

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

**- OFICINA INTERNACIONAL -
GOVERNANÇA NO SETOR DE TRANSPORTES**

SÍNTESE DOS TRABALHOS (ANOTAÇÕES) DAS MESAS-REDONDAS

Relatos/Debates/Aspectos Positivos/Dificuldades/Oportunidades

Dia 08/05/2012 – Terça-feira (Período da Manhã)

Aspectos Institucionais da Gestão do Setor Transportes

Palestrantes: Adolfo Menéndez (Espanha) e King W. Gee (EUA)

Mesa 1 – MPU, TCU, CGU e MT

Pontos Fortes:

- EUA: Parametrização e capacidade técnica dos estados;
- EUA: O planejamento é global/federal e a execução é estadualizada;
- Espanha: Continuidade do Planejamento;
- Espanha: Forte relacionamento entre Governo Central e Estados.

Dificuldades:

- EUA: Dificuldades na implementação do transporte multimodal;
- EUA: Desigualdade na arrecadação/distribuição dos recursos;
- Dificuldade atual de captação de recursos em níveis suficientes e adequados.

Oportunidades:

- Melhoria da capacidade técnica operacional das “pontas”;
- Recuperar o planejamento e desenvolvimento da inovação tecnológica;
- Evitar o contingenciamento dos fundos vinculados ao setor de transportes;
- Levantar em consideração o custo do ciclo de vida quando da decisão de construir uma nova infraestrutura ou manter aquela existente;
- Integração regulatória do setor de Transportes.

Mesa 2 – Não se Aplica (Ministros)

Mesa 3 – DNIT e MT

Pontos Fortes:

- Descentralizado: agilidade, conhecimento da realidade local, melhoria da governança;
- Parceria nos investimentos: maior envolvimento, comprometimento e convergência de ações e objetivos;

- Multimodal: melhor distribuição de investimentos e equilíbrio da matriz de transportes;
- Divisão dos encargos: critério territorial - semelhante à descentralização.

Dificuldades:

- Desequilíbrio entre o poder de investimento dos entes participantes;
- Aumento da interferência política no processo;
- Falta de qualificação técnica.

Oportunidades:

- Desenvolver programa de qualificação técnica de âmbito nacional;
- Integrar e promover a convergência entre as ações a cargo de cada ente.

Mesa 4 – ANTAQ, ANTT, MF, MT e PRF

Pontos Fortes:

- Modelo americano parece ser mais simples e eficiente na medida em que provê fundos e os repassa aos Estados para aplicação;
- Planejamento Centralizado (recursos financeiros, padrões de construção/manutenção e treinamento);
- Planejamento Multimodal – ESPANHA;
- Visão ampliada (Europa) – ESPANHA.

Dificuldades:

- Conflitos entre objetivos estaduais e federais;
- Aplicação da Lei.

Oportunidades:

- Aplicação da CIDE para a infraestrutura de transporte especificamente.

Mesa 5 – VALEC, MT, BNDES e INFRAERO

Pontos Fortes:

- Separação de atribuições entre os entes federativos (centralização x descentralização) e amplitude das decisões estratégicas em cada entidade;
- Abordagem estratégica e visão multimodal (Espanha);
- Governo Central assume a responsabilidade pela pesquisa, desenvolvimento e capacitação (EUA e Espanha);
- Presença de concorrência intermodal ou intramodal.

Dificuldades:

- Implantação de planejamento multimodal (EUA) e de coordenação entre os diversos modais;
- Parceria entre Governo Federal e Estados esbarra na má definição de especificações, níveis de *performance*, objetivos e metas;
- Modelagem da capacidade de amortização dos investimentos dos empreendimentos, considerando as diferentes situações de estados/município.

Oportunidades:

- Em relação às atribuições dos entes federativos no Brasil há sobreposições e lacunas. É necessário clarificar as atribuições;
- Envolver os entes públicos estaduais nas discussões no âmbito do MT.

Mesa 6 – Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade/PR, MT, CNI, ANEOR, CNT, ABDID e CNA**Pontos Fortes:**

- Parceria entre União e Estados;
- Financiamento adequado dos Projetos do Setor;
- Seleção de prioridades e programas estratégicos, que obedçam a princípios básicos respeitados durante a execução;
- Engajamento do setor privado no provimento de infraestrutura e serviços;
- Normatização Técnica e Arcabouço Legal adequados;
- Criação de ambiente adequado para o conjunto de atores envolvidos no provimento de transporte;
- Respeito governamental à vida humana, com definição de causas de acidentes a serem combatidas.

Dificuldades:

- Coordenação entre União e Estados;
- Garantia de recursos em tempos de crise (afeta a própria manutenção);
- Garantia do desempenho (falta, inclusive, de métricas);
- Contratualização de relações com o setor privado no longo prazo.

Oportunidades:

- Estruturação de visão de longo prazo adequada e permanente;
- Foco em desempenho/serviços;
- Otimização dos recursos da sociedade (União, Estados, Setor Privado);
- Estruturação de política para redução de acidentes no setor de Transportes.

Mesa 7 – SINICON, ABCR, DER-DF, ANTF, ABCE, ABCTrans e SINAENCO

Pontos Fortes:

- Para o caso brasileiro, no planejamento deverá ser adotado o modelo centralizado, dando ênfase ao aspecto da multimodalidade de transporte e descentralização das ações executivas.

Dificuldades:

- A descentralização tem como grande entrave os despreparos dos Estados e Municípios.
- Nas questões ambientais esbarra-se nas multiplicidades de órgãos e legislações.

Oportunidades:

- Reformulação de todo o sistema de transporte, focada na descentralização;
- Quanto às questões ambientais, deve-se reestruturar todo o sistema, através de reengenharia e revisão da legislação.

Mesa 8 – Não se Aplica (BIRD e Palestrantes)

Mesa 9 – Não se Aplica (Palestrantes)

Mesa 10 – MT, DNIT, ABCTrans, ANTT e UFSC

Pontos Fortes:

- Planejamento Indicativo Centralizado (EUA e Espanha);
- Regras claras (previsíveis) e contínuas de financiamento (EUA);
- Planejamento na Espanha: multimodal e integrado com outros países;
- Sistema Legal previsível e estável (EUA e Espanha);
- Programa Nacional de Capacitação (EUA).

Dificuldades:

- Erros no cálculo das concessões na Espanha;
- Conflitos entre objetivos dos Estados e da União;
- Sistema de medição da *performance*.

Oportunidades:

- Aplicação exclusiva da CIDE à área de Transportes (EUA);
- Revisão do programa de concessões (Aeroporto de Madri: R\$ 9,45 bi; Aeroporto de Guarulhos: R\$ 16 bi);
- Programas de Treinamento;
- Sistema de Planejamento de longo prazo.

Dia 08/05/2012 – Terça-feira (Período da Tarde)

Aspectos Institucionais da Gestão do Setor Transportes

Palestrantes: Robin Dunlop (Nova Zelândia) e Pedro Navarro (Espanha)

Mesa 1 – MPU, TCU, CGU e MT

Pontos Fortes:

- Contratos por *performance*;
- Forte articulação institucional;
- Entrada dos temas de segurança na agenda política;
- Incentivo à inovação tecnológica.

Dificuldades:

- Mudança de cultura;
- Transição do antigo modelo de gestão para o atual.

Oportunidades:

- Implementação do pagamento por parâmetros de desempenho para dar incentivos ao contratado;
- Concentração das políticas de prevenção de acidentes em agência única.

Mesa 2 – Não se Aplica (Ministros)

Mesa 3 – DNIT e MT (Não houve Comentários)

Mesa 4 – ANTAQ, ANTT, MF, MT e PRF (Não houve Comentários)

Mesa 5 – VALEC, MT, BNDES e INFRAERO

Pontos Fortes:

- Transparência na Gestão dos recursos públicos arrecadados e sua forma de aplicação;
- Capacidade de avaliar o grau de deterioração e de desempenho dos contratos;
- Processo de mudança de cultura (Comunicação/Transparência).

Dificuldades:

- Recuperação dos ativos ferroviários decorrentes da privatização.

Oportunidades:

- Desenvolvimento de processo transparente de alocação de recursos.

Mesa 6 – Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade/PR, MT, CNI, ANEOR, CNT, ABDID e CNA (Não houve Comentários)

Mesa 7 – SINICON, ABCR, DER-DF, ANTF, ABCE, ABCTrans e SINAENCO

Pontos Fortes:

- Forma da apresentação sobre segurança viária (clara e objetiva), dando ênfase a se ter um Órgão Central cuidando da regulação.

Dificuldades:

- Transferência dessa experiência (melhorias da segurança viária) para o caso brasileiro;
- Há dificuldades na preparação e conscientização dos administradores.

Oportunidades:

- A filosofia de segurança viária deverá ser implantada no País para reduzir o número de acidentes.

Mesa 8 – Não se Aplica (BIRD e Palestrantes)

Mesa 9 – Não se Aplica (Palestrantes)

Mesa 10 – MT, DNIT, ABCTrans, ANTT e UFSC

Pontos Fortes:

- Investimento público na capacitação de pessoal técnico (Nova Zelândia);
- Existência de impostos e taxas para financiamento exclusivo do setor de Transportes (Nova Zelândia);
- Transparência e conhecimento do que está sendo acordado e será licitado;
- Construção de novas rodovias condicionadas à existência de recursos para a manutenção das que já existem.

Dificuldades:

- Venda de patrimônio e depois necessidade de recomprá-lo;
- Resistência do público em geral a aceitar medidas punitivas de controle;
- Absorção das mudanças de hábito das populações. Exemplo: motos.

Oportunidades:

- Incremento do sistema de controle de velocidade (e controle de rodovias) brasileiro, por trechos (ao invés do atual controle “pontual”);
- Aumento da transparência do relacionamento entre público/privado, no preparo de todo o processo licitatório;
- Adoção da prática de levantamento contínuo e permanente de todos os dados que envolvem o setor.

Dia 09/05/2012 – Quarta-feira (Período da Manhã)

Planejamento e Projeto de Obras Públicas de Transportes

Palestrantes: Tom Kearney (EUA) e Philippe Maler (França)

Mesa 1 – MPU, TCU, CGU e MT (Não houve Comentários)

Mesa 2 – Não se Aplica (Ministros)

Mesa 3 – DNIT e MT

Pontos Fortes:

- Capacidade de detalhamento dos projetos, especialmente nas experiências de França e Alemanha;
- Percepção de que não há apenas uma solução exclusiva nos modais de transporte, pois, dependendo da concepção de governo e dos recursos disponíveis, muda-se a resposta.

Dificuldades:

- Distintas economias têm sérias restrições de recursos, o que demanda a postergação das ações;
- Experiências relatadas apresentam contextos de desenvolvimento muito diferentes, sobretudo porque houve relatos do estado técnico do setor, faltando identificar alguns aspectos da cultura regional que possam ter influenciado na decisão.

Oportunidades:

- Assimilação da metodologia de planejamento visando melhorar a gestão do desenvolvimento de projetos;
- Utilização da malha ferroviária como uma oportunidade de negócio para o setor de telecomunicações.

Mesa 4 – ANTAQ, ANTT, MF, MT e PRF

Pontos Fortes:

- Gestão rigorosa da malha de transportes quanto a excesso de peso por eixo, na medida em que os veículos oferecem tecnologia do século 21 e a infraestrutura obedece a padrões do século 20;
- Ferrovias podem ser lucrativas, especialmente para o transporte de cargas.

Dificuldades:

- Adequação da malha aos novos veículos;
- Adequação dos veículos aos padrões da malha existente;
- Divisão adequada de encargos entre Poder Público e Iniciativa Privada.

Oportunidades:

- Revisão dos padrões da nova infraestrutura;
- Modernização dos sistemas de gestão da malha e controle de tráfego;
- Fomento do transporte ferroviário e aquaviário para cargas densas em rotas de longa distância;
- Planejamento do transporte de forma multimodal, de acordo com suas eficiências particulares.

Mesa 5 – VALEC, MT, BNDES e INFRAERO**Pontos Fortes:**

- Novas tecnologias em desenvolvimento (EUA);
- Priorização de projetos com garantia de financiamento (França);
- Custos ao final da execução do projeto iguais (ou até menores) do que os orçados no início (França).

Dificuldades:

- Diversos órgãos reguladores (EUA);
- Leis estaduais sobrepondo leis federais (EUA);
- Direitos Adquiridos (EUA).

Oportunidades:

- Ênfase nas fases de planejamento e projeto;
- Capacitação técnica das equipes de projetos;
- Consolidação do processo de Coleta e Tratamento de Dados (facilitando a tomada de decisão).

Mesa 6 – Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade/PR, MT, CNI, ANEOR, CNT, ABDID e CNA**Pontos Fortes:**

- Rígida definição dos modelos de fiscalização e responsabilidade;
- Rodovias inteligentes;
- Criação de fundo específico para a implementação de rodovias;
- Estação virtual de pesagem;
- Cuidadoso planejamento para definição de prioridades (isso garante a continuidade da execução das obras).

Dificuldades:

- Rigidez do organograma do Departamento de Transporte dos Estados Unidos;
- Interoperabilidade.

Oportunidades:

- Utilização da disposição do FHWA para contribuir com o Ministério dos Transportes, de uma forma geral, na solução da regulamentação das normas brasileiras que versam sobre tolerância de peso por eixo;
- Conhecimento de soluções europeias de padronização para assegurar que problemas técnicos de comunicação/controlado não sejam óbice à interpenetração entre malhas de diferentes concessionárias.

Mesa 7 – SINICON, ABCR, DER-DF, ANTF, ABCE, ABCTrans e SINAENCO

Pontos Fortes (Não houve Comentários):

Dificuldades (Não houve Comentários):

Oportunidades:

- Planejamento de longo prazo (estudos para 2030 e 2050);
- Monitoramento de rodovias, ITS, em rodovias de maior tráfego.

Mesa 8 – Não se Aplica (BIRD e Palestrantes)

Mesa 9 – Não se Aplica (Palestrantes)

Mesa 10 – MT, DNIT, ABCTrans, ANTT e UFSC (Não houve Comentários).

Dia 09/05/2012 – Quarta-feira (Período da Tarde)

Planejamento e Projeto de Obras Públicas de Transportes

Palestrantes: Wolfgang Pelousek (Alemanha), Chris Koniditsiotis (Austrália) e Mário Alves (Portugal)

Mesa 1 – MPU, TCU, CGU e MT(Não houve Comentários)

Mesa 2 – Não se Aplica (Ministros)

Mesa 3 – DNIT e MT (Não houve Comentários)

Mesa 4 – ANTAQ, ANTT, MF, MT e PRF (Não houve Comentários)

Mesa 5 – VALEC, MT, BNDES e INFRAERO.

Pontos Fortes:

- Empresa pública com visão de resultado positivo do negócio – lucratividade;
- Relatório nacional de todos os dados e ativos, consistentes, de Estados e Municípios;
- Visão coordenada dos projetos (como um projeto pode afetar e inviabilizar outros projetos).

Dificuldades:

- Contratos longos que são impactados por mudanças no ambiente;
- Taxa de crescimento de veículos *versus* capacidade da malha;
- Administração de mudanças que ocorrem ao longo dos períodos.

Oportunidades:

- Sistema de Monitoramento;
- Separação entre operação e manutenção;
- Comunicações diferentes para cada tipo de risco.

Mesa 6 – Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade/PR, MT, CNI, ANEOR, CNT, ABDID e CNA (Não houve Comentários)

Mesa 7 – SINICON, ABCR, DER-DF, ANTF, ABCE, ABCTrans e SINAENCO (Não houve Comentários)

Mesa 8 – Não se Aplica (BIRD e Palestrantes)

Mesa 9 – Não se Aplica (Palestrantes)

Mesa 10 – MT, DNIT, ABCTrans, ANTT e UFSC (Não houve Comentários)

Dia 10/05/2012 – Quinta-feira (Período da Manhã)

Contratação, Controle e Gestão de Obras Públicas de Transportes

Palestrantes: José Hidalgo (Chile) e Nazir Alli (África do Sul)

Mesa 1 – MPU, TCU, CGU e MT.

Pontos Fortes:

- Preocupação com a distribuição dos riscos;
- PPPs no Chile: 65 contratos. Apenas 6 tiveram aporte financeiro do Governo a título de compensação de demanda abaixo do previsto;
- Chile: baixos índices de corrupção e bastante flexibilidade na duração da concessão (baseando-se no *payback* atingido em função da meta do concessionário);
- África do Sul: participação garantida de pequenas e médias empresas em grandes projetos de construção;
- África do Sul: custo de contratação leva em conta contexto do mercado.

Dificuldades:

- Necessidade de recursos;
- África de Sul: emprego de mão de obra com baixa qualificação.

Oportunidades:

- Introdução da duração da concessão em função do *payback* no processo;
- Aprimoramento dos instrumentos de salvaguarda e compensação nas concessões.

Mesa 2 – Não se Aplica (Ministros)

Mesa 3 – DNIT e MT

Pontos Fortes:

- Capacidade de promover estabilidade econômica;
- Maior *accountability* na gestão dos projetos;
- Maior credibilidade nas ações;
- Melhor adequação na alocação dos riscos.

Dificuldades:

- Mitigação de riscos;
- Deficiência na definição dos termos relacionados às parcerias público-privadas;
- Necessidade de revisão do atual marco legal das licitações (Lei nº 8.666/93);
- Atual legislação não engloba projetos de concessões.

Oportunidades:

- Estabelecimento de processos licitatórios com valor presente líquido, de modo a reduzir os custos de transação;
- Assimilação de experiências de mensuração de custos, especialmente, como um memorial de orientação para as partes;
- Adoção de processo de treinamento para servidores do Ministério e das Agências Reguladoras vinculadas, tornando-os aptos a consolidar normas e práticas que geram decisões ajustadas ao monitoramento dos serviços públicos.

Mesa 4 – ANTAQ, ANTT, MF, MT e PRF**Pontos Fortes:**

- Confiabilidade do País;
- Bom ambiente de negócios;
- Marcos jurídicos estáveis;
- Marcos legais flexíveis, sem corrupção;
- Aceitação pública de pagar pelo serviço (pedágio);
- Distribuição de riscos (rendimento mínimo garantido, prazos variáveis, desapropriação pelo Governo, risco ambiental compartilhado etc.).

Dificuldades:

- Setores de concessões geralmente com estrutura frágil em face de seus estágios recentes;
- Sociedade em geral reage negativamente a pagamento de novas taxações para uso de infraestrutura.

Oportunidades:

- Parceria nos aportes de recursos permite acelerar provimento da necessária infraestrutura.

Mesa 5 – VALEC, MT, BNDES e INFRAERO.**Pontos Fortes:**

- Transparência e ética;
- Adequada alocação de riscos;
- Qualidade e competência do corpo técnico envolvido nos trabalhos (com anos de experiência na área);
- Prazos e orçamentos realistas;
- Flexibilidade nos prazos de concessão;
- Boa governança.

Dificuldades:

- Gerenciamento das concessões durante o período da concessão;
- Insuficiência de experiência das equipes que preparam as concessões.

Oportunidades:

- Qualificação adequada da mão de obra;
- Uso de práticas internacionais de reconhecida eficácia.

Mesa 6 – Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade/PR, MT, CNI, ANEOR, CNT, ABDID e CNA**Pontos Fortes:**

- Relevante portfólio de PPPs em obras federais (Chile);
- Processos focados na transparência e proteção contra corrupção (África do Sul).

Dificuldades:

- Brasil apresenta menor flexibilidade nos contratos se comparado ao Chile, a exemplo da impossibilidade de encurtar a concessão (exceto em caso de má *performance*).

Oportunidades:

- Experiência brasileira em processos de PPP, por ser mais recente, pode se valer das melhores experiências internacionais, a exemplo do sucesso demonstrado pelo Chile.

Mesa 7 – SINICON, ABCR, DER-DF, ANTF, ABCE, ABCTrans e SINAENCO**Pontos Fortes (Não houve Comentários)****Dificuldades (Não houve Comentários)****Oportunidades:**

- Aumento da transparência e da parceria entre contratante e contratado;
- Estímulo aos consórcios que tenham empresas projetistas, construtores e financiadores;
- Fazer PPPs pelo valor presente, flexibilizando a relação contratual em eventual mudança de rumo.

Mesa 8 – Não se Aplica (BIRD e Palestrantes)**Mesa 9 – Não se Aplica (Palestrantes)****Mesa 10 – MT, DNIT, ABCTrans, ANTT e UFSC (Não houve Comentários)**

Dia 10/05/2012 – Quinta-feira (Período da Tarde)

Contratação, Controle e Gestão de Obras Públicas de Transportes

Palestrantes: Eduardo Bitran (Chile) e Wim Holleman (Holanda)

Mesa 1 – MPU, TCU, CGU e MT

Pontos Fortes:

- Chile: Flexibilidade legal de concessão de subsídios públicos;
- Chile: Operação concedida com a infraestrutura mantida pública;
- Chile: Licitação da concessão por menor valor de receita com duração variável do contrato.

- Holanda: avaliação prévia de alternativas de solução (inclusive de modais);
- Holanda: participação da sociedade nas decisões;
- Holanda: planos de investimentos de cinco anos;
- Holanda: diálogo competitivo, com espaço para inovação pelo setor privado.

Dificuldades:

- Financiamento do investimento;
- Pouca atenção política para manutenção da infraestrutura;
- Holanda: combinação de resultado entre participantes.

Oportunidades:

- Retenção da infraestrutura nas mãos do poder público, incluindo novos investimentos;
- Aprimoramento dos critérios de licitação e contratação da concessão pelo menor valor de receita.
- Tentativa do diálogo competitivo;
- Aprimoramento dos “contratos por desempenho” em contratos de manutenção;
- Experiência de PPPs em hidrovias.

Mesa 2 – Não se Aplica (Ministros)

Mesa 3 – DNIT e MT (Não houve Comentários)

Mesa 4 – ANTAQ, ANTT, MF, MT e PRF

Pontos Fortes:

- Parceria Público-Privada: bom processo para implantação de infraestrutura e fornecimento de serviços de transportes;
- Regras claras na preparação dos documentos de licitação;
- Solução de litígios preferencialmente em nível administrativo;
- Rígidos controles durante a execução das obras e da prestação de serviços.

Dificuldades:

- Nas PPPs para serviços de manutenção e conservação as taxas de retorno podem ser menores, em face de incorporação de eficiência e produtividade do setor privado;
- Quantidade de contratos e eventuais litígios exigem quadro de pessoal mais denso e permanente.

Oportunidades (Não houve Comentários)**Mesa 5 – VALEC, MT, BNDES e INFRAERO****Pontos Fortes:**

- “Disciplina de mercado”, para conhecer a viabilidade dos projetos deficitários ou superavitários (melhora a avaliação da demanda);
- Contratos baseados em *Performance* (ao invés de quantidade solicita-se “qualidade do serviço”);
- Estabelecimento de parâmetros junto aos possíveis concessionários;
- Adoção de modelos novos e híbridos para os desembolsos por parte do concessionário (pagamento por disponibilidade, de acordo com a flutuação da demanda).

Dificuldades:

- Não se levar em conta, desde o início, o “Custo de Financiamento”;
- Falta de treinamento e suficiente especialização dos quadros técnicos responsáveis pelas modelagens das concessões;
- Dinâmica da Política diferente da necessidade de abordagem para concessões de longo prazo.

Oportunidades:

- Fomentar parcerias com o princípio de transparência.

Mesa 6 – Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade/PR, MT, CNI, ANEOR, CNT, ABDID e CNA (Não houve Comentários)**Mesa 7 – SINICON, ABCR, DER-DF, ANTF, ABCE, ABCTrans e SINAENCO****Pontos Fortes (Não houve Comentários)****Dificuldades (Não houve Comentários)****Oportunidades:**

- Estabelecimento de critérios para elaboração de projetos básicos de qualidade, antes das licitações de PPPs ou concessões;

- Conforme referência dos palestrantes (de dez países diferentes), a soma dos custos com “Estudo de Viabilidade”, “Projeto Básico” e “Projeto Executivo” geralmente representam apenas 3% do valor total do empreendimento;
- Necessário formar grupo de trabalho para redefinir critérios de contratação dos serviços de projeto e licenciamento ambiental, prévios a modelagem de PPPs e concessões.

Mesa 8 – Não se Aplica (BIRD e Palestrantes)

Mesa 9 – Não se Aplica (Palestrantes)

Mesa 10 – MT, DNIT, ABCTrans, ANTT e UFSC (Não houve Comentários)