

# PLANO DE ATUAÇÃO INTERNACIONAL



# **Plano de Atuação Internacional da ANTT – PLAI 2022**

## **Diretores da ANTT**

Rafael Vitale Rodrigues (Diretor-Geral)

Davi Ferreira Gomes Barreto

Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio

Luciano Lourenço da Silva

## **Coordenação Geral**

Marcelo Gomes da Silva

## **Coordenação Técnica**

Sandro Vieira da Rosa

## **Equipe Técnica**

Sheila Giovana Morais Rocha

Janáína dos Santos

## **Imagens**

Capa – Nick Fewings (Unsplash)

# SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	4
1.1. Objetivos do Plano de Atuação Internacional .....	6
1.2. Diretrizes para a atuação internacional da ANTT.....	7
1.3. Sinergia com os instrumentos de governança da ANTT.....	11
2. ACORDOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL .....	12
2.1. Associação Latino-Americana de Integração (Aladi).....	13
2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul) .....	15
2.2. Outros Acordos de Transporte Internacional Terrestre.....	16
3. PROJETOS INTERNACIONAIS .....	17
4. EVENTOS INTERNACIONAIS DE INTERESSE DA ANTT .....	20
4.1. Execução e acompanhamento .....	23
4.2. Controle e Resultados .....	25
5. TRAINEESHIP .....	26
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	28
7. REFERÊNCIAS.....	30

# 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).

No atual cenário internacional, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, dentre os quais, destacam-se: 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: Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai<sup>1</sup>. Ademais, o Brasil possui, ainda, acordos bilaterais de transporte terrestre com os seguintes países: Venezuela, Guiana e França (Guina Francesa); além de ter iniciado as tratativas para futuras avenças com Colômbia e Equador.

Além desses Acordos de Transporte, 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: as Reuniões do Subcomitê de Especialistas em Transporte de Produtos Perigosos, instituído no âmbito da Organização das Nações Unidas – ONU e a *NER - Network of Economic Regulators* da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE.

---

<sup>1</sup> A Venezuela encontra-se atualmente suspensa do Mercosul, e a Bolívia está em processo de adesão ao bloco regional.

Como atribuições específicas, a ANTT possui, também, competências para 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 dois grandes grupos de atividades: (a) negociações bilaterais e multilaterais para operação e desenvolvimento do transporte internacional terrestre de cargas e de passageiros; e (b) busca de instrumentos e de conhecimento técnico para aprimoramento da atividade regulatória e fiscalizatória, bem como das atividades administrativas das áreas não finalísticas da ANTT.

Logo, essa performance internacional da Agência é fundamental para, entre outros: aperfeiçoar o fluxo de transporte terrestre 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 da Agência, gerando assim a melhoria contínua dos serviços prestados à sociedade.

Nesse contexto, a elaboração de um Plano de Atuação Internacional (Plai), em atendimento ao disposto no Regimento Interno da ANTT, aprovado por meio da Resolução nº 5.976/2022, busca contribuir para o alcance desses objetivos.

Assim, com base no aprendizado obtido com os indicadores de acompanhamento da execução do Plano anterior, o Plai 2023 contempla as seguintes diretrizes:

- (1) o alinhamento com os demais instrumentos de planejamento e de governança existentes na ANTT;
- (2) a inclusão dos compromissos internacionais de participação obrigatória da Agência – negociações bilaterais ou multilaterais referentes aos Acordos de Transporte Terrestre;
- (3) a ampliação da troca de conhecimento e de experiências com os países vizinhos, signatários dos Acordos de Transporte Internacional Terrestre;
- (4) a apresentação de uma agenda internacional, a ser atualizada periodicamente, com os principais eventos de interesse das Unidades Organizacionais da Agência;
- (5) o monitoramento e a divulgação de atividades realizadas pelas entidades internacionais parceiras da ANTT e;
- (6) a inclusão do Programa de Experiência Técnica Internacional – PETI, instituído pela Portaria DG nº 518 de 2021.

## 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>2</sup> e no relacionamento com organismos estrangeiros;

(b) definir o conjunto de eventos internacionais, ações e projetos que ampliarão a integração e a troca de conhecimentos entre o Brasil e os demais países, no âmbito dos transportes terrestres;

(c) melhorar a qualificação técnica dos servidores, a qual refletirá na qualidade regulatória e nas atividades da ANTT; e

(d) acompanhar e avaliar, quando cabível, os eventos/missões internacionais por meio da elaboração de indicadores.

Além disso, o Plai visa, entre outros aspectos, otimizar a atuação internacional das áreas, dando maior transparência, efetividade e robustez às missões internacionais da ANTT. Assim, com a execução do Plai 2023, espera-se contribuir para:

1. Fortalecer as iniciativas de redução das restrições de tráfego internacional e reduzir os conflitos operacionais entre os países signatários dos Acordos de Transporte Terrestre;
2. 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;
3. Aprimorar a harmonização de regras regulatórias e fiscalizatórias entre os países signatários;
4. 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 à sociedade;
5. Ampliar as competências técnicas dos servidores da ANTT;
6. Contribuir para a atração de investimentos estrangeiros;

---

<sup>2</sup> Evento/missão – todo acontecimento de que deva 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).

7. Trocar experiências com órgãos internacionais sobre boas práticas regulatórias e de governança institucional; e
8. Fortalecer a imagem institucional, com foco na entrega de valor;

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

Por fim, aponta-se que algumas das missões inicialmente previstas em agenda poderão ser alteradas ou canceladas ao longo do ano, em função de imprevistos diversos. Por essas razões, ressalta-se que 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 2023:

### **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, por meio de sua Assessoria de Relações Internacionais – Asint, 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 diversos órgãos governamentais como: o Ministério de Infraestrutura (MInfra); o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (PRF); a Superintendência de Seguros Privados (Susep); a Polícia Federal (PF); a Receita Federal do Brasil (RFB); o Ministério das Relações Exteriores – MRE; as demais Agências Reguladoras, entre outros.

Portanto, recomenda-se sempre a execução de uma reunião preparatória, para alinhamento do posicionamento interno, previamente à realização das missões internacionais. Porém, é importante destacar que a coordenação dos posicionamentos não significa a concordância unânime, devendo ser respeitada a independência dos órgãos e prevalecer sempre o interesse nacional.

## **2. Buscar a harmonização regulatória multilateral, visando ampliar a integração dos transportes terrestres, alinhada com as boas práticas internacionais.**

A operação do transporte internacional terrestre somente pode ser viabilizada, mediante negociação prévia, quando há interesse recíproco entre os países parceiros, os quais são soberanos e autônomos para definir seus posicionamentos internos, observadas a oportunidade e a conveniência das ações. Por isso, a harmonização regulatória multilateral, de médio e longo prazo, é essencial para a ampliação da integração dos transportes terrestres no continente Sul-americano.

Assim sendo, durante as tratativas deve-se analisar os pontos de divergência e buscar a formação de consensos, com base em evidências. Nesse sentido, o objetivo de assegurar a adequada atuação do mercado regulado, conforme disposto no Planejamento Estratégico da Agência, deve guiar as ações também de representação internacional, aplicando-se a diplomacia e as boas práticas regulatórias nacionais e internacionais.

## **3. Garantir 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 sempre 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 na delegação brasileira de servidores das UO's diretamente envolvidas nos temas em debate 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.**

De acordo com o Mapa Estratégico 2020-2030, atualizado pela Deliberação nº 246/2021, a ANTT pretende, como visão de futuro, “ser reconhecida pela sociedade como uma Agência inovadora, com autonomia decisória, transparente e efetiva na sua atuação no setor de transportes terrestres”. Para isso, dentre outras iniciativas, faz-se necessário ampliar a qualificação técnica do seu quadro de servidores.

Nesse sentido, em 2022 foi instituído pela Diretoria o Programa de Experiência Técnica Internacional – PETI, por meio da Portaria DG nº 518/2021, o qual será desenvolvido, entre os anos de 2022 e 2025, no âmbito do Plano Estratégico da ANTT.

Esse programa também está incorporado à Agenda do PLAI, conforme será detalhado no Capítulo 4.

Outrossim, é importante que os servidores que participem dessas 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 internamente 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, também, a realização de eventos abertos ao público interno ou reuniões direcionadas a um público específico, entre outros. Os Workshops de disseminação do conhecimento adquirido nas edições do PETI 2022 são bons exemplos desta prática.

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 ou em outro instrumento de gestão ou governança.**

Os projetos que requererem a participação de outros países no desenvolvimento, principalmente, de sistemas de tecnologia da informação, elaboração de manuais padronizados, desenvolvimento de estudos ou projetos conjuntos, entre outros, deverão obter a anuência prévia do país parceiro, formalizada em ata de reunião, memorando de

entendimento, plano de trabalho ou outro instrumento de ajuste, antes de sua inserção nos instrumentos de gestão ou de governança da ANTT.

Esta diretriz visa mitigar os riscos de inexecução ou de paralisação de ações programadas pela Agência, 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, permitindo que todas as unidades organizacionais avaliem a associação e que todos os servidores se beneficiem do relacionamento com essa instituição, contribuindo para maximizar os benefícios dos recursos públicos aplicados.

Ademais, orienta-se que, para novos processos de associação e nos casos de renovação do ajuste, sejam cadastrados preferencialmente o *e-mail* institucional da UO demandante, juntamente com o *e-mail* institucional da Assessoria de Relações Internacionais ([internacional@antt.gov.br](mailto:internacional@antt.gov.br)). Portanto, nessas entidades, para melhor acompanhamento institucional e para se evitar a perda de contatos devido à alteração da lotação do interlocutor, 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 entidades 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 2023), 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 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 ele perpassa por variados instrumentos de governança, sendo as principais: o Planejamento Estratégico - PE; a Agenda Regulatória - AR; o Plano de Gestão Anual – PGA; o Plano de Desenvolvimento de Pessoas - PDP; o Programa de Experiência Técnica Internacional - PETI; e a Simplificação Administrativa.

Desse modo, as iniciativas e os projetos que podem impactar a atuação internacional, relacionados a cada um desses instrumento de governança, estão descritos no Capítulo 3.

## 2. ACORDOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

A movimentação de pessoas e de mercadorias entre os países tem impacto relevante no desenvolvimento socioeconômico e cultural. 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, do 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, que 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>3</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

---

<sup>3</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.

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 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, por meio de reuniões, ajustes bilaterais ou multilaterais 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.

Desse modo, os Organismos de Aplicação dos países signatários do ATIT reúnem-se, regularmente, de forma bilateral ou multilateral para negociar e acordar sobre temas de interesse recíproco na área de transporte terrestre. Destaca-se que, apesar de geralmente as reuniões com cada país ocorrerem anualmente, qualquer um dos signatários poderá convocar reuniões extraordinárias bilaterais ou multilaterais para resolução de questões urgentes.

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. Ademais, no caso do Brasil, por força da Lei 10.233/2001, a ANTT é atualmente o Organismo de Aplicação do ATIT e é também a representante do 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, esse acordo 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>4</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

---

<sup>4</sup> 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.

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.

Uma vez negociadas e aprovadas pelos órgãos decisórios do Bloco, as normas são obrigatórias e, quando for necessário, 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 (SGTs), 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.

Atualmente, estão previstos 18 (dezoito) Subgrupos no Bloco, existindo no âmbito do transporte, o Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5), o qual é atualmente coordenado pela ANTT, por meio da Asint, sendo o Sr. Marcelo Gomes da Silva o Coordenador Nacional Alterno. A atuação da ANTT, na representação do Brasil no SGT nº 5, busca obter posicionamentos alinhados com os demais órgãos e entidades nacionais que têm relação com o tema transporte (e demais temáticas associadas), priorizando o interesse público nacional.

Assim, destaca-se que o 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 que 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.

Estas e outras informações relevantes da área internacional da ANTT estão disponíveis para consulta em: <https://portal.antt.gov.br/ar/area-internacional>.

### **3. PROJETOS INTERNACIONAIS**

O Planejamento Estratégico da ANTT<sup>5</sup> apresenta as diretrizes a serem seguidas pela instituição na busca do atingimento de sua missão:

*“assegurar aos usuários adequada infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre, com transparência e regulação efetiva, proporcionando melhoria contínua dos serviços”.*

Haja vista a responsabilidade da Agência de regular, também, 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 ou atividades em parceria com órgãos internacionais ou, ainda, projetos e processos internos que impactam direta ou indiretamente nesses mercados.

---

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca-estrategica/planejamento-estrategico>

Essas ações contribuem para que se atinja a missão institucional e 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 possuem caráter estratégico ou de simplificação e transformação digital, uma vez que eles visam a, entre outros objetivos, trazer maior agilidade, reduzir os custos de processamento e aumentar o fluxo da troca de informações entre países, trazendo benefícios que refletirão na boa prestação dos serviços públicos aos entes regulados e aos usuários.

O quadro a seguir apresenta os projetos e os processos organizacionais prioritários com impactos na atuação internacional da ANTT contidos no Sistema PGA, cuja execução está programada para 2023.

Quadro 1 – Projetos e atividades com impactos no transporte internacional terrestre previstos no Plano de Gestão Anual – PGA para o Exercício de 2023.

<b>Unidade</b>	<b>Projeto</b>	<b>Descrição</b>
Gab/Asint	Implementação de Webservice para Intercâmbio de Informações de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros com os Países Membros do Mercosul.	Implementar a webservice visando a troca de informações de transporte de cargas e passageiros entre os países do MERCOSUL, desburocratizando as atividades de forma segura e eficiente.
SUPAS	Desenvolvimento do sistema SISHAB2.	Finalizar desenvolvimento do SISHAB2 – sistema de habilitação de frota do transporte terrestre de passageiros.
SUROC	Desenvolvimento do Sistema TRIC.	Automatizar o processo de solicitação de Licença Originária no sistema TRIC.
SUFIS	Plano Anual de Fiscalização 2023.	Cumprir com o Plano Anual de Fiscalização 2023.

Exemplificando a importância desses projetos, cita-se que dentre os benefícios esperados com a conclusão do projeto de sistema *WebService* para troca de informação com os países do Mercosul, da Asint, está a promoção de maior celeridade ao processo de emissão de licenças, que vai também ao encontro do projeto de automatização do processo de solicitação de Licença Originária, encabeçado pela Suroc. O andamento de cada projeto, bem como maiores detalhes sobre cada um deles podem ser obtidos internamente no Sistema Safira (<https://pga.antt.gov.br>).

No que tange à Agenda Regulatória da ANTT, apresenta-se, a seguir, os principais projetos, previstos para o biênio 2023/2024, que também podem impactar de modo relevante o transporte internacional terrestre:

Quadro 2 – Projetos com possíveis impactos no transporte internacional terrestre, constantes da Agenda Regulatória para o biênio 2023/2024.

<b>Unidade</b>	<b>Projeto</b>	<b>Descrição</b>
Supas	Regulamentação da sanção de perdimento de veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros.	Atender a comando legal de forma a regulamentar a Sanção de Perdimento de Veículo no TRIIP, com vistas a reprimir o transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros não delegado e a incentivar a regularidade dos agentes econômicos do setor.
Supas	Consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.	Consolidar e, no que couber, aperfeiçoar as regras e procedimentos afetos aos serviços de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.
Suroc	Revisão e atualização da Regulação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC)	Atualizar os emolumentos previstos, incorporar alterações nas resoluções ante a edição de novas resoluções pelo Grupo Mercado Comum do Mercosul; estabelecer novo procedimento para a habilitação de frota em decorrência da existência de cotas no transporte rodoviário internacional entre o Brasil e o Peru; e revisar demais disposições dos normativos (revisão das Resoluções ANTT nº 5.840, de 2019, e nº 5.583, de 2017).

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 e fiscalizatório, 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 à 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 maior transparência aos interesses das UO's da Agência, bem como auxiliam a Diretoria na tomada de decisão relativa, por exemplo, a autorização de afastamento dos servidores para participação nesses eventos.

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 certas reuniões. Por esse motivo, alguns eventos previstos na agenda internacional de 2023 (Anexo I) encontram-se com data e local ainda não definidos.

Ademais, 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 uma atualização periódica.

Os mencionados eventos internacionais podem ser congressos, conferências, seminários, visitas técnicas, palestras, fóruns, feiras, intercâmbios de curta duração 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 pelas UO's**

**Critérios**

1. Potencial impacto no mercado de transporte terrestre de cargas e de passageiros ou na exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária.
2. Alinhamento com o Planejamento Estratégico, o Plano de Gestão Anual, a Agenda Regulatória, a Gestão de Riscos, e/ou o Plano de Desenvolvimento de Pessoas da ANTT.
3. Potencial impacto da participação do evento para a melhoria da imagem institucional da ANTT.

Nesse seguimento, para fins de elaboração da referida agenda, os eventos indicados pelas áreas e validados pela Diretoria da ANTT foram classificados em três 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 de caráter obrigatório, a ANTT participa ativamente das decisões tomadas, que resultam em alterações normativas ou operacionais que impactam 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 Artigo 16 do ATIT.

Nas reuniões técnicas, além da coordenação da Asint, é fundamental a participação de uma delegação brasileira composta por representantes das UO's responsáveis por cada uma das temáticas a serem discutidas na pauta do evento,

principalmente: da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – Suroc, da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – Supas e da Superintendência de Fiscalização – Sufis.

Ademais, serão consideradas neste mesmo grupo as reuniões convocadas pelos grupos de trabalho e comitês em que a ANTT participa oficialmente, como, por exemplo: as Reuniões do Comitê Técnico nº 2: Assuntos Aduaneiros (Mercosul); as Reuniões do SGT-3 (Normas Técnicas e Avaliação de Conformidade do Mercosul) e as Reuniões do Subcomitê de Especialistas em Transporte de Produtos Perigosos, instituído no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU).

No âmbito do transporte terrestre de produtos perigosos, esclarece-se que a regulamentação mundial tem como base as recomendações da ONU (*UN Recommendations on the Transport 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, do qual participa desde 2004. Destarte, aponta-se que 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 de Capacitação do PETI**

Conforme explanado anteriormente, a Portaria DG nº 518/2021 instituiu o Programa de Experiência Técnica Internacional – PETI. Esse Programa visa, principalmente, desenvolver ações de capacitação internacional de servidores, de curta duração, na modalidade presencial, e em consonância com o Plano de Desenvolvimento de Pessoas – PDP. Desse modo, editais específicos, a serem publicados pela Gepes, definirão as regras de seleção de servidores e as programações dos eventos.

Nesse grupo de eventos da agenda internacional foram incluídos as visitas técnicas e os cursos de capacitação no âmbito do PETI, bem como uma previsão do mês de sua realização.

Nesses programas, realizados fora do Brasil, é desejável que, sempre que possível e de acordo com o edital de seleção, haja uma alternância dos servidores selecionados, de forma a oportunizar o aperfeiçoamento técnico do maior número possível de colaboradores da Agência.

### **c) Grupo III – Eventos Complementares**

Neste grupo serão considerados os demais eventos de interesse da Agência não enquadrados no Grupo I ou no Grupo II. Assim, serão consideradas as missões internacionais que também agregam, direta ou indiretamente, novos conhecimentos técnicos para aprimoramento da atividade regulatória ou fiscalizatória, bem como das atividades das áreas não finalísticas da ANTT.

Em tais missões, em que pese não haver a publicação de edital para a seleção de participantes, recomenda-se que os gestores analisem o perfil dos servidores indicados e as necessidades internas da área para que, sempre que possível, haja rotatividade na participação, de modo que o aperfeiçoamento técnico da equipe seja maximizado.

#### **4.1. Execução e acompanhamento do Plai**

Salienta-se novamente que a presente proposta representa apenas uma agenda tentativa, sem caráter vinculativo. Nesse sentido, recomenda-se que os gestores monitorem, junto às entidades organizadoras, as possíveis alterações de data, cancelamentos ou mudança do formato do evento.

Além disso, as viagens internacionais dependem da disponibilidade orçamentária da Agência, de outras demandas ou prioridades internas e, também, da oportunidade e conveniência inerentes à Administração Pública. Logo, este documento é **um guia orientativo para auxiliar a tomada de decisão, pela Diretoria Colegiada, acerca das demandas internas de atuação internacional que envolvem a ANTT.**

Recomenda-se que, após a publicação do Plano de Atuação Internacional de 2023, as unidades organizacionais da Agência, nos casos de eventos presenciais, 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.

Sugere-se que, sempre que não houver prejuízos à continuidade do trabalho e a 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. Outrossim, o servidor indicado também deverá ter capacidade de comunicação na língua oficial do evento.

Já em relação às 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. Ademais, as unidades organizacionais poderão apresentar solicitação para alteração da agenda internacional, com antecedência de, no mínimo, sessenta dias (para os eventos presenciais no exterior) ou de trinta dias (para os eventos virtuais), sempre que possível.

Todavia, é importante lembrar que, regimentalmente, não cabe à 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 de seus membros, 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 trinta dias após o término do evento. 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>6</sup>, o qual constitui parâmetro de avaliação os eventos internacionais.

Por outro lado, caso nenhum servidor da área interessada tenha participado do evento internacional indicado no Plai, deverá ser encaminhada uma justificativa à Assessoria de Relações Internacionais (por exemplo: falta de recursos orçamentários, cancelamento do evento, outras prioridades internas etc) para contribuir na elaboração do próximo Plano de Atuação Internacional.

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 sua Unidade de Lotação e a Gerência de Gestão de Pessoas - 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 e, ainda, com disponibilização do conteúdo na intranet para consulta futura. Em qualquer caso, devem a data e o local da divulgação do conhecimento ser informados com a devida antecedência (no mínimo, cinco dias úteis antes do evento de divulgação).

Ainda, recomenda-se que os servidores encaminhem à Assessoria de Relações Internacionais as informações relativas aos novos contatos técnicos estabelecidos nos eventos internacionais, 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 previstos no PETI, para a devida participação, além das normas pertinentes e dos editais específicos, 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. Assim, o processo de seleção de vagas para a participação deve seguir as orientações definidas

---

<sup>6</sup> Anteriormente denominado de indicador de atuação internacional.

pela Superintendência de Gestão Administrativa (Sudeg) e a disseminação do conhecimento ajustada, previamente, junto à Gerência de Gestão de Pessoas (Gepes).

Cabe esclarecer que não será considerado o indicador de aproveitamento da missão para avaliar as missões relativas à participação em eventos do Grupo I - Compromissos Institucionais - uma vez que tais resultados dependem da negociação e do consenso, a longo prazo, entre países soberanos. Nesses casos, para garantir a transparência e a disseminação dos conhecimentos, os documentos resultantes, tais como atas de reuniões, apresentações e anexos, quando existentes, deverão ser disponibilizados para consulta no *site* da ANTT. Atualmente, estes registros estão disponíveis para acesso no repositório de documentos relacionados ao Transporte Terrestre Internacional da Agência, no endereço: <http://tri-leg.antt.gov.br>.

## 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, posteriormente, disseminá-las nas áreas de interesse da Agência.

Para viabilizar tal programa são fundamentais a definição de objetivos claros do intercâmbio e a 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 intercâmbio, que serão estabelecidos por meio do edital.

Destaca-se que 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<sup>7</sup>.

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. Nesse treinamento junto à ERA, os

---

<sup>7</sup> Em outubro de 2019 foi assinado novo Memorando de Entendimentos entre a ANTT e a ERA, que está vigente – Processo 50500.369103/2019-47

servidores da ANTT tiveram contato com temas como: sistemas de sinalização ferroviária, segurança ferroviária, interoperabilidade e análise de impacto regulatório.

Na segunda edição, realizada em 2018, o objeto foi relacionado ao serviço de transporte rodoviário de passageiros e foi realizado em Madri, na Espanha. Esse intercâmbio 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. Tal capacitação foi possibilitada 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 a defesa da concorrência, definição de regras em matéria tarifária e formação e acompanhamento de contratos de concessão de infraestrutura rodoviária.

Após o retorno dos servidores do programa de intercâmbio, foi realizada uma avaliação para verificar se os conhecimentos adquiridos foram efetivamente aproveitados nos processos internos da área e de que forma a experiência influenciou o desempenho e o comportamento profissional desse servidor. O objetivo dessa avaliação era captar os ganhos efetivos do programa para a ANTT e identificar possíveis melhorias para os próximos intercâmbios. Ademais, os documentos referentes às edições realizadas (editais, relatórios, etc) estão disponíveis em <https://portal.antt.gov.br/ar/relacionamento-internacional>

Infelizmente, nos anos de 2020 e 2021, as restrições sanitárias impostas pela pandemia de coronavírus às viagens internacionais, as novas prioridades internas dos países, bem como as limitações orçamentárias e de pessoal, impediram o planejamento de novos programas de intercâmbios.

Para 2023, pretende-se dar continuidade à parceria com a Agência Ferroviária da União Europeia - ERA, renovada por meio do Memorando de Entendimentos firmado com a ANTT em outubro de 2019, visando tratar de temas de interesse da Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER, como, por exemplo, sistema de gestão de segurança, interoperabilidade e sinalização ferroviária.

Destaca-se que foram iniciadas as tratativas para elaboração do plano de trabalho, o qual contemplará a realização de intercâmbio por meio de seminários e visitas técnicas.

Com isso, pretende-se 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. Assim, com seu papel de liderança e expertise em transporte terrestres, a ANTT poderá, também, contribuir para o desenvolvimento regional e potencializar a sua imagem institucional.

No caso de programa *traineeship* no qual a ANTT irá recepcionar técnicos estrangeiros, as obrigações de cada instituição devem ser explicitadas no Memorando de Entendimento - MoU ou outro documento firmado para este 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, além de eventuais seguros, serão custeadas pelo país de origem do *trainee*. Portanto, frisa-se que não há repasses de recursos financeiros entre as entidades envolvidas.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Conforme explicitado inicialmente, o Plano de Atuação Internacional proposto tem como objetivos principais: (a) apresentação de diretrizes para a boa atuação da ANTT em eventos/missões internacionais e no relacionamento com organismos estrangeiros; (b) definição do conjunto de eventos internacionais, ações e projetos que ampliarão a integração e a troca de conhecimentos entre o Brasil e os demais países, no âmbito dos transportes terrestres; (c) aprimoramento da qualificação técnica dos servidores, que refletirá na qualidade regulatória e nas atividades da ANTT; e (d) avaliação dos eventos/missões 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, dividida em 3 (três) grupos de eventos, elaborada com apoio das unidades organizacionais interessadas de forma justificada, seguindo os critérios indicados neste documento, obtém-se uma ferramenta de apoio para que a Diretoria delibere sobre a alocação de recursos humanos e financeiros relativos às missões para participação em eventos internacionais.

No entanto, relembra-se que, regimentalmente, as unidades organizacionais da ANTT detêm autonomia para priorizar e escolher as atividades internacionais de seu

interesse, desde que sejam compatíveis com as diretrizes do Plai, conforme sua disponibilidade orçamentária.

Assim, cabe ao Diretor-Geral, na forma da legislação em vigor, avaliar e autorizar a realização de viagem ao exterior, bem como o afastamento dos servidores para desempenho de atividades técnicas ou de desenvolvimento profissional (no caso dos eventos internacionais presenciais).

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, transparência, 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.

Ademais, ao incorporar em um único documento os projetos e atividades internacionais planejadas para o ano 2023, o Plai apresenta um retrato completo da Atuação Internacional pretendida pela Agência.

Porém, destaca-se, novamente, 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 de recursos humanos e financeiros para o desenvolvimento de tais ações. Por isso, apesar da gestão de riscos, o Plai possui caráter indicativo e a agenda de eventos pode sofrer alterações cuja governabilidade, por vezes, está fora do alcance da ANTT.

Ademais, realça-se que os efeitos da pandemia de Covid-19 ainda têm gerado no cenário mundial algumas incertezas que afetam o planejamento da atuação internacional 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 qualquer processo de planejamento, execução e controle de atividades) o Plai demanda melhorias contínuas, tendo em conta os aprendizados adquiridos e o grau de maturidade institucional. Nesse sentido, o presente Plano é mais um passo para a otimização e para a 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.