

GRUPO II – CLASSE I – Plenário

TC 026.071/2017-7 [Apenso: TC 031.386/2018-0]

Natureza: Agravo em Relatório de Acompanhamento.

Recorrente: Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União.

Órgãos/Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres; Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – Presidência da República; e Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

Representação legal: Sílvia Regina Schmitt (OAB/RS 58.372), representando Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

SUMÁRIO: ACOMPANHAMENTO DO PRIMEIRO ESTÁGIO DE OUTORGA DE SUBCONCESSÃO DA ESTRADA DE FERRO EF-151, NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE PORTO NACIONAL/TO E ESTRELA D'OESTE/SP, DENOMINADO FERROVIA NORTE-SUL TRAMO CENTRAL (FNSTC). PROLAÇÃO DO ACÓRDÃO 2.195/2018-TCU-PLENÁRIO. PEDIDO DE REEXAME. RECEBIMENTO DO APELO APENAS NO EFEITO DEVOLUTIVO. AGRAVO. INCIDÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. INAPLICABILIDADE DO CASO A SITUAÇÕES, EXCEPCIONADAS NESTA CORTE, QUE AUTORIZAM A DECISÃO AGRAVADA. REFORMA. ATRIBUIÇÃO DE EFEITO SUSPENSIVO LIMITADO AOS SUBITENS EXPRESSAMENTE INDICADOS PELO AGRAVANTE. PROVIMENTO PARCIAL.

RELATÓRIO

Trata-se de relatório acompanhamento do primeiro estágio de desestatização, na forma de subconcessão, da exploração da infraestrutura da Estrada de Ferro EF-151, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, denominado Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC), nos termos da Instrução Normativa-TCU 27/1998.

2. Nesta etapa processual, examina-se o agravo interposto pelo Ministério Público junto ao TCU (MPTCU), na pessoa do Procurador Júlio Marcelo de Oliveira, contra despacho de minha autoria, acostado à peça 113, pelo qual recebi, porém sem atribuição de efeito suspensivo, o pedido de reexame interposto pelo MPTCU contra o Acórdão 2.195/2018-TCU-Plenário, lavrado nos seguintes termos (peça 98):

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo relator, em:

9.1. dar ciência à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (Valec) de que, dentro do escopo delimitado para a análise dos estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental destinados a subsidiar a concessão do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul (EF-151), foram encontradas inconsistências e irregularidades que devem ser saneadas previamente à publicação do referido edital ou à assinatura do contrato, nos termos dos subitens 9.2 e 9.3 deste acórdão;

9.2. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com fulcro no art. 43, inc. I, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 250, inc. II, do Regimento Interno do TCU, que se abstenha de publicar o edital de concessão da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC) antes de adotar as seguintes providências:

9.2.1. definir, por meio de regra editalícia, contratual ou ato regulamentar, constituída a partir de critérios objetivos, como atuará no caso de conflito entre concessionárias adjacentes à FNSTC em razão de eventual ausência (não apenas restrição) de capacidade das ferrovias adjacentes, a exemplo da saturação de linhas férreas de acesso aos portos, em atenção aos princípios da segurança jurídica, do interesse público, da regularidade, da continuidade, da eficiência e da modicidade tarifária, c/c o art. 18, inc. VII, da Lei 8.987/1995, e com os arts. 20, inc. II, alínea 'b', e 25, inc. V, da Lei 10.233/2001;

9.2.2. incluir, no conjunto de documentos que comporão o edital, todos os termos aditivos aos contratos devidamente firmados com as demais concessionárias direta e indiretamente adjacentes, de forma a assegurar as condições básicas de exercício do direito de passagem, incluídos os parâmetros de tarifas-teto, ou outra solução regulatória que garanta o direito de passagem mediante fixação prévia, se for o caso, de condições operacionais, tarifárias e de volume de tráfego, em atenção aos princípios a que aludem as Leis 8.987/1995 e 8.666/1993, dentre os quais os da isonomia, da regularidade, da continuidade, da eficiência e da modicidade tarifária, e ao disposto nos arts. 18, incs. I, II e VII, 23, inc. II, e 25, inc. V, da Lei 8.987/1995;

9.2.3. definir, por meio de regra editalícia, contratual ou ato regulamentar, como promoverá a regulação econômica das tarifas flexíveis da subconcessão, que poderão ser distintas em relação a cada usuário, de modo a inibir discriminações e favorecimentos indevidos e preservar os princípios da eficiência, da isonomia, da impessoalidade e da generalidade na prestação do serviço público, em atenção ao disposto nos arts. 18, incs. I, II e VII, e 25, inc. V, da Lei 8.987/1995, e no art. 28, inc. I, da Lei 10.233/2001;

9.2.4. alterar o custo de manutenção relativo à Licença de Operação na modelagem econômico-financeira para o valor indicado no Caderno de Meio Ambiente prévio à audiência pública, ou fundamentar os valores adotados, em atenção ao art. 18, inc. II, da Lei 8.987/1995;

9.2.5. promover ajustes no cálculo da modelagem econômico-financeira relativos à alteração das tarifas de direito de passagem das concessionárias adjacentes, tanto nos custos pelo exercício do direito de passagem quanto nas receitas auferidas pela futura subconcessionária a esse título, em atenção ao art. 18, inc. II, da Lei 8.987/1995;

9.2.6. adequar o item 27.2.b da minuta de contrato ao disposto ao disposto art. 65, inc. II, alínea 'd', da Lei 8.666/1993, c/c Lei 8.987/1995, art. 2º, inciso II, de forma a delimitar por meio de critérios objetivos a responsabilidade contratual do Poder Concedente em casos de eventos atinentes à álea econômica extraordinária, considerados apenas os relativos a fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, oriundos de força maior, caso fortuito e fato do príncipe, em atenção à Lei 8.987/1995, art. 23, inc. V, ou, alternativamente, apresentar a este Tribunal e juntar ao processo concessório os fundamentos técnicos e jurídicos que justifiquem a manutenção da redação atual da cláusula 27.2.b da minuta de contrato;

9.2.7. dar publicidade editalícia a todos passivos construtivos e ambientais, invasões de faixa de domínio e inconformidades técnicas de conhecimento da Agência e da Valec, a exemplo dos apontados em processos deste Tribunal de Contas da União e outros apurados internamente, esclarecendo sobre a possibilidade de que tais problemas possam se refletir no aumento dos custos da subconcessionária, em atenção aos princípios da eficiência e da publicidade, c/c o art. 18, incs. II, XI e XV, da Lei 8.987/1995;

9.2.8. estabelecer data-limite razoável para a conclusão das obras a cargo da Valec, a qual deverá considerar obrigatoriamente as etapas necessárias para a adequada entrada em operação dos trechos, possibilitando à interveniente subconcedente concluir os procedimentos necessários para o recebimento da infraestrutura e à subconcessionária adotar tempestivamente as medidas preparatórias para o início da operação, bem como eventuais mecanismos contratuais de compensação financeira à subconcessionária em caso de ainda assim ocorrerem atrasos na entrega dos referidos trechos da Extensão Sul além da data estabelecida, em atenção ao art. 18, incisos I e VII, c/c art. 23, incisos I e V, da Lei 8.987/1995;

9.2.9. promover os ajustes necessários nos valores previstos de Capex relativos à conclusão do lote 4S, na modelagem econômico-financeira e demais documentos, de forma a considerar os problemas identificados na bita para lastro fora das especificações utilizada pela Valec no referido lote, em atenção ao art. 18, inciso XV, da Lei 8.987/1995;

9.2.10. tornar públicos aos potenciais licitantes os problemas identificados nas especificações técnicas da brita para lastro nos lotes 5S e 5SA, informando-os sobre a possibilidade de que tais problemas possam refletir no aumento dos custos de manutenção da ferrovia (Opex), ou, de forma alternativa, promover, na modelagem econômico-financeira e demais documentos, os ajustes necessários nas obrigações, nos prazos e valores previstos de Capex para conclusão/correção desses lotes pela subconcessionária, na modelagem econômico-financeira e demais documentos, em atenção ao art. 18, inciso I, da Lei 8.987/1995;

9.2.11. incluir e atribuir à subconcessionária, na minuta contratual, a responsabilidade pelos riscos associados à manutenção ou correção dos trechos com brita aquém das especificações ou substituição do material fora dos padrões nos lotes 4S, 5S e 5SA, a qual deve constituir exceção à cláusula 27.2.h da minuta contratual, em atenção à Lei 8.987/1995, art. 23, inciso V;

9.2.12. adequar o item 3.1.ix da minuta de contrato ao disposto nos itens 5.1.v, 5.2.iii, 12.2.ii.h e 12.3.ii.ee, de forma que guardem coerência entre si, esclarecendo que não poderá haver reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão de passivos ambientais e das invasões de faixa de domínio anteriores à data de assunção da subconcessionária, ou outra solução regulatória aplicável, em atenção ao princípio da segurança jurídica e à Lei 8.987/1995, art. 23, inciso V;

9.2.13. promover os ajustes nas premissas do projeto e nas minutas de contrato e de edital indicados em todos os subitens anteriores e recalcular o valor da outorga mínima, em atenção ao art. 18, inc. II, da Lei 8.987/1995;

9.3. determinar à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., com fulcro no art. 43, inc. I, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 250, inc. II, do Regimento Interno do TCU, que realize, como condição prévia à celebração do contrato de subconcessão e à assunção da subconcessão, o levantamento e avaliação mínima, em termos de especificações técnicas e estado de conservação e operação, do conjunto de bens reversíveis a serem transferidos à futura subconcessionária, em nível de detalhe adequado à complexidade e padronização dos bens que serão transferidos, fazendo com que o levantamento conste no contrato e/ou anexos, em atenção aos princípios da segurança jurídica, do interesse público e da eficiência (Lei 9.784/1999, art. 2º, caput), c/c art. 2º, inc. II, da mesma Lei, e à luz das competências que lhe são dirigidas pelos art. 20, inc. II, alínea 'b', art. 24, incs. VIII e X, art. 25, incs. III e IV, art. 34-A, § 2º, inc. I, e art. 35, inc. I, da Lei 10.233/2001;

9.4. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com fulcro no art. 250, inc. III, do Regimento Interno do TCU, que, conforme seu juízo de conveniência e oportunidade:

9.4.1. considerando as peculiaridades e a magnitude da FNSTC, avalie a adoção de antecedência maior que a prevista em lei, ou a adotada como praxe pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (100 dias), entre as datas de publicação do edital e de realização do certame, de modo a permitir aos interessados a realização de todas as análises pertinentes à apresentação de suas propostas, incluindo a verificação das condições físicas dos bens móveis e imóveis que compõem o objeto da concessão, o estado atual das obras inconclusas e os passivos ambientais, em atenção aos princípios da isonomia e da eficiência;

9.4.2. avalie a possibilidade de aprimorar as condições para o exercício do direito de passagem, contemplando tanto as cargas relacionadas ao comércio exterior como as voltadas para o mercado doméstico, incluídos os parâmetros de tarifas-teto e a ampliação do período de reserva de capacidade operacional;

9.4.3. previamente à publicação do edital da FNSTC, avalie o impacto sobre as condições isonômicas de precificação e de lance entre os potenciais licitantes em razão da existência de parcela de fluxos de carga doméstica a serem transportadas em regime de direito de passagem cujos termos não foram considerados nas minutas de termos aditivos aos contratos das ferrovias adjacentes e, caso verifique prejuízo à competitividade do certame, promova a adequação dos parâmetros de tarifas-teto e de reserva de capacidade nas ferrovias;

9.4.4. promova os necessários ajustes nas minutas do edital e do contrato a fim de que todas as obrigações relativas aos passivos ambientais e às invasões de faixa de domínio sejam integralmente transferidas para a futura subconcessionária, incluídos aqueles cujos fatos geradores sejam anteriores à data de assunção do contrato, em atenção ao art. 26, § 2º, da Lei 8.987/1995;

9.4.5. especifique, no edital de licitação e na minuta de contrato, que a subconcessionária se sub-rogará em todas as obrigações da subconcedente em relação às obras, concluídas ou inconclusas, inclusive quanto à obrigação de sanar eventuais vícios ou defeitos que as tornem impróprias ao uso a que são destinadas, ou lhes diminuam o valor, excetuando-se os comprovadamente ocultos na data de assunção que tenham sido objeto de reclamação

no prazo contratualmente estipulado, abstendo-se de reivindicar indenizações ou reclamar abatimento no valor de outorga sob esse fundamento, em atenção ao art. 26, § 2º, da Lei 8.987/1995, promovendo-se as devidas alterações nas cláusulas contratuais que tratam de repartição de riscos;

9.4.6. para futuras concessões ferroviárias, avalie, juntamente com a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), a consistência, a fidedignidade e a robustez dos dados de importação e exportação de cargas gerados pela base de dados e a metodologia do sistema de informações do Plano Nacional de Logística (PNL), de modo a utilizar na íntegra as matrizes origem-destino geradas pelo sistema do PNL nos estudos de demanda;

9.4.7. para futuras concessões ferroviárias, avalie a possibilidade de uniformizar a metodologia de projeção de demanda, considerando, em seu arcabouço, método para previsão de indução de demanda em decorrência da entrada em operação da ferrovia;

9.4.8. avalie formas de promover o uso das ferrovias por meio do compartilhamento cruzado entre as concessionárias e também por meio dos operadores ferroviários independentes, considerando, durante as discussões da Agenda Regulatória, incluir mecanismos de revisão periódica das tarifas-teto e das demais condições operacionais estabelecidas para a operacionalização do direito de passagem;

9.4.9. realize análise de impacto organizacional interno à Agência no sentido de verificar, em especial no que tange às atividades de regulação da garantia do direito de passagem, a necessidade de adaptar fluxos de trabalho, métodos, rotinas, sistemas computacionais ou mesmo alterar sua estrutura e a alocação de recursos para atividades regulatórias decorrentes das obrigações assumidas no novo contrato;

9.4.10. promova a discussão dos temas Operações Acessórias e Atividades Alternativas com os interessados e avalie as possíveis alternativas da regulação setorial sobre a prestação desses serviços;

9.4.11. em prol da estabilidade, publicidade, uniformidade, isonomia e consistência das regras regulatórias, regulamente – não apenas para as malhas adjacentes à FNSTC, mas para todas com potencial conectivo – a forma de cálculo e as tarifas-teto relativas ao exercício do direito de passagem e de tráfego mútuo, bem como mecanismo que ofereça previsibilidade para as reservas de capacidades operacionais entre malhas;

9.5. enviar cópia deste acórdão à Agência Nacional de Transportes Terrestres, ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, à Secretaria Especial do Programa de Parcerias e Investimentos e à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.;

9.6. restituir os autos à SeinfraPortoFerrovia para que prossiga no acompanhamento do presente processo de subconcessão, nos termos do art. 7º, inc.s II a IV, da Instrução Normativa-TCU 27/1998.

3. Transcrevo, para compreensão completa dos fatos, o teor do referido agravo manejado pelo *parquet* (peça 119):

O Ministério Público de Contas interpõe o presente **Agravo** contra o despacho (peça 113) exarado em 14/11/2018, por meio do qual Vossa Excelência conheceu do **pedido de reexame** interposto contra deliberação do Tribunal, proferida por meio do Acórdão 2.195/2018-TCU-Plenário (peça 98), **sem, todavia, atribuir-lhe efeito suspensivo**.

A referida deliberação foi adotada nos autos deste processo, que trata de acompanhamento do primeiro estágio de desestatização, na forma de subconcessão, da exploração da infraestrutura da Estrada de Ferro EF-151, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, denominado Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC).

II

O Tribunal, por meio do referido Acórdão 2.195/2018-TCU-Plenário, deu ciência à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (Valec) de que encontrara inconsistências e irregularidades no primeiro estágio da subconcessão. Em razão disso, expediu determinações à ANTT (item 9.2 e subitens 9.2.1 a 9.2.13) e à Valec (item 9.3), para a adoção de providências saneadoras anteriores ao lançamento do edital ou à assinatura do contrato, assim como recomendações à ANTT (item 9.4 e subitens 9.4.1 a 9.4.11).

Este representante do Ministério Público de Contas interpôs pedido de reexame contra esse acórdão, em que requereu ao Tribunal que **‘rejeite o primeiro estágio do processo de desestatização (...)’** (Peça 108, p. 37,

item I do pedido). Sucessivamente, na hipótese de o pedido principal não ser acolhido, o MP de Contas pediu que o TCU torne sem efeito as determinações e as recomendações constantes dos subitens 9.2.6, 9.2.8, 9.2.12, 9.3, 9.4.1, 9.4.2, 9.4.5 e 9.4.9 do Acórdão 2.195/2018-TCU Plenário, substituindo-as por outras com nova redação (peça 108, pp. 37/8).

A Secretaria de Recursos, ao examinar a admissibilidade do pedido de reexame, assim se manifestou (peças 110 e 111):

‘Apesar de o presente recurso ser tempestivo, o que o levaria a ser admitido com efeito suspensivo, consoante o art. 285 do RUTCU, e expressamente destacado pelo MPTCU à Peça 108, p. 4 (item 1— Admissibilidade), entende-se que admitir este recurso com efeito suspensivo será contrário ao interesse do recorrente. Isso porque, com o efeito suspensivo ao item 9.2 do acórdão combatido, não haveria óbices para que a ANTT publicasse o edital da concessão do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul (EF-151).

Por outro lado, a não concessão do efeito suspensivo atende em parte ao interesse do recorrente, pois as inconsistências e irregularidades, objeto das determinações dos itens 9.2 e 9.3, podem vir a ser corrigidas antes da apreciação, no mérito, desta peça recursal, permitindo, assim, que o edital seja lançado logo em seguida.

O interesse do recorrente ficaria plenamente atendido com a concessão de uma medida cautelar para que os efeitos dos itens do acórdão perdurassem até a apreciação do mérito deste recurso. Essa solução não foi pedida pelo recorrente, mas poderá ser solicitada a qualquer tempo. Caberá ao MPTCU, quando da ciência acerca do Despacho de admissibilidade do Ministro Relator a ser sorteado, avaliar se haverá risco de ineficácia da decisão de mérito do recurso e, a seu juízo, efetuar o pedido de medida cautelar ou outra providência que entender suficiente.

Ademais, como o recurso pretende alterar as determinações e recomendações efetuadas à ANTT e à Valec, entende-se aplicável ao caso o disposto no art. 283 do RITCU, *verbis*:

Art. 283. Nos recursos interpostos pelo Ministério Público, é necessária a instauração do contraditório, mediante concessão de oportunidade para oferecimento de contrarrazões recursais, quando se tratar de recurso tendente a agravar a situação do responsável. (grifado).

(...) Em virtude do exposto, propõe-se:

3.1 conhecer o pedido de reexame, interposto pelo Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (Júlio Marcelo de Oliveira), nos termos do artigo 48 da Lei 8.443/1992, c/c os artigos 285 e 286, parágrafo único, do RI/TCU, todavia sem atribuição de efeito suspensivo;

3.2 instaurar o contraditório, nos termos do artigo 283 do RPTCU;

3.3 encaminhar os autos ao gabinete do relator competente para apreciação do recurso;

3.4 à unidade técnica de origem, dar ciência ao recorrente e aos órgãos/entidades interessados do teor da decisão que vier a ser adotada.’

Vossa Excelência, por meio do despacho ora recorrido, assim decidiu (peça 113):

‘Conheço do pedido de reexame interposto pelo Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (Júlio Marcelo de Oliveira), todavia sem atribuição de efeito suspensivo, nos termos dos artigos 48 da Lei 8.443/1992, c/c os artigos 285 e 286, parágrafo único, do Regimento Interno do TCU, conforme exame de admissibilidade realizado pela Unidade Técnica (peça 110). Determino, preliminarmente, a remessa dos autos à SeinfraPortoFerrovia para dar ciência ao recorrente e aos órgãos/entidades interessados do acórdão recorrido acerca do teor do presente despacho e providências pertinentes ao subitem 3.2 do supracitado exame de admissibilidade, nos termos do artigo 283 do RITECU, e posterior remessa à Secretaria de Recursos, para análise de mérito’.

III

O Ministério Público de Contas insurge-se contra o não reconhecimento do efeito suspensivo legalmente inerente ao pedido de reexame tempestivo, pelos motivos a seguir deduzidos.

Note-se, primeiramente, que o efeito suspensivo nos pedidos de reexame é regra legal explícita prevista no art. 48 da Lei 8.443/1992, a seguir reproduzido:

‘Art. 48. De decisão proferida em processos concernentes às matérias de que tratam as Seções III e IV deste capítulo caberá pedido de reexame, **que terá efeito suspensivo**. Parágrafo único. O pedido de reexame rege-se-á pelo disposto no parágrafo único do art. 32 e no art. 33 desta Lei’ (grifou-se).

A consequência direta e natural resultante do conhecimento do pedido de reexame tempestivo é o reconhecimento de que possui efeito suspensivo, por expressa previsão da lei. Somente em casos excepcionais, em que houvesse *periculum in mora* reverso, poder-se-ia cogitar de não reconhecer ao pedido de reexame os efeitos que lhe são próprios por força de lei.

Não há, no caso concreto, nenhum motivo capaz de caracterizar a impossibilidade de atribuição de efeito suspensivo ao mencionado pedido de reexame porque inexistente *periculum in mora* reverso resultante do reconhecimento do natural efeito suspensivo.

A atribuição do efeito suspensivo legal ao item 9.2 do acórdão combatido impede que o acórdão recorrido produza efeitos, logo, implica dizer que a ANTT não pode considerar que esta Corte de Contas aprovou os estudos por ela enviados para a subconcessão do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul (EF-151).

Caso a intenção do Poder Executivo fosse de publicar o edital de subconcessão açodadamente, ele poderia, em tese, fazê-lo antes mesmo de o TCU concluir a análise dos estudos e proferir a decisão recorrida. É bem verdade que tal hipótese se revelaria pouco provável, pois atitude desse gênero concorreria para a insegurança jurídica sobre o certame, na contramão da conduta esperada de uma agência reguladora, cuja missão institucional visa, entre outras finalidades, a harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, preservado o interesse público, e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

Da mesma forma, em face do legalmente previsto efeito suspensivo, haverá a ANTT de manter a mesma cautela de aguardar a deliberação desta Corte de Contas sobre o recurso. Nada indica que ela não aguardará o julgamento do TCU e não há porque se presumir isso.

Por esses motivos, não há falar em prejuízo para o MP de Contas caso haja a regular atribuição do efeito suspensivo inerente ao pedido de reexame. Na verdade, o Ministério Público de Contas considera necessária e conveniente a concessão de tal efeito, pois não parece adequado excepcionar regra legal, clara e objetiva, sob o fundamento de que atenderia aos interesses do recorrente, quando este entende que está ocorrendo justamente o contrário.

Note-se, ainda, que o Ministério Público de Contas está requerendo solução radicalmente distinta da que foi adotada pelo Tribunal ao proferir o mencionado Acórdão 2.195/2018-TCU-Plenário. Como visto, o MP de Contas requereu a rejeição dos estudos; o Tribunal, por sua vez, considerou bastante a adoção de medidas saneadoras.

Vale destacar que o TCU foi célere na análise dos estudos e na prolação do acórdão recorrido. No atual momento, os próprios gestores já admitiram que o leilão da Ferrovia Norte Sul não será realizado neste ano, mas ficará para o próximo governo (vide: <https://gl.globo.com/economia/noticia/2018/11/01/leiloes-de-aeroportos-e-da-ferrovia-norte-sul-ficara-para-o-proximo-governo-diz-moreira-franco.ghtml>). Não há motivo razoável, portanto, para se imaginar que a ANTT publicará o edital da subconcessão com açodamento. Tampouco cabe conjecturar que o julgamento do mérito do pedido de reexame interposto, por razões desconhecidas, irá demorar, sobretudo diante dos graves indícios de irregularidades apontados na peça recursal.

Tendo em vista tais circunstâncias do caso, a atribuição de efeito suspensivo se afigura não somente a aplicação direta de norma legal, mas também medida que concorrerá para o regular desenvolvimento do processo de subconcessão. Isso porque é altamente desejável que os agentes nele envolvidos tenham segurança sobre qual será efetivamente a decisão final do TCU, o que somente ocorrerá após a apreciação do pedido de reexame.

IV

Em face do exposto, pede-se a modificação do despacho de Vossa Excelência de peça 113, com o intuito de que seja, como manda a lei, atribuído efeito suspensivo ao pedido de reexame interposto por este representante do MP de Contas, em relação ao Acórdão 2.195/2018-TCU Plenário (peça 98).



É o relatório.