foram analisados três processos de anuência relativos à emissão de títulos por parte das concessionárias de ferrovia:

- Processo nº 50500.139836/2015-25: Aditamento à escritura da 10ª Emissão de Debêntures da América Latina Logística S.A., aprovada pela Deliberação nº 080/2016.
- Processo nº 50500.327210/2015-74: Aditivo nº 2 ao Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito Rotativo nº 13.2.0890.1, entre a MRS e o BNDES, aprovado pela Deliberação nº 067/2016.
- Processo nº 50500.171729/2016-72: Aditivo nº 4 ao Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito Rotativo nº 13.2.0890.1, entre a MRS e o BNDES, aprovado pela Deliberação nº 184/2016.
- Processo nº 50500.171729/2016-72: Aditivo nº 5 ao Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito Rotativo nº 13.2.0890.1, celebrado entre a MRS e o BNDES, aprovado pela Deliberação nº 184/2016.

Processos de Apuração de Infração

Em 2016, foram abertos 42 processos administrativos de apuração de infrações (PAS) a normativos econômico-financeiros, distribuídos por Concessionária, conforme o seguinte quadro:

CONCESSIONÁRIA	PAS
ALL Holding	3
ALLMN	1
ALLMO	1
ALLMP	1
ALLMS	11
EFVM	7
FCA	5
MRS	2
TLSA	1
VALEC-FIOL	4
VALEC-FNS	6
Total	42

Adicionalmente, foram analisadas, em primeira instância, um total de 65 defesas, referentes a processos administrativos de apuração de infração abertos nos anos de 2014 a 2016:

CONCESSIONÁRIA	ANÁLISE DE 1ª INSTÂNCIA
ALL Holding	6
ALLMN	2
ALLMO	2
ALLMP	2
ALLMS	7
FCA	38
MRS	6
TLSA	2
TOTAL	65

As 65 defesas em primeira instância produzidas no ano de 2016 culminaram nas decisões apresentadas abaixo. A penúltima linha do quadro, com a denominação 'Prazo Recursal', refere-se à decisão administrativa que concedeu novo prazo para apresentação de defesa, em decorrência dos argumentos apresentados pela Concessionária, visando, sempre, a garantia da ampla defesa e do contraditório por parte dos entes regulados:

DECISÃO	ANÁLISE DE 1ª INSTÂNCIA
Advertência	22
Multa	23
Arquivamento	9
Prazo Recursal	11
TOTAL	65





Relatório Anual 2016 - ANTT

TRANSPORTE DE CARGAS

TRANSPORTE DE CARGAS

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS (TRC) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO				
COFIS	CONSOLIDADO			
	Meta	Executado	% Executado	Autos Lavrados
URBA	490	1.391	283,88%	393
URCE	7.584	8.933	117,79%	457
URCN	4.512	14.966	331,69%	1.080
URMA	6.948	7.372	106,10%	2.528
URMG	1.776.837	3.539.864	199,22%	41.455
URPE	2.634	770	29,23%	132
URRJ	5.390.909	6.285.649	116,60%	90.625
URRS	2.517.035	1.170.225	46,49%	23.252
URSC	-	2.458.515	-	22.778
URSP	5.123.419	6.443.293	125,76%	48.921
TOTAL	14.830.368	19.930.978	134,39%	231.621

Fonte: SUFIS

Em 2016, foram realizados 19.930.978 procedimentos de fiscalização nos serviços de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC). O resultado obtido representa execução de 134,39% da meta para o período. A partir dessas ações de fiscalização no TRC, foram lavrados 231.621 autos de infração.

Além das fiscalizações rotineiras, teve continuidade a Operação Safra com o objetivo de contribuir para a chegada programada de veículos de transporte rodoviário de cargas ao Porto de Santos, com ênfase na fiscalização do transporte de soja. Em 2016, essa operação foi realizada no período de março a maio, e contou com o apoio da Fiscalização Eletrônica da ANTT. As equipes em campo, apoiadas por informações do sistema de fiscalização eletrônica, abordaram 5.509 veículos rodoviários transportando soja, sendo que 2.313 não apresentavam agendamento para o transbordo intermodal no Porto de Santos/SP (42% dos veículos abordados).

Como resultado, segundo os controles da Companhia Docas – CODESP, apenas 8% de veículos rodoviários chegaram aos terminais sem o respectivo agendamento.

O cumprimento das metas por parte da URRS foi significativamente impactado com a criação da Unidade Regional de Santa Catarina (URSC) por meio da Deliberação nº 320/2015, posterior à definição das metas para o ano de 2016. Quando da definição das metas, a URRS era responsável pelos estados de RS, SC e PR. Após a criação da URSC, a URRS passou a ser responsável apenas por RS, ficando o PR sob a responsabilidade da URSP.

Excesso de Peso (EP)

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS (TRC) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO				
COFIS	EP			
	Meta	Executado	% Executado	Autos Lavrados
URBA	-	764	-	117
URCE	-	-	-	-
URCN	-	12.069	-	399
URMA	-	-	-	-
URMG	1.772.709	3.530.470	199,16%	35.597
URPE	-	-	-	-
URRJ	5.367.429	6.247.973	116,41%	75.375
URRS	2.484.019	1.124.618	45,27%	16.022
URSC	-	2.452.188	-	21.678
URSP	5.099.523	6.406.800	125,64%	42.426
TOTAL	14.723.680	19.774.882	134,31%	191.614

Fonte: SUFIS

Em 2016, foram realizados 19.774.882 procedimentos de fiscalização de EP, o que corresponde a 134,31% da meta para o período. Foram lavrados 191.614 autos de infração. Destaca-se que a fiscalização de excesso de peso representa 99,22% da fiscalização de transporte de cargas realizada no exercício.

Cabe destacar que a meta para o ano de 2016 foi definida em 2015, quando da aprovação do Plano Anual de Fiscalização. O acréscimo de 34,31% na execução da meta definida para o ano de 2016 deve-se principalmente a entrada em operação no ano de 2016 de 07 (sete) Postos de Pesagem Veicular, após a definição da referida meta, conforme tabela a seguir:

Novos Postos de Pesagem Veicular em Operação

POSTO DE PESAGEM VEICULAR (PPV)	INÍCIO DA OPERAÇÃO	RODOVIA	LOCALIZAÇÃO (KM)
Carandaí/MG	Jan/2016	BR-040	664,3
Ribeirão das Neves/MG	Jan/2016	BR-040	507,9
João Pinheiro/MG	Jan/2016	BR-040	146,8
Ipameri/GO	Jul/2016	BR-050	127,6
Ipameri/GO	Jul/2016	BR-050	136,5
Comendador Gomes/MG	Jan/2016	BR-153	175,5
Araxá (Ibiá)/MG	Fev/2016	BR-262	673,4

Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC

Ao final de 2016, encontravam-se regularmente inscritos no RNTRC 783.947 transportadores, sendo que desse número, 622.328 são relativos a profissionais autônomos, 161.264 empresas e 355 cooperativas, com uma frota total de 1.975.871 veículos.

A saber, para exercer a atividade econômica do Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas, faz-se necessária a prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC.

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 2016, 26 empresas estavam habilitadas como administradoras de meios de Pagamento Eletrônico de Frete. Quanto às operações de transporte, 7.122.720 foram cadastradas entre janeiro e dezembro de 2016.

Vale-Pedágio Obrigatório

Com relação ao fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório, 10 empresas estão habilitadas a fornecer os modelos, que devem ser aceitos em todas as praças de pedágio.

A fiscalização do RNTRC, PEF e Vale Pedágio em 2016 é apresentada abaixo, por Unidade Regional:

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS (TRC) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO						
COFIS	RNTRC, PEF e VP					
	Meta	Executado	% Executado	Autos Lavrados RNTRC	Autos Lavrados VP	Autos Lavrados PEF
URBA	250	283	113,20%	-	-	30
URCE	6.984	7.128	102,06%	140	-	107
URCN	3.720	2.852	76,67%	271	124	209
URMA	6.408	6.550	102,22%	1.124	-	690
URMG	3.528	8.616	244,22%	2.953	848	658
URPE	2.034	489	24,04%	69	-	5
URRJ	19.980	33.842	169,38%	10.759	1.090	1.057
URRS	15.252	28.305	185,58%	3.722	495	1.153
URSC	-	5.042	-	410	44	54
URSP	19.236	21.598	112,28%	3.711	1.276	540
TOTAL	77.392	114.705	148,21%	23.159	3.877	4.503

Fonte: SUFIS

No ano de 2016, foram realizados 114.705 procedimentos de fiscalização de RNTRC, PEF e VP, o que corresponde a 148,21% da meta para o período. Sendo lavrados o total de 31.539 autos de infração.

Em virtude do período de restrição orçamentária, foram ampliadas as fiscalizações nos Postos de Pesagem Veicular onde a ANTT tem fiscais lotados.

Operador de Transporte Multimodal e de Cargas - OTM

Em consonância à Resolução ANTT nº 794/2004, ao longo de 2016, foram concedidas 81 habilitações, recadastrados 17 operadores e canceladas 33 habilitações, totalizando 597 habilitados como Operadores de Transporte Multimodal – OTM. Destes, 5 (seis) são empresas estrangeiras.

O exercício da atividade do Operador de Transporte Multimodal – OTM depende de prévia habilitação.

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS (TRC) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO				
COFIS	TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS			
	Meta	Executado	% Executado	Autos Lavrados
URBA	-	-	-	-
URCE	-	-	-	-
URCN	192	-	0,00%	-
URMA	-	-	-	-
URMG	-	16	-	2
URPE	-	-	-	-
URRJ	-	-	-	-
URRS	15.264	15.042	98,55%	800
URSC	-	681	-	16
URSP	2.160	9.355	433,10%	291
TOTAL	17.616	25.094	142,45%	1.109

Fonte: SUFIS

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 2016, foram concedidas 290 habilitações e 41 renovações a empresas brasileiras e 190 habilitações e 42 renovações a empresas estrangeiras. Ao final, eram 670 empresas brasileiras autorizadas a transportar para território estrangeiro e 1.277 empresas estrangeiras autorizadas a transportar para o Brasil, com uma frota de 50.020 veículos brasileiros e 49.878 veículos estrangeiros.

Para o TRIC foram estabelecidas metas apenas para as UR's que possuem fronteira com outros países. Em 2016, foram realizados 25.094 procedimentos de fiscalização de TRIC, 142,45% da meta para o período. Sendo lavrados 1.109 autos de infração.

Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos – TRPP

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS (TRC) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO				
COFIS	Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos			
	Meta	Executado	% Executado	Autos Lavrados
URBA	240	344	143,33%	246
URCE	600	1.805	300,83%	210
URCN	600	45	7,50%	77
URMA	540	822	152,22%	714
URMG	600	762	127,00%	1.397
URPE	600	281	46,83%	58
URRJ	3.500	3.834	109,54%	2.344
URRS	2.500	2.260	90,40%	1.060
URSC	-	604	-	576
URSP	2.500	5.540	221,60%	677
TOTAL	11.680	16.297	139,53%	7.359

Fonte: SUFIS

No ano de 2016, foram realizados 16.297 procedimentos de fiscalização de TRPP, o que corresponde a 139,53% da meta para o período e lavrados 7.359 autos de infração.



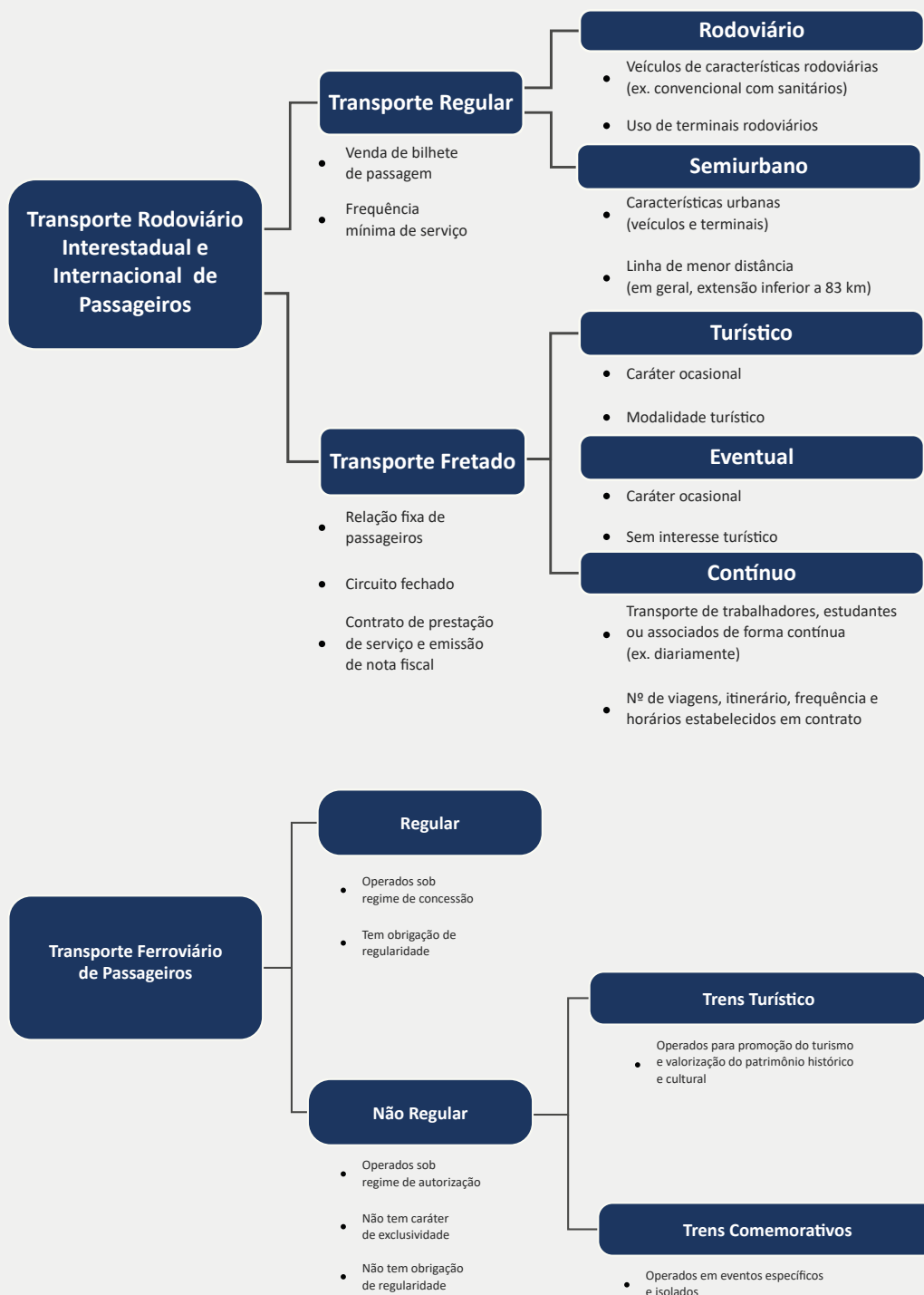


Relatório Anual 2016 - ANTT

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Os serviços de transporte de passageiros na Agência são classificados conforme esquema, a seguir:



Em dezembro de 2016, haviam 4.135 empresas cadastradas na ANTT para o modo rodoviário e 16 empresas para o modo ferroviário. A evolução do número de empresas, linhas, motoristas e frota comparado com o ano anterior é apresentada na tabela, a seguir:

Informações de Cadastro do Transporte de Passageiros

	MODO	DEZ/2015	DEZ/2016
Nº DE EMPRESAS	Rodoviário	4.024	4.150
	Ferrovário	13	16
LINHAS/ SERVIÇOS REGULARES	Rodoviário	2.958	3.136
	Ferrovário	4	4
MOTORISTAS	Rodoviário	71.399	71.328
FROTA		32.758	27.707

Fonte: SUPAS

Em 2016, foram transportados aproximadamente 92 milhões de passageiros nos serviços de transporte regulamentados pela ANTT. Especificamente para o modo rodoviário, foram executadas cerca de 4 milhões de viagens, conforme tabela abaixo.

Informações operacionais Transporte de Passageiros

	MODO	2014	2015	2016
VIAGENS	Rodoviário	3.440.470	3.484.726	3.862.638
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	Rodoviário	110.938.706	107.825.938	92.529.213
	Ferrovário	2.078.900	1.889.208	2.893.458
	Total	113.017.606	109.715.146	95.422.671

Fonte: SUPAS

Atividades de Outorga

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 será realizada mediante os seguintes instrumentos:

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

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

Permissão

Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros – Distrito Federal e municípios de seu entorno. Em 2016, não houve delegações por meio de permissões.

Outorga do serviço de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o DF e seu entorno.

Durante a fase de recebimento de propostas do Edital de Licitação nº 2/2014, houve uma empresa proponente para o Lote 2, duas para o Lote 3 e duas para o Lote 4. Não houve interessadas em participar da licitação do lote 1. A proponente do Lote 2 foi eliminada na fase de Qualificação (Envelope II). Assim, a licitação, na forma como foi inicialmente lançada, seguiu apenas em relação aos Lotes 3 e 4.

Após a abertura dos Planos de Negócios das vencedoras, a Comissão de Outorga apontou inconsistências na documentação apresentada para os Lotes 3 e 4, como ausência de informações e documentos que deveriam constar originariamente, razão pela qual ambos os Planos de Negócios foram rejeitados.

Considerando que a rejeição dos Planos de Negócios no caso concreto ensejaria a desclassificação das únicas proponentes classificadas para os Lotes 3 e 4, o interesse público envolvido, e o disposto no § 3º do art. 48 da Lei 8666/93, a ANTT abriu prazo para que as licitantes reapresentassem documentação correta, em 8 dias úteis, conforme Deliberações nº 382 e 383, de 8 de dezembro de 2014. As novas documentações foram apresentadas no prazo, analisadas, e aceitas pela Comissão. Não houve a apresentação de recursos contra a decisão da Comissão de Outorga.

Com isso, a Licitação foi homologada pela ANTT pela Resolução ANTT nº 4552 para o Lote 3 e Resolução ANTT nº 4553 para o Lote 4, ambas publicadas em 22 de janeiro de 2015 no Diário Oficial da União, Seção 1, pg. 99.

Diante da abertura de prazo para reapresentação do Plano de Negócios para as proponentes dos Lotes 3 e 4, a proponente do Lote 2, Kandango Transportes e Turismo LTDA, interpôs recurso à Diretoria, que foi posteriormente acatado por meio da Deliberação ANTT nº 16, de 15 de Janeiro de 2015, determinando à proponente a apresentação no prazo de 8 (oito) dias úteis nova documentação referente ao Envelope I, conforme estabelece o Art. 48, §3º da Lei 8.666/93. A documentação foi entregue pela Proponente em 02/02/2015, analisada e aceita pela Comissão de Outorga e pela BM&FBovespa, conforme a Ata de Julgamento dos documentos de Qualificação disponibilizada no site da ANTT.

Em 11 de março de 2015, realizou-se na sede da ANTT a Sessão Pública de Abertura do Envelope II – Qualificação da empresa proponente do Lote 2, e, após análise pela Comissão de Outorga, a Proponente foi eliminada do certame por ausência de requisitos previstos no Edital de Licitação nº 2/2014, conforme ata de análise divulgada no site da ANTT. Dessa decisão, a proponente interpôs recurso administrativo, ao qual foi negado provimento pela Diretoria da ANTT, conforme Deliberação nº 153 de 26 de maio de 2015, publicada no Diário Oficial da União de 28 de maio de 2015, pg. 70.

Em relação ao Lote 4, o Contrato de Permissão com a empresa vencedora do certame foi assinado em 22 de julho de 2015. Atualmente, aguarda-se o início das operações pela vencedora, previsto para o primeiro semestre de 2017.

Quanto ao Lote 3, foi publicado, no dia 6 de novembro de 2015, acórdão do Tribunal de Contas da União, em representação interposta pela Cootransp, contra a homologação e adjudicação do Lote à empresa

UTB Transporte Brasília. A decisão foi no sentido de serem anulados os atos que levaram à habilitação da empresa UTB União Transporte Brasília Ltda., bem como dos atos subsequentes, facultando à ANTT a retomada do processo licitatório no momento imediatamente anterior a essa etapa ou o desfazimento de todo o procedimento licitatório, no que se refere ao Lote 3.

Diante disso, em 27 de novembro de 2015, foi publicada a Deliberação DG nº 379, revogando o certame licitatório referente ao Lote 3 do Edital nº 02/2014.

Adaptação do Edital nº2/2014 e Respectivo Plano de Outorga

Tendo em vista que para o Lote 1 não houve proponente interessado (licitação deserta) e que o único proponente ao Lote 2 foi eliminado (licitação fracassada), foram realizadas adequações no Plano de Outorga, como a racionalização das linhas existentes e a reconfiguração dos Lotes 1 e 2 ofertados na Licitação regida pelo Edital nº 2/2014, bem como foram realizadas algumas mudanças nas minutas de Edital e Contrato de Permissão, incorporando a experiência adquirida ao longo do processo licitatório. A reconfiguração dos Lotes 1 e 2 resultou na divisão deles em 4 Lotes.

A adaptações realizadas no Edital e Plano de Outorga foram implementadas no instrumento de delegação submetido à AP nº04/2015.

Audiência Pública Nº4/2015

Após a conclusões das modificações dos instrumentos de delegações constantes no Edital nº2/2014, foi aberta a Audiência Pública nº 4/2015, com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento do ato regulamentar, a ser expedido pela ANTT, sobre o Plano de Outorga dos novos 4 Lotes e as Minutas do Edital de Licitação e de Contrato de Permissão dos Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros que atendem o Distrito Federal e municípios de seu entorno, operados por ônibus do tipo urbano, com período de contribuições de 7 de julho de 2015 a 7 de agosto de 2015. A Sessão Pública foi realizada no dia 4 de agosto de 2015, na sede da ANTT.

No ano de 2016, foi concluído o Relatório da Audiência Pública e submetido à deliberação da Diretoria da ANTT. Por meio da Deliberação 147, de 31 de maio de 2016, a Diretoria aprovou a Ata e o Relatório da Audiência Pública nº 004/2015 e sobrestou a continuidade do processo até a conclusão dos estudos de integração. Em novembro, foi encaminhada à Diretoria proposta preliminar para o cenário de integração.

A ANTT participou ainda como apoio técnico na elaboração de Termo de Referência para Contratação pelos Governos de Goiás e do Distrito Federal de Instituição Especializada para o Desenvolvimento de Estudos de Planejamento de Transportes entre o Distrito Federal e os municípios do Entorno Sul. O objetivo do estudo consiste em definir soluções integradas de transporte urbano e semiurbano, em curto, médio e longo prazos, entre o Distrito Federal e a Região do Entorno Sul.

Tal apoio se deu na elaboração do conteúdo do Termo de Referência e na elaboração de pesquisa de mercado e orçamento para determinação do preço de referência. A atividade está inserida em uma das etapas do Plano de Ação para a realização da integração dos serviços de transporte urbano do Distrito Federal e dos municípios do Entorno com o TRIP semiurbano, solicitado pelo TCU conforme Acórdão Nº436/2014 – Plenário TCU.

Outorga do serviço de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre estados brasileiros.

Em setembro de 2013, foi publicado, no Diário Oficial da União, de 12/09/2013, o Despacho do Ministro dos Transportes aprovando o Plano de Outorga apresentado pela ANTT, que visava à permissão para

exploração dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros nas regiões entre Estados Brasileiros.

No primeiro semestre de 2014, o Plano de Outorga e seus respectivos anexos, dentre eles os Projetos Básicos dos 10 Lotes, foram aperfeiçoados, contendo adequações em alguns Projetos Básicos na busca pela melhor caracterização das áreas envolvidas nos serviços.

Em relação às minutas do Edital e Contrato, considerando-se as experiências obtidas a partir do processo de outorga relativo ao Distrito Federal e Entorno, foram propostos flexibilizações em determinadas exigências voltadas à melhor aderência as características do mercado nas demais regiões do Brasil atendidas pelo semiurbano.

São exemplos dessas flexibilizações, a retirada de exigência de motor traseiro em razão das características físicas das linhas, a retirada do escalonamento da idade da frota, mantendo-se a máxima para 10 anos, a retirada de exigência de mão de obra especializada para algumas áreas, mantendo-se o profissional com experiência em gerenciamento, dentre outros.

O Aviso da Audiência Pública nº 11/2014 relativa aos Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros que atendem as regiões entre os Estados Brasileiros, operados por ônibus do tipo urbano, com objetivo obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento do ato regulamentar, a ser expedido pela ANTT sobre o Plano de Outorga e as minutas do Edital de Licitação e de Contrato de Permissão foi publicado no Diário Oficial da União em 8 de outubro de 2014.

Em 2016, foi concluído o Relatório da Audiência Pública nº 011/2014 tendo a a Deliberação nº 148, de 31 de maio de 2016, aprovado a Ata e o Relatório da Audiência Pública, bem como submetido o plano de outorgas ao Ministério dos Transportes (atual Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) para acolhimento.

Também foi aprimorada a metodologia de classificação dos mercados (rodoviários ou semiurbanos) em função das contribuições da Audiência Pública nº 011/2014, das recomendações do Tribunal de Contas da União e dos impactos da Lei 12.996/2014.

Tratativas para delegação de competência de serviços semiurbanos a municípios

Em 2011, após a realização da pesquisa de campo que embasou a elaboração dos planos de outorga para a licitação de serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros, esta Agência verificou a necessidade de apresentar a possibilidade de atuação conjunta para a gestão dos serviços de transporte interestadual semiurbano entre alguns municípios brasileiros.

Foram retomadas as tratativas com os municípios, sendo realizadas visitas em Juazeiro(BA)-Petrolina(PE) e Rio Negro(PR)-Mafra(SC). Ainda em 2016, foi recepcionado interesse dos municípios de Além Paraíba(MG) e Jamaparã(RJ) e Carmo(RJ), e Chiador(MG)-Três Rios(RJ). Em razão do processo eleitoral, entendeu-se que os contatos deveriam ser retomados no início de 2017.

• Timon/MA e Teresina/PI

Em 26 de outubro de 2015, foi publicada, no Diário Oficial de Timon/MA, a Lei Municipal nº 1.996, de 23 de outubro de 2015, autorizando o município a constituir com o município de Teresina/PI o Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana, bem como ratificando protocolo de intenções, firmando entre eles, no dia 23 de setembro de 2015, com vistas a “constituir consórcio público, com personalidade jurídica de direito público, sob a forma de associação pública, objetivando a instituição de entidade destinada a integração do sistema de transporte público coletivo interestadual de caráter urbano de passageiros, bem

como outras atribuições relativas ao transporte público conferidas por meio de convênios de cooperação técnica e administrativa”.

Posteriormente, foi publicada, em Teresina/PI, a Lei nº 4.857, de 29 de dezembro de 2015, também autorizando o município a constituir consórcio público com o município de Teresina/PI e ratificando protocolo de intenções.

Em março de 2016, foi autorizada a formalização do Convênio de Delegação nº 001/2016 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e o Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU/Timon-MA/Teresina-PI, para a gestão, o planejamento, a regulação e a fiscalização do serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano coletivo de passageiros, operado por ônibus do tipo urbano, no território dos municípios de Timon/MA e Teresina/PI, sendo realizadas visitas técnicas para capacitação e acompanhamentos quanto à contratação de estudos mais atualizados de transporte de passageiros, visando a licitação dos serviços.

- Rio Negro/PR e Mafra/SC

Em 2 de dezembro de 2014, foi protocolado nesta ANTT, sob o nº 50500.268207/2014-21, o Ofício nº 190/2014, por meio do qual as Prefeituras Municipais de Rio Negro/PR e Mafra/SC informaram a existência do Consórcio Municipal de Mobilidade Urbana – CIMU, já ratificado pelas partes, por meio das Leis Municipais nº 3.965/2013 de Mafra/SC e nº 2.389/2013 de Rio Negro/PR, e solicitaram a esta Agência a homologação e delegação de competência para gestão do transporte interestadual.

Após análise do citado Contrato de Consórcio e respectivas leis, a Procuradoria-Geral da Agência se manifestou quanto à necessidade de ajustes nos documentos apresentados, para que fosse possível a delegação, por meio de Convênio, a ser celebrado entre o consórcio e a ANTT.

Dando continuidade às tratativas para delegação dos serviços semiurbanos pela ANTT ao Consórcio formado pelos municípios de Rio Negro – PR e Mafra – SC, a ANTT enviou ofício às Prefeituras para que manifestassem interesse em obter maiores informações sobre os procedimentos a serem adotados, ao que foi respondido positivamente pelas partes, em meados de 2016.

Em novembro, foi realizada visita técnica com os procuradores e empresas de ambos os municípios para apresentar, principalmente, o Convênio de delegação nº 001/2016 (caso Timon-MA/Teresina-PI). Ao final, ficou acordado que os municípios de Rio Negro e Mafra fariam os ajustes necessários no Consórcio intermunicipal já firmado em 2013, a fim de possibilitar, em um segundo momento, novas tratativas relacionadas à celebração de um Convênio com a ANTT.

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).

Em 2016, foram autorizadas 196 empresas para prestar o serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

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 2016, foram autorizadas 2.252 empresas a prestar o serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

Autorização Especial

Trata-se de pedidos administrativos, protocolados pelas empresas, em que solicitam autorização administrativa, na forma do art. 49 da Lei nº 10.233/01, para operar serviços rodoviário e semiurbano de passageiros. No ano de 2016, no âmbito do serviço rodoviário foram emitidas 2 (duas) resoluções com base na Deliberação nº 93, de 11 de março de 2015, abrangendo as regiões do Paraná, Santa Catarina, Goiás e Piauí para o transporte rodoviário.

No âmbito do serviço semiurbano foram emitidas 2 autorizações especiais. A Resolução 5.084/2016, de 27/4/2016, autorizou a empresa R.A. de Sousa e Cia. Ltda. operar a ligação Timon/MA – Teresina/PI (esta ligação foi delegada ao Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU por meio do Convênio de Delegação nº 001/2016); e a Resolução 5.241, de 14/12/2016, autorizou a empresa J.Cruz Serviços Administrativos para Terceiros Ltda. operar a ligação Cruzeiro do Sul/AC – Guajará/AM.

Autorização Emergencial

No decorrer do ano de 2016, foram emitidas 10 autorizações para a prestação de serviços rodoviários em caráter emergencial, com base no art. 49 e 78-C, da Lei nº 10.233/2001, por meio das Portarias nº 384, de 9 de setembro de 2016, nº 181, de 4 de maio de 2016 (alterada pelas Portarias nºs 231, de 13 de junho de 2016 e 257, de 30 de junho de 2016), e nº 534, de 8 de dezembro de 2016.

Autorização para transporte ferroviário de passageiros

Com relação à prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros de caráter regular, 4 (quatro) trens permaneceram em operação em 2016:

TRECHO	UF	EXTENSÃO	OPERADORA/CONCESSIONÁRIA	
Curitiba/Morretes/Paranaguá	PR	110 KM	Serra Verde Express Ltda.	América Latina Logística do Brasil S.A. - ALL
Parauapebas/São Luis – Estrada de Ferro Carajás - EFC	PA/MA	892 KM	Companhia Vale do Rio Doce - CVRD	
Vitória/Belo Horizonte – Estrada de Ferro Vitória-Minas - EFVM	ES/MG	664 KM	Companhia Vale do Rio Doce - CVRD	
Corcovado – Cosme Velho	RJ	3,8 km	Esfeco Administração Ltda.	

Fonte: SUPAS

No período de 2004 a 2016 foram autorizados pela ANTT o total de 23 (vinte e três) trens com finalidade turística, e dentre estes, 11 (onze) permaneceram em operação em 2016, conforme tabela a seguir:

TRECHO	UF	EXTENSÃO	OPERADORA	CONCESSIONÁRIA	RESOLUÇÃO	PUBLICAÇÃO
São João Del Rei/Tiradentes	MG	12 km	Ferrovia Centro Atlântica - FCA	Rede Ferroviária Federal- RFFSA	468	22/03/04
São Lourenço/Soledade de Minas	MG	10 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF		2.675	28/04/08
Passa Quatro/Coronel Fulgêncio	MG	10 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF		2.688	08/05/08
Ouro Preto/Mariana	MG	18 km	VALE S.A.	DNIT	4.433	01/10/14
Bento Gonçalves/Carlos Barbosa	RS	48 km	Empresa Giordani Ltda.	América Latina Logística do Brasil S.A. - ALL	484	05/04/04
Rio Negrinho/Rio Natal	SC	42 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	América Latina Logística do Brasil S.A. - ALL	1.545	04/08/06
Piratuba/Marcilino Ramos	SC/RS	26 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	América Latina Logística do Brasil S.A. - ALL	1.583	21/08/06
Brás/Mooca	SP	3 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	MRS Logística S.A.	1.293	01/02/06
Campinas/Jaguariúna e prolongamento	SP	23,5 km + 1,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF		1.549 1.649	04/08/06 10/10/16
Paranapiacaba	SP	304 m	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF		2.892	22/09/08
Guararema /Luis Carlos	SP	5,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	MRS Logística S.A.	4.688	05/05/15

Fonte: SUPAS

Foram ainda autorizados 3 (três) trens com finalidade comemorativa:

OPERADORA	TRECHO	CONCESSIONÁRIA
Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU	Pátio de Cinco Pontas/Cabo de Santo Agostinho (PE)	FTL - Ferrovia Transnordestina Logística S.A.
Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU	Campina Grande/Galante (PB)	FTL - Ferrovia Transnordestina Logística S.A.
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Corupá/Rio Natal (SC)	ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.

Fonte: SUPAS

Chamamentos Públicos

No ano de 2016 foram realizados três Chamamentos Públicos, sendo eles:

- Chamamento Público Nº 001/2016: Autorização Especial para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros entre localidades Timon (MA) - Teresina (PI). Do resultado final: A Diretoria Colegiada desta Agência decidiu autorizar a empresa R.A. de Sousa e Cia Ltda., CNPJ nº 04.110.258/0001-00, a operar, sob o regime de Autorização Especial, o serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, entre Timon (MA) - Teresina (PI).
- Chamamento Público Nº 002/2016: Autorização Especial para prestação de serviço rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre as localidades de Cruzeiro do Sul (AC) – Guajará (AM). Do resultado final: A Diretoria Colegiada desta Agência decidiu inabilitar a sociedade empresária Transporte Coletivo Brasil Ltda., CNPJ nº 05.376.934/0001-46, no Chamamento Público nº 2/2016, que tem como objetivo autorizar empresa para prestar o serviço rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre as localidades de Cruzeiro do Sul (AC) - Guajará (AM).
- Chamamento Público Nº 003/2016: Autorização Especial para prestação de serviço rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre as localidades de Cruzeiro do Sul (AC) – Guajará (AM). Do resultado final: A Diretoria Colegiada desta Agência decidiu autorizar a empresa Verde Transportes Ltda., CNPJ nº 01.751.730/0001-97, a operar, sob o regime de Autorização Especial, o serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros entre Rio Branco (AC) – Boca do Acre (AM).

Processo Seletivo

Em 14 de abril de 2016, foi publicada no Diário Oficial da União a Resolução ANTT nº 5.072, de 12 de abril de 2016, que “Dispõe sobre o processo seletivo público para outorga de autorização dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, previsto no art. 41 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015”.

Em atendimento à Deliberação ANTT nº 224, de 17 de agosto de 2016, que estabelece as etapas para a realização do processo seletivo público, e à Deliberação ANTT nº 279, de 11 de novembro de 2016, que aprova o Edital e as datas para a realização dos sorteios, foi publicado o Edital de Processo Seletivo Público nº 001/2016, sendo realizados os sorteios no período de 17 a 25 de novembro de 2016.

Em 29 de novembro de 2016, foram publicados no sítio eletrônico da ANTT os resultados dos sorteios realizados para 943 mercados da 1ª Etapa, com a participação de 81 empresas no processo e sendo classificadas em primeiro lugar 67 empresas diferentes.

Estatuto da Juventude

A Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, instituiu o Estatuto da Juventude, conferindo aos jovens de baixa renda, no sistema de transporte coletivo interestadual, a reserva, por veículo, de 2 (duas) vagas gratuitas e de 2 (duas) vagas com desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, a serem utilizadas após esgotadas as vagas gratuitas.

O art. 21 do Decreto nº 8.537, de 5 de outubro de 2015 estabeleceu que o benefício será disciplinado em resolução específica pela ANTT. Assim, o tema foi inserido na Agenda Regulatória 2015/2016, em revisão extraordinária, por meio da Resolução ANTT nº 4.597, de 12 de novembro de 2015.

No período de 11 de fevereiro de 2016 a 1º de março de 2016, foi realizada a Audiência Pública nº 003/2016, com o objetivo de colher sugestões à minuta de Resolução que disporá sobre os procedimentos

a serem observados na aplicação do Estatuto da Juventude no âmbito dos serviços de transporte rodoviário e ferroviário interestadual de passageiros.

O Relatório da Audiência foi concluído sendo publicada a Resolução ANTT nº 5.063 em 31 de março de 2016, cumprindo o prazo disposto no Decreto nº 8.537, que regulamentou o assunto.

Inviabilidade Operacional

O Artigo 73 da Resolução ANTT nº 4.770/2015, que regulamenta a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização, estabeleceu o prazo de 48 (quarenta e oito) meses para realização de estudos de avaliação dos mercados com o objetivo de detalhar e estabelecer parâmetros de avaliação dos casos enquadrados como inviabilidade operacional. Em dezembro de 2015, foi elaborado o Termo de Referência para a contratação de desenvolvimento de estudos de avaliação de mercados de transporte interestadual e internacional de passageiros, cujas tramitações ocorreram durante o ano de 2016, porém, devido às restrições orçamentárias ocorridas no exercício, o objeto do Termo de Referência não foi contratado pela Agência.

Paralelamente, foi estabelecido acordo de cooperação técnica entre a ANTT e a Associação Brasileira de Transporte Terrestre de Passageiros - ABRATI – com o objetivo de haver troca de dados e informações necessárias à regulação dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Implantação do Monitriip

O principal objetivo deste projeto foi elaborar estudos para definição de padrões, serviços, tecnologia e equipamentos necessários ao aprimoramento da atuação da Agência na gestão dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, por intermédio de sistemas de monitoramento automatizado.

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.

Em 2016, foi publicada a Resolução ANTT nº 5.089, de 11 de maio de 2016, com a suspensão da exigibilidade de homologação do sistema, considerando que os testes de validação do envio dos dados seriam realizados diretamente pela área de tecnologia da informação da Agência. Posteriormente, foi publicada a Resolução ANTT nº 5.203, de 8 de novembro de 2016, a qual incorporou algumas adequações formais à Resolução e possibilitou a realização de alterações das especificações técnicas do sistema, prevista no anexo da Resolução.

Além disso, no processo de implantação do sistema, em junho, foi realizado o lançamento do Portal MONITRIIP – espaço eletrônico que permite o cadastro dos fornecedores, que deverão efetuar a verificação de requisitos em ambiente de testes, e transportadoras, que podem consultar os fornecedores e as aplicações cadastradas e vincular as soluções escolhidas para o monitoramento dos seus serviços de transporte. Procedeu-se, ainda, à divulgação das etapas para a implantação do sistema. Também foi realizado um workshop com a participação de todos os atores envolvidos no processo e com a exposição das soluções dos desenvolvedores. Em dezembro, foi disponibilizado o link para o envio dos dados reais das viagens, cuja transmissão torna-se obrigatória, a partir do dia 31/01/2017, para todas as empresas dos serviços rodoviários regulares e para as de fretamento com frota superior a 30 veículos registrados na Agência.

Em cumprimento a Portaria nº 92/2016, o prazo para transmissão de todos os dados para as empresas que operam o fretamento com frota de até 7 veículos cadastrados encerra em 31/05/2017.

Reajuste Tarifário

Tanto os serviços com características rodoviárias, quanto os semiurbanos são reajustados por meio de fórmulas paramétricas que consideram os custos operacionais dos dois serviços. As fórmulas contêm índices de preço estabelecidos pela Fundação Getúlio Vargas, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

No ano de 2016, para o serviço com características rodoviárias, o reajuste foi de 9,042%, aplicado a partir de 1º de julho de 2016, conforme Resolução nº 5.123/2016.

Quanto ao semiurbano, foi aprovado o reajuste de 11,294%, aplicado a partir de 21 de fevereiro de 2016, conforme Resolução nº 5.015/2016.

Serviços Internacionais

Para prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros é condição essencial o acordo entre os países envolvidos.

Atualmente, o Brasil possui acordo com os seguintes países: República da Argentina, Estado Plurinacional de Bolívia, República do Chile, República do Paraguai, República do Peru e República do Uruguai, firmado 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; República Cooperativista da Guiana, firmado por meio do Decreto nº 5.561, de 10 de outubro de 2005 e encontra-se em andamento o acordo com a Guiana Francesa. Além desses, existem ainda os acordos fronteiriços, considerados instrumentos necessários para a cooperação e desenvolvimento das regiões ao longo da fronteira em comum, ressaltando-se o trabalho conjunto das autoridades nacionais e municipais, que permite dar soluções aos problemas que envolvem a competência dos países signatários.

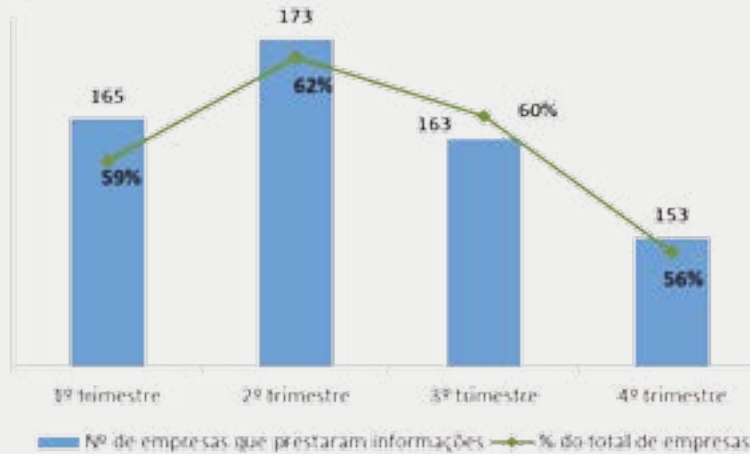
No ano de 2016, foram realizadas 2 reuniões no âmbito do MERCOSUL, 5 reuniões bilaterais/trilaterais, bem como a XVII Reunião da Comissão de seguimento do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (Comissão do Artigo 16), com a participação da Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros.

Atividades de Monitoramento e Fiscalização

Monitoramento e Fiscalização

A ANTT disponibiliza às empresas transportadoras, via web, o sistema SISDAP para que essas acessem e informem os dados solicitados. Dentre as informações prestadas, constam aquelas referentes ao atendimento do deficiente físico e do idoso.

No gráfico, a seguir, consta o número de empresas que enviaram os dados nos prazos previstos na legislação.

Coleta de Dados Operacionais (2016)

Fonte: SUPAS, Dados SISDAP, 2016.

Os dados operacionais (dados de demanda e oferta) dos serviços de transporte semiurbanos de passageiros são adicionalmente solicitados pela Agência, podendo ser coletados em visitas técnicas realizadas às empresas com o intuito de complementar as informações prestadas via SISDAP.

Acompanhamento e Fiscalização Econômico Financeiro

No ano de 2016, foram abertos 51 Processos Administrativos de Gestão (PAG) para fiscalizar os aspectos econômico-financeiros das operadoras dos serviços semiurbanos de passageiros de forma a verificar e garantir a regularidade na prestação dos serviços, subsidiando, assim, a ANTT na regulação do setor. Dessas operadoras, 30 responderam à solicitação de envio de informações/documentos dentro do prazo estipulado. As demais não haviam respondido às solicitações: 19 não protocolaram resposta e 2 não estavam mais prestando os serviços.

A atividade de fiscalização constitui-se basicamente na análise do desempenho econômico-financeiro, a partir das informações constantes nas demonstrações financeiras inicialmente demandadas a cada operadora, e da verificação do cumprimento das normas em vigor e a manutenção da regularidade junto às Fazendas Públicas federal, estadual e municipal, inclusive quanto aos tributos trabalhistas e previdenciários. Até 16/06/2016, início de vigência da Resolução nº. 5.083/2016, foram instaurados 11 processos administrativos simplificados (PAS) para apuração de irregularidades identificadas no exercício de 2015, além de dar continuidade aos processos de exercícios anteriores em andamento; no mesmo período, foram definitivamente constituídas 3 multas com valores entre R\$ 2.286,38 e R\$ 7.621,25. Os processos que não tiveram os pagamentos identificados foram encaminhados para inclusão no CADIN (Lei nº. 10.522/2002) e inscrição em Dívida Ativa (Portaria da Direção-Geral da ANTT nº. 156/2004).

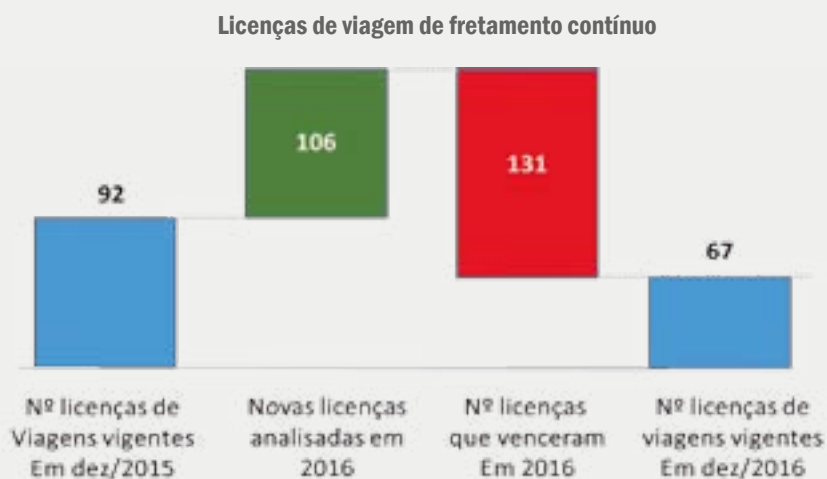
O encerramento dos PAG, a instauração dos Processos Administrativos Simplificados (PAS) decorrentes das atividades de fiscalização econômico-financeira de 2016, bem como a continuidade dos processos já instaurados e pendentes de decisão, devido à necessidade de regulamentação da Resolução nº 5.083/2016, precisaram ser transferidos para o exercício de 2017.

Taxa de Fiscalização

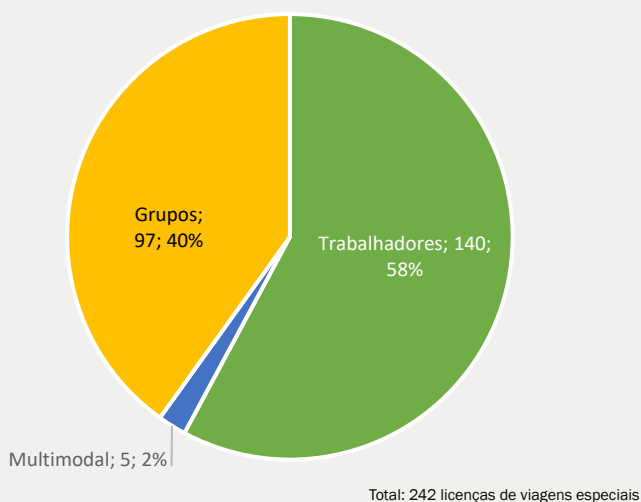
A taxa de fiscalização foi estabelecida pela Lei 12.996/14, regulamentada pela Resolução ANTT nº4.981/15, que estabelece os procedimentos para seu pagamento. De acordo com a Resolução, as sociedades empresárias que exploram serviço regular, rodoviário e semiurbano, e/ou fretado, deverão pagar, anualmente, a taxa de fiscalização por ônibus registrado em sua frota entre os dias 1º de janeiro e 31 de dezembro do ano de apuração. O valor da taxa é R\$1.800,00, por veículo. Em 2016, estiveram cadastrados 45.911 ônibus em 4.355 empresas, o que corresponde a uma expectativa de arrecadação de R\$82.639.800,00.

Licenças de Viagens (Fretamento)

Em 2016, foram analisadas 106 licenças de fretamento contínuo e 242 licenças de fretamento de viagens especiais (transporte multimodal, de trabalhadores e grupos). Os gráficos a seguir mostram o detalhamento das licenças de fretamento contínuo e de fretamento de viagens especiais.



Emissão de licenças de viagens especiais (2016, fretamento eventual)



As licenças de viagem de fretamento eventual são validadas e emitidas pelo Sistema de Autorização de Viagem (SISAUT), sendo que cada viagem de fretamento eventual 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 2016, foram emitidas 187.863 licenças de viagens, sendo 645 viagens internacionais.

Transferência de serviços

Em 2016, foram realizadas 6 (seis) análises de empresas que pleitearam transferências de linhas ou outorga de serviços. Dessas análises, 1 (uma) foi concluída pela não recomendação à anuência da transferência de serviços, haja vista o não cumprimento da situação financeira mínima definida em estudos realizados pela ANTT, com publicações das Resoluções nº 5003, de 21 de janeiro de 2016, nº 5023, de 18 de fevereiro de 2016, nº 5047, de 10 de março de 2016, nº 5077, de 27 de abril de 2016, nº 5095, de 11 de maio de 2016, nº 4997, de 13 de janeiro de 2016.

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. Tais modificações incluem solicitações de implantação e supressão de seção; ajuste de itinerário; implantação e supressão de linha; implantação e supressão de terminal adicional; operação simultânea; realização de viagem direta e semidireta; implantação e supressão de serviço diferenciado; alteração de quadro de horários e alteração de pontos de parada, pontos de apoio e terminais rodoviários, redução de frequência mínima, utilização de veículo de terceiros e tarifa promocional.

A tabela abaixo mostra o total de processos analisados, por modal e serviço, incluindo todas as solicitações do setor:

ASSUNTO	PROCESSOS RODOVIÁRIO	PROCESSOS SEMIURBANO
Alteração de Itinerário	17	4
Cadastro SGP - Implantação de Linha / Seção	10	-
Implantação de Linha - Autorização Especial	57	-
Implantação e supressão de linha e seção	34	-
Infraestrutura de Apoio	-	2
Esquema Operacional	205	301
Operação Simultânea	103	-
Paralisação de Serviço	19	-
Quadro de Horário	875	1
Quadro de Tarifa	31	-
Redução de Frequência Mínima	183	3
Serviço Diferenciado	107	-
Supressão de Seção	4	-
Tarifa Promocional	117	-
Terminal Adicional	37	-
Terminal Rodoviário	17	-
Utilização de Veículos de Terceiros	354	-
Viagem Direta / Semidireta	15	-

Licenças Originárias e Complementares

Em 2016, foram expedidas e renovadas 32 (trinta e duas) licenças originárias e 11 (onze) licenças complementares.

Os serviços de temporada turística internacional visam suprir um aumento de demanda em certas épocas do ano (alta temporada). São divididos em duas categorias: permanente e não permanente. Atualmente, a temporada turística permanente está acordada entre Brasil e a Argentina e entre o Brasil e o Uruguai e a temporada turística não permanente entre Brasil e a Argentina.

O serviço de temporada turística permanente é aquele criado e acordado entre os países para atender à demanda em seção de uma linha internacional já existente. Este serviço, no Brasil, é realizado necessariamente pela empresa que opera a linha originária.

Atualmente, há 8 (oito) serviços de temporada turística permanente acordados com a Argentina e 2 (dois) com o Uruguai. Vale registrar que não há obrigatoriedade na prestação desses serviços, visto que são operados de acordo com a demanda.

No ano de 2016, foram autorizados 4 (quatro) serviços de Temporada Permanente e 1 (um) serviço de Temporada Turística não Permanente.

Demandas Judiciais

As decisões judiciais cumpridas no ano de 2016, referentes à liberação de veículos retidos, cumprimento do Estatuto do Idoso, operação de linhas regulares, suspensão de multas, expedição de Certificado de Registro para Fretamento - CRF, dentre outras, representaram um montante de 238 decisões cumpridas.

Resumo Geral dos Dados Operacionais

RESUMO GERAL DOS DADOS OPERACIONAIS							
VARIÁVEL OPERACIONAL	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
QUANTIDADE DE EMPRESAS	3.974	3.974	3.836	3.967	4.039	4.024	4.135
Regular Rodoviário	257	260	255	266	240	262	208
Regular Semiurbano					50	51	40
Fretamento Total ¹	3.717	3.714	3.581	3.701	3.749	3.711	3992
Fretamento Contínuo	na	155	142	118	88	91	84
QUANTIDADE DE VEÍCULOS (ÔNIBUS)	<i>(não totalizar por serviço porque um veículo pode atuar em mais do que um serviço)</i>						
Regular Rodoviário	16.136	16.778	16.778	17.406	16.281	13.483	9.981
Regular Semiurbano					1.794	1.219	981
Fretamento ¹	19.264	19.918	19.952	20.987	21.374	19.836	19.539
Quantidade de Motoristas	na	na	na	na	69.447	71.399	71.328
QUANTIDADE DE SERVIÇOS²	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transporte Interestadual Rodoviário	<i>somente a informação consolidada está disponível (linha 'total')</i>				2.556	2.769	2.987
Transporte Interestadual Semiurbano					102	98	62
Transporte Internacional Rodoviário					75	73	73
Transporte Internacional Semiurbano					18	18	14
TOTAL	2.683	2.655	2.658	2.744	2.751	2.958	3.136

Fonte: SUPAS

Notas:

1Empresas e veículos que constaram em pelo menos uma licença de viagem emitida em sistema da ANTT

2 Total de linhas - serviços básicos, complementares e diferenciados.

Resumo Geral dos Dados Operacionais

VARIÁVEL OPERACIONAL	2013	2014	2015	2016
QUANTIDADE DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	133.668.024	110.938.706	107.837.966	92.529.213
Transporte Interestadual Superior a 75 km	57.139.194	52.395.169	48.287.015	42.555.644
Transporte Interestadual Inferior a 75 km (semi-urbano)	63.470.164	45.653.952	48.432.588	39.628.174
Transporte Internacional Superior a 75 km	375.553	387.054	285.712	303.804
Transporte Internacional Inferior a 75 km	1.209.218	1.166.411	692.988	602.800
Fretamento	11.473.895	11.336.120	10.139.663	9.438.791
QUANTIDADE DE PASSAGEIROS-QUILÔMETRO TRANSPORTADOS (103)	42.613.343	40.273.555	34.678.207	32.034.888
Transporte Interestadual Superior a 75 km	23.851.367	23.074.265	19.423.331	18.787.397
Transporte Interestadual Inferior a 75 km (semi-urbano)	3.181.305	2.222.598	2.363.217	1.916.689
Transporte Internacional Superior a 75 km	282.674	283.698	218.391	226.041
Transporte Internacional Inferior a 75 km	8.318	8.024	5.300	4.157
Fretamento	15.289.678	14.684.971	12.667.968	11.100.604
QUANTIDADE DE VIAGENS REALIZADAS	4.151.972	3.440.261	3.485.060	3.862.638
Transporte Interestadual Superior a 75 km	2.192.148	1.980.018	2.046.544	2.426.450
Transporte Interestadual Inferior a 75 km (semi-urbano)	1.546.008	1.051.233	1.091.089	1.081.694
Transporte Internacional Superior a 75 km	24.909	26.272	21.167	30.675
Transporte Internacional Inferior a 75 km	76.947	74.704	49.847	53.910
Fretamento	311.960	308.034	276.413	269.909
DISTÂNCIA TOTAL PERCORRIDA PELA FROTA (10³ KM)	1.759.833	1.721.057	1.900.651	2.163.892
Transporte Interestadual Superior a 75 km	1.246.574	1.241.482	1.480.090	1.767.517
Transporte Interestadual Inferior a 75 km (semi-urbano)	78.662	54.935	55.679	54.318
Transporte Internacional Superior a 75 km	25.424	29.899	23.066	32.990
Transporte Internacional Inferior a 75 km	587	549	398	398
Fretamento	408.585	394.191	341.418	308.669
ASSENTOS OFERTADOS	185.697.319	155.823.307	157.933.619	146.772.461
Transporte Interestadual Superior a 75 km	94.345.787	79.477.421	74.900.966	73.533.437
Transporte Interestadual Inferior a 75 km (semi-urbano)	73.708.532	59.000.734	68.373.268	58.929.663
Transporte Internacional Superior a 75 km	974.066	906.337	706.730	860.941
Transporte Internacional Inferior a 75 km	2.937.289	2.796.845	1.823.008	1.989.499
Fretamento	13.731.645	13.641.970	12.129.647	11.458.921
OCUPAÇÃO (PASSAGEIROS TRANSPORTADOS/ASSENTOS OFERTADOS)	71,98%	71,20%	68,28%	63,04%
Transporte Interestadual Superior a 75 km	60,56%	65,92%	64,47%	57,87%
Transporte Interestadual Inferior a 75 km (semi-urbano)	86,11%	77,38%	70,84%	67,25%
Transporte Internacional Superior a 75 km	38,56%	42,71%	40,43%	35,29%
Transporte Internacional Inferior a 75 km	41,17%	41,70%	38,01%	30,30%
Fretamento	83,56%	83,10%	83,59%	82,37%

Fonte: SUPAS

Nota:

1. Dados informados diretamente pelas transportadoras, não representam 100% da população.

Fiscalização do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - TRIIP

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO/UNIDADES DE ESFORÇO DA FISCALIZAÇÃO (UEF)				
COFIS	CONSOLIDADO			
	Meta	Executado	% Executado	Autos Lavrados
URBA	16.933	24.470	144,51%	495
URCE	24.721	20.582	83,26%	1.780
URCN	44.384	44.403	100,04%	4.849
URMA	28.360	33.903	119,55%	3.758
URMG	39.174	37.668	96,15%	3.976
URPE	31.687	15.069	47,56%	3.912
URRJ	98.334	128.552	130,73%	3.250
URRS	78.050	15.320	19,63%	1.974
URSC	-	25.032	-	1.475
URSP	69.918	106.539	152,38%	7.154
Total	431.561	451.537	104,63%	32.623

Fonte: SUPAS

O quadro acima apresenta os resultados da fiscalização do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros.

Como pode-se observar, foram realizados 451.537 procedimentos de fiscalização/unidades de esforço da fiscalização do TRIIP. O resultado obtido representa execução de 104,63% com relação à meta física para o período (431.561 procedimentos de fiscalização/unidades de esforço da fiscalização), resultando na lavratura de 32.623 autos de infração.

O cumprimento das metas por parte da URRS foi significativamente impactado com a criação da Unidade Regional de Santa Catarina (URSC) por meio da Deliberação nº 320/2015, posterior à definição das metas para o ano de 2016. Quando da definição das metas, a URRS era responsável pelos estados de RS, SC e PR. Após a criação da URSC, a URRS passou a ser responsável apenas por RS, ficando o PR sob a responsabilidade da URSP.

*Fiscalizações do TRIIP Longa Distância (LD)***Meta de Esforço da Fiscalização**

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – UNIDADES DE ESFORÇO DA FISCALIZAÇÃO (UEF)				
COFIS	LONGA DISTÂNCIA			
	Meta de UEF	UEF Executadas	% Executado	Autos Lavrados
URBA	16.320	23.630,75	144,80%	395
URCE	22.440	18.648,50	83,10%	1.678
URCN	34.680	33.108,75	95,47%	2.963
URMA	26.520	30.599,75	115,38%	3.539
URMG	36.720	34.192,75	93,12%	3.495
URPE	30.600	14.252,50	46,58%	3.754
URRJ	95.880	122.831,25	128,11%	2.685
URRS	67.320	10.810,25	16,06%	1.585
URSC	-	18.107,50	-	1.378
URSP	67.320	86.849,50	129,01%	6.330
TOTAL	397.800	393.031,50	98,80%	27.802

Fonte: SUPAS

Em 2016, a meta prevista era de 397.800 unidades de esforço da fiscalização. Foram executados 98,80% deste valor, com a lavratura de 27.802 autos de infração.

Meta de Fiscalização de Veículos

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO			
COFIS	LONGA DISTÂNCIA		
	Meta de Veículos	Veículos Fiscalizados	% Executado
URBA	4.896	11.510	235,09%
URCE	6.732	7.241	107,56%
URCN	10.404	14.261	137,07%
URMA	7.956	13.926	175,04%
URMG	11.016	11.354	103,07%
URPE	9.180	5.435	59,20%
URRJ	28.764	54.170	188,33%
URRS	20.196	4.663	23,09%
URSC	-	7.617	-
URSP	20.196	38.513	190,70%
TOTAL	119.340	168.690	141,35%

Fonte: SUPAS

Foram fiscalizados 168.690 veículos do transporte regular interestadual e internacional de passageiros de longa distância em 2016, correspondendo a uma execução de 141,35% da meta para período.

Fiscalizações de Combate ao Transporte Clandestino

Combate ao Transporte Clandestino Interestadual

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – UNIDADES DE ESFORÇO DA FISCALIZAÇÃO (UEF)				
COFIS	CLANDESTINO INTERESTADUAL			
	Meta de UEF Interestaduais	UEF Interestaduais Executadas	% Executado	Autos Lavrados Interestaduais
URBA	527	570	108,16%	38
URCE	1.581	1.674	105,88%	78
URCN	4.919	7.189	146,15%	1439
URMA	1.581	2.978	188,36%	101
URMG	2.108	2.871	136,20%	143
URPE	527	438	83,11%	29
URRJ	2.108	4.801	227,75%	209
URRS	1.054	1.770	167,93%	34
URSC	-	1.319	-	17
URSP	2.108	4.569	216,75%	340
Total	16.513	28.179	170,65%	2.428

Fonte: SUPAS

Em 2016, foram realizadas 28.179 unidades de esforço da fiscalização de combate ao transporte clandestino interestadual, o que corresponde a uma execução de 170,65% da meta para o período (16.513 unidades de esforço da fiscalização). Foram lavrados 2.428 autos de infração.

Combate ao Transporte Clandestino Internacional

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – UNIDADES DE ESFORÇO DA FISCALIZAÇÃO (UEF)				
COFIS	CLANDESTINO INTERNACIONAL			
	Meta de UEF Internacionais	UEF Internacionais Executadas	% Executado	Autos Lavrados Internacionais
URBA	-	2	-	-
URCE	-	1	-	-
URCN	-	-	-	-
URMA	-	-	-	-
URMG	-	2	-	-
URPE	-	-	-	-
URRJ	-	5	-	-
URRS	720	1.157	160,69%	1
URSC	-	88	-	-
URSP	120	928	773,33%	10
TOTAL	840	2.183	259,88%	11

Em 2016, foram realizadas 2.183 unidades de esforço da fiscalização de combate ao transporte clandestino internacional, o que corresponde a uma execução de 259,88% da meta para o período (840 unidades de esforço da fiscalização). Foram lavrados 11 autos de infração.

Operações em Fronteira

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – UNIDADES DE ESFORÇO DA FISCALIZAÇÃO (UEF)			
COFIS	CLANDESTINO INTERNACIONAL		
	Meta de Operações em Fronteiras	Fronteiras Fiscalizadas	% Executado
URBA	-	0	-
URCE	-	0	-
URCN	7	0	0,00%
URMA	-	0	-
URMG	-	0	-
URPE	-	0	-
URRJ	-	0	-
URRS	33	8	24,24%
URSC	-	7	0,00%
URSP	5	32	640,00%
TOTAL	45	47	104,44%

Fonte: SUPAS

Foram fiscalizados 47 pontos de fronteira referentes ao combate do transporte clandestino internacional, o que corresponde a uma execução de 104,44% da meta para o período (45 operações em fronteira).

Fiscalizações do TRIIP Fretamento Interestadual

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO				
COFIS	FRETAMENTO INTERESTADUAL			
	Meta de Procedimentos de Fiscalização Interestaduais	Procedimentos de Fiscalização Interestaduais Executados	% Executado	Autos Lavrados Interestaduais
URBA	86	266	309,30%	62
URCE	259	258	99,61%	24
URCN	604	129	21,36%	142
URMA	259	268	103,47%	108
URMG	346	586	169,36%	319
URPE	86	39	45,35%	2
URRJ	346	899	259,83%	351
URRS	173	399	230,64%	96
URSC	-	275	-	38
URSP	346	1.672	483,24%	363
TOTAL	2.505	4.791	191,26%	1.505

Em 2016 foram realizados 4.791 procedimentos de fiscalização de fretamento interestadual, o que corresponde a uma execução de 191,26% da meta para o período (2.505 procedimentos de fiscalização). Foram lavrados 1.505 autos de infração.

Fiscalizações do TRIIP Fretamento Internacional

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – UNIDADES DE ESFORÇO DA FISCALIZAÇÃO (UEF)				
COFIS	FRETAMENTO INTERNACIONAL			
	Meta de UEF Internacionais	UEF Internacionais Executadas	% Executado	Autos Lavrados Internacionais
URBA	-	1	-	-
URCE	-	-	-	-
URCN	-	-	-	-
URMA	-	-	-	-
URMG	-	-	-	-
URPE	-	-	-	-
URRJ	-	2	-	-
URRS	143	1.184	827,97%	258
URSC	-	39	-	3
URSP	24	624	2600,00%	18
TOTAL	167	1.850	1107,78%	279

Fonte: SUPAS

Em 2016, foram realizadas 1.850 unidades de esforço da fiscalização de fretamento internacional, o que corresponde a uma execução de 1107,78% da meta para o período (167 unidades de esforço da fiscalização). Foram lavrados 279 autos de infração.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – UNIDADES DE ESFORÇO DA FISCALIZAÇÃO (UEF)				
COFIS	SEMIURBANO INTERESTADUAL			
	Meta de UEF Interestaduais	UEF Interestaduais Executadas	% Executado	Autos Lavrados Interestaduais
URBA	-	-	-	-
URCE	441	-	0,00%	-
URCN	4.181	3.976,45	95,11%	305
URMA	-	57,50	-	10
URMG	-	15,75	-	19
URPE	474	339,85	71,70%	127
URRJ	-	13,25	-	5
URRS	-	-	-	-
URSC	-	1,00	-	-
URSP	-	456,95	-	15
TOTAL	5.096	4.860,75	95,38%	481

Em 2016, foram realizadas 4.860,75 unidades de esforço da fiscalização de semiurbano interestadual, o que corresponde a uma execução de 95,38% da meta para o período (5.096 unidades de esforço da fiscalização). Foram lavrados 481 autos de infração.

No caso da URCE, o cumprimento da meta foi impactado pela delegação para o Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU/Timon-MA/Teresina-PI da gestão, do planejamento, da regulação e da fiscalização do serviço de TRIIP-SU entre os municípios de Timon/MA e Teresina/PI, por meio da Resolução ANTT nº 5053/2016 e Leis Municipais nº 1996/2015 Timon/MA e 4857/2015 Teresina/PI.

Fiscalizações do TRIIP Semiurbano (SU) Internacional

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (TRIIP) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO				
COFIS	SEMIURBANO INTERNACIONAL			
	Meta de Procedimentos de Fiscalização Internacionais	Procedimentos de Fiscalização Internacionais Executados	% Executado	Autos Lavrados Internacionais
URBA	-	-	-	-
URCE	-	-	-	-
URCN	-	-	-	-
URMA	-	-	-	-
URMG	-	-	-	-
URPE	-	-	-	-
URRJ	-	-	-	-
URRS	8.640	-	0,00%	-
URSC	-	5.202	-	39
URSP	-	11.440	-	78
TOTAL	8.640	16.642	192,62%	117

Fonte: SUPAS

Em 2016, foram realizados 16.642 procedimentos de fiscalização de semiurbano internacional, o que corresponde a uma execução de 192,62% da meta para o período (8.640 procedimentos de fiscalização). Foram lavrados 117 autos de infração.

Fiscalizações do Transporte Ferroviário de Passageiros (TFP)

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS (TFP) – PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO							
COFIS	CONSOLIDADO						
	Meta de Fiscalizações Embarcadas	Fiscalizações Embarcadas Executadas	% Executado	Meta de Fiscalizações de Estações Intermediárias e Pontos de Paradas	Fiscalizações de Estações Intermediárias e Pontos de Paradas	% Executado	Autos Lavrados
URBA	-	0	-	-	0	-	-
URCE	-	0	-	-	0	-	-
URCN	-	0	-	-	0	-	-
URMA	2	5	250,00%	26	39	150,00%	5
URMG	10	7	70,00%	38	20	52,63%	-
URPE	-	-	-	-	-	-	-
URRJ	4	2	50,00%	14	-	-	-
URRS	12	2	16,67%	-	6	-	-
URSC	-	15	-	-	-	-	-
URSP	10	11	110,00%	-	19	-	-
TOTAL	38	42	110,53%	78	84	107,69%	5

No ano de 2016, foram realizadas 42 fiscalizações embarcadas, o que corresponde a uma execução de 110,53% da meta para o período (38 fiscalizações embarcadas). Também foram realizadas 84 fiscalizações de estações intermediárias e pontos de paradas, o que corresponde a uma execução de 107,69% da meta para o período (78 fiscalizações embarcadas). Ao todo, foram lavrados 5 autos de infração.

Devido ao período de restrição orçamentária na URMG, os recursos foram direcionados para o cumprimento de metas de outras modalidades de fiscalização em detrimento da fiscalização do transporte ferroviário de passageiros.





Relatório Anual 2016 - ANTT

ESTUDOS E PESQUISAS

ESTUDOS E PESQUISAS

No ano de 2016, foram executados os seguintes estudos e projetos no âmbito da ANTT, os quais são realizados, em sua maioria, por meio de Termos de Execução Descentralizada, firmados com outros órgãos da Administração Pública Federal, e custeados com recursos destinados a Estudos, Projetos e Planejamento de Infraestrutura de Transportes.

Termo de Cooperação nº 06/2012: Assinado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC envolve o apoio técnico à implantação do Centro de Supervisão Ferroviária – CSF e novas aplicações no sistema de informações SAFF. O Relatório Final foi aprovado e pago no primeiro semestre de 2016. O projeto foi concluído com êxito.

Termo de Cooperação nº 03/2013: Assinado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, tem por objetivo a realização de estudos e pesquisas para subsidiar o aprimoramento do arcabouço regulatório do transporte ferroviário de passageiros. Assinado em 12 de dezembro de 2013, pelo valor global de R\$ 6.072.250,00, com previsão de vigência até 25 de abril de 2017, o estudo encontra-se em fase de conclusão. Dos 21 relatórios de andamento e acompanhamento previstos no seu Plano de Trabalho, 20 já foram entregues, restando apenas a realização do treinamento previsto e a entrega do Relatório Final. Foram pagas sete das nove parcelas previstas, representando 85% de realização financeira.

Termo de Execução Descentralizada nº 01/2014: Celebrado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, trata do desenvolvimento de metodologia para fiscalização de bens arrendados, elaboração e implementação de sistema de indicadores para monitoramento e avaliação da qualidade do transporte ferroviário de cargas prestado pelas concessionárias verticais, e definição de regras para a cessão da capacidade de tráfego das concessionárias verticais e horizontais. O Termo de Execução Descentralizada foi publicado no DOU em 15/12/14. Previsão de vigência até 15/02/2017. Durante o decorrer do projeto serão entregues 5 Relatórios Parciais de andamento e acompanhamento das atividades, com a descrição dos trabalhos realizados e apresentados os resultados das tarefas concluídas conforme definido no cronograma físico proposto e aprovado no Plano de Trabalho. O Relatório Final deverá ser entregue ao término do prazo previsto no cronograma, apresentando as conclusões dos estudos realizados. Dos cinco Relatórios Parciais previstos, três já foram entregues e pagos, sendo que o primeiro em 2015, o segundo no primeiro semestre de 2016, e o terceiro, no segundo semestre. Os Relatórios 4 e 5 já foram entregues e aprovados. Aguardando a entrega do Relatório Final.

Termo de Execução Descentralizada nº 02/2014: Também assinado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC para promover o aprimoramento do marco regulatório e fiscalizatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros, foi publicado no DOU em 15/12/2014. Devido à necessidade de ajustes nos requisitos de negócios, o TED foi aditado em 14/12/2015, prorrogando-se o prazo de vigência até 15/06/2016, sem alteração no montante dos valores previstos no Plano de Trabalho original. Os três produtos previstos foram entregues e a parcela final paga em abril de 2016.

Termo de Execução Descentralizada nº 01/2016: Assinado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC tem como objeto o desenvolvimento do estudo de demanda, do estudo operacional, das estimativas de receitas, do dimensionamento de material rodante e das estimativas de custos operacionais para os trechos ferroviários integrantes da 2ª etapa do Programa de Investimentos em Logística – PIL II e para subsidiar o processo de renovação de outorgas das atuais concessões ferroviárias de carga (ALL-MP, ALL-MS, EFC, EFVM, FCA e MRS). Foi assinado em setembro de 2016, pelo valor de R\$ 2.919.350,00, com prazo de vigência de 18 meses. Está prevista a entrega de 7 Relatórios Parciais e 1 Relatório Final. Em 2016 não foram aprovados relatórios.

Termo de Execução Descentralizada nº 02/2016: Também assinado com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, tem como objetivo o apoio à ANTT no desenvolvimento de estudos afim de realizar o

levantamento, análise e comparação das normativas do setor de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países com os quais o Brasil possui acordo de transporte terrestre, a saber: Argentina, Bolívia, Chile, Guiana, França (Guiana Francesa), Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Foi assinado em 01/12/2016 pelo valor global de R\$ 3.696.300,00, com previsão de vigência por 24 meses. Está prevista a entrega de 9 Relatórios Comparativos, sendo um para cada país estudado, 1 Relatório de Harmonização do Tema e proposta para alteração dos Manuais de Fiscalização do transporte internacional. Os produtos deverão ser entregues a partir de abril de 2017 e foi feito um repasse inicial em 22/12/2016 no valor de R\$ 616.050,00.

SICFER – Sistema de Cálculo de Custos Referenciais de Investimentos Ferroviário: No âmbito do SICFER, foram apresentados 12 Relatórios Mensais de Progresso, contendo os resultados parciais dos estudos contratados, dos quais, 8 já foram aprovados em sua completude e 4 aprovados parcialmente até o momento. No objetivo “Composições” 1.177 CPUs foram revisadas e ainda encontram-se em manutenção de seus parâmetros. Também foram criadas 20 novas CPUs. No objetivo “Pesquisa de Preços” foi dada continuidade na pesquisa de cerca de 671 insumos, tendo retorno de preço de 443. No objetivo “Índices” foram concluídas a estruturação e ponderação e iniciado o cálculo da variação dos índices.”

Projeto ANTT 3.0: Trata de contrato firmado em 31/12/2014, visando a prestação de serviços de tecnologia da informação para o fornecimento de Solução Integrada de Suporte à Comunicação e Gestão Corporativa. Durante o ano de 2016, mais de dois mil servidores se cadastraram e utilizaram a ferramenta no seu dia a dia de trabalho. As ações de orientação aos servidores sobre utilização da ferramenta foram intensificadas. Foi aperfeiçoado o módulo de busca de legislação, que passou a contar com novas funcionalidades e padronização de apresentação do resultado de busca. Durante o ano de 2016, houve um trabalho intenso para desenvolvimento do aplicativo móvel de suporte à Intra, o qual já está pronto aguardando apenas a assinatura das lojas virtuais da Apple e Google Store para que seja disponibilizado aos servidores da ANTT. Por meio do aplicativo móvel, os servidores vão ter acesso às principais funcionalidades da Nova Intranet, como contatos, espaços de trabalho, busca de legislação, entre outros. Em 2016, também foram corrigidos bugs da ferramenta, monitoramento de performance e atendimento de sugestão de usuários em termos de melhorias. A velocidade de navegação foi estabilizada, com tempos de respostas mais eficientes em todos os ambientes da plataforma.

Estudos Sobre Viabilidade Transporte Ferroviário de Passageiros no Trecho Luziânia (GO) – Brasília (DF): Em 8 de novembro de 2013 foi publicado no DOU o resultado final da licitação, sagrando-se vencedor, dentre as três licitantes participantes, o Consórcio Trem Passageiros DF-Luziânia, composto pelas empresas VETEC Engenharia Ltda. e OFICINA – Engenheiros Consultores Associados Ltda. O contrato foi assinado em cerimônia realizada em 19 de dezembro de 2013, pela Sudeco. O Acordo de Cooperação que viabilizou a participação da ANTT na análise das propostas apresentadas para definir a empresa responsável pela realização do EVTEA do trecho ferroviário Brasília/DF – Luziânia/GO, teve seu termo em 21 de dezembro de 2013.

No primeiro semestre de 2014, iniciaram-se as tratativas com o objetivo de firmar novo Acordo de Cooperação Técnica entre a ANTT e a Sudeco para acompanhamento dos estudos de viabilidade que seria executado pela empresa vencedora da licitação finalizada em 2013.

Em 27/8/2014 foi publicado no DOU o extrato do Acordo de Cooperação Técnica, firmado entre a Sudeco e a ANTT, com o objetivo de “estabelecer a estrutura necessária para realizar o acompanhamento técnico dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental – EVTEA”.

Segundo este Acordo, cabe à ANTT apoiar a Comissão de Acompanhamento da Sudeco na avaliação dos produtos resultantes do EVTEA contratado em 19/12/2013, pela Sudeco, em elaboração pelo Consórcio Trem Passageiros DF-Luziânia, composto pelas empresas VETEC Engenharia Ltda. e OFICINA – Engenheiros

Consultores Associados Ltda.

Celebrado o Acordo, foram nomeados, por meio da Portaria nº 365/2014, técnicos da ANTT para apoiar a análise dos produtos do EVTEA. Foram realizadas as análises de versões preliminares dos produtos “Produto 1 – Diagnóstico” e “Produto 2 – Caracterização do Transporte”, de um total de oito produtos contratados. Em 15/9/2015, a Sudeco informou que o referido contrato estava sendo rescindido, sem a conclusão de qualquer produto.

Considerando-se a importância da realização do EVTEA, a ANTT, em 17/9/2015, publicou o Aviso de Chamamento Público nº 4/2015, com objetivo de “selecionar pessoas físicas ou jurídicas de direito privado a realizarem estudos acerca da viabilidade da exploração de serviço de transporte ferroviário de passageiros no corredor Luziânia/GO - Brasília/DF, na forma, respectivamente, de edital e termo de referência específico”. Em julho de 2016, foi autorizada por meio das Resoluções ANTT nos 5.127 e 5.128, a realização de estudos de viabilidade técnica para subsidiar a outorga de serviço de transporte ferroviário de passageiros entre o município de Luziânia-GO e Brasília-DF.

Estudos Sobre Viabilidade Transporte Ferroviário de Passageiros e Cargas no Trecho Brasília (DF) – Anápolis (GO) – Goiânia (GO): Em 17 de maio de 2013, foi assinado pela ANTT o contrato com o Consórcio EGIS-VEGA/LOGIT/JGP/MMSO, para a elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e socioambiental (EVTEA), necessários à outorga da exploração do serviço público de transporte ferroviário regular de passageiros e de cargas no trecho Brasília/DF – Anápolis/GO – Goiânia/GO.

Em 2016, os estudos de viabilidade técnica, econômica e socioambiental (EVTEA) foram concluídos sendo realizada Reunião Participativa nos dias 21 e 23 de junho nas cidades de Brasília-DF e Goiânia-GO, respectivamente. As contribuições recebidas foram consolidadas em relatório, onde se concluiu pela necessidade de aprimoramento em alguns aspectos do estudo. O processo foi submetido à Diretoria da ANTT para conhecimento e diretrizes quanto às ações a serem seguidas.





Relatório Anual 2016 - ANTT

MARCOS REGULATÓRIOS

MARCOS REGULATÓRIOS

Análise concorrencial

Cumprindo as suas atribuições, a ANTT realizou uma série de análises de cunho concorrencial em operações pretendidas pelas empresas reguladas e que geralmente dependem de anuência prévia da Agência para a sua efetivação.

As principais análises realizadas nesse sentido são em operações que envolvem:

- Transferência de controle societário;
- Reestruturação Societária;
- Transferência de serviços (linhas do TRIIP);
- Alteração de Acordo de Acionistas; e
- Alteração de Estatuto Social.

É realizado, também, um mapeamento e acompanhamento societário da Concessionária, identificando-se de forma pormenorizada os grupos de controle que atuam no mercado e análises de denúncias de práticas anticompetitivas ou de suposto abuso de poder econômico.

Análise de Impacto Regulatório - AIR

Após revisão do Formulário de Análise Preliminar de Impacto Regulatório, adotado pela ANTT desde 2011 de forma não obrigatória, foi desenvolvido novo Modelo de Análise de Impacto Regulatório – nível 1, aprovado pela Deliberação nº 85, de 23 de março de 2016, que obrigou a realização de tal análise nos seguintes casos:

I - edição e alteração de atos normativos que tenham natureza regulatória; e

II - atos regulatórios que impliquem edição ou alteração de modelos de outorga e prorrogação de prazos de outorgas.

Assim, o indicador de acompanhamento da realização de AIR no âmbito da Agenda Regulatória apresentou o excepcional resultado de 100% dos projetos finalizados em 2016 acompanhados de AIR – nível 1.

Acrescente-se, por fim, que em 2016 foi iniciado um Projeto de “Desenvolvimento do Processo de Monitoramento e Avaliação *Ex Post* dos Normativos Regulamentares da ANTT”, no âmbito da Iniciativa Estratégica “Desenvolvimento da Governança Regulatória na ANTT”, que tem por objetivo mapear os processos de monitoramento e avaliação das ações regulatórias implementadas pela ANTT, no intuito de modernizar e qualificar os atos normativos da ANTT. Assim, vislumbra-se um aperfeiçoamento do ciclo regulatório, que terá dados de monitoramento para redesenhar suas ações por meio dos Planejamentos Regulatório e Estratégico.

Agenda Regulatória

A Agenda Regulatória da ANTT consiste em um instrumento que indica os projetos prioritários que podem alterar a prestação de serviços aos usuários ou a atuação do mercado regulado, buscando efetividade, previsibilidade e transparência no cumprimento da missão e dos objetivos estratégicos da Agência.

Em 2016, foi realizada o processo de construção da Agenda Regulatória ANTT para o biênio 2017/2018, que contou com um processo de participação e controle social interno envolvendo Unidades Organizacionais e servidores, e uma Tomada de Subsídios externa à ANTT. Por fim, foi realizada uma etapa de priorização de temas culminando com proposta de revisão encaminhada para a apreciação e deliberação em Reunião de Diretoria, resultando na Resolução nº 5290, de 15 de fevereiro de 2017.

Acrescente-se que, desde 2013, os projetos constantes da Agenda Regulatória vêm sendo avaliados conforme, dentre outros critérios, sua aderência ao Mapa Estratégico da Agência.

O formulário de solicitação de inserção de temas na Agenda Regulatória preenchido pelas Unidades Organizacionais apresenta a correlação dos projetos constantes do planejamento regulatório, consubstanciado na Agenda Regulatória da ANTT em vigor, e o Planejamento Estratégico da Agência, conforme os quadros abaixo:

Projetos do Eixo Temático 1 – Agenda Regulatória 2015/2016

PROJETO	OBJETIVO ESTRATÉGICO CORRESPONDENTE
Análise de risco em concessões	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Assegurar a Transparência Ativa da Gestão
Análise dos pedidos de anuência para concessão de garantias em financiamentos	Aperfeiçoar a Fiscalização para a efetividade da Regulação Aprimorar a Disponibilidade, Qualidade e Integração das Informações
Comissões Tripartites	Aperfeiçoar Mecanismos de Transparência Ampliar Interação com o Mercado Regulado, Usuários e demais Partes Interessadas
Definição de procedimentos para o tratamento das manifestações dos usuários recebidas pela Ouvidoria	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a Fiscalização para a efetividade da Regulação
Designação de Organismos de Avaliação da conformidade no âmbito dos Projetos de Infraestrutura das Concessionárias reguladas pela ANTT	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a Fiscalização para a efetividade da Regulação
Métodos alternativos de resolução de conflitos	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Assegurar a Transparência Ativa da Gestão Ampliar Interação com Mercado Regulado, Usuários e demais Partes Interessadas
Modelo e regras operacionais de Postos de Pesagem Veicular	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a Fiscalização para a efetividade da Regulação
Procedimento de análise dos projetos de infraestrutura no setor de transportes para fins de aprovação ao Regime especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI	Otimizar a participação Privada Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Processo de Participação e Controle Social - PPCS	Aperfeiçoar Marco Regulatório Assegurar a Transparência Ativa da Gestão

PROJETO	OBJETIVO ESTRATÉGICO CORRESPONDENTE
Regulamentação dos Atos e Documentos Administrativos e Regulatórios	Assegurar a Transparência Ativa da Gestão
Regulamentação do Termo de Ajustamento de Conduta	Aperfeiçoar Marco Regulatório Aperfeiçoar a Fiscalização para Efetividade da regulação
Revisão da Metodologia de Cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital	Aperfeiçoar Marco Regulatório
Revisão da Resolução nº 3.535, de 10 de junho de 2010	Aperfeiçoar Marco Regulatório Aperfeiçoar a Fiscalização para Efetividade da regulação
Revisão do Processo Administrativo Sancionador	Aperfeiçoar Marco Regulatório

Fonte: SUREG

Projetos do Eixo Temático 2 – Agenda Regulatória 2015/2016

PROJETO	OBJETIVO ESTRATÉGICO CORRESPONDENTE
Adequação da Resolução 3.576 que dispõe sobre as especificações e preços dos Sistemas ITS	Visão: Ser referência na regulação, promovendo a harmonização do Setor e garantindo a excelência dos serviços de transporte terrestre. OE: Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Adequação da Resolução ANTT nº 1.187, de 09 de novembro de 2005	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar os Instrumentos de Outorga
Ano Civil - Ano Concessão	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Definição de preceitos de revisão tarifária para as concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Assegurar a Transparência Ativa da Gestão
Definição do conteúdo mínimo para estudos de Polos Geradores de Tráfego	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Definição dos preceitos de revisão ordinária, extraordinária e quinquenal.	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Isenção do Pagamento de Tarifa de pedágio para veículos oficiais	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Metodologia de cálculo do Fator X	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Ampliar Interação com Mercado Regulado, Usuários e demais Partes Interessadas
Reversibilidade de bens em rodovias federais concedidas	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aprimorar os Instrumentos de Outorga
Revisão da metodologia de recursos destinados ao desenvolvimento tecnológico na área de engenharia rodoviária - RDT	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aprimorar os Instrumentos de Outorga
Uso e ocupação da faixa de domínio das rodovias federais concedidas.	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga

Fonte: SUREG

Projetos do Eixo Temático 3 – Agenda Regulatória 2015/2016

PROJETO	OBJETIVO ESTRATÉGICO CORRESPONDENTE
Alteração da Resolução ANTT nº 1.971/2007, que trata da Implementação do Sistema de Cadastro dos Motoristas das Empresas Permissionárias ou Autorizatórias – SISMOT	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Critérios e procedimentos para a transferência de mercados e do controle societário de empresa autorizatórias de serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Implementação de melhorias no processo de registro de acidentes e assaltos	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a fiscalização para a efetividade da Regulação
Inspeção Técnica Veicular	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a fiscalização para a efetividade da Regulação Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Monitriip - Sistema de Monitoramento Automatizado	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a fiscalização para a efetividade da Regulação
Multiplicadores tarifários dos serviços diferenciados, previstos na Resolução ANTT nº 4.130/2013	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Perdimento de veículos flagrados na execução de transporte clandestino de passageiros	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a fiscalização para a efetividade da Regulação
Processo Seletivo Público	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga
Reavaliação das regras de alteração e modificação operacional	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Regras e procedimentos para a venda de passagens pela internet para os serviços do TRIIP	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Regulamentação do Estatuto da Juventude	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Requisitos mínimos terminais e pontos de parada utilizados em serviços de características rodoviárias	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Revisão da Regulamentação de Fretamento	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT ao TRIIP	Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Revisão da Resolução nº 1.417/2006 - regras para Utilização de Veículos de Terceiros	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Revisão da Resolução nº 1.928/2007 - tarifa promocional	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Revisão da Resolução nº 3.871/2014 que trata das condições de acessibilidade no TRIIP	Aperfeiçoar o Marco Regulatório

Projetos do Eixo Temático 4 – Agenda Regulatória 2015/2016

PROJETO	OBJETIVO ESTRATÉGICO CORRESPONDENTE
Regras de exploração de Faixa de Domínio	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga
Regras de reversibilidade de bens	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga
Regras e Procedimentos de Fiscalização de Via Permanente	Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Regras para operações acessórias	Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Regras para seguros nas concessões ferroviárias	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Revisão da Resolução ANT nº 3.696/2011, que aprova o Regulamento para pactuar as metas de produção por trecho e metas de segurança para as concessionárias de serviço público de transporte ferroviário de cargas.	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Revisão da Resolução ANTT nº 2.695/2008, que 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	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga
Revisão da Resolução ANTT nº 3.694/2011, que aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Revisão da Resolução ANTT nº 3.695/2011, que aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga Promover a Melhoria Contínua da Operação e Serviços de Transportes
Revisão da Resolução ANTT nº 3.761/2011, que estabelece procedimentos para apresentação do Plano Trienal de Investimentos – PTI à Agência Nacional de Transportes Terrestre – ANTT	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga
Revisão da Resolução ANTT nº 4.348/2014, que aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente - OFI para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Exploração da Infraestrutura Ferroviária.	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Instrumentos de Outorga

Fonte: SUREG

Projetos do Eixo Temático 5 – Agenda Regulatória 2015/2016

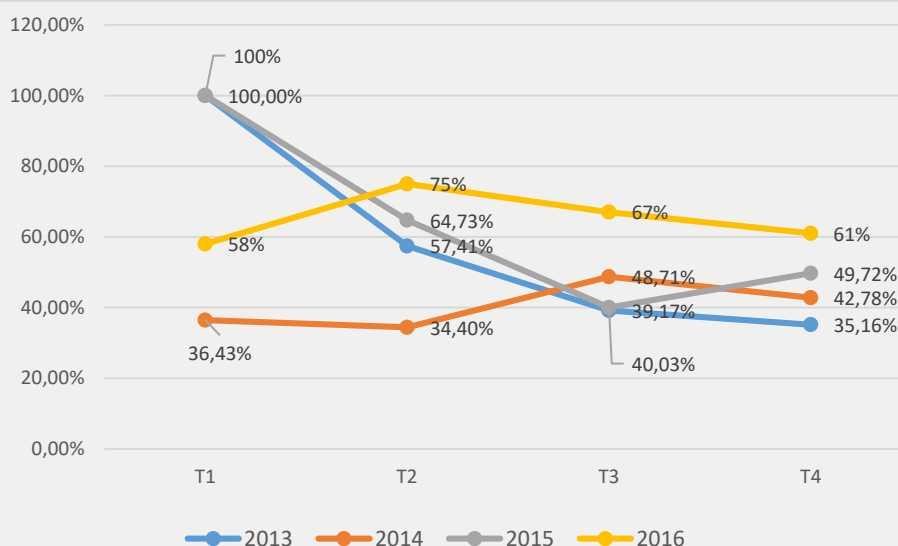
PROJETO	OBJETIVO ESTRATÉGICO CORRESPONDENTE
Atualização da Regulamentação do Pagamento Eletrônico de Frete	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Compatibilização da Resolução nº 420/2004, de 31 de julho de 2004, à 18ª edição do Orange Book	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Implementação da prova eletrônica de conhecimentos específicos para o transportador autônomo de cargas (TAC) e para responsável técnico (RT)	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar Mecanismos de Transparência Mitigar Assimetrias de Informações
Recadastramento dos transportadores rodoviários de carga no RNTRC	Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação
Revisão da Regulamentação do Pagamento Eletrônico de Frete	Aperfeiçoar o Marco Regulatório
Revisão da Regulamentação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação
Revisão da Regulamentação do Vale Pedágio obrigatório	Aperfeiçoar o Marco Regulatório Aperfeiçoar a Fiscalização para a Efetividade da Regulação

A Agenda Regulatória, por sua vez, também é monitorada trimestralmente, em consonância com o Planejamento Estratégico, de modo a possibilitar um mapeamento do andamento de todas as ações em um mesmo momento.

O Índice de Cumprimento da Agenda Regulatória é calculado pela relação entre as atividades previstas e realizadas no trimestre. A média dos resultados para o ano de 2016 foi de 65%.

O comportamento do indicador nos anos anteriores está reportado no Gráfico abaixo como um parâmetro para a análise do resultado.

Indicador trimestral de cumprimento da Agenda Regulatória



No processo de avaliação da Agenda Regulatória, há preocupação quanto às resoluções regulatórias publicadas sem um processo normativo adequado, prejudicando a transparência e a participação da sociedade e a previsibilidade do mercado.

Em consonância a isso, a Associação Brasileira de Agências Reguladoras – ABAR divulgou, em agosto de 2016, a publicação “Qualidade Regulatória no Brasil: Dimensões e Indicadores para o Monitoramento e Avaliação da Atividade Regulatória”, onde propõe que a qualidade regulatória deve ser monitorada e avaliada em cinco dimensões: ambiente institucional do sistema regulatório brasileiro; arranjo institucional; formulação regulatória e processo decisório; eficácia e efetividade regulatória; e participação social, prestação de contas e transparência. Neste arcabouço, foi proposto, no âmbito da dimensão “Formulação Regulatória e Processo Decisório”, o “Indicador de Grau de Previsibilidade Regulatória – GPREG”, calculado por:

$$GPREG = ANPR/AP \times 100$$

Onde:

ANPR: número de atos normativos publicados no período, previstos na Agenda Regulatória;

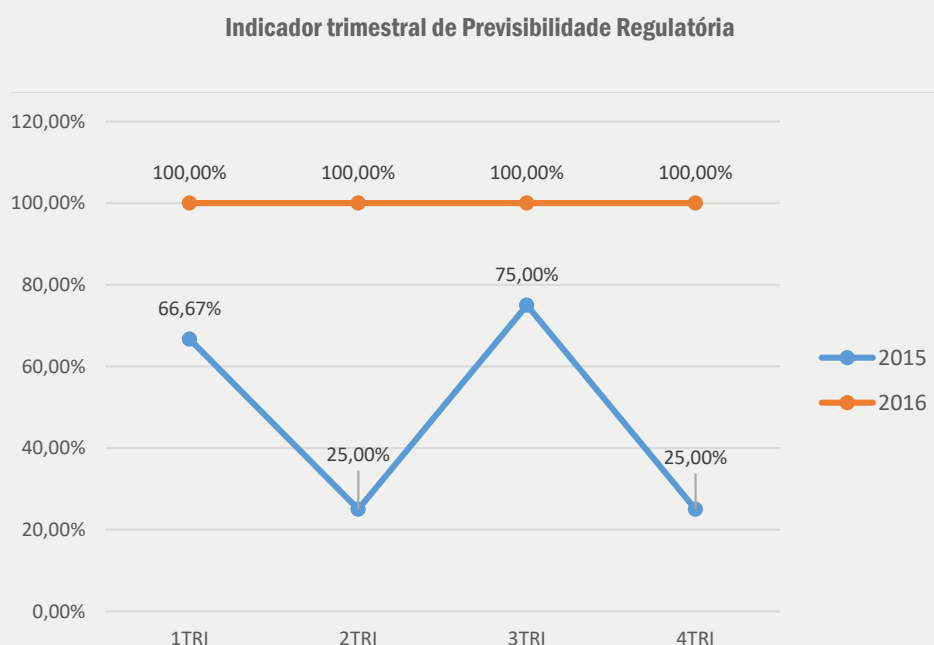
AP: número total de atos normativos publicados no período.

Para interpretação do indicador, o resultado varia de 0 a 100, conforme escala a seguir:

- 0 a 20% - Muito baixo: indica ausência ou ínfima previsibilidade regulatória, denotando ausência ou grau muito baixo de capacidade institucional para promover a execução do planejamento regulatório;
- 21 a 40% - Baixo: indica previsibilidade regulatória inferior à metade dos compromissos previstos, denotando baixa capacidade institucional para promover a execução do planejamento regulatório;
- 41 a 60% - Moderado: indica previsibilidade regulatória pouco inferior, igual ou pouco superior à metade dos compromissos previstos, denotando moderada capacidade institucional para promover a execução do planejamento regulatório;

- 61 a 80% - Alto: indica previsibilidade regulatória superior à metade dos compromissos previstos, denotando alta capacidade institucional para promover a execução do planejamento regulatório; e
- 81 a 100% - Muito Alto: indica previsibilidade regulatória equivalente ou muito próxima da totalidade dos compromissos previstos, denotando máxima capacidade institucional para promover a execução do planejamento regulatório.

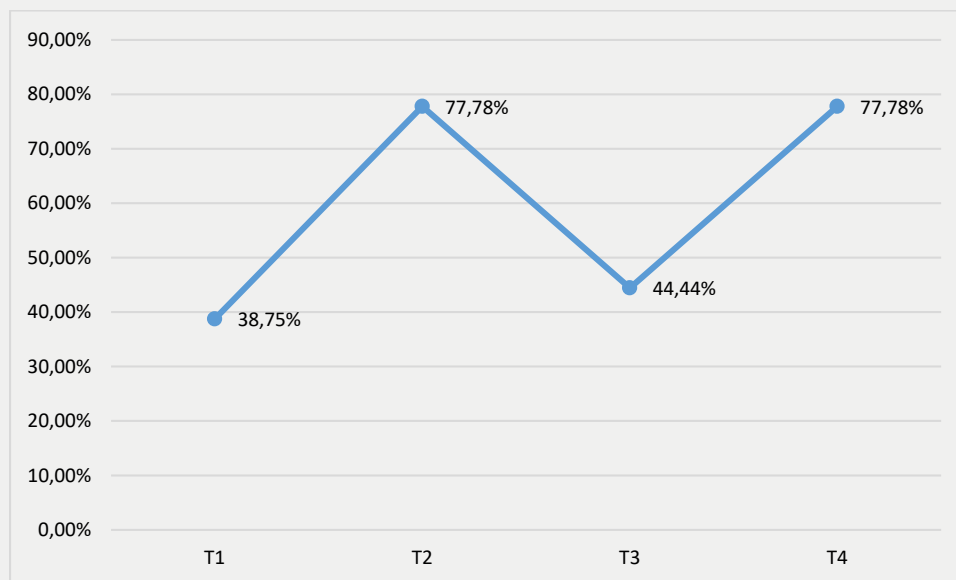
Sendo assim, a ANTT passou a adotar o referido indicador para o acompanhamento do desempenho da Agenda Regulatória como instrumento de planejamento regulatório com o objetivo de dar mais previsibilidade e transparência à formulação regulatória e ao processo decisório. Os resultados encontrados para a Agenda Regulatória 2015/2016 podem ser observados no Gráfico, a seguir:



O desempenho desse indicador acaba sendo muito afetado por interferências externas, tais como alteração da legislação (como ocorreu no ano de 2015, com a alteração da Lei nº 10.233/2001). Apesar disso, a ANTT teve um desempenho anual considerado moderado pela escala proposta pela ABAR.

Já para o ano de 2016, o desempenho do indicador reflete uma capacidade institucional de promover a execução do planejamento regulatório excelente, onde nenhuma resolução regulatória fora do planejamento ou sem o processo normativo adequado foi publicada.

Acrescente-se que o indicador “Percentual de Atualização do Sítio Eletrônico da Agenda Regulatória” foi criado para ajudar a ANTT mensurar o seu desempenho na tentativa de atingir seu objetivo estratégico de “Assegurar a Transparência Ativa da Gestão”. O indicador é calculado pela relação entre o número de temas atualizados e o número total de temas. O resultado trimestral do indicador para 2016 pode ser observado no Gráfico, a seguir:

Indicador trimestral de Percentual de Atualização do Sítio Eletrônico da Agenda Regulatória em 2016

O indicador de atualização do site tem uma variabilidade muito grande e reflete a dificuldade dos chefes de portfólio e da coordenação da Agenda Regulatória manterem as informações atualizadas, apesar de todos os esforços dispendidos nesse sentido. Como solução, em reunião com a Gerência de Tecnologia e Informação - GETIN, a SUREG solicitou o desenvolvimento de um novo site da Agenda Regulatória da ANTT em SharePoint que, a exemplo do PGE, possa ser atualizado automaticamente a partir das informações do Microsoft Project Server, e está aguardando posicionamento daquela Gerência quanto ao cronograma de desenvolvimento do site.

Ademais, a Agenda Regulatória se encontra projetizada consoante as melhores práticas preconizadas pelo PMI - Project Management Institute, e as Iniciativas Estratégicas seguirão a mesma conduta, prevendo o acompanhamento de seus cronogramas de execução por meio do MsProject Server.

Gestão de riscos

A ANTT iniciou, em 2016, o projeto de Gestão de Riscos como ação constante da iniciativa estratégica de Desenvolvimento da Governança na Agência.

O projeto de Gestão de Riscos pretende subsidiar a Diretoria quanto às obrigações a serem cumpridas, constantes da Instrução Normativa conjunta MPOG/CGU n. 01/2016, em especial no que se refere à Política de Gestão de Riscos, instituição do Comitê de Governança, Riscos e Controles e a proposta de um modelo de processo de gestão de riscos a ser implementado pela ANTT. Deve-se frisar que somente a implementação e manutenção da Gestão de Riscos pode possibilitar que se desfrute de seus objetivos, que são, entre outros: i) aumentar a probabilidade de atingir os objetivos; ii) encorajar a participação dos servidores na gestão de riscos; iii) melhorar a identificação de oportunidades e ameaças; e iv) estabelecer uma base confiável para tomada de decisão e planejamento.

Com os objetivos definidos, o projeto foi desdobrado em 3 partes:

I - Publicação da Política de Gestão de Riscos e criação do Comitê de Governança, Riscos e Controles. A Política

proposta utilizará como base a Norma ABNT NBR ISO 31000:2009, e caberá ao comitê a implementação, o monitoramento e o aprimoramento da Gestão de Riscos;

II - Proposta do Modelo de Gestão de Riscos. O modelo será calcado, assim como a Política, na Norma ISO 31000:2009, e pretende ser a ferramenta que permite a implementação inicial da Gestão de Riscos no ambiente da ANTT; e

III) Processo Piloto com a implementação do modelo proposto. Esta etapa pretende ser um primeiro loop do processo de gestão de riscos na ANTT, com os produtos do processo de gestão de riscos: levantamento de processos, atividades, identificação de riscos e controles, matriz de riscos, monitoramento e recomendações. A implementação da gestão de riscos, por sua vez, caberá ao Comitê de Governança, Riscos e Controles, a ser instituído em 2017, que deverá apresentar um planejamento operacional das ações relacionadas à gestão de riscos anual. Nesta etapa, será possível realizar o levantamento e mapeamento dos processos, a definição do apetite ao risco, os processos e normatizações subsidiárias necessárias, e a estruturação de uma área que operacionalize a gestão deste processo.





Relatório Anual 2016 - ANTT

GESTÃO ORGANIZACIONAL

GESTÃO ORGANIZACIONAL

Gestão do Orçamento

O orçamento da Agência Nacional de Transportes Terrestre, para o exercício de 2016, foi aprovado pela Lei de Orçamento Anual - LOA nº 13.255, de 15 de janeiro de 2016, com uma dotação inicial de R\$ 215.919.729,00 para Pessoal e Encargos Sociais, R\$ 278.146,00 para Encargos da Dívida, R\$ 270.646.397,00 destinados a Outras Despesas Correntes, R\$ 18.585.741,00 a Investimentos, incluindo ali os recursos alocados nas ações de recomposições do equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão sob a égide da Agência, e R\$ 8.659.570,00 para Reserva de Contingência. A dotação inicial autorizada pela LOA totalizou o valor de R\$ 514.089.583,00.

Dentre os créditos suplementares aprovados ao longo do exercício, merece destaque o crédito suplementar concedido por meio da Portaria MPOG nº 376, de 30 de novembro de 2016, no montante de R\$ 16.568.432,00, sendo 7.770.796,00 destinado a realização de ações de modernização tecnológica da ANTT e 8.797.636,00 visando atender ao 2º aporte da Recomposição do Equilíbrio Econômico - Financeiro do Contrato de Concessão da BR 040/RJ - CONCERT.

Os recursos do referido crédito foram aplicados nas demandas reprimidas de aquisição e desenvolvimento de sistemas e contratação de serviços de TI, no entanto o recurso relativo ao aporte não foi empenhado, tendo em vista a determinação da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO, que propôs que a obra de construção da BR-040 fosse classificada com indícios de irregularidades graves e com recomendação de paralisação.

Ao final do exercício, o orçamento total da ANTT foi de R\$ 534.154.971,00. Comparando-se com o orçamento de 2015, conforme demonstrado na tabela a frente, houve uma diminuição em termos de Investimentos do PAC de R\$ 779.010.928,00. Essa variação se deu em razão da redução nos valores alocados nas ações 0007 - Recomposições do Equilíbrio Econômico Financeiro do Contrato de Concessão da BR-040-RJ e OOP5 - Recomposições do Equilíbrio Econômico Financeiro do Contrato de Concessão da BR 290-RS.

Já em relação às despesas classificadas como Outras despesas Correntes PAC, o valor destinado à ANTT para o exercício de 2016 foi reduzido em relação ao de 2015, tendo em vista a aprovação de crédito suplementar em dezembro de 2015 no montante de R\$ 65.499.256,00, para atender a Fiscalização Eletrônica. Além disso, houve remanejamento de dotação orçamentária de custeio para investimento no ano de 2016.

A dotação de custeio e investimento das despesas discricionárias teve uma redução em razão dos referenciais monetários estabelecidos na fase de elaboração da LOA 2016.

COMPARATIVO LOA 2015/2016						
GRUPO DE DESPESA	2015		2016		VARIÇÃO	
	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO ATUALIZADA	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO ATUALIZADA	R\$	%
		(LEI + CRÉDITOS)		(LEI + CRÉDITOS)		
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)=(d)-(b)	(f)=(d)/(b)
1 - Pessoal e Encargos Sociais	207.790.883	222.212.989	215.919.729	236.355.599	14.142.610	106,36%
Ativos	169.864.750	179.978.255	174.113.211	191.098.663	11.120.408	106,18%
Inativos	6.464.666	8.868.860	8.450.000	10.007.722	1.138.862	112,84%
Outros Encargos	31.461.467	33.365.874	33.356.518	35.249.214	1.883.340	105,64%
2 - Juros e Encargos da Dívida	328.300	328.300	278.146	278.146	-50.154	84,72%
Dívidas	328.300	328.300	278.146	278.146	-50.154	84,72%
Sentenças	0	0	0	0	0	0%
3 - Outras Despesas Correntes	289.845.208	350.508.464	270.646.397	253.707.483	-96.800.981	72,38%
Outros Custeios	213.700.000	213.700.000	185.842.175	183.424.876	-30.275.124	85,83%
Benefícios aos Servidores	8.733.408	8.793.408	8.996.208	11.043.025	2.249.617	125,58%
PAC	67.411.800	128.015.056	75.808.014	59.239.582	-68.775.474	46,28%
4 – Investimentos	807.665.101	826.365.101	18.585.741	35.154.173	-791.210.928	4,25%
Investimentos/PAC	785.465.101	804.165.101	8.585.741	25.154.173	-779.010.928	3,13%
Investimentos/ADM	22.200.000	22.200.000	10.000.000	10.000.000	-12.200.000	45,05%
9 - Reserva de Contingencia	0	0	8.659.570	8.659.570	8.659.570	0%
Reserva	0	0	8.659.570	8.659.570	8.659.570	0%
TOTAL	1.305.629.492	1.399.414.854	514.089.583	534.154.971	657.299.095	38,17%

Fonte: GEPLA

A partir da publicação do Decreto nº 8.670, de 12 de fevereiro de 2016, que dispôs sobre a programação orçamentária e financeira e estabeleceu o cronograma mensal de desembolso do Poder Executivo para o exercício de 2016, modificado pelos Decretos n.º 8.676/2016, nº 8.700/2016 e nº 8.784/2016, foram fixados os limites de movimentação e empenho para a ANTT.

Assim, os limites foram autorizados para diferentes períodos, primeiramente até outubro, depois até o fim do exercício. Em relação às despesas discricionárias, houve um contingenciamento total da ordem de

R\$ 42.339.317,00 até outubro, sendo reduzido para R\$ 20.320.593,00. Para os créditos relativos ao PAC, estes foram contingenciados em R\$ 21.592.196,00, permanecendo o mesmo durante os dois períodos.

Conforme Decreto nº 8.859/2016, foram bloqueados no SIAFI as dotações orçamentárias que excediam os limites de movimentação e empenho autorizados pelo Decreto nº 8.784/2016. Ainda foram modificados em dezembro os limites para despesas discricionárias, diminuindo seu valor final em R\$ 4.000.000,00, e no limite para as despesas do PAC, acrescentado o valor de R\$ 7.770.796,00. Desse modo, os valores empenhados no fim do exercício corresponderam à 93% do total do limite autorizado.

A seguir, é apresentado o demonstrativo da composição do limite liberado pelo Ministério dos Transportes.

TABELA LIMITE - DESPESAS DISCRICIONÁRIAS + PAC					
Especificação	Recursos do Tesouro	Recursos Próprios	Total	Dotação	Contingenciamento
Custeio	72.257.904,00	97.263.678,00	169.521.582,00	183.424.876,00	13.903.294,00
Capital	2.000.000,00	0	2.000.000,00	10.000.000,00	8.000.000,00
PAC	46.155.881,00	24.416.475,00	70.572.356,00	84.393.755,00	13.821.399,00
TOTAL	120.413.785,00	121.680.153,00	242.093.938,00	277.818.631,00	35.724.693,00

Fonte: GEPLA

Na tabela a seguir são apresentados os valores de dotação, limite autorizado, montante empenhado e percentual de execução em relação à dotação e ao limite fixado. Do orçamento final da ANTT no exercício de 2016, foi empenhado o montante de R\$ 468.395.4240,00, representando uma execução de 88%. Considerando o corte de R\$ 35.724.693,00 nas Ações Discricionárias e PAC a execução foi da ordem de 95,64%.

Ao considerarmos os valores executados por Grupo de Despesa, temos uma redução em relação ao investimento de Discricionárias e PAC, como já mencionado anteriormente, a baixa execução foi em função dos limites disponibilizados e dos bloqueios orçamentários realizados.

Já as despesas com Pessoal e Benefícios são diretamente controladas pela Secretaria de Orçamento Federal, e operacionalizadas através do SIAPE - Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos, ficando a cargo da ANTT a execução, acompanhamento e solicitações de necessidades de créditos adicionais. Sua execução alcançou 98% da dotação alocada, e o incremento ao longo do ano foi em decorrência dos ajustes realizados para atender os pagamentos com servidores ativos e inativos.

GRUPO DE DESPESA	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO ATUALIZADA (LEI + CRÉDITOS)	LIMITE AUTORIZADO	EMPENHADO	% EXECUÇÃO DOTAÇÃO	% EXECUÇÃO LIMITE
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)=(d/b)*100	(f)=(d/c)*100
1 - Pessoal e Encargos Sociais	215.919.729	236.355.599	236.355.599	232.752.412	98%	98%
Ativos	174.113.211	191.098.663	191.098.663	188.505.331	99%	99%
Inativos	8.450.000	10.007.722	10.007.722	9.818.703	98%	98%
Outros Encargos	33.356.518	35.249.214	35.249.214	34.428.378	98%	98%
2 - Juros e Encargos da Dívida	278.146	278.146	278.146	0	0%	0%
Dívidas	278.146	278.146	278.146	0	0%	0%
Sentenças	0	0	0	-	0%	0%
3 - Outras Despesas Correntes	270.646.397	253.707.483	237.534.963	220.083.534	87%	93%
Outros Custeios	185.842.175	183.424.876	169.521.582	157.691.148	86%	93%
Benefícios aos Servidores	8.996.208	11.043.025	11.043.025	10.331.697	94%	94%
PAC	75.808.014	59.239.582	56.970.356	52.060.689	88%	91%
4 – Investimentos	18.585.741	35.154.173	15.602.000	15.559.478	44%	100%
Investimentos/PAC	8.585.741	25.154.173	13.602.000	13.601.054	54%	100%
Investimentos/ADM	10.000.000	10.000.000	2.000.000	1.958.424	20%	98%
9 - Reserva de Contingência	8.659.570	8.659.570	0	0	0%	0%
Reserva	8.659.570	8.659.570	0	0	0%	0%
TOTAL	514.089.583	534.154.971	489.770.708	468.395.424	88%	96%

Fonte: GEPLA

A ANTT tem pautado sua execução orçamentária em estrita consonância com os limites orçamentários estabelecidos pela Setorial Orçamentária do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, sendo os limites distribuídos em conformidade com a programação de suas necessidades.

Gestão de Finanças

Arrecadação

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 174: referem-se às arrecadações decorrentes das infrações ocorridas na prestação de serviços de transportes rodoviários de passageiros e de cargas. Nessa fonte também 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;
- 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 250: a maior parte dessa fonte se refere às arrecadações decorrentes das concessões de rodovias. São também arrecadadas as taxas/emolumentos de cargas e passageiros para autorização/cadastramento de serviço/frota. As multas decorrentes de descumprimento contratual e/ou de regulação são cobradas no código direcionado à fonte 250.

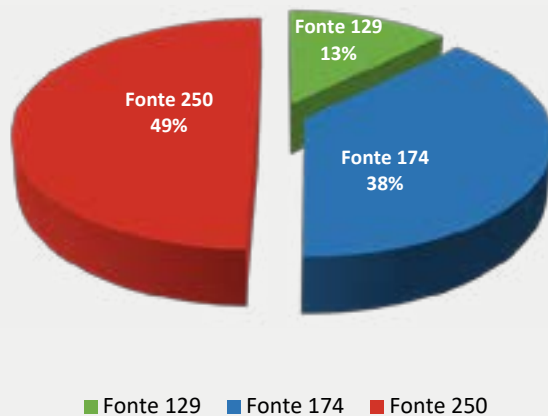
Em 2016, a receita realizada foi de R\$ 300.243.561 (trezentos milhões, duzentos e quarenta e três mil, quinhentos e sessenta e um reais), conforme composição detalhada no quadro abaixo.

FONTE	LOA 2016	ARRECADADO JAN A DEZ 2016	% Realizado
129	36.052.500	37.905.746	105,14%
174	90.536.894	113.384.967	125,24%
250	128.399.018	148.952.849	116,01%
TOTAL	254.988.412	300.243.561	117,75%

Fonte: GEPLA

Verifica-se, portanto, que em relação ao previsto na Lei Orçamentária Anual – LOA/2016, a arrecadação da Agência foi superior em 17,75%.

A composição do valor total arrecadado em 2016, por fonte de recursos, em termos percentuais está demonstrada no gráfico seguinte.

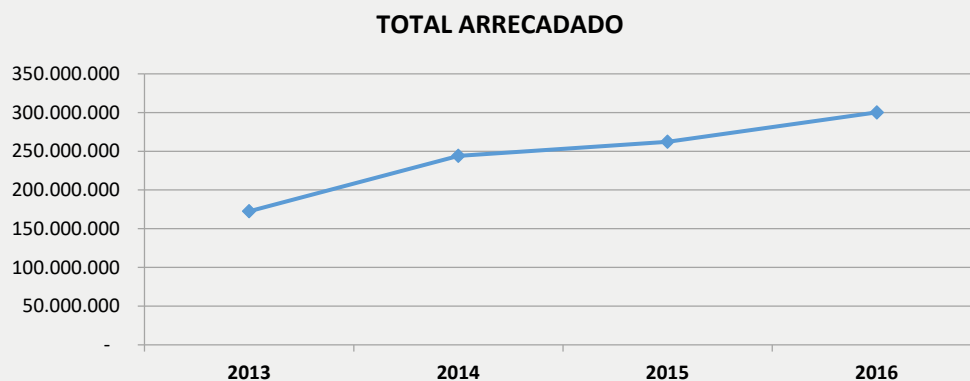


Visando apresentar uma análise comparativa, o quadro abaixo demonstra a receita realizada nos últimos quatro anos:

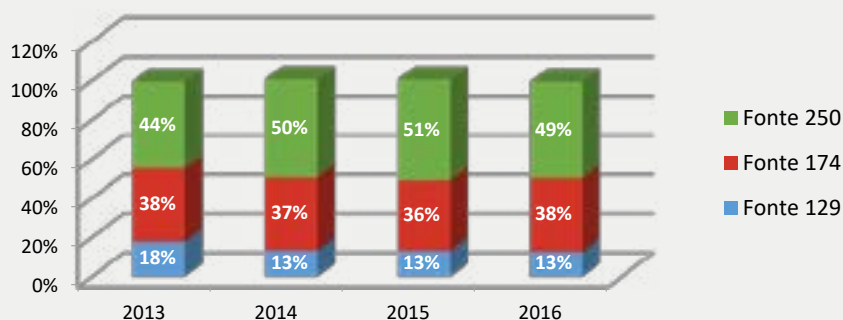
COMPARATIVO DA RECEITA REALIZADA – JANEIRO A DEZEMBRO					
2013 A 2016					
Fonte	Descrição da Receita	2013	2014	2015	2016
129	Concessões Ferroviárias	30.670.645	32.556.714	34.524.371	37.905.746
174	Multas Poder de Polícia	64.974.762	90.994.486	93.104.777	113.384.967
250	Concessões Rodoviárias	76.883.138	120.495.868	134.676.462	148.952.849
TOTAL ARRECADADO		172.528.544	244.047.067	262.305.610	300.243.561

Fonte: GEFIN

O gráfico seguinte apresenta a evolução total da receita da ANTT no período de 2013 a 2016:



Neste próximo gráfico, pode-se visualizar o comportamento das composições das fontes em relação ao total arrecadado em cada ano:

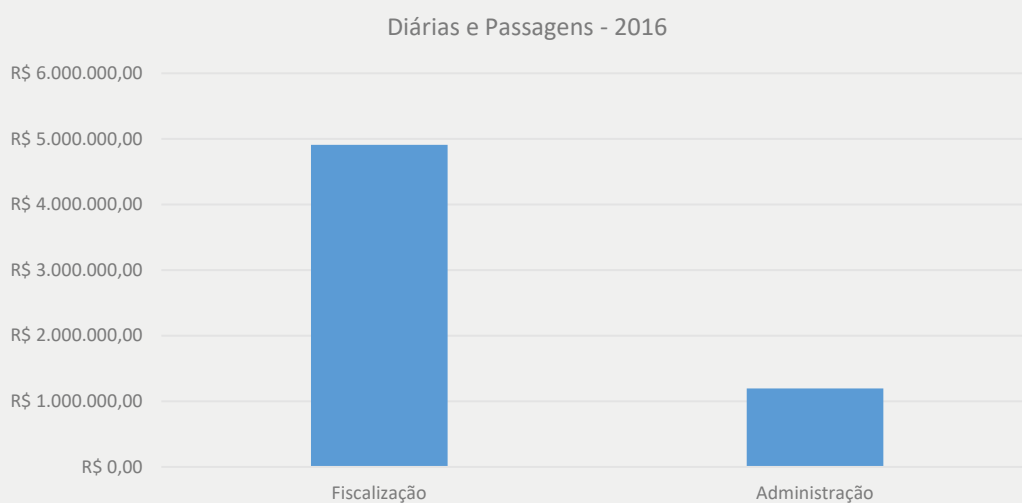


O aumento da arrecadação da fonte 129, em relação ao ano de 2015, justifica-se em razão dos índices de ajustes anuais aplicados. A fonte 250, que é a fonte de recursos próprios, continua sendo a principal origem de receita da Agência. Já a composição percentual da fonte 174 permaneceu linear em relação ao total arrecadado.

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 5.992/2006.

No exercício de 2016, foi liquidado um valor total de R\$ 6.106.573,13 referentes a diárias e passagens, sendo R\$ 4.911.120,39 em ações de Fiscalização e R\$ 1.195.452,74 em ações administrativas.



Gestão de Pessoas

A gestão de pessoas envolve a execução de ações relacionadas à proposição e administração de plano de benefícios e saúde do servidor, legislação de pessoal, provimento, vacância e registro funcional, bem assim controle e pagamento de pessoal, administração plano de carreira e de cargos e remuneração dos servidores da ANTT, conforme dispositivo legal, sistemática de avaliação de desempenho de pessoal, além do planejamento e realização e programas de capacitação e desenvolvimento dos servidores lotados na ANTT.

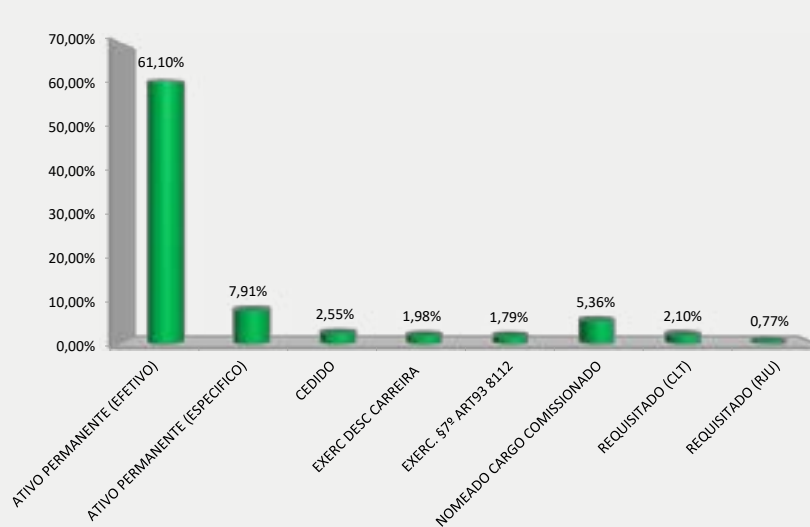
Força de Trabalho da ANTT

Ao final do exercício de 2016, o quantitativo da força de trabalho da ANTT era de 1.568 servidores/estagiários, incluindo nessa composição os aposentados e os pensionistas.

O Quadro Efetivo corresponde a 61,10% da força de trabalho total, representando 65,62% quando desconsiderados os aposentados e pensionistas.

SITUAÇÃO FUNCIONAL	DEZ/16
Ativo Permanente (efetivo)	958
Ativo Permanente (especifico)	124
Cedido	40
Exerc Desc Carreira	31
Exerc. §7º art93 8112	28
Nomeado Cargo Comissionado	84
Requisitado (CLT)	33
Requisitado (RJU)	12
Estagiário	150
Aposentado	72
Pensionista	36
TOTAL	1568

Fonte: GEPES



O nível de escolaridade dos servidores do quadro funcional da ANTT está assim distribuído: 30,16% possui formação de nível médio e 69,84% em nível superior, em relação ao total de servidores/estagiários por situação funcional (1532), excluindo o quantitativo de pensionistas.

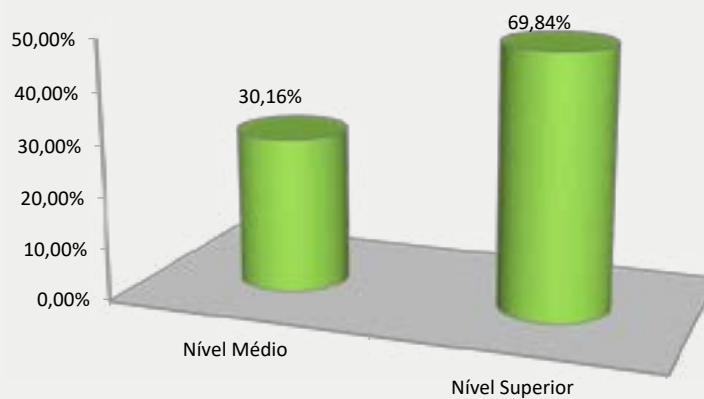
Excluindo-se também os aposentados, verificamos que 27,6% do total da força de trabalho possui nível médio e 72,4% possui nível superior.

Tratando-se somente dos servidores do quadro efetivo, 79,1% possui formação em nível superior e 20,9% em nível médio.

Quantitativo de Pessoal por Nível de Escolaridade

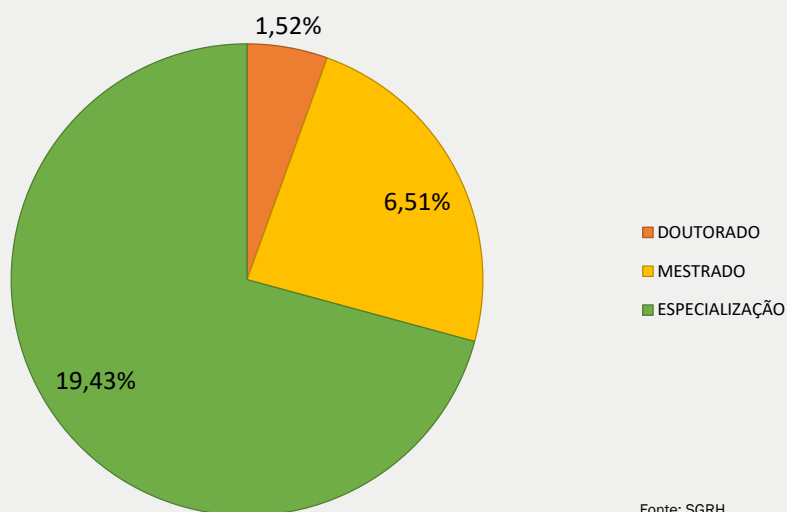
SITUAÇÃO FUNCIONAL	NM	NS	TOTAL
Aposentado	59	13	72
Ativo Permanente (efetivo)	200	758	958
Ativo Permanente (especifico)	75	49	124
Cedido	7	33	40
Estagiário	63	87	150
Exerc Desc Carreira	0	31	31
Exerc. §7º art93 8112	18	10	28
Nomeado Cargo Comissionado	29	55	84
Requisitado (CLT)	10	23	33
Requisitado (RJU)	1	11	12
TOTAL	462	1070	1532
Pensionista			36

Fonte: GEPES



Os servidores do quadro ativo permanente (efetivos e específicos) representavam, em dezembro de 2016, o quantitativo de 1.122, incluindo-se os servidores cedidos.

Desse total, 308 possuem pós-graduação. Em termos percentuais estão assim representados: 1,52% possuem Doutorado, 6,51% possuem Mestrado e 19,43% possuem Especialização.



Despesas da Folha de Pagamento

No quadro abaixo, destacam-se as remunerações, benefícios e encargos sociais referentes à folha de pagamento dos servidores ativos, aposentados e pensionistas da ANTT, e a evolução na execução da despesa até dezembro de 2016.

RESUMO DAS DESPESAS DA FOLHA DE PAGAMENTO - 2016												
NATUREZA/DESCRIÇÃO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
VENCIMENTOS E SALÁRIOS	5.516.923,94	5.573.296,56	5.581.767,16	5.581.854,69	5.602.196,09	5.592.160,21	5.596.135,58	5.900.224,12	5.914.304,17	5.906.093,00	5.914.626,08	5.965.532,34
GRATIFICAÇÃO DE EXERCÍCIO DE CARGO	6.056.739,33	6.071.408,09	6.076.313,60	6.077.846,42	6.098.618,38	6.075.358,36	6.103.123,38	6.416.264,93	6.433.814,29	6.422.844,82	6.429.007,23	6.459.609,54
GRATIFICAÇÃO DE TEMPO DE SERVIÇO - PES ATIVO	110.128,14	110.165,65	110.165,65	108.654,13	108.529,17	108.129,03	108.169,01	114.118,56	114.118,56	113.942,78	113.960,35	114.084,15
INCORPORAÇÕES	10.020,38	10.020,38	10.020,38	9.869,50	9.869,50	10.687,02	10.687,02	10.687,02	10.687,02	10.687,02	10.687,02	111.047,69
ABONO DE PERMANÊNCIA	87.804,01	86.488,13	85.458,68	95.148,99	87.500,44	86.225,79	86.046,73	90.889,38	92.149,46	91.216,67	204.100,17	10.687,02
GRATIFICAÇÃO DE EXERCÍCIOS DE FUNÇÕES	1.263.003,26	1.256.192,32	1.252.063,07	1.254.650,54	1.259.144,32	1.255.837,10	1.258.042,40	1.314.763,39	1.333.367,91	1.350.528,78	1.351.907,82	1.356.470,97
ADICIONAL NOTURNO	47.791,11	36.593,41	56.288,77	41.799,65	34.604,47	46.723,11	54.556,87	39.042,41	40.046,52	38.052,55	38.306,97	45.330,01
ESTAGIÁRIOS	72.098,94	74.423,88	69.931,13	69.611,95	71.703,66	72.125,41	72.864,10	70.151,66	75.387,11	74.086,03	72.595,95	72.056,70
FÉRIAS INDENIZADAS	13.118,61	25.394,84	31.159,05	13.292,43	1.510,24	14.978,08	34.876,92	62.032,82	41.934,06	63.504,81	21.999,72	35.800,93
FÉRIAS ABONO ART. 7 XVII CF	702.482,21	362.613,04	299.670,12	251.746,27	124.655,47	344.451,04	112.285,60	96.049,50	94.707,28	97.180,16	145.450,57	1.861.779,66
13º SALÁRIO (GRATIF. NATALINA)											13.766.046,32	65.057,37
13º SALÁRIO (ADIANTAMENTO GRATIF. NATALINA)	731.194,42	334.399,00	203.459,85	208.808,95	84.450,92	2.895.222,51	3.143,59	29.434,45	7.013,40	37.642,15	19.140,10	2.157.945,60
FÉRIAS - PAGAMENTO ANTECIPADO	58.388,29	66.204,44	35.824,84	66.068,70	28.565,35	64.413,67	34.998,11	58.691,78	51.337,61	49.878,17	52.556,28	190.225,54
SUBSTITUIÇÕES	59.367,81	60.948,52	65.302,50	35.561,44	39.637,02	34.572,99	35.399,20	50.134,62	46.474,98	37.234,23	29.744,30	47.416,28
SENT JUD NÃO TRANS JULGADO – AT	27.646,74	27.646,74	27.367,29	26.830,12	26.830,12	27.892,39	27.892,39	27.892,39	27.892,39	27.892,39	27.892,39	27.892,39
VANT PERM SENT JUD TRANS JULGADO - CI	1.386,46	1.386,46	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91
DESPESAS DE EXERC. ANTERIORES - PES ATIVO	1.535,45	32.107,32	2.611,84		4.760,79	8.080,59	2.614,14		44.913,05	9.357,30	3.926,20	3.305.652,94
DESP. EXERC. ANTERIORES - GRAT NATALIN									54.481,74	4.593,35		8.488,00
DESP. EXERC. ANTERIORES - ABONO PERMANEN												75.992,63
SERVIÇOS EXTRAORDINÁRIOS (HORA EXTRA)												
GRATIF. P/ ENCARGO CURSO/CONCURSO	7.560,00									3.020,00		4.080,00
INDENIZAÇÕES (REMUNERAÇÃO COMPENSATÓRIA)												
PENSIONISTAS												
PENSÃO CIVIL	125.639,24	145.463,19	148.620,17	154.934,13	155.131,77	161.991,78	155.131,77	159.318,92	165.761,90	165.761,90	165.761,90	157.882,68
DESPESAS DE EXERC. ANTERIORES - PENSIONISTA												
LICENÇA PRÊMIO EM PECÚNIA												
13º SALÁRIO (GRATIF. NATALINA) PENSIONISTA						77.875,48					166.381,29	

RESUMO DAS DESPESAS DA FOLHA DE PAGAMENTO - 2016												
NATUREZA/DESCRIÇÃO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
APOSENTADOS												
PROVENTOS - PESSOAL CIVIL (PESSOAL INATIVO)	461.588,83	515.966,90	496.692,01	501.324,17	501.324,17	507.852,64	508.692,41	541.389,80	527.593,19	529.367,15	535.417,46	530.009,48
DESPESAS DE EXERC. ANTER - PES INATIVO												44.095,69
GRATIFICAÇÃO TEMPO DE SERVIÇO - PES INATIVO	63.855,13	71.769,39	67.812,26	67.949,19	67.949,19	68.379,31	68.379,31	72.140,20	70.470,29	70.470,29	70.470,29	70.470,29
GRATIFICAÇÃO NATALINA APOSENTADO											620.234,34	
VANT PERM SENT JUD TRANS JULGADO - APO	1.386,46	1.386,46	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91	1.665,91
SENT JUD NÃO TRANS JULGADO - AP	14.716,84	15.607,23	16.215,15	15.513,52	15.513,52	14.451,25	14.451,25	14.451,25	14.064,12	14.064,12	14.064,12	14.064,12
FUNPRESP-CONTR.MENSAL NORMAL	36.734,35	36.193,86	35.446,75	35.395,78	35.739,69	35.775,33	36.820,31	41.170,98	41.180,99	41.196,15	41.418,29	41.892,20
ENCARGOS SOCIAIS*	2.692.070,87	2.689.806,86	2.707.313,97	2.704.450,13	2.699.577,77	2.632.216,81	2.720.906,04	2.860.198,01	2.748.383,55	2.864.518,87	5.455.923,75	2.925.322,86
ENCARGOS SOCIAIS GRAT NATALINA*												
TOTAL DAS DESPESAS CORRENTES	18.163.180,82	17.605.482,67	17.382.836,06	17.324.642,52	17.061.143,87	20.138.731,72	17.048.547,95	17.972.378,01	17.953.415,41	18.026.464,51	35.274.950,73	25.702.218,90
AUXÍLIO NATALIDADE	2.365,28	1.773,96	1.182,64	3.547,92	2.365,28	3.547,92	2.365,28	591,32	4.382,07	1.878,03	1.878,03	1.251,02
DESP. EXERC. ANTERIORES - AUXÍLIO NATALIDADE												2.365,28
AUXÍLIO PRÉ-ESCOLAR	96.942,00	95.016,00	95.016,00	96.300,00	98.547,00	99.510,00	98.547,00	96.621,00	98.226,00	97.263,00	96.942,00	96.942,00
AUXÍLIO ALIMENTAÇÃO	655.216,76	552.722,72	551.605,41	552.264,71	549.877,57	549.246,09	549.877,57	546.081,70	553.591,51	545.727,80	546.187,19	544.374,63
AUXÍLIO TRANSPORTE	28.570,83	27.140,48	32.815,77	29.563,86	27.501,62	34.639,26	27.501,62	28.447,37	34.549,79	31.470,30	30.280,56	29.164,69
DESP. EXERC. ANTERIORES - AUXÍLIO TRANSPORTE												2.470,57
RESSARC ASSISTÊNCIA MÉDICO/ODONTO	149.114,21	138.135,37	148.927,84	153.218,86	152.073,87	148.451,67	152.073,87	147.717,53	153.659,45	149.790,93	151.809,87	153.952,75
INDENIZACAO DE MORADIA	40.305,05	31.839,25	42.741,45	36.178,89	31.980,50	51.405,30	31.980,50	36.680,50	48.986,66	49.580,04	53.436,38	46.758,36
TOTAL DOS BENEFÍCIOS	972.514,13	846.627,78	872.289,11	871.074,24	862.345,84	886.800,24	862.345,84	856.139,42	893.395,48	875.710,10	880.534,03	872.443,45
TOTAL DA FOLHA DE PAGAMENTO	19.135.694,95	18.452.110,45	18.255.125,17	18.195.716,76	17.923.489,71	21.025.531,96	17.910.893,79	18.828.517,43	18.846.810,89	18.902.174,61	36.155.484,76	26.577.027,63

* O valor de encargos patronais é informado de acordo com apuração da GEFIN.

Auxílio-Moradia

O quadro abaixo demonstra a relação de servidores ocupantes de cargos comissionados que fizeram jus à percepção de auxílio-moradia no exercício de 2016.

O valor pago a título de ressarcimento foi de R\$ 521.916,64 (quinhentos e vinte e um mil, novecentos e dezesseis reais e sessenta e quatro centavos), para 24 (vinte e quatro) servidores ressarcidos.

A Norma Administrativa/001-2011/SUDEG prevê que a concessão do auxílio-moradia para os servidores ocupantes dos cargos comissionados CGE IV, CCT IV e CCT V será no valor mensal de até R\$ 1.800,00 e para os demais cargos está limitado a 25% (vinte e cinco por cento) do valor da remuneração do cargo.

CARGO	OCUPADO
CD I	0
CD II	0
CGE I	2
CGE II	5
CGE III	1
CGE IV	4
CA I	0
CA II	0
CCT IV	3
CCT V	9
TOTAL	24

Fonte: GEPES

Ressarcimento de despesas com servidores requisitados com ônus

A tabela a seguir retrata a situação, no exercício de 2016, das despesas com servidores requisitados com ônus.

ÓRGÃO	QUANTIDADE DE SERVIDORES	VALOR
CDRJ	3	904.884,87
CG/GDF	1	271.994,22
DATAPREV	1	104.359,14
SERPRO	1	83.973,83
SNPH	1	7.335,92
TOTAL	7	1.372.548,08

Fonte: GEPES

Concurso Público

Em 2016, a ANTT teve grande atuação junto ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, à época, e ao Ministério dos Transportes, no sentido de buscar autorização para realização de novo concurso.

Em resposta ao requerimento, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil informou, por meio do Ofício nº 1/2016/ASS1 AB/GAB/SE-MT, de 11 de julho de 2016, que encaminhou o Ofício nº 37260/2016-MP, de 28 de junho de 2016, do Ministério do Planejamento, que em decorrência das diretrizes governamentais estavam suspensas as autorizações de concursos públicos para os anos de 2016 e 2017.

No entanto, pretende-se encaminhar, em 2017, nova solicitação de autorização de concurso público aos entes já citados, uma vez que o último concurso da Agência foi realizado no ano de 2013 e, conforme dados informados anteriormente, a ANTT contava, ao final de 2016, somente com 56,2% de seu quadro de servidores efetivo, conforme estabelecido em Lei.

Remoções

Em 2016 foram analisados 45 (quarenta e cinco) processos de requerimentos de remoção, os quais culminaram na efetivação/autorização de 32 (trinta e duas) Portarias, distribuídas da forma seguinte: 20 (vinte) remoções sob a modalidade “a pedido, a critério da Administração”, 10 (dez) “de ofício, no interesse da administração” e 02 (duas) “a pedido, para outra localidade, independentemente do interesse da Administração”.

Desenvolvimento de Pessoal

Entre janeiro e dezembro de 2016, foram capacitados 820 (oitocentos e vinte) servidores, de um total de 1.270 (um mil duzentos e setenta) servidores ativos em exercício no órgão, mais 44 (quarenta e quatro) egressos e mais 4 (quatro) cedidos no ano.

Em 507 (quinhentos e sete) eventos de capacitação, foram ofertadas 2.360 (dois mil trezentos e sessenta) oportunidades de capacitação aos servidores, sendo que 1.547 (um mil quinhentos e quarenta e sete) se deram em turmas fechadas, 754 (setecentos e cinquenta e quatro) em turmas abertas e 59 (cinquenta e nove) no Programa de Concessão de Bolsas de Estudos em Idiomas – PCI 2º semestre de 2016.

Cabe ressaltar que do total de eventos, 97 (noventa e sete) referem-se a licenças capacitações finalizadas e comprovadas até dezembro de 2016.

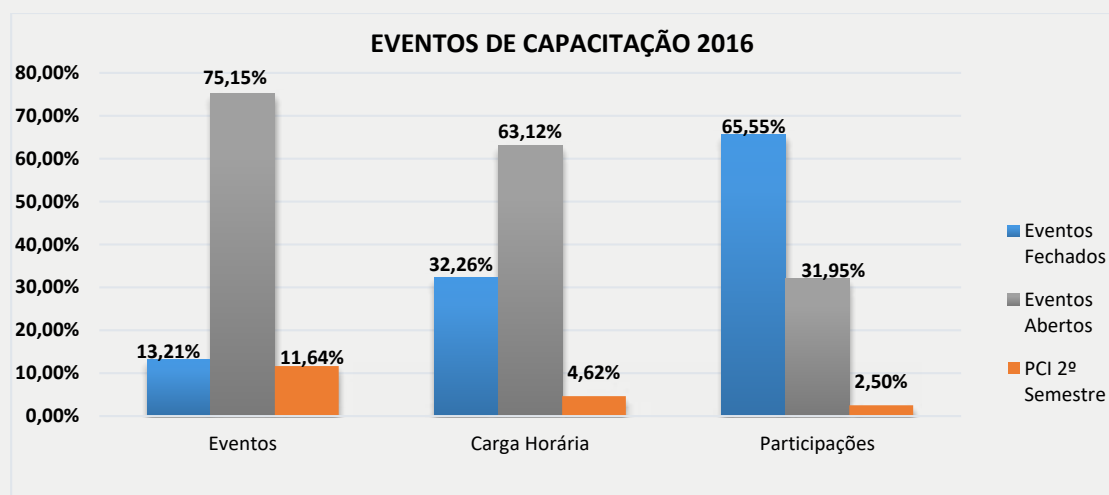
EVENTOS	QUANTIDADE	CARGA HORÁRIA**	PARTICIPAÇÕES
Eventos Fechados	67	15.367	1.547
Eventos Abertos	381	30.065	754
PCI 2º Semestre/2016***	59	2.200	59
TOTAL*	507*	47.632*	2.360

Fonte: GEPES

*Valores sujeitos à alteração conforme comprovação de finalização dos processos de capacitação de 2016.

** Carga horária referente ao número de participações.

*** Valores referentes às solicitações de ressarcimento recebidas até 31 de janeiro de 2017.



O gráfico acima demonstra que o percentual de eventos abertos possui um impacto maior em relação aos eventos fechados. Esse dado é obtido por meio da quantidade de solicitação de participação em eventos abertos no mercado, que gera processos administrativos, além do grande número de licenças capacitações finalizadas no ano, e que em sua grande maioria se enquadram em eventos abertos. Essas licenças possuem uma carga horária elevada, o que contribui para o aumento do percentual de carga horária dos eventos abertos.

Os cursos abertos são válidos no sentido de atualização específica individual ou de pequenos grupos que necessitam de conteúdo especializado.

Os cursos fechados geralmente são mais eficientes, pois servem para padronizar os procedimentos e entendimentos, além de tratarem de conteúdos especificados internamente para melhor atender às necessidades de desenvolvimento dos servidores. Esses cursos geralmente possuem uma carga horária mais elevada, além de atingir um maior número de servidores, contribuindo para o aumento de participações nos eventos de capacitação.

O Programa de Concessão de Bolsas de Estudos em Idiomas – PCI - 2º semestre de 2016 – teve a fase de análise processual para ressarcimento concluída até o dia 31 de janeiro de 2017.

Em 2016, o valor disponibilizado para execução financeira de capacitação foi aproximadamente 50% menor do que o planejado e solicitado na proposta orçamentária.

Dessa forma, diante do cenário de restrição orçamentária apresentado no exercício de 2016, a Agência incentivou a utilização de alternativas para otimizar a capacitação, tais como:

- a) Participação nos cursos oferecidos pelas Escolas de Governo, como ESAF, ENAP e FGV, bem como cursos na modalidade a distância nos sítios eletrônicos de instituições que disponibilizam para todo e qualquer interessado, como Câmara dos Deputados, ILB, Fundação Bradesco, SEST/SENAT, entre outros;
- b) Promover a realização de ações prioritárias por meio de cursos internos ministrados por servidores, com pagamento da Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso – GECC e, principalmente a disseminação de conhecimento por meio da instrução em serviço, que possui custos reduzidos e;

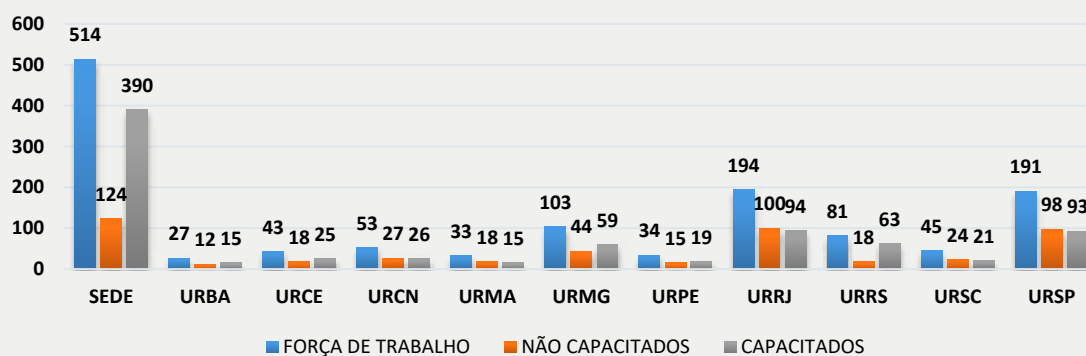
c) A utilização de videoconferência em eventos diversos, com o objetivo de oportunizar maior participação dos servidores lotados nas Unidades Regionais e nos Postos de Fiscalização.

d) Especificamente para os servidores lotados em postos de fiscalização, a capacitação interna mostra-se mais eficaz uma vez que o conhecimento a ser repassado permeia as atribuições da Agência.

Dadas as dimensões continentais do país e a abrangência da lotação dos servidores, que estão lotados nos postos de fiscalização, capacitar esses servidores normalmente envolve elevados custos de deslocamento, tornando-se um desafio para a qualificação dessa força de trabalho. A Agência, dessa forma, tem incentivado a participação dos servidores em eventos a distância.

No gráfico a seguir é considerada a quantidade de servidores capacitados na Agência, independentemente de onde o servidor estava lotado no momento da capacitação, e reflete apenas onde ele está lotado no final do exercício.

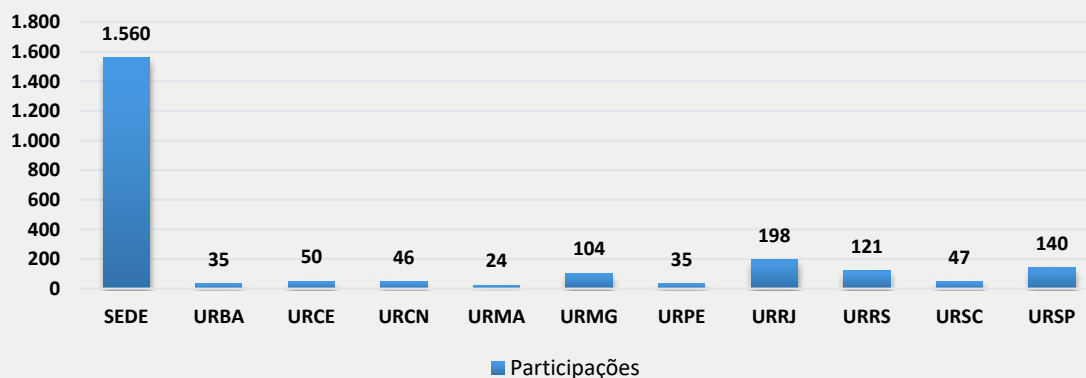
SERVIDORES CAPACITADOS 2016



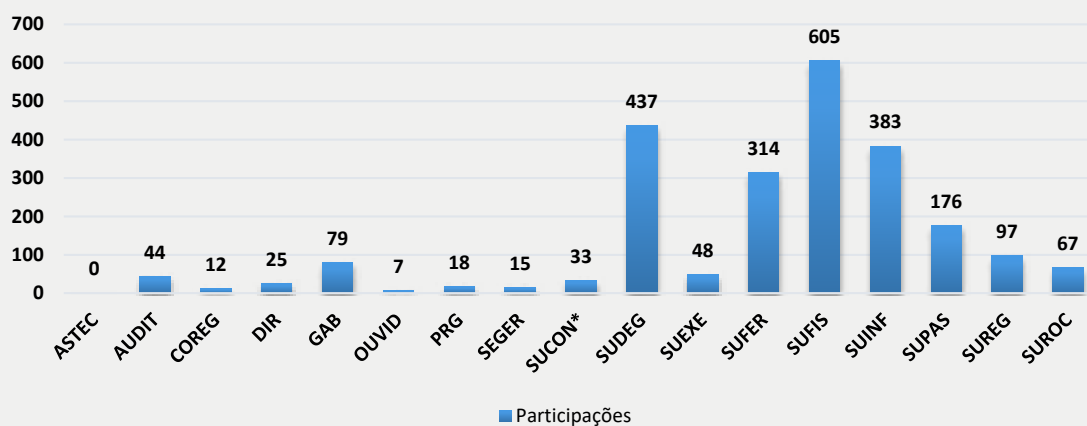
*A força de trabalho é composta de servidores ativos em dezembro de 2016 mais os egressos e cedidos do exercício de 2016.

Nos gráficos seguintes, foi considerado o número de participações em eventos de capacitação e não o número de servidores capacitados, ou seja, o mesmo servidor pode ter participado de mais de um evento de capacitação. Nesse caso, será contabilizado o número de vezes que o servidor participou de eventos de capacitação.

PARTICIPAÇÕES POR UNIDADE REGIONAL



PARTICIPAÇÕES POR UNIDADE ORGANIZACIONAL



*Apesar de não existir mais a Superintendência de Tecnologia da Informação e Conhecimento - SUCON, ela continuará a aparecer no quadro devido à participação dos servidores nos eventos de capacitação terem ocorrido antes da extinção.

Pós- Graduações

Foram iniciadas 04 (quatro) Pós-graduações no exercício de 2016, sendo que duas foram aprovadas para afastamento com ônus limitado para a Agência.

PÓS-GRADUAÇÕES EM ANDAMENTO E INICIADAS EM 2016	Nº TOTAL SERVIDORES	UORG	INSTITUIÇÃO
Mestrado Profissional em Políticas Públicas de Desenvolvimento	2	SUFER	Escola Nacional de Administração Pública - ENAP
		SUFIS	
Mestrado em Direito e Ciência Jurídica	1	GAB	Universidade de Lisboa
Mestrado em Transportes	1	SUDEG	Universidade de Brasília - UNB

Fonte: GEPES

Licença Capacitação

A Licença Capacitação é remunerada e foi regulamentada, no âmbito desta Agência, nos termos da Deliberação de nº 053/2011. Poderá ser concedida por até 3 (três) meses ao servidor ocupante de cargo efetivo que tiver cumprido 5 (cinco) anos de efetivo exercício, com vistas à participação em ação de capacitação profissional, condicionada ao planejamento interno da unidade organizacional, à oportunidade do afastamento, e à relevância para o desempenho das atividades da ANTT.

O quadro seguinte apresenta o resumo de licenças que foram iniciadas entre janeiro e dezembro de 2016.

TIPO DE AÇÃO PARA LICENÇA	Nº DE LICENÇAS
Elaboração de dissertação de Doutorado	0
Elaboração de Dissertação de Mestrado	0
Elaboração de Monografia de Graduação	2
Elaboração de monografia de Pós-graduação	3
Participação em ação de capacitação profissional	98
TOTAL DE LICENÇAS	103

Fonte: GEPES

Programa de Concessão de Bolsas de Estudos em Idiomas – PCI

O PCI consiste na concessão de bolsa de estudo de idiomas e tem a finalidade de incentivar o servidor em suas iniciativas de capacitação, assegurar a profissionalização e fomentar o contínuo processo de desenvolvimento.

Devido à restrição orçamentária, não houve lançamento de edital de abertura do PCI para o primeiro semestre de 2016.

Em junho de 2016, através do Edital nº 01/2016, foi aberto período de inscrição no processo seletivo para participação no 2º semestre de 2016, sendo recebidos 84 (oitenta e quatro) processos. Em julho, foi publicado o Edital de Classificação nº 02/2016 contemplando 76 (setenta e seis) servidores, considerando a capacidade orçamentária disponível e as regras para participação.

Após deferimento de recursos e desistências manifestadas por servidores classificados, foi lançado o Edital nº 03/2016 de reclassificação dos servidores e demais informações sobre a seleção, totalizando 75 (setenta e cinco) bolsas concedidas.

Em dezembro, foi comunicado o início do período de ressarcimento das bolsas concedidas aos servidores contemplados em Edital nº 03/2016, finalizando o período com 59 (cinquenta e nove) servidores que apresentaram a documentação comprobatória necessária para ressarcimento de acordo com o Edital nº 01/2016.

O quantitativo de bolsas ressarcidas por idioma consta no quadro abaixo:

IDIOMA	2º SEMESTRE DE 2016
Espanhol	6
Francês	2
Inglês	51
TOTAL	59

Eventos Internos

As ações internas são aquelas demandadas pelas Unidades Organizacionais e organizadas pela GEPES/SUDEG. Essas ações aproveitam principalmente as competências do quadro de pessoal, em prol da melhoria e da qualidade dos serviços prestados pela Agência e possuem conteúdos direcionados às áreas específicas. Os eventos internos podem ser realizados por meio de cursos, treinamentos em serviço, workshops, seminários, oficinas de disseminação de conhecimentos e demais modalidades. A depender do conteúdo e proposta do projeto básico, algumas ações são realizadas por meio de Gratificação de Encargo de Curso ou Concurso – GECC, retribuição pecuniária ao servidor pelo desempenho eventual de atividades de Facilitador de Aprendizagem e regulamentada pela Deliberação de nº 026/2013.

Em 2016, foram realizados 37 (trinta e sete) eventos internos sem o pagamento de GECC, que foram classificados como instrução em serviço ou disseminação de conhecimentos de atividades da unidade organizacional, totalizando 912 (novecentos e doze) participações e 14 (quatorze) eventos com o pagamento de GECC, totalizando 176 (cento e setenta e seis) participações.

Relatório de Absenteísmo

O relatório de absenteísmo por motivo de saúde da ANTT é elaborado com base em dados obtidos do sistema SIAPE, tendo como fontes de informação as licenças inseridas, tanto administrativamente como as que são homologadas em perícia médica oficial ou junta médica oficial.

Como esclarecimento, são listadas abaixo as licenças relacionadas a saúde e extraídas do sistema de governo:

- Licenças com lançamento administrativo: refere-se aos registros de curta duração, até 5(cinco) dias;
- Licenças com PME ou JMO: refere-se a licenças de longa duração com perícia médica ou junta médica oficial;
- Licença Pessoa da Família: licenças para acompanhamento de pessoa da família;
- Licença Gestante: licenças gestante concedidas administrativamente e prorrogação desta.

Após a extração dos dados com os quantitativos relativo a cada licença, e em cada Unidade Regional da Agência e na Sede, foi aplicada fórmula abaixo para cálculo do absenteísmo na ANTT, como um todo:

NOME DO INDICADOR	
Absenteísmo Funcional	
FÓRMULA	UNIDADE DE MEDIDA
$\frac{TDA}{(TDU \times TS)} \times 100$ TDA: Total de dias ausentes TDU: Total de dias úteis TS: Total de Servidores	Percentual
FONTE DE INFORMAÇÃO	
SIAPE	
RESULTADO	
REALIZADO = 2,52%	

Fonte: GEPES

Desta forma, obtivemos nos meses de janeiro a dezembro de 2016 o total dos seguintes quantitativos de dias de afastamento:

RELATÓRIO DE ABSENTEÍSMO RELACIONADO À SAÚDE				
UNIDADE	LICENÇA ADMINISTRATIVA	LICENÇA COM PERÍCIA OU JUNTA MÉDICA	LICENÇA ACOMP PESSOA DA FAMÍLIA	LICENÇA GESTANTE
SEDE	567	1358	197	516
URRJ	82	1261	51	
URSP		1788		167
URRS	78	349	74	302
URSC	28		66	161
URMG	197	1200	64	122
URCE	80	35	7	
URPE		382	88	272
URMA	25	82	3	
URBA	84	109	24	
TOTAL POR ESPÉCIE	1141	6564	574	1540
TOTAL GERAL	9819			
TOTAL GERAL/ÍNDICE	3,10%			
TOTAL DE DIAS ÚTEIS ANO	254			
TOTAL DE SERVIDORES EM DEZ	1244			

Fonte: GEPES

Estágio Supervisionado e Menor Aprendiz

A ANTT possui contrato com o Centro Integrado de Empresa Escola-CIEE, visando à realização de estágio para estudantes de ensino médio, educação superior, educação profissional e da educação especial dos anos finais do ensino fundamental e na modalidade profissional da educação de jovens e adultos.

O percentual do número de estagiários é de até 20% para nível superior e 10% para nível médio, em relação ao quadro de pessoal, reservando-se o percentual de 10% desse quantitativo para estudantes portadores de deficiência, de acordo com a Orientação Normativa nº 2, de 24/06/2016, da SRH/MPOG e da Lei nº 11.788, de 25/09/2008.

Na tabela a seguir, demonstramos o quantitativo e a despesa mensal com estagiários durante o ano de 2016:

Quantitativo de contratos de estágio vigentes em 2016

NÍVEL DE ESCOLARIDADE	QUANTITATIVO DE CONTRATOS DE ESTÁGIO VIGENTES												DESPESA NO PERÍODO
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	(em R\$ 1,00)
1. NÍVEL SUPERIOR	91	89	85	85	92	89	88	95	96	92	92	89	648.855,63
1.1 Área Fim	59	57	56	53	61	59	58	60	65	64	64	60	428.200,93
1.2 Área Meio	32	32	29	32	31	30	30	35	31	28	28	29	220.654,70
2. NÍVEL MÉDIO	59	50	51	50	54	53	56	54	57	57	55	61	217.340,23
2.1 Área Fim	28	26	26	26	29	27	30	27	30	26	25	30	110.395,93
2.2 Área Meio	31	24	25	24	25	26	26	27	27	31	30	31	106.944,30
3. TOTAL (1+2)	150	139	136	135	146	142	144	149	153	149	147	150	866.195,86

Fonte: SIAPE
 NM: Nível médio
 NS: Nível superior

Além disso, há ainda o contrato da ANTT com o CESAM (Centro Salesiano do Adolescente Trabalhador) que tem como objetivo contribuir para o fortalecimento do vínculo e da convivência familiar e comunitária de adolescentes e jovens, com a oferta de qualificação sócio-profissional e inserção no mercado de trabalho.

Esse contrato tem 42 (quarenta e duas) vagas para aprendizes de auxiliar de serviços administrativos. O Programa de qualificação do menor é composto de carga horária teórica realizada pelo CESAM e prática desenvolvida na ANTT, estabelecidas em dispositivos legais.

Quantitativo de contratos vigentes com menores aprendizes

NÍVEL DE ESCOLARIDADE	QUANTITATIVO DE CONTRATOS COM MENORES APRENDIZES VIGENTES												DESPESA NO PERÍODO
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	(em R\$ 1,00)
1. Área Meio	23	25	25	25	26	28	25	24	26	23	23	24	418.973,66
2. Área Fim	18	18	18	16	16	17	17	17	18	18	16	16	295.346,72
3. TOTAL (1+2)	41	43	43	41	42	45	42	41	44	41	39	40	714.320,38

Fonte: GEPES

Gestão de Tecnologia da Informação

Durante o ano de 2016, as principais ações da ANTT na área de Tecnologia da Informação foram voltadas ao Desenvolvimento, Manutenção, Sustentação e Documentação de Sistemas de Informação, Portais, BI, Sistemas e/ou Aplicativos para dispositivos móveis e Sistemas que utilizam Geoprocessamento.

Tendo por objetivo a manutenção e modernização da infraestrutura da ANTT foram realizadas as contratações abaixo relacionadas:

- Solução de Gerenciamento de Disponibilidade e Qualidade das Aplicações Tecnológicas; e dos Serviços de Banco de Dados, e serviços associados. – Contratos nº 037/2016 e 038/2016;
- Contratação de empresa especializada para implantação de circuitos de comunicação, formando uma rede de serviços de telecomunicações, utilizando tecnologia MPLS (Multi Protocol Label Switching), provendo tráfego de dados, voz e imagem entre as Unidades (Sede, Unidades Regionais e Postos) da ANTT e entre os Centros de Controles Operacionais das Concessionárias sob concessão do Governo Federal e a ANTT, em todo o território nacional, incluindo o fornecimento e Instalação, ativação e configuração dos equipamentos para comunicação de dados, roteador e conexão da rede da ANTT à Internet, por meio de link dedicado – Contrato nº 029/2016;
- Expansão de solução de software de produtos da Suíte VMware, com licenciamento de uso em caráter perpétuo, serviço de suporte técnico e atualização de versões, upgrade de licenças existentes, serviços de instalação, customização e operação de suporte prestada pelo fabricante na forma de créditos PSO, contemplando uma plataforma tecnológica única de virtualização assegurando a continuidade dos requisitos de gestão do ambiente de servidores virtuais da ANTT – Contrato nº 040/2016;
- Expansão da Solução de Backup, atualmente em uso na ANTT, incluindo o fornecimento de controladora, gavetas de armazenamento, novas licenças, atualização de versão das licenças existentes e serviços associados – Contrato nº 041/2016;
- Solução de Segurança Integrada e Gerenciamento Seguro da Informação em ambiente corporativo, baseado nas soluções de mercado, com foco na monitoração e proteção da segurança tecnológica – Contrato nº 045/2016;
- Expansão de Solução de Governança de Dados Corporativos, atualmente em uso na ANTT, do fabricante Informática, incluindo licenciamento, serviço de suporte técnico e atualização de versões e serviço de operação assistida, contemplando uma plataforma tecnológica única de governança corporativa de dados, assegurando a continuidade dos requisitos de integração, qualidade, gerenciamento, mascaramento e análise de dados para ambientes sistêmicos heterogêneos. – Contrato nº 046/2016;
- Aquisição de equipamentos de informática (microcomputador de mesa - Desktop, microcomputador portátil - Notebook, monitores e acessórios), para atender as demandas da ANTT – Contratos nº 042/2016; 043/2016 e 044/2016;

Perfil dos Recursos Humanos – TI - 2015

PERFIL	QUANTIDADE
Servidor/empregados públicos efetivos da carreira de TI da própria Instituição	4
Servidor/empregados públicos efetivos de outras carreiras (que não TI) da própria Instituição	7
Servidor Nomeado (Cargo Comissionado)	1
Estagiários	2
TOTAL	15

Fonte: GETIN

Desenvolvimento e Produção de Sistemas

A ANTT utiliza em seu ciclo de desenvolvimento o Processo de Desenvolvimento de Software - PDS que estabelece uma metodologia para o desenvolvimento de software na ANTT, desenvolvido com base no RUP - Rational Unified Process. Tem como objetivo padronizar o ciclo de vida de projeto de desenvolvimento de sistema, definindo as atividades, os responsáveis, além dos artefatos. Em consequência, aumenta o nível de produtividade das equipes técnicas envolvidas nos projetos, formaliza a distribuição e as atribuições das atividades por cada papel desempenhado, além de ser um mecanismo para obtenção de um produto com qualidade. O PDS também visa apoiar na definição de acordos em contratos de prestação de serviço de desenvolvimento de software.

Para indicar e avaliar o quantitativo das demandas abertas pelos usuários e do quantitativo das demandas tratadas no período a Agência utiliza-se do SICAD – Sistema de Cadastro e Acompanhamento de Demandas. Esse sistema define o fluxo de atendimento das demandas, gera as ordens de serviço, apresenta os pontos de função consumidos por cada demanda, o custo do serviço executado, bem como gera os elementos para a fatura das empresas prestadoras de serviços de TI.

Conforme estabelecido no PDTI 2015-2017, iniciou-se um processo de adequação no gerenciamento dos contratos. Em atendimento ao estabelecido na Instrução Normativa MP/SLTI N° 4, os contratos mantidos com as empresas fornecedoras de soluções em TI são focados no controle dos resultados, por meio de acordos de níveis de serviço estabelecidos. Como exemplo, pode-se citar os contratos de fábrica de software, de teste e de métrica, nos quais estão estabelecidos os acordos de níveis de serviço (SLA) para cada empresa prestadora de serviço.

Os projetos de TI desenvolvidos no exercício de 2016, contendo os resultados esperados, o alinhamento com o PDTI, além dos valores e prazos de conclusão, constam da tabela, a seguir:

PROJETO	RESULTADOS ESPERADOS	ALINHAMENTO COM O PDTI	PRAZO DE CONCLUSÃO
Solução de banda larga para acesso à internet	- Suporte aos Postos de Atendimento e Fiscalização – PFA's, em Postos de Fiscalização Rodoviários – PFR's e em Postos de Pesagem de Veículos – PPV's fixos e móveis	PDTI 2015/2017 - item 17 – Plano de Investimentos – Subitem 17.4 – Governança de TI – Prevê a Solução para 3G/4G, como um dos projetos estruturantes	Serviço continuado
Solução de Gerenciamento da Disponibilidade e Qualidade das Aplicações Tecnológicas e Bancos de Dados.	- Manter o equilíbrio entre o aumento da complexidade tecnológica e a manutenção da qualidade dos serviços de TI, ter-se-á uma maior necessidade na obtenção de informações úteis, confiáveis e assertivas, a respeito dos principais recursos de tecnologia, para subsidiar todo o processo de tomada de decisão a respeito	Atender aos seguintes objetivos estratégicos e às seguintes metas e ações do PDTI: Promover a incorporação de novas tecnologias. Disponibilizar informações confiáveis e úteis para a tomada de decisão. Viabilizar a disponibilidade e a integridade dos sistemas de informação.	Serviço Continuado
Serviços de conectividade dedicada (MPLS) de alta disponibilidade à Internet - Link de Internet segura.	- Viabilizar a disponibilidade e a integridade dos sistemas de informação da Agência Nacional de Transportes Terrestres, sendo prestado em caráter contínuo, incluindo manutenção e suporte técnico.	O Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2015/2017, em seu item 17 – Plano de Investimentos: “17.4. Governança de TI - Rede MPLS/Internet”	Serviço Continuado

PROJETO	RESULTADOS ESPERADOS	ALINHAMENTO COM O PDTI	PRAZO DE CONCLUSÃO
Solução de Virtualização	<ul style="list-style-type: none"> - Manter os sistemas e serviços de TI disponíveis pelo máximo de tempo possível, inclusive no decurso de manutenções programadas, utilizando mecanismos modernos de detecção, recuperação e mascaramento de falhas, bem como a replicação em site backup. - Responsável pela distribuição automática de sistemas entre os diversos equipamentos da infraestrutura de nuvem objetivando o melhor uso dos recursos computacionais e maior economia de energia através do desligamento de equipamentos em períodos de baixa utilização. 	<p>O Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2015/2017, em seu item 17 – Plano de Investimentos:</p> <p>“Subitem 17.4 – Governança de TI – VMWare - Gestão de Virtualização de Servidores”</p>	Serviço continuado
Solução de backup	<ul style="list-style-type: none"> - Prover disponibilidade, proteção e automação do acesso a informação do órgão, minimizando a contaminação dos serviços e sistemas informatizados pelo mau uso da informação e garantindo a proteção dos dados confidenciais do órgão. 	<p>O Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2015/2017, em seu item 17 – Plano de Investimentos:</p> <p>“17.4. Governança de TI – Solução de Backup”</p>	Serviço Continuado
Solução de Segurança e Gerenciamento Seguro da Informação em ambiente corporativo	<ul style="list-style-type: none"> - Redução dos impactos de manutenção ou relacionados com falhas e paradas de serviços (planejados ou não); - Redução de incidentes que provocam diminuição de desempenho tanto da TI quanto da instituição; - Aproveitamento da “expertise” da equipe técnica na solução atualmente implantada; - Baixo custo na absorção de novas tecnologias, tendo em vista a familiaridade com a solução já implantada; etc 	<p>O Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2015/2017, em seu item 17 – Plano de Investimentos:</p> <p>“17.2 - Gestão da Informação - Blindagem Web e serviços de segurança da informação”</p>	Serviço continuado
Solução de Governança de Dados Corporativo	<ul style="list-style-type: none"> - Expansão de solução de Governança de Dados de forma a assegurar a continuidade dos requisitos de integração, qualidade, mascaramento e análise de dados para ambientes sistêmicos heterogêneos. - Permitir integrar uma produção de dados e informações confiáveis às necessidades atuais da ANTT em uma interface única e formal para que essas informações produzam dados para a tomada de decisões estratégicas e para a análise de indicadores de performance; etc 	<p>A solução proposta encontra-se em consonância com o previsto no Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2015/2017, em seu item 17 – Plano de Investimentos:</p> <p>17.2 - Gestão da Informação - Gestão de Banco de Dados; e</p> <p>17.4 - Governança de TI - Softwares de Apoio</p>	Serviço continuado

PROJETO	RESULTADOS ESPERADOS	ALINHAMENTO COM O PDTI	PRAZO DE CONCLUSÃO
Solução de Tecnologia convergente composta por equipamentos de comunicação de dados, armazenamento e processamento e softwares de gerenciamento	<ul style="list-style-type: none"> - Melhorar a performance de máquinas virtuais; - Redução notável de latência; - Soluções de Redes de Dados com densidade de unidade; - Licenciamento de todos os softwares; - Capacidade de crescimento, conforme necessário; - Investimento duradouro; - Fácil gerenciamento de software; - Progressão de dados e capacidade dinâmica das informações geradas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promover a incorporação de novas tecnologias; - Facilitar e apoiar os processos de negócios integrando-os à tecnologia e aplicações; - Propor iniciativas, conhecimento e experiências para a inovação do negócio; - Proporcionar a melhoria contínua no ambiente organizacional. 	Equipamentos
Modernização do parque computacional da ANTT	<ul style="list-style-type: none"> - Prover aos usuários da ANTT, infraestrutura de TI compatível com suas necessidades; - Assegurar a sustentabilidade dos serviços da ANTT que envolvem a infraestrutura de informação e informática; 	<ul style="list-style-type: none"> - Promover a incorporação de novas tecnologias; - Otimizar e controlar ativos, recursos e capacidades de TI; - Propor iniciativas, conhecimento e experiências para a inovação do negócio. 	Equipamentos

Fonte:GETIN

Com o intuito de mitigar a dependência tecnológica de empresas terceirizadas prestadoras de serviços de TI, a ANTT, por meio da GETIN, definiu que nos contratos administrativos, em que for aplicável, haja uma cláusula padrão estabelecendo ser obrigatória a transferência de conhecimento e tecnologia pós-implementação.





Relatório Anual 2016 - ANTT

RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE E CONTROLE

RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE E CONTROLE

Ouvidoria

A Ouvidoria da ANTT disponibiliza a sociedade os seguintes meios de contato:

- **Telefone 166**

A central de atendimento funciona ininterruptamente, de segunda-feira a domingo, 24 horas por dia (inclusive feriados). Recebe chamadas originadas de telefones fixos e móveis. As chamadas são gratuitas para o cidadão.

- **Formulário eletrônico "Fale Conosco"**

Disponível no site da ANTT.

- **E-mail**

Os interessados podem enviar manifestações para o e-mail ouvidoria@antt.gov.br.

- **Atendimento online**

Está disponível no site da ANTT. A principal vantagem para a ANTT é o atendimento às demandas das pessoas com deficiência auditiva e/ou da fala.

- **Atendimento presencial**

A Sala do Cidadão funciona no Edifício-Sede da ANTT, de segunda a sexta-feira, em horário comercial.

- **Correspondência**

A Ouvidoria da ANTT recebe manifestações, por meio de cartas endereçadas à sede da ANTT, localizada no Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília - DF CEP: 70200-003.

Assim como nos anos anteriores, o tridígito 166 foi o meio de comunicação mais utilizado pelos usuários para contato com a ANTT, em 2016.

Meios de Contato

MEIO DE COMUNICAÇÃO		2014	2015	2016
166		557.777	729.011	627.366
Internet	Fale Conosco	8.421	11.580	10.533
	E-Mail	23.093	30.909	40.658
	Chat	14.048	18.682	14.077
Carta		129	73	261
Atendimento Presencial		156	346	168
TOTAL		603.624	790.601	693.063

Fonte: OUVID

A Ouvidoria da ANTT desempenha um papel de intermediadora de interesses, buscando promover a interligação entre toda sociedade e os setores finalísticos da Agência. Nossos atendentes são treinados para responder diretamente a maioria dos questionamentos e dúvidas que nos chegam e, atualmente, mais de 90% das manifestações são encerradas na Ouvidoria. As solicitações que dependem de análise, resposta ou atuação técnica são encaminhadas aos setores competentes para providências e posterior resposta ao interessado.

Tipos de Manifestação

TIPO DE MANIFESTAÇÃO	2014	2015	2016
Pedido De Informação	145.780	199.000	258.540
Outras	433.437	560.558	406.460
Reclamação	23.448	29.655	26.416
Sugestão	779	1.135	1.420
Elogio	75	121	88
Denúncia	105	132	139
TOTAL	603.624	790.601	693.063

Fonte: OUVID

Pesquisa de Satisfação do Atendimento - PSA

A partir do ano de 2014, a Ouvidoria alterou a forma de realizar a pesquisa de satisfação do usuário, passando a realizá-la em todos os atendimentos registrados, por meio das chamadas recebidas pela Central de Atendimento (166).

A pesquisa busca avaliar a satisfação dos cidadãos-usuários quanto ao atendimento prestado pelos atendentes, bem como saber se sua manifestação foi solucionada, resolvida e ou esclarecida.

Em anos anteriores, a pesquisa de satisfação era realizada da seguinte forma:

- Pergunta 1: Sr. poderia participar da nossa pesquisa de qualidade? São apenas duas perguntas.
- Pergunta 2: Sua dúvida ou solicitação foi esclarecida ou resolvida?
- Pergunta 3: Numa escala de 1 a 5, onde 1 é totalmente insatisfeito e 5 é totalmente satisfeito, que nota o Sr. dá ao profissional que lhe atendeu?

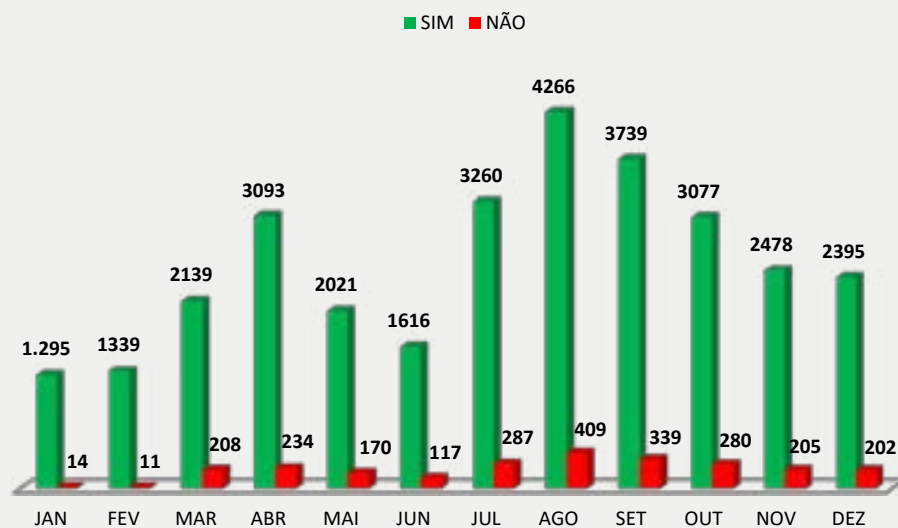
Com a mudança, desde 2014, a pesquisa de satisfação é realizada em todas as chamadas. Todos os usuários são transferidos para a realização da pesquisa, podendo ele continuar ou não em linha para responder a duas perguntas:

- Pergunta 1: Sua dúvida ou solicitação foi esclarecida ou resolvida?
- Pergunta 2: Numa escala de 1 a 5, onde 1 é totalmente insatisfeito e 5 é totalmente satisfeito, que nota o Sr. dá ao profissional que lhe atendeu?

Abaixo está demonstrado o resultado da pesquisa nos últimos três anos.

Pergunta 1: Sua dúvida ou solicitação foi esclarecida ou resolvida?

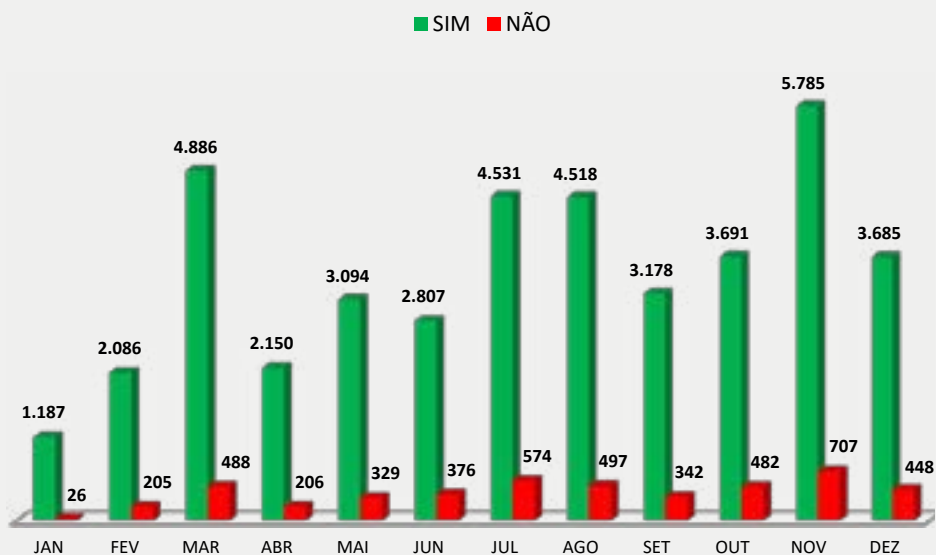
Atendimento da Dúvida ou Solicitação 2014



Atendimento da Dúvida ou Solicitação 2015

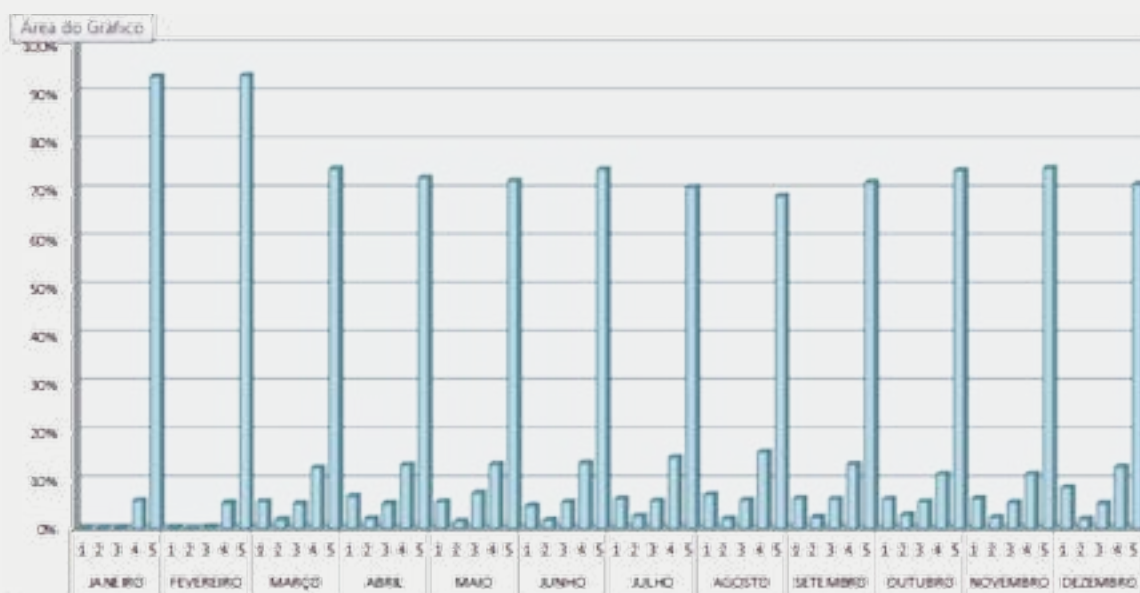


Atendimento da Dúvida ou Solicitação 2016

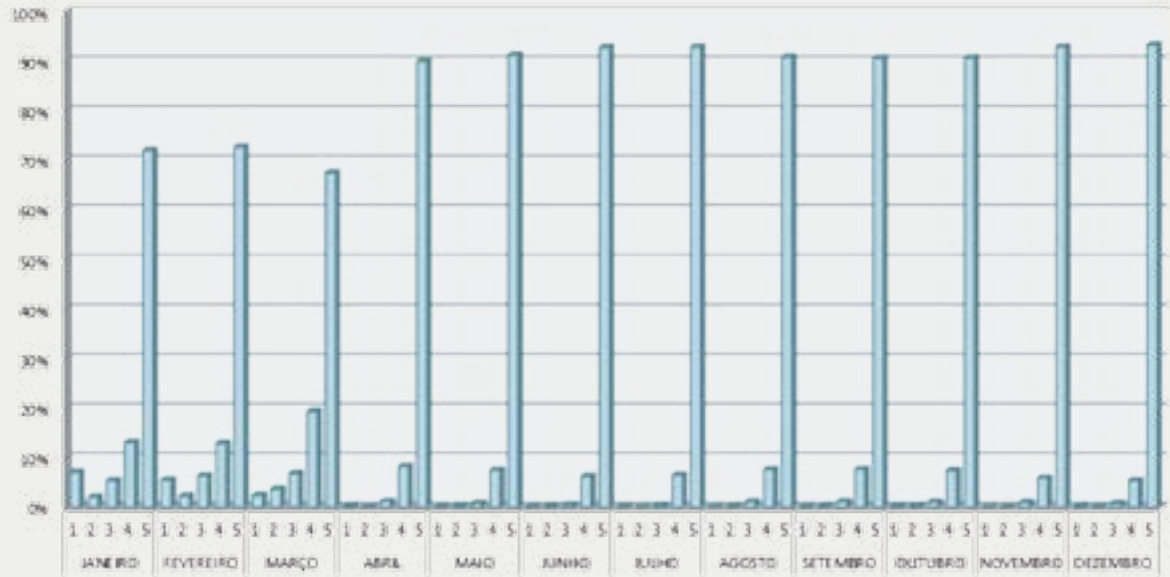


Pergunta 2: Numa escala de 1 a 5, onde 1 é totalmente insatisfeito e 5 é totalmente satisfeito, que nota o Sr. dá ao profissional que lhe atendeu?

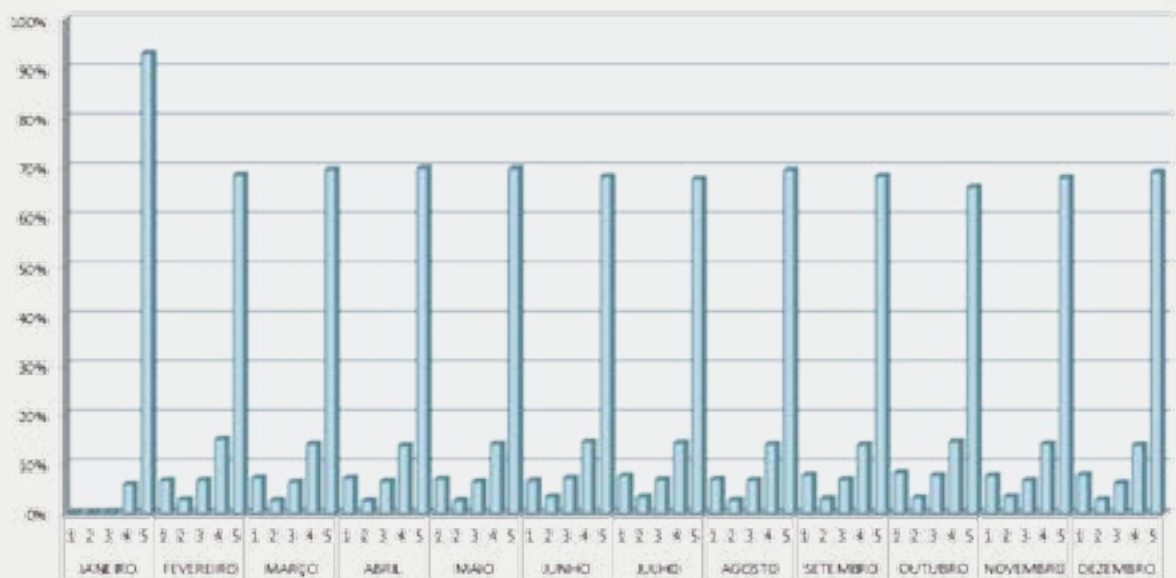
Índice de Satisfação do Usuário por escala 1 a 5 - 2014



Índice de Satisfação do Usuário por escala 1 a 5 - 2015



Índice de Satisfação do Usuário por escala 1 a 5 - 2016



Pesquisa de Satisfação do Usuário - PSU

A Pesquisa de Satisfação dos Usuários é uma ferramenta alinhada com a missão institucional da ANTT e pode ser compreendida como um importante instrumento de gestão e de participação social, na medida em que possibilita à Agência conhecer a opinião e as expectativas do público e aprimorar o planejamento e as ações regulatórias e fiscalizatórias a curto, médio e longo prazos, com enfoque na melhoria da qualidade dos serviços prestados.

A pesquisa realizada pela ANTT tem como objetivos: conhecer a percepção dos usuários sobre os serviços regulados (transporte rodoviário e ferroviário de passageiros, rodovias concedidas e transporte ferroviário de cargas); e aferir o grau de conhecimento sobre a Agência e de suas atribuições legais, além de obter uma avaliação sobre a atuação deste ente regulador.

Nesse sentido, consoante diretriz da Diretoria, estão em andamento os trabalhos para viabilizar a realização da próxima Pesquisa de Satisfação dos Usuários em 2017, a qual contemplará novas concessões de rodovias, bem como refletirá as alterações havidas no sistema de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, com a transição entre o regime de Autorização.

Carta de serviços ao Cidadão

A Carta de Serviços ao Cidadão foi implementada pela Agência, em 2010, após a publicação do Decreto nº 6.932, de agosto de 2009, com o objetivo de informar ao cidadão quais os serviços prestados, como acessar e obter esses serviços e quais são os compromissos com o atendimento e os padrões de atendimento estabelecidos. Para conhecer os serviços acesse o sítio eletrônico - **www.antt.gov.br** -, opção "Acesso à informação", clicar na guia "Carta de Serviços".

Ao consultá-la, é possível identificar a nomenclatura, a finalidade, os usuários, o canal de acesso e o prazo de atendimento dos serviços prestados e estão assim estruturados:

- Marcos Regulatórios;
- Transporte de Passageiros;
- Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida;
- Transporte de Cargas;

Sugestões e críticas para melhorias na prestação dos serviços podem ser direcionadas a **ouvidoria@antt.gov.br** ou pelo campo "Fale Conosco" no site **http://www.antt.gov.br**.

Mecanismos de transparência das informações relevantes sobre a atuação da unidade

Os Acessos às informações sobre a Agência podem ser encontrados nos seguintes links:

<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5221/Noticias.html>;
<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/11420/Contatos.html>;
http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5149/Fale_Conosco.html;
http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/13003/Carta_de_Servicos.html;
http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4880/Relatorios_Anuais.html;
http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4882/Processos_de_Contas_Anuais.html;
<http://agendaregulatoria.antt.gov.br/>;
<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4727.html>;
<https://appweb1.antt.gov.br/srcConsulta/frmConsultarDadosSRC.aspx>
<http://propass.antt.gov.br/>

Ações Parlamentares

Por decisão da Diretoria Colegiada, datada de 28/07/16, o art. 37 do Regimento Interno foi modificado, alterando-se a abrangência da ASPAR, assim como sua denominação, passando a ser Assessoria de Relações Parlamentares, tendo como atividade central estabelecer e coordenar a interação da ANTT com órgãos do Poder Legislativo relacionados com os interesses da Agência.

No decorrer do exercício de 2016, a ASPAR deu continuidade ao cumprimento de suas principais missões básicas: Assessoria Legislativa e Assessoria Política, interagindo com os membros da Diretoria Colegiada, com o corpo gerencial da Agência, com a Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República, assim como, com os Deputados, Senadores e Vereadores.

No exercício de 2016, com relação ao desempenho das funções de Assessoria Legislativa, foram encaminhadas para análise da Agência, 302 (trezentas e duas) demandas, sendo 56 (cinquenta e seis) Projetos de Lei, 5 (cinco) Medidas Provisórias, 198 (cento e noventa e oito) Pleitos de Parlamentares e 17 (dezesete) Requerimentos de Informação.

Com relação ao desempenho das funções de Assessoria Política, a ASPAR intermediou a realização de 13 (treze) Audiências Internas com Parlamentares e participou de 13 (treze) Audiências Públicas no Congresso Nacional.

Comunicação

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 do órgão, como o site da ANTT, o ANTENADO, os painéis eletrônicos e as redes sociais; planejamento de campanhas institucionais para o público-alvo da Agência; fortalecimento do relacionamento da ANTT com seus diversos públicos; realização de prevenção e gerenciamento de crises; e planejamento e realização de eventos de integração com públicos prioritários, como os servidores e colaboradores da Agência.

AÇÃO	QUANTIDADE
Matérias produzidas para a imprensa e sociedade por meio do sítio oficial da ANTT: http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5221/Noticias.html	168
Postagens nos perfis oficiais nas redes sociais	663
Edições do Jornal ANTENADO	14
Notícias divulgadas nos painéis eletrônicos	726
Campanha com distribuição de Cartilhas “Direitos e Deveres dos Idosos”	200.000
Campanha com distribuição de Cartilhas para os “Usuários de Rodovias Concedidas”	80.000

Fonte: ASCOM

Ações de Imprensa

A Coordenação de Imprensa é responsável por atender e fortalecer o relacionamento com a imprensa em geral; agendar e acompanhar entrevistas com porta-vozes; produzir clippings de notícias e enviar para os servidores da Agência; organizar atendimento à imprensa em audiências públicas internas e externas; organizar coletivas de imprensa; receber as demandas locais, nacionais e do exterior por telefone e por e-mail; fazer triagem e análise detalhadas das demandas antes dos despachos às áreas responsáveis; fazer contato com as áreas em busca de orientação de resposta e dar ciência aos atores envolvidos na questão pedida pela imprensa; orientar e alertar os porta-vozes da ANTT quanto ao objetivo da imprensa em pautas específicas; adaptar as respostas enviadas pela área técnica ao texto jornalístico e preparar releases e avisos de pautas dos eventos públicos da ANTT.

Em 2016, foram realizados os seguintes serviços de Assessoria de Imprensa:

- Atendimento Geral: 1.353
- Entrevistas individuais: 63

Eventos institucionais

Em 2016, ocorreu um total de 149 (cento e quarenta e nove) eventos institucionais. Dentre os principais, destacam-se: audiências públicas, reuniões participativas, reuniões bilaterais, seminários, workshops e cursos de capacitação. No quadro, a seguir, são apresentadas as audiências, reuniões participativas e reuniões bilaterais, em quantidades:

EVENTO	QUANTIDADE
Audiências Públicas	15
Reuniões Participativas	10
Reuniões Bilaterais	3

Fonte: ASCOM

Relação detalhada das audiências públicas e reuniões participativas: local e data de realização:

(*) Audiência Pública Nº 013/15 - com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de Resolução que dispõe sobre o processo seletivo público para outorga de autorização dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. 13/01/2016 - Brasília/DF.

(*) Audiência Pública Nº 014/15 - com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-163/230/MT/PA, no trecho da BR-163 do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230(A); e da BR-230 do entroncamento com a BR-163 (B) (Campo Verde/PA) até Miritituba/PA. 18/01/2016 - Brasília/DF.

(*) Audiência Pública Nº 014/15 - com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para

concessão da Rodovia BR-163/230/MT/PA, no trecho da BR-163 do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230(A); e da BR-230 do entroncamento com a BR-163 (B) (Campo Verde/PA) até Miritituba/PA. 21/01/2016 - Itaituba/PA.

(*) Audiência Pública Nº 014/15 - com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-163/230/MT/PA, no trecho da BR-163 do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230(A); e da BR-230 do entroncamento com a BR-163 (B) (Campo Verde/PA) até Miritituba/PA. 26/01/2016 - Sinop/MT.

(*) iniciadas em 2015, concluídas em 2016

Audiência Pública Nº 001/16 - com o objetivo de colher subsídios, com vistas ao aprimoramento das minutas de Edital, de Contrato e dos Estudos Técnicos que se prestarão a disciplinar as condições em que se dará a concessão, à iniciativa privada, do trecho ferroviário compreendido entre os municípios de Ouro Verde de Goiás, Estado de Goiás, e Três Lagoas, Estado de Mato Grosso do Sul, projeto integrante da segunda etapa do Programa de Investimentos em Logística do Governo Federal. 26/01/2016 - Anápolis/GO.

Audiência Pública Nº 001/16 - com o objetivo de colher subsídios, com vistas ao aprimoramento das minutas de Edital, de Contrato e dos Estudos Técnicos que se prestarão a disciplinar as condições em que se dará a concessão, à iniciativa privada, do trecho ferroviário compreendido entre os municípios de Ouro Verde de Goiás, Estado de Goiás, e Três Lagoas, Estado de Mato Grosso do Sul, projeto integrante da segunda etapa do Programa de Investimentos em Logística do Governo Federal. 02/02/2016 - Três Lagoas/MS.

Audiência Pública Nº 001/16 - com o objetivo de colher subsídios, com vistas ao aprimoramento das minutas de Edital, de Contrato e dos Estudos Técnicos que se prestarão a disciplinar as condições em que se dará a concessão, à iniciativa privada, do trecho ferroviário compreendido entre os municípios de Ouro Verde de Goiás, Estado de Goiás, e Três Lagoas, Estado de Mato Grosso do Sul, projeto integrante da segunda etapa do Programa de Investimentos em Logística do Governo Federal. 16/02/2016 - Três Brasília/DF.

Audiência Pública Nº 002/16 - com o objetivo de tornar pública e colher sugestões em relação à minuta de resolução que substituirá a Resolução nº 1.474, de 31 de maio de 2006, que dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras. 07/04/2016 - Brasília/DF.

Audiência Pública Nº 003/16 - com o objetivo de tornar pública e colher sugestões, a minuta de Resolução que disporá sobre os procedimentos a serem observados na aplicação do Estatuto da Juventude no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros. 25/02/2016 - Brasília/DF.

Audiência Pública Nº 004/16 - com o objetivo de divulgação e obtenção de subsídios e sugestões para o aprimoramento da Minuta de Resolução que revogará a Resolução ANTT nº 420/04, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. 17/03/2016 - Brasília/DF.

Audiência Pública Nº 005/16 - com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à proposta de inclusão de novos investimentos no Contrato de Concessão PG-137/1995 (Concessionária NovaDutra), em atendimento às diretrizes estabelecidas pelo Ministro de Estado dos Transportes por meio da Portaria nº 378, de 07 de dezembro de 2015, acerca de novos investimentos em concessões existentes, no âmbito do Programa de Investimentos em Logística - PIL/2015. 31/03/2016 - São Paulo/SP.

Audiência Pública Nº 005/16 - com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à proposta de inclusão de novos investimentos no Contrato de Concessão PG-137/1995 (Concessionária NovaDutra), em atendimento às diretrizes estabelecidas pelo Ministro de Estado dos Transportes por meio da Portaria nº 378, de 07 de dezembro de 2015, acerca de novos investimentos em concessões existentes, no âmbito do Programa de Investimentos em Logística – PIL/2015. 07/04/2016 – Rio de Janeiro/RJ.

Audiência Pública Nº 006/16 - com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à proposta de inclusão de novos investimentos no Contrato de Concessão Edital nº 005/2007, rodovia BR-153/SP, trecho divisa MG/SP – divisa SP/PR (Concessionária Triunfo Transbrasiliana S/A), referentes às obras de duplicação da rodovia BR-153/SP, entre o km 0,00 e o km 51,70, denominado Lote 01, e entre o km 162,00 e o km 195,00, denominado Lote 03, em extensões de 51,7 km e de 33,0 km, respectivamente, em atendimento às diretrizes estabelecidas pelo Ministro de Estado dos Transportes por meio da Portaria nº 378, de 07 de dezembro de 2015, acerca de novos investimentos em concessões existentes, no âmbito do Programa de Investimentos em Logística – PIL/2015. 26/04/2016 – São José do Rio Preto/SP.

Audiência Pública Nº 007/16 - com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de Resolução que dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. 08/06/2016 - Brasília/DF.

Audiência Pública Nº 008/16 - com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de Resolução que estabelece diretrizes técnicas e parâmetros de desempenho para os equipamentos, sistemas e instalações operacionais do modelo de fiscalização e operação dos Postos de Pesagem Veicular Fixos sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, por meio de agente remoto com uso de Sistemas Automatizados Integrados – SAI. 21/06/2016 – Brasília/DF.

Reunião Participativa Nº 001/2016 - com o objetivo de receber manifestações e informações adicionais a respeito da concessão da Rodovia BR-163/230/MT/PA, no trecho da BR-163 do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230(A); e da BR-230 do entroncamento com a BR-163 (B) (Campo Verde/PA) até Miritituba/PA. 07/06/2016 - Brasília/DF.

Reunião Participativa Nº 001/2016 - com o objetivo de receber manifestações e informações adicionais a respeito da concessão da Rodovia BR-163/230/MT/PA, no trecho da BR-163 do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230(A); e da BR-230 do entroncamento com a BR-163 (B) (Campo Verde/PA) até Miritituba/PA. 09/06/2016 - Brasília/DF.

Reunião Participativa Nº 002/2016 - com o objetivo de manifestações e informações adicionais a respeito da concessão da Rodovia da BR-163/230/MT/PA, no trecho da BR-163 do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230 (A); e da BR-230 do entroncamento com a BR-163 (B) (Campo Verde/PA) até Miritituba/PA, que foi objeto a Audiência Pública nº 014/2015, em complementação à Reunião Participativa nº 001/2016. 21/06/2016 - Brasília/DF.

Reunião Participativa Nº 002/2016 - com o objetivo de manifestações e informações adicionais a respeito da concessão da Rodovia da BR-163/230/MT/PA, no trecho da BR-163 do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230 (A); e da BR-230 do entroncamento com a BR-163 (B) (Campo Verde/PA) até Miritituba/PA, que foi objeto a Audiência Pública nº 014/2015, em complementação à Reunião Participativa nº 001/2016. 22/06/2016 - Brasília/DF.

Reunião Participativa Nº 003/2016 - com o objetivo de receber contribuições sobre os estudos de viabilidade técnica, econômica e socioambiental (EVTEA) para o desenvolvimento estratégico do transporte ferroviário de passageiros e carga no corredor Brasília-Anápolis-Goiânia. 21/06/2016 - Brasília/DF.

Reunião Participativa N° 003/2016 - com o objetivo de receber contribuições sobre os estudos de viabilidade técnica, econômica e socioambiental (EVTEA) para o desenvolvimento estratégico do transporte ferroviário de passageiros e carga no corredor Brasília-Anápolis-Goiânia. 23/06/2016 – Goiânia/GO.

Reunião Participativa N° 004/2016 - com o objetivo de obter subsídios para o processo de revisão da Resolução nº 2.885/2008. 24/08/2016 - Brasília/DF.

Reunião Participativa N° 005/2016 - com o objetivo de colher contribuições e subsídios necessários com vista ao seu aprimoramento, a qual constitui uma Comissão para tratar dos pedidos de prorrogação contratual de concessões de ferrovias, para o processo de revisão da Resolução nº 2.885/2008. 21/09/2016 - Brasília/DF.

Reunião Participativa N° 006/2016 - com o objetivo de receber contribuições sobre modelo de sorteio eletrônico para realização do processo seletivo público, de que trata a Resolução nº 5.072, de 12 de abril de 2016. 06/10/2016 - Brasília/DF.

Reunião Participativa N° 007/2016 - com o objetivo de receber contribuições sobre o processo da 3ª Edição do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas. 15/12/2016 - Brasília/DF.

Foram ainda realizadas as seguintes reuniões bilaterais:

XVII Reunião da Comissão do Artigo 16 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT. 28 a 30/09/2016 - São Paulo/SP.

IV Reunião técnica do acompanhamento do Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira. 14/10/2016 – Foz do Iguaçu/PR.

XXXVI Reunião Bilateral Brasil e Paraguai dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT. 01 e 02/12/2016 – Curitiba/PR.

Sistema 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;
- Regimento Interno da ANTT, que disciplina a competência da Corregedoria, em seus artigos 44 e 45;
- Portaria nº. 335/2006 da Controladoria-Geral da União, que regulamenta o Sistema de Correição do Poder Executivo Federal;
- Instrução Normativa CGU nº 12/2011, que regulamenta a adoção de videoconferência na instrução de processos e procedimentos disciplinares no âmbito do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal;
- Deliberação nº. 288/2012, que aprovou a Norma Administrativa NA-001/2012/COREG, dispondo sobre a instauração, instrução e julgamento de Processo Administrativo de Natureza Disciplinar no âmbito da ANTT;

- Portaria ANTT nº 202/2015, que cria, no âmbito da Corregedoria, as Coordenações de Prevenção e Correição, de Investigação Preliminar e de Procedimento Administrativo Disciplinar e Sindicâncias; e
- Manual de Processo Administrativo Disciplinar da Controladoria-Geral da União.

Consta nos artigos 44 e 45, do Regimento Interno, aprovado por intermédio da Resolução nº 3.000/2009, que a Corregedoria adotará duas formas distintas de ação: a preventiva e a corretiva. Para execução da primeira, 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.

Na condução dos trabalhos corretivos, os quais objetivam apurar responsabilidade de suposto desvio de conduta praticado por servidor, ocorrem as Sindicâncias e Processos Administrativos Disciplinares – PADs, regularmente instituídos por meio da Lei nº 8.112/1990, em especial os Títulos IV – Do Regime Disciplinar e V – Do Processo Administrativo Disciplinar.

A Unidade Correcional conta ainda com o instrumento da “Investigação Preliminar”, criado por meio da Portaria nº 335/CGU, o qual busca elementos que possam ensejar a instauração de procedimento mais gravoso, também disciplinado nesta Agência por Normativo Interno.

Neste sentido, no ano de 2016, foram instaurados 6 (seis) procedimentos de Investigação Preliminar, dos quais, 1 (um) demonstrou inexistência de irregularidades, 1 (um) foi convertido em Processo Administrativo Disciplinar e 4 (quatro) ainda estão em andamento.

Por outro lado, também no exercício de 2016 foram instaurados 8 (oito) Processos Administrativos Disciplinares, dos quais 7 (sete) estão na fase de instrução probatória e 1 (um) está em fase de indiciamento/citação. Quanto aos processos julgados, foram 5 (cinco) no total, instaurados nos exercícios de 2014 e 2015. Por último, ressalta-se que não ocorreu prescrição punitiva ou anulação de processos, seja pela via judicial, seja pela via administrativa.

Adicionalmente, cabe relatar que ainda no exercício de 2016 foi realizada Correição Ordinária na Unidade Regional da ANTT no estado de São Paulo. No total, foram realizadas reuniões e entrevistas com 126 (cento e vinte e seis) servidores, distribuídos em 21 (vinte e um) postos de fiscalização em diversos municípios.

O objetivo desse 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 no 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.

Auditoria Interna

As atividades da Auditoria Interna, além da assessoria às áreas, objetiva, através do exame e da avaliação da aderência às normas, da eficiência e eficácia dos sistemas de controle internos, e ainda, do desempenho das diversas áreas comparativamente aos planos, metas, objetivos e políticas traçadas, identificar eventuais desvios e recomendar as providências necessárias a sua correção, mantendo a alta direção da entidade informada sobre os resultados de seus trabalhos.

Na ANTT, a Auditoria Interna – AUDIT é parte integrante da estrutura organizacional, em conformidade com o Decreto nº 4.130/2002, que aprovou o seu Regulamento, e está vinculada à Diretoria Colegiada, conforme Resolução Nº 3.974, de 19 de dezembro de 2012.

Em 2016, foram executadas as seguintes ações ordinárias programadas em seu Plano Anual de Auditoria Interna – PAINT, encaminhado à CGU e aprovado pela Diretoria da ANTT mediante Deliberação nº 420, de 15.12.2015:

PLANEJAMENTO (PAINT 2016)	EXECUÇÃO
13 Ações Ordinárias	Ação 01 – Fiscalização do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas.
	Ação 02 – Gestão, Regulação e Outorgas no Transporte de Cargas Rodoviário e Multimodal.
	Ação 03 – Unidade Regional do Rio de Janeiro.
	Ação 04 – Fiscalização do Serviço e Infraestrutura do Transporte Ferroviário.
	Ação 05 – Gestão, Regulação e Outorgas Ferroviárias.
	Ação 06 – Gestão Administrativa.
	Ação 07 – Planejamento, Finanças, Contabilidade e Tecnologia da Informação.
	Ação 08 - Fiscalização Técnica e Econômico-Financeira da Exploração da Infraestrutura e Operação das Rodovias Concedidas.
	Ação 09 - Gestão, Regulação e Outorgas das Concessões Rodoviárias.
	Ação 10 - Fiscalização do Transporte de Passageiros.
	Ação 11 - Gestão, Regulação e Outorgas do Transporte de Passageiros.
	Ação 12 – Unidade Regional do Ceará.
	Ação 13 – Unidade Regional de Pernambuco.

Além das 13 (treze) ações ordinárias que originaram os respectivos relatórios de auditoria mencionados, com recomendações a serem implementadas, a Auditoria Interna da ANTT desenvolveu trabalhos na avaliação do Relatório de Gestão ANTT 2015 e em contratos de TI.

A Auditoria Interna da ANTT vem acompanhando as demandas originárias do Tribunal de Contas da União e o seu atendimento pelas diversas áreas da Agência, registrando as informações no Sistema de Controle de Demandas.

No exercício de 2016, acompanhou 34 (trinta e quatro) Acórdãos emitidos pelo Tribunal de Contas da União em processos de interesse da ANTT.

As recomendações/determinações expedidas pelo Tribunal de Contas da União, nos citados Acórdãos, foram objeto de ações com vistas ao respectivo atendimento, sendo acompanhadas pela AUDIT e pelos responsáveis das respectivas áreas até seu cumprimento.

Ainda foram acompanhadas, com relação ao TCU, 24 diligências, 12 oitivas e 18 requisições de informações, e em atendimento às citadas demandas, foram encaminhadas, por meio de Ofício, as informações e/ou dados solicitados, tempestivamente.

No âmbito da Controladoria-Geral da União (CGU), em razão de não ter ocorrido análise das contas da ANTT referente ao exercício 2015, conforme Decisão Normativa – TCU 146, de 30 de setembro de 2015 e, em razão das auditorias em andamento em 2016 não terem apresentado relatórios finais naquele ano, não houve recomendações da CGU a esta Agência, no exercício de 2016, para serem implementadas no mesmo ano.

A AUDIT acompanhou os trabalhos que a Secretaria Federal de Controle Interno da CGU realizou na Agência, em especial as auditorias de Acompanhamento de Gestão, especificamente no Programa de Concessões Rodoviárias Federais da 3ª Etapa do Procrofe (CRO e MS VIA), na Gestão dos Contratos de Concessão Rodoviária da 3ª Etapa (CONCEBRA, MGO e VIA 040) e no contrato e obra da Nova Subida da Serra – BR-040/RJ.



 /anttnoface

 @antt_oficial

 /CanalANTT

 @ANTTagencia

 flickr.com/agenciaantt

www.antt.gov.br