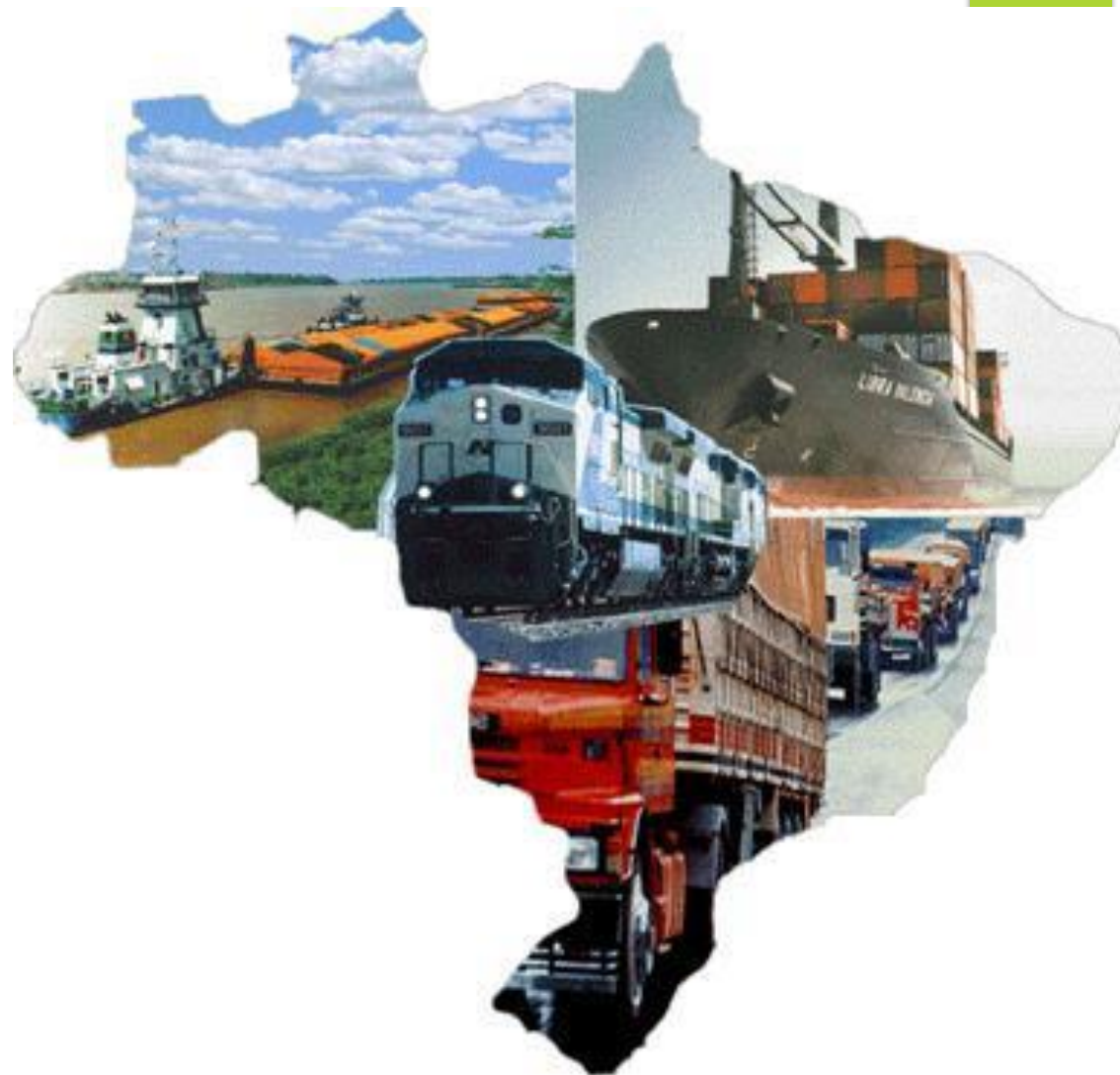


Auditoria na integração multimodal

Brasília
27/6/2019



Auditoria sobre integração multimodal

▶ **Equipe:**

- ▶ Fernando Graeff (Supervisor)
- ▶ Rafael Lapa (coordenador)
- ▶ Flávio Sobral
- ▶ Rafaela Pimentel
- ▶ Roberta Cabral

▶ **Tipo:** Auditoria Operacional

▶ **Relator:** Exmo. Sr. Ministro Vital do Rêgo

▶ **Número do processo:** TC 010.173/2019-6

Auditoria Operacional (Anop) no TCU

Conceito:

É o exame independente e objetivo da economicidade, eficiência, eficácia e efetividade de organizações, programas e atividades governamentais, com a finalidade de **promover o aperfeiçoamento da gestão pública** (Manop – TCU).

Características da Anop

- ▶ Participação do auditado em todas as fases do trabalho;
- ▶ Consulta a especialistas;
- ▶ Participação de privados;
- ▶ Identificação de oportunidades de melhoria;
- ▶ Identificação e disseminação de boas práticas.

Anop da multimodalidade

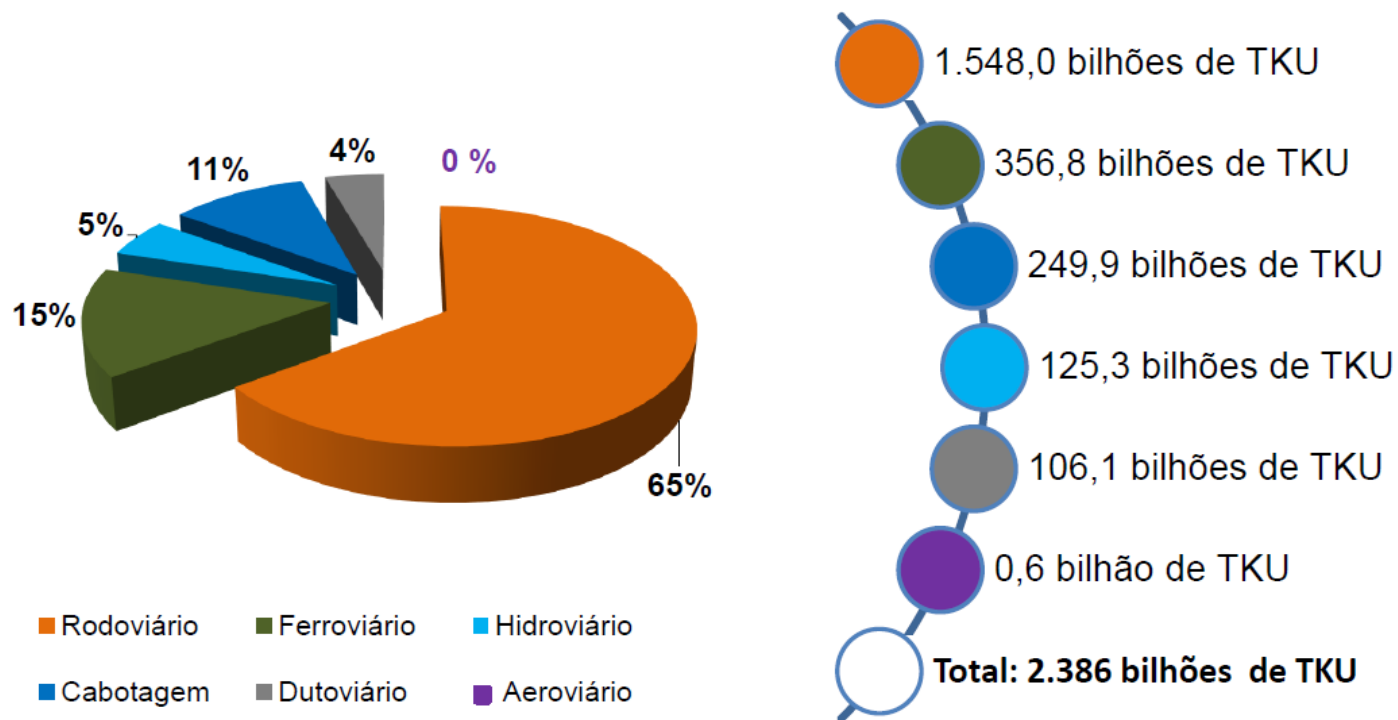
OBJETIVO:

Avaliar a atuação dos principais atores governamentais envolvidos com o planejamento da integração multimodal, envolvendo:

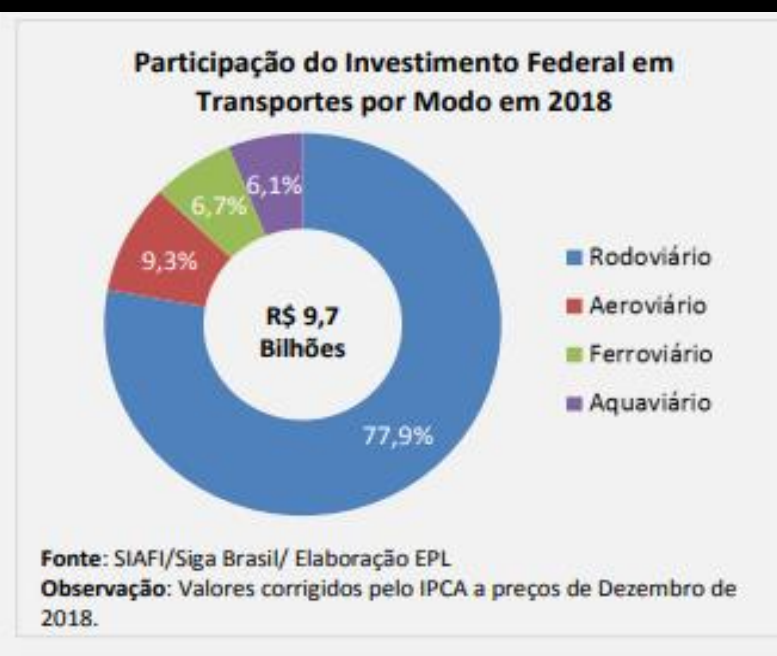
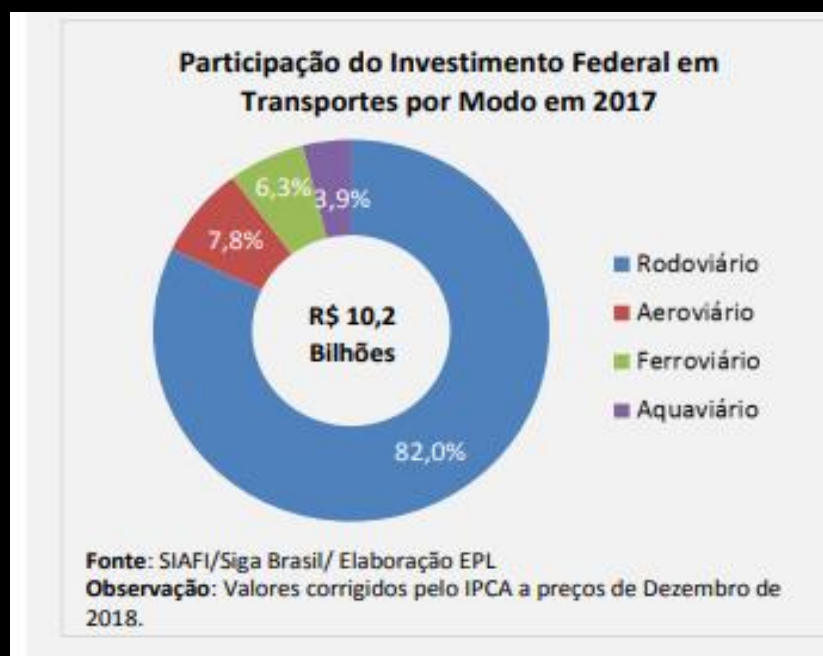
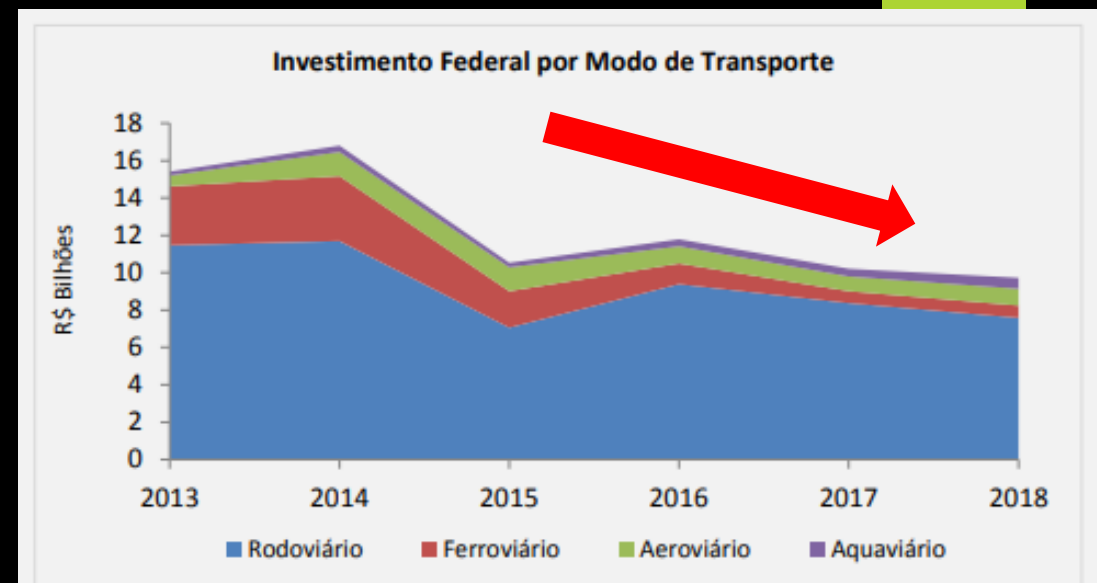
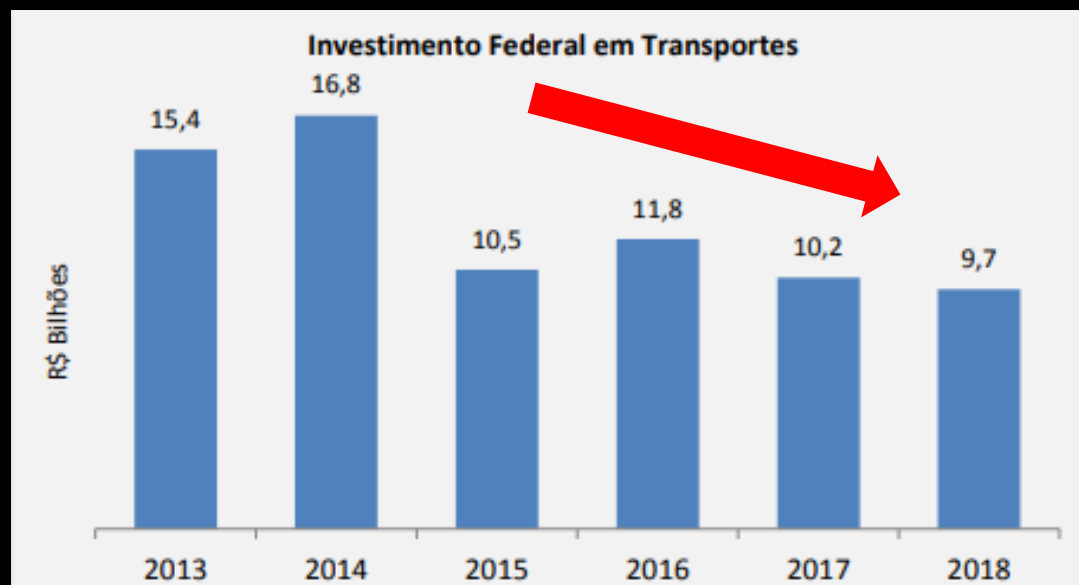
- Instrumentos de planejamento governamental;
- Aspectos documentais e fiscais;
- Marcos Regulatórios;
- Projetos de lei em tramitação;
- Questões relacionadas a armazenagem, transbordo, corredores logísticos;
- Empecilhos...

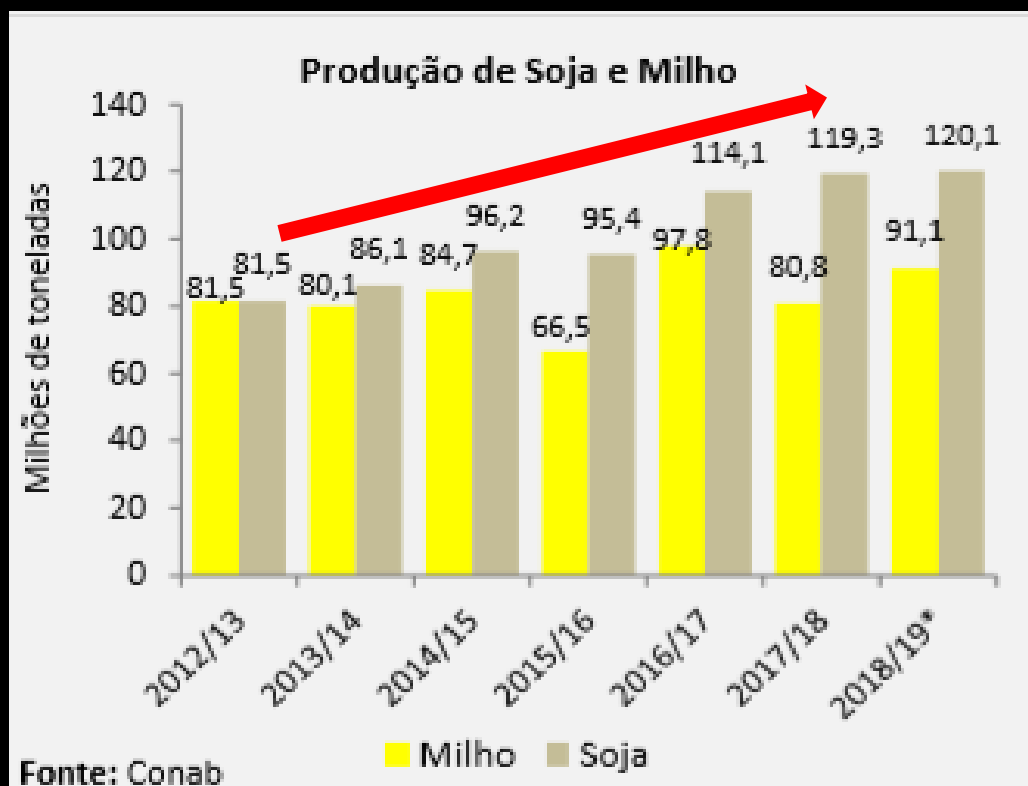
Contexto da auditoria

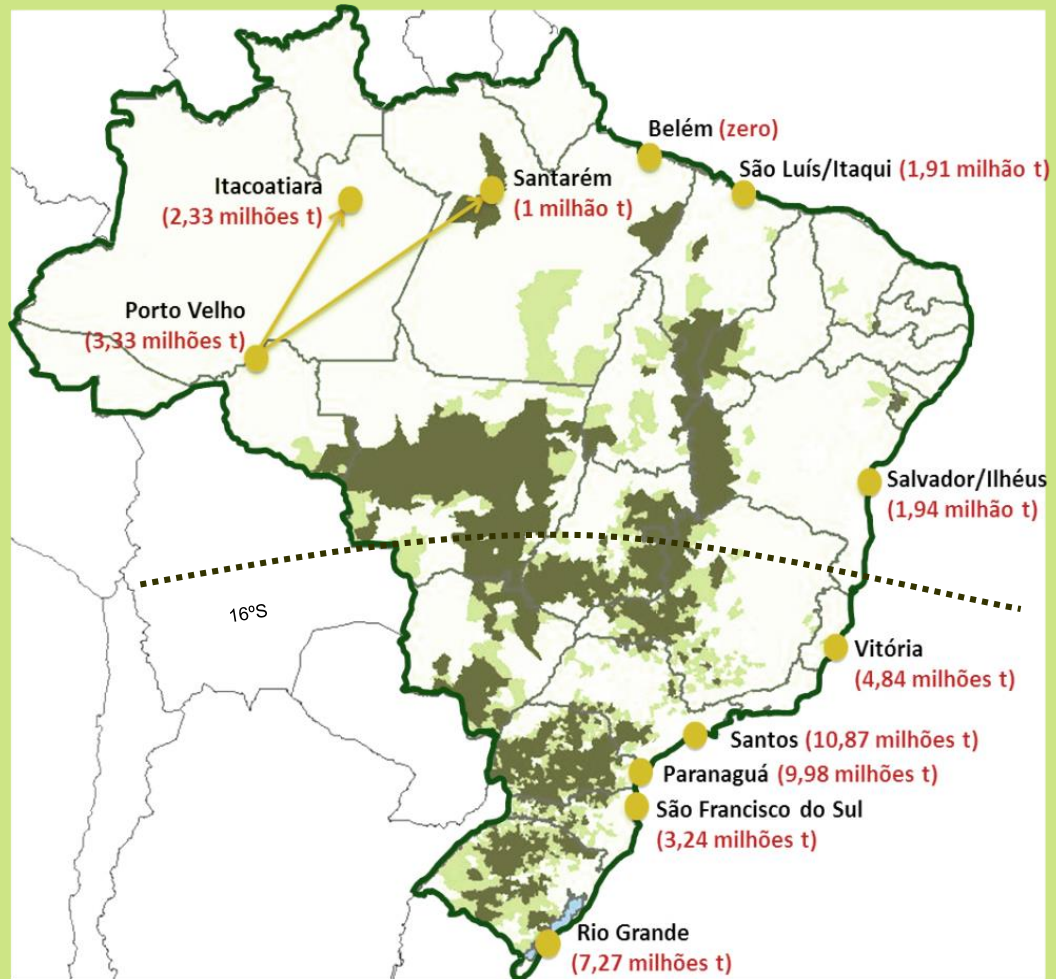
Toneladas quilômetros úteis - TKU



Fonte: EPL







Produção Grãos				Exportação Complexo Soja e Milho		
Ano	Brasil	Acima °16S	Abaixo °16S	Brasil	Acima °16S	Abaixo °16S
2009	108,0M/t	56,0M/t ou 52,0%	52,0M/t ou 48,0%	43,0M/t	7,0M/t ou 16,0%	36,0M/t ou 84,0%
2015	180,9M/t	104,7M/t ou 57,9%	76,7M/t ou 42,1%	99,1M/t	19,4M/t ou 19,6%	79,7M/t ou 80,4%
Variação						
	↑	↑	↓	↑	↑	↓

Fonte: CNA

Histórico do planejamento de infraestrutura de transportes (1930 a 1950)

- Infraestrutura de transportes insuficiente

- Entre 1934 a 1945, sucessivas medidas foram tomadas para fortalecer a infraestrutura de transportes



- Plano Nacional de Viação;

- criação do DNER;

- criação de um Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes;

- criação do Fundo Rodoviário Nacional.

Histórico do planejamento de infraestrutura de transportes (1930 a 1950)

“Tais medidas deram as condições para a **célere expansão rodoviária**, substituindo por caminhões o transporte por ferrovias e cabotagem, cujos ativos fixos eram, em sua maioria, de propriedade privada.

(...)

Assim, as **rodovias consolidaram-se** como o meio mais apto a acompanhar as exigências da industrialização e da redistribuição espacial da atividade econômica, **sobretudo quando se consideravam as condições do sistema ferroviário existente** e os vultosos investimentos necessários à sua recuperação e expansão” (Barat, 2007).

Histórico do planejamento de infraestrutura de transportes (anos 50)



RFFSA – criada em 1957, com a encampação de ferrovias privadas que operavam de forma isolada.



Fundo Portuário e de Marinha Mercante – criado em 1958

Histórico do planejamento de infraestrutura de transportes (anos 60)

GEIPOP (criado em 1965)

“surgiu a partir da constatação de que as políticas públicas adotadas para as diversas modalidades de transporte não convergiam para uma matriz integrada e equilibrada de transportes” (Gomide, 2011).

“o Geipot representava todo um consenso de que o transporte deveria ser visto como um todo em suas conexões com os demais setores da economia assim como suas inter-relações entre os modos de transporte” (Lima Neto, 2001)

Histórico do planejamento de infraestrutura de transportes (anos 70)

1969

- Criação do Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário;
- Criação da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM);

1975

- Criação da PORTOBRÁS.

Processo de desestatização a partir de 1990

EXTINÇÃO DA PORTOBRÁS e da EBTU (Transportes Urbanos)

Criação do Programa Nacional de Desestatização (PND)

Série de políticas desestatizantes, liberalizantes e descentralizantes.

Reformas seguiram uma trajetória de administração por subsetores, sem preocupação com complementaridade entre modos.

Não se estabeleceram previamente marcos regulatórios e estruturas organizacionais

Demissão de funcionários e extinção de organizações ligadas ao planejamento.

Anos 2000



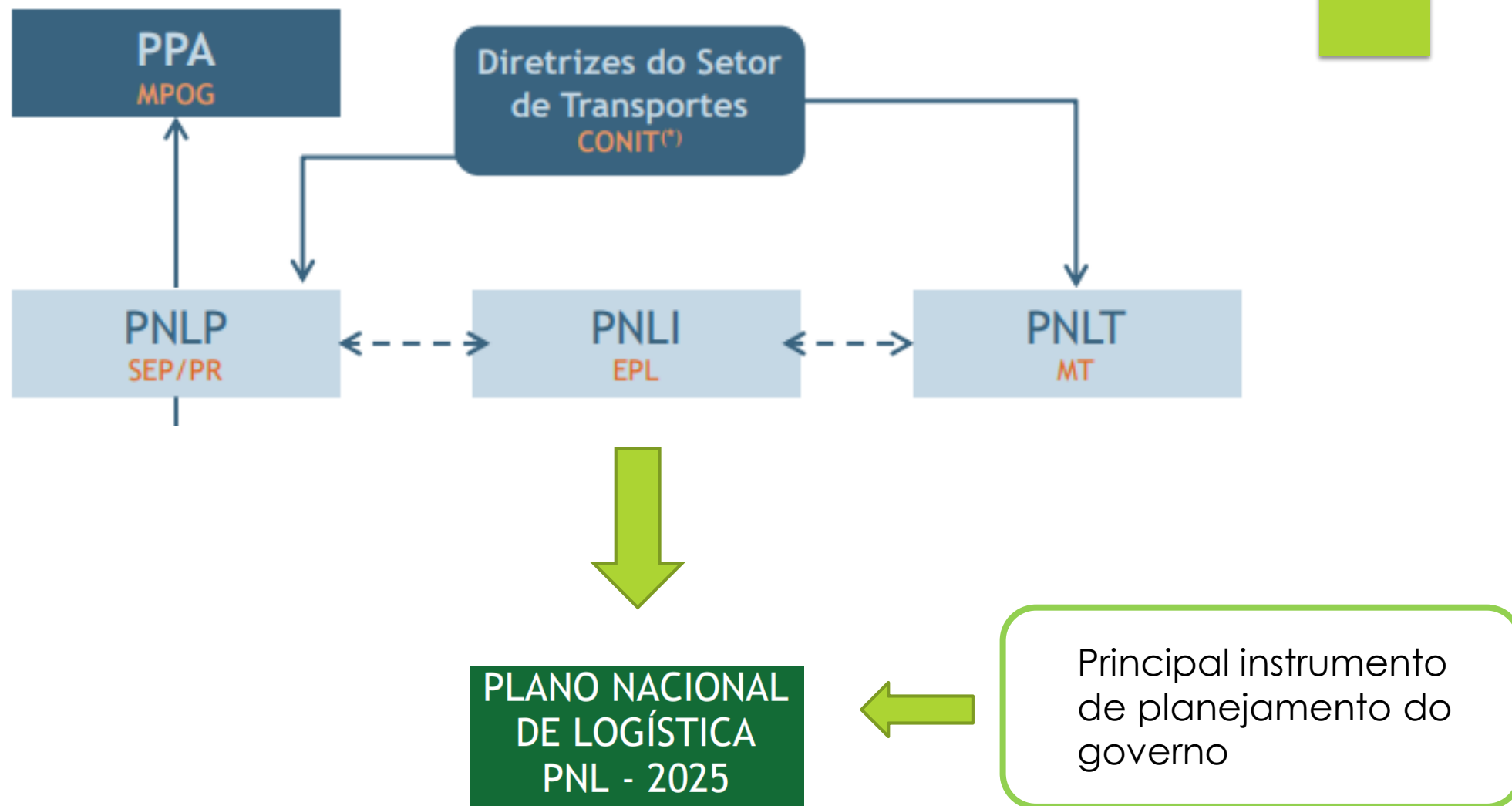
Nova Estrutura do Ministério

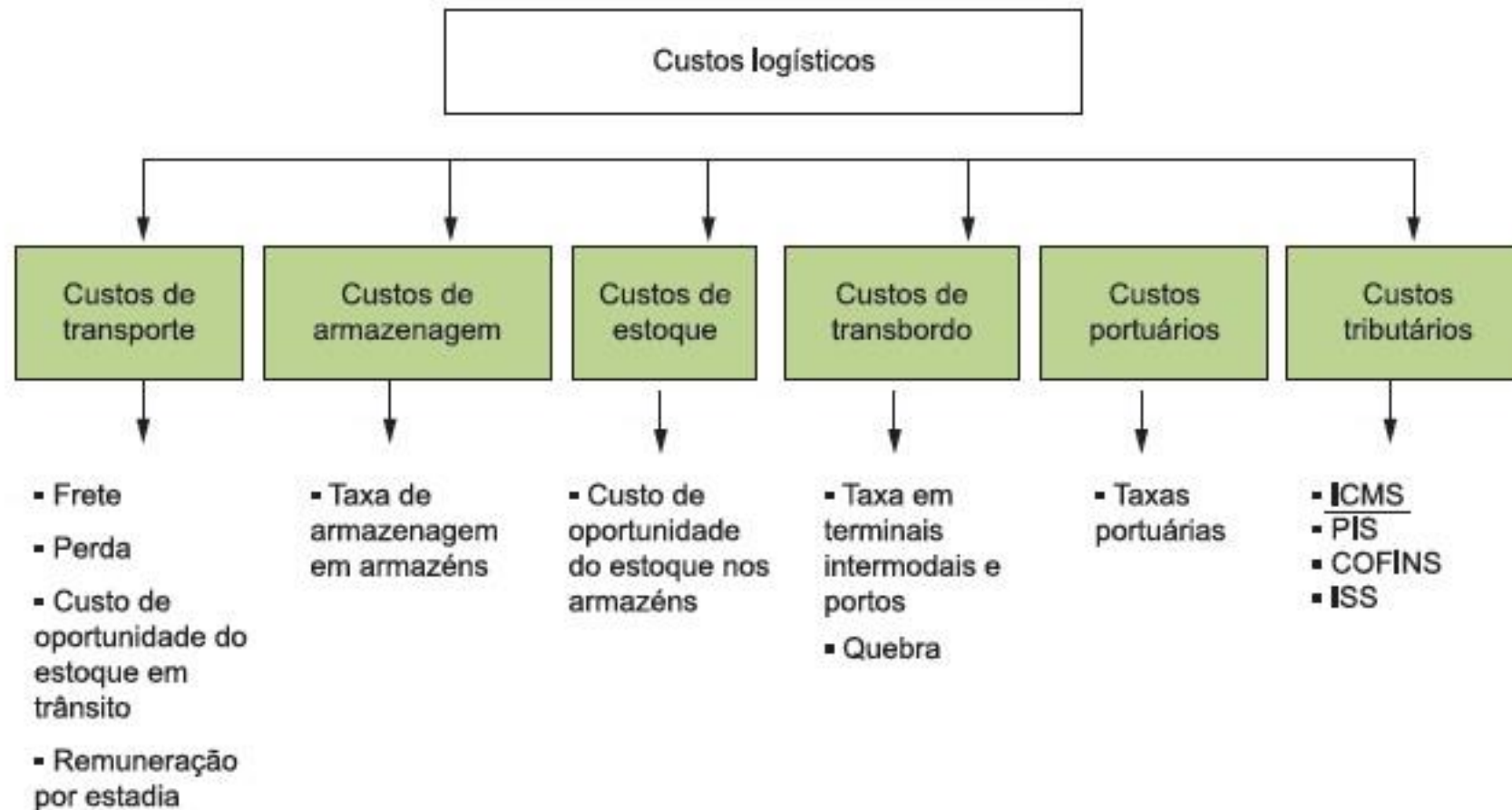
MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA







Contexto resumido...

- Poucas alternativas ao modal rodoviário;
- Barreiras para a intermodalidade/multimodalidade;
- Aspectos fiscais e documentais;
- Dificuldades no compartilhamento de uma base de dados do setor de transporte;
- Falhas no desenvolvimento de corredores multimodais

Poucas alternativas ao modal rodoviário

- Baixa disponibilidade e limitações dos Modais Ferroviário, Cabotagem e Navegação Interior;
- Segmentação geográfica, modelos verticalizados e direito de passagem dificultam a utilização de ferrovias como alternativas;
- Frota de cabotagem insuficiente;
- Dificuldades na aprovação de projetos de investimentos em terminais portuários;
- Baixa priorização de investimentos em hidrovias;
- Pequena quantidade e baixa qualidade de terminais intermodais em rios navegáveis.

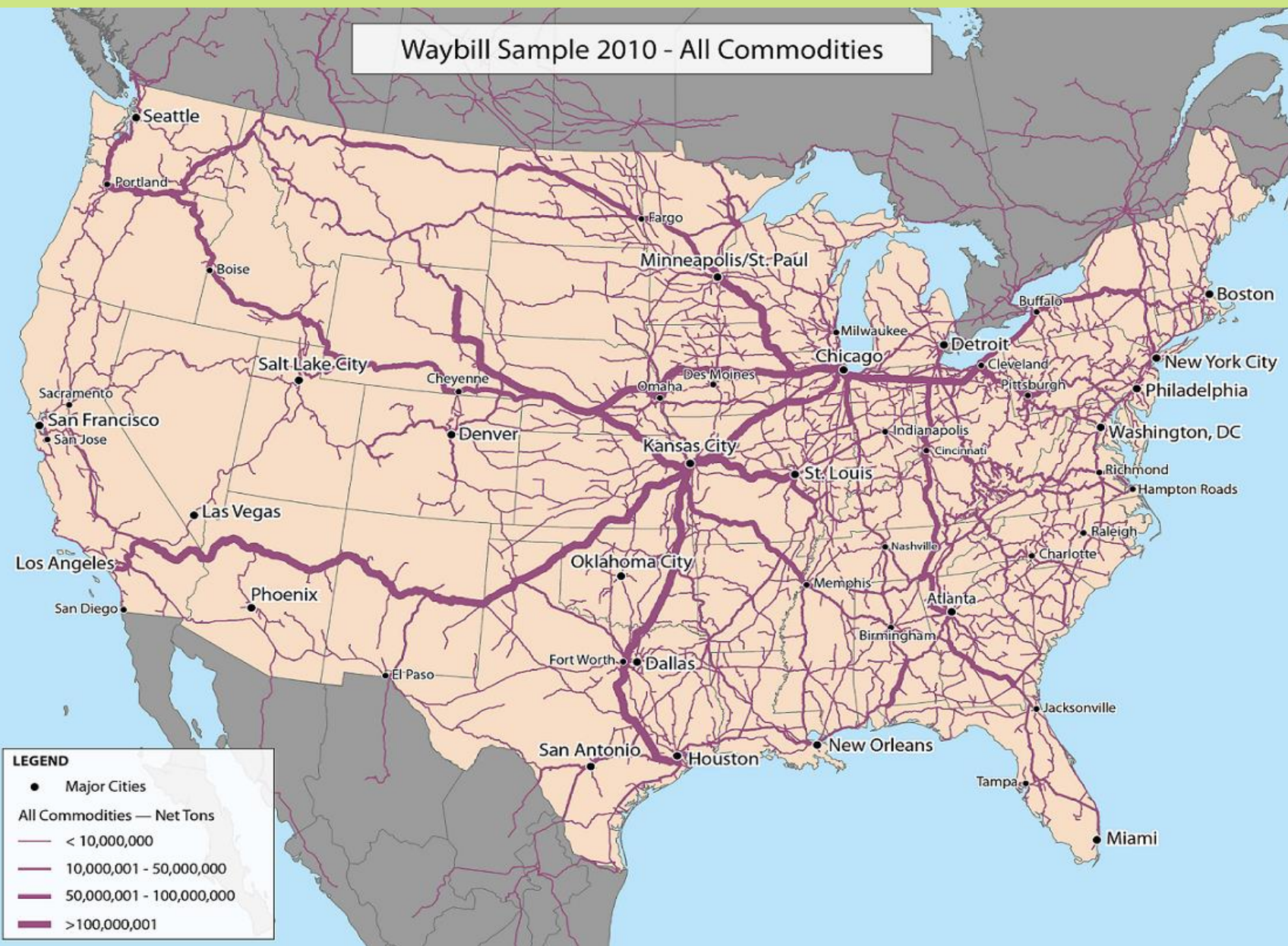
Barreiras à intermodalidade/multimodalidade

- Baixa utilização do instituto do OTM (Operador de Transporte Multimodal)
- Quantidade excessiva de documentos (Notas Fiscais, Conhecimentos de Transporte, Documentação de atividades acessórias como transbordo e armazenamento)
- Problema fiscal (ICMS) – incentivo a realização de operações desnecessárias, percursos excessivos ou até inexistentes
- Questão dos seguros

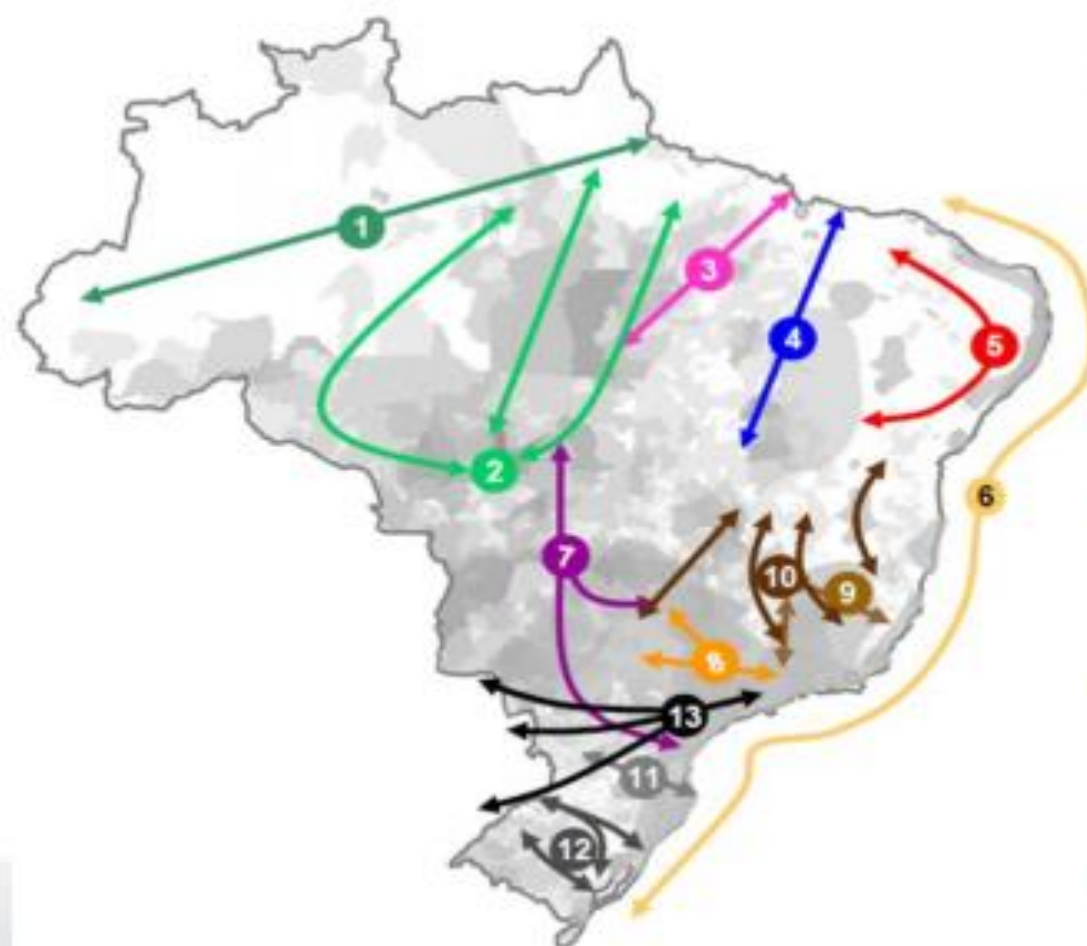
Base de dados - dificuldades

- Base de dados do setor de transporte – ausência de uma política pública de dados para o transporte, o que dificulta o melhor planejamento
- Dificuldades em relação ao sigilo fiscal (RFB e Confaz)

Waybill Sample 2010 - All Commodities



- Falhas no desenvolvimento de corredores multimodais



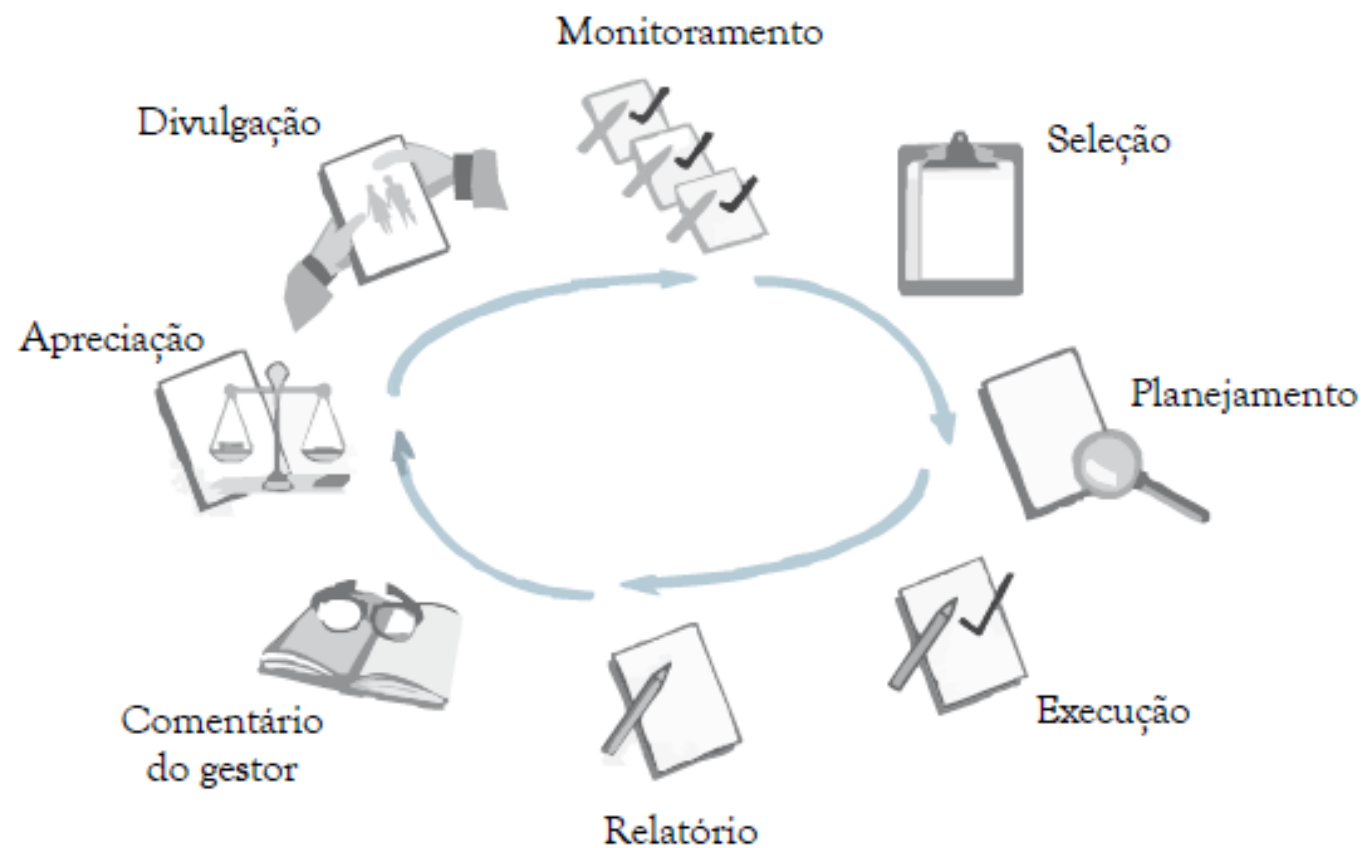
- | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1 Amazônico | 6 Integração Nacional
(Terrestre e marítimo) | 11 Paraná e Sta. Catarina |
| 2 Centro-Norte | 7 Centro-Sudeste | 12 Rio Grande do Sul |
| 3 Minério exp. - Carajás | 8 Paulista | 13 Mercosul e Bioceânico |
| 4 MAPITOBA | 9 Minério e Aço - Sudeste | |
| 5 Nordeste | 10 Sudeste Industrial | |

Fonte: EPL

Pontos críticos...

- Política Pública de Integração Multimodal;
- Planejamento Governamental – ações para integração;
- Articulação do governo (Minfra x Ministério da Economia x PPI x Confaz);
- Ações para o desenvolvimento de corredores multimodais (piloto)

Ciclo da auditoria operacional



Fonte: Adaptado de NAO, 1996.

Etapas da auditoria

Planejamento

- Maio a Julho/2019



Execução

- Julho/2019 a Setembro/2019



Relatório

- Outubro a Novembro/2019

Planejamento - 2/5 a 12/7/2019

Agenda

- Análise preliminar do objeto da auditoria pela equipe; ✓
- Realização de entrevistas; ✓
- Execução de técnicas de diagnóstico (Árvore de problemas, Análise SWOT, DVR, stakeholders, etc); ✓
- Definição do Escopo;
- Elaboração de matriz de planejamento;
- Elaboração do projeto de auditoria;
- Realização de painel externo com os auditados e principais atores privados.



Etapas seguintes

- ▶ Execução: julho a setembro
 - ▶ desenvolvimento dos trabalhos de campo;
 - ▶ matriz de achados e recomendações.
- ▶ Relatório: outubro e novembro
 - ▶ relatório preliminar de auditoria.
- ▶ Comentários do gestor: novembro/dezembro
 - ▶ manifestação quanto ao relatório de auditoria.



Muito obrigado!