



# III Semana de Discussões Técnicas sobre Regulação

*Relatos de auditoria interna em regulação econômica:  
benefícios gerados no setor de transportes*

Brasília, junho de 2022





# Sumário

1. Atuação da CGU
2. Resultados dos trabalhos de auditoria
  - i. Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis (PROFAS)
  - ii. Sistema de Controle de Velocidade (SCV)
  - iii. Arrendamento portuário
  - iv. Consultoria de outorga de infraestrutura no setor aquívário
3. Considerações finais



# 1) Atuação da CGU



Secretarias

SE  
SPNT  
SFPP  
SNAC  
SNPTA  
SNTT

Fundos

FNAC  
FUNSET  
FMM

Autarquias

**DNIT**  
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

**ANTT**  
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

**DANTAQ**  
Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**ANAC**  
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Empresas Públicas

**EPL**  
Empresa de Planejamento e Logística S.A.

**VALEC**  
Engenharia, Construções e Ferrovias S.A

**INFRAERO**  
AEROPORTOS

Sociedade de Economia Mista

**DOCAS DO CEARÁ**  
AUTORIDADE PORTUÁRIA

**DOCAS DO RIO**  
AUTORIDADE PORTUÁRIA

**CDP**

**PORTO DE VITÓRIA**  
CODESA - AUTORIDADE PORTUÁRIA

**CODERN**  
AUTORIDADE PORTUÁRIA

**CODEBA**  
COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA  
AUTORIDADE PORTUÁRIA

**PORTO DE SANTOS**  
AUTORIDADE PORTUÁRIA

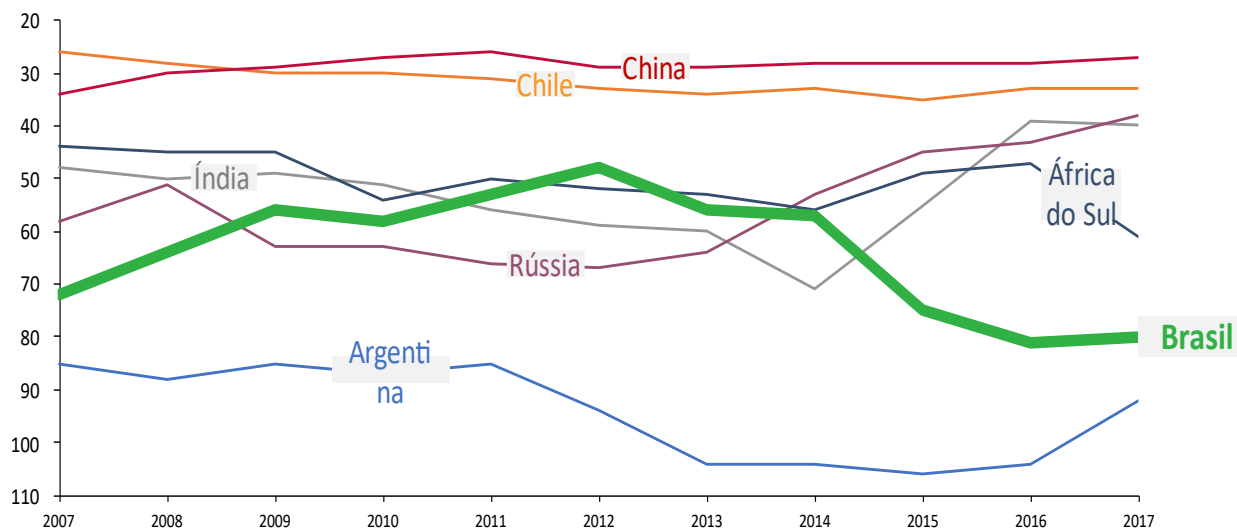
**Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR**  
"em liquidação"



## "Tornar-se Líder da América Latina em Infraestrutura de Transportes"

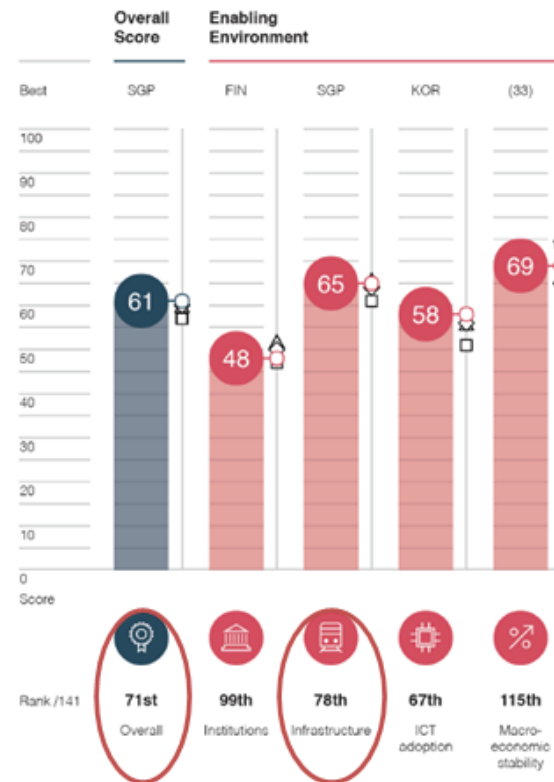
### Global Competitiveness Index (GCI)

(Posição no ranking internacional de competitividade, amostra completa)



O baixo progresso na produtividade brasileira levou à queda do país no ranking de competitividade global

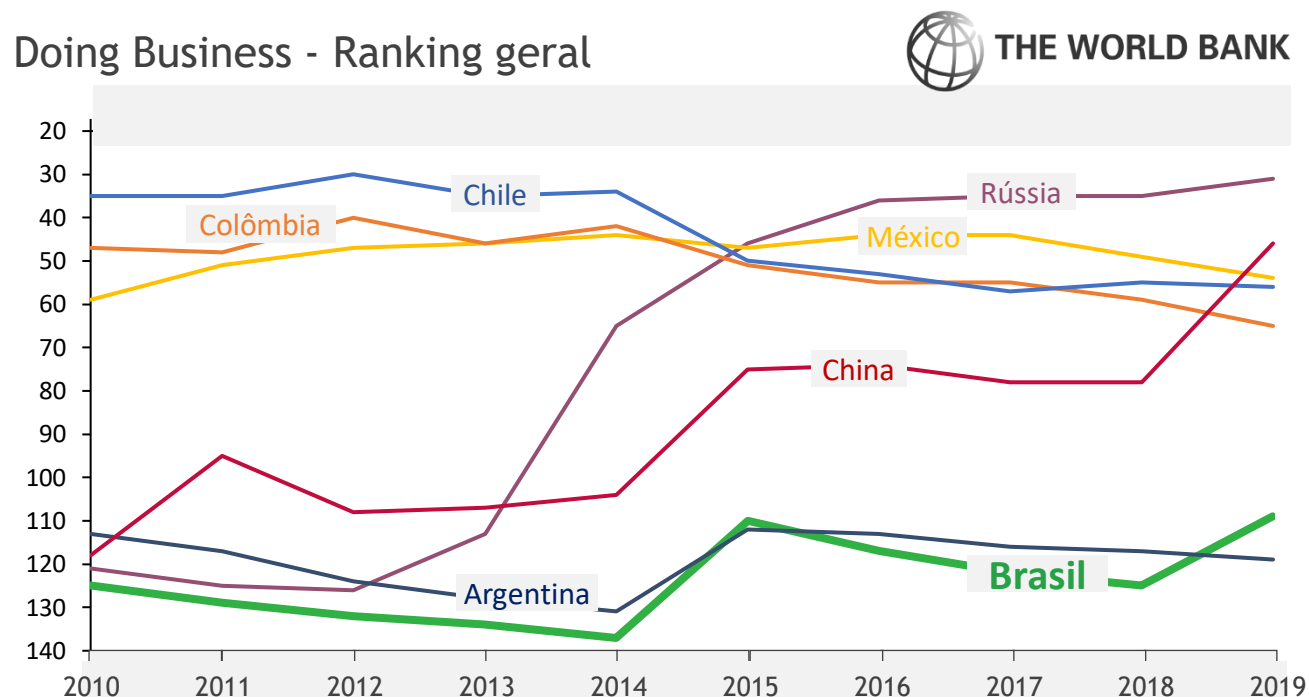
### Performance Overview 2019



### Ranking de Infraestrutura de Transportes na América Latina

- 1º República Dominicana
- 2º Panamá
- 3º México
- 4º Chile
- 5º Equador
- 6º Jamaica
- 7º Argentina
- 8º Brasil

## Indicador *Doing Business* mostra Brasil abaixo de países como México, Colômbia e China



Fonte: SEGES/Ministério da Economia, World Bank e Global Competitiveness Index

## Brasil tem, de longe, o pior desempenho entre os BRICs

GCI - Dinamismo de negócios



China: 43<sup>a</sup>



Rússia: 51<sup>a</sup>



África do Sul: 56<sup>a</sup>



Índia: 58<sup>a</sup>



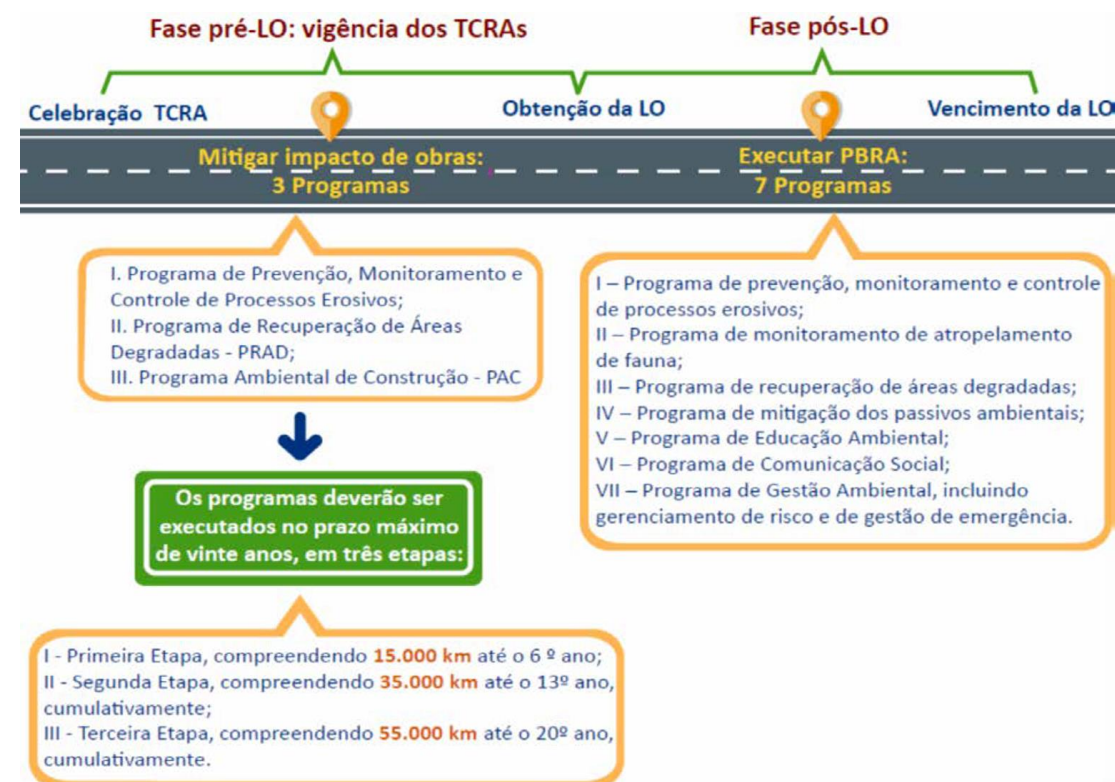
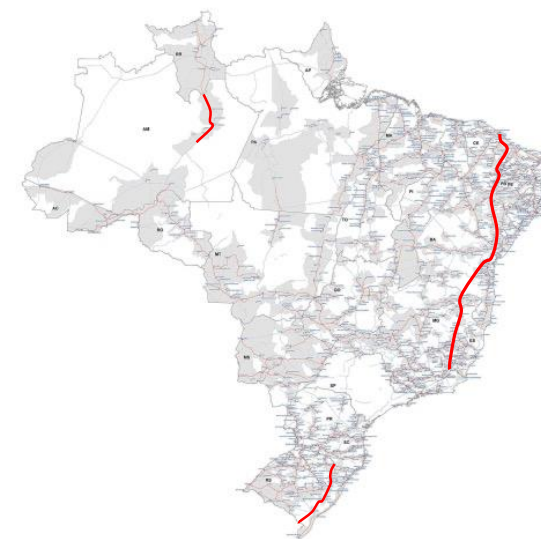
**Brasil: 108<sup>a</sup>**

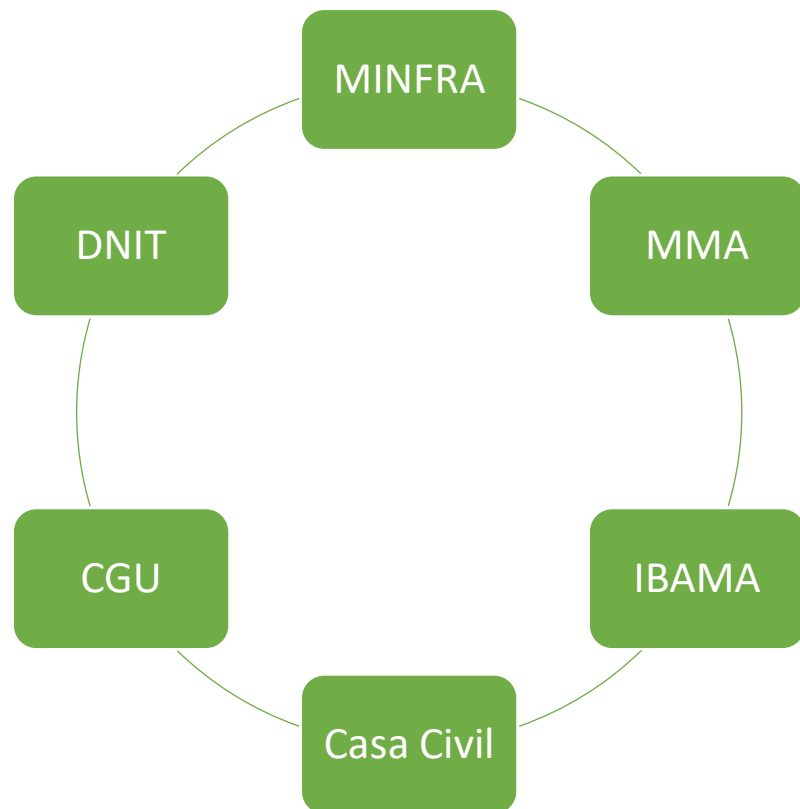
*Ranking com 135 países*

**PROFAS**

**Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis**

- 1) **Objetivos:** mitigar riscos nas rodovias, redução de impactos ambientais e viabilizar investimentos
- 2) Difere do licenciamento ambiental tradicional
- 3) Portaria interministerial MMA/MT nº 288/2013
  - Gestão ambiental por rodovia
  - 55.000 km rodovias pavimentadas até 19/07/2013 e sem licença ambiental (**passivos ambientais**)
  - 138 TC (BR-116 CE, PE, BA, MG e RS – R\$14 mi)
- 4) **Impacto na execução dos programas de manutenção** de rodovias (CREMA R\$6 bilhões anuais) e de obras-de-arte especiais (PROARTE R\$5 bilhões em 3 anos)





**Problemas na implementação, impactando a realização dos investimentos**

## Conclusões

- i. Escopo do Programa extenso, complexo e oneroso
- ii. Execução ineficaz e ineficiente
- iii. Objetivos centrais não foram alcançados
- iv. Potencial gasto da ordem de R\$ 13.000 a 37.000/km (715 milhões a 2 bilhões)

## Recomendação

Reavaliação e readequação do programa

## Benefícios

- i. Nova portaria interministerial nº 1/2014 desburocratizando e dando celeridade ao processo (aceitação/aprovação 6 meses classe 1 ou 2 e redução de programas/relatórios)
- ii. Viabilização tempestiva para os programas de manutenção de rodovias e OAE
- iii. Economia de R\$714 milhões e redução do custo processual e de riscos de acidentes



**SCV**

*“(...) necessidade de articulação inter e intrainstitucional, de intervenções que se complementem e de recursos para a **redução da elevada quantidade de vítimas nas rodovias.***

*“(...) Verificou-se uma **assimetria informacional entre programas,** (...) As informações solicitadas poderiam ter gerado outras análises (...)*

*“(...) a **cooperação desses órgãos e a obtenção de dados se constituíram nas principais dificuldades** deste processo avaliativo. (MTPA,2018)*

**Relatório CGU 2015**

Indefinição de custos de implantação e operação  
Inexistência de % mínimo de desempenho  
% de Notificações < 8,5% dos RIs e não autuação de R\$ 9 bi (91%)  
Dificuldades no processamento das multas - custo adicional de R\$ 102 mi por AR, convênio com correios e não fomento a utilização de sistema (SNE, Renavan, etc.)

Avaliação dos contratos de controladores de velocidade PNCV (CGU, 2015)

Atores envolvidos, Coordenação e articulação e Obtenção de dados

**Contexto**

Elevado nº de acidentes e custos expressivos

Política pública de segurança viária, Brasil signatário da década da ONU 2010-2020 e PNATRANS

Portaria nº 235/18 princípio da PNT o “Respeito à vida”  
Meta 3.6: até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas  
Redução de 50% dos índices de mortes

**IPEA, 2015:**

Custos com acidentes 2014:

- Rodovias federais **R\$ 12,8 bi**
- Sistema rodoviário **R\$ 49,0 bi**

**CPES/Escola Nacional de Seguros, 2015:**

Custos com acidentes 2014, (capital humano e ciclo de vida – CUSTO DO PRODUTO PERDIDO): **R\$ 220 bilhões = 4% do PIB**

30% dos acidentes estão associados a velocidade incompatível

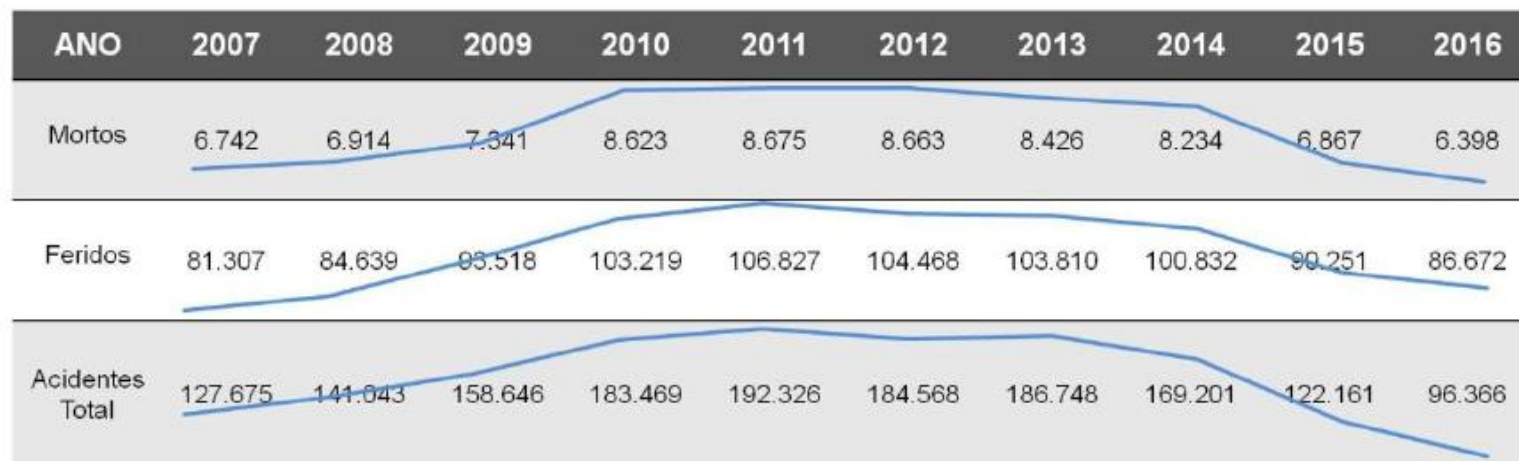




## Número de Acidentes e Custos

**Avaliação das Políticas Públicas de Transportes: Segurança nas Rodovias Federais (SPI/MTPA, 2018)**

[http://www.transportes.gov.br/images/2018/documentos/APT\\_Seguranca\\_Rodovias\\_Federais\\_Final\\_8.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/2018/documentos/APT_Seguranca_Rodovias_Federais_Final_8.pdf)



**Figura 3:** Número de mortos, feridos e acidentes totais em rodovias federais.

Fonte: PRF, 2017.



**Figura 4:** Evolução do PIB real em milhões de R\$

Fonte: Banco Central do Brasil, 2017.

### IPEA, 2015:

Custos com acidentes 2014:

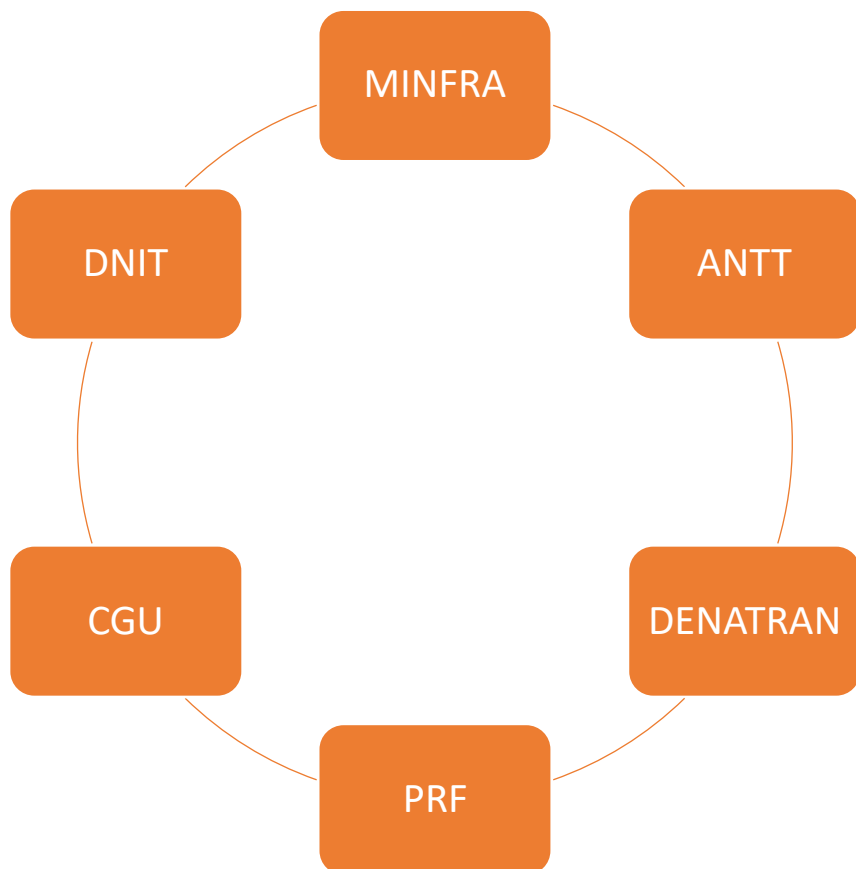
- Rodovias federais **R\$ 12,8 bi**
- Sistema rodoviário **R\$ 49,0 bi**

Custos de despesas (hosp., atend., perda de produtividade): **7,9 bilhões**

Custos com perda de cargas, danos e remoção de veículos: **4,3 bilhões**

### CPES/ENS, 2015:

Custos com acidentes 2014, (capital humano e ciclo de vida – CUSTO DO PRODUTO PERDIDO): **R\$ 220 bilhões = 4% do PIB**



<https://eaud.cgu.gov.br/relatorios/download/855865>

## Conclusões

- Ausência de avaliação da eficácia e efetividade dos controladores de velocidade
- Necessidade de consolidação de dados e informações
- Alteração legislativa para implementação (CONATRAN)
- Integração e coordenação nacional (federal e estadual)

## Recomendações

- Metodologia única de PC (nacional)
- Implantação do RENAEST
- Projeto piloto (Vmédia/trecho)
- Ampliação da utilização do SNE
- Coordenação da implementação do PNATRANS

## Benefícios

- Desburocratização do processo de notificação (350 milhões) e redução de custo operacional
- Redução da mortalidade (aumento da produtividade)
- Redução do custo de acidentes (custo brasil)



## Fiscalização por velocidade média em pontos altamente críticos

- Custo anual com acidentes em rodovias federais: R\$12 bilhões
- Representatividade dos trechos altamente críticos: 30%
- Redução do custo: 30%
- Benefício esperado: 1,08 bilhões por ano

Mês	Quantidade de notificações	Estimativa de custo por postagem simples (*)	Estimativa de custo por notificação eletrônica (*)	Benefício potencial/ano
DETRANS**	43.165.368,00	84.172.467,60	33.668.987,04	50.503.480,56
DNIT	13.933.668,00	27.170.652,60	10.868.261,04	16.302.391,56
<b>Total</b>	<b>57.099.036,00</b>	<b>111.343.120,20</b>	<b>44.537.248,08</b>	<b>66.805.872,12</b>

\* Os valores referentes a postagem simples (R\$1,95) e notificação eletrônica (R\$0,78) foram apurados no Relatório ARG nº 201801334

\*\*Dados extraídos de <http://dados.gov.br/dataset/quantidade-de-infracoes>

(...) para trechos altamente críticos, torna-se indispensável o avanço no processo, procedendo as **alterações necessárias na legislação**, de forma a **implantar o controle de velocidade por trecho, ou seja, aferição da velocidade média entre dois pontos**, processo já implantado há vários anos, de forma exitosa, em diversos países, entre os quais a Áustria, Portugal, Espanha, Inglaterra, entre outros. Nos trechos monitorados da Itália de 2005 a 2008, **houve redução de 51% nas taxas de mortalidade, de 27% nos acidentes com lesões e de 19% no número de acidentes sem vítimas.** (NT 222-B/2012 – CET/SP)

**TECON**

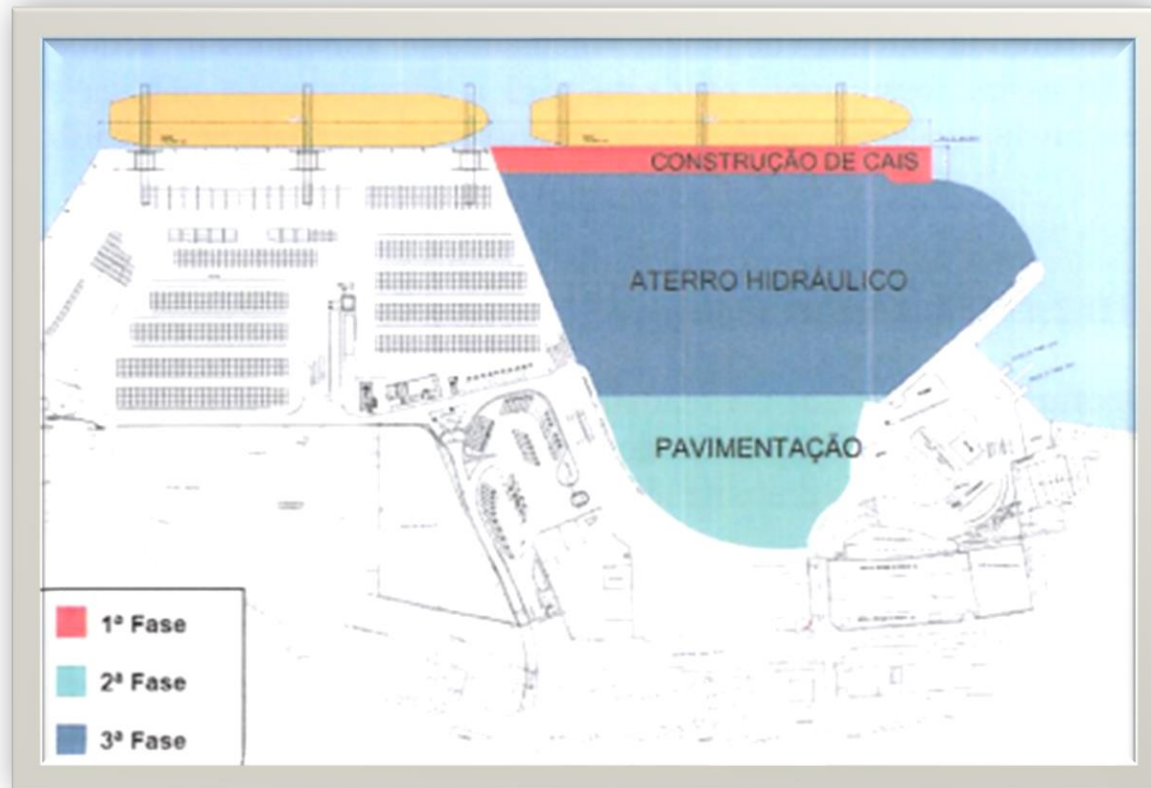


**CT 12/2000**  
Leilão nº 1/1999  
25 anos  
Área 74 mil m<sup>2</sup>  
MMC: 450 mil t/ano e  
140 mil un/ano

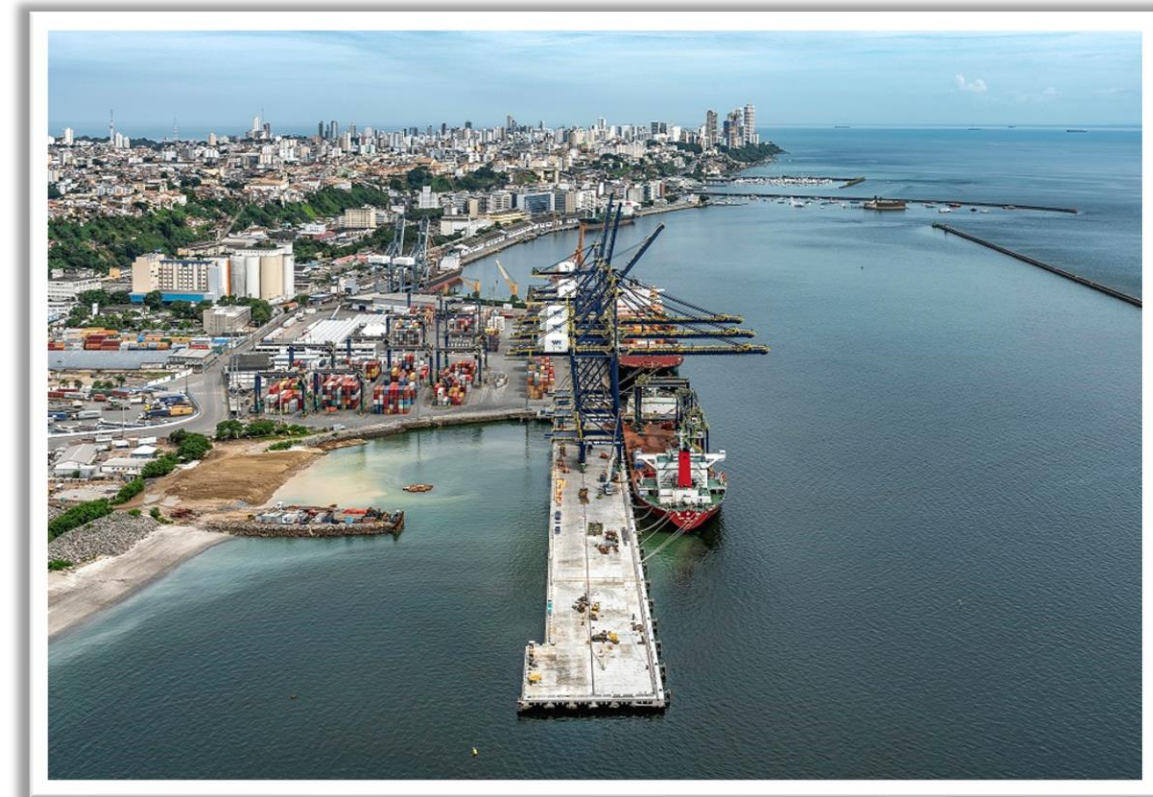
**1ª TA  
(set/2010)**  
Acréscimo de 44 mil m<sup>2</sup>  
Investimentos adicionais  
Novas metas de MMC: 50  
mil t/ano e a partir de  
177 mil un/ano

**2ª TA  
(nov/2016)**  
Acréscimo de 98 mil m<sup>2</sup>  
Novos investimentos  
Prorrogação antecipada  
Autorização reequilíbrio  
de invest. pretéritos

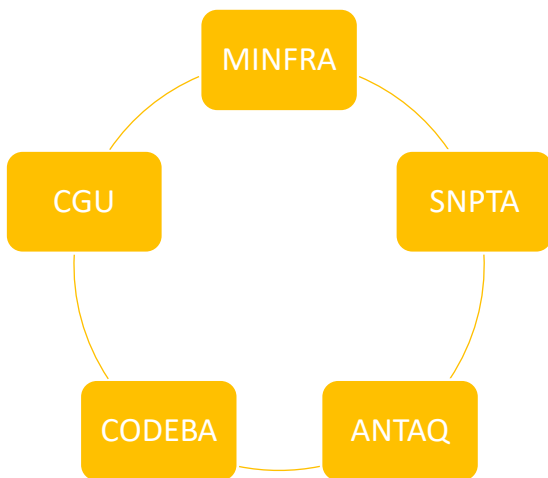
Figura 1: Etapas dos investimentos decorrentes do 2º TA ao Contrato 1/2000



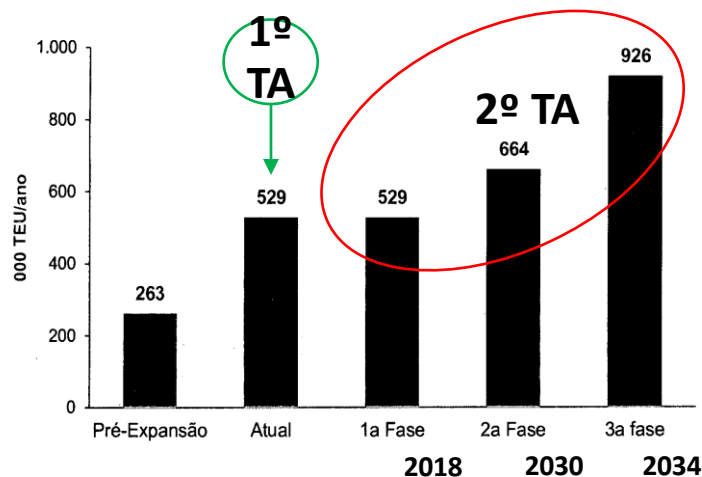
Fonte: Nota Técnica nº 163/2016/SPP, de 24.10.2016.



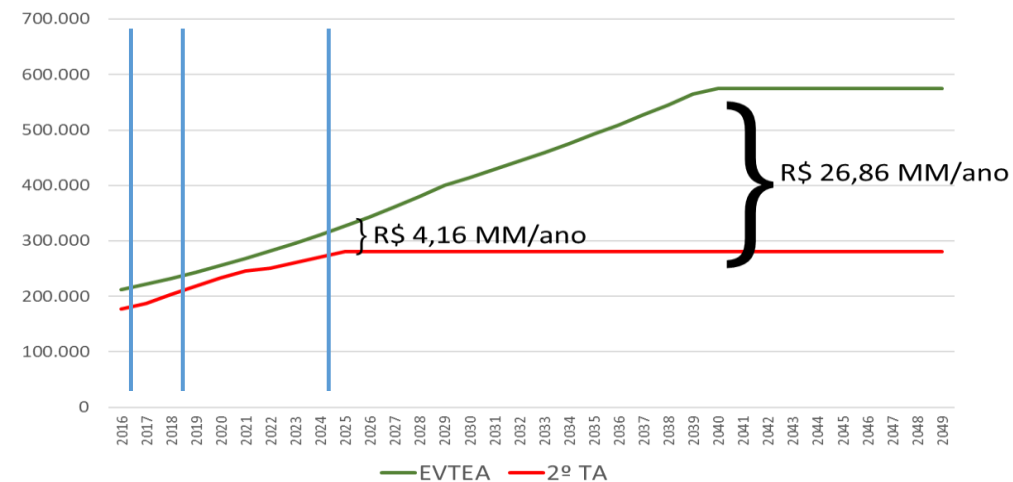
Fonte: site Wilson Sons



### Evolução da Capacidade de Movimentação



### Diferença entre as metas de Movimentação Mínima de Carga



## Conclusões

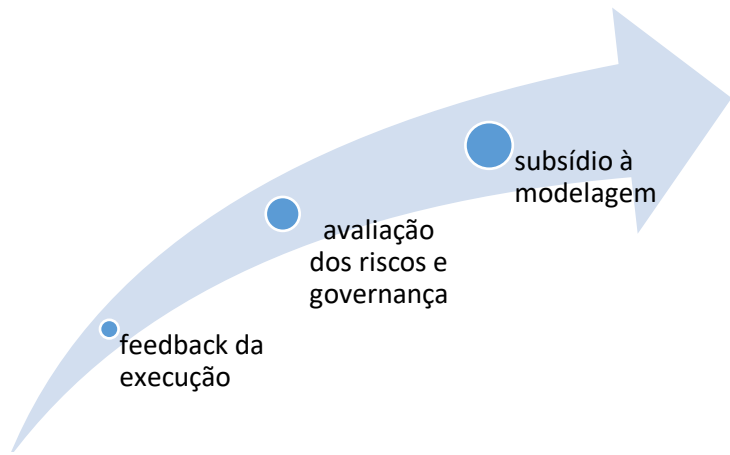
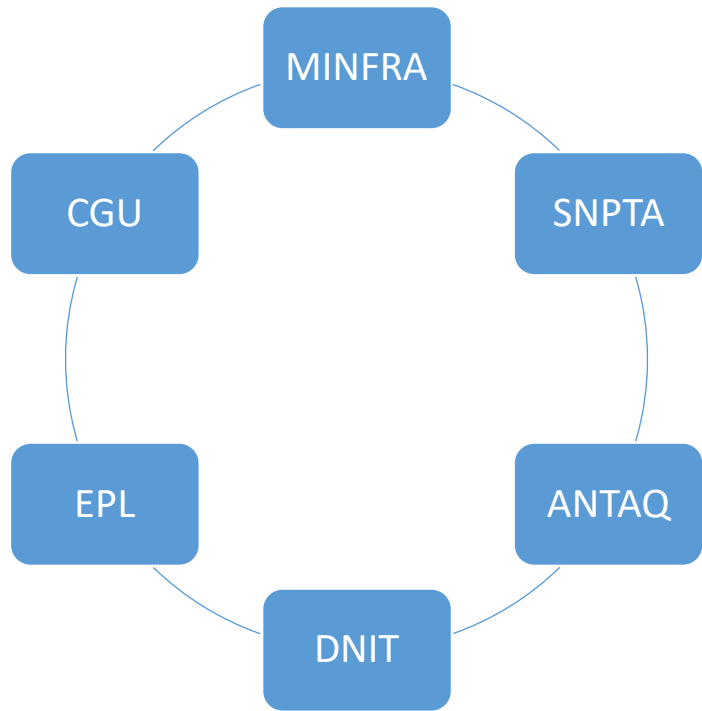
- Expansão de área sem aumento de MMC e sem comprovação de ganho de eficiência (Decreto 8.033/13) – prejuízo Cia Docas
- Aceitação de investimentos pretéritos sem comprovação
- Ausência de fiscalizações nas obras e serviços de engenharia dos investimentos (planilha orçamentária sem detalhamento de itens (verba, aceleração de obra, etc.) impedindo o acompanhamento e fiscalização e a avaliação adequada do custo do investimento)

## Recomendações

- Avaliação de inclusão de novos indicadores de desempenho e de novo modelo de fiscalização dos investimentos (desempenho)



# Consultoria

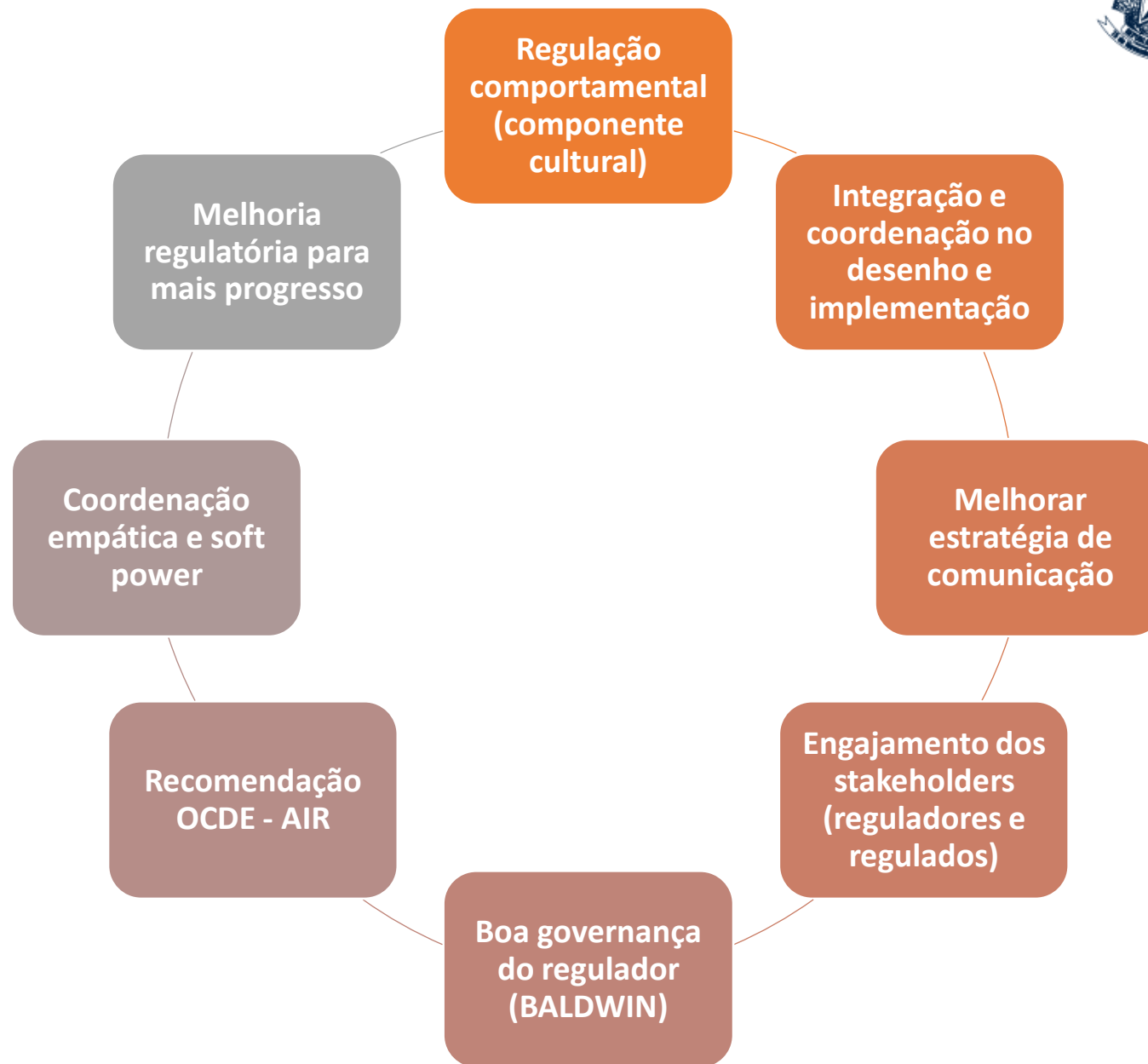


Análise Ambiental	Análise técnica	Análise Socioeconômica	Análise de sensibilidade
Definição e cálculo dos custos	<b>EVTEA</b>	Definição e cálculo dos benefícios	
Comparação Benefícios x Custo	Interpretação dos indicadores de rentabilidade	Análise Financeira	Projetos de engenharia



## Considerações Finais

- 1) A definição de modelos e implementação da regulação exige a coordenação, integração e engajamento dos envolvidos
- 2) O desafio não está somente na modelagem mas também na implementação/execução
- 3) Necessidade de adaptação da regulação ao longo do tempo *versus* insegurança jurídica





# Obrigado

Coordenação-Geral de Auditoria da Área de Transportes, Portos e Aviação Civil  
CGTRAN/DI/SFC/CGU

Setor de Autarquias Sul, Quadra 01, Bloco A, 2º andar, Sala 222, Edf. Darcy Ribeiro –  
Brasília/DF, (61) 2020-7355 [sfc.cgtran@cgu.gov.br](mailto:sfc.cgtran@cgu.gov.br)

Conheça mais sobre a CGU

[www.cgu.gov.br](http://www.cgu.gov.br)



@cguonline



cguonline



cguoficial