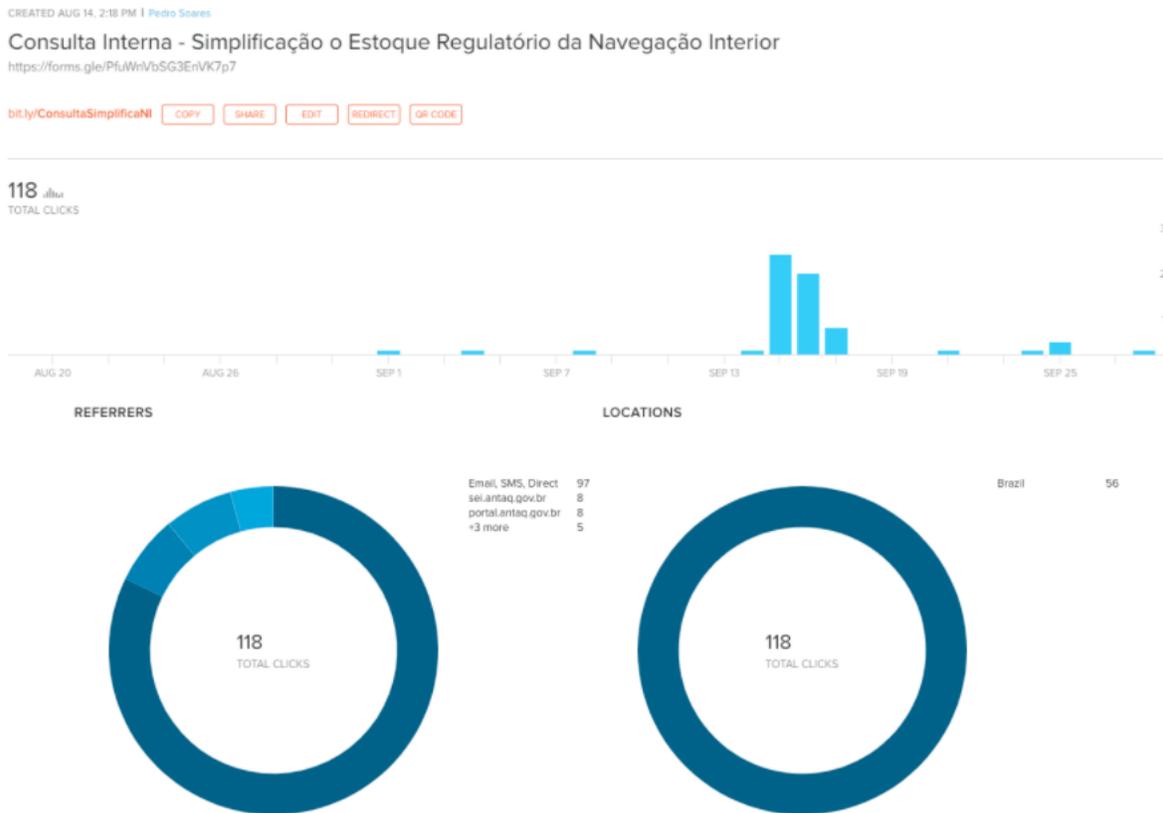


Fonte: Reprodução de tela

- 7. O questionário objeto da Consulta Interna foi agregado ao serviço de encurtador de links <https://bitly.com>, que fornece, além da diminuição do tamanho do hiperlink para redirecionamento, estatísticas de acesso ao formulário eletrônico.
- 8. Os acessos ao formulário, por meio do link curto <https://bit.ly/ConsultaSimplificaNI> estão reproduzidos a seguir:

Figura 3. Estatísticas de acesso ao link curto <https://bit.ly/ConsultaSimplificaNI>.



Fonte: <https://app.bitly.com>. Acessado em 28 de setembro de 2020.

9. Relativamente aos resultados gerados, foram contabilizados **18 contribuições** à consulta interna. O teor das contribuições estão integralmente contidas no Relatório de Contribuições - Consulta Interna (SEI nº 1149878).
10. Considerando o número de servidores ativos (354^[2]), o alcance dos comunicados internos (todas as caixas postais da Agência) e a quantidade de acessos ao formulário (118 acessos), reputamos como efetivas as ações de participação social para a **CONSULTA INTERNA Nº 01/2020/GRI-ANTAQ**.

Tomada de Subsídios

11. Essa participação social foi promovida através de 2 (duas) notícias no portal da ANTAQ, a primeira em 26 de agosto de 2020 e a segunda em 15 de setembro de 2020:

Figura 4. Notícia: ANTAQ realizará consulta externa sobre simplificação do estoque regulatório na navegação interior



ANTAQ realizará consulta externa sobre simplificação do estoque regulatório na navegação interior

© 26 de agosto de 2020

ShareTomada de Subsídios acontecerá entre 27 de agosto e 25 de setembro A ANTAQ realizará consulta externa, no período de 27 de agosto a 25 de setembro, para obter contribuições e subsídios, por escrito, para [...]

Fonte: <https://tinyurl.com/y5xf7zed>. Acessado em 28 de setembro de 2020.

Figura 5. Notícia: ANTAQ realiza consulta externa sobre simplificação do estoque regulatório na navegação interior. PRAZO VAI ATÉ 25/09



ANTAQ realiza consulta externa sobre simplificação do estoque regulatório na navegação interior. PRAZO VAI ATÉ 25/09

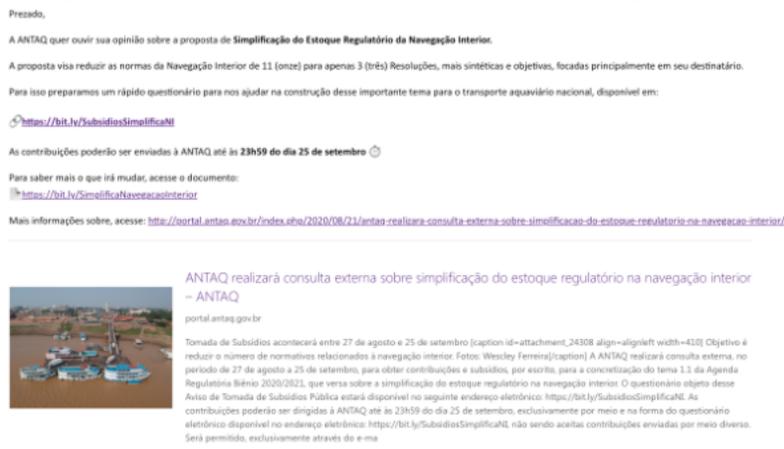
© 15 de setembro de 2020

ShareObjetivo é reduzir o número de normativos relacionados à navegação interior A ANTAQ está realizando consulta externa para obter contribuições e subsídios, por escrito, para a concretização do tema 1.1 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021, [...]

Fonte: <https://tinyurl.com/yvfxrkjm>. Acessado em 28 de setembro de 2020.

12. Na mesma oportunidade, foram enviadas mensagens aos operadores do transporte aquaviários na navegação interior, por email e WhatsApp. Foram contabilizados 76 contatos distintos válidos na base de dados do sistema Corporativo aptos a receber a comunicação.

Figura 6. E-mail enviado aos operadores do transporte aquaviário na navegação interior.



Fonte: Reprodução de tela.

Figura 6. Mensagem de WhatsApp enviado aos operadores do transporte aquaviário na navegação interior.



Fonte: Reprodução de tela.

13. O questionário objeto da Consulta Interna foi agregado ao serviço de encurtador de links <https://bitly.com>, que fornece, além da diminuição do tamanho do hiperlink para redirecionamento, estatísticas de acesso ao formulário eletrônico.
14. Os acessos ao formulário, por meio do link curto <https://bit.ly/SubsidiosSimplificaNI> estão reproduzidos a seguir:

Figura 7. Estatísticas de acesso ao link curto <https://bit.ly/SubsidiosSimplificaNI>.

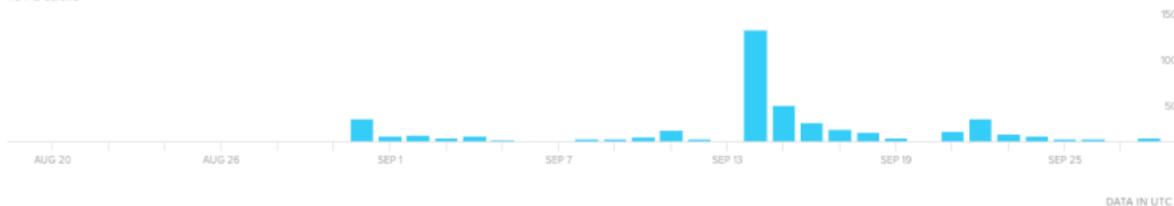
CREATED AUG 12, 8:50 PM | Pedro Soares

Tomada de Subsídios - Simplificação o Estoque Regulatório da Navegação Interior

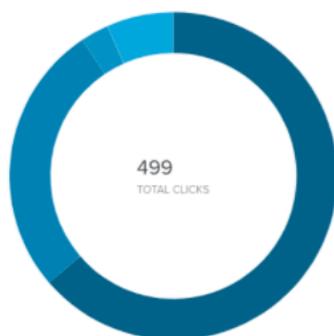
https://forms.gle/jZjzZVGyNLvQAplq7

bit.ly/SubsidiosSimplificaNi COPY SHARE EDIT REDIRECT QR CODE

499 TOTAL CLICKS

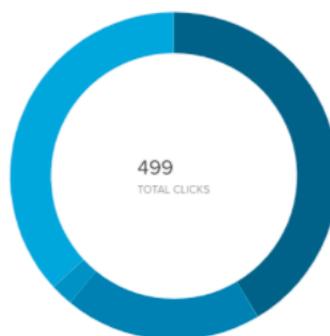


REFERRERS



Email, SMS, Direct 318
portal.antaq.gov.br 134
www.gov.br 14
+12 more 33

LOCATIONS



Brazil 207
United States 97
Belgium 11
+12 more 184

Fonte: <https://app.bitly.com>. Acessado em 28 de setembro de 2020.

15. Relativamente ao resultados gerados, foram contabilizados **17 contribuições** à tomada de subsídios. O teor das contribuições estão integralmente contidas no Relatório de Contribuições - Tomada Subsídios (SEI nº 1149884).

16. Considerando os esforços para o envio das comunicações individuais, a baixa quantidade de contatos válidos na base corporativa da Agência para essa modalidade de navegação e a quantidade de acessos ao formulário (499 acessos), reputamos como efetivas as ações de participação social para a **TOMADA DE SUBSÍDIOS Nº 01/2020/GRI-ANTAQ**.

3. ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES

17. Visando o recebimento de contribuições dos usuários e agentes do setor aquaviário nacional e, bem assim, aos demais interessados em geral, foram contabilizados **35 participações** recebidas pelos formulários eletrônicos, sendo 18 voltados para o público interno (Consulta Interna) e 17 para o público externo (Tomada de Subsídios). O Relatório de Contribuições - Consulta Interna (SEI nº 1149878) e Relatório de Contribuições - Tomada Subsídios (SEI nº 1149884) relacionam integralmente o teor das participações.

18. Optou-se em analisar os dois eventos conjuntamente, devido a similaridade dos questionamentos e natureza dos assuntos, conforme se segue:

Número da Pergunta	Tipo de Participação	Resumo textual			Resumo C
		Resposta	Total	%	
<i>Pergunta 1: Você considera a atual classificação (baseada na distância da linha de transporte) mais adequada para a regulação do setor?</i>	Consulta Interna	Resposta	Total	%	
		Sim	6	33,33%	
		Não	12	66,67%	
		TOTAL	18		
	Tomada de Subsídios	Resposta	Total	%	
		Sim	7	41,18%	

	Não	10	58,82%
TOTAL		17	

Análise Técnica: Nesse quesito perguntou-se sobre a atual classificação do transporte aquaviário na navegação interior, se a su o setor. Aproximadamente 67% dos servidores questionados e 59% do público externo não concordaram com a afirmativa. Para estes, a c insuficiente para a adequada regulação do setor.

Pergunta 2: Você considera que a separação entre serviço de transporte público e serviço de transporte privado traria maior transparência de direitos para os usuários?	Consulta Interna	Resposta	Total	%
		Sim	15	83,33%
		Não	3	16,67%
		TOTAL	18	
	Tomada de Subsídios	Resposta	Total	%
		Sim	14	82,35%
		Não	3	17,65%
		TOTAL	17	

Análise Técnica: Nesse quesito perguntou-se sobre se a proposta de classificação do transporte aquaviário na navegação inter privado traria maior transparência de direitos para os usuários. Aproximadamente 83% dos servidores questionados e 82% do público exte modalidades de transporte entre público e privado traria vantagens para os usuários.

Pergunta 3: Se quiser, deixe suas observações quanto a atual classificação de transporte e a nova proposta	Consulta Interna	<p>→ É notório que a nova proposta busca tornar a regu mesmo regime jurídico; não obstante, não se pode pe classificação manteve o paralelismo semântico com a aquaviário (ver incisos V e XXI do art. 27 da Lei nº 10. reservada à União quanto ao âmbito geográfico (ver a do art. 20 da CF/88). Portanto, seria de bom alvitre m "compilação/simplificação" dos normativos.</p> <p>→ Apesar de a fiscalização já estar acostumada com z adequada a proposta de classificação entre serviço pú bastantes similares. Bastaria então, criar capítulos - n público - abordando as especificidades de cada tipo d cargas).</p> <p>→ Concordo com a segregação entre os serviços de tr Entretanto, a classificação do serviço com base nas di público e o privado. É considerada para efeito de disti transversal de até 11 milhas, como definido, tem impl caracterizariam o longitudinal misto, e a aplicação da</p> <p>→ Sugiro análise quanto à diferenciação das travessia ser uma classificação que aborde a plena realidade de dure 1ou 2 horas possui as mesmas características de distância.</p>
	Tomada de Subsídios	<p>→ A nova proposta melhorar o entendimento e agiliz</p> <p>→ Com essa separação entre regime público e privad exemplo) qual parte da Norma irá se aplicar para eles respectivas infrações.</p> <p>Cabe lembrar que a maioria das empresas que operar (as vezes com poucos ou nenhum estudo formal) e pc ficarem muito densas e/ou carregadas de informaçãoe</p>

		<p>É importante que o empresário saiba o mais claramer longitudinal misto e quais seriam se estivesse prestando parte da fiscalização de obrigação que seria aplicável : Normas serem separadas.</p> <p>→ A atual classificação, em alguns pontos, acaba com o público. Essa classificação atrapalha o desenvolvimento de se assegurar que as normas estão sendo cumpridas exigências vinculadas tão somente à prestação de serviços. A atual classificação, ao delimitar as atividades pela "modalidade" que se aplicariam aos dois regimes (público e privado) de passageiros vem sendo amplamente utilizado para confronto toda uma regulação especial dispensada pelas embarcações com uma regulação bastante diferente mitigando o esforço realizado pelo Poder Público para</p>
<p><i>Análise Técnica: Nesse quesito permitiu-se a manifestação dos interessados sobre a atual e a nova classificação de transporte (quatro) contribuições internas e 3 (três) externas.</i></p> <p><i>Pelas contribuições recebidas, percebe-se que a discussão acerca da atual classificação é de extrema relevância para o setor. Todas as contribuições, em certa medida, corroboram com a proposta de modificação da classificação do transporte na navegação interior, com serviços públicos atualmente exercidos na navegação de travessia e longitudinal.</i></p> <p><i>Destacamos que a nova proposta não perderá de vista os conceitos legais atribuídos à navegação, bem como as competências propostas resgatar as definições próprias do transporte, já consolidadas nos demais modais, focadas prioritariamente no seu regime jurídico. Um dos atores envolvidos na execução da norma, facilitando a incidência e a interpretação de diversos preceitos indefinidos, como serviço adequado.</i></p>		
<p style="text-align: center;">RESOLUÇÃO 1</p> <p style="text-align: center;">Estabelece Direitos e Deveres dos Usuários do Transporte Público na Navegação Interior</p> <p>↳ DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</p> <p>↳ DAS CONDIÇÕES GERAIS DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO</p> <p><i>(regras gerais coincidentes entre as atuais normas de travessia [Res. 1.274 e Res. 3.285] e longitudinal de passageiros [Res. 912])</i></p> <p>↳ DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS</p> <p style="text-align: center;">Do Transporte Público em Percurso de Longa Distância</p> <p><i>(regras exclusivas para a atual norma sobre a navegação longitudinal de passageiros [Res. 912])</i></p> <p style="text-align: center;">Do Transporte Público em Percurso Interurbano</p> <p><i>(regras exclusivas para a atual norma sobre a navegação de travessia de passageiros e veículos [Res. 1.274 e Res. 3.285])</i></p> <p>↳ DAS PENALIDADES</p> <p>↳ DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</p> <p>Pergunta 4: Em relação à RESOLUÇÃO 1 (imagem acima), você tem alguma consideração sobre o agrupamento proposto?</p>	<p>Consulta Interna</p> <p>Tomada de Subsídios</p>	<p>→ O termo INTERURBANO passa idéia de restrição ao transporte em percurso intramunicipal de competência rodovia federal.</p> <p>→ Minha consideração é no sentido de parabenizar a</p> <p>→ Não</p> <p>→ É notório que a nova proposta busca tornar a regulação mesmo regime jurídico; não obstante, não se pode pela classificação manteve o paralelismo semântico com a aquaviário (ver incisos V e XXI do art. 27 da Lei nº 10.763/2003 reservada à União quanto ao âmbito geográfico (ver a do art. 20 da CF/88). Portanto, seria de bom alvitre uma "compilação/simplificação" dos normativos.</p> <p>→ Considero adequado.</p> <p>→ Concordo.</p> <p>→ Como a ANTAQ define o que é travessia interurbana numa pequena cidade é travessia interurbana?</p> <p>→ 1) Sem referência ao transporte público de carga (nada cogitando!!!).</p> <p>2) Descrições longas, técnicas e pouco populares, já que</p> <p>3) Aparentemente não fecha o espaço amostral: não é que também não seja percurso interurbano para a travessia</p> <p>→ Sem sugestão.</p> <p>→ "Longa Distância" e "Interurbano" poderiam estar "Travessia" no percurso interurbano</p> <p>→ Não acho bons os termos interurbano e longa distância considero melhor</p> <p>→ Definição clara de quando o transporte deve ofertar ambos os envolvidos.</p> <p>→ Não</p> <p>→ Não, muito embora a participação pública neste tipo de serviço</p> <p>→ Sem considerações</p> <p>→ Talvez fosse interessante que na opção de penalidade "Transporte Público em Percurso de Longa Distância" e "Interurbano".</p> <p>Um terceiro grupo ainda seria cabível, para fins de priorização, haja vista que a Resolução 3285-ANTAQ, submetidas à Resolução 1274-ANTAQ. Tal redução é a MEI que se aproximam mais de profissionais autônomos</p> <p>→ Até agora, nada digno de nota</p> <p>→ Entendo que nem toda travessia ocorre em percurso de longa distância"</p>

		<p>→ Não se aplica.</p> <p>→ O transporte de passageiros vem sendo amplamente colocando em confronto toda uma regulação especial transportadas por essas embarcações com uma regul. carga, ou seja, mitigando o esforço realizado pelo Pod passageiros.</p> <p>Portanto, a sugestão é que a norma criada a partir de modais, não oportunize espaço para ações que prejudicem</p> <p>→ Resolução Simples e Objetiva, pautando toda a sis</p>
<p><i>Análise Técnica: Nesse quesito permitiu-se a manifestação dos interessados sobre a proposta de agrupamento das normas (transporte público na navegação interior.</i></p> <p><i>A partir das contribuições recebidas, percebe-se que a discussão a certa do agrupamento das normas pelo seu regime jurídico externo quanto pelos servidores da ANTAQ. As contribuições, em grande medida, corroboram com a premissa que o agrupamento proposto é adequado.</i></p> <p><i>Destacamos que a nova proposta não perderá de vista os conceitos legais atribuídos à navegação, bem como as competências pela forma de transposição do rio, mas principalmente pelo seu regime jurídico (público o privado) e pela suas características intrínsecas.</i></p> <p><i>Dessa última, foi proposta a subdivisão entre os serviços de transporte público de longa distância e percurso interurbano. A distância identificadas no universo de regulados pela ANTAQ, conforme observado por um dos contribuintes. A definição de 11 milhas não é suficiente que duram 1 ou 2 horas mas que possuem as mesmas características de uma travessia, que não necessita de identificar seus passageiros por um</i></p> <p><i>Por fim, optou-se em não reutilizar a nomenclatura "navegação de travessia", visto que sua definição legal sobre a infra classificação pela distância da linha, já identificada no quesito 1 como inadequada para o setor. Optou-se em trazer dentro desta subdivisão passageiros, e não exclusivamente da navegação. Por esse motivo foram apresentadas as presentes nomenclaturas, ainda provisórias, pendularidade, sem a necessidade de identificação do usuário, onde o motivo da viagem predominante é o trabalho ou estudo (aqui chamadas, com a necessidade de identificação do usuário, onde o motivo da viagem predominante é o lazer, turismo ou familiar (aqui chamadas)</i></p> <p><i>Reiteramos que a classificação e nomenclaturas apresentadas são provisórias, apresentadas como um primeiro esforço para transporte aquaviário na navegação interior. Esse ponto será amplamente discutido, caso se opte em adotá-lo.</i></p>		
<p style="text-align: center;">RESOLUÇÃO 2</p> <p style="text-align: center;">Estabelece Direitos e Deveres dos Usufruidores do Transporte Privado na Navegação Interior</p> <p>↳ DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</p> <p>↳ DAS CONDIÇÕES GERAIS DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO</p> <p style="text-align: center;"><i>(regras gerais coincidentes entre as atuais normas de transporte privado em travessia e longitudinal de cargas [Res. 1.558])</i></p> <p>↳ DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUFRUIDORES</p> <p style="text-align: center;">Do Transporte Privado de Pessoas e Veículos</p> <p style="text-align: center;"><i>(regras exclusivas para a atual norma sobre o transporte privado em travessia [Res. 7.753])</i></p> <p style="text-align: center;">Do Transporte Privado em Fretamento Contínuo</p> <p style="text-align: center;">Do Transporte Privado em Fretamento Eventual</p> <p style="text-align: center;">Do Transporte de Cargas</p> <p style="text-align: center;"><i>(regras exclusivas para a atual norma sobre o transporte em navegação longitudinal de carga [Res. 1.558])</i></p> <p>↳ DAS PENALIDADES</p> <p>↳ DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</p> <p>Pergunta 5: Em relação à RESOLUÇÃO 2 (imagem acima), você tem alguma consideração sobre o agrupamento proposto?</p>	<p>Consulta Interna</p> <p>Tomada de Subsídios</p>	<p>→ Adequado</p> <p>→ idem resposta anterior acerca da Resolução 1</p> <p>→ Não</p> <p>→ Considero adequado.</p> <p>→ Concordo.</p> <p>→ 1) Dúvidas:</p> <p>O "Usufruidor" é operador de carga própria - pessoas</p> <p>O "Usufruidor" vai poder ser operador de carga de terceiros</p> <p>2) Não li referência ao transporte de pessoas e veículos de "cargas", o que não parece adequado pois são com pessoas (passageiros).</p> <p>3) O termo Usufruidor pode confundir com Usuário -</p> <p>4) O Transporte de Cargas ficou no genérico...</p> <p>5) Aparentemente não fecha o espaço amostral: não : em travessia e/ou de existir transporte de cargas não</p> <p>→ Sem sugestão.</p> <p>→ "Passageiros" ao invés de "Pessoas"; termo "usufruidor" denominação, melhor seria "usuários", pois usam o serviço</p> <p>→ Não</p> <p>→ Não</p> <p>→ Ficou mais clara o entendimento e mais pratico para</p> <p>→ Nada digno de nota</p> <p>→ Sugiro Acrescentar os termos "interestadual e internacional"</p> <p>→ Seria interessante agrupar as normas dos usufruidores</p> <p>→ O agrupamento parece adequado. A sugestão é não também na prática. Qualquer chance de interpretação da fiscalização, que muitas vezes, por um excesso de zelo somente à prestação de serviço público.</p> <p>A iniciativa da ANTAQ em classificar e agrupar as normas a efeito como proposta deverá simplificar bastante o processo. Isso é muito importante em um cenário onde o prestador tem exigências e requisitos que não se aplicam ao seu caso</p> <p>→ Sugerimos a previsão de um capítulo que contemple eventual endereçamento de questões específicas, com destaque para o transporte rodoviário já existe este tipo de transporte QAV, entre outras situações que poderiam ser</p> <p>→ Concordo .</p>

*Análise Técnica: Nesse quesito permitiu-se a manifestação dos interessados sobre a proposta de agrupamento das normas (transporte **privado** na navegação interior.*

A partir das contribuições recebidas, percebe-se que discussão a certa do agrupamento das normas pelo seu regime jurídico externo quanto pelos servidores da ANTAQ. As contribuições, em grande medida, corroboram com a premissa que o agrupamento proposto é c

Destacamos que o termo "usufruidores" foi incorporado da atual norma que trata do transporte privado em travessia ([Resolu](#) pessoa (física ou jurídica) que se beneficia do transporte privado, vinculado por contrato entre uma EBN e um Contratante. O termo foi utilizado público) ou passageiro do transporte (visto que passageiro é aquele que paga passagem).

Relativamente ao tema "cargas perigosas", informamos que tramita na Agência proposta de norma que regulamenta esse a para abertura de audiência pública. Quando oportunamente discutido com o setor regulado, será adequadamente inserido no capítulo corresp

<p style="text-align: center;">RESOLUÇÃO 3</p> <p style="text-align: center;">Estabelece Critérios e Procedimentos para Outorga e Afretamento de Embarcações na Navegação Interior</p> <p>↳ DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</p> <p>↳ DA AUTORIZAÇÃO PARA O TRANSPORTE</p> <p><i>(regras gerais de outorga atualmente dispostas nas normas de transporte de travessia [Res. 1.274], travessia por microempreendedor [Res. 3.285] privado de travessia [Res. 7.753] longitudinal misto [Res. 912] e longitudinal de cargas [Res. 1.558])</i></p> <p>Do Requerimento de Outorga</p> <p>Dos Requisitos Técnicos, Econômico-Financeiros e Jurídico-Fiscais</p> <p>Dos Requisitos para o Transporte Público em Percurso de Longa Distância</p> <p>Dos Requisitos para o Transporte Público em Percurso Interurbano</p> <p>Dos Requisitos para o Transporte Público em Percurso Interurbano por Microempreendedores Individuais</p> <p>Dos Requisitos para o Transporte Privado de Pessoas e Veículos</p> <p>Dos Requisitos para o Transporte de Cargas</p> <p>↳ DA AUTORIZAÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES</p> <p><i>(regras gerais atualmente disposta na norma de afretamento de embarcações [Res. 1.884])</i></p> <p>Da Autorização de Afretamento de Embarcação Estrangeira</p> <p>Do Registro de Afretamento</p> <p>Do Contrato de Afretamento e Subafretamento</p> <p>↳ DAS PENALIDADES</p> <p>↳ DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</p> <p>Pergunta 6: Em relação à RESOLUÇÃO 3 (imagem acima), você tem alguma consideração sobre o agrupamento proposto?</p>	<p>Consulta Interna</p> <p>Tomada de Subsídios</p>	<p>→ Não</p> <p>→ É notório que a nova proposta busca tornar a regu mesmo regime jurídico; não obstante, não se pode pe classificação manteve o paralelismo semântico com a aquaviário (ver incisos V e XXI do art. 27 da Lei nº 10.: reservada à União quanto ao âmbito geográfico (ver a do art. 20 da CF/88). Portanto, seria de bom alvitre m "compilação/simplificação" dos normativos.</p> <p>→ Apesar de estar de acordo com a nova forma de ag expressões "navegação de percurso longitudinal" por Essas mudanças sem as devidas explicações dificultan nos trabalhos de alteração da norma pode ter dificult</p> <p>→ 1) Imagino a Leitura de "Transporte Público em Pei sem espaços (78 com espaços)... Estou apenas cogitar</p> <p>2) Melhor colocar apenas duas categorias para os req</p> <p>a) Transporte Público</p> <p>b) Transporte Privado (prefiro privativo)</p> <p>3) O Transportador Público vai poder fazer transporte</p> <p>4) O Transportador Privado vai poder fazer transporte</p> <p>→ Sugiro em "DA AUTORIZAÇÃO E REGISTRO DE EMB Circularização. Do Bloqueio,...Das Penalidades e Infra solicitações dos afretamentos.</p> <p>→ Sem considerações</p> <p>→ Seria um grande ganho ao setor simplificar as norn aproveitados.</p> <hr/> <p>→ Não</p> <p>→ Não</p> <p>→ Torna a Legislação mais clara e de fácil entender</p> <p>→ Nada digno de nota, apenas espero uma melhor fu o cidadão</p> <p>→ De forma semelhante à contribuição anterior, sugirc</p> <p>→ Importante aumentar o acesso de novas empresas estabelecendo somente os requisitos mínimos para a</p> <p>→ O agrupamento como está apresentado parece ad mantenham na versão final da nova norma, pois é jus simplificar o estoque regulatório das normas de naveç</p> <p>Percebe-se constantemente, pela ocorrências das fisc vezes, mistura as exigências, cobrando do regulado q requisitos/exigências por parte da fiscalização de iten a verificação de regularidade operacional.</p> <p>→ Concordo .</p>
--	--	---

*Análise Técnica: Nesse quesito permitiu-se a manifestação dos interessados sobre a proposta de agrupamento das normas (transporte **privado** na navegação interior.*

A partir das contribuições recebidas, percebe-se que discussão a certa do agrupamento das normas pelo seu destinatário é de e. quanto pelos servidores da ANTAQ. As contribuições, em grande medida, corroboram com a premissa que o agrupamento proposto é adequad

*Destacamos que a nova proposta não perderá de vista os conceitos legais atribuídos à **navegação**, bem como as competências pela forma de transposição do rio, mas principalmente pelo seu regime jurídico (público o privado) e pela suas características intrínsecas.*

*Optou-se em não reutilizar a nomenclatura "navegação de travessia", visto que sua definição legal sobre a infraestrutura aque distância da linha, já identificada no quesito 1 como inadequada para o setor. Optou-se em trazer dentro desta subdivisão da natureza jurídi exclusivamente da **navegação**. Por esse motivo foram apresentadas as presentes nomenclaturas, ainda provisórias, para se distinguir aque necessidade de identificação do usuário, onde o motivo da viagem predominante é o trabalho ou estudo (aqui chamadas de interurban necessidade de identificação do usuário, onde o motivo da viagem predominante é o lazer, turismo ou familiar (aqui chamadas de longa distân*

Reiteramos, todavia, que a classificação e nomenclaturas apresentadas são provisórias, apresentadas como um primeiro esforço de transporte aquaviário na navegação interior. Esse ponto será amplamente discutido, caso se opte em adotá-lo.

Relativamente à Classificação "Da autorização e registro de embarcações", optou-se em não detalhar todas as subdivisões dos capítulos da atual resolução serão mantidos nesta proposta (Do Objeto, Das definições, Da Circularização. Do Bloqueio,...Das Penalidades e da Resolução ANTAQ nº 1.864, de 04 de novembro de 2010 serão devidamente incorporados nesse capítulo.

Quanto ao questionamento de um dos contribuintes, sobre a possibilidade do transportador público eventualmente realizar a possibilidade, caso ele seja habilitado para tanto e mantenha as condições estabelecidas na outorga.

Quanto a utilização do termo "privado", ressaltamos que a natureza do transporte advém da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que altera a Lei nº 10.092, de 19 de dezembro de 2000, para instituir o transporte público de passageiros em áreas de Mobilidade Urbana. O termo "privativo", ao contrário, carrega consigo a denominação de algo que "pertence a uma pessoa em específico; que não guarda significado com aquele transporte não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas".

Resposta	Nível	Total	%	8 6 4 2 0 Discor
Discordo Totalmente	1	0	0,00%	
-	2	0	0,00%	
-	3	7	38,89%	
-	4	4	22,22%	
Concordo Totalmente	5	7	38,89%	
TOTAL		18	100,00%	
Tomada de Subsídios		(NÃO SE APLICA)		(NÃO SE APLICA)

Análise Técnica: Nesse quesito perguntou-se exclusivamente aos servidores da ANTAQ (consulta interna) se a proposta de simplificação de normas trará benefícios para os procedimentos na minha setorial. Aproximadamente 62% dos pesquisados responderam que concordam ou concordam totalmente com essa afirmativa (nem concordam nem discordam da proposta). Nenhum dos pesquisados responderam que discordam ou discordam totalmente da afirmativa.

Pergunta 8: Se quiser, insira comentários à resposta acima	Consulta Interna	<ul style="list-style-type: none"> → A simplificação só trará benefícios se permitir uma → Pode ser um estímulo para que outras áreas apliquem → A simplificação dos normativos facilitará sobremaneira a elaboração de relatórios estatísticos, uma vez que espera-se a diminuição → Atualmente, em relação à navegação interior, a União tem um grande impacto. → O principal ganho é ter apenas uma norma para tratar de tudo → Facilidade de consulta e organização e estruturação → Vejo pontos sensíveis como a regulamentação dos procedimentos de criação de empresa pública ou sociedade de economia mista para a navegação interior → Será uma forma de comunicação mais eficiente em padronizando a nomenclatura.
	Tomada de Subsídios	(NÃO SE APLICA)

Análise Técnica: Nesse quesito permitiu-se exclusivamente aos servidores da ANTAQ (consulta interna) a manifestação dos interessados quanto aos benefícios para os procedimentos na minha setorial).

A partir das contribuições recebidas, percebe-se que os contribuintes concordam com a premissa que a simplificação de normas tomadas de decisões para elaboração de estudos, indicadores e relatórios estatísticos; reduzindo o número de normas; facilitando a comunicação mais eficiente entre os dispositivos da agência, padronizando as nomenclaturas e evitando pontos não claros na leitura.

Na oportunidade, será tratada ainda os pontos sensíveis do setor aquaviário, como a regulamentação dos requisitos mínimos de

Pergunta 9: Quando se fala em simplificação de normas, quais as suas expectativas deste projeto para a navegação interior?	Consulta Interna	<ul style="list-style-type: none"> → Aumento da dinâmica e efetividade na atuação da ANTAQ → Além de diminuir o número de normas em quantidade, também se espera a diminuição dos custos administrativos das empresas. Portanto, cre
--	------------------	--

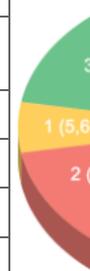
	<p>umentando a concorrência.</p> <p>→ Facilitar o entendimento das normas e por conseg</p> <p>→ Espera-se que possa tornar a regulação e as solicit</p> <p>uma compilação de normativos mas, de fato, uma sim</p> <p>90/2020/GRI/SRG permite inferir que a setorial está c</p> <p>→ Muito importante simplificar as normas, especialm</p> <p>demanda.</p> <p>→ O mais importante é atualizar as normas à prestaç</p> <p>normas é uma consequência, devendo ser sempre bu</p> <p>→ Reduzir a cobrança de documentação de outros ór</p> <p>→ Duas normas o prestador de serviços de navegaçã</p> <p>a) De serviços públicos</p> <p>b) De serviços privados (prefiro privados)</p> <p>→ De desburocratização, clarificação e sintetização d</p> <p>→ Tirar exigências demasiadas para operadores muit</p> <p>→ Torne a regulação um ambiente favorável para con</p> <p>acessar esse mercado.</p>
Tomada de Subsídios	(NÃO SE APLICA)

Análise Técnica: Nesse quesito permitiu-se exclusivamente ao servidores da ANTAQ (consulta interna) a manifestação acerca navegação interior.

Os contribuintes esperam que o projeto possa aumentar a dinâmica e efetividade na atuação da ANTAQ; diminuindo o número o entendimento das normas e seu atendimento; que não aja apenas uma compilação de normas, mas de fato uma simplificação racional das r as exigências de operação em áreas de baixa demanda ou de inviável concorrência; que torne a regulação um ambiente favorável para compr o mercado de transporte.

Agradecemos todas as ponderações e informamos que elas constarão das nossas diretrizes para a execução do projeto, com para a elaboração do respectivo Relatório de Análise de Impacto Regulatório.

Pergunta 10: Qual unidade da ANTAQ você pertence?		Resposta	Total	%	
Consulta Interna	Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS)	1	5,56%		
	Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC)	1	5,56%		
	Superintendência de Outorgas (SOG)	4	22,22%		
	Superintendência de Regulação (SRG)	1	5,56%		
	Unidade Regional de Belém (SFC)	2	11,11%		
	Unidade Regional de Curitiba (SFC)	1	5,56%		
	Unidade Regional de Manaus (SFC)	1	5,56%		
	Unidade Regional de Porto Alegre (SFC)	2	11,11%		
	Unidade Regional de Porto Velho (SFC)	1	5,56%		
	Unidade Regional de Recife (SFC)	3	16,67%		
	Unidade Regional de Salvador (SFC)	1	5,56%		
	TOTAL	18	100,00%		
Tomada de	(NÃO SE APLICA)			(NÃO SE AF	



		Subsídios			
<p><i>Análise Técnica: Nesse quesito perguntou-se exclusivamente ao servidores da ANTAQ (consulta interna) qual a sua unidade de Regionais, seguidos da Superintendência de Outorgas (SOG), com 22% e as Superintendências de Regulação (SRG), Desempenho, Desenvolvimento com sua participação na consulta interna em mais de 5%.</i></p>					
<p>Pergunta 11: Qual grupo você pertence?</p>	Consulta Interna	(NÃO SE APLICA)		(NÃO SE APLICA)	
	Tomada de Subsídios	Acadêmico ou entusiasta do setor	1	5,88%	
		Agente público externo à ANTAQ	1	5,88%	
		Empresa, Prestador de Serviço ou Representante de Transportador Aquaviário	11	64,71%	
		Entidade de classe ou outra associação civil do setor	2	11,76%	
		Servidor da ANTAQ	1	5,88%	
		Usuário ou Passageiro do Transporte Aquaviário	1	5,88%	
TOTAL	17	100,00%			
<p><i>Análise Técnica: Análise Técnica: Nesse quesito perguntou-se exclusivamente ao público externo (Tomada de subsídios) qual o disseram se enquadrar como "Empresa, Prestador de Serviço ou Representante de Transportador Aquaviário", seguido de "Entidade de classe com mais de 6% de participação (usuários, servidores, agente público externo à ANTAQ e acadêmicos).</i></p>					

4. CONCLUSÃO

19. Com o objetivo de receber de contribuições dos usuários e agentes do setor aquaviário nacional e, bem como aos demais interessados em geral, o tema 1.1 da Agenda Regulatória do biênio 2020/2021: "*Simplificar o Estoque Regulatório da Navegação Interior*" foi submetido à Consulta Interna e Tomada de Subsídios, conforme recomendação da Nota Técnica 90 (SEI nº 1116313), que caracterizou o projeto para apresentação ao público. Tendo em vista a natureza e similaridade dos questionamentos apresentados, procedeu-se à abertura das duas participações sociais conjuntamente, com início em 27/08/2020 e término em 25/09/2020.

20. Foram contabilizados **35 participações** recebidas pelos formulários eletrônicos, sendo 18 voltados para o público interno (Consulta Interna: <https://bit.ly/ConsultaSimplificaNI>) e 17 para o público externo (Tomada de Subsídios: <https://bit.ly/SubsidiosSimplificaNI>). O Relatório de Contribuições - Consulta Interna (SEI nº 1149878) e o Relatório de Contribuições - Tomada Subsídios (SEI nº 1149884) relacionam integralmente o teor das participações.

21. Considerando o número de servidores ativos (354), o alcance dos comunicados internos (todas as caixas postais da Agência) e a quantidade de acessos ao formulário (118 acessos), reputamos como efetivas as ações de participação social para a **CONSULTA INTERNA Nº 01/2020/GRI-ANTAQ**, conforme levantamento de efetividade dos resultados esperados no item 2 deste Relatório.

22. Ainda, considerando os esforços para o envio das comunicações individuais, a baixa quantidade de contatos válidos na base corporativa da Agência para essa modalidade de navegação e a quantidade de acessos ao formulário (499 acessos), reputamos como efetivas as ações de participação social para a **TOMADA DE SUBSÍDIOS Nº 01/2020/GRI-ANTAQ**, conforme levantamento de efetividade dos resultados esperados no item 2 deste Relatório.

23. As contribuições foram compiladas em tabela analítica, agregando as respostas recebidas aos questionamentos do formulário e as respectivas análises técnicas, conforme detalhado no item 3 deste Relatório.

24. Isso posto, recomenda-se o encaminhamento da presente demanda, em atendimento as etapas "*Consulta interna*", "*Abertura de Tomada de Subsídios*" e "*Análise das contribuições internas e externas*" do Plano de Trabalho GRI (SEI nº 1079694).
25. Sendo essas as considerações, submeto à consideração superior.

[1] ARRETCHE, M. Tendências no estudo sobre avaliação. In: RICO, E. M. (Org.). Avaliação de políticas sociais: uma questão em debate, p. 29-39. São Paulo: Cortez, 1998.

[2] Fonte: <https://tinyurl.com/yy4l4bhe>. Acessado em 28 de setembro de 2020.

Pedro Henrique Soares

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Henrique Soares, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 05/10/2020, às 11:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1144435** e o código CRC **F107DB8B**.