

FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO DA PONTE RIO-NITERÓI

O trecho da BR-101 localizado entre a Ponte Presidente Costa e Silva, também conhecida como Rio-Niterói e o entroncamento com a rodovia estadual RJ-071 (linha vermelha) foi inicialmente concedido em 1/6/1995 pelo prazo de vinte anos.

Dessa forma, como o atual concessionário tem o direito de explorar a Ponte Rio Niterói até maio de 2015, o governo informou a realização de nova licitação para selecionar interessado em explorar a Ponte sob o regime concessão, pelo prazo de trinta anos. Os investimentos previstos, em valores reais, ultrapassam R\$ 2 bilhões, e incluem a construção de alça de acesso à Linha Vermelha.

Objetivo da auditoria

A fiscalização concomitante dos processos de concessão sempre busca avaliar a regularidade e a consistência dos estudos preparatórios à licitação, quando são fixadas a tarifa base, os investimentos e as demais obrigações do vencedor da licitação, a exemplo dos índices de qualidade que serão exigidos na prestação do serviço.

No caso da Ponte Rio-Niterói, o Tribunal analisou a robustez dos valores apresentados pelo Poder Concedente, a divisão dos riscos da concessão entre o poder público e o concessionário e os mecanismos para otimizar a execução do contrato de prestação do serviço público relativo à exploração da Ponte Rio-Niterói.

Principais achados do TCU

Como resultado de sua análise, o Tribunal condicionou a publicação dos editais à correção de impropriedades identificadas e ainda efetuou outras determinações e recomendações para as próximas concessões e para o aperfeiçoamento da atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Ressalvas apontadas pelo TCU em relação aos estudos da concessão da Ponte Rio-Niterói:

- dimensionamento de quantitativo de pessoal e de veículos em montantes consideravelmente superiores ao atualmente empregado na concessão da Ponte Rio-Niterói, onerando de modo injustificado a tarifa base do pedágio; e
- parâmetros de custos para a realização das obras excediam injustificadamente o referencial de preço oficial para obras rodoviárias (Sicro).

Deliberações do TCU

O TCU condicionou a publicação do edital à correção dos custos de mão de obra e de veículos e à retificação do orçamento referente às obras da Alça de Ligação com a Linha Vermelha e da Avenida Portuária.

O Tribunal também determinou, para as futuras concessões, que a ANTT estabeleça padrões para o dimensionamento da estrutura organizacional da empresa concessionária, para fins de elaboração dos estudos de viabilidade econômico-financeira. Além disso, o TCU determinou que a Agência Nacional de Transportes Terrestres elabore metodologia para o cálculo da fração do ganho de produtividade que será obtido pelo concessionário ao longo dos anos de concessão e que será repassado ao usuário na forma de redução da tarifa do pedágio.

Finalmente, o Tribunal recomendou à ANTT a adoção de medidas para aprimorar sua atuação nos processos de concessão, a exemplo da inclusão, nos reajustes tarifários periódicos, dos resultados da pesquisa de satisfação do usuário.

Benefícios esperados

Ainda durante a execução dos trabalhos, por sugestão da Unidade Técnica do Tribunal, a ANTT adotou medidas corretivas que diminuíram a tarifa base do pedágio em 6%.

As correções determinadas pelo TCU no que diz respeito ao redimensionamento do quantitativo de pessoal e de veículos, somadas à retificação do orçamento das obras de acesso à Linha Vermelha e da Avenida Portuária, poderão multiplicar esse decréscimo em até três vezes.

Além disso, tem-se como benefício o aprimoramento da atuação da Agência nas próximas concessões rodoviárias.

Acórdão

86/2015-TCU-Plenário

Data da sessão 28/1/2015

Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues

Processo TC 033.019/2014-2

Unidade Técnica Responsável: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária (SeinfraRodovias)



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Transporte