



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA SEGUNDA REGIÃO

SUSPENSÃO DE LIMINAR (SUSEX) Nº 2015.00.00.003097-7

CNJ Nº 0003097-88.2015.4.02.0000

REQUERENTE: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

REQUERIDO: JUÍZO DA PRIMEIRA VARA FEDERAL DE PETRÓPOLIS – RJ

INTERESSADO: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

PRESIDENTE DO TRF2: DESEMBARGADOR FEDERAL POUL ERICK DYRLUND

Processo Originário nº 2014.51.06.000067-0 – 1ª Vara Federal de Petrópolis – AÇÃO CIVIL PÚBLICA PROPOSTA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

CNJ nº 0000067-87.2014.4.02.5106

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, por sua Procuradora Regional da República, intimada da decisão que, com amparo no art. 4º da Lei nº 8.437/92 c/c o art. 225 do Regimento Interno do Tribunal Regional Federal da 2ª Região, em sede de cognição sumária, DEFERIU o pedido de suspensão de liminar em Ação Civil Pública, vem interpor

AGRAVO INTERNO

com fundamento no art. 223 do Regimento Interno desta Corte, requerendo seu processamento e julgamento, nos termos da lei, pelas razões de fato e de direito adiante elencadas.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

I – DA TEMPESTIVIDADE

O presente AGRAVO é tempestivo, eis que os autos eletrônicos ingressaram no *Parquet* em 08 de abril de 2014, e, contando-se em dobro o prazo recursal, expiraria em 18 de abril, sábado, sendo o recurso interposto no primeiro dia útil subsequente, 20 de abril de 2015.

II – DA LEGITIMIDADE

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, sendo autor da Ação Civil Pública na qual foi deferida a liminar ora suspensa em cognição sumária, tem legitimidade para interpor recurso.

III – DO INTERESSE EM RECORRER

Uma vez que a decisão, ora liminarmente suspensa, não apenas laborou em equívoco ao tomar a nova liminar concedida como potencialmente afrontosa a anterior decisão adotada em SUSEX, mas, principalmente, porque o eminente julgador foi induzido a erro pelas unilaterais razões apresentadas pela requerente ANTT, de modo que, a suspensão da liminar concedida pela magistrada da 1ª Vara Federal de Petrópolis, esta, sim, causa lesão ao erário e à segurança pública, como restará demonstrado nesta peça de agravo, risco que a Ação Civil Pública objetiva evitar.

IV – BREVE RESUMO DA PRESENTE SUSEX

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL AJUIZOU AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM FACE DE CONCORRÊNCIA, ANTT E UNIÃO FEDERAL, objetivando, liminarmente,



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

em apertada síntese: "a) a contratação de equipe técnica especializada e independente para realização de Auditoria de Segurança Viária (ASV) de todo o projeto viário do empreendimento Nova Subida da Serra de Petrópolis (NSS), previsto no Plano de Exploração da Rodovia BR 040/MG/RJ quando da celebração do Contrato de Concessão PG 138/95-00; b) a interrupção das obras da NSS quanto aos lotes 3 e 4 até a conclusão e eventuais alterações no projeto decorrente do relatório final da ASV; c) a promoção de alterações no projeto da NSS, de modo a adequá-lo ao disposto no art. 6º, X, da Lei nº 8.666/93, que exige projeto executivo para realização da obra; d) que seja impedido o início de qualquer parcela da obra NSS que implique em custos superiores aos previstos originalmente no PER; e) a suspensão total das obras no empreendimento em caso de descumprimento de possível provimento favorável aos pedidos anteriores.

No bojo da Suspensão de Liminar de nº 0106011-70.2014.4.02.0000 foi proferida decisão por Vossa Excelência, deferindo em parte o pedido, "a fim de suspender, até prolação da sentença, os efeitos da decisão proferida nos autos da ação civil pública nº 2014.51.06.000067-0, no que tange aos itens "c" e "e" para a CONCER, item "a" para a UNIÃO e item "e" para a ANTT, como de direito, nos termos da fundamentação supra."

No curso da Ação Civil Pública, verificando o MPF a manutenção, por Vossa Excelência, de alguns itens da liminar anteriormente conferida, solicitou informações e obteve estofo para solicitar seu cumprimento, o que gerou nova decisão liminar, nos seguintes termos:

"Dessa forma, DEFIRO O PEDIDO EM PARTE, para (i) fixar os efeitos do provimento antecipatório de fls. 1.386/1.390 retroativos à data da propositura da ação, (ii) declarar a nulidade das cláusulas do 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 138/95 (fls. 1.395/ 1.416) que digam respeito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato a fim de complementar a verba já prevista para a execução do empreendimento NSS, constante do item 1.9 do Programa de Exploração da Rodovia- PER, e (iii) determinar que a UNIÃO e a ANTT se abstenham de repassar à



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

CONCER quaisquer recursos financeiros que não estejam originalmente previstos no PER, sobretudo aqueles previstos na Cláusula 2.2 do Termo Aditivo, sem que antes seja promovido o necessário procedimento licitatório.”

É contra esta decisão que ora se interpôs agravos de instrumento pela ANTT (0003206-05.2015.4.02.0000), UNIÃO (0003008-65.2015.4.02.0000) e CONCER (0003197-43.2015.4.02.0000), bem como a presente Suspensão de Liminar (0003097-88.2015.4.02.0000) pela ANTT.

No bojo desta Suspensão de Liminar, foi proferida decisão por Vossa Excelência, deferindo o pedido, “a fim de suspender o ato impugnado, até prolação da sentença na ação civil pública em tela.”

Dentre os diversos argumentos utilizados pela ANTT e acolhidos por Vossa Excelência está aquele que aduz ter a nova decisão liminar afrontado o que restou decidido na anterior suspensão de liminar por Vossa Excelência, o que nem de longe é correto afirmar.

**VI – DA NOVA LIMINAR – INEXISTÊNCIA DE AFRONTA AO
DECIDIDO POR ESSE TRIBUNAL**

Em decorrência da anterior decisão que suspendeu alguns itens da liminar, O MPF, nos autos da ACP, requereu o cumprimento dos itens da decisão liminar que não haviam sido suspensos pelo Tribunal, o que restou deferido pela Juíza (fls. 1676- 1677 dos autos originais).

Diante de novas informações e documentos juntados pelos demandados, foi dada nova vista ao MPF que, em petição de fls. 1779-1785¹, se

1 DOC 01 - anexo



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

manifestou no sentido de que a decisão liminar, nos pontos em que mantida pelo Tribunal, repercutia no 12º Termo aditivo ao contrato de concessão, aditivo este celebrado entre a CONKER e a ANTT em abril de 2014.

Eis os termos do pedido feito pelo MPF:

“A decisão liminar de f. 1386-1390 determinou à ANTT e à UNIÃO, em seus itens “d” e “c”, respectivamente – pontos estes mantidos pelo Tribunal Regional Federal da 2ª Região –, a suspensão, até o julgamento da presente ação, da entrega da execução completa da obra da nova pista de subida à CONKER, somente exigindo desta a execução da parcela da obra cujos recursos já estavam previstos no PER, sem autorizar qualquer aumento de tarifa básica do pedágio ou prorrogação do contrato de concessão.

Ressalte-se que a manutenção da decisão liminar no tocante a estes itens implica necessariamente na suspensão dos efeitos do 12º aditivo ao contrato nº PG 38/95-00 firmado entre a CONKER e a ANTT.

No entanto, ao invés de comunicar a suspensão do 12º Termo Aditivo, a ANTT informou, à f. 1719, que, consoante Nota de Empenho nº 2014NE001191, foi efetuado empenho em 19.12.2014, referente ao primeiro aporte da União à CONKER, nos termos do 12º Aditivo, sem ter, contudo, anexado cópia da referida Nota de Empenho, nem informado o valor repassado à concessionária.

Ocorre que a manutenção dos efeitos do 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão PG 138/95, inclusive o repasse realizado após a decisão desse Juízo, viola frontalmente os itens “d” e “c” da liminar acima mencionados, pois referido Aditivo permite a prorrogação do contrato de concessão por até 17 anos e meio, assim como previu o reajuste da tarifa de pedágio.

(...)



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

Por estas razões, entende este órgão ministerial que os efeitos do 12º Aditivo não podem ser produzidos, pois, além de eivado de nulidade, foi atingido pelos termos da decisão liminar, sendo necessária haver declaração expressa por parte deste Juízo quanto à suspensão de seus efeitos a partir da intimação das rés acerca da decisão liminar que, por óbvio, abrange todos os pontos tratados no referido documento.

Com base nesse raciocínio, foi pedido pelo MPF, no item 2 da petição, “a declaração da extensão dos efeitos da medida liminar de f. 1386-1390 de forma a alcançar o 12º Termo Aditivo, suspendendo expressamente seus efeitos a partir da intimação dos réus da referida decisão liminar;”.

A Juíza Federal da 1ª Vara Federal de Petrópolis, então, assim fundamentou sua decisão, às fls. 1915-1916:

“Portanto, não há dúvidas de que, quando da celebração do 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, as partes ANTT e CONCER conheciam o objeto e pedidos desta Ação Coletiva. Logo, evidencia-se a nulidade das cláusulas do Termo Aditivo conflitantes com o provimento antecipatório deste Juízo (fls. 1.386/1.390) – decisão proferida em 17 de setembro de 2014. Por óbvio, a determinação de que estariam impedidas a ANTT e a UNIÃO de autorizar o início da execução da parcela das obras da nova pista de subida cujo custeio superasse os recursos previstos no PER, sem que antes fosse promovido o necessário procedimento licitatório, não pode conviver com a previsão de aportes de recursos suplementares.”

Daí exsurgiu a decisão contra a qual ora a ANTT pleiteia Suspensão:

A ANTT, segundo consta na decisão proferida por Vossa Excelência na segunda suspensão da liminar, alega que a nova decisão proferida pelo Juízo da 1ª Vara Federal de Petrópolis mais uma vez paralisa as obras do Projeto da NSS, ressuscita o mesmo quadro de insegurança e de prejuízo ao erário já repellido por decisão superior e desrespeita flagrantemente a suspensão imposta pela Presidência nos autos da suspensão de liminar



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

anterior.

Conforme consta na decisão dessa Presidência e de acordo com a Nota Técnica nº 091/2015 da ANTT, a partir de março/2015, a obra da NSS passará a depender exclusivamente da disponibilização dos aportes da União, os quais já somam aproximadamente 182 milhões de reais, de modo que a anulação de algumas cláusulas do 12º Termo Aditivo, além de comprometer diretamente os recursos extraordinários para execução da obra da NSS, importará na paralisação da obra. Em sua manifestação técnica, alerta que os valores referentes aos serviços não executados dentro do prazo de 24 meses previstos para a obra terão que ser repassados diretamente à tarifa de pedágio antes da conclusão da obra (53,15% de aumento) ou darão azo à prorrogação de outorga por 17 anos e 6 meses com vistas à amortização dos investimentos, caso não seja aumentada a tarifa. Destaca ainda que, além do aumento de custos pela mobilização, desmobilização e rescisão de contratos e do atraso na conclusão da obra, a paralisação afetará a fluidez do tráfego e causará riscos à segurança dos usuários e terceiros, principalmente os moradores das comunidades de Duques, Duarte da Silveira e Contorno, em razão da escavação do túnel, que é uma atividade que não pode ser interrompida nem paralisada devido à necessidade de monitoramento e controle de estabilização do maciço, que evitam escorregamento e/ou desabamento no interior do túnel.

Com base nesses argumentos, entendeu Vossa Excelência que a decisão da Juíza Federal da 1ª Vara Federal de Petrópolis contrariou a decisão proferida nos autos de suspensão de liminar ajuizada anteriormente, ao anular as cláusulas do 12º Termo aditivo que preveem a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão mediante aporte de recursos da União, com repasse de quantia à CONCERT, para complementar verba já prevista para a execução da obra da NSS, e, *pari passu*, determinar que a UNIÃO e ANTT “se abstenham de repassar à CONCERT quaisquer recursos financeiros que não estejam originalmente previstos no PER, sobretudo aqueles previstos na Cláusula 2.2 do Termo Aditivo, sem que antes seja promovido o necessário procedimento licitatório”, pois aquela decisão anterior autorizava, sem necessidade de



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

procedimento licitatório prévio, não apenas o repasse de recursos para implantação do empreendimento da NSS, mas também o início da execução da parcela das obras cujo custeio supere os recursos financeiros originalmente previstos no PER.

Ocorre que a decisão proferida na primeira Suspensão de Liminar, como já referido acima, determinou a suspensão apenas de alguns itens da decisão liminar proferida na ACP nº 0000067-87.2014.4.02.5103. Em virtude disso, o MPF, na primeira instância, requereu que fosse dado cumprimento aos demais itens da decisão liminar que ainda estavam valendo, que são os seguintes:

Determinar à CONCOR:

a) que providencie a contratação, no prazo de 30 dias, de equipe técnica especializada e independente, para realizar a Auditoria de Segurança Viária de todo o projeto viário do empreendimento NSS – Nova Subida da Serra, em especial do trecho que contempla o túnel de aproximadamente 5 km localizado no Município de Petrópolis, submetendo o relatório final da ASV à análise técnica da ANTT, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a contratação;

b) no prazo de 30 dias após a análise da ANTT, que promova a readequação do projeto viário da NSS conforme eventuais recomendações do relatório final da Auditoria de Segurança Viária e a agência reguladora;

c) **suspenso;**

d) que promova, no prazo de 90 dias, a alteração do projeto da Nova Subida da Serra de Petrópolis de modo a adequá-lo para que consubstancie um verdadeiro projeto executivo, nos termos do art. 6º, X, da Lei 8.666/93, o submetendo no referido prazo à análise técnica da ANTT, devendo informar, no prazo inicial de 30 dias se irá realizar diretamente as alterações no projeto ou, em caso negativo, comprovar no



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

mesmo prazo a contratação de empresa especializada com tal objetivo;

e) **suspensão;**

Determinar à ANTT:

a) que, no prazo de 30 dias após o recebimento da documentação necessária, conclua a análise técnica detalhada do relatório final da ASV, determinando à CONCER as eventuais readequações necessárias ao projeto viário NSS;

b) que, independente da conclusão da ASV, submeta, de imediato, o projeto viário apresentado pela CONCER à análise quanto ao atendimento das normas técnicas e, ainda, ao check list elaborado pela própria agência reguladora, determinando à concessionária a adoção das medidas necessárias para eventual readequação do projeto da NSS;

c) que, no prazo de 30 dias após o recebimento do novo projeto alterado pela CONCER, conclua a análise técnica detalhada do projeto, verificando se atende aos requisitos de um projeto executivo, nos termos do art. 6º, X, da Lei 8.666/93;

d) que suspenda, até o julgamento da presente ACP, a entrega da execução completa da obra da nova pista de subida à CONCER, somente exigindo desta a execução da parcela da obra cujos recursos já estavam previstos no PER, sem autorizar qualquer aumento de tarifa básica do pedágio ou prorrogação do contrato de concessão;

e) **suspensão;**

Determinar à UNIÃO:



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

a) **suspensão;**

b) no prazo de 180 dias, defina como será realizado o custeio da parcela da obra não prevista no PER, promovendo a inclusão da previsão orçamentária dos recursos com tal objetivo;

c) que suspenda até o julgamento da presente ACP a entrega da execução completa da obra da nova pista de subida à CON CER, somente exigindo desta a execução da parcela da obra cujos recursos já estavam previstos no PER, sem autorizar qualquer aumento de tarifa básica do pedágio ou prorrogação do contrato de concessão;"

Portanto, com base nos itens ainda vigentes da decisão liminar, principalmente os sublinhados acima, requereu o MPF o cumprimento pelos demandados dos referidos itens, bem como que a permanência em vigor dos referidos itens, por via de consequência, ia de encontro ao que estava previsto no 12º Termo Aditivo, através do qual havia sido determinado aportes pela União para custear as obras da NSS, e se esses aportes não fossem concretizados, ensejaria a prorrogação do contrato de concessão por até 17 anos e 6 meses. Dessa forma, requereu o MPF então a extensão dos efeitos da liminar de modo a alcançar os efeitos do referido aditivo.

Percebe-se, então, com clareza cristalina, que não houve nem por via direta e muito menos por via transversa, descumprimento pela Juíza de 1ª Instância de decisão proferida em sede de Suspensão de Liminar, pois se pretendeu apenas o cumprimento daquilo que ficou em vigor, o que foi deferido às fls. 1676- 1677 e, posteriormente, complementado pela decisão de fl. 1915-1916.²

**VII – DA NECESSIDADE DE REVISÃO DA LIMINAR
ANTERIORMENTE DEFERIDA ANTE O GRAVE RISCO DE LESÃO AOS**

² Todo este relato do curso da ACP após o deferimento da primeira Suspensão Liminar contou com o valioso apoio da Excelentíssima Senhora Procuradora da República Dra. Joana Barreto Batista, titular do ofício na Procuradoria da República no Município de Petrópolis.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

COFRES PÚBLICOS, À SEGURANÇA VIÁRIA E À SEGURANÇA DOS CIDADÃOS – FUNDAMENTOS QUE SE INVERTEM PARA AMPARAR A DECISÃO DA JUIZA DE PISO

Como já visto, a celeuma que se impôs na ACP diz respeito à ausência de licitação para a NSS, pelas razões nela expostas, notadamente à ausência de um projeto executivo quando da obtenção da Concessão, nos idos de 1996; a necessidade de uma Análise de Segurança Viária (ASV); à impossibilidade de liberação de qualquer outro valor pela UNIÃO ou ANTT, tampouco de autorização para aumento de pedágio ou prorrogação da concessão por mais 17 anos e meio.

No curso da ação e, portanto, após tornado litigioso o bem pela citação, as rés CONKER, UNIÃO e ANTT, em escancarada má-fé e deslealdade processual, celebraram o 12º Termo Aditivo ao contrato nº PG-138/95-00, no qual diversas irregularidades foram destacadas por perito da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, conforme Pareceres Técnicos em anexo³.

Não fosse o bastante, iniciaram a execução dos lotes 3 e 4, um deles que diz respeito precisamente ao túnel que estaria sendo escavado e que, ao contrário do que informam as rés, não cumpre os requisitos legais para seu funcionamento nem mesmo para sua construção.

Ou seja, para além dos problemas com a liberação de recursos para obras que deveriam ser objeto de licitação e não foram, a própria execução das obras neste momento é causadora de risco de grave lesão à saúde e segurança públicas, e não sua paralisação, como sustenta a ora Requerente ANTT.

Em anexo, (e mais afrente se tocará neste ponto) faz-se a juntada de duas reportagens com acidente ocorrido na construção do malfadado túnel, construção assoberbada a fim de configurar a consumação de um

3 Relatórios Técnicos nºs 039/2012, 025 e 176/2013, 235/2014, 016 e 55/2015.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

fato que ao Poder Judiciário não reste outra alternativa que não determinar sua conclusão.

E mais, uma conclusão que não atenderá – porque faticamente impossível – às diretrizes nacionais sobre condições de construção, notadamente com rotas de fuga de túneis.

Ou seja, o perigo da demora aqui é invertido. Não seja a pronta atuação do Poder Judiciário em suspender as obras e o repasse dos aportes financeiros, há grave risco à saúde e segurança da população, bem assim de lesão aos cofres públicos.

Sob este aspecto, chamo especial atenção aos documentos juntados em anexo.

De pronto, afirmo, para que nenhuma dúvida paire, que não se está, neste momento, discutindo a procedência ou improcedência do pleito principal.

O âmbito de cabimento da Suspensão de Liminar, como bem advertiu V.Exa em sua decisão, é restrito e é nesta restrição que vamos trabalhar.

Pois bem.

Já no curso do inquérito civil público que precedeu a ACP de origem, foi elaborado o laudo pericial da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão nº 039/2012⁴, pelo professor-doutor em Engenharia de Transportes M. Sc. em Engenharia Civil, Dr. José Alex Sant'Anna, que atestou, em síntese, que não havia consenso sobre a origem e disponibilidade dos recursos para a empreitada da Nova Subida da Serra (NSS), que a obra em questão:

4 DOC. 02 - anexo



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

“está dividida em dois trechos independentes, sendo o primeiro dos km 102 ao km 92 (Belvedere) orçado em R\$ 480.000.000,00 (...) e o segundo dos km 92 ao km 83 (quase que totalmente executado em túnel) orçado em R\$ 320.000.000,00 (...)”

Estamos na presente Suspensão de Liminar tratando precisamente do segundo trecho, entre os quilômetros 92 e 83, orçado em 320 milhões de reais.

Já naquele laudo se apontava que o Projeto Básico começou a ser referenciado como Projeto Executivo, o que denota flagrante ilegalidade que foi sendo administrada pela União, pela ANTT e pela CON CER. A grande e relevante diferença entre tais modalidades de “projeto” diz respeito exatamente a que, no primeiro, o Básico, permite uma avaliação global do empreendimento para atestar sua viabilidade ambiental, técnica e econômica. O segundo, o Executivo, esmiúça os detalhes construtivos da obra, o que pode ensejar ajustes nos apontamentos do projeto básico, tudo de acordo com o disposto no art. 6º , IX e X da Lei de Licitações.

Naquela ocasião, apontava-se a impropriedade do *modus operandi* da ANTT, União e CON CER na confabulação para realizar a obra em trato, que iria de encontro ao já vedado pela lei, corroborado pela decisão contida no acórdão nº 760/2007, do TCU. A questão da segurança viária igualmente foi apontada e ignorada pelas partes.

Mas as posteriormente rés da ACP, não quedaram-se inertes nem observantes do que recomendado pelo TCU e no estabelecido pela Lei de Licitações. Ao contrário, levaram adiante projeto sem a Auditoria de Segurança Viária necessária e, pior, com valores sem fonte de custeio em muito superiores aos estabelecidos no PER já citado.

Neste sentido, consta especialmente dos itens 36 a 40 do Laudo Pericial da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do MPF nº 25/2013⁵.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

Prosseguindo nas irregularidades, foi solicitado novo laudo à 5ª Câmara de Coordenação e Revisão, desta feita sendo elaborado o pericial nº 176/2013⁶, que, em síntese, reafirmou o já contido nos laudos anteriores e atestou, nos seus itens 26 e 27, que, já naquele momento, havia grave falha no Projeto quanto à segurança da obra do túnel, em desobediência à NBR/ABNT 15775:2009, norma, aliás, como se verá adiante, que caducou e deu lugar a outra, igualmente descumprida.

Também daquele parecer técnico, constou que (item 46) “Na situação atual, o empreendimento NSS está dividido em dois trechos (...) passando-se a ter DUAS obras ou dois lotes, em substituição à obra licitada junto ao Leilão de Concessão (...), o que implicaria, salvo melhor juízo, na nulidade da licitação anterior”.

Nas suas conclusões, o perito afirmou (item 58):

“58. Sugere-se, finalmente, a suspensão preventiva, liminarmente, das atividades do projeto e da obra, até que estejam esclarecidas as questões legais levantadas neste parecer, especialmente quanto aos conflitos com a Lei nº 8.666/93 e o recomendado pelo Acórdão - TCU nº 760/2007 e se tenha relativas garantias de exequibilidade com orçamento detalhado e recursos previstos, dado que o projeto, na forma que foi apresentado no ICP nº 1.30.007.000300/2012-86 em 27 volumes, e sua respectiva equação financeira, podem implicar em grandes prejuízos aos cofres públicos.”

E foi justamente o conjunto desses laudos periciais que ensejaram a propositura da Ação Civil Pública originária desta Suspensão de Liminar.

Ao contrário do que restou afirmado pela ANTT na presente e na anterior Suspensão de Liminar, o risco para os cofres públicos e

6 DOC. 04 - anexo



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

para a segurança viária e dos cidadãos decorre da realização da obra e não de sua suspensão, desde que fosse feita de forma adequada. Aliás, houvesse a União, a ANTT e a CONCER atuado de forma transparente e no interesse público, sequer teria a última iniciado a obra e as primeira e segunda celebrado com a última o 12º Termo Aditivo.

Aliás, objetivando induzir em erro o Juízo de primeira instância e superar os entraves legais postos no Inquérito Civil antecedente da ACP, as Rés movimentaram-se nos meandros administrativos para gerar o Termo Aditivo nº 12/2014⁷, posterior, como se viu, à propositura da ação, tudo a objetivar levar adiante uma obra sem projeto executivo, sem provisionamento de recursos, sem segurança viária, enfim, sem qualquer elemento básico necessário a uma obra de tal magnitude.

Sobre tal termo aditivo, foi igualmente submetido à perícia da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal. Gerou, inicialmente, o Relatório Técnico nº 235/2014 5ª CCR⁸ e, na sequência, o Relatório Técnico 016/2015 5ª CCR⁹, ambos analisados pelo *Parquet*, nos quais diversas questões de ordem pública e defesa do erário e da segurança viária e dos cidadãos foram tratadas e esclarecidas.

A leitura dos itens 17/27 do Relatório Técnico 235/2014 – 5ª CCR-MPF, deixa claro que a União, a ANTT e a CONCER, para driblar as normas legais, redividiram a obra que já havia de uma sido dividida em duas (o que já configurava lesão aos cofres públicos e ilegalidade), para cinco, aumentando astronomicamente os custos e colocando em risco o cumprimento do contrato de concessão, em clara afronta às leis e prejuízo iminente aos cofres públicos.

Da análise do Termo Aditivo 12/2014 ao Contrato de Concessão nº 138/95-00 – que ensejou a primeira liminar – verifica-se que tem por

7 DOC. 05 - anexo

8 DOC. 06 - anexo

9 DOC. 07 - anexo



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

objeto "(...) incluir, no CONTRATO DE CONCESSÃO Nº PG-138/95-00 novos investimentos, descritos no Anexo I, em complementação à verba já prevista para a execução da Nova Subida da Serra de Petrópolis (...)" e que objetivou tão somente legalizar uma série de ações controvertidas que potencialmente ferem o interesse público e agridem o erário.

Dos itens 39/40 do Laudo Técnico 235/2014, extrai-se a magnitude da lesão aos cofres públicos. Transcrevo:

“39. O acréscimo de valores em relação ao inicialmente previsto no Leilão da Concessão, de R\$ 401.527.080,00 (quatrocentos e um milhões, quinhentos e vinte e sete mil e oitenta reais), a valores de dezembro de 2014, é exorbitante, pois se considerada a totalidade a obra desde o km 102 ao km 83, as duas partes (ver §§ 6, 7, 14, 21, 22, 29, 31 e 32 acima), **chegaria ao montante de R\$ 5.849.189.890.71 (cinco bilhões, oitocentos e quarenta e nove milhões, cento e oitenta e nove mil, oitocentos e noventa reais e setenta e um centavos), sem considerar o BDI e ainda sujeito a majorações significativas, uma vez que não foi elaborada ainda a totalidade do projeto.** (grifei)

40. Finalmente, considera-se que o instrumento para a prorrogação da concessão utilizado de forma a cobrir a falta de previsão de recursos no Orçamento da União fere os princípios que regem a Lei Nº 8.666/93 e demais dispositivos legais que nortearam o Leilão da Concessão do trecho Juiz de Fora – Rio da BR-040 que foi vencido e adjudicado à CONCERT, abrindo grave precedente (ver § 36 acima) no que tange a Concessões de Obras Públicas em todo o Governo Federal.”

Não por outra razão, a primeira liminar foi deferida pela Juíza da 1ª Vara Federal de Petrópolis.

E pelas mesmas razões, agora acrescidas da informação de que a executante da obra sequer possui capital social subscrito que dê conta do vultoso valor que pretende executar (item 22, sub-item 8 do Laudo



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

Técnico 016/2015/5ª CCR-MPF, emitido posteriormente à concessão da liminar na primeira Suspensão de Segurança), deferiu-se a nova liminar que a ANTT pretendeu – e logrou êxito, acredita-se que apenas inicialmente – obstar na presente Suspensão de Liminar.

É ver:

“22. Esclarecidos os pontos levantados sobre o Relatório Técnico Nº 235/2014 seguem os novos questionamentos sobre o Termo Aditivo Nº 12/2014 ao Contrato Nº 138/95-00 de concessão do trecho Rio – Juiz de Fora da Rodovia BR-040 à CONCOR.

(omissis)

8. 8. Cláusula 5.1. O valor dos investimentos deste Termo Aditivo não será considerado para apuração anual da base de cálculo do capital social que deve ser integralizado conforme cláusula 307 do contrato.

Cláusula 307: O capital social subscrito e integralizado da concessionária deve corresponder, em 30/04 de cada ano, a pelo menos 20% do total dos investimentos realizados nos anos anteriores, até a extinção da concessão.

Então, porque o investimento bilionário do termo aditivo, que supera o valor total inicialmente previsto para a obra, não será considerado para a integralização do capital social?

Resposta: **Esse parece ser mais um ponto de irregularidade do 12º Termo Aditivo, que fere os princípios da Concessão e de sua segurança financeira e jurídica, quando permite executar obras sem as garantias reais de capital da executante e altera cláusula de exigência da licitação originária (da concessão) a que os competidores do certame foram submetidos.**” (grifei)



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

Por fim, diante dos argumentos da ANTT ora na primeira e ora nesta Suspensão de Liminar, notadamente quando apresenta a esta Presidência a Nota Técnica nº 091/2015/SUINF, datada de 24/03/2015, e o Parecer Técnico 220/2014/COINF/URRJ, datado de 09/10/2014, supostamente a comprovar o risco de lesão aos cofres públicos e à segurança viária e dos cidadãos pela paralisação iminente dos repasses financeiros, novamente o perito da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do MPF foi chamado a se pronunciar, elaborando o Parecer Técnico nº 55/2015 5ª CCR-MPF¹⁰, que, de relevante para a questão de SUSPENSÃO DE LIMINAR, aborda os pontos ali mencionados, esclarecendo-os à luz da legislação pátria e de anteriores pareceres do TCU.

Com efeito, para a elaboração deste novo Parecer Técnico, foi disponibilizado ao perito a documentação juntada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT ao processo nº 2014.51.06.0000067-0 (Ação Civil Pública) acerca da Auditoria de Segurança Viária e Análise do Projeto apresentado pela CON CER e comentários sobre a Nota Técnica nº 091/2015/SUINF e o Parecer Técnico nº 220/2014/COINF/URRJ, que fundamentaram o pedido de suspensão de liminar concedida no bojo daquela Ação Civil Pública.

Especificamente sobre a Nota Técnica 091/2015/SUINF, que fundamentou o presente pedido de suspensão de liminar, eis o que se apurou no Laudo Técnico:

“5. A Nota Técnica nº 091/2015/SUINF que sustenta o pedido de medidas para a revogação ou suspensão da liminar, em que pese ser assinada por um Especialista em Regulação, trás em seu bojo uma série de afirmativas que não tem sustentação nos conhecimentos de engenharia necessários para o caso.

6. Primeiramente, em seu item 2.1, aquela Nota Técnica nº

10 DOC. 08 - anexo



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

091/2015/SUINF, ao tratar “dos riscos” aborda os riscos financeiros para a obra, abandonando o olhar sobre os riscos financeiros para a Sociedade e o Tesouro, quando investem em uma obra que não tem seu projeto de engenharia suficientemente detalhado para garantir uma real equação de custos e que não cumpre as Normas Brasileiras de Segurança associadas a esse tipo de projeto.

7. Independentemente dos indicativos de nulidade do Termo Aditivo Nº 12/2014 ao Contrato Nº 138/95-00 de concessão do trecho Rio – Juiz de Fora da Rodovia BR-040 à CONKER indicados por este perito da 5ª CCR no Relatório Técnico 5ª CCR Nº 235/2014 e seu complemento Relatório Técnico Nº 16/2015, é importante destacar que a contratação e execução da obra da Nova Subida da Serra (NSS) estão eivadas de falhas que ferem a Lei nº 8.666/93 em diversos pontos anteriormente destacados no Laudo Pericial 5ª CCR Nº 39/2012, e Pareceres Periciais 5ª CCR Nº 25/2013, Nº 176/2013 e Nº 54/2014.

8. Quanto aos riscos financeiros, os mais graves, já anotados nos documentos supra citados se prendem ao fato de estar sendo executada uma obra que não tem um projeto executivo completo e que poderá gerar novos Aditivos em função de Revisão de Projeto em fase de Obras, o que é especialmente vetado pelo TCU – Tribunal de Contas da União.

9. A prova incontestável de que o projeto não está completo é o Ofício nº 208/2015/GEINV/SUINF de 10 de fevereiro de 2015 e seu anexo RELATÓRIO DE ANÁLISE DE PROJETO Nº0161/2015 de 06/02/2015 constante a fls. 1830 até 1886 dos autos, endereçado ao Diretor Presidente da CONKER, no qual se solicita sua REVISÃO.

10. As deficiências do Projeto Executivo apresentadas naquele RELATÓRIO DE ANÁLISE DE PROJETO Nº0161/2015 de 06/02/2015 são assinadas por engenheiros especialistas em cada área e identificam as dificuldades de análise do referido Projeto e fazem ver os problemas que podem advir dessas deficiências que, seguramente levariam a outras “Revisões de



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

Projeto em Fase de Obras” em desacordo ao disposto no Acordão 760/2007¹¹ e Súmula 261/2010 do TCU.

11. É importante deixar claro que não haverá risco de aumento das tarifas ou prorrogação do Contrato de Concessão com a nulidade do 12º Termo Aditivo, mas tão somente a paralisação da obra e sua licitação nos moldes da Lei nº 8.666/93, com as garantias ao erário e à Sociedade de sua correta execução a preços reais.

12. Quanto ao possível atraso nas obras, esses são visíveis e altamente prováveis, dadas as deficiências de projeto indicadas no RELATÓRIO DE ANÁLISE DE PROJETO Nº0161/2015 de 06/02/2015 constante a fls. 1830 até 1886 dos autos e, seguramente, serão maiores dos que os provocados pelas exigências de um projeto executivo adequado e o cumprimento das normas de Segurança Viária e especialmente a Norma Brasileira atual sobre túneis.

13. Quanto aos riscos à segurança comentados a fls. 4 e 5 daquela Nota Técnica nº 091/2015/SUINF (fls. 1993 e 1994 dos autos) como descrito no documento o método construtivo do Túnel é o TATM (New Austrian Tunneling Method) que consiste em escavar e conter, sendo a descrição dessa técnica amplamente disponível na literatura, inclusive brasileira e considerada das de melhor indicativo de segurança, inclusive quanto a eventuais interrupções de obras pelos mais diversos motivos.

14. A escavação do túnel pelo método TATM (New Austrian Tunneling Method) permite sim a paralisação da obra de forma segura, a menos que as técnicas associadas ao método não estejam sendo estritamente seguidas, o que indicaria falha da fiscalização.

15. No caso em tela, dúvidas sobre esse caso específico, em juízo, poderiam ser dirimidas pela oitiva de um especialista isento, indicado pelo CREA.” (grifei)

11 DOC. 09 - anexo



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

No tocante ao Parecer Técnico 220/2014/COINF/URRJ, também usado como fundamento para o risco de lesão iminente aos cofres públicos e perigo à segurança viária e dos cidadãos, do mesmo modo, foi desmontada a farsa pelo Parecer Técnico 55/2015 da 5ª CCR-MPF, como se vê dos trechos adiante transcritos:

“16. Sobre o Parecer Técnico nº 220/2014/COINF/URRJ de 09/10/2014, inicialmente esqueceu-se o parecerista do Art. 144 § 10 da Constituição Federal e, no caso específico, da Norma Brasileira sobre Túneis (NBR 15661/2012).

17. A alegação de demora e atraso na execução das obras da NSS é incompatível com o grande atraso na execução do projeto e sua análise, se comparado com o disposto no PER (Programa de Exploração da Rodovia) da Concessão do trecho da BR-040 à CONCER e inadmissível quando se trata de riscos à segurança.

18. **Quanto aos acidentes relatados na via atual, destaque-se que não tem sido observada nenhuma ação no sentido de reduzir as fatalidades na via atual**, inclusive com a prática de atrasar as obras nesse sentido previstas no PER, em benefício de outras obras provavelmente mais lucrativas, como tem sido anotado nas diversas revisões do PER e pode ser constatado por vistoria simples do trecho atual da Subida da Serra, onde não são tomadas as medidas adequadas para a redução de acidentes.

19. **Em relação a afirmativa de possibilidade de deslizamentos e escorregamentos em terrenos naturais, com ameaça aos moradores do entorno, esses, se existirem, não decorrem das obras da NSS mas são, como relatados “naturais” e cabe ao responsável pela via, no caso a CONCER, por atribuição da Concessão, monitorá-los, sendo seus custos normalmente incluídos nas tarifas dos pedágios e não associados aos custos da**



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

obra NSS.

20. Também, a paralisação das obras deve ser programada e responsável, e não um simples “abandono” irresponsável dos serviços no estágio em que se encontrem, cabendo aos Engenheiros Responsáveis as providências de contenção da última parte recém escavada do túnel e a manutenção responsável de monitoramento e controles mínimos da obra paralisada, conforme prevê o método construtivo.” (grifei)

Especificamente a respeito dos acidentes ocorridos na construção do túnel, já citados anteriormente, as reportagens que faço juntar¹² dão conta de morte ocorrida, sem qualquer fiscalização da ANTT, no asoberbo da continuação da obra, repita-se, para que reste caracterizado o fato consumado, que retira, às escâncaras, do Poder Judiciário fazer valer a lei.

Ainda em prosseguimento à análise da documentação juntada com esta Suspensão de Liminar, o Parecer Técnico 055/2015 expõe, sobre o Parecer Técnico da empresa PCE (anexo II da inicial desta SUSEX – fls 35/38):

“21. O Parecer Técnico da Empresa PCE – Projetos e Consultorias de Engenharia Ltda, (fls. 2003 a 2006 dos autos), em sua Conclusão, **afirma que a forma de paralisação foi inadequada, o que configura que a executora não tem um Plano de Interrupção dos Serviços (inclusive por exigências de Seguradoras), necessário par atender a emergências e imprevistos. Lamentavelmente, pelo que consta no Parecer, infere-se que a interrupção que ocorreu foi feita ao estilo “abandono”, atitude inadmissível em obras públicas.**

22. Deve-se exigir que a interrupção seja feita de forma adequada e de acordo com as técnicas de engenharia disponíveis.” (grifei)

12 DOC. 10 - anexo



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

A grande verdade, que a ANTT omite-se em informar, é que estão, a Autarquia, a União e a CONKER em uma correria desenfreada, sem observância da lei, de normas técnicas de segurança relevantíssimas e de pareceres normativos do TCU a fim de criar o fato, e deixar ao Poder Judiciário o arremedo de decisão, induzindo-o, *data maxima venia*, em erro, atuação inadmissível quando se está diante de agência fiscalizatória pública, o próprio ente federativo e uma Concessionária de serviço, atente-se, público, que esta característica não perde por ter sido concedido.

A demonstrar, e este o ponto ainda mais relevante deste recurso, que “a grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas” se fazem presentes na suspensão da liminar e não em sua efetividade.

Proseguimos, neste sentido, com a questão da segurança viária, que foi exigida na ACP (Análise de Segurança Viária), em liminar mantida por essa Presidência, mas que descumprida sem o menor vexame pela CONKER aos auspícios da concordância da ANTT e da União, colocando em risco o tráfego no local, os cidadãos residentes e a economicidade do projeto, sequer passível de análise séria, como se vê dos itens adiante transcritos daquele Relatório Técnico 55/2015:

“23. Quanto à Auditoria de Segurança Viária em andamento, foi juntado aos autos (fls. 1790 a 1914) a Nota Técnica nº 13/2015/GEINV/SUIF, de 11 de fevereiro de 2015 e seus Anexos, a título de complementação de informações (fls. 1789 dos autos).

24. A Nota Técnica nº 13/2015/GEINV/SUINF se apoia na dificuldade de se obter um padrão de avaliação da Auditoria de Segurança Viária (ASV), “ dado que não existem no Brasil normativos que estabeleçam de forma pormenorizada, técnica e sistemática os critérios a se observares neste tipo de auditoria.” (sic)

25. A alegação da inexistência no Brasil de parâmetros para a ASV causa



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

estranheza a este perito, uma vez que farta documentação está disponível na literatura internacional, destacando-se, Chile, Austrália e Canadá entre outros.

26. Observe-se que para justificar o descumprimento da Norma Brasileira NBR 15661/2012 sobre segurança de túneis com a adoção de solução incompatível com a Norma Brasileira NBR 15661/2012, os interessados foram rápidos em identificar normas antigas europeias que permitissem feitos inadequados à situação, como no caso da rota de fuga em septo comentada no Relatório de Análise de Projeto nº 1858/2014 de 18/12/2014, anexado à Nota Técnica nº 13/2015/GEINV/SUINF (fls. 1804 dos autos).

27. Os elementos de projeto do túnel examinados e estudados até o presente momento, permitem identificar uma rota de fuga inadequada, um acostamento de largura reduzida que impossibilita seu uso como via de acesso emergencial, sistema de drenagem a ser detalhado e outros elementos essenciais de ventilação e rede elétrica que exigirão novas Revisões de Projeto em fase de Obras em desacordo com as diretrizes do TCU.

28. Ressalte-se a conclusão daquele Relatório de Análise de Projeto nº 1858/2014 (fls. 1812 dos autos): **“O projeto apresentado não possui elementos suficientes para continuidade da análise. Conclui-se, portanto que deverá ser reapresentado e Projeto observando as solicitações deste relatório e os manuais e normas pertinentes.”**

29. Outro Relatório de Análise de Projeto nº 0046/2015 de 13/01/2015 solicitou uma nova série de elementos de projeto mostrando que naquela data o Projeto continuava incompleto (ver fls. 1818 a 1827) **e sem condições de análise por parte da ANTT, muito embora já tivesse recebido a “não objeção” em 2012 e posteriormente a autorização para início de obras, mesmo sem os recursos financeiros garantidos para a totalidade da obra.**



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

30. Surpreende ainda que a ANTT tenha demorado meses para a análise inicial com Relatório de apenas UMA página e poucas observações irrelevantes, conforme relatado em Pareceres anteriores desde Perito, e recentemente gerado uma sequência de relatórios extensos sobre o mesmo Projeto, com grande quantidade de exigências, o que sugere prevaricação anterior. (Relatório de Análise de Projeto nº 383/2011; Relatório de Análise de Projeto nº 1858/2014 - em 18/12/2014; Relatório de Análise de Projeto nº 0046/2015 - em 13/01/2015 e Relatório de Análise de Projeto nº 0161/2015 - em 06/02/2015).

31. O Relatório de Análise de Projeto nº 0161/2015 - de 06/02/2015, por seu lado, elaborado com assessoria de empresa especializada (SPAZIO) gerou o já citado Ofício nº 208/2015/GEINV/SUYINF de 10/02/2015 que determinou a REVISÃO do projeto Executivo da Nova Subida da Serra de Petrópolis – NSS.

32. Por último, a Nota Informativa nº 006/2015/SUINF de 11/01/2015, historia o processo de reanálise do Projeto , mas falha ao afirmar em sua folha 7 (fls. 1910 dos autos), nos três últimos parágrafos ser usual e recorrente essa prática na ANTT, enquanto é sabido que a prática de revisão de projeto em andamento é ilegal conforme explicitado no Acórdão 760/2007 e Súmula 261/2010, ambos TCU, pelo que sugere-se representação àquele Órgão.

33. Logo, se o Projeto não tem condições de ser analisado, deveria a obra ser paralisada urgentemente, por não se saber como a obra terminará e a que custo.” (grifei)

De se atentar, eminente Presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região, que a suspensão de liminar, como V.Exa mesmo afirma, com base na lei, deve atender a requisitos que, conforme demonstrado neste



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

recurso, não estão presentes, merecendo ser cassada não apenas a presente suspensão, mas a anterior, que o pode a qualquer tempo, como é cediço, independentemente até mesmo de pleito, desde que ao Poder Judiciário chegue documentos que comprovem ausentes os requisitos de sua concessão, o que aqui espera-se ter demonstrado.

A conclusão final do Parecer Técnico 55/2015 é de clareza cristalina quanto aos deslizos que, em sua descrição, chegam a aparentar indícios de improbidade administrativa – o que deverá vir a ser analisado pelo órgão do Ministério Público Federal com atribuição para tanto – não cabendo a esta Procuradoria Regional analisá-los neste sentido.

Não obstante, vale a transcrição da conclusão daquele parecer:

“34. Considerando as atividades para a execução da obra da “Nova Subida da Serra” no âmbito da Concessão do trecho Juiz de Fora – Rio da BR-040 à CONGER, o Plano de Exploração da Rodovia – PER vinculado ao CONTRATO DE CONCESSÃO Nº PG-138/95-00 e o Termo Aditivo Nº 12/2014, além dos documentos anexados aos autos de fls. 1790 até fls. 2006, resta reafirmar todos os apontamentos e conclusões anteriormente feitos no Laudo Pericial 5ª CCR Nº 39/2012, e Pareceres Periciais 5ª CCR Nº 25/2013, Nº 176/2013 e Nº 54/2014, com os adicionais feitos no Relatório Técnico Nº 235/2014 e complementado pelo Relatório Técnico Nº 16/2015.

35. Conclui-se que a ANTT se afirma somente sob os aspectos Regulatórios e Financeiros para a sustentação das demandas judiciais, em detrimento dos aspectos de engenharia e de segurança associados.

36. Reafirma-se os aspectos de Nulidade da Autorização de Execução da Obra da NSS como um todo e conseqüentemente dos atos posteriores inclusive o 12º Termo Aditivo, por ferirem a dispositivos legais, especialmente a Lei nº 8.666/93, além de Acórdãos e Súmulas do TCU, conforme relatado em documentos anteriores da 5ª CCR, listados acima.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

37. Os riscos financeiros mais graves associados à NSS, já anotados nos documentos supra citados, se prendem ao fato de estar sendo executada uma obra que não tem um projeto executivo completo com a execução de uma Revisão de Projeto em fase de Obras, solicitada pela ANTT no Ofício nº 208/2015/GEINV/SUINF de 10 de fevereiro de 2015 e seu anexo RELATÓRIO DE ANÁLISE DE PROJETO Nº0161/2015 de 06/02/2015 constante a fls. 1830 até 1886 dos autos, endereçado ao Diretor Presidente da CONCER, no qual se solicita sua REVISÃO, o que é especialmente vetado pelo TCU – Tribunal de Contas da União.

38. O Ofício nº 208/2015/GEINV/SUINF de 10 de fevereiro de 2015 que solicita a REVISÃO do Projeto da NSS, quando as obras já estão em andamento é "Revisão de Projeto em fase de Obras" especialmente considerado ilegal pelo TCU em seu Acórdão 760/2007 e Súmula 261/2010, o que constitui flagrante descumprimento daquelas normativas por parte da ANTT, pelo que, sugere-se representação àquele Órgão Fiscalizador, uma vez que tal prática parece usual na ANTT conforme Nota Informativa nº 006/2015/SUINF de 11/01/2015 (fls.1904 a 1914 dos autos).

39. Corroborando o entendimento do TCU, o Projeto mal elaborado e com falhas, como observado no caso da NSS, permite aditivos que levam a superfaturamentos, desvios de recursos e maiores demandas de recursos do Tesouro, que encarecem muito mais as tarifas dos pedágios e oneram mais a Sociedade que a interrupção temporária das obras.

40. O método construtivo do Túnel TATM (New Austrian Tunneling Method), que consiste em escavar e conter, permite sim a interrupção das obras sem riscos à saúde e segurança públicas, desde que feita de forma responsável e programada, de acordo com a técnica estabelecida e sem caracterizar a simples interrupção por abandono. Registre-se que a mesma técnica é utilizada em outras obras no Brasil, inclusive o Metrô de São Paulo, que já sofreu interrupções e paralisações sem os riscos alegados, mas com as paralizações feitas adequadamente e de acordo com as técnicas previstas.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

41. Para a eficácia das medidas de paralisação das obras deve-se exigir que a interrupção seja feita de forma adequada e de acordo com os procedimentos previstos no método construtivo utilizado no caso (NATM), método esse que foi desenvolvido para justamente minimizar os riscos na escavação e construção de grandes túneis.

42. Quanto a possibilidade de deslizamentos e escorregamentos em terrenos naturais, com ameaça aos moradores do entorno, esses, se ocorrerem, não estão associados às obras da NSS e sim, como os interessados declaram, são consequência de ocorrências naturais e cabe ao responsável pela via, (CONCER), por atribuição da Concessão, monitorá-los, sendo seus custos normalmente incluídos nas tarifas dos pedágios e não à obra NSS, considerando, este perito, que essas alegações se destinam simplesmente a perturbar o processo.

43. Verifica-se que foi confirmado por Auditores Independentes contratados (RELATÓRIO DE ANÁLISE DE PROJETO Nº0161/2015 de 06/02/2015, fls. 1804 a 1886 dos autos) tudo o que havia sido afirmado no nosso Laudo Pericial nº 39/2012/ 5ª CCR sobre as falhas e deficiências do Projeto da NSS.

44. Toda a documentação e especialmente o Ofício nº 208/2015/GEINV/SUINF de 10 de fevereiro de 2015 (fls. 1830 dos autos) comprovam que o início das obras foi autorizado sem o Projeto adequado e o 12º Termo Aditivo reconfirma que também sem um orçamento definitivo.

45. As soluções já apresentadas de segurança para o túnel (túnel auxiliar em septo) não se apresentam seguras e são incompatíveis com as normas brasileiras de 2012, sobre o tema (NBR 15661/2012) (ver também fls. 1810 dos autos).



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO

46. A ocorrência de acidente fatal nas obras é um reforço para a necessidade de auditoria de segurança.

47. Quanto a Análise da Auditoria de Segurança Viária em curso no Projeto da NSS, verifica-se que, até o presente momento, os trabalhos se prendem à avaliação de conformidade do projeto, mas ainda não foi possível observar no relatório parcial anexado aos autos as avaliações de riscos inerentes a cada ponto examinado, o que deve se transformar em uma diretiva para a Auditoria de Segurança em fase de Obras e para a Auditoria de Obra Pronta.

48. A “Conclusão” do Relatório de Análise de Projeto nº 1858/2014 é que o Projeto não possui elementos suficientes para continuidade de análise, podendo-se inferir que não é possível saber também seus custos exatos, o que ensejará novas irregularidades de Revisão de Projeto em fase de Obras, que segundo decisão do TCU é fonte maior de superfaturamentos.

49. Reafirma-se, finalmente, que, no entendimento deste parecerista, e salvo melhor juízo: (i) o Projeto das obras da Nova Subida da Serra (NSS) da BR-040, encontra-se incompleto e sem uma equação financeira totalmente definida, pondo em risco a própria obra, o Tesouro e a Sociedade, conforme exposto no Laudo Pericial nº 39/2012/ 5ª CCR e Pareceres posteriores; (ii) a obra, independentemente do projeto ultrapassou os limites de aumentos previstos no Art. 65 da Lei nº 8.666/93; e (iii) o 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão Nº PG-138/95-00 está eivado de ilegalidades, inclusive quando dispensa garantias exigidas para a execução de obras públicas, conforme explicitado no Relatório Técnico Nº 16/2015/5ª CCR.”

Como se vê, eminente Presidente, não estamos diante de amadores. As providências extrajudiciais adotadas pelo MPF foram solenemente ignoradas pela União, pela ANTT e pela CONCERT.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

O item 45 supra transcrito traz à tona o risco iminente de desabamento pela continuidade das obras, que estão em total desrespeito à NBR/ABNT nº 15661/2012.

O ofício PRM/Petrópolis/GAB/JP nº 846/2015, de 17 de abril de 2015¹³, deixa bem evidente a dimensão das irregularidades praticadas no curso da Concessão da BR 040, estando relacionados todos os procedimentos extrajudiciais e judiciais que esta vem gerando ao longo do tempo.

De se notar que recentemente, o MPF ajuizou Ação Civil Pública em face da CONKER e do IBAMA objetivando fazer cessar as explosões que tem causado grave perturbação à saúde dos habitantes do entorno do túnel, fazer cumprir o estipulado na NBR nº 9653 da ABNT, observando a Legislação Municipal Lei nº 6.240/2005, cumprir o estabelecido no Parecer nº 2355/2014 do IBAMA, atender aos ditames da Licença de Instalação nº 843/2011. Dita Ação Civil Pública, em início de procedimento, recebeu o nº 0010565-14.2015.4.02.5106¹⁴, estando sua minuta em anexo.

Por fim, deixo de anexar a íntegra da Ação Civil Pública de origem por ser eletrônica e de fácil acesso, sendo, todavia, de tamanho inadmissível para juntada neste peticionamento. Nela, contudo, é possível analisar todos os documentos juntados pela ANTT, CONKER e União que tentam dar respaldo ao inadmissível descumprimento da Lei de Licitações, da Segurança Viária, do patrimônio público, etc.

VIII – CONCLUSÃO – PEDIDO

De tudo o que restou exposto, requer, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, seja cassada a liminar tirada nesta Suspensão de Segurança, restabelecendo *in totum* a segunda decisão liminar proferida pela magistrada de piso, e, na sequência e *ex-officio*, para que dúvidas não parem e possa cessar o embróglio promovido pelas Rés, seja cassada a

¹³ DOC. 11 - anexo

¹⁴ DOC. 12 - anexo



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA – 2ª REGIÃO**

liminar concedida na primeira Suspensão de Liminar, impedindo-se, pois, o prosseguimento das obras no estado físico e jurídico em que estão sendo realizadas, a toque de caixa, para que se previna fazer fato consumado e induzir em erro o Poder Judiciário.

Principalmente, repita-se, o objetivo de ambas as liminares concedidas pelo magistrado *a quo* é precisamente evitar “grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia pública”, o que merece análise detida desta Presidência.

É o que se requer.

Rio de Janeiro, 20 de abril de 2015

Beatriz Barros de Oliveira Christo
Procuradora Regional da República