GESTÃO RODOVIÁRIA: redução de custos e geração de receitas

Julho 2014

Sumário

Categoria: 3
Temática 3
Ementa 3
Ideia 4
Nome do Pré-Projeto: 4
Órgão executor: 4
Início / Término da implementação: 4
Público-alvo: 5
Descrição do Projeto: 5
Potencial de redução de custos / geração de receita para o Estado: 6
Estudos preliminares: 6
Abertura social (participação da sociedade na elaboração do projeto): 7
Restrições para a implementação do projeto: 7
Grau de novidade do projeto: 7
Benefícios: 7
Riscos: 7

Categoria:

Ideias Inovadoras Implementáveis

Temática:

Como aumentar a eficiência do Processo de Recuperação e Manutenção da Malha Viária Pavimentada e Não Pavimentada?

Ementa:

Minas Gerais possui a maior malha rodoviária do Brasil. São 35.275Km de rodovias distribuídas em rodovias pavimentadas e não pavimentadas, de jurisdição federal e estadual. Quanto às características das estradas, a malha federal, conservada pelo DNIT, possui 240Km não pavimentados e 9.254Km pavimentados e a estadual se divide em 6.069km não pavimentados e 19.713km pavimentados[1].

O processo "Recuperação e manutenção da malha viária pavimentada e não pavimentada" visa à manutenção da malha rodoviária estadual e federal delegada em boas condições funcionais e estruturais, garantindo trafegabilidade mais segura, confortável e econômica de pessoas e bens em todas as regiões do território mineiro.

As rodovias de Minas Gerais são mantidas fundamentalmente por 2 modalidades de contratação:

- Programa de Recuperação e Manutenção Rodoviária do Estado de Minas Gerais (PROMG): contratos de 4 anos em que a empresa é responsável por recuperar e manter as rodovias, obedecendo padrões de desempenho/qualidade definidos pelo DER. A avaliação é baseada nos resultados apresentados, com medições aferidas por quilômetro de pavimento recuperado e total de quilômetros conservados.

- Contratos de manutenção/conservação de Rodovias (Conserva): Contratos de 1 ano em que a empresa permanece mobilizada para atender às necessidades das Coordenadorias Regionais (CRG), executando serviços rodoviários conforme demanda do DER. As medições são efetuadas por itens de serviço executados.

Esses serviços de recuperação e manutenção da malha viária são monitorados e fiscalizados pelas 40 Coordenadorias Regionais dispostas em todas as regiões do Estado, com instalações próprias, pessoal, equipamentos e autonomia orçamentária e financeira.

Em ambas as modalidades de contratação certamente ainda existem possibilidades de inovação, seja do ponto de vista dos métodos construtivos, que hoje ficam a cargo das empresas contratadas, seja no próprio formato da contratação dos serviços, como foi o caso do PROMG, que aliou a melhor qualidade de serviço ao menor custo possível.

Assim sendo, este projeto objetiva identificar iniciativas que aumentem a eficiência do processo de recuperação e manutenção da malha viária de Minas Gerais, de modo a potencializar a efetividade das ações finalísticas do órgão.

[1] Fonte: MINAS GERAIS, Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas, Departamento de Estradas de Rodagem – DER/MG. Boletim Rodoviário DER/MG 2013 – Situação Física em 31 de dezembro de 2012

Ideia:

GESTÃO RODOVIÁRIA: redução de custos e geração de receitas

Nome do Pré-Projeto:

Implantação do Sistema de Gerenciamento da Dívida Ativa do DER/MG

Órgão executor:

Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais

Início / Término da implementação:

01/01/2015	30/11/2015

Público-alvo:

Cidadãos em débito com o Estado de Minas Gerais.

Descrição do Projeto:

Projeto: Desenvolver um sistema informatizado que permita o cadastro em dívida ativa de débitos referentes a diversos tipos de infração (balanças, radares, transporte coletivo, faixa de domínio, dentre outros), cujos pagamentos virão a compor o recurso do FUNTRANS.

O problema e motivação: Um dos grandes desafios enfrentados pela Administração Pública atual é conseguir compatibilizar o crescimento exponencial das demandas com as fontes limitadas de receita. No caso da Política de Recuperação e Manutenção da Malha Viária, a ampliação da demanda veio, inclusive, acompanhada da redução de receitas vinculadas, como a isenção para a CEMIG do pagamento da Taxa de Licenciamento da Faixa de Domínio das Rodovias – cerca de R$ 30 milhões – e redução a zero da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico/Combustíveis (CIDE) – cerca de R$ 230 milhões. Atualmente o Processo é financiado essencialmente por operações de crédito, convênios e recursos do Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes – FUNTRANS.

A fim de aumentar a eficiência do Processo de Recuperação e Manutenção da Malha Viária Pavimentada e Não Pavimentada é fundamental otimizar o recurso do FUNTRANS, que hoje gira em torno de R$ 130 milhões.

Mensalmente são lavrados cerca de 90 mil autos de infração no DER/MG (balanças, radares, transporte coletivo, faixa de domínio, dentre outros), cujos pagamentos virão a compor o recurso do FUNTRANS. Destes, em torno de 25% não são quitados, o que representa 22 mil autos mensais, e tais dívidas prescreverão em 5 anos. O valor de infrações não pagas nos últimos 5 anos totaliza R$ 220 milhões. O mesmo ocorre para débitos de empreiteiras processadas que descumpriram contratos firmados, porém esses recursos não são recolhidos para o FUNTRANS. A consequência é a acentuação da sensação de impunidade já incorporada pelos cidadãos e empresas, não coerção/educação do infrator, ineficiência do investimento em fiscalização e redução da receita.

A proposta é desenvolver um sistema informatizado que permita o cadastro em dívida ativa de débitos referentes a diversos tipos de infração. Parte desses documentos já está informatizada, o que representa um incentivo adicional para a implementação de um mecanismo de gerenciamento dos débitos. Entretanto, hoje existe o limite de R$ 5 mil de

débito para iniciar a inscrição em dívida ativa. Para garantir a efetividade do sistema é fundamental que este seja implantado em conjunto com a Secretaria de Fazenda - SEF, visando a inclusão dos débitos no CPF/CNPJ do infrator. A SEF, por sua vez, consolidaria todos os débitos de tal CPF/CNPJ ampliando as chances de alcançarmos R$ 5 mil.

Um exemplo de sucesso já está em funcionamento na BHTRANS, através da Gerência de Dívida Ativa da Prefeitura de Belo Horizonte (a gerência faz parte da Secretaria Municipal Adjunta de Arrecadações da Secretaria Municipal de Finanças). A inscrição de multas em dívida ativa foi iniciada em 2000, sendo as primeiras efetivamente inscritas em 2003. Uma vez finalizados os prazos recursais, a dívida é desvinculada do automóvel e vinculada ao proprietário do veículo. São, então, encaminhadas para o setor de Dívida Ativa cerca de quatro vezes por ano, quando ainda faltam dois anos para o fim do período para prescrição, que é de 5 anos. Vale ressaltar que o limite para inscrição em dívida ativa da Prefeitura é de R$ 1,6 mil e é válido por CPF/CNPJ não apenas para questões de multa, e sim para toda e qualquer dívida que o indivíduo/empresa tenha com o município (ISS, outros tributos). Dessa forma, a fiscalização como um todo é muito mais efetiva.

Potencial de redução de custos / geração de receita para o Estado:

Considerando que as infrações não pagas nos últimos 5 anos acumulam R$ 220 milhões, caso a taxa de inadimplência caia dos atuais 25% para 6,7% (taxa de consumidores inadimplentes apurada pelo BACEN em dez/2013) em virtude da inscrição em dívida ativa, cerca de R$ 32 milhões anuais serão gerados.

Orçamento:

R$ 395.700,00

Estudos preliminares:

- Levantamento dos valores de infrações não pagas;
- Levantamento dos fluxos da dívida ativa de multas de trânsito, faixa de domínio e fiscalização de transporte;

- *Benchmarking* na Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

Abertura social (participação da sociedade na elaboração do projeto):

Não houve.

Restrições para a implementação do projeto:

Disponibilidade de recurso;

Grau de novidade do projeto:

Novo para organização: propostas de mudança organizacional, mudança tecnológica ou mudança na demanda.

São propostas não conhecidas pela organização mas já implantadas em outras organizações.

Benefícios:

Governo: Apropriação por parte do Estado de receitas por ele geradas com multas de balanças, radares, transporte coletivo, faixa de domínio, entre outros, através da implantação de um sistema de gerenciamento da Dívida Ativa.

Sociedade: Otimização do investimento do recurso público, redução da sensação de impunidade na aplicação das penalidades, aumento da segurança rodoviária.

Riscos:

Ameaças: Dificuldade/morosidade no desenvolvimento do sistema de gerenciamento da dívida ativa pela Prodemge.

Ações mitigadoras: Verificar prazos, valores e condições de outros fornecedores.