

2021

# PLANO DE ATUAÇÃO INTERNACIONAL



Assessoria de Relações  
Internacionais

# **Plano de Atuação Internacional da ANTT – PLAI - 2021**

## **Diretores da ANTT**

Marcelo Vinaud Prado (Diretor-Geral em exercício)

Weber Ciloni

Davi Ferreira Gomes Barreto

Alexandre Porto Mendes de Souza (Diretor Substituto\*)

Eduardo José Marra (Diretor Substituto\*)

\*Em observância ao Art.10 da Lei 9.986, de 2000 e Decreto do Presidente da República, de 08 de janeiro de 2020.

## **Coordenação Geral**

Anderson Lessa Lucas

## **Coordenação Técnica**

Noboru Ofugi

Marcos Antônio Lima das Neves

Sandro Vieira da Rosa

## **Equipe Técnica**

Janaína dos Santos

Marcia Lika Mon-Ma

## **Imagens**

Capa – Nick Fewings (Unsplash)

# SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	3
1.1. Objetivos do Plano de Atuação Internacional.....	4
1.2. Diretrizes para a Atuação Internacional da ANTT .....	5
1.3. Sinergia com os instrumentos de governança da ANTT .....	9
2. ACORDOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE .....	10
2.1. Associação Latino-Americana de Integração (Aladi).....	11
2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul) .....	12
2.2. Outros Acordos de Transporte Internacional Terrestre .....	14
3. PROJETOS INTERNACIONAIS.....	15
4. EVENTOS INTERNACIONAIS DE INTERESSE DA ANTT .....	17
4.1. Execução e acompanhamento .....	20
4.2. Controle e Resultados .....	23
5. TRAINEESHIP .....	24
5.1. Regras Gerais .....	25
5.2. Processo Seletivo .....	26
5.3. Controle e Resultados do traineeship.....	26
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	27
7. REFERÊNCIAS .....	28
ANEXO I – Agenda de eventos internacionais da ANTT	

## 1. INTRODUÇÃO

De acordo com a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, uma das atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT) é “*representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais*” (Art. 24, Inciso XVI, da Lei nº 10.233/2001). Compete, ainda, à ANTT, o acompanhamento das atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte internacional terrestre com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos, adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil (Art. 32, da Lei nº 10.233/2001).

Atualmente, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, dentre os quais: a Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), que é o maior grupo latino-americano de integração; e o Mercado Comum do Sul (Mercosul).

A Aladi é formada por 13 países-membros: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Já o Mercosul é constituído por quatro países membros fundadores: Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Ademais, o Brasil possui, ainda, acordos bilaterais com os seguintes países: Venezuela, Guiana, França (Guina Francesa); além de ter iniciado as tratativas para futuras avenças com o Suriname, Colômbia e Equador.

Além desses Acordos, o Brasil dispõe, no âmbito da ANTT e do Ministério da Infraestrutura, de diversos Memorandos de Entendimento (MoU) assinados com entidades estrangeiras, para troca de informações e conhecimentos técnicos, na área de transporte terrestre e, ainda, participa de alguns fóruns de discussão regulatória, como, por exemplo: a NER - Network of Economic Regulators da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE.

Como atribuições específicas, a ANTT possui competência para a regulação e fiscalização do transporte rodoviário e ferroviário internacional de cargas e de passageiros. Assim sendo, a atuação internacional desta Agência pode ser dividida em: (a) negociações bilaterais e multilaterais para operação e desenvolvimento do transporte internacional terrestre de cargas e passageiros; e (b) busca de instrumentos e conhecimento técnico para aprimoramento da atividade regulatória e fiscalizatória, bem como das atividades das áreas não finalísticas da ANTT.

Logo, essa atuação é fundamental para: aperfeiçoar o fluxo de transporte terrestre não apenas nacional, mas também entre todos os países do continente; fomentar o desenvolvimento tecnológico e econômico-social no setor de transportes; e, ainda, aprimorar a regulação, a governança e a imagem Institucional, gerando assim a melhoria contínua dos serviços prestados a sociedade. Nesse contexto, a elaboração de um Plano de Atuação Internacional (Plai) busca contribuir para o alcance desses objetivos.

### **1.1. Objetivos do Plano de Atuação Internacional**

O Plano de Atuação Internacional (Plai) tem como objetivos principais: (a) apresentar as diretrizes para a boa atuação da ANTT em eventos/missões internacionais<sup>1</sup>; (b) definir o conjunto de ações e projetos que ampliarão a integração e a troca de conhecimentos entre os países parceiros do Brasil no âmbito do Transporte Terrestre e (c) avaliar os eventos internacionais, quando cabível, por meio de indicadores de efetividade.

Além disso, o Plai visa, entre outros aspectos, otimizar a atuação internacional das áreas, dando mais transparência, efetividade e robustez às missões internacionais da ANTT. Assim, entre os resultados esperados com a implementação do Plai, espera-se contribuir para:

- a) Fortalecer as iniciativas de redução das restrições de tráfego internacional e reduzir os conflitos operacionais entre os países signatários dos Acordos;
- b) Ampliar a integração regional, por meio do transporte rodoviário e ferroviário e, por conseguinte, aumentar as importações e exportações de bens e serviços, bem como melhorar a oferta de viagens internacionais de passageiros, por via terrestre;
- c) Aumentar a quantidade de regras regulatórias harmonizadas entre os países signatários;
- d) Simplificar e automatizar os procedimentos operacionais relacionados ao Transporte Internacional Terrestre, oferecendo maior agilidade e eficiência aos entes regulados, bem como melhorando o nível de serviço prestado a sociedade;

---

<sup>1</sup> Evento/missão – todo acontecimento em que se deve participar o servidor ou outros, no interesse da ANTT, compreendendo ações de capacitação, execução de serviços, participação em reuniões, palestras, congressos, conferências e outros similares (Norma Administrativa nº 03/2010/SUDEG).

- e) Aumentar a qualificação técnica dos servidores, a qual refletirá na melhoria da qualidade regulatória e fiscalizatória e nas atividades internas da ANTT;
- f) Contribuir para a atração de investimentos estrangeiros;
- g) Trocar experiências com órgãos internacionais sobre boas práticas regulatórias e de governança institucional; e
- h) Dar mais transparência e efetividade nas participações da Agência nos eventos internacionais estratégicos de interesse de cada Unidade Organizacional (UO) da ANTT;

Entretanto, cumpre ressaltar que cada país é soberano e, portanto, possuem autonomia decisória. Assim, algumas das ações ou projetos ora propostos somente poderão ser concretizados se os países parceiros demonstrarem interesse em conduzi-los em conjunto com o Brasil. Conseqüentemente, a execução de algumas ações dependerá da reciprocidade entre os países parceiros.

Outrossim, em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde declarou a pandemia do coronavírus, o que levou ao fechamento de fronteiras e proibição de entrada de estrangeiros em diversos países. Embora alguns países já tenham liberada a entrada de estrangeiros com restrições, a pandemia ainda permanece, o que tem gerado incertezas no cenário internacional. Por isso, algumas missões poderão ser alteradas ao longo do ano de 2021. Por essas razões, o Plai tem caráter orientativo, tentativo e não vinculativo.

## **1.2. Diretrizes para a Atuação Internacional da ANTT**

O Plano de Atuação Internacional é um documento orientador da atuação além-fronteiras da ANTT e, como tal, traz no seu diapasão as principais diretivas que todos os gestores e servidores devem adotar no seu relacionamento com empresas, governos, entidades e organismos internacionais. Nessa acepção, apresenta-se a seguir as diretrizes do Plai 2021:

### **1. Apresentar posicionamentos alinhados internamente e com os demais órgãos do Governo brasileiro.**

No Plai, há uma série de assuntos no âmbito da competência da ANTT que possuem interface, não apenas com as diversas unidades organizacionais da Agência (UO's), mas também com outros órgãos ou entidades do governo brasileiro. Desta forma,

essa interface deve ser mapeada na preparação da missão, sendo necessário um alinhamento interno da ANTT, bem como com os demais partícipes, para a representação dos interesses do Brasil junto aos organismos internacionais em reuniões e nos demais compromissos internacionais.

Como exemplo, a ANTT representa o Brasil no Subgrupo de Trabalho nº 5 - Transporte (SGT-5) do Mercosul e nas demais reuniões bilaterais ou multilaterais com os países em que há Acordos de Transporte Terrestre. Nessa representação internacional, a Agência é responsável pela articulação com os demais órgãos governamentais como o Ministério de Infraestrutura (MInfra), Departamento de Polícia Rodoviária Federal (PRF), Superintendência de Seguros Privados (Susep), Polícia Federal (PF), Receita Federal do Brasil (RFB), entre outros. Porém, importante destacar que a coordenação dos posicionamentos não significa a concordância unânime, devendo ser respeitada a independência dos órgãos e prevalecer o interesse nacional.

**2. Buscar, sempre que possível, a harmonização regulatória multilateral, visando ampliar a integração dos transportes terrestres, alinhado com as boas práticas internacionais.**

O transporte internacional terrestre somente pode ser viabilizado, mediante negociação, quando há interesse recíproco entre os países parceiros. Por isso, a harmonização regulatória multilateral é essencial para a ampliação da integração dos transportes terrestres no continente. Assim sendo, o objetivo de assegurar a adequada atuação do mercado regulado deve guiar as ações também de representação internacional, aplicando-se a diplomacia e as boas práticas regulatórias nacionais e internacionais.

**3. Garantir, sempre que possível, a continuidade da representação internacional da ANTT com o objetivo de promover uma atuação ativa, propositiva e instrutiva.**

A continuidade da representação institucional é fundamental para uma participação qualificada e efetiva nas representações internacionais. Assim, deve-se buscar uma atuação ativa e propositiva da Agência, visando a harmonização de regras, a celebração de novos acordos e o intercâmbio de informações; bem como deve ser instrutiva, buscando-se adquirir conhecimentos e aprender novas práticas que contribuam para a boa atuação da ANTT.

Essa continuidade depende, em grande parte, da decisão dos gestores, principalmente, em relação a indicação dos servidores tecnicamente qualificados no assunto específico em discussão e na alocação de recursos orçamentários para as missões de maior relevância estratégica. As exceções são os eventos de treinamentos e capacitações, em que é desejável a rotatividade dos servidores, conforme detalharemos melhor no próximo item.

No entanto, em ambas as situações, é recomendado que o representante ou servidor selecionado possua também proficiência no idioma oficial do evento, de modo que o aproveitamento das missões seja maximizado.

Além disso, a qualidade da participação nas missões internacionais reflete a capacidade da Agência de contribuir com o debate e passa, necessariamente, pelo trabalho de preparação para essas missões. Em geral, os assuntos tratados nos fóruns internacionais envolvem mais de uma Unidade Organizacional da ANTT e, por isso, deve ser assegurado ao representante institucional todo o apoio técnico necessário para o desempenho da atividade. Neste ponto, cabe destacar também que, nas reuniões técnicas para negociações bilaterais ou multilaterais, a presença de servidores das UO's diretamente envolvidas nos temas em debate, na delegação brasileira, é primordial para efetividade das tratativas.

#### **4. Ampliar a qualificação técnica do servidor visando tornar a ANTT uma referência internacional, bem como para a adequada representação institucional da ANTT nas missões internacionais.**

Nos eventos de treinamentos e capacitações, realizados fora do Brasil, é desejável que haja uma alternância dos servidores selecionados, de forma a oportunizar o aperfeiçoamento técnico do maior número possível de colaboradores da Agência.

Outrossim, é importante que os servidores que participem de missões no exterior ou que recepcionem delegações estrangeiras recebam treinamento e orientações para o adequado cumprimento das atividades programadas no evento. Neste contexto, a ANTT deve prever, no âmbito do Plano de Desenvolvimento de Pessoas (PDP), a formação das competências desejadas para a boa atuação do servidor nos compromissos internacionais.

#### **5. Divulgar os assuntos tratados nos eventos internacionais.**

Respeitado o sigilo que alguns temas requerem, os assuntos tratados nas missões internacionais precisam ser compartilhados internamente entre os colaboradores da



ANTT e, quando for o caso, ser comunicados ao público externo, em consonância com o objetivo estratégico da transparência ativa. Assim, existem formas de divulgação e compartilhamento de conhecimento que devem ser incentivadas, como, por exemplo: a disponibilização de documentos no portal eletrônico da ANTT ou em espaços de trabalho na intranet; e a realização de eventos abertos ao público interno ou reuniões direcionadas a um público específico, entre outros.

Logo, as missões internacionais são uma oportunidade de grande aprendizado, com intensa troca de informações. Por isso, a gestão do conhecimento é essencial para a participação eficaz da Agência em fóruns internacionais, assegurando a continuidade da representação da Agência, independente do técnico designado para tal encargo.

#### **6. Obter a concordância prévia do país parceiro em relação ao desenvolvimento de projetos internacionais antes da sua inserção no Plano de Gestão Anual – PGA.**

Os projetos que requererem a participação de outros países no desenvolvimento, principalmente, de sistemas de tecnologia da informação, elaboração de manuais de fiscalização padronizados internacionalmente, desenvolvimento de estudos ou projetos conjuntos, entre outros, deverão obter a anuência prévia do país parceiro, formalizado em ata de reunião ou outro instrumento de acordo, antes de sua inserção no Plano de Gestão Anual (PGA) ou outros instrumentos de governança. Esta diretriz visa mitigar os riscos de inexecução de ações programadas, por falta de reciprocidade ou de cooperação entre países parceiros.

#### **7. Dar publicidade à participação da ANTT em organizações internacionais.**

Deverá ser dada publicidade (interna e externa) à participação da ANTT como membro ou parceiro chave (*key partner*) em organizações internacionais, como, por exemplo, na Associação Internacional do Transporte Público (UIPT), permitindo que todas as unidades organizacionais avaliem e se beneficiem do relacionamento com essa instituição, contribuindo para maximizar os benefícios dos recursos públicos aplicados.

No caso dos processos de adesão efetivados antes da Publicação da Resolução nº 5.888, de 12/05/2020, as UO's que estão cadastradas como representantes da ANTT nas organizações internacionais deverão encaminhar as informações do processo para

acompanhamento da Assessoria de Relação Internacionais (Asint). Ademais, realça-se que, para novos processos de adesão e nos casos de renovação do ajuste, sejam cadastrados, preferencialmente, o *e-mail* institucional da UO demandante e o *e-mail* da Assessoria de Relações Internacionais ([internacional@antt.gov.br](mailto:internacional@antt.gov.br)). Portanto, para melhor acompanhamento institucional, recomenda-se evitar o cadastramento de *e-mail* pessoal ou profissional do servidor.

Destaca-se também que, periodicamente, as áreas internas demandantes deverão avaliar a conveniência e oportunidade da manutenção da participação da ANTT nas organizações internacionais, visando a alocação mais eficiente dos recursos públicos.

### 1.3. Sinergia com os instrumentos de governança da ANTT

Para a concepção do Plano de Atuação Internacional (Plai), além da previsão da execução das atribuições previstas na Lei de Criação da ANTT (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001), isto é, a de representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados no setor de transportes terrestres, buscou-se o alinhamento com os demais instrumentos de governança existentes na ANTT, conforme, por exemplo, ilustra a Figura 1.



Figura 1 – Sinergia do Plai com os instrumentos de governança da ANTT.

Como se pode perceber na Figura 1, o sucesso da atuação da ANTT no cenário internacional depende da colaboração e esforço conjunto das diversas Unidades Organizacionais, uma vez que ela perpassa por variados instrumentos de governança, sendo as principais o Planejamento Estratégico; a Agenda Regulatória; o Plano de Desenvolvimento de Pessoas (PDP); o Programa de Transformação Digital; o Plano de Gestão Anual (PGA) e o Programa de Simplificação Administrativa. Desse modo, as iniciativas e os projetos relacionados a cada instrumento de governança estão descritos no Capítulo 3.

## **2. ACORDOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE**

A movimentação de pessoas e mercadorias entre os países tem impacto relevante no desenvolvimento socioeconômico. Nesse sentido, o transporte internacional terrestre de cargas e de passageiros é um serviço de interesse público fundamental para o processo de integração da América Latina. Vale lembrar que a Constituição da República Federativa do Brasil (CF), de 1988, em seu Art. 4º, parágrafo único, dispõe o seguinte:

*Parágrafo único. A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.*

Nesse contexto, o Tratado de Montevideu é atualmente um dos principais instrumentos de integração da América Latina, da qual o Brasil faz parte. O primeiro Tratado de Montevideu, assinado em 18 de fevereiro de 1960 e promulgado pelo Decreto 50.656, de 24 de maio de 1961, instituiu a Associação Latino Americana de Livre Comércio (ALALC), em que o Brasil e Argentina, Chile, México, Paraguai, Peru e Uruguai eram membros. Posteriormente, em 1980, novos países aderiram ao Tratado de Montevideu e a ALALC foi substituída pela Associação Latino Americana de Integração (ALADI). Esse novo Tratado foi promulgado pelo Decreto 87.054, de 23 de março de 1982, e é o que vige até o presente momento.

Outro importante instrumento de integração da América Latina, do qual o Brasil faz parte, é o Tratado de Assunção de 1991, que criou o Mercado Comum do Sul (Mercosul), sendo os seus membros fundadores: Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.

Os tópicos a seguir descreverão com maiores detalhes esses dois tratados de cooperação e integração internacional, bem como os principais Acordos existentes e as normas regulatórias do transporte internacional terrestre de cargas e de passageiros entre o Brasil e países parceiros.

## **2.1. Associação Latino-Americana de Integração (Aladi)**

A Associação Latino-Americana de Integração (Aladi) foi criada pelo Tratado de Montevideu de 1980<sup>2</sup>, com o objetivo de criar um mercado comum latino-americano flexível e sem metas ou cronogramas predeterminados, o que possibilita a criação de relacionamentos bilaterais e sub-regionais, além de permitir o desenvolvimento de um processo de integração com ritmos diferentes e com uma perspectiva convergente, mediante o abandono da cláusula da nação mais favorecida. Assim, a Aladi promove a criação de uma área de preferências econômicas na região através de três mecanismos (Aladi, s.d.):

- uma preferência tarifária regional, aplicada a produtos originários dos países-membros frente às tarifas em vigor para terceiros países;
- acordos de alcance regional (comuns a todos os países-membros); e
- acordos de alcance parcial, com a participação de dois ou mais países da área.

Em outras palavras, pelo Tratado de Montevideu de 1980, é facultado aos países membros do Aladi firmar acordos de alcance parcial. No contexto dos transportes terrestres, o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) é o principal acordo de alcance parcial, assinado entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai.

Dessa forma, o ATIT, aprovado no Brasil pelo Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990, foi elaborado ante a necessidade de adotar uma norma jurídica única, que refletisse os princípios essenciais acordados pelos supracitados Governos, particularmente por aqueles que reconhecem o transporte internacional terrestre como serviço de interesse público fundamental para a integração de seus respectivos países e

---

<sup>2</sup>O Tratado de Montevideu foi firmado em 12 de agosto de 1980 e aprovado pelo Decreto Legislativo nº 66, de 16 de novembro de 1981.

no qual a reciprocidade deve ser entendida como o regime mais favorável para otimizar a eficiência desse serviço.

De acordo com o ATIT, cada país signatário assegurará às empresas autorizadas dos demais países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas. Nesse contexto, cumpre lembrar que a Constituição Brasileira, de 1988, também dita que o princípio da reciprocidade seja observado:

*Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.*

O citado Acordo permite, ainda, que os países signatários firmem acordos bilaterais ou multilaterais, por meio de reuniões, sobre os diferentes aspectos considerados no ATIT e, em especial, em matéria de reciprocidade na concessão de permissões, regimes tarifários e outros aspectos técnico-operativos. No entanto, tais ajustes não poderão, em nenhum caso, contrariar as regras definidas no próprio ATIT. Portanto, as regras específicas, definidas nas Resoluções do Mercosul, por exemplo, não podem contrariar as disposições do ATIT.

Desse modo, os Organismos de Aplicação dos países signatários reúnem-se, regularmente, de forma bilateral ou multilateral para negociar e acordar sobre temas de interesse recíproco na área de transporte terrestre.

O referido Acordo também cria, em seu art. 16, uma Comissão com representantes de cada país, para avaliação permanente da avença e dos seus Anexos, de modo a propor a seus respectivos Governos as modificações que sua aplicação possa requerer. Esta Comissão reunir-se-á por convocação de qualquer dos países signatários, a qual deverá ser feita com a antecedência mínima de 60 dias.

Ademais, no caso do Brasil, por força da Lei 10.233/2001, a ANTT é, atualmente, o Organismo de Aplicação do ATIT e também representa o Brasil na Comissão definida no art. 16 do ATIT, a qual normalmente se reúne uma vez ao ano.

## **2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul)**

O Mercado Comum do Sul (Mercosul) é a mais abrangente iniciativa de integração regional da América Latina, tendo como signatários Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, mediante o Tratado de Assunção de 1991. No Brasil, o mesmo foi

ratificado pelo Congresso Nacional e promulgado pelo Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991.

Em 2012, a Venezuela passou a ser o quinto Estado Parte do Mercosul, mas está suspensa, desde dezembro de 2016, por descumprimento de seu Protocolo de Adesão e, desde agosto de 2017, por violação da Cláusula Democrática do Bloco. A maioria dos países sul-americanos estão vinculados ao Mercosul como Estados Associados<sup>3</sup>. Já a Bolívia, por sua vez, tem o “status” de Estado Associado em processo de adesão (Mercosul, s.d.).

O Tratado de Assunção estabeleceu um modelo de integração profunda, com os objetivos centrais de conformação de um mercado comum - com livre circulação interna de bens, serviços e fatores produtivos - o estabelecimento de uma tarifa externa comum no comércio com terceiros países e a adoção de uma política comercial comum (Mercosul, s.d.). Por outro lado, o Protocolo de Ouro Preto (assinado em 17 de dezembro de 1994 e internalizado, no Brasil, pelo Decreto nº 1.901, de 9 de maio de 1996) conferiu ao Bloco personalidade jurídica de direito internacional, o que possibilita celebrar acordos com outros países, blocos econômicos, instituições e organizações internacionais.

Além disso, o Protocolo consagrou a regra do consenso no processo decisório, listou as fontes jurídicas do Mercosul e instituiu o princípio da vigência simultânea das normas adotadas pelos três órgãos decisórios do Bloco: o Conselho do Mercado Comum (CMC), órgão superior ao qual incumbe a condução política do processo de integração; o Grupo Mercado Comum (GMC), órgão executivo do Bloco, que vela pelo funcionamento cotidiano do bloco; e a Comissão de Comércio do Mercosul (CCM), órgão técnico que vela pela aplicação dos instrumentos da política comercial comum.

Uma vez negociadas e aprovadas pelos órgãos decisórios do Bloco, as normas são obrigatórias e, quando for necessário, as mesmas deverão ser incorporadas nos ordenamentos jurídicos nacionais mediante os procedimentos previstos pela legislação de cada país (MERCOSUR, s.d.). Na estrutura do Grupo Mercado Comum (GMC) estão previstos os Subgrupos de Trabalhos (SGT), criados como campo técnico permanente de negociação para a coordenação de políticas públicas e o desenvolvimento de políticas comuns da agenda do processo de integração.

---

3 Estados Associados, ou seja, os Membros da Aladi que firmaram acordos de alcance parcial com o Mercosul e manifestaram a intenção de obter tal condição. Chile, Colômbia, Equador e Peru estão nessa situação. Da mesma forma, desde 2004 há possibilidade de serem Estados Associados os Estados ou áreas econômicas da América Latina que assinem tratados com o Mercosul, no âmbito do artigo 25 do Tratado de Montevideu de 1980. Esta é a situação atual da Guiana e do Suriname.

Atualmente, estão previstos 18 (dezoito) Subgrupos no Bloco, existindo no âmbito do transporte, o Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5) - Transportes, o qual é atualmente coordenado pela ANTT, sendo representada pelo servidor Marcelo Vinaud Prado - Coordenador Nacional e Noboru Ofugi - Coordenador Nacional Alterno. O SGT-5 recepcionou o ATIT, referenciando-o como regra básica em transporte no âmbito do Mercosul.

A atuação da ANTT na representação do Brasil no SGT nº 5 busca obter posicionamentos alinhados com os demais órgãos e entidades nacionais que tem relação com o tema transporte (e demais temáticas associadas), priorizando o interesse público nacional. Assim, destaca-se que a atuação do SGT nº 5 tem impulsionado a integração regional entre os países do Bloco, por meio da harmonização e simplificação dos regulamentos e procedimentos de fiscalização do transporte internacional terrestre de cargas e passageiros.

## **2.2. Outros Acordos de Transporte Internacional Terrestre**

O Brasil também possui acordos bilaterais com outros países do continente. Desse modo, para contar com um instrumento legal que regulamente o transporte rodoviário de passageiros e cargas, entre os demais países não signatários do ATIT, e fixe os princípios fundamentais de reciprocidade capazes de integrar e complementar seus legítimos interesses nesse setor de atividade, foram celebrados os seguintes acordos bilaterais:

- a) **Acordo entre os governos da República Federativa do Brasil e o da República Francesa (Guiana Francesa)** - Firmado em 19 de março de 2014 e promulgado pelo Decreto nº 8.964 de 18 de janeiro de 2017.
- b) **Acordo entre os governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana** - Firmado em 7 de fevereiro de 2003 e promulgado pelo Decreto 5.561, de 10 de outubro de 2005 (com alterações do Decreto nº 9.446/2018).
- c) **Acordo entre os governos da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela** - Firmado em 4 de julho de 1995 e promulgado pelo Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999.

A íntegra da legislação sobre o transporte internacional terrestre de cargas e de passageiros e outras informações relevantes da área internacional da ANTT estão disponíveis para consulta em: <https://portal.antt.gov.br/web/guest/area-internacional>.

### 3. PROJETOS INTERNACIONAIS

Haja vista a responsabilidade da ANTT de regular o mercado de transporte internacional terrestre de cargas e de passageiros, bem como a de representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, a ANTT desenvolve projetos em parceria com órgãos internacionais ou, ainda, projetos internos que impactam direta ou indiretamente nesses mercados. Esses projetos contribuem para que se atinja a excelência dos serviços de transportes terrestres, advindo, desta forma, o reconhecimento da sociedade como uma Agência inovadora, transparente, eficiente e efetiva na regulação dos mercados sob sua competência.

Muitos dos projetos internacionais da ANTT também possuem caráter estratégico ou de simplificação e transformação digital, uma vez que eles visam, entre outros, trazer maior agilidade, reduzir os custos de processamento e aumentar o fluxo da troca de informações entre países, cujos benefícios refletirão na boa prestação dos serviços públicos aos entes regulados e usuários. O quadro a seguir apresenta os projetos internacionais da ANTT contidos no Processo SEI nº 50500.094080/2020-45, e cuja execução está programada para 2021.

Quadro 1 – Projetos internacionais da ANTT para o Exercício de 2021.

Unidade	Projeto	Descrição
Asint	Implementar em ambiente de produção o <i>webservice</i> para troca de informações acerca do transporte rodoviário internacional de passageiros e de cargas com os países membros do Mercosul.	O projeto visa integrar os sistemas dos países do Mercosul, via plataforma <i>webservice</i> , no que tange ao o cadastro, renovação e cancelamento das licenças originárias e complementares, necessárias para o transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros, incluindo a movimentação de frota e demais regras estabelecidas no ATIT.
Asint	Canal Verde Mercosul.	O projeto visa o fortalecimento de procedimentos fiscalizatórios e padronização de sistema tecnológicos inteligentes e interoperável entre os países do Mercosul para o monitoramento do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros em corredores



		estratégicos, resultando assim um transporte mais seguro e eficiente.
Asint	Campanha de disseminação interna e externa em relação às temáticas do Transporte Internacional Terrestre de Cargas e Passageiros.	O projeto visa fortalecer a atividade de disseminação das ações ou atividades desenvolvidas e acordadas entre os países partícipes, no que tange ao regramento para o exercício da atividade de transporte internacional rodoviário de cargas e passageiros.
Sufis	MONITRIIP	O MONITRIIP é um sistema de captação de informações do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. O projeto tem como objetivo desenvolver e implementar tecnologias de monitoramento dos mercados de exploração do transporte interestadual e internacional de passageiros, subsidiando o estabelecimento de indicadores de desempenho e fiscalização por evidências.
Supas	Revisão do Marco Regulatório do TRIP	Pretende-se atender aos objetivos de ampliar a concorrência, melhorar a qualidade do serviço, simplificação dos processos de atos de outorga e liberação econômica, melhoria da transparência, governança e compliance.
Supas	Revisão do Marco Regulatório do Fretamento	Revisão e implantação do novo marco regulatório para os serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento.

Exemplificando a importância desses projetos, cita-se que dentre os benefícios esperados com a conclusão do projeto de sistema *WebService* de troca de informação com os países do Mercosul estão a promoção de mais celeridade ao processo de emissão de licenças, dentre outros. Já no projeto Canal Verde Mercosul, espera-se como benefícios a futura criação de uma rede inteligente e interoperável para acompanhamento e mapeamento de fluxo de transporte nos corredores do Mercosul e integração das bases de dados dos Organismos Internacionais envolvidos, gerando redução do tempo de processamento de autos de infração, por exemplo. Por fim, no projeto MONITRIIP, dentre os benefícios esperados tem-se: (i) obtenção de evidências para a Atuação Responsiva da ANTT; (ii) redução do custo operacional de fiscalização; (iii) aumento da capilaridade da fiscalização; (iv) aumento da conformidade regulatória pelos entes regulados; e (v) estabelecimento de indicadores acerca do nível de serviço.

O andamento, bem como um maior detalhamento de cada projeto pode ser obtido internamente no Sistema Safira (<https://pga.antt.gov.br>).

Contudo, reitera-se novamente que a conclusão de muitos projetos internacionais depende da cooperação de países parceiros, que possuem soberania em relação à alocação de tempo e de recursos para o desenvolvimento dos projetos. Ademais, não raro estes projetos contam com a participação de outros órgãos de governo brasileiro, que também possuem autonomia decisória e financeira. Portanto, não obstante a gestão de riscos, o cronograma de execução de alguns dos Projetos possuem caráter indicativo e pode sofrer alterações, cuja governabilidade estão fora do alcance da ANTT.

No que tange à Agenda Regulatória da ANTT, apresenta-se, a seguir, os principais projetos, previstos para 2021, que podem impactar de modo relevante o transporte internacional terrestre:

Quadro 2 – Projetos internacionais da Agenda Regulatória para o Exercício 2021.

<b>Unidade</b>	<b>Projeto</b>	<b>Descrição</b>
Suroc	Revisão da Resolução ANTT nº 5.232/16	Harmonizar a Resolução ANTT nº 5.232/16 com as últimas edições do Regulamento Modelo da ONU (Orange Book), nas prescrições cabíveis; eliminar os entraves técnicos/logísticos causados por prescrições já contidas na Resolução citada e que vem sendo alvo de solicitações do setor regulado.
Supas	Reestruturação do Marco Regulatório do Serviço Regular de Transporte Rodoviário de Passageiros.	Atender aos objetivos de ampliar a concorrência, melhorar a qualidade do serviço, simplificação dos processos de atos de outorga e liberação econômica, melhoria da transparência, governança e compliance.
Supas	Reestruturação do Marco Regulatório do Serviço de Transporte Rodoviário de Passageiros sob regime de Fretamento.	Revisão e implantação do novo marco regulatório para os serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento.

As informações relativas à Agenda Regulatória da ANTT estão disponíveis em <http://governanca.antt.gov.br/AgendaRegulatoria/Paginas/Inicio.aspx>.

#### **4. EVENTOS INTERNACIONAIS DE INTERESSE DA ANTT**

No processo regulatório, é fundamental que a ANTT busque experiências exitosas e amplie o diálogo com o mercado internacional, proporcionando aos servidores um maior

espectro de soluções e opções de mitigação de falhas regulatórias, além da necessária atração de investimentos.

Considerando que os desafios da regulação dos transportes existem em todo o mundo, a troca de experiências e conhecimentos por meio de cooperações internacionais assume caráter estratégico para o aprimoramento técnico das Agências Reguladoras. Nesse sentido, os eventos internacionais podem contribuir para a melhoria do desempenho institucional e, assim, ampliar a qualidade regulatória e fiscalizatória da ANTT, trazendo impactos positivos no nível de serviço prestado a sociedade.

Ademais, como já mencionado, tendo em vista as atribuições previstas nos Arts. 24 e 26 da Lei nº 10.233/2001, a ANTT participa de uma série de compromissos governamentais, os quais quando previstos em uma agenda internacional dão mais transparência aos interesses das UO's da Agência, bem como auxiliam a Diretoria na tomada de decisão relativa a autorização de afastamento dos servidores para participação nesses eventos.

Nesse seguimento, para fins de elaboração da referida agenda, os eventos foram classificados em dois grupos:

**a) Grupo I – Compromisso Institucional**

Em regra, estes eventos são aqueles em que a participação de um representante da ANTT visa atender, sobretudo, ao disposto no inciso XVI do Art. 24 da Lei nº 10.233/2001, que prevê a representação do Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados no âmbito dos transportes terrestres. Nessas missões, a ANTT participa ativamente das decisões tomadas, que resultam em alterações normativas ou operacionais que impactam diretamente o setor de transportes terrestres.

Dentre esses compromissos, citamos novamente as reuniões bilaterais, decorrentes dos Acordos de Transporte em vigor, e as multilaterais para operação do transporte internacional terrestre de cargas e passageiros, como, por exemplo, as reuniões do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5), do Mercosul, e as reuniões da Comissão do Art. 16 do ATIT.

Ainda, serão considerados neste mesmo grupo as reuniões convocadas pelos grupos de trabalho e comitês que a ANTT participa oficialmente, como, por exemplo, as reuniões do Comitê Técnico nº 2: Assuntos Aduaneiros (Mercosul) e as reuniões do Subcomitê de Especialistas em Transporte de Produtos Perigosos, instituído no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU).

Esclarece-se que, no âmbito do transporte terrestre de produtos perigosos, a regulamentação mundial tem como base as recomendações para o transporte de produtos perigosos (*UN Recommendations on the Transporte of Dangerous Goods – Model Regulation*), também conhecidas como *Orange Book*, elaboradas e periodicamente revisadas pelo referido Subcomitê de Especialistas em Transporte de Produtos Perigosos.

O Brasil ocupa posição importante nesse cenário, pois tem direito a voto nesse Subcomitê, o que fundamenta a classificação das reuniões no Grupo I. Destarte, aponta-se que o Brasil participa dessas reuniões desde 2004 e a internalização das recomendações dispostas no *Orange Book* no ordenamento jurídico da ANTT afeta diretamente os entes regulados, em particular os transportadores de cargas perigosas (sejam internacionais ou nacionais).

Cabe esclarecer, ainda, que a análise de uma proposta dificilmente é exaurida em uma única reunião do Subcomitê, pois os países tendem a levar o que foi discutido durante a reunião para uma análise interna mais aprofundada. Dessa forma, para que seja possível acompanhar o desenvolvimento de cada um dos assuntos em pauta é importante garantir a continuidade nas representações e nas participações nas reuniões, o que corrobora com a classificação do evento no Grupo I.

#### **b) Grupo II – Eventos Complementares**

Neste grupo serão considerados os demais eventos de interesse não previstos no Grupo I. Assim, serão consideradas as missões que agregam novos conhecimentos técnicos para aprimoramento da atividade regulatória, bem como das atividades das áreas não finalísticas da ANTT.

Os eventos podem ser congressos, conferências, seminários, palestras, fóruns, feiras, intercâmbios e outros similares, os quais foram incorporados à agenda após a apresentação de motivação pelas unidades organizacionais da ANTT, considerando os critérios apresentados na Tabela 1, que visam identificar aqueles mais relevantes para o cumprimento das atribuições institucionais da ANTT.

**Tabela 1 - Critérios para escolha das missões internacionais**

---

#### **Critérios**

1. Potencial impacto no mercado de transporte de passageiros e de cargas ou na exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária.
-

- 
2. Alinhamento com o Planejamento Estratégico, o Plano de Gestão Anual, a Agenda Regulatória e/ou o Plano de Desenvolvimento de Pessoas da ANTT.
- 
3. Potencial impacto na imagem institucional da ANTT.
- 

É importante esclarecer que, dada a natureza de uma agenda internacional, nem sempre é possível conhecer com antecedência as datas e os locais de realização de alguns eventos. Por esse motivo, alguns eventos previstos na agenda internacional de 2021 (Anexo I) encontram-se com data e local ainda não definidos. Além disso, a relação de eventos previstos na agenda não é restritiva, portanto, poderá ser alterada sempre que devidamente justificada a exclusão ou a inclusão de uma nova atividade, necessitando assim de atualização periódica.

Salienta-se que, haja vista as incertezas geradas pela pandemia de Covid-19 e as perspectivas de contingenciamento orçamentário para 2021, a presente proposta representa apenas uma agenda tentativa, sem caráter vinculativo. Além disso, as viagens internacionais dependem da disponibilidade orçamentária da Agência, de novas demandas ou prioridades internas e, também, da oportunidade e conveniência inerentes à Administração Pública. Logo, é um guia orientativo para auxiliar a tomada de decisão, pela Diretoria Colegiada, acerca das demandas internas de atuação internacional que envolvem a ANTT.

Por outro lado, as visitas técnicas não serão incorporadas à agenda internacional proposta inicialmente, pois, em geral, não são podem ser previstas com antecedência. No entanto, nesses casos, tão logo a Diretoria autorize o afastamento do servidor do país, recomenda-se que a unidade organizacional interessada comunique imediatamente à Asint.

#### **4.1. Execução e acompanhamento**

Recomenda-se que, após a publicação do Plano de Atuação Internacional de 2021, as unidades organizacionais adotem as providências necessárias para concretização da participação nos compromissos previstos na agenda internacional (indicação do servidor, solicitação de autorização de afastamento do país, compra de passagens, etc), em até 60 (sessenta) dias antes da data prevista para o início do afastamento do colaborador ou

imediatamente após a definição da data, nos casos de eventos com datas ainda não definidas com essa antecedência.

Além disso, sugere-se que, sempre que não houver prejuízos a continuidade do trabalho e da representação da ANTT, as áreas finalísticas indiquem servidores que não participaram de eventos internacionais anteriormente, de forma a oportunizar o aperfeiçoamento técnico do maior número possível de servidores. Destarte, o servidor indicado também deverá ter capacidade de comunicação na língua oficial do evento.

Já em relação as reuniões para discussão de acordos, convenções e tratados no âmbito do transporte internacional terrestre, é importante a participação de gestor com poder decisório e de técnicos com domínio dos assuntos que serão abordados.

Por outro lado, orienta-se que, quando houver custos de deslocamento, diárias e inscrição, a participação em eventos como ouvinte fique limitada a, no máximo, 2 (dois) servidores por UO interessada. Contudo, caso o evento seja virtual, sem custeio de diárias e passagens, mas tão somente custo de inscrição no evento, recomenda-se que sejam admitidos até 3 (três) servidores por unidade organizacional. Por fim, no caso de evento sem ônus para a ANTT a quantidade de participantes poderá ser ilimitada.

Destaca-se, também, que o orçamento de diárias e passagens para os eventos internacionais são de responsabilidade da área de lotação do representante designado. Excepcionalmente, a dotação orçamentária pode originar-se de outra unidade organizacional, em caso de interesse mútuo. Entretanto, quando o custeio for realizado por entidade externa à ANTT, o servidor deverá observar as regras dispostas na Resolução nº 5.903, de 21 de julho de 2020, que define critérios aplicáveis para o recebimento e aceitação de brindes e presentes, assim como para a participação em atividades externas.

As unidades organizacionais poderão apresentar solicitação para alteração da agenda internacional, com antecedência de 60 (sessenta) dias da data do evento, sempre que possível. Quando identificada a necessidade de inclusão de um novo evento na agenda internacional, a área interessada deverá comunicar via SEI à Asint, conforme detalhado a seguir:

1. **Descrição do evento:** Informar o nome do evento, que poderá ser uma reunião, congresso, fórum, grupos de trabalho internacionais, etc. Informar também a entidade organizadora do evento.
2. **Local do evento:** Informar a cidade e país onde o evento ocorrerá. Caso o local ainda não esteja disponível, escrever “a definir”. Se o evento for por virtual, escrever “videoconferência”.

3. **Data do evento:** Informar com a data de início e fim do evento. Caso não possua data prevista, informa “a definir”.
4. **Motivação para participação no evento:** Deverá ser justificada a necessidade de participar do evento, considerando: a) Potencial impacto no mercado de transporte de passageiros e de cargas ou na exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária; b) Alinhamento com o Planejamento Estratégico, o Plano de Gestão Anual (PGA), a Agenda Regulatória ou o Plano de Desenvolvimento de Pessoas (PDP); ou c) Potencial impacto na imagem institucional da ANTT. Se a participação da ANTT no evento for decorrente de alguma obrigação legal ou por convocação do Ministério da Infraestrutura, especificar a legislação ou documento que disponha tal obrigação. Caso o evento envolva capacitação e treinamento, deve-se especificar a “necessidade” vinculada ao evento, conforme PDP.
5. **Número de servidores participantes:** Informar a quantidade estimada de servidores que participarão do evento.
6. **Forma de participação:** Descrever se a participação no evento é apenas como ouvinte, caso de congressos, palestras; ou se há participação mais ativa, com apresentação ou discussões pelo representante da ANTT, no caso de fóruns, reuniões ou apresentações da ANTT.
7. **Perfil do participante:** Informar se será necessária a participação de um gestor com poder decisório ou por questão estratégica ou a participação de um técnico com domínio do assunto, de forma motivada.

Após recebidas as informações, a agenda de eventos internacionais será atualizada trimestralmente e publicada, para conhecimento do público interno, pela Assessoria de Relações Internacionais. Todavia, importante lembrar que, regimentalmente, não cabe a Asint aprovar a participação de servidores de outras unidades organizacionais em eventos internacionais. Portanto, cada unidade organizacional deve decidir pela necessidade e oportunidade da participação, cabendo ao Diretor-Geral autorizar, na forma da legislação em vigor, o afastamento do País de servidores para o desempenho de atividades técnicas e/ou desenvolvimento profissional.

## 4.2. Controle e Resultados

O servidor que participou de evento da agenda internacional deverá responder ao questionário que será enviado pela Asint para avaliação da missão, em até 30 (trinta) dias após o retorno ao Brasil. Das respostas ao aludido questionário, elaborado com base nos critérios da OCDE, serão obtidos os dados para a produção do indicador de aproveitamento da missão<sup>4</sup>, que são os parâmetros de avaliação da eficácia dos eventos internacionais.

Ademais, todos os servidores participantes de missão internacional deverão disseminar o conhecimento adquirido pelo meio mais adequado ao tipo de evento e abrangência do tema envolvido, mediante entendimento prévio com a Gepes. Dessa forma, propõe-se que a referida disseminação ocorra, preferencialmente, por meio de exposição do tema ao público geral da ANTT, no auditório (ou em formato virtual) com transmissão ao vivo para as regionais. Em qualquer caso, devem a data e o local da divulgação do conhecimento ser informados com a devida antecedência (no mínimo, três dias úteis antes do evento).

Ainda, recomenda-se que os servidores encaminhem à Assessoria de Relações Internacionais as informações relativas aos novos contatos técnicos estabelecidos nos eventos, que contribuirão para facilitar a comunicação entre a ANTT e possíveis instituições parceiras no desenvolvimento de cooperações mutuamente benéficas.

Outrossim, em eventos considerados como capacitação profissional, para a devida participação, além das normas pertinentes, deve-se observar o aqui descrito, bem como o Plano de Desenvolvimento de Pessoas (PDP), o qual contém as necessidades prioritárias de cada unidade organizacional. Logo, o processo de contratação de vagas para a participação, deve seguir às orientações definidas pela Superintendência de Gestão Administrativa (Sudeg) e a disseminação do conhecimento ajustada, previamente, junto à Gerência de Gestão de Pessoas (Gepes).

Entretanto, não será considerado o indicador de aproveitamento da missão para avaliar a eficácia das missões relativas à participação em eventos do Grupo I - compromissos institucionais - uma vez que dependem da negociação, a longo prazo, entre países soberanos. Nesses casos, para garantir a transparência e a disseminação dos conhecimentos, os documentos resultantes, tais como atas, apresentações e anexos, quando existentes, deverão ser disponibilizados para consulta no site da ANTT.

---

<sup>4</sup> Anteriormente denominado de indicador de atuação internacional.



## 5. TRAINEESHIP

O *traineeship* é um programa de intercâmbio de conhecimentos técnicos, no qual o servidor da ANTT atua como colaborador em uma instituição estrangeira, por um período a ser definido em cada caso, com o objetivo de trocar experiências e aprender as melhores práticas e técnicas relacionadas à regulação de transportes terrestres e disseminá-las nas áreas de interesse da ANTT.

A ANTT já realizou três edições do *traineeship*. A primeira edição, realizada em 2017 com Agência Ferroviária da União Europeia (ERA), foi possibilitada por meio do Memorando de Entendimentos assinado entre ANTT e ERA em 23 de setembro de 2014.

A escolha da ERA deveu-se à sua expertise em um setor de elevada importância para o desenvolvimento ferroviário brasileiro, além da interligação efetiva das distintas malhas ferroviárias dos países-membros da União Europeia em um sistema integrado que permite a eficiência do serviço de transporte. Além disso, destaca-se que, apesar do *traineeship* com a ANTT ter sido a primeira experiência da ERA com outra autoridade regulatória, aquela Agência detinha um programa de *traineeship* estruturado e bem sucedido. Nesse *traineeship* com a ERA os servidores da ANTT tiveram contato com temas de sistemas de sinalização ferroviária, segurança, interoperabilidade e análise de impacto regulatório.

Na segunda edição, realizada em 2018, o tema foi relacionado ao serviço de transporte rodoviário de passageiros e foi realizado em Madri, na Espanha. Esse *traineeship* foi viabilizado por meio do instrumento de associação da ANTT à União Internacional de Transportes Terrestres (UITP).

A terceira edição foi realizada em 2019, com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), em Lisboa, Portugal. Esse intercâmbio foi possibilitado pelo Memorando de Entendimento e pelo Acordo de Intercâmbio nº 001/2019, celebrados entre a AMT e ANTT. Dentre os objetivos do intercâmbio, destaca-se a troca de experiências para melhorias na regulação da ANTT, em especial quanto à defesa da concorrência, à definição de regras em matéria tarifária e à formação e acompanhamento de contratos de concessão de infraestrutura rodoviária.

Os documentos referentes às edições já realizadas (editais, relatórios, etc.) estão disponíveis em <https://portal.antt.gov.br/relacionamento-internacional>.

Para as próximas edições do programa, pretende-se iniciar as discussões com países do Cone Sul (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai) para oferecer a tais países a possibilidade de também enviar seus técnicos para atuarem como *trainees*

na ANTT. Pretende-se assim ampliar o programa e estimular a troca de experiência entre o Brasil e os países com os quais possui acordos bilaterais ou multilaterais; identificar conflitos entre os normativos e indicar as possíveis soluções, fortalecendo a cooperação entre o Brasil e esses países.

Apesar da intenção de realizar essa nova edição do *traineeship* em 2021, as incertezas decorrentes da pandemia de coronavírus, que afetam não apenas o Brasil, mas também os possíveis países parceiros, inviabilizaram o avanço das negociações em 2020. Destaca-se que, mesmo que a situação volte à normalidade ou que, pelo menos, as incertezas sejam reduzidas, o início tardio das negociações poderá comprometer a realização do *traineeship* em 2021.

Do exposto, propõe-se manter o programa de intercâmbio no PLAI. Todavia, para 2021, serão executadas apenas as atividades preliminares, como a elaboração de plano de trabalho, a prospecção de país parceiro e o levantamento de temas de interesses.

### **5.1. Regras Gerais**

Para viabilizar tal programa é fundamental a definição de objetivos claros do intercâmbio e transparência no processo seletivo. Primeiramente, o programa *traineeship* deve ter aderência aos objetivos estabelecidos no instrumento firmado com a instituição estrangeira. A partir desses objetivos gerais, que podem estar definidos em Memorandos de Entendimento ou em certificado de associação, por exemplo, definem-se os objetivos específicos do *traineeship* que serão estabelecidos no edital.

Durante o período do *traineeship* será mantido o ônus da renumeração do servidor como responsabilidade da ANTT, sendo que o servidor não terá direito ao recebimento de diárias ou de ressarcimento para indenização dos gastos realizados com hospedagem durante esse afastamento. Ainda em relação aos custos, a ANTT é responsável pela emissão e pagamento das passagens de ida e volta e do seguro saúde.

O servidor deve cumprir as condições impostas pela instituição responsável pelo evento, tais como: regras disciplinares, frequência mínima e aproveitamento exigido para aprovação. Deve, ainda, permanecer no exercício efetivo das obrigações funcionais junto à ANTT, por período, no mínimo, igual ao utilizado para a realização do intercâmbio ou definido no edital, ressalvada a hipótese de ressarcimento da despesa com o afastamento.

Atendendo a diretriz de priorizar a divulgação do conhecimento adquirido nas missões internacionais, ao término do *traineeship* o servidor deverá apresentar relatório sobre as atividades realizadas no intercâmbio, bem como disseminar os conhecimentos

adquiridos por meio da apresentação de um seminário, após o regresso à ANTT, no prazo definido no edital, além de atender as demais exigências do edital.

No caso de programa *traineeship*, no qual a ANTT irá recepcionar técnicos estrangeiros, as obrigações de cada instituição devem ser explicitadas no MoU ou outro documento firmado para esse fim, sendo que as atividades do intercambista serão definidas previamente e de comum acordo entre a ANTT e a instituição parceira. Destaca-se, ainda, que as despesas com salários, passagens e diárias serão custeadas pelo país de origem do *trainee*, bem como eventuais seguros. Portanto, frisa-se que não há repasses de recursos financeiros entre as entidades envolvidas.

## **5.2. Processo Seletivo**

Os servidores são escolhidos por meio de processo de seleção interna, no qual será considerada a qualificação profissional, qualificação acadêmica, tempo de efetivo exercício na ANTT, proficiência no idioma que será utilizado no país onde será realizado o *traineeship* e pertinência temática entre as atividades do servidor na ANTT e as que serão desempenhadas no *traineeship*. Tais requisitos são especificados em editais de chamamento, caso a caso. Para participação no *traineeship* o servidor deve assumir também o compromisso de atuar como disseminador dos conhecimentos adquiridos nesse intercâmbio.

## **5.3. Controle e Resultados do traineeship**

A Asint deverá manter cadastro atualizado dos intercâmbios realizados com instituições parceiras, bem como promover a publicidade dos conhecimentos adquiridos com a realização do *Traineeship*.

Após 3 (três) meses do retorno do servidor do programa de intercâmbio, deve ser realizada uma avaliação para verificar se os conhecimentos adquiridos foram efetivamente aproveitados nos processos internos da área e como a experiência influenciou o desempenho e o comportamento profissional desse servidor. O objetivo dessa avaliação é captar os ganhos efetivos do programa para a organização e identificar possíveis melhorias para os próximos intercâmbios.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme explicitado inicialmente, o Plano de Atuação Internacional proposto tem como objetivos principais: (a) apresentar as diretrizes para a boa atuação da ANTT em eventos/missões internacionais; (b) definir o conjunto de ações e projetos que ampliarão a integração e a troca de conhecimentos entre os países parceiros do Brasil no âmbito do transporte terrestre; e (c) avaliar os eventos internacionais, quando cabível, por meio de indicadores. Além disso, o Plai visa, entre outros aspectos, otimizar a atuação internacional, dando mais transparência e efetividade às missões e ações internacionais da Agência.

Ao propor uma agenda internacional, elaborada com apoio das unidades organizacionais interessadas, seguindo os critérios indicados neste documento, obtém-se uma ferramenta de apoio para a Diretoria deliberar sobre a alocação de recursos humanos e financeiros relativos às missões para participação em eventos internacionais. No entanto, vale lembrar que, regimentalmente, as unidades organizacionais da ANTT detêm autonomia para priorizar e escolher as atividades internacionais de interesse, desde que sejam compatíveis com o PLAI, conforme sua disponibilidade orçamentária. Assim, cabe ao Diretor-Geral, na forma da legislação em vigor, autorizar a realização da viagem ao exterior e o afastamento dos servidores para desempenho de atividades técnicas ou de desenvolvimento profissional.

Além disso, a publicação interna de uma agenda com os eventos internacionais permite que todas as unidades organizacionais avaliem se outras missões poderão ser incorporadas em uma mesma viagem, gerando mais efetividade, economicidade e aderência às diretrizes propostas no Plai.

Ressalta-se, também, que a participação nos eventos previstos na agenda internacional, além da disponibilidade orçamentária, depende das demandas e prioridades internas e do interesse da Administração Pública.

Porém, destaca-se que as ações para implantação de alguns programas ou projetos previstos neste Plai dependem da cooperação dos países parceiros, os quais possuem autonomia decisória em relação à alocação de tempo, bem como recursos humanos e financeiros para o desenvolvimento de tais ações. Por isso, apesar da gestão de riscos, o Plai possui caráter indicativo e pode sofrer alterações, cuja governabilidade está fora do alcance da ANTT.

Ademais, realça-se que a pandemia de Covid-19 ainda tem gerado muitas incertezas no cenário mundial, que afetaram o planejamento da atuação internacional para

o exercício de 2021 e que poderão refletir na execução das ações e projetos previstos no documento. Assim, os eventos listados poderão ser alterados ou até mesmo excluídos no decorrer do ano.

Por fim, enfatiza-se que (como todo processo de planejamento, execução e controle de atividades) o Plai demanda melhorias contínuas, com base nos aprendizados e no grau de maturidade institucional. Nesse sentido, o presente Plano é um primeiro passo para otimização e para efetividade da Atuação Internacional da ANTT. Portanto, novas diretrizes e critérios poderão ser incorporados em suas próximas edições.

## 7. REFERÊNCIAS

ALADI (s.d.). O que é o ALADI. Disponível em: [http://www.Aladi.org/sitioAladi/?page\\_id=696&lang=pt.](http://www.Aladi.org/sitioAladi/?page_id=696&lang=pt.) Acesso em 28/09/2020.

BRASIL. Lei Federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm). Acesso em 25/09/2020.

BRASIL. Decreto nº 50.656, de 24 de maio de 1961. Promulga o Tratado que estabelece uma Zona de Livre Comércio e institui a Associação Latino-Americana de Livre comércio, incluído em Montevideu, a 18 de fevereiro de 1960, entre Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru e Uruguai. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-50656-24-maio-1961-390222-norma-pe.html>. Acesso em 18/10/2020.

BRASIL. Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990. Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D99704.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D99704.htm). Acesso em 25/09/2020.

BRASIL. Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (Tratado Mercosul) Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D0350.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0350.htm),. Acesso em 29/09/2020.

BRASIL. Decreto Legislativo nº 188, de 15 de dezembro de 1995. Aprova o texto do Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul

- Protocolo de Ouro Preto - assinado em Ouro Preto, Minas Gerais, em 17 de dezembro de 1994. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1995/decretolegislativo-188-15-dezembro-1995-356271-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 18/10/2020.

BRASIL. Decreto nº 1.901, de 9 de maio de 1996. Promulga o Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do MERCOSUL (Protocolo de Ouro Preto), de 17 de dezembro de 1994. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d1901.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d1901.htm). Acesso em 19/10/2020.

BRASIL. Resolução nº 5.903, de 21 de julho de 2020. Dispõe sobre os critérios aplicáveis para o recebimento e aceitação de brindes e presentes assim como para a participação em atividades externas. Disponível em <https://anttlegis.antt.gov.br>. Acesso em: 09/11/2020.

BRASIL. Norma Administrativa nº 03/2010/SUDEG. Estabelece procedimentos a serem observados na gestão do processo de viagens a serviço de servidores da ANTT e outros por ela indicados, quando no exercício de suas atribuições junto à Agência. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/>. Acesso em 09/11/2020.

MERCOSUR (s.d.). Funcionamiento. Disponível em: <https://www.mercosur.int/quienes-somos/funcionamiento/>. Acesso em 28/09/2020.

MERCOSUL (s.d). Saiba mais sobre o Mercosul. Disponível em: <http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercosul>. Acesso em 25/09/2020.

# ANEXO I – Agenda de Eventos Internacionais da ANTT

Exercício de 2021

## 1. EVENTOS GRUPO I - COMPROMISSO INSTITUCIONAL

DESCRIÇÃO	LOCAL (país-cidade)	DATA	MOTIVAÇÃO	ÁREA DE INTERESSE (quant. servidores)
Reunião Bilateral Brasil/Argentina, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).	Argentina - a definir	a definir	O Decreto nº 99.704/1990 dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. O inciso XVI do Art. 24 da Lei nº 10.233/ 2001 atribui à ANTT a competência de representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados no âmbito dos transportes terrestres.  As Reuniões Bilaterais podem ser convocadas por qualquer um dos países signatários do ATIT.  Nas reuniões no Brasil é necessário incluir um servidor de apoio da Asint para auxiliar na elaboração da Ata.	Asint (2) <sup>1</sup>
Reunião Bilateral Brasil/Bolívia, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).	Bolívia - a definir	a definir		Sufis (1)
Reunião Bilateral Brasil/Chile, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)	Chile - Santiago	a definir		Supas (1)
Reunião Bilateral Brasil/Paraguai, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)	Paraguai - a definir	a definir		Suroc (1)
Reunião Bilateral Brasil/Peru, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)	Peru - a definir	a definir		
Reunião Bilateral Brasil/Uruguai, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)	Brasil - a definir	a definir		
Reunião da Comissão de Seguimento do Artigo 16 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)	Uruguai - Montevidéu	a definir	O Decreto nº 99.704/1990 dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. O ATIT prevê no Art. 16 uma Comissão com representantes de cada país, para avaliação permanente do Acordo e seus Anexos. A Comissão reunir-se-á por convocação de qualquer dos países signatários, a qual deverá ser feita com a antecedência mínima de 60 dias. A solicitação também pode ser feita pela Aladi, na condição de secretaria executiva do ATIT. O inciso XVI do Art. 24 da Lei nº 10.233/ 2001 atribui à ANTT a competência de representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados no âmbito dos transportes terrestres.	Asint (2) Sufis (1) Supas (1) Suroc (1)
Reunião da Comissão Mista do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas (Art. 17)	Brasil - Macapá	a definir	O Decreto 8.964/2017 promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas. O Art. 17 do Acordo prevê a constituição de uma Comissão Mista responsável por avaliar a execução do Acordo e seu Anexo, além de outras competências. O inciso XVI do Art. 24 da Lei nº 10.233/ 2001 atribui à ANTT a competência de representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados no âmbito dos transportes terrestres.	Asint (3) Sufis (1) Supas (1) Suroc (1)
Reunião Técnica Bilateral Brasil/Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas	Guiana - Lethem ou Georgetown	a definir	O Decreto 5.561/2005 promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana. O Decreto nº 9.446/2018 promulga a Emenda ao Anexo II do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre a República Federativa do Brasil e a República Cooperativista da Guiana, firmada em Georgetown em 29 de julho de 2009. O inciso XVI do Art. 24 da Lei nº 10.233/ 2001 atribui à ANTT a competência de representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados no âmbito dos transportes terrestres.	Asint (2) Sufis (1) Supas (1) Suroc (1)
Reunião Técnica Preparatória do Subgrupo de Trabalho nº 5 - Transporte (Mercosul)	Argentina - a definir	a definir	O Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República da Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (tratado MERCOSUL) foi concluído em Assunção, em 26 de março de 1991. No Brasil, o Tratado foi promulgado pelo Decreto 350/1991. O Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5) previsto no Tratado é atualmente coordenado pela ANTT. O inciso XVI do Art. 24 da Lei nº 10.233/ 2001 atribui à ANTT a competência de representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados no âmbito dos transportes terrestres.	Asint (2) Sufis (1) Suroc (1)



Reunião Técnica Preparatória do Subgrupo de Trabalho nº 5 Transporte (Mercosul)	Brasil - a definir	a definir	A Sutec participa na Comissão sobre Integração de Informações de Cargas e Passageiros no âmbito do SGT5- Transporte do Mercosul, contribuindo no projeto de troca de dados entre as entidades de regulação dos países do Mercosul (Comisión de Integración Digital de la Información – Sistematización de Datos del SGT N°5 - MERCOSUR).	Sutec (1) Supas (1)
Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 - Transporte (Mercosul)	Brasil - a definir	a definir		
Reunião Técnica de Acompanhamento do Acordo Trilateral, do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira (AR/BR/PY)	a definir	a definir	O Decreto nº 99.704/1990 dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. O ATIT prevê que. Os países signatários poderão chegar a acordos bilaterais ou multilaterais sobre os diferentes aspectos considerados no Acordo e, em especial, em matéria de reciprocidade na concessão de permissões, regimes tarifários e outros aspectos técnico-operativos (art.14). O inciso XVI do art. 24 da Lei nº 10.233/ 2001 atribui à ANTT a competência de representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados no âmbito dos transportes terrestres.	Asint (2)
Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade / Comissão da Indústria Automotiva (Mercosul)	Argentina - a definir	a definir	O Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República da Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (tratado Mercosul) foi concluído em Assunção, em 26 de março de 1991. No Brasil, o Tratado foi promulgado pelo Decreto 350/1991. O SGT nº 3 é um dos subgrupos de trabalho do Mercosul e busca estabelecer parâmetros uniformes para os Estados Partes, evitando que os regulamentos técnicos e os procedimentos de avaliação da conformidade, quando não harmonizados, criem barreiras técnicas ao comércio. Embora coordenado no Brasil pelo INMETRO, a participação da ANTT é importante, tendo em vista que são tratados temas que possuem impactos no transporte internacional terrestre de passageiros e de cargas.	Asint (1) <sup>2</sup>
Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade / Comissão da Indústria Automotiva (Mercosul)	Argentina - a definir	a definir		
Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade / Comissão da Indústria Automotiva (Mercosul)	Brasil - a definir	a definir		
Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade / Comissão da Indústria Automotiva (Mercosul)	Brasil - a definir	a definir		
Reunião do Comitê Técnico nº 2 - Assuntos Aduaneiros (Comissão de Comércio do Mercosul)	Argentina - a definir	a definir	O Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República da Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (tratado Mercosul) foi concluído em Assunção, em 26 de março de 1991. No Brasil, o Tratado foi promulgado pelo Decreto 350/1991. O CT nº 2 - Assuntos Aduaneiros é um dos comitês técnicos da Comissão de Comércio do Mercosul (CCM). O Comitê busca estabelecer uma harmonização de legislação aduaneira entre os países do Mercosul, permitindo, cada vez mais, a livre circulação de mercadorias, a consolidação da união aduaneira, e a segurança da mercadoria transportada. A participação da ANTT nas discussões é indispensável, tendo em vista que a harmonização da legislação aduaneira impacta o transporte de cargas e passageiros.	Asint (1)
Sessão do Subcomitê de Produtos Perigosos da Organização da Nações Unidas	Genebra - Suíça	1º/2º semestre	SUROC e SUFIS: O Brasil é membro efetivo do Subcomitê com direito a voto nas deliberações e discussões da revisão do Orange Book, que é o Regulamento Modelo da ONU que fundamenta as normas brasileiras, e participa ativamente das reuniões desde 2004. A Lei nº 10.233/2001, art. 22, inciso VII, atribui à ANTT a competência para regulamentar o transporte terrestre de produtos perigosos	Sufis (1) Suroc (1)

#### Notas

<sup>1</sup> Nas reuniões no Brasil é necessário incluir um servidor de apoio da Asint para auxiliar na elaboração da Ata.

<sup>2</sup> Poderão ser convidados servidores de outras áreas em função da pauta prevista

<sup>3</sup> Reuniões extraordinárias poderão ser incluídas na agenda posteriormente

2. EVENTOS GRUPO II - COMPLEMENTARES						
DESCRIÇÃO	LOCAL (cidade -país)	DATA	MOTIVAÇÃO	ÁREA (quant. servidores)	FORMA DE PARTICIPAÇÃO	PERFIL DO PARTICIPANTE
ICOC 2021: 15. Conferência Internacional sobre Comunicação Organizacional	Londres, Reino Unido (videoconferência)	15 e 16/03/2021	Em decorrência da pandemia do Covid 19, novas tecnologias estão sendo implementadas para disseminação dos temas pertinentes aos órgãos de governo e com o PPCS, que visa a participação da sociedade nos temas relevantes a Agência, temos que nos adequar a esses novos modelos de tecnologia multimídia de reuniões e eventos. O evento será por videoconferência.	ASCOM: 1 (videoconferência)	ouvinte	Gerente Executivo com formação de nível superior em Comunicação Social - Relações Públicas, responsável pelo planejamento, organização e execução de todos os eventos da ANTT
XXI CLATPU - Congresso Latino-americano de Transporte Público e Urbano	Monterrey, México	16 a 19/03/2021	<b>SURD:</b> O evento discute o transporte e a mobilidade urbana e regional, o que tem relação direta com as atividades prestadas pela ANTT. No caso específico das Concessões Rodoviárias, tem relação direta com a atuação em travessias urbanas	2	ouvinte	servidores que trabalham na área
Intertraffic	Amsterdã, Holanda	23 a 26/03/2021	Trata-se de uma feira que traz todas as inovações sobre tráfego e mobilidade, com as tecnologias mais avançadas e as tendências do mercado. A Sucon, por ser responsável pelos estudos e pelas modelagens de novas concessões rodoviárias e aprimoramento dos contratos de concessão vigentes, precisa estar a par das inovações do setor a fim de desenhar concessões mais modernas e eficientes.	SUCON: 2	ouvinte	técnico
Railtech Europe Conferences 2021	Utrecht, Holanda	30/03/2021 a 01/04/2021	Trata-se de uma das mais renomadas conferências sobre transporte ferroviário do mundo, em que são apresentados artigos de elevado padrão técnico. É uma conferência não comercial, supervisionada por um comitê organizador formado por profissionais voluntários com vasta experiência na área de transporte ferroviário. Dentre os temas de interesse da SUFER que serão abordados no congresso, destacam-se: sistemas de sinalização e capacidade de via.	SUFER: 2	ouvinte	servidores com conhecimento técnico sobre os assuntos abordados no evento e com bom nível de Inglês
NABSHOW - Evento internacional de novas Mídias – Congresso de Mídia, Entretenimento e Tecnologia para Rádio e Televisão.	Las Vegas, EUA	18/04/2021 a 22/04/2021	Considerado o maior evento mundial do setor de mídia e tecnologia do mundo, o NABSHOW terá quatro dias com palestras, workshops e a feira de exposição de equipamentos. O principal tema a ser debatido durante a próxima edição será o streaming, apontado pelos idealizadores do encontro como "uma revolução na maneira de consumir conteúdo"	ASCOM: 1	ouvinte	Assessor de Comunicação Social da ANTT
Joint Rail Conference	Evento virtual	20/04/2021 e 21/04/2021	Trata-se do principal evento sobre transporte ferroviário dos Estados Unidos, abordando questões relativas tanto ao transporte de cargas quanto de passageiros. Dentre os temas que serão abordados que são relevantes na atuação da SUFER, destaca-se: Qualidade do Serviço, Planejamento, Segurança Ferroviária e Infraestrutura Ferroviária	SUFER: 2 (evento virtual)	ouvinte	servidores com conhecimento técnico sobre os assuntos abordados no evento e com bom nível de Inglês
Innotrans	Berlim, Alemanha	27/04/2021 a 30/04/2021	<b>SUCON:</b> Innotrans trata-se de uma feira que traz todas as inovações do setor ferroviário, com as tecnologias mais avançadas e as tendências do mercado. A Sucon, por ser responsável pelos estudos e pelas modelagens de novas concessões ferroviárias e renovação antecipada de concessões vigentes, precisa estar a par das inovações do setor a fim de desenhar concessões mais modernas e eficientes. <b>SUPAS:</b> InnoTrans é a feira internacional líder em tecnologia de transporte. Subdividida em cinco segmentos de feiras de negócios, Tecnologia Ferroviária, Infraestrutura Ferroviária, Transporte Público, Interiores e Construção de Túneis, a InnoTrans ocupa todos os 42 pavilhões disponíveis no Berlin Exhibition Grounds. Desde 2016 a InnoTrans oferece aos fabricantes de veículos a possibilidade de demonstrar ônibus em uma área de exibição estática e no Curso de Demonstração adjacente. Em relação ao transporte público, a feira exibirá instrumentais para processamento de dados, tecnologia da informação, sistemas de comunicação e outros. Tais temas se alinham à proposta de modernização no recebimento e processamento de dados das empresas atuantes no TRIIP, para fins de cálculo de índices de desempenho e monitoramento dos mercados.	SUCON: 2 SUPAS: 2 TOTAL: 4	ouvinte	SUCON: técnico SUPAS: técnico com domínio do assunto de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a fim de absorver o conteúdo e as apresentações do evento
MENA Transport Congress and Exhibition	Dubai, UAE	27/04/2020 a 30/04/2021	MENA Transport Congress and Exhibition é um congresso internacional no qual participam os principais players do setor de transporte para discutir desafios e desenvolvimentos do setor e promover o transporte, compartilhar as experiências e reforçar o desenvolvimento do transporte público mundial.	SUPAS: 2	ouvinte	técnico com domínio do assunto de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a fim de absorver o conteúdo e as apresentações do evento
Network of Economic Regulators Participants (NER); Regulatory Policy Committee (RPC); International Transportation Forum (ITF)	Paris, França	abril e novembro, dias a definir	A Rede de Reguladores Econômicos (NER) da OCDE promove o diálogo entre mais de 70 reguladores de todo o mundo que operam em diferentes setores como comunicações, energia, transportes e água. Membros da NER compartilham suas experiências, desafios e soluções inovadoras, e juntos definem o que faz um "regulador de classe mundial" que está pronto para enfrentar o futuro. O Comitê de Política Regulatória (RPC) foi criado pelo Conselho da OCDE, em 22 de outubro de 2009, para ajudar as economias participantes a melhorar a regulação. É uma plataforma para ajudar os países a adaptar políticas, ferramentas e instituições reguladoras e a aprender com troca de experiência. O comitê apoia políticas públicas criadas de maneira estratégica, baseadas em dados concretos e inovadoras. Os eventos estão relacionados com as seguintes atribuições da gerência, estabelecidas na Portaria nº 1 da Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional de 20 de maio de 2020: No âmbito da Coordenação de Estudos Regulatórios e Projetos Especiais: a) Elaborar estudos, pesquisas e benchmarking nacional ou internacional em regulação; b) Formular, propor, coordenar e apoiar projetos de modernização regulatória; c) No âmbito da Coordenação de Monitoramento Regulatório: a) Coordenar a padronização da regulação na ANTT; b) Fomentar a desburocratização regulatória na ANTT; c) Elaborar recomendações metodológicas e monitorar a implementação de Análise de Impacto Regulatório e de Análise de Resultado Regulatório. No âmbito da Coordenação de Governança Regulatória: a) Coordenar e implementar melhorias no Processo de Participação e Controle Social da ANTT; b) Elaborar, manter atualizada e acompanhar a implementação da Política Regulatória da ANTT; c) Propor normas e sugerir melhores práticas de governança regulatória; d) Monitorar a Agenda Regulatória da ANTT	SUART: 1	ativa	Técnico ou gestor com inglês fluente e francês desejável e que acompanhe os trabalhos da OCDE no nos temas de Política Regulatória e Governança

ICLSCM 2021: International Conference on Logistics and Supply Chain Management	Amsterdam, Holanda	01/05/2021	A conferência tem como objetivo reunir os principais cientistas, acadêmicos e pesquisadores para trocar e compartilhar suas experiências e resultados de pesquisas em todos os aspectos da Logística e Gestão da Cadeia de Suprimentos. Ele também fornece uma plataforma interdisciplinar de primeira para pesquisadores, profissionais e educadores para apresentar e discutir as mais recentes inovações, tendências e preocupações, bem como desafios práticos encontrados e soluções adotadas nas áreas de Logística e Gestão da Cadeia de Suprimentos. Em razão disso, a participação no evento gera potencial impacto no desenvolvimento de projetos ligados ao transporte rodoviário e multimodal de cargas.	SUROC: 2	ouvinte	Servidor Público vinculado à unidade organizacional responsável pela regulamentação do transporte rodoviário e multimodal de cargas ou que faça parte de projetos vinculados ao tema.
The Intelligent Transportation Society of America	Atlanta - Estados Unidos	17/05/2021 a 20/05/2021	O evento em foco é um dos principais existentes a respeito de tecnologias de transporte e reunirá a comunidade de transporte inteligente, explorando produtos, tecnologias emergentes e soluções que permitirão um futuro melhor promovendo a sustentabilidade e aumentando a eficiência e produtividade no transporte.	SUFIS: 2	Ouvinte	Servidor Público
Railway Regulation, Safety & The Rail Industry	Washington and New Jersey, EUA	07/06/2021 a 11/06/2021	Trata-se de um evento que visa discutir regulação, segurança e a indústria ferroviárias, temas de extrema importância para a modelagem de novas concessões e renovação antecipada de contratos de ferrovias, atividades que fazem parte das atribuições da Sucon. A constante atualização dos técnicos sobre as novas tecnologias e as tendências do mercado contribuem para o desenho de contratos mais modernos e eficientes	SUCON: 2	ouvinte	técnico
European Rail Safety Days	Porto, Portugal	14/06/2021 a 16/06/2021	Trata-se de conferência que oferece aos participantes a oportunidade para criar contatos profissionais e para a indústria trocar conhecimento sobre a área de transporte ferroviário. Ainda é oferecida a oportunidade para que o poder público e os profissionais da área se encontrem para debater meios de desenvolver a segurança do transporte.	SUFER: 2	ouvinte	servidores com conhecimento técnico sobre os assuntos abordados no evento e com bom nível de Inglês
2021 World Transport Convention	Pequim, China	15 a 19/06/2021	Trata-se de um importante evento para intercâmbio de experiências internacionais acerca de estudos em diversas áreas relacionadas à infraestrutura de transportes. O evento contará com a realização de fóruns técnicos de debates relacionados à indústria da infraestrutura de transportes, apresentações técnicas, bem como sessões de apresentação de trabalhos e pôsteres. O WTC 2021 servirá como uma plataforma para pesquisadores, acadêmicos, profissionais, funcionários do governo de todo o mundo apresentarem seus trabalhos, compartilharem suas experiências, discutirem tecnologia de ponta e explorarem soluções para os desafios comuns que o setor de transporte enfrenta hoje. Dentre os temas discutidos no evento, além de assuntos específicos de engenharia, destacam-se o planejamento de transportes e cross-cutting, este último de alto interesse da SUART, devido sua natureza transversal e estratégica na estrutura da Agência	SUART: 2	Participação como Congressistas. Todavia, o evento aceita envio de papers até fev/2021. Possivelmente, a SUART participará do congresso para apresentação de trabalho	participação de servidores que desenvolvam atividades diretamente relacionadas aos assuntos do evento
Conference on Railway Excellence	Perth, Austrália	21/06/2021 a 23/06/2021	Trata-se de uma das mais renomadas conferências sobre transporte ferroviário do mundo, em que são apresentados artigos de elevado padrão técnico. É uma conferência não comercial, supervisionada por um comitê organizador formado por profissionais voluntários com vasta experiência na área de transporte ferroviário. Dentre os temas de interesse da SUFER que serão abordados no congresso, destacam-se: Manutenção de Via Permanente, Segurança do Transporte Ferroviário, Investigação de Acidentes, Planejamento de Transportes.	SUFER: 2	ouvinte	servidores com conhecimento técnico sobre os assuntos abordados no evento e com bom nível de Inglês
International Conference on Organizational Communication - Conferência Internacional sobre Comunicação Organizacional	Stockholm, Suécia	15/07/2021 a 16/07/2021	A Conferência Internacional sobre Multimídia e Tecnologias de Comunicação tem como objetivo reunir os principais cientistas acadêmicos, pesquisadores e pesquisadores para trocar e compartilhar suas experiências e resultados de pesquisa em todos os aspectos das Tecnologias de Multimídia e Comunicação. Ele também fornece uma plataforma interdisciplinar de primeira linha para pesquisadores, profissionais e educadores apresentarem e discutirem as mais recentes inovações, tendências e preocupações, bem como desafios práticos encontrados e soluções adotadas nos campos de Multimídia e Tecnologias de Comunicação	ASCOM: 1	ouvinte	Gerente Executivo com formação de nível superior em Comunicação Social
International Conference on Risk Assessment and Management ICRAM	Amsterdam, Holanda	05 e 06/08/2021	Unidade de Gestão de Riscos, com a missão de gerenciar o processo e multiplicar o conhecimento na Agência, de modo a prevenir e tratar vulnerabilidades que possam impactar negativamente em processos de todas as Unidades Organizacionais, bem como em projetos estratégicos da ANTT. Projeto Estratégico de "Implementação da Gestão de Riscos" constante do PGA e do Planejamento Estratégico. Alinhado aos objetivos estratégicos "Fortalecer a imagem e identidade institucional, com foco na entrega de valor", "Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidência, no uso intensivo da tecnologia da informação e na participação social", e "Melhorar a articulação entre as unidades internas para desenvolver retroalimentação efetiva no ciclo regulatório". Gestão de Riscos é um importante instrumento de gestão para garantir eficiência e efetividade das entregas, sendo inclusive um tema auditável pela Controladoria-Geral da União e pelo Tribunal de Contas da União	SUART: 1	ouvinte	O participante será o principal condutor do processo de Gestão de Riscos na ANTT
XXI PANAM 2020: XXI Congreso Panamericano de Transporte y Logística	Lima, Peru	8/08/2021 a 13/08/2021	<b>SUFER:</b> Trata-se da maior e mais prestigiada conferência sobre transporte e logística da América Latina. Serão abordados diversos eixos temáticos, dentre os quais se destacam: (i) Economia dos Transportes; (ii) Infraestrutura de Transportes; (iii) Transporte de Cargas; e (iv) Segurança dos Transportes. Ademais, é importante ressaltar que o artigo "EFFICIENCY OF RAILWAY CONCESSIONS AND THE REGULATION OF SERVICE QUALITY", de autoria do servidor Thiago de Oliveira Victorino e coautoria de Geovana Bertussi, foi aprovado para apresentação (segue anexo e-mail de aceitação). <b>SUART:</b> O evento é uma oportunidade da ANTT apresentar, na maior e mais prestigiada conferência de pesquisa em transporte da América Latina, o resultado do trabalho realizado, que teve como objetivo a proposição de um método multicritério de apoio à tomada de decisão no processo de alteração de contratos de concessão rodoviária, referentes à inclusão de novas obras e serviços relacionados ao objeto da concessão. O PANAM acontece a cada dois anos e reúne centenas de pesquisadores relacionados ao transporte, tomadores de decisão de alto nível e profissionais de quase todos os países das Américas. Dada a envergadura do evento, a participação da ANTT no evento trará um olhar positivo da comunidade latino-americana para a atuação da Agência na gestão de contratos de concessão rodoviária.	SUFER: 2 SUART: 2 TOTAL: 4	SUFER: Apresentação oral de artigo pelo servidor Thiago Victorino e participação como ouvinte nos painéis SUART: Apresentação do artigo: Alteração de Contratos de Concessões de Rodovias Federais Concedidas: Uma Abordagem Multicritério	SUFER: servidores com conhecimento técnico sobre os assuntos abordados no evento SUART: servidores autores do trabalho aceito no congresso

Smarter Faster Payments - NACHA	São Francisco CA, EUA	09/08/2021 a 12/08/2021	A conferência tem como objetivo apresentar a profissionais de pagamentos de instituições financeiras, provedores de soluções e reguladores as inovações do setor financeiro e de meios de pagamento. A SUROC tem por competência legal regulamentar meios de pagamento, tais como o Pagamento Eletrônico de Frete e o Vale-Pedágio obrigatório. Em razão disso, a participação no evento gera potencial impacto no desenvolvimento de projetos ligados ao transporte rodoviário e multimodal de cargas.	SUROC: 2	ouvinte	Servidor Público vinculado à unidade organizacional responsável pela regulamentação do transporte rodoviário e multimodal de cargas ou que faça parte de projetos vinculados ao tema.
Fifth International Conference on Railway Technology: Research, Development and Maintenance	Palma, Mallorca, Espanha	30/08/2021 a 02/09/2021	Trata-se de conferência sobre estradas de ferro que aborda diversos temas que são de interesse e competência da SUFER. Dentre os temas que serão abordados na conferência, destacam-se: Economia dos Transportes, Infraestrutura de Transportes, Transporte de Cargas e Segurança dos Transportes.	SUFER: 2	ouvinte	servidores com conhecimento técnico sobre os assuntos abordados no evento e com bom nível de Inglês
Solutrans	Lyon - França	16 a 20/11/2021	É uma feira internacional de soluções e inovações do Transporte dedicada às inovações tecnológicas e às tendências atuais.	SUFIS: 2	Ouvinte	Servidor Público
IRF Global R2T Conference & Exhibition	Dubai, UAE	7 a 11/11/2021	Trata-se de evento que tem como foco a segurança viária, um dos principais pontos discutidos na modelagem de contratos de concessão de rodovias. Manter os técnicos da Sucon atualizados quanto ao que há de mais moderno no setor, contribuir para modelagens de concessões mais modernas e eficientes.	SUCON: 2	ouvinte	técnico
UITP Global Public Transport Summit	Melbourne, Austrália	14 a 17/12/2021	O UITP Global Public Transport Summit é o local de encontro mundial para profissionais de transporte público para compartilhar ideias e, inovações. A Convenção combina um programa diversificado de sessões ministradas por tomadores de decisão de alto escalão e líderes de pensamento no transporte público. O evento também é composto por uma Exposição de classe mundial que abrange até 30.000m² das mais recentes inovações, soluções e produtos em mobilidade. Para a próxima edição, destacamos as discussões sobre inovações:  O transporte público implica excelência operacional. Devemos trabalhar continuamente para melhorar a eficiência e a qualidade das operações e serviços de transporte, em particular em linha com a transformação digital em curso do setor, a fim de atender às demandas de mobilidade e enfrentar novos desafios. Quais são algumas das últimas inovações e tendências tecnológicas que podem otimizar as operações de ônibus e trens, aumentar a eficiência de custos e tornar os sistemas à prova de futuro? O objetivo do Summit é colocar as principais tendências em excelência operacional em destaque.	SUPAS: 2	ouvinte	técnico com domínio do assunto de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a fim de absorver o conteúdo e as apresentações do evento
UITP World Congress and Exhibition	Melbourne - Austrália	14 a 17/12/2021	Trata-se de um evento global a respeito de transporte público contendo inovações, soluções e produtos em mobilidade urbana.	SUFIS: 2	Ouvinte	Servidor Público
XXVI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma Del Estado y de la Administración Pública – Centro Latino Americano para El Desarrollo	A definir	Normalmente em novembro	<b>SEGER:</b> O Congresso Internacional CLAD é um evento que se realiza anualmente e que se consagrou como o encontro mais importante da Ibero-América para a apresentação e debate de experiências e pesquisas realizadas sobre a Reforma do Estado e da Administração Pública. O Congresso reúne ministros e secretários de estado responsáveis pelas políticas públicas em questão, além de parlamentares, pesquisadores e professores universitários e instituições especializadas, consultores, funcionários públicos e sindicalistas. Seus objetivos são promover o intercâmbio de experiências, pesquisas, estudos e publicações sobre as principais dimensões do renovado processo de reforma do Estado e modernização da administração e gestão da coisa pública nos países da Ibero-América e do Caribe, bem como em outros países cujas experiências são relevantes para a região, a fim de contribuir para o avanço do conhecimento nesses assuntos.  Isso posto, consideramos as novas demandas que surgem a cada dia com o avanço tecnológico e a própria evolução natural do mundo corporativo requerem cada vez mais Servidores Públicos bem preparados tecnicamente para corresponderem às exigências naturais que o mercado os impõe.  Ademais, o mundo globalizado em que vivemos, amplia em larga escala essas exigências, uma vez que os novos conhecimentos e as novas práticas empreendedoras em sua maioria das vezes surgem em países desenvolvidos, requerendo que se tenha capacidade de apreender esses novos conceitos e as novas práticas vigentes no mundo, relativas ao campo de atuação em que se está inserido. Dessa forma, o "hall" de conhecimentos, habilidades e atitudes que um servidor público deve ter a fim de estar sempre preparado para o desempenho das suas atribuições necessita ser constantemente ampliado.  <b>SUDEG:</b> O Congresso Internacional do CLAD é realizado pelo Centro Latinoamericano de Administração para o Desenvolvimento, anualmente, e se tornou referência como um dos encontros mais importantes da Ibero-América para a apresentação e debate de experiências e pesquisas realizadas sobre a Reforma do Estado e da Administração Pública.  Os objetivos são de promover o intercâmbio de experiências, pesquisas, estudos e publicações sobre as principais dimensões do renovado processo de reforma do Estado e modernização da administração e gestão da coisa pública nos países da Ibero-América e do Caribe, bem como em outros países cujas experiências são relevantes para a região, a fim de contribuir para o avanço do conhecimento nesses assuntos.	SEGER: 2 SUDEG: 2 <b>TOTAL: 4</b>	ouvinte	SEGER: tanto de gestores, com poder decisório, como de servidores com perfil técnico, a fim de buscar atualização no que se refere às novas tendências da administração pública.  SUDEG: servidores que atue em processos e projetos na área de gestão de pessoas, a fim de contribuir com olhar de inovação para os processos da área

Gartner IT Infrastructure, Operations & Cloud Strategies Conference	a definir (em 2020, dada a COVID-19, os eventos foram/serão virtuais)	a definir	<p>Em todo o mundo, organizações e setores inteiros foram forçados a se reagrupar e reavaliar como fazem negócios. Os líderes de infraestrutura e operações tiveram que mudar os planos rapidamente para se ajustar às forças de trabalho remotas e às pressões de custo, e manter os sistemas centrais operacionais e resilientes. À medida que os negócios se movem mais rapidamente para um novo território, os líderes de TI enfrentam uma grande responsabilidade e oportunidade: adaptar e inovar infraestrutura e as operações de TI para oferecer estabilidade e crescimento em um mundo cheio de disrupções.</p> <p>Esse evento se propõe a fornecer respostas abordando vários tópicos e apresentando um visão das principais tendências de forma objetiva, a fim de se obter a clareza necessária para criar um caminho eficaz para o futuro, oferecendo reflexões de como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responder rapidamente às necessidades de negócios em constante mudança</li> <li>- Equilibrar a necessidade de inovar enquanto mantém os atuais serviços em funcionamento.</li> <li>- Torne-se um parceiro eficaz com executivos de negócios; mudar de "tomador de pedidos" para "consultor de confiança".</li> <li>- Superar as barreiras da cultura organizacional, recursos e talento para crescer e dimensionar suas iniciativas digitais.</li> <li>- Impulsionar a otimização de custos para financiar iniciativas de transformação digital.</li> <li>- Melhorar a agilidade de atendimento e suporte</li> <li>- Obter as ferramentas e metodologias mais recentes para um desenvolvimento ágil e rápido.</li> <li>- Oferecer uma experiência de usuário que os clientes e funcionários irão adotar.</li> <li>- Desenvolver aplicativos móveis que transformam processos de negócios e proporcionam experiências de usuário excepcionais.</li> <li>- Envolver e inspire a força de trabalho de hoje</li> <li>- Adotar as tendências emergentes para aumentar o valor do negócio.</li> <li>- Aprender como abordar DevOps.</li> <li>- Compreender a importância das pessoas e da cultura com a transformação DevOps.</li> <li>- Descobrir como abordar o bimodal de uma perspectiva estratégica.</li> <li>- Liderar a transformação para o ambiente em nuvem</li> <li>- Entender o impacto da nuvem e dos serviços de borda.</li> <li>- Aprender como a nuvem pode se integrar à sua infraestrutura de TI existente.</li> <li>- Descobrir as mais recentes tecnologias e tendências de computação em nuvem que permitirão negócios digitais.</li> </ul>	SUTEC: 2	ouvirte	Profissionais que atuam na área de TI em funções de gestão (CIO e gerentes de infraestrutura), além de profissionais líderes de equipes de infraestrutura e operações de TI
Gartner IT Symposium/XPO	a definir (esse ano, dada a COVID-19, os eventos foram/serão virtuais)	a definir	<p>O crescimento no volume de dados se tornou um dos principais desafios enfrentados pelas organizações. À medida que ele cresce, o trabalho de gerenciar, tratar e analisar os dados em busca de informações valiosas provoca mudanças na forma como os profissionais desempenham suas atividades. É cada vez mais comum exigir dos funcionários da área de Tecnologia da Informação um conhecimento convergido para aprender como redes, sistemas operacionais e o armazenamento de dados interagem — principalmente com foco na extração de informações valiosas para as estratégias organizacionais.</p> <p>Esse evento se propõe a fornecer aos CIOs e líderes seniores de TI resultados de pesquisas, ferramentas e conselhos de especialistas, e atualizações frequentes sobre todos os aspectos de liderança, tecnologia e estratégia de negócios, na intenção de contribuir na criação de uma organização de TI resiliente por meio da combinação de estratégia, tecnologia e talento, por meio da apresentação de estratégias, conselhos e histórias reais de mudança, resiliência e restauração do modelo de negócios.</p> <p>Abaixo, algumas propostas declaradas no programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obtenha orientação sobre dados inovadores e estratégias de análise que impulsionam novas fontes de receita e valorizam os ativos de informação da organização enquanto se ajustam à estratégia geral da sua organização.</li> <li>- Obtenha insights sobre como transformar os programas de segurança para atender a um novo mundo de desafios de privacidade, ética e segurança. Compreenda os aspectos técnicos e comerciais do risco à segurança da informação e comunique esses riscos em um idioma que os negócios entendam.</li> <li>- Aprenda a construir excelência operacional para fornecer sistemas existentes confiáveis enquanto navega pelas mudanças necessárias para seguir em frente - do legado para a nuvem.</li> <li>- Obtenha insights sobre como modernizar o design e a execução de aplicativos e plataformas. Entenda o impacto e o potencial das tecnologias emergentes em suas estratégias de TI e como elas irão promover as prioridades de negócios.</li> </ul> <p>E, a seguir, os diversos temas abordados no evento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inteligência Artificial, Dados e Análise</li> <li>- Nuvem, infraestrutura e operações</li> <li>- Experiência do cliente e do funcionário</li> <li>- Cibersegurança e gerenciamento de riscos</li> <li>- Inovação e tecnologias emergentes</li> </ul>	SUTEC: 2	ouvirte	profissionais que atuam na área de TI em funções de gestão (CIO, gerentes de desenvolvimento, gerentes de infraestrutura), além de profissionais envolvidos com planejamento estratégico, gestão de segurança e riscos, e análise de dados
Business Process Management Conference	Londres, Inglaterra	a definir	<p>BPM (Business Process Management) ou Gestão de Processos de Negócio é o desdobramento do Planejamento Estratégico em ações ou iniciativas que contribuem com a estratégia organizacional e constitui um enfoque avançado de otimização e transformação de processos. A Gestão de Processos possui Projetos Estratégicos constantes do PGA e do Planejamento Estratégico. Alinhado aos objetivos estratégicos "Garantir níveis elevados de satisfação com o serviço de transportes terrestres regulado", "Fortalecer a imagem e a identidade institucional, com foco na entrega de valor", "Integrar modelo de gestão de processos e arquitetura organizacional, garantindo agilidade e simplificação", "Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social", "Potencializar a capacidade de inovação e absorção de tecnologias de forma estruturada", "Aprimorar o programa de governança e integridade, alcançando atendimento aos principais referenciais nacionais e internacionais", "Melhorar a articulação entre as unidades internas para desenvolver retroalimentação efetiva no ciclo regulatório" e "Aprimorar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações internas e externas". A criação do Escritório de Processos na ANTT constitui tema audível pela Controladoria-Geral da União</p>	SUART: 1	ouvirte	servidor que atue na Gestão de Processos de Negócio na ANTT

Fóruns de integridade e de riscos da OCDE	Paris, França	a definir	Unidade de Gestão de Riscos e de Integridade, com a missão de gerenciar os processos e multiplicar o conhecimento na Agência, de modo a prevenir e tratar vulnerabilidades operacionais e de integridade que possam impactar negativamente em processos de todas as Unidades Organizacionais, bem como em projetos estratégicos da ANTT. Tanto Gestão de Riscos como Gestão da Integridade possuem Projetos Estratégicos constantes do PGA e do Planejamento Estratégico. Alinhado aos objetivos estratégicos "Fortalecer a imagem e identidade institucional, com foco na entrega de valor", "Aprimorar o Programa de Governança e Integridade", "Desenvolver Competências em regulação, cultura da inovação, integridade e governança", "Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidência, no uso intensivo da tecnologia da informação e na participação social", e "Melhorar a articulação entre as unidades internas para desenvolver retroalimentação efetiva no ciclo regulatório". Gestão de Riscos é um importante instrumento de gestão para garantir eficiência e efetividade das entregas, sendo inclusive um tema auditável pela Controladoria-Geral da União e pelo Tribunal de Contas da União	SUART: 1	ouvinte	Os participantes serão os principais condutores dos processos de Gestão de Riscos e de Gestão da Integridade na ANTT
OECD Innovative Citizen Participation Network Meeting	a definir	a definir	O Fórum de Participação inovadora do cidadão se concentra em explorar maneiras inovadoras de se envolver efetivamente com as partes interessadas para criar ideias, co-criar soluções e aproveitar oportunidades fornecidas por ferramentas digitais do governo. Foca-se em novas pesquisas na área de práticas inovadoras de participação cidadã para analisar as novas formas de tomada de decisão deliberativa, colaborativa e participativa que estão evoluindo em todo o mundo. O Fórum prevê a realização de um encontro anual. O evento está relacionado com as seguintes atribuições da gerência, estabelecidas na Portaria nº 1 da Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional de 20 de maio de 2020: No âmbito da Coordenação de Estudos Regulatórios e Projetos Especiais: a) Elaborar estudos, pesquisas e benchmarking nacional ou internacional em regulação; e b) Formular, propor, coordenar e apoiar projetos de modernização regulatória; e No âmbito da Coordenação de Governança Regulatória: a) Coordenar e implementar melhorias no Processo de Participação e Controle Social da ANTT; b) Elaborar, manter atualizada e acompanhar a implementação da Política Regulatória da ANTT; c) Propor normas e sugerir melhores práticas de governança regulatória; e d) Monitorar a Agenda Regulatória da ANTT	SUART: 1	ATIVA	Técnico ou gestor com inglês fluente e que seja de setor que trate de Participação Social
Curso sobre Governança Regulatória na União Europeia: tendências e desafios	Lisboa, Portugal	a definir	O curso oferece uma panorâmica interdisciplinar sobre Governança Regulatória numa perspectiva teórico-prática, estimulando a reflexão sob a ótica do sistema português e da União Europeia de forma a oferecer a capacitação, o aperfeiçoamento e a atualização dos participantes em ditas temáticas. Os eventos estão relacionados com as seguintes atribuições da gerência, estabelecidas na Portaria nº 1 da Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional de 20 de maio de 2020: No âmbito da Coordenação de Estudos Regulatórios e Projetos Especiais: a) Elaborar estudos, pesquisas e benchmarking nacional ou internacional em regulação; e b) Formular, propor, coordenar e apoiar projetos de modernização regulatória; e No âmbito da Coordenação de Monitoramento Regulatório: a) Coordenar a padronização da regulação na ANTT; b) Fomentar a desburocratização regulatória na ANTT; e c) Elaborar recomendações metodológicas e monitorar a implementação de Análise de Impacto Regulatório e de Análise de Resultado Regulatório. No âmbito da Coordenação de Governança Regulatória: a) Coordenar e implementar melhorias no Processo de Participação e Controle Social da ANTT; b) Elaborar, manter atualizada e acompanhar a implementação da Política Regulatória da ANTT; c) Propor normas e sugerir melhores práticas de governança regulatória; e d) Monitorar a Agenda Regulatória da ANTT.	SUART: 2	ouvinte	Técnico ou gestor de setor que trate de governança regulatória
OECD - Global Forum on Competition	Paris, França	Dezembro, dias a serem definidos	No Forum Global de Concorrência os participantes debatem e discutem temas-chave na agenda da concorrência global. Com amplo foco no desenvolvimento, o Fórum promove um diálogo mais amplo que engloba as articulações entre a política de concorrência e outros pilares do desenvolvimento econômico. O evento está relacionado com as seguintes atribuições da gerência, estabelecidas na Portaria nº 1 da Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional de 20 de maio de 2020: No âmbito da Coordenação de Estudos Regulatórios e Projetos Especiais: a) Elaborar estudos, pesquisas e benchmarking nacional ou internacional em regulação; e b) Formular, propor, coordenar e apoiar projetos de modernização regulatória; e No âmbito da Coordenação de Monitoramento Regulatório: a) Coordenar a padronização da regulação na ANTT; b) Fomentar a desburocratização regulatória na ANTT; e c) Elaborar e implementar melhorias no Processo de Participação e Controle Social da ANTT; d) Elaborar, manter atualizada e acompanhar a implementação da Política Regulatória da ANTT; e) Propor normas e sugerir melhores práticas de governança regulatória; e d) Monitorar a Agenda Regulatória da ANTT.	SUART: 1	ATIVA	Técnico ou gestor que acompanhe o tema de concorrência, com inglês fluente e francês desejável
Programa de intercâmbio com a Federal Railroad Administration - FRA dos Estados Unidos da América.	a definir	a definir	Programa de intercâmbio que tem como objetivo o compartilhamento de informações relativas à Regulação da Segurança ferroviária. Serão analisadas as melhores práticas adotadas no Brasil e nos Estados Unidos com vistas à definição de estratégias que podem ser utilizadas com vistas à melhoria da segurança das operações de transporte ferroviário. Foram realizadas reuniões por videoconferência em que ocorreram as primeiras tratativas em relação ao programa.	SUFER: 2	ativa	servidores com conhecimento técnico sobre os assuntos abordados no evento e com bom nível de Inglês