



**ANTT** AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

CONCURSO PÚBLICO **2013**

Nível Superior  
**MANHÃ**

### LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.

- 1 Ao receber este caderno de provas, confira inicialmente se os seus dados pessoais e os dados do cargo/área a que você concorre, transcritos acima, estão corretos e coincidem com o que está registrado na sua folha de respostas e na sua folha de texto definitivo da prova discursiva. Confira, também, o seu nome em cada página numerada do seu caderno de provas. Em seguida, verifique se ele contém a quantidade de itens indicada em sua folha de respostas, correspondentes às provas objetivas, e a prova discursiva, acompanhada de espaço para rascunho, de uso opcional. Caso o caderno esteja incompleto, tenha qualquer defeito ou apresente discordância quanto aos seus dados pessoais ou aos dados relativos ao cargo/área a que você concorre, solicite ao fiscal de sala mais próximo que tome as providências cabíveis, pois não serão aceitas reclamações posteriores nesse sentido.
- 2 Quando autorizado pelo chefe de sala, no momento da identificação, escreva no espaço apropriado da sua folha de respostas, com a sua caligrafia usual, a seguinte frase:

Conforme previsto em edital, o descumprimento dessa instrução implicará a anulação das suas provas e a sua eliminação do concurso.

- 3 Não se comunique com outros candidatos nem se levante sem autorização de fiscal de sala.
- 4 Não serão distribuídas folhas suplementares para rascunho nem para texto definitivo da prova discursiva.
- 5 Na duração das provas, está incluído o tempo destinado à identificação — que será feita no decorrer das provas —, ao preenchimento da folha de respostas e à transcrição do texto da prova discursiva para a respectiva folha de texto definitivo.
- 6 Ao terminar as provas, chame o fiscal de sala mais próximo, devolva-lhe a sua folha de respostas e a sua folha de texto definitivo da prova discursiva e deixe o local de provas.
- 7 A desobediência a qualquer uma das determinações constantes em edital, no presente caderno, na folha de respostas ou na folha de texto definitivo da prova discursiva poderá implicar a anulação das suas provas.

## CADERNO DE PROVAS OBJETIVAS E DISCURSIVA

### OBSERVAÇÕES

Não serão conhecidos recursos em desacordo com o estabelecido em edital. É permitida a reprodução deste material apenas para fins didáticos, desde que citada a fonte.

### INFORMAÇÕES ADICIONAIS

0(XX) 61 3448-0100  
www.cespe.unb.br  
sac@cespe.unb.br

 **cespeUnB**  
Centro de Seleção e de Promoção de Eventos

De acordo com o comando a que cada um dos itens a seguir se refira, marque, na **folha de respostas**, para cada item: o campo designado com o código **C**, caso julgue o item **CERTO**; ou o campo designado com o código **E**, caso julgue o item **ERRADO**. A ausência de marcação ou a marcação de ambos os campos não serão apenadas, ou seja, não receberão pontuação negativa. Para as devidas marcações, use a **folha de respostas**, único documento válido para a correção das suas provas objetivas.

## CONHECIMENTOS BÁSICOS

1 Por mais de três décadas, a história da implantação da  
 infraestrutura rodoviária no Brasil foi um caso de sucesso. Com  
 a concessão da autonomia administrativa e financeira para o  
 4 DNER, a partir de 1945, e a criação do Fundo Rodoviário  
 Nacional (FRN) com recursos gerados pelo imposto único  
 sobre combustíveis e lubrificantes, o subsetor passou a dispor  
 7 de um aparato organizacional e de financiamento de longo  
 prazo com recursos a fundo perdido para a construção da  
 infraestrutura rodoviária no país. Posteriormente, com a  
 10 instituição do sistema DNER-DERS e o estabelecimento da  
 forma de distribuição do FRN entre a União, os estados e os  
 municípios, os três níveis de governo foram dotados com  
 13 recursos financeiros e organizacionais para a execução do  
 plano rodoviário nacional. Tais políticas proporcionaram, de  
 forma excepcional, a ampliação da malha rodoviária do país.  
 16 Porém, no início da década de 80, com a crise do  
 modelo nacional desenvolvimentista, começou a se  
 desconstruir, de forma gradual, o esquema de financiamento  
 19 existente. Os recursos vinculados ao FRN foram  
 progressivamente transferidos para o Fundo Nacional de  
 Desenvolvimento (criado em 1974) e, em 1982, as vinculações  
 22 de recursos para infraestrutura rodoviária foram extintas. Por  
 fim, a Constituição Federal de 1988 vedou a vinculação de  
 impostos a órgãos, fundos ou despesas predeterminadas. Para  
 25 se ter ideia do que isso significou, se os investimentos anuais  
 feitos nas rodovias na década de 70 foram sempre superiores  
 a 1% do produto interno bruto, estes alcançaram quase 0,2% ao  
 28 final dos anos 90.

Alexandre de Ávila Gomide. A política das reformas institucionais no Brasil: a reestruturação do setor de transportes. Internet: <<http://bibliotecadigital.fgv.br>> (com adaptações).

Com base nas ideias e na estrutura linguística do texto acima, julgue os itens a seguir.

- 1 A autonomia administrativa e financeira do DNER e a criação do FRN tiveram início em 1945.
- 2 A partir da década de 80, teve início a crise nacional desenvolvimentista que se estendeu até o início do século XXI e que acarretou prejuízos consideráveis ao setor rodoviário do Brasil.
- 3 A expressão “começou a se desconstruir” (ℓ.17-18) apresenta sujeito indeterminado pelo pronome “se” e tem como complemento o objeto “o esquema de financiamento existente” (ℓ.18-19).
- 4 O período “Tais políticas (...) do país” (ℓ.14-15) poderia ser reescrito, com manutenção das ideias originais e preservação da correção gramatical, da seguinte forma: Com relação às políticas adotadas, proporcionaram, de forma excepcional, a ampliação da malha rodoviária do país.
- 5 O texto em questão é predominantemente dissertativo-argumentativo, uma vez que defende a ideia de que a história da implantação da infraestrutura rodoviária brasileira foi bem-sucedida.

1 É inegável que a política de estímulo ao transporte  
 individual motorizado é absolutamente insustentável, tanto pelo  
 uso de recursos naturais quanto pela geração de poluição e pela  
 4 crescente inviabilização dos deslocamentos urbanos.

Não são necessárias muitas considerações para se constatar o óbvio: os engarrafamentos quase permanentes em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo provocaram, nos últimos anos, uma queda vertiginosa na velocidade média de suas ruas. Não apenas a lentidão irritante do tráfego urbano, a par da escassez de vagas, provoca desperdício de petróleo, um recurso natural não renovável, e aumento na quantidade de horas de trabalho perdidas no trânsito, como a poluição decorrente desses fatos causa um número cada vez maior de casos de doenças respiratórias, sem falar nos problemas psíquicos. Os prejuízos são, ao mesmo tempo, sociais, ambientais e econômicos (embora alguns setores sempre lucrem com o caos).

Com a moeda estável e financiamentos em até 72 meses, as classes ascendentes podem realizar suas aspirações de possuir um carro novo. Certo, elas também têm direito a um carro e, além disso, tal poder de compra “é um sinal de progresso social e econômico”, como tanto se ouve falar. No entanto, essa forma superficial de encarar a questão esconde que, na verdade, não há progresso algum, nem para a sociedade, como um todo, nem para o feliz possuidor do carro novo.

É indispensável que a sociedade tome consciência de que o transporte individual nas cidades é incompatível com uma boa qualidade de vida. É importante que se renuncie à ideia falsa de conforto que o automóvel proporciona e ao seu uso como mero símbolo de *status*. Somente modos de transporte de massa, ou seja, os movidos à energia elétrica, como trens e metrô, podem resolver tais problemas.

Planejamento urbano de qualidade é igualmente indispensável. Isso significa, entre outras medidas, concentrar serviços próximos ou entremeados com áreas residenciais, para que se reduza a necessidade de deslocamentos; permitir escritórios de baixa movimentação de pessoas em áreas meramente residenciais; incentivar a implantação de escolas de qualidade em todos os bairros; descentralizar os polos de negócio, de comércio e de finanças. Quanto mais tempo levarmos para a adoção dessas medidas, mais cara, demorada e dolorosa será a tentativa de reverter a tendência de colapso no sistema de transporte urbano.

Carlos Gabaglia Penna. Transporte e meio ambiente. Internet: <<http://www.oeco.org.br>> (com adaptações).

Com base nas ideias e na estrutura do texto acima, julgue os itens de 6 a 13.

- 6 De acordo com o texto, o número cada vez maior de carros nas ruas traz prejuízos para a sociedade.
- 7 Para que haja resolução, ainda que parcial, do problema de transporte de pessoas nas cidades, o ponto de partida é a iniciativa governamental, uma vez que a solução da questão envolve planejamento urbano.

- 8 Ao empregar a expressão “tais problemas” (ℓ.33), o autor faz referência aos fenômenos citados no segundo parágrafo do texto.
- 9 O emprego da vírgula utilizada logo após o nome “medidas” (ℓ.35) é obrigatório.
- 10 A substituição da expressão “Não são necessárias” (ℓ.5) por **Não é necessário** prejudicaria a correção do texto.
- 11 No texto, a expressão “a par de”, em “a par da escassez de vagas” (ℓ.10), dá ideia de concomitância entre “lentidão irritante do tráfego” (ℓ.9) e “escassez de vagas” (ℓ.10).
- 12 Os termos “desperdício de petróleo” (ℓ.10), “aumento na quantidade de horas de trabalho perdidas no trânsito” (ℓ.11-12) e “a poluição decorrente desses fatos” (ℓ.12-13) exercem a mesma função na oração de que fazem parte, visto que complementam a forma verbal “provoca” (ℓ.10).
- 13 Visto que o verbo **renunciar** — “renuncie” (ℓ.29) — pode tanto ter complementação direta quanto indireta, a correção gramatical do texto seria mantida se o sinal indicativo de crase em “à ideia” (ℓ.29-30) fosse eliminado.

No que se refere a aspectos gerais das correspondências oficiais, julgue os itens que se seguem de acordo com o **Manual de Redação da Presidência da República (MRPR)**.

- 14 Em uma correspondência encaminhada ao ministro dos Transportes, o destinatário deve ser chamado pelo vocativo “Senhor Ministro” e, no envelope de endereçamento, deve ser referido pela forma de tratamento “A Sua Excelência o Senhor”.
- 15 Embora sejam modalidades de comunicação oficial praticamente idênticas, ofício e aviso diferenciam-se pelo fato de que o aviso é expedido exclusivamente por ministros de Estado, para autoridades de mesma hierarquia, enquanto o ofício é expedido pelas demais autoridades. Ambos destinam-se ao tratamento de assuntos oficiais pelos órgãos da administração pública entre si e, no caso do ofício, também com particulares.
- 16 Quanto mais distantes, hierarquicamente, estiverem o remetente e o destinatário de uma comunicação oficial, maior deverá ser o nível de formalidade empregado na correspondência.

De acordo com o MRPR, a redação oficial deve caracterizar-se por impessoalidade, uso do padrão culto de linguagem, clareza, concisão, formalidade e uniformidade. Tendo como base esses requisitos, julgue os próximos itens conforme a adequação do texto a um documento oficial.

- 17 Senhor Secretário,  
Ratificamos mensagem anterior, acerca do transporte de carga, e lembramos que os procedimentos para transporte de materiais perigosos deve considerar e obedecer à legislação vigente no país, que estabelece normas a serem seguidas e punições a quem desrespeitá-las.  
Atenciosamente,  
Maria da Paz  
Subsecretária de Assuntos Administrativos
- 18 Solicitamos a inclusão do funcionário Joaquim Alves Braga e de seus dependentes na lista de beneficiários do plano de saúde. A documentação necessária para usufruto desse benefício encontra-se em anexo.

Uma locadora de veículos classifica seus clientes — que são motoristas habilitados — em clientes do grupo 1 ou grupo 2. Aos clientes do grupo 1 é dispensado o pagamento de taxa de seguro e é dado desconto de R\$ 20,00 na tarifa diária de locação. Para ser cliente do grupo 1, a pessoa precisa ter habilitação de motorista há mais de 10 anos ou ter idade inferior a 70 anos. Todos os outros clientes são classificados no grupo 2.

Com base nessas informações, julgue os itens a seguir.

- 19 Se um cliente tiver obtido a habilitação de motorista em 2000, fizer a locação de um carro nessa locadora em 2008, e não obter o desconto de R\$ 20,00 na tarifa diária de locação, então, a idade desse cliente ao final de 2012 seria de, no máximo, 72 anos.
- 20 Caso um cliente não tenha obtido desconto de R\$ 20,00 na tarifa diária de locação da referida locadora, então, a idade dessa pessoa, no momento da locação, será de, no mínimo, 70 anos.
- 21 Se determinado cliente ao realizar a locação de veículo na referida locadora não for dispensado de pagar a taxa de seguro, então, esse cliente, ao fazer a locação, terá, necessariamente, habilitação de motorista a menos de 10 anos.

RASCUNHO

Um ônibus que passa pelas paradas A, B, C e D, nessa ordem, chegou à parada A transportando 10 passageiros. Além disso, sabe-se que,

- ▶ na parada A, alguns passageiros embarcaram no ônibus;
- ▶ na parada B, embarcaram no ônibus mais alguns passageiros e desembarcaram 5 passageiros, entre esses, 3 daqueles que ingressaram no ônibus na parada A;
- ▶ na parada C, desceu do ônibus o restante dos passageiros que subiram na parada A e mais 5 passageiros;
- ▶ na parada D, desceram do ônibus mais alguns passageiros, não ficando mais nenhum daqueles passageiros que subiram na parada B.

Com base nessas informações, julgue os próximos itens.

- 22 Independentemente da quantidade de passageiros que ingressaram no ônibus nas paradas A e B, a quantidade de passageiros que estavam no ônibus quando esse partiu da parada D era de, no mínimo, 3.
- 23 Se a maior parte dos passageiros que embarcaram no ônibus na parada A desembarcou na parada C, então, entre as paradas B e C, havia no ônibus mais de 13 passageiros.

Com relação à ética profissional do servidor público do Poder Executivo e ao Código de Ética da ANTT, julgue os itens que se seguem.

- 24 O servidor da ANTT pode indicar um profissional autônomo para intermediar assuntos de interesse de determinadas pessoas junto a essa agência, sem que tal conduta configure comprometimento ético.
- 25 Determinado servidor público que sempre trabalhou em harmonia com a estrutura organizacional, respeitando seus colegas e cada concidadão, deixou de utilizar avanços técnicos que estavam ao seu alcance no exercício de sua função. Nessa situação hipotética, não está configurada nenhuma conduta vedada pelo Código de Ética do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal, já que o servidor não deixou de cumprir suas obrigações legais.

Julgue o próximo item, relativo ao regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais.

- 26 Considere que determinado servidor público federal, pelo mesmo fato praticado, tenha respondido a processos criminal e administrativo e que tenha sido absolvido no primeiro, mediante sentença que afastou a sua autoria; e condenado no segundo, mediante a aplicação da penalidade de suspensão. Nessa situação, a decisão administrativa é regular, já que a decisão proferida no processo criminal não interfere na responsabilização do servidor na esfera administrativa.

No que se refere aos princípios e valores éticos e à improbidade administrativa, julgue os itens subsecutivos.

- 27 O agente público que causar lesão ao patrimônio público por ação dolosa ou por conduta meramente culposa deverá ressarcir integralmente o dano.
- 28 O servidor público federal que deixar, indevidamente, de praticar ato de ofício, cometerá, segundo estabelece a Lei de Improbidade Administrativa, um ato de improbidade que atenta contra os princípios da administração pública.

Julgue os itens a seguir, acerca de noções de administração pública.

- 29 O novo gestor de uma organização poderá descrever, em análise rápida, a cultura organizacional vigente de maneira clara e aparente, a partir de seus aspectos formais e informais.
- 30 De acordo com os pressupostos da administração científica, o gestor público deve enfatizar as relações intergrupais e considerar o seu colaborador como um homem social.
- 31 No orçamento participativo, a população deve decidir a destinação de todos os recursos orçamentários, exceto aqueles que se vinculem com gastos de pessoal, saúde, segurança e educação.
- 32 Uma organização pública que pretenda adotar a reengenharia de processos deve estar preparada para uma intervenção estratégica radical, com grandes mudanças em seus processos finalísticos e de apoio.

A respeito de gestão de resultados na produção de serviços públicos, *balanced scorecard*, comunicação na gestão pública e na gestão de redes organizacionais, e noções de elaboração, análise, avaliação e gerenciamento de projetos, julgue os próximos itens.

- 33 Uma organização que utilize o *balanced scorecard* na forma originalmente proposta por seus criadores — Kaplan e Norton — deve seguir rigorosamente as perspectivas clássicas para obter sucesso em sua gestão estratégica.
- 34 Considere que um gestor público tenha transmitido uma ordem aos seus funcionários e não tenha recebido *feedback*. Nessa situação, não houve processo de comunicação, visto que o gestor não pôde avaliar o correto entendimento da orientação recebida.
- 35 Uma organização que pretende designar um gerente para projeto deverá selecioná-lo, necessariamente, entre os gestores da organização, em função da experiência pregressa na gerência funcional no âmbito organizacional.
- 36 Na gestão por resultados na produção de serviços públicos, os contratos de gestão são mais que um convênio e devem ter duração mínima de um ano.

Para Andreas Knie, pesquisador do Centro de Inovação para a Mobilidade e Mudança Social, a implementação das metas de desenvolvimento sustentável definidas na Conferência Rio+20, realizada em 2012, não ocorre com a intensidade e o ritmo desejados. Para piorar, ainda passa ao largo do que o especialista alemão considera ser sua pauta principal: o trânsito nas cidades. Durante conferência para planejamento urbano sustentável e mobilidade, Knie disse que o *lobby* da indústria automobilística, responsável por 70% das emissões de CO<sub>2</sub> no planeta, impossibilita uma discussão mais séria acerca de transporte e poluição do ar.

O Globo, caderno Amanhã, 25/6/2013, p. 14 (com adaptações).

Tendo o texto acima como referência inicial e considerando as múltiplas implicações do tema nele abordado, julgue os itens seguintes.

- 37 O elemento desencadeador de recentes manifestações populares em várias cidades brasileiras foi a majoração da tarifa dos ônibus. Considerando o volume de engarrafamentos de trânsito nos grandes centros urbanos brasileiros, especialistas concordam que parte da solução do problema viria da melhoria significativa dos transportes coletivos, com a cobrança de tarifas compatíveis com o poder aquisitivo dos usuários.
- 38 O *lobby* da indústria automobilística é o principal obstáculo à revolução verde no trânsito. Entretanto, esse *lobby* pode ser neutralizado pelos governos, sem muita dificuldade, pois, devido ao notável avanço da tecnologia, o número de empregos gerados por essa indústria não mais pesa no conjunto das economias nacionais.
- 39 No Brasil, a hegemonia do transporte rodoviário é fruto de decisão política adotada quando o país iniciava a expansão de seu parque industrial, que se fez acompanhar por célere urbanização. A construção de cidades como Belo Horizonte, Goiânia e, sobretudo, Brasília, que permitiu a transferência da sede do poder político-administrativo nacional para o interior, simboliza o caráter planejado da moderna urbanização brasileira.
- 40 O Estado brasileiro realizou diversas ações voltadas para a sustentabilidade, como a criação do IBAMA, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, de centenas de reservas ambientais e do Ministério do Meio Ambiente.
- 41 Com base na necessidade de reduzir significativamente a emissão de gases poluentes, o Brasil tem adotado políticas oficiais que desestimulam o uso de automóveis, além de aumentar o número de usinas de reciclagem do lixo.

Com relação à criação de carreiras e organização de cargos efetivos das autarquias especiais, denominadas agências reguladoras, e tendo como base a Lei n.º 10.871/2004 e suas alterações, julgue os itens subsequentes.

- 42 A depender do resultado da avaliação de desempenho ou da participação em programas de capacitação, o analista administrativo pode progredir funcionalmente em menos de um ano, conforme regulamentação específica da respectiva entidade.
- 43 Um analista administrativo que seja cedido pela ANTT a outro órgão deverá continuar percebendo a Gratificação de Desempenho de Atividade Técnico-Administrativa em Regulação (GDATR) em valor correspondente ao da última pontuação obtida em sua avaliação de desempenho.

A respeito da ANTT, julgue os itens a seguir com base na Lei n.º 10.233/2001.

- 44 Uma empresa privada detentora de outorga de concessão poderá transferir a titularidade dessa outorga, se obtiver autorização da agência reguladora que a concedeu.
- 45 Caso uma empresa privada pretenda oferecer prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, ela necessitará de outorga de permissão do órgão competente.

No que se refere ao Regulamento da ANTT, julgue o item seguinte com base no Decreto n.º 4.130/2002.

- 46 Ato normativo de autoria da ANTT, com alcance particular, produzirá efeito tão logo seja publicado no Diário Oficial da União.

Acerca do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, julgue os itens a seguir com base na Lei n.º 8.987/1995.

- 47 As concessões de serviço devem ser firmadas, necessariamente, por prazo estabelecido.
- 48 Caso decida permitir que parte de sua área seja explorada por particulares para funcionamento de um restaurante, a ANTT deverá observar as normas contidas na Lei n.º 8.987/1995.

No que diz respeito às normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e com base na Lei n.º 9.074/1995, julgue os próximos itens.

- 49 Se determinada operadora de turismo, no exercício de sua atividade, realizar transporte rodoviário de passageiros, ela não dependerá de concessão ou permissão.
- 50 Se determinada empresa privada pretender transportar carga por meio rodoviário, ela só poderá fazê-lo se lhe for concedida autorização.