



RESUMO PARA A IMPRENSA

Este estudo se enquadra na série de publicações "Transporte Rodoviário", da Confederação Nacional do Transporte (CNT). A publicação caracteriza a sinalização das rodovias brasileiras, destacando as suas condições e os aspectos de padronização. Apresenta a evolução das condições da sinalização viária no Brasil, com dados e informações da Pesquisa CNT de Rodovias, e os relaciona à implantação de programas de manutenção e melhoria dessa variável em rodovias federais. O estudo também traz recomendações para o aprimoramento do desempenho da sinalização das rodovias brasileiras.

SINALIZAÇÃO VIÁRIA BRASILEIRA AVANÇA COM BR-LEGAL, MAS PROBLEMAS PERSISTEM

O BR-Legal – Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária, iniciado em 2013, contribuiu para aprimorar a sinalização nas rodovias federais sob jurisdição do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) e introduziu o conceito de performance na execução dos serviços. O programa inovou na forma de licitação, na atribuição de responsabilidades às contratadas e na metodologia das soluções a serem empregadas. O objetivo era a padronização da sinalização rodoviária na malha federal, independentemente da localização geográfica regional da rodovia.

Em sete anos de vigência do BR-Legal, houve nítidos avanços na avaliação geral da sinalização nas rodovias federais públicas. Considerado o período entre o início do programa e o ano de 2019, houve em média uma melhora de 17,8 pontos percentuais nos trechos rodoviários onde houve intervenções do BR-Legal, passando de 39,7% para 57,5% de avaliação positiva. Cabe ressaltar, porém, que ainda há trechos de rodovias que possuem condições inadequadas de sinalização e oferecem riscos aos usuários.

ATRASOS E PROBLEMAS NA EXECUÇÃO DO ORÇAMENTO

Nos três primeiros anos do BR-Legal (2015-2017), a União gastou R\$ 1,49 bilhão com o programa, valor que supera o R\$ 1,47 bilhão dispendido com os programas que o antecederam (Prosinal e Prodefensas), em seus oito anos de duração. O BR-Legal chegou a representar 17,0% dos investimentos da União com manutenção de trechos em 2015, 9,9% em 2016, 13,1% em 2017, 14,9% em 2018 e 7,6% em 2019.

Houve, porém, atrasos na execução do programa, que empurraram o encerramento da maioria dos contratos para 2021 (a previsão inicial era 2018) e, R\$ 4,47 bilhões de orçamento previstos, foram investidos, entre 2014 e 2019, apenas R\$ 2,82 bilhões em valores nominais – equivalentes a R\$ 3,12 bilhões em valores corrigidos –, o que representa 63% do previsto.

MAIOR PARTE DAS INTERVENÇÕES SE CONCENTRA EM SINALIZAÇÃO VERTICAL

As intervenções realizadas, dentro do programa BR-Legal, tiveram percentuais de execução distintos, tendo a sinalização vertical alcançado o maior percentual (70,0%). Na sequência, estão as intervenções de sinalização horizontal (com 58,1% de execução) e de dispositivos de segurança (45,0%).

Foram registrados, ainda, atrasos no início da execução das intervenções do programa, com destaque para a sinalização vertical e os dispositivos de segurança – sendo assinalável, para este, a não execução em alguns lotes –, com prejuízos tanto à qualidade da sinalização quanto à segurança viária.

RELATÓRIOS DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INDICAM PROBLEMAS DE FISCALIZAÇÃO E DE EXECUÇÃO

A CNT, neste estudo, compilou achados de auditorias ao programa BR-Legal realizadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pela Controladoria-Geral da União (CGU). Os achados apontam problemas de fiscalização, superposição do programa com outras ações, execução insuficiente e/ou inadequada, atrasos, priorização de trechos críticos e inconformidade de projetos.

Os relatórios desses órgãos indicam que, em alguns casos, não foram contratadas empresas para realizar serviços de supervisão e gerenciamento do programa e que houve carência de pessoal e de equipamentos para realizar os serviços de fiscalização. Em alguns trechos rodoviários do BR-Legal em superposição com outras ações e programas de melhoria, houve casos de duplicidade na contratação de serviços e ainda de ausência ou insuficiência de execução da sinalização horizontal devido à má condição do pavimento (sob responsabilidade de outro programa).

Foram verificados atrasos na elaboração e na entrega dos projetos básicos e executivos, com o conseqüente retardamento no início dos serviços de sinalização. Além disso, não houve priorização cronológica na execução de trechos concentradores de acidentes e demais pontos críticos.