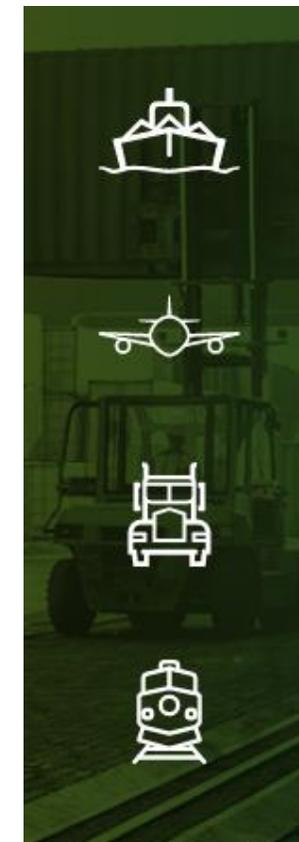




III Semana de Discussões Técnicas sobre Regulação

*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



Empresas Públicas



Sociedade de Economia Mista

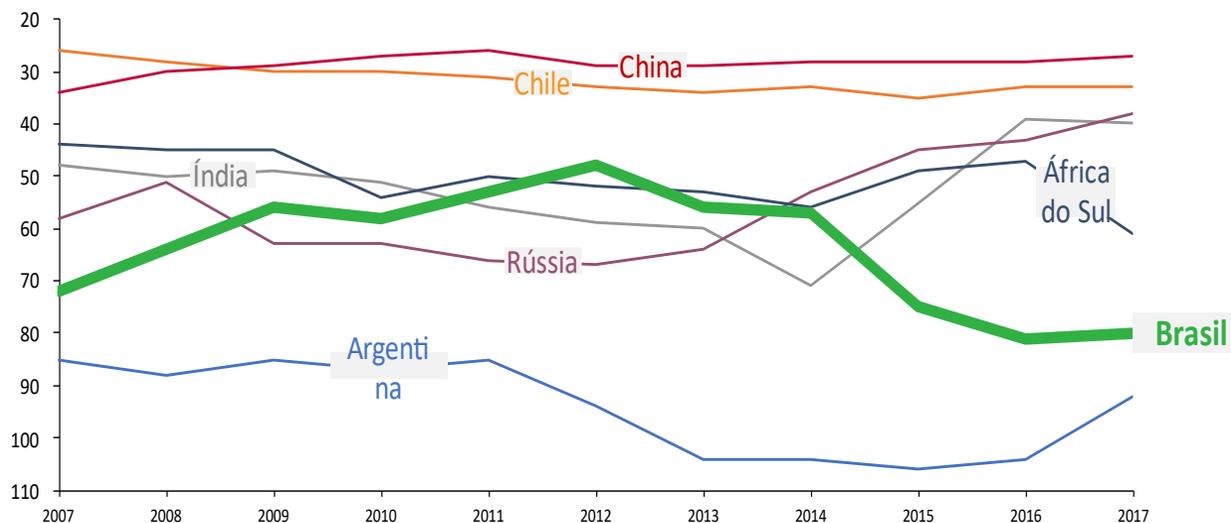




"Tornar-se Líder da América Latina em Infraestrutura de Transportes"

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

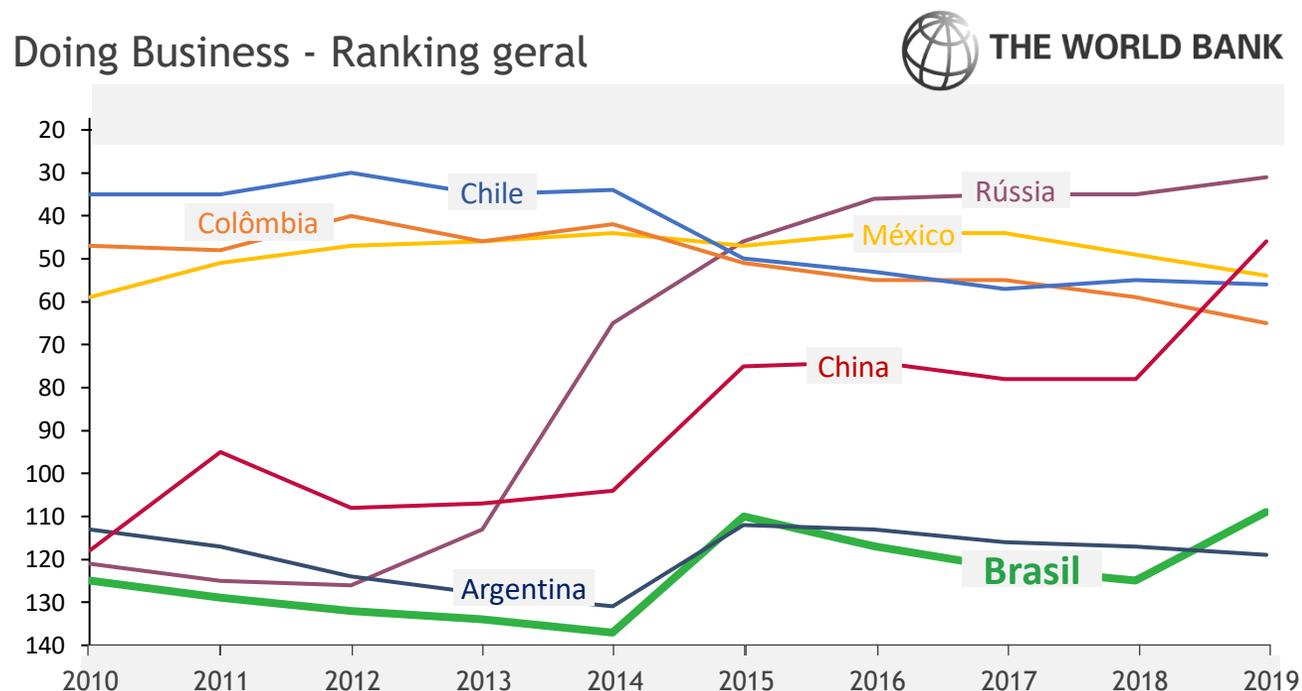
Performance Overview 2019



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^a



Rússia: 51^a



África do Sul: 56^a



Índia: 58^a



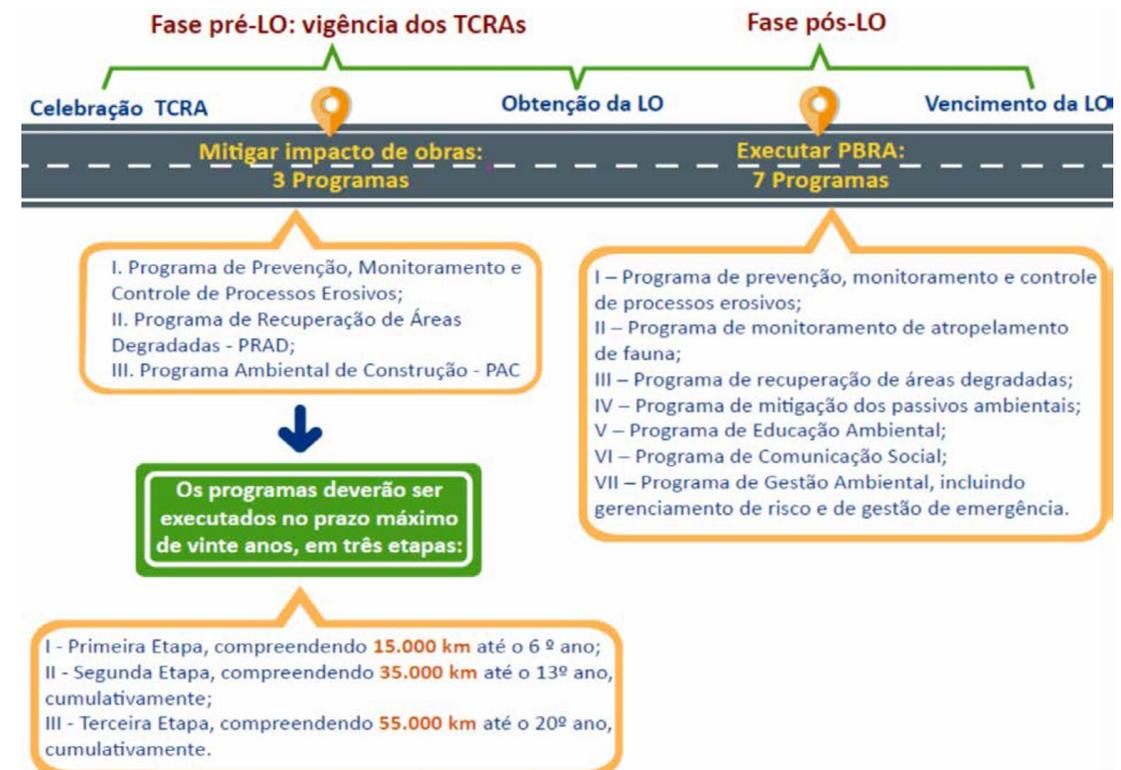
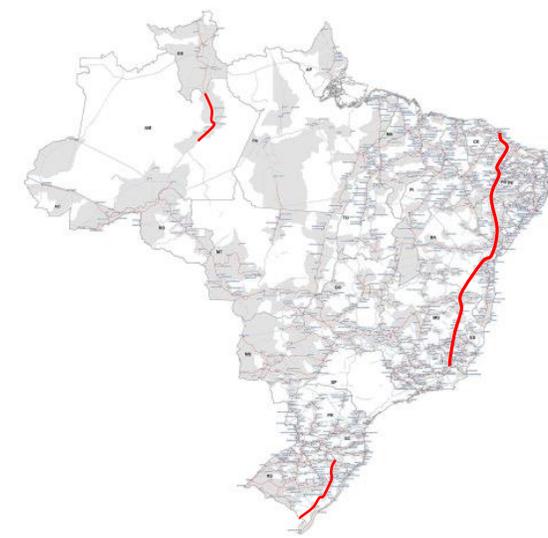
Brasil: 108^a

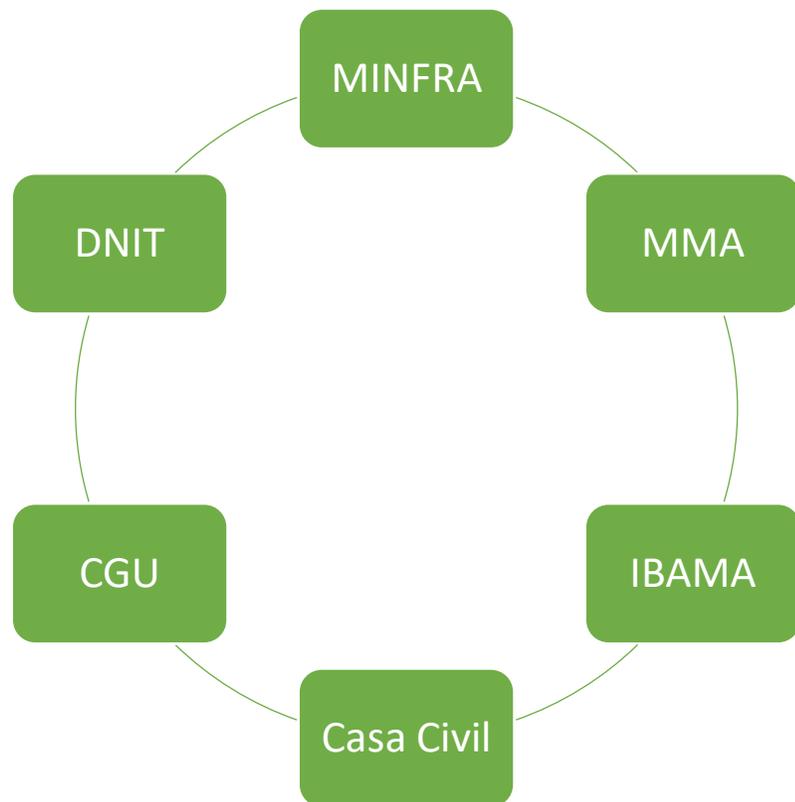
Ranking com 135 países

PROFAS

Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis

- Objetivos:** mitigar riscos nas rodovias, redução de impactos ambientais e viabilizar investimentos
- Difere do licenciamento ambiental tradicional
- 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)
- 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

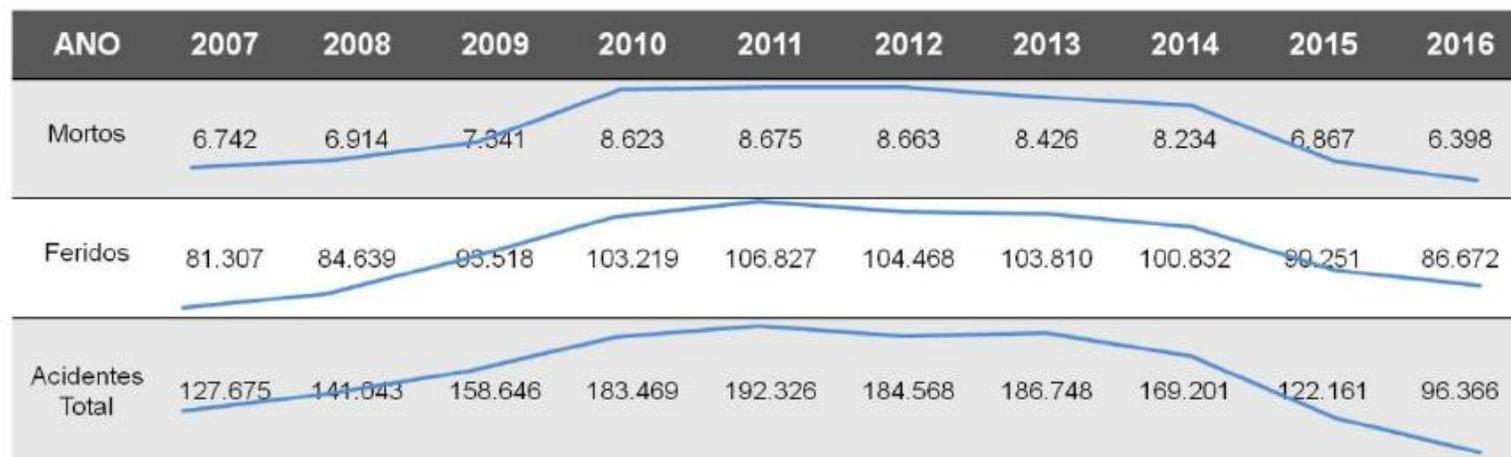


Figura 3: Número de mortos, feridos e acidentes totais em rodovias federais.

Fonte: PRF, 2017.

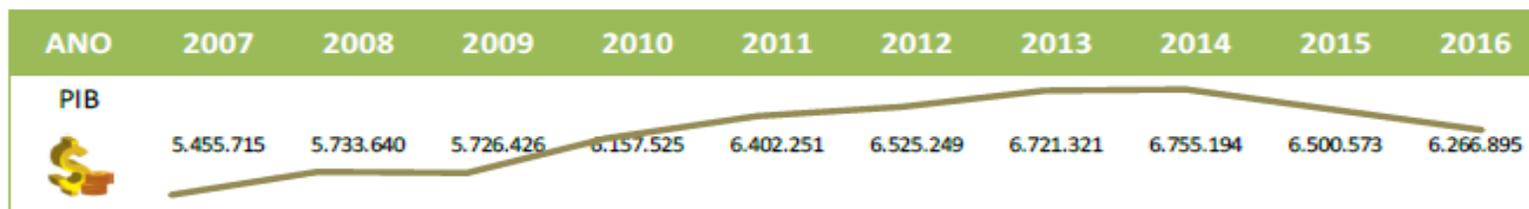


Figura 4: Evolução do PIB real em milhões de R\$

Fonte: Banco Central do Brasil, 2017.

IPEA, 2015:

Custos com acidentes 2014:

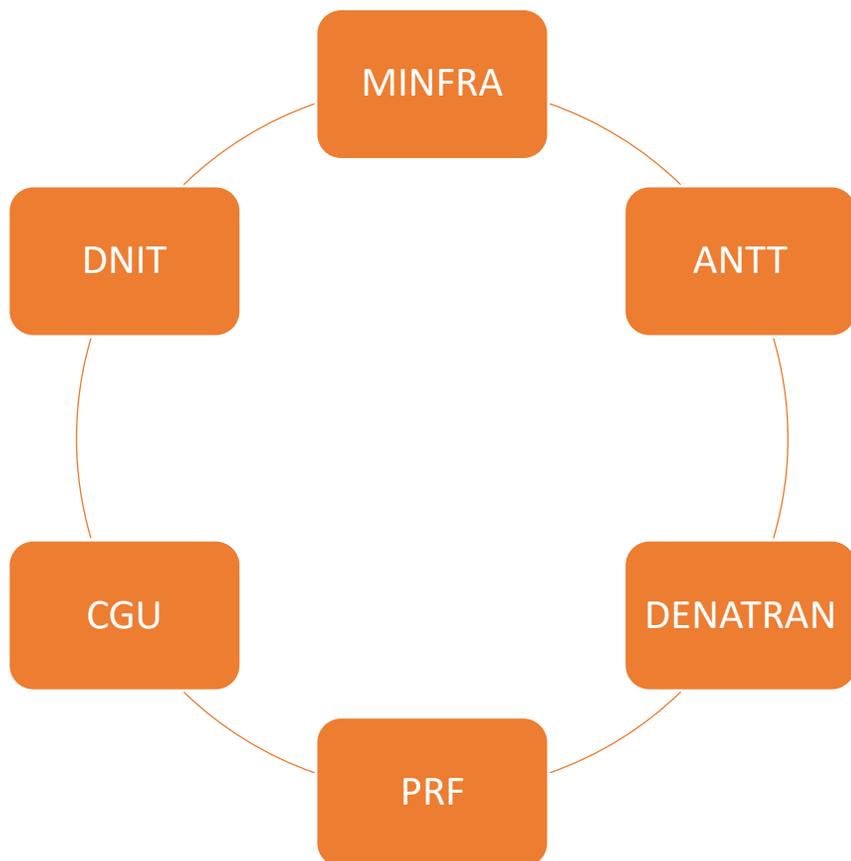
- Rodovias federais **R\$ 12,8 bi**
- Sistema rodoviário **R\$ 49,0 bi**

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
Total	57.099.036,00	111.343.120,20	44.537.248,08	66.805.872,12

* 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

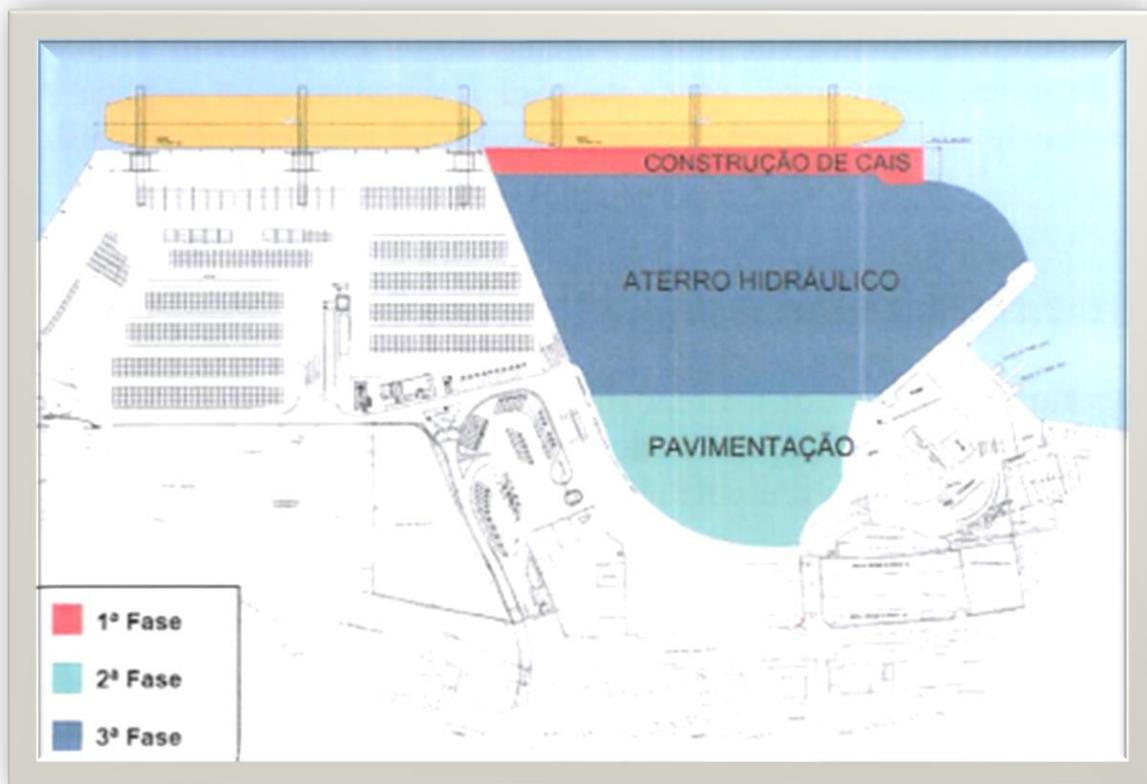


CT 12/2000
Leilão nº 1/1999
25 anos
Área 74 mil m²
MMC: 450 mil t/ano e 140 mil un/ano

1º TA (set/2010)
Acréscimo de 44 mil m²
Investimentos adicionais
Novas metas de MMC: 50 mil t/ano e a partir de 177 mil un/ano

2º TA (nov/2016)
Acréscimo de 98 mil m²
Novos investimentos
Prorrogação antecipada
Autorização reequilíbrio de invest. pretéritos

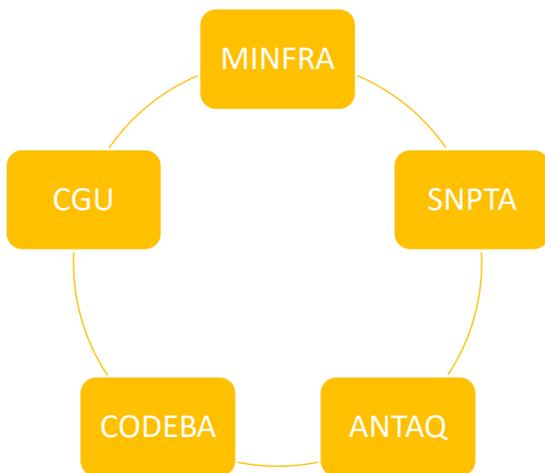
Figura 1: Etapas dos investimentos decorrentes do 2º TA ao Contrato 1/2000



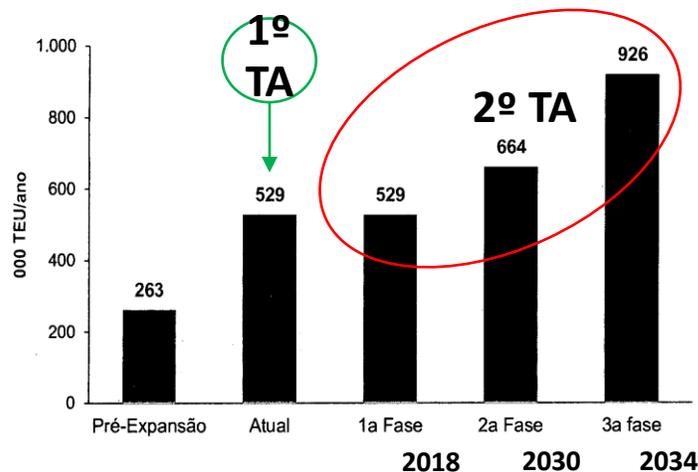
Fonte: Nota Técnica nº 163/2016/SPP, de 24.10.2016.



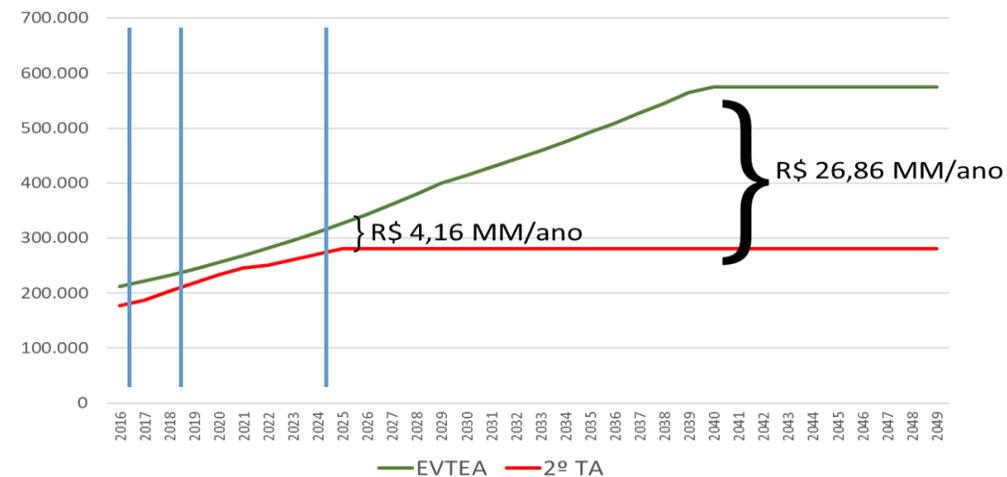
Fonte: site Wilson Sons



Evolução da Capacidade de Movimentação



Diferença entre as metas de Movimentação Mínima de Carga



Conclusões

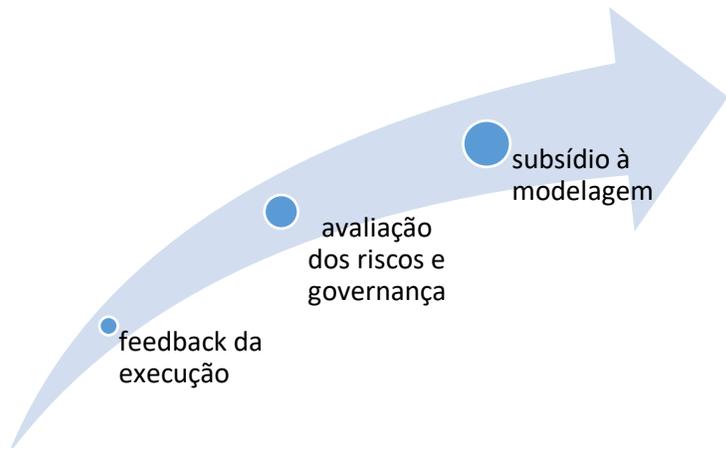
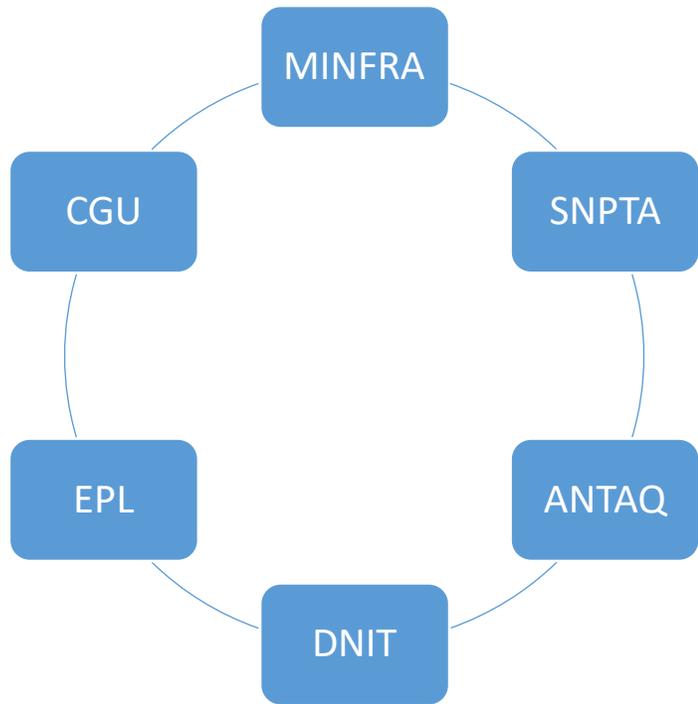
- Expansão de área sem aumento de MMC e sem comprovação de ganho de eficiência (Decreto 8.033/13) – prejuízo Cia Docas
- Aceitação de investimentos pretéritos sem comprovação
- Ausência de fiscalizações nas obras e serviços de engenharia dos investimentos (planilha orçamentária sem detalhamento de itens (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	EVTEA	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

Conheça mais sobre a CGU

www.cgu.gov.br



@cguonline



cguonline



cguoficial