

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO GABINETE DO CONSELHEIRO RODRIGO MELO DO NASCIMENTO
--

VOTO GC-7 nº

/2018

PROCESSO : TCE-RJ Nº 103.894-0/17**ORIGEM : GOVERNADORIA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO****NATUREZA : SOLICITAÇÃO****OBSERVAÇÃO: O GOVERNADOR LUIZ FERNANDO DE SOUZA SOLICITA QUE O TCE/RJ AVALIE A CONVENIÊNCIA E OPORTUNIDADE DE SE PERMITIR A RETOMADA DAS OBRAS DA LINHA 4 DO METRÔ – REF. PROC. TCE 103.971-1/16**

Trata o presente de SOLICITAÇÃO formulada pelo Excelentíssimo Governador do Estado do Rio de Janeiro, Sr. Luiz Fernando de Souza, relativa às medidas determinadas por esta Corte no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, que consiste em auditoria governamental realizada pela Subsecretaria de Auditoria e Controle de Obras e Serviços de Engenharia na Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - RIOTRILHOS, cujo objetivo foi o de verificar a legalidade, legitimidade e economicidade do Contrato de Concessão nº L4/98 (no que diz respeito especificamente às obras de implantação da Linha 4 do metrô), bem como o de aferir a regular execução dessas obras.

A referida Solicitação, que constituiu originalmente o Doc. TCE-RJ 016.876-8/17, foi encaminhada à Secretaria-Geral de Controle Externo - SGE pela Presidente Interina deste Tribunal, “**para análise e manifestação prioritária**”, conforme se observa do despacho acostado à fl.05 do presente.

Ato contínuo, a SGE, de forma a imprimir a urgência que o pleito requer, entendeu por bem constituir estes autos apartados, com a natureza SOLICITAÇÃO, sem prejuízo da juntada do aludido Doc. ao processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, uma vez que a ele se refere.

O solicitante, por meio do Ofício GG nº 290/2017, às fls. 02/04, **após destacar a medida cautelar exarada por este Tribunal no sentido da**

retenção, por parte do Governo do Estado, de créditos presentes e futuros da empresa Concessionária e dos Consórcios executores do empreendimento, traz informações/alegações a respeito da atual situação das obras da Linha 4 do Metrô (mais especificamente quanto à “disponibilização da futura Estação Gávea”), bem como menciona eventuais riscos e impactos negativos à população pela não conclusão do projeto.

No que toca à atual situação das obras, são informadas as atividades já realizadas para a ligação da linha metroviária até o bairro da Gávea, tais como a escavação de túneis, a aquisição de diversos sistemas e equipamentos, a escavação para construção da futura estação (*“que já possui 48% de sua execução realizada”*), representando todas essas intervenções um valor já despendido de R\$ 743.487.638,67 (data-base: dezembro/2011), ou, em valores atuais, R\$ 934.456.156,10, segundo cálculos do próprio solicitante.

É ressaltada também, pelo Governador do Estado, a depreciação de diversos ativos, bem como seus elevados custos de manutenção, ganhando destaque os da máquina tuneladora (*“tatuzão”*), a qual foi *“produzida especificamente para este projeto”*.

No que diz respeito aos riscos referentes à interrupção dos serviços, o solicitante destaca que os poços e galerias da futura estação foram executados somente com revestimento primário, que possui caráter provisório, havendo, assim, risco para as estruturas.

Já no que tange aos impactos negativos à população, o solicitante alega que a paralisação das obras impacta diretamente a geração de milhares de empregos diretos e indiretos, e deixa de atender cerca de 22 mil passageiros diariamente, conforme estudo de demanda realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Após todas essas informações/alegações, o solicitante requer, ao final, que este Tribunal ***“avalie a conveniência e oportunidade de se permitir a retomada das obras, não apenas mitigando os iminentes riscos sinalizados, como viabilizando que a Estação Gávea do transporte metroviário seja concluída e atinja sua plenitude operacional, em benefício da população”***.

O Corpo Instrutivo, por intermédio da Subsecretaria de Auditoria e Controle de Obras e Serviços de Engenharia e da Secretaria-Geral de Controle Externo, por meio da peça digital “15/08/2017-Informação da SSO”, assim se manifesta:

Sugere-se:

I – REVOGAÇÃO PARCIAL do item LXXX do voto proferido em sessão plenária de 24.11.2016, no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, com os efeitos listados a seguir, podendo esta decisão ser revista em caso de descumprimento da determinação constante do item III do presente voto:

I.1 – Liberação dos créditos futuros, a contar da presente decisão, relativos ao Consórcio Rio Barra S/A, CNPJ nº 02.893.588/0001-58 ou quaisquer de suas filiais, com o Governo do Estado, bem os pertinentes aos Consórcios Linha L4 Sul – CL4S (CNPJ nº 15.108.496/0001-99), composto pela Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia, e Consórcio Construtor Rio Barra – CCRD (CNPJ nº 12.132.723/0001-23), composto pelas empresas Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia S/A, Construtora COWAN S/A e SERVIX Engenharia S/A;

I.2 – Manutenção da retenção dos créditos já bloqueados pela Secretaria de Estado de Fazenda (notas de empenho nº 2015NE00671 e nº 2016NE00153), relativos aos Consórcios mencionados no item I.1 desta decisão.

II - COMUNICAÇÃO ao atual Secretário de Estado de Fazenda para que adote providências no sentido liberar os créditos futuros atinentes às empresas mencionadas no item I.1 deste voto, mantendo-se retidos os créditos anteriores já bloqueados, referentes às notas de empenho nº 2015NE00671 e nº 2016NE00153;

III - COMUNICAÇÃO à atual Diretora-Presidente da Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro – RIOTRILHOS para que, em caso de retomada das obras da Linha 4 do metrô até a Estação Gávea (com a devida disponibilidade orçamentária), adote providências no sentido de que, nos serviços em que foram constatadas irregularidades no âmbito processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, somente sejam pagos os valores que estejam de acordo com o entendimento deste Tribunal, conforme detalhado a seguir, até que haja pronunciamento definitivo quanto ao mérito no referido processo, reiterando-se o disposto no subitem I do item LXVIII do voto proferido em sessão plenária de 24.11.2016:

III.1 – Situação 1 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Deve ser adotado critério de medição adequado para o serviço de fornecimento e aplicação de concreto projetado (item 15.03.6.1), conforme especificação contratual "Diretrizes de Construção – DC 03; ou seja, o concreto projetado deve ser medido adotando-se as dimensões de projeto (volume obtido através da multiplicação da espessura da camada, pela linha de pagamento e pela distância entre duas seções consideradas), não devendo ser medido na bomba, uma vez que todas as perdas já estão incluídas no preço unitário;

III.2 – Situação 2 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago transporte, em item específico da planilha, em relação a qualquer tipo de concreto, uma vez que o preço unitário do concreto já inclui o seu transporte até o local de lançamento, conforme especificação contratual "Diretrizes de Construção – DC 03";

III.3 – Situação 3 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o item IN.2.08 - Adequação e Consolidação do Projeto Básico;

III.4 – Situação 4 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o serviço de colunas de solo-cimento verticais com tecnologia "Jet Grouting" tipo CCP (Cement Churning Pile) com diâmetro de 0,60m, sem previsão contratual, no outro item (5.36.1) distinto do orçamento, qual seja "Jet Grouting" com diâmetro de 1,20m; para a medição e pagamento deste serviço, adote o preço unitário referencial indicado no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.001 e FRM.CAO.03.001;

III.5 – Situações 5 a 8 do Achados 2 e Situação 11 do Achado 5

Devem ser adotados os preços unitários referenciais indicados no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.003 e FRM.CAO.03.003 (Achado 2), e LVF.CAO.01.005 e FRM.CAO.02.002 (Achado 5);

IV – CIÊNCIA AO PLENÁRIO de que o prosseguimento da auditoria governamental relativa às obras da Linha 4 do metrô, conforme determinação constante do item LXXVII do voto de 24.11.2016 (processo TCE-RJ nº 103.971-2/16), terá início em 28.08.2017;

V – EXPEDIÇÃO DE OFÍCIO ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro - MPRJ, com vistas à 4ª Promotoria de Tutela Coletiva da Capital, dando-lhe ciência do inteiro teor deste processo;

VI – CIÊNCIA AO SOLICITANTE da presente decisão;

VII – ANEXAÇÃO do presente aos autos do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16.

O douto Ministério Público Especial junto ao TCE-RJ manifesta-se por meio da peça digital “23/11/2017-MPE”, **do qual extraio apenas as partes relativas ao mérito:**

*O processado mereceu pronunciamento da lavra do Sr. RAFAEL DO AMARAL GUEDES, subsecretário-adjunto da Subsecretaria de Auditoria e Controle de Obras e Serviços de Engenharia (SSO) deste Tribunal, que, num extenso arrazoado de 43 páginas (fls.121 a 142), **inferiu** - segundo suas próprias palavras - que a solicitação feita pelo Exmo. Sr. Governador (“se permitir a retomada das obras”) implica em um pedido de liberação de créditos que foram retidos em virtude de decisão do Plenário desta Egrégia Corte de Contas.*

[...]

*A resposta é a seguinte: em **1998**, o Estado do Rio de Janeiro fez uma licitação para a outorga de uma concessão de serviço público precedida da execução de obra pública (**figura de contornos precisos, delineados no inciso III do artigo 2º da Lei n.º 8.987/95**) para a Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro.*

*Foi, então, celebrado um contrato de concessão de serviço público precedida da execução de obra pública no qual o Estado arcaria com **45%** e a concessionária com **55%** do valor das obras.*

*O contrato ficou parado (sem execução) até o ano de **2010**, ocasião na qual o Estado, alegando urgência, “reativou” a referida concessão, fazendo uma série de profundas modificações no instrumento contratual. Tais modificações culminaram na drástica alteração da proporção de “compartilhamento” de custos da obra: o aporte de dinheiro público saltou para **89%**, enquanto que o percentual de investimento privado foi vertiginosamente reduzido para, teoricamente, 11%.*

No processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, tantas vezes citado pelo Sr. RAFAEL DO AMARAL GUEDES, encontra-se a seguinte passagem (fl. 14):

“Como se observa, a participação do Governo do Estado foi aumentada para 89% do investimento, e a da Concessionária foi reduzida para 11%. Ainda, o aporte financeiro do Estado aumentou em 675%, ou seja, a obra aumentou para o erário em 7,75 vezes.

Ressalta-se, também, que esse novo termo aditivo não contempla todos os serviços/quantidades necessários para a conclusão da Linha 4 do Metrô, principalmente com relação à

Estação Gávea, que teve reduzido, ou até mesmo zerado, o quantitativo de vários serviços necessários.”

Sim. O ônus para os cofres públicos subiu 675%.

*Traduzindo os percentuais, a (...) alteração implicou em um **gasto do dinheiro público de MAIS DE DEZ BILHÕES DE REAIS**.*

*Foram gastos, na obra da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro, **CERCA DE 10,3 BILHÕES DE REAIS DE DINHEIRO PÚBLICO**, a preços de dezembro de 2011.*

*E, nada obstante a (...) **redução do valor** a título de investimento “supostamente inicial” (aproximadamente um bilhão, cento e cinquenta e sete milhões de reais, correspondente aos acima referidos **11%**), a concessionária foi agraciada com o direito de explorar a tarifa do transporte metroviário (leia-se: de **LUCRAR**) pelo longo prazo de **20 ANOS**.*

*Dissemos “supostamente inicial” porque há robustos indícios de que a **concessionária SEQUER INVESTIU O VALOR INICIAL** de um bilhão, cento e cinquenta e sete milhões de reais, **conforme sobejamente evidenciado na representação cuja cópia segue em anexo**.*

*Isso sem contar os não menos vigorosos indícios da utilização de artifícios contábeis, gerando despesas fictícias (distribuição disfarçada de lucros), **o que também foi objeto de questionamento não só na representação referida (cópia em anexo) como no processo TCE-RJ n.º 108.198-7/2016**.*

*Não bastasse a (...) **desproporção entre o aporte de dinheiro público e o aporte de dinheiro privado** em uma concessão de serviço público precedida da execução de obra pública (o inciso III do artigo 2º da Lei n.º 8.987/95 prevê que, nestes casos, a execução da obra deve correr por conta e risco da concessionária), o Corpo Instrutivo do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro ainda APUROU A OCORRÊNCIA DE SUPERFATURAMENTO E SOBREPREGO DE MAIS DE DOIS BILHÕES DE REAIS (valores tomando-se como data base dezembro de 2011), conforme conclusão do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16.*

*Em razão do referido superfaturamento, o Egrégio Plenário desta Corte determinou (fl. 148) a **retenção de créditos** referida pelo Sr. RAFAEL DO AMARAL GUEDES.*

[...]

*Ou seja, diante do quadro fático que ora se assiste, **sobejam** (...) razões para que o Chefe do Poder Executivo não permaneça “inerte” e **OBRIGUE** a concessionária à **RETOMADA IMEDIATA DAS OBRAS DA LINHA 4 DO METRÔ, POR SUA CONTA E RISCO**, **SOB AS PENAS DA LEI**, incluindo, aí, caso necessário, a*

decretação da intervenção na concessão ou mesmo a decretação de caducidade da concessão, na forma da Lei n.º 8.987/95.

[...]

Quer dizer, então, que numa concessão de serviço público precedida da execução de obra pública (a execução da obra corre por conta e risco da concessionária, conforme expressamente determina o inciso III do art. 2º da Lei n.º 8.987/95) não pode, o concessionário, arcar com “obras de grande materialidade”? Numa concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, não pode, o concessionário, “suportar” um “montante” elevado?

[...]

A solução mais justa, coerente, razoável, lógica e **QUE DECORRE DE EXPRESSO MANDAMENTO LEGAL** (inciso III do artigo 2º da Lei n.º 8.987/95) é a seguinte: obrigar a concessionária a assumir **POR SUA CONTA E RISCO**, a execução da obra.

Apenas um último ponto merece destaque: o referido senhor chama de “saldo contratual” o valor de R\$ 558.988.222,21 (ou, em valores atuais, aproximadamente R\$ 700 milhões de reais) **apresentado como necessário para a conclusão da Estação Gávea**.

Após o quadro que vai à fl. 124-verso, encontramos a seguinte passagem:

“Este saldo contratual existente é decorrente, em grande parte (ou até em sua totalidade), da não conclusão das obras até a futura estação do bairro da Gávea.”

Ocorre que, no trecho (anteriormente transcrito) da manifestação do Corpo Instrutivo, exarada no processo TCE-RJ nº 103.971-2/16 (fl. 14), encontramos a seguinte passagem:

“Ressalta-se, também, que esse novo termo aditivo não contempla todos os serviços/quantidades necessários para a conclusão da Linha 4 do Metrô, **principalmente com relação à Estação Gávea, que teve reduzido, ou até mesmo zerado, o quantitativo de vários serviços necessários.**” (grifos nossos)

Resta, portanto, a dúvida: os quatro termos aditivos efetivamente **contemplaram ou deixaram de fora a totalidade das obras relativas à Estação Gávea?**

Essa pergunta é de extrema relevância.

Se o valor de aproximadamente 558 milhões de reais (constante do quadro à fl. 124-verso) é, de fato, um “saldo” (no sentido de resto, restante, remanescente, sobra); isto é, **foi contemplado** nas

*drásticas alterações contratuais promovidas pelos quatro termos aditivos celebrados, ele está indubitavelmente abrangido pela r. decisão do Plenário desta Egrégia Corte, que promoveu a retenção de créditos **presentes e futuros** e deve, assim, ser mantido (acautelado). Se foi dado apenas o rótulo de “saldo contratual”, tal valor também está indubitavelmente abrangido pela r. decisão do Plenário desta Egrégia Corte, pois se trata de um crédito futuro e deve, ser mantido acautelado.*

*Contudo, se se trata de um **novo** valor não contemplado nas drásticas alterações contratuais promovidas pelos quatro termos aditivos celebrados, não é propriamente um “saldo”. E se este for o caso, estamos diante de mais uma (...) tentativa de se aumentar, mais ainda, a (...) proporção (de 89% contra 11%) entre o aporte de dinheiro público e o aporte de investimento privado.*

*Por todo o exposto, **OPINAMOS PELA ÚNICA E EXCLUSIVA SOLUÇÃO ADEQUADA E COERENTE COM A LEI N.º 8.987/95** e os princípios da legalidade, legitimidade, economicidade, razoabilidade, supremacia do interesse público e moralidade, esculpidos na Constituição Federal:*

- *pela **DETERMINAÇÃO** ao Exmo. Sr. Governador do Estado para que diligencie, inclusive com a tomada de providências judiciais cabíveis, se necessário for, no sentido de **OBRIGAR a empresa concessionária à IMEDIATA RETOMADA DAS OBRAS DA LINHA 4 DO METRÔ DO RIO DE JANEIRO, ATÉ SUA ULTERIOR E REGULAR CONCLUSÃO, POR SUA CONTA E RISCO, SOB PENA DA APLICAÇÃO DAS SANÇÕES CABÍVEIS, INCLUSIVE, A DECRETAÇÃO DA CADUCIDADE DA CONCESSÃO.***

Outrossim, considerando-se que o arrazoado de fls. 121 a 142 encerra erro grosseiro ou má-fé, visto que sustenta conclusão que implica violação frontal a expresse mandamento legal: inciso III do artigo 2º da Lei n.º 8.987/95, solicitamos a abertura de sindicância para apuração da conduta funcional do Sr. RAFAEL DO AMARAL GUEDES, subsecretário-adjunto da Subsecretaria de Auditoria e Controle de Obras e Serviços de Engenharia deste Tribunal.

Destaco, ainda, que, em 11/12/2017, deu entrada nesta Corte de Contas o Ofício GG nº 412/2017, protocolizado sob o processo TCE-RJ nº 106.170-3/17, por meio do qual o Excelentíssimo Sr. Governador do Estado formaliza Solicitação que reitera o teor do Ofício GG nº 290/2017, objeto do presente processo.

No âmbito do referido processo TCE-RJ nº 106.170-3/17, são encaminhadas cópias dos Laudos Técnicos elaborados pela CJC Engenharia e

Projetos e pela Promon Engenharia, que apresentam medidas a serem adotadas para situações de referência definidas como situação de alerta e situação de intervenção na Estação Gávea. Resta destacado nos referidos laudos que, embora não sejam esperadas situações críticas como as de alerta e de intervenção no presente momento, são apresentadas medidas associadas a esses cenários para auxiliar ações futuras.

Ressalto que o Corpo Instrutivo, por intermédio da peça digital “22/12/2017 – Informação da SSO”, ratifica o teor de sua manifestação no âmbito do presente processo TCE-RJ, bem como o douto Ministério Público Especial, que apresenta, por meio da peça digital “03/01/2018 – Informação MPE”, o mesmo posicionamento supratranscrito neste Relatório.

Dessa forma, dada a identidade de pedidos das Solicitações, pelo princípio da conexão processual consignado no artigo 55 do NCPC e aplicável a este Tribunal, conforme o disposto no artigo 180 do Regimento Interno, o processo referido será decidido conjuntamente no presente Voto.

É o Relatório. Passo a meu Voto.

I. DA DECISÃO PLENÁRIA DE 24/11/2016

Preliminarmente, cumpre consignar que, conforme menciona o Corpo Instrutivo à fl. 122 do presente processo, não consta do Voto proferido em Sessão Plenária de 24/11/2016, no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, qualquer determinação no sentido da paralisação das obras, havendo, apenas, conforme item LXVIII da mencionada decisão, determinação à atual Diretora-Presidente da RIOTRILHOS para saneamento das irregularidades constatadas, tendo em vista a existência de saldos remanescentes a medir no momento da execução da auditoria.

A paralisação das obras, de acordo com o Corpo Instrutivo, ocorreu, muito provavelmente, pelo fato de o valor total a ser retido – conforme cautelar de retenção de pagamentos constante do item LXXX da citada Decisão Plenária – em muito superar o estimado para a conclusão das obras até a

futura estação Gávea. Segundo a instrução apresentada, a concessionária não teria interesse em terminar uma obra de magnitude como esta sem qualquer contraprestação pecuniária, visto que as irregularidades encontradas ainda estão sendo discutidas no processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, o qual ainda está em fase primária de contraditório e, portanto, longe de uma solução definitiva, tendo sido o débito, decorrente de superfaturamento, apurado em caráter meramente preliminar.

A matéria relativa à impossibilidade de continuação de obras pelas empresas, em virtude da retenção de valores, já foi examinada pelo Tribunal de Contas da União, que se manifestou no seguinte sentido em caso envolvendo o Metrô de Fortaleza, *in verbis*:

58. Observa-se, abaixo, no voto condutor do Acórdão, a motivação e a intenção das determinações emitidas:

*(...) seja determinada a repactuação do contrato sopesando-se apenas o sobrepreço referente ao remanescente de obra ainda não executado, **deixando o dano consumado em desfavor do erário, referente aos pagamentos efetuados, para ser tratado em processo de TCE**, sem prejuízo à manutenção, em resguardo a eventual confirmação de dano naqueles autos, das garantias já apresentadas pelo consórcio e das retenções até agora efetivadas pela Metrofor.*

(...)

deparei-me no caso concreto em exame com uma constante relutância por parte das empresas consorciadas em dar continuidade às obras. Alegaram elas, em especial, o elevado percentual que vem sendo retido, combinado com o considerável aumento, após a crise mundial iniciada ao final de 2008, do custo financeiro das garantias alternativamente aceitas.

(...)

Nessas circunstâncias, especialmente considerando o risco iminente de paralisação das obras em tela, considero temerário, mesmo estando confirmada a prática de sobrepreço, determinar a repactuação do contrato 14/Metrofor/1998 com base tanto nos pagamentos indevidos, já efetuados, quanto no sobrepreço passível de se concretizar nas próximas faturas, mostrando-se prudente, nos moldes sugeridos pela Secob, restringi-la a essa segunda parcela, referente ao dano ainda não consumado. (TC 008.523/2012-6, peça 3, p. 2-3. (grifo nosso).

(Acórdão 2143/2017 – Plenário. Relator: Augusto Nardes. Sessão de 27/09/2017).

Além disso, a Decisão Plenária de 24/11/2016 determinou a retenção de créditos que seriam devidos ao Consórcio Rio Barra S/A, bem como aos consórcios Linha 4 Sul – CL4S e Consórcio Construtor Rio Barra – CCRD, além de suas filiais. Nesse sentido, a determinação para retenção de créditos poderia alcançar o montante de até R\$ 139.443.947,65, correspondente à diferença entre o valor empenhado e o pago no exercício de 2016.

Nada obstante isso, a retenção do valor mencionado não ocorreu da forma esperada, tampouco produziu os efeitos concretos pretendidos, tendo em vista a ausência de créditos disponíveis. Apenas R\$ 17.249.116,94 de um valor total de R\$ 139.443.947,65 (valor citado no Voto de 24/11/2016) foi retido. Sendo assim, **torna-se evidente o fato de que a medida acautelatória, em sua essência, não alcançou o resultado pretendido.**

II. DA PARALISAÇÃO DA OBRA

Em sua solicitação, o Excelentíssimo Sr. Governador do Estado Luiz Fernando de Souza esclarece que a interrupção das atividades dos construtores traz riscos à população, visto que os poços e galerias da Estação foram executados somente com revestimento primário, em caráter provisório, de forma que a paralisação das obras provoca risco às estruturas.

No entanto, tendo em vista o conteúdo do laudo apresentado pela CJC Engenharia e Projetos, no âmbito do processo TCE-RJ nº 106.170-3/17, analisado em conexão ao presente, observo que não são verificadas, atualmente, situações críticas, descritas como de alerta ou de intervenção. Ainda assim, são sugeridas medidas associadas a esse cenário, para auxiliar as ações futuras a serem tomadas em relação à Estação Gávea.

Entendo, nesse particular, que o fato de não restar caracterizada situação emergencial das estruturas no presente momento não altera a necessidade de se retomarem as obras para consecução e finalização da Estação Gávea, uma vez que há razões fundamentadas no interesse público primário para tanto, como se passa a demonstrar.

Enfatiza-se, nesse sentido, que manter a obra parada também implica perda para os cofres públicos e impactos negativos à população. Em reportagem publicada em O Globo, (<https://oglobo.globo.com/rio/mp-investigara-custos-das-obras-paradas-da-linha-4-do-metro-na-gavea-21017491>), foi informado que o aluguel da máquina tuneladora, conhecida como “*tatuzão*”, consumiria, por mês, cerca de três milhões de reais, reajustados a cada ano.

Além disso, onde antes havia um campo de futebol, usado pelos alunos da PUC, bem como um estacionamento da faculdade, teriam sido instalados dois canteiros alugados para estas obras, custando cerca de R\$ 223.000,00 mensais. Ambos estariam sem atividade desde março de 2015, havendo muito material abandonado. De acordo com a equipe de O Globo, que esteve no local, um dos poucos funcionários, que pediu para não ser identificado, teria afirmado que seria preciso bombear água quase todos os dias para que o túnel não ficasse alagado (disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/estado-gasta-34-milhoes-com-maquinas-canteiros-de-obras-parados-na-estacao-da-gavea-21013552>).

Outro ponto, diretamente ligado a soluções de mobilidade urbana, é que, de acordo com estudo realizado pela FGV, cerca de 22 mil pessoas já poderiam estar inseridas na malha viária por meio da Estação Gávea, o que claramente traz ao debate a importância que esse aumento do fluxo de tarifas pagas pelos usuários poderia trazer ao investimento em termos gerais.

Viabilizar a consecução da Estação Gávea importa atender ao interesse coletivo primário, oferecendo à população maior integração e efetividade da malha metroviária, meio de transporte de massa essencial em grandes metrópoles, como o Rio de Janeiro. Nesse sentido, **os futuros consumidores do serviço metroviário aumentarão a arrecadação de tarifas, o que, possivelmente, revitalizará a consecução e execução do contrato, gerando mais receitas disponíveis para eventual ressarcimento do dano ao erário**, ainda em análise na Auditoria Governamental (processo TCE-RJ nº 103.971-2/16), atualmente convertida em Tomada de Contas Especial *Ex Officio*, ainda em fase de defesa.

Importante destacar que a paralisação de uma obra dessa magnitude, diante de indícios de irregularidades e sobrepreço, apesar de, *a priori*, parecer legalmente a mais escorreita, representa, na prática, um alto custo-benefício tanto para a sociedade, que se vê privada de melhoramentos urbanos, quanto para o poder público, que obtém prejuízos com deteriorações de ativos e manutenção de equipamentos parados. De acordo com as informações contidas na Solicitação formalizada pelo Excelentíssimo Sr. Governador do Estado, o túnel subterrâneo que liga a Gávea a São Conrado encontra-se pronto, faltando pouco mais de um quilômetro do Leblon até a Gávea, além da conclusão da Estação Gávea, que já possui 42% executados.

Diante do que foi explanado e conforme defende o Corpo Instrutivo, ressalto o fato de que **qualquer interrupção de obra costuma representar um duplo prejuízo à população, visto que, além da não concretização dos benefícios gerados pelo empreendimento, há o desperdício dos recursos já aplicados, com despesas associadas ao desgaste das estruturas** e das parcelas já concluídas anteriormente, em virtude de degradação pela ação do tempo e das intempéries.

III. DO OBJETO DO PRESENTE PROCESSO

O que se discute no presente processo é o fato de a obra estar paralisada, o que gera prejuízos aos cofres públicos e à população, conforme se explicitou no item anterior deste Voto. Enfatizo que o objetivo, neste momento, não é esclarecer acerca de superfaturamento ou de dano ao erário. Tais assuntos estão sendo tratados em processos próprios, conforme se demonstra a seguir:

- Processo TCE-RJ nº 103.971-2/16 (inspeção realizada entre 29.06.2015 a 04.12.2015) > objetivo: examinar a legalidade, legitimidade e economicidade da contratação, além da execução das obras para a implantação da Linha 4 do Metrô (Contrato de Concessão nº L4/98);
- Processo TCE-RJ nº 105.002-1/16 (inspeção realizada entre 29.06.2015 a 04.12.2015) > objetivo: examinar a legalidade, a legitimidade e a

economicidade da contratação e execução das obras públicas para a ligação da Linha 1 com a implantação da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro (Termos Aditivos nos 14, 15 e 16 ao Contrato nº 1.028/87);

- Processo TCE-RJ nº 108.198-7/16 (inspeção realizada entre 18.07.2016 a 07.10.2016) > objetivo: verificar a correção da metodologia utilizada pelo Estado para proceder ao reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão de transporte metroviário da linha 4.

Assim, o que se pretende deixar claro é que o presente processo trata da possibilidade de retomada das obras, sob determinadas condições e ajustes necessários, ao passo que é no bojo das auditorias supramencionadas que são analisadas a legalidade, legitimidade e a economicidade da contratação, além da execução das obras para a implantação da Linha 4 do Metrô.

Ou seja, a eventual responsabilidade pela prática de atos ilícitos e antieconômicos está sendo verificada nas auditorias, tendo sido indicado possível sobrepreço, ainda em fase inicial de contraditório, motivo pelo qual o Relator do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16 o converteu em Tomada de Contas Especial *Ex Officio*.

No mesmo Voto, o Relator determinou, ainda, o prosseguimento da Auditoria Governamental, tendo em vista a necessidade de auditar e apurar eventual dano ao erário, decorrente de medições e pagamentos posteriores ao período em que realizada a auditoria que originou a Tomada de Contas Especial *Ex Officio*.

Fato é que, em contratos para a realização de obras públicas, a sua paralisação pode se mostrar ainda mais danosa ao interesse público. Nesse sentido, faço referência a trecho do livro Obras Públicas – Comentários à Jurisprudência do TCU¹, destacado pelo Corpo Instrutivo em sua manifestação:

*Em contratos para a execução de obras públicas, no entanto, muitas vezes os empreendimentos estão em plena execução. **A paralisação da empreitada, em tais circunstâncias, ainda que***

¹ CAMPELO, Valmir; CAVALCANTE Rafael Jardim. *Obras Públicas: comentários à jurisprudência do TCU*. 3ª Ed. Ver. E atual. Belo Horizonte: Fórum. 2014.

diante de vícios no procedimento licitatório que a originou, pode repercutir em consequências indesejáveis (ou até desastrosas). A interrupção de um contrato de manutenção de estradas, por exemplo, a depender do estado da rodovia, custará algumas dezenas de vidas. Outros milhares de pessoas serão postos em risco pela paralisação de eventual recuperação de barragem.

Disso tem-se que o interesse público primário deve ser sempre privilegiado.

Na opção pela continuidade, caso decorra prejuízo concreto e quantificável, um caminho é possibilitar a convalidação do contrato mediante a alteração da avença por termo aditivo próprio. **Em caso de serviços pactuados com sobrepreço, por exemplo, bastaria a redução daqueles itens sobreavaliados.**

As modificações do preço pactuado, entretanto, em face do próprio princípio da livre iniciativa, não podem ser fruto de alterações unilaterais do contrato. Tais alterações são bilaterais. Quando não houver anuência da contratada, essa avaliação do interesse público primário faz-se sempre intrincada.

Surge a pergunta: a simples ilação de prejuízo maior ao interesse público pode obstar a anulação de uma avença eivada de atentados sérios aos princípios fundamentais da Administração? E quanto vale o Direito? Essas questões têm sido objeto de debates no Plenum do TCU por todos os seus anos de fiscalização de obras públicas. E as respostas são avaliadas caso a caso.

Um critério decisivo nessa avaliação de “vantajosidade” na manutenção dos contratos inquinados de vícios — a ser apreciada, frisamos, em cada caso concreto — tem sido o estágio de execução contratual. Em obras ainda em seu embrião, quando não iniciadas (ou quando recém-começadas), tem-se optado pela anulação da licitação. Nesses casos, via de regra, a depreciação da obra e os eventuais prejuízos à manutenção do passivo de serviços não é de tal monta que materialize o interesse público primário na sua continuidade.

Outra linha jurisprudencial convergente diz respeito às obras em estágio mais avançado de execução, mais próximas de seu término. No caso de irregularidade envolvendo dano concreto e quantificável, frustradas as tratativas de convalidação dos vícios pela via administrativa (art. 8º da Lei nº 8.443/92), tende-se a possibilitar a continuidade dos contratos e determinar a instauração de tomada de Contas Especial para reaver o dano, mesmo antes do término daqueles ajustes. (grifos nossos)

Entendo, dessa forma, que, no caso presente, estando a execução da obra em estágio bastante avançado, **deve ser revogada parcialmente a cautelar proferida em Sessão Plenária de 24/11/2016,** para que sejam

liberados créditos futuros, no caso parte do saldo remanescente contratual, **com a finalidade da continuidade da obra, sob certas condições e realizados os devidos ajustes**, que serão evidenciados em tópico próprio na fundamentação deste Voto, **de forma que cessem, doravante, as irregularidades já perpetradas.**

IV. DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA E DA DECISÃO JUDICIAL

Torna-se relevante enfatizar, também, que foi instaurado o inquérito civil MPRJ nº 2010.00317056, perante a 4ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Defesa da Cidadania da Capital, destinado a apurar a regularidade da concessão precedida de obra pública para a implantação da Linha 4 do Metrô da cidade do Rio de Janeiro.

O inquérito em tela informa que foram introduzidas modificações no Contrato nº L4/98, formalizadas por meio de termos aditivos eivados de irregularidades, os quais deram ensejo às obras da Linha 4 do Metrô, cujo dano ao erário resultante de superfaturamento na execução monta mais de 3 bilhões de reais. Acrescenta, ainda, que a Operação Lava Jato e a Operação Calicute trouxeram fortes indícios de práticas criminosas intrinsecamente ligadas à celebração dos Termos Aditivos e à correspondente implementação do Contrato em questão.

Em razão da apuração de tais fatos, tramita, perante a 6ª Vara de Fazenda Pública da Comarca da Capital, o processo nº 0102232-92.2017.8.19.0001. Trata-se de “*ação civil pública por ato de improbidade administrativa com ressarcimento ao erário, e pedido de tutela de urgência de natureza antecipada*” interposta pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, por meio da 4ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Defesa da Cidadania da Capital. Por meio da referida ação, o Ministério Público Estadual requereu que o Judiciário procedesse à indisponibilidade dos bens e à glosa dos valores restantes.

Em sua sentença, o juízo decretou a indisponibilidade dos bens dos agentes públicos integrantes do Núcleo da Administração Superior, composto por chefe e secretários do Poder Executivo Estadual à época da assinatura dos aditivos contratuais, até o limite inicial de R\$ 3.170.501.420,91, por entender que tal medida asseguraria eventual ressarcimento ao erário. Foi deferida, também, a indisponibilidade dos bens dos agentes integrantes do Núcleo da Diretoria da Riotrilhos; do Núcleo dos Fiscais e do Núcleo dos Dirigentes da AGETRANSP (até o 3º Termo Aditivo), até o limite inicial de R\$ 3.170.501.420,91.

Quanto ao Núcleo Empresarial, verificou-se que a atual administração e gerenciamento da Linha 4 cabem ao Consórcio Construtor Rio Barra e ao Consórcio Linha 4 Sul. A fim de não inviabilizar a prestação do serviço público, com prejuízo ainda maior à sociedade, ressaltando-se que os referidos Consórcios são os atuais destinatários dos lucros auferidos pela exploração do serviço de transporte público metroviário da Linha 4, foi determinada judicialmente a indisponibilidade de 25% (vinte e cinco por cento) da receita mensal bruta auferida na exploração da referida atividade, que vem sendo destinada ao Juízo competente mensalmente, até o limite de R\$ 3.170.501.420,91.

Quanto à responsabilização das sociedades empresárias consorciadas, a responsabilidade entre elas é SOLIDÁRIA, de forma que, com o escopo de não inviabilizar a atividade empresarial das referidas sociedades, com o bloqueio de valores destinados ao pagamento de trabalhadores e manutenção de suas atividades, diante do *periculum in mora inverso*, e, ainda, diante dos demais contratos com entes públicos assumidos pelas requeridas, foi determinada a indisponibilidade de 3% (três por cento) da receita mensal líquida auferida na exploração das suas atividades, que vem sendo destinada ao Juízo competente mensalmente, até o limite de R\$ 3.170.501.420,91. Tal medida deverá ser cumprida junto Sociedades Integrantes do Consórcio Construtor Rio Barra e do Consórcio Linha 4 Sul.

1. Construtora Queiroz Galvão S.A.;

2. Construtora Norberto Odebrecht S.A.;
3. Carioca Christiani Nielsen Engenharia S.A.;
4. Servix Engenharia S.A.;
5. Construtora Cowan S.A.

Foi determinada, também, a indisponibilidade de 2% (dois por cento) da receita mensal líquida auferida pelas sociedades abaixo elencadas, na exploração das suas atividades, até o limite inicial de R\$ 3.170.501.420,91, que vem sendo destinada ao juízo competente mensalmente, pois, em que pese terem participado do contrato e dos termos aditivos, não integram atualmente os Consórcios, quais sejam:

1. Concessionária Rio-Barra S.A.;
2. Odebrecht Participações e Investimentos S.A.;
3. Zi-participações S.A.;
4. Zigordo S.A.;
5. Queiroz Galvão Participações-Concessões S.A.

O juízo informou que as indisponibilidades supramencionadas, em princípio, formarão capital garantidor ao longo da demanda, apto a ressarcir o erário em caso de condenação definitiva. Caso seja verificado que os valores fixados não sejam repassados mensalmente ao juízo competente, poderá ser renovado o pedido de indisponibilidade de TODOS os bens, quanto às referidas sociedades e Consórcios.

No tocante à solicitação de interrupção dos pagamentos restantes, previstos nos termos aditivos, até o final do presente processo, o juízo competente achou por bem indeferir, por ora, o requerido, pois não há, na inicial, discriminação dos pagamentos ainda pendentes de modo a se verificar a necessidade da medida. Além disso, **a interrupção dos pagamentos poderia provocar prejuízo não só ao serviço público, mas também comprometer o pagamento de trabalhadores.** Ressaltou-se, por fim, que as

indisponibilidades decretadas atendem ao escopo de garantir eventual ressarcimento ao erário de forma mais efetiva e sem gerar *periculum in mora* inverso.

Deste modo, no meu entendimento, no que se relaciona à medida cautelar de retenção de pagamentos imposta por este Tribunal de Contas em Sessão de 24/11/2016, uma melhor solução foi materializada por meio da sentença prolatada pelo juízo competente.

V. DA NECESSÁRIA CONTINUIDADE E FINALIZAÇÃO DAS OBRAS E SUAS CONDICIONANTES

Já foram enfatizados os enormes prejuízos aos cofres públicos e à população que a paralisação das obras do Metrô representa, especialmente no que se refere à consecução integral da Estação Gávea.

Dessa forma, o que se percebe é que, apesar de a Decisão Plenária de 24/11/2016, prolatada no âmbito do Relatório de Auditoria Governamental (processo TCE-RJ nº 103.971-2/16), não conter determinação para paralisar as obras, a cautelar concedida determinou a necessidade de que se “*garanta a retenção de outros créditos presentes ou futuros*”.

Do que se apurou até o presente momento deste Voto, a retenção de créditos futuros inviabilizou o prosseguimento das obras, bem como a atividade das sociedades empresárias envolvidas, o que poderá, inclusive, aumentar o dano ao erário apurado ou, ainda, comprometer seu ressarcimento, além de ter efeitos negativos sobre a modicidade das tarifas.

Além disso, como referido, a Decisão Plenária de 24/11/2016 determinou que fossem retidos valores no montante de R\$ 139.443.947,65, o que não pôde ser concretizado, pois, à época do recebimento do Ofício TCE-RJ nº 35.113/2016, algumas notas fiscais já haviam sido liquidadas e pagas. Assim sendo, apenas o valor de R\$ 17.249.116,94 foi retido.

Tendo em vista a questionável efetividade da decisão cautelar prolatada, entendo que devem ser revistos alguns de seus pontos determinantes, com fundamento no poder geral de cautela, conferido processualmente ao órgão julgador, como corolário da garantia fundamental da tutela jurisdicional adequada. Dessa forma, o que se percebe é que, como fruto da decisão cautelar prolatada em 24/11/2016, foi apenas retido o valor de R\$ 17.249.116,94, bem como o saldo contratual, atualmente avaliado em cerca de R\$ 700 milhões, sendo que essa última determinação, fundamentada no poder acautelatório, provavelmente provocou a paralisação da obra.

Em primeiro lugar, acredito que o valor retido de R\$ 17.249.116,94 deverá permanecer acautelado frente à consumação de dano ao erário, ainda a ser apurado em caráter definitivo.

Sem prejuízo disso, a cautelar deverá ser parcialmente revogada, para que sejam liberados créditos futuros com a finalidade de continuação e finalização da obra. **Para tanto, assevero que a revogação da cautelar de créditos futuros não importa que as mesmas irregularidades que vinham sendo praticadas persistam.**

Isso porque Auditoria Governamental (processo TCE-RJ nº 103.971-2/16) evidenciou uma série de erros nas medições e na consecução do projeto executivo, bem como aumentos evidentes levados a efeito pelos termos aditivos, que apontam para a prática de atos causadores de dano ao erário.

Dessa maneira, **não deve esta Corte de Contas revogar incondicionalmente a cautelar proferida**, pois isso redundaria na perpetração dos mesmos equívocos danosos que até agora se materializaram.

Além disso, devo ressaltar que a Auditoria Governamental (processo TCE-RJ nº 103.971-2/16), convertida em Tomada de Contas Especial *Ex Officio*, está em fase inicial de contraditório, de maneira que o dano apurado ainda poderá ser modificado por meio da apresentação de justificativas pelos responsáveis. Dessa forma, ainda que mantida a existência de sobrepreço, não se pode precisar, atualmente, o seu exato valor.

O saldo contratual remanescente de R\$ 558.988.222,21, atualizado com os índices hodiernos, alcança a cifra de aproximados 700 milhões. Com a revogação parcial da cautelar que tornou indisponível o pagamento de créditos futuros, há que se tomar todas as medidas para que as mesmas irregularidades não sejam cometidas, aumentando ainda mais o dano ao erário.

Isso na medida em que, considerando que a legalidade, a legitimidade e a economicidade da contratação, além da execução das obras para a implantação da Linha 4 do Metrô, estão sendo avaliados nos processos TCE-RJ nº 103.971-2/16, nº 105.002-1/16, nº 108.198-7/16, é necessário que se tenha em vista que a interrupção prolongada da obra traz grande prejuízo à coletividade, devendo ser buscada a melhor solução que atenda ao interesse público.

Dessa forma, a liberação de verbas para a continuação e finalização da Estação Gávea, evitando deterioração e possíveis acidentes, deverá seguir medidas regularizadoras estritas para liberação do saldo financeiro.

Nesse sentido, o Corpo Instrutivo sugere, para prosseguimento da obra, as seguintes medidas:

1 – Situação 1 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Deve ser adotado critério de medição adequado para o serviço de fornecimento e aplicação de concreto projetado (item 15.03.6.1), conforme especificação contratual “Diretrizes de Construção – DC 03; ou seja, o concreto projetado deve ser medido adotando-se as dimensões de projeto (volume obtido através da multiplicação da espessura da camada, pela linha de pagamento e pela distância entre duas seções consideradas), não devendo ser medido na bomba, uma vez que todas as perdas já estão incluídas no preço unitário;

2 – Situação 2 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago transporte, em item específico da planilha, em relação a qualquer tipo de concreto, uma vez que o preço unitário do concreto já inclui o seu transporte até o local de lançamento, conforme especificação contratual “Diretrizes de Construção – DC 03”;

3 – Situação 3 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o item IN.2.08 - Adequação e Consolidação do Projeto Básico;

4 – Situação 4 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o serviço de colunas de solo-cimento verticais com tecnologia "Jet Grouting" tipo CCP (Cement Churning Pile) com diâmetro de 0,60m, sem previsão contratual, no outro item (5.36.1) distinto do orçamento, qual seja "Jet Grouting" com diâmetro de 1,20m; para a medição e pagamento deste serviço, adote o preço unitário referencial indicado no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.001 e FRM.CAO.03.001;

5 – Situações 5 a 8 do Achados 2 e Situação 11 do Achado 5

Devem ser adotados os preços unitários referenciais indicados no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.003 e FRM.CAO.03.003 (Achado 2), e LVF.CAO.01.005 e FRM.CAO.02.002 (Achado 5);

Tais medidas serão incorporadas ao dispositivo deste Voto, como condicionantes à liberação de parte do saldo contratual e à continuação da obra.

O raciocínio que se buscou traçar para se alcançar a presente solução é o de que eventuais irregularidades, como medições errôneas, sobrepreço e termos aditivos celebrados de maneira incorreta, são objeto da Tomada de Contas Especial *Ex Officio* que já foi instaurada e que apurará, em caráter definitivo, os valores devidos a título de dano ao erário, bem como identificará precisamente seus responsáveis. É no bojo desse processo que se promoverá eventual ressarcimento ao erário e suas medidas correspondentes, ou seja, o que foi apurado como irregularidade até a conclusão dos trabalhos de campo da Auditoria Governamental será objeto da referida Tomada de Contas Especial *Ex Officio*.

O presente processo, no entanto, trata de solicitação para que, doravante, sejam liberados saldos contratuais para finalização da obra, o que só será concedido se tomadas por parâmetro as soluções apresentadas pelo Corpo Instrutivo para que não se configure dano adicional àquele já concretizado.

Assim, deverá ser firmado novo termo aditivo ao contrato de maneira a adequar as medições de acordo com as condicionantes previstas nos itens 1 a 5 da proposta do Corpo Instrutivo supratranscrita.

Nesse sentido, adotando-se as diretrizes traçadas pelo Corpo Instrutivo, o saldo remanescente, da ordem de 700 milhões, não será inteiramente utilizado para a finalização das obras, já que as novas formas de medição e a prática dos preços indicados pelo Corpo Técnico promoverão contenções de gastos, na forma do termo aditivo a ser celebrado. Enquanto não ocorrer a formalização do termo aditivo, as faturas a serem pagas deverão ser liquidadas em valor a menor, observadas as condicionantes acima referidas, restando-se a diferença.

Nesse sentido, o Tribunal de Contas União se manifestou em relação ao Metrô de Fortaleza, em caso semelhante ao de que se trata no presente processo:

9.5. determinar à Metrofor que:

9.5.1. no prazo de 15 (quinze) dias, contados da ciência do presente acórdão, firme novo aditivo ao contrato 014/Metrofor/1998 de maneira a limitar, para pagamentos futuros, os preços dos 42 itens objeto de análise de sobrepreço aos valores de referência lançados às fls. 18/19 do anexo 76, encaminhando a este tribunal cópia do termo de aditamento;

9.5.2. até que se assine o novo termo aditivo mencionado acima, tome como parâmetro de cálculo para as próximas faturas os preços de referência a que se refere o subitem precedente, restando as diferenças porventura verificadas, sem prejuízo à possibilidade de substituição da retenção de pagamentos por seguro-garantia ou fiança-bancária que atenda aos requisitos descritos no subitem 9.1.3 do acórdão 3.070/2008-Plenário;

9.5.3. abstenha-se de incluir no cálculo da repactuação e das retenções que eventualmente a precedam os valores relacionados aos pagamentos indevidos efetuados anteriormente ao presente acórdão, os quais serão tratados em processo de tomada de contas especial, nos termos definidos no subitem 9.6 infra.

(Acórdão 2450/2009 – Plenário. Relator: Aroldo CEDRAZ. Sessão de 21/10/2009).

Pela importância da argumentação e da conclusão estruturada no supratranscrito Acórdão, vale o destaque do seguinte trecho do respectivo Voto:

25. Nessas circunstâncias, especialmente considerando o risco iminente de paralisação das obras em tela, considero temerário, mesmo estando confirmada a prática de sobrepreço, determinar a repactuação do contrato 014/Metrofor/1998 com base tanto nos pagamentos indevidos, já efetuados, quanto no sobrepreço passível de se concretizar nas próximas faturas, mostrando-se prudente, nos moldes sugeridos pela Secob, restringi-la a essa segunda parcela, referente ao dano ainda não consumado. Desse modo, diminuir-se-á sensivelmente os riscos de paralisação das obras do Metrô de Fortaleza/CE, na medida em que os efeitos financeiros da repactuação representarão na prática a diminuição do saldo contratual em algo próximo a 5,40%.

26. Importante ressaltar que esse percentual de 5,40% não representa o sobrepreço ora apurado, o qual, segundo dados lançados pela Secob às fls. 20/22 do anexo 76, é da ordem de 20,33%. Outrossim, esclareço que a diferença entre esses dois percentuais não indica a existência de qualquer incongruência nas conclusões da unidade técnica. Para refutar essa suspeita, lembro que avanços no estágio de execução de determinado serviço com sobrepreço, se comparados com o ritmo médio da obra, obrigatoriamente repercutirão em termos financeiros na repactuação ora proposta, reduzindo-a na proporção da diferença de estágios de execução suscitada acima.

27. Quanto ao dano consumado em desfavor do erário, referente aos pagamentos já efetuados, reafirmo minha concordância com a proposta formulada pela Secob no sentido de tratá-lo em sede de TCE, sem prejuízo à manutenção das garantias apresentadas pelo consórcio e das retenções efetivadas pela Metrofor, até o julgamento de mérito a ser proferido naqueles autos. Tal encaminhamento encontra respaldo em precedentes desta corte de contas, em especial nos acórdãos de Plenário 1.903/2006, do ministro Ubiratan Aguiar, 948/2007, do ministro Valmir Campelo, 496/2008, do ministro-substituto Marcos Bemquerer Costa, e 1.566/2005, do ministro Walton Alencar Rodrigues. (grifo nosso)

(Acórdão 2450/2009 – Plenário. Relator: Aroldo CEDRAZ. Sessão de 21/10/2009).

Diante do cenário exposto, entendo que a lógica da solução oferecida pelo Tribunal de Contas da União, *mutatis mutandis*, deve ser aplicada por este Tribunal de Contas do Estado, no sentido de se estruturar um mecanismo para evitar a paralisação das obras, condicionando a sua continuidade a medidas que impeçam o aumento do dano ao erário, cingindo-se a análise das

irregularidades, a apuração do dano ao erário e a responsabilização ao processo de Tomada de Contas Especial *Ex Officio*.

Nesse sentido, frente aos comandos que constarão do dispositivo do presente Voto, para que sejam readequadas, por termo aditivo, as medições e os preços unitários a serem pagos, entendo que **se faz necessária a instauração de Auditoria de Acompanhamento nesta nova fase de retomada das obras, para análise *in loco* acerca da observância às determinações exaradas por este Tribunal de Contas, tanto em relação às novas formas de medição determinadas, quanto no que tange à formalização de termo aditivo de repactuação e aos preços pagos por etapa cumprida.**

Além disso, registro que consta informação da SSO, na peça digital “15/08/2017 – Informações da SSO”, no sentido de que, em 28/08/2017, foi instaurada Auditoria Governamental, em atendimento ao item LXXVIII do Voto de 24/11/2016, para análise acerca da existência de maiores danos entre o período do término da Auditoria que originou a Tomada de Contas Especial *Ex Officio*, em dezembro de 2015, e a última medição e pagamento da obra, que ocorreu em setembro de 2016.

VI. DA NECESSIDADE DE GARANTIAS PARA RESSARCIR O POSSÍVEL DANO AO ERÁRIO

Em primeiro lugar, já me manifestei no sentido de que os R\$ 17.249.116,94 retidos pela Decisão Plenária de 24/11/2016 deverão permanecer acautelados frente à possível consumação de dano ao erário.

Além disso, é forçoso destacar que a decisão judicial, conforme supramencionado, determinou:

- a indisponibilidade dos bens dos agentes públicos integrantes do Núcleo da Administração Superior;

- a indisponibilidade dos bens dos agentes integrantes do Núcleo da Diretoria da RIOTRILHOS; do Núcleo dos Fiscais e do Núcleo dos Dirigentes da AGETRANSP;
- quanto ao Núcleo Empresarial, verificou-se que a atual administração e gerenciamento da Linha 4 cabe ao Consórcio Construtor Rio Barra e ao Consórcio Linha 4 Sul, tendo sido determinada a indisponibilidade de 25% (vinte e cinco por cento) da receita mensal bruta auferida na exploração da referida atividade;
- quanto à responsabilidade das sociedades empresárias consorciadas, a responsabilidade entre elas é SOLIDÁRIA, tendo sido determinada a indisponibilidade de 3% (três por cento) da receita mensal líquida auferida na exploração das suas atividades;
- foi determinada, também, a indisponibilidade de 2% (dois por cento) da receita mensal líquida auferida pelas sociedades que, apesar de terem participado do contrato e dos termos aditivos, não integram atualmente os Consórcios.

Todas as indisponibilidades aqui listadas se deram até o limite inicial de R\$ 3.170.501.420,91 e os valores deverão ser remetidos ao juízo competente mensalmente.

O que se pode perceber do exposto é que a decisão judicial buscou proteger o erário, sem, entretanto, comprometer a continuidade das obras e dos serviços públicos delas oriundos, bem como criou mecanismo acautelatório que não põe em risco o desempenho em si da atividade empresarial, evitando processos falimentares, que seriam extremamente danosos para eventual ressarcimento ao erário.

Entendo que a retenção do valor de R\$ 17.249.116,94, aliada às indisponibilidades de bens, já são medidas acautelatórias suficientes a formar capital garantidor ao longo da demanda judicial e do processo desenvolvido no âmbito desta Corte de Contas, apto a ressarcir o erário em caso de condenação definitiva.

Devo destacar que, com a decisão judicial, foram abrangidos créditos privados e públicos, estaduais, municipais, federais e até internacionais, não só dos consórcios como também de empresas que os compõem, não pondo em risco a continuidade da obra, ao passo que **a decisão acautelatória proferida em 24/11/2016 abrangia apenas créditos públicos estaduais dos consórcios e acabou promovendo a paralisação indesejada da obra.**

Pelo motivo explicitado, entendo que o poder geral de cautela me confere a possibilidade de rever a tutela de urgência anteriormente concedida para readequá-la, de forma a torná-la mais efetiva ao caso em questão.

Além disso, para reforçar as garantias frente a um cenário de possível dano ao erário, entendo que se deve providenciar a imediata retenção das garantias previstas no art. 56 da Lei 8.666/93.

Nesse sentido, observo que o contrato de concessão (processo TCE nº 112.969-2/10), prevê, em sua Cláusula Décima Sétima, a necessidade de a concessionária manter em vigor, durante a vigência do contrato, as apólices de seguro necessárias para garantir uma efetiva e compreensiva cobertura dos riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela concessão.

Entendo, nesse particular, que se faz imperioso que o ente contratante preste informações acerca da contratação efetiva do seguro, do valor das apólices, bem como de suas condições de cobertura e de seu prazo de vigência.

VII. DA MANIFESTAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS

Nesse ponto, devo ressaltar que o parecer do Ministério Público de Contas, como consta expressamente de sua fundamentação, foi subscrita *“por todos os membros em exercício do Ministério Público Especial que atua junto a esta Corte de Contas”*.

Não é demais ressaltar que essa postura ministerial vem se repetindo em processos de destacada relevância nesta Corte de Contas. No entanto, entendo que a assinatura por todos os membros do *Parquet* de Contas viola frontalmente o Princípio Constitucional do Promotor Natural.

Conforme assevera Eugênio Pacelli de Oliveira²:

*“A doutrina do promotor natural, portanto, sobretudo no que respeita ao aspecto da vedação do promotor de exceção, fundamenta-se no princípio da independência funcional e da inamovibilidade (funcional) dos membros do Ministério Público, **exatamente para que a instituição não se reduza ao comando e às determinações de um único órgão da hierarquia administrativa**, impondo-se, por isso mesmo, como garantia individual. É nesse ponto, precisamente, que o aludido princípio vai encontrar maior afinidade com o juiz natural. Este, orientado também para a exigência do juiz materialmente competente, além da vedação do tribunal ou juiz de exceção, constitui garantia fundamental de um julgamento pautado na imparcialidade”. (grifei)*

Desse raciocínio, extrai-se a conclusão de que deve ser designado imparcialmente um promotor para cada caso que se analisa nesta Corte de Contas, sem que haja a formação, *a priori*, de um Órgão de Cúpula, composto por todos os membros do *Parquet*, sobretudo para se manifestar, como *custos legis*, em casos em que há uma destacada relevância social e, portanto, atenção midiática.

Outro ponto que merece destaque em relação à peça ministerial é seu conteúdo. Entendo que a superabundância de adjetivações desnecessárias, sarcasmos e ilações em nada contribui à discussão essencial de mérito, motivo pelo qual, inclusive, apenas transcrevi, no Relatório deste Voto, as partes estritamente relacionadas às questões meritórias, que podem trazer alguma contribuição ao debate no presente processo.

² OLIVEIRA, Eugênio Pacelli. *Curso de Processo Penal*. 12ª Ed. Lumens Júris. 2009, pág. 444.

A primeira delas é relativa ao fato de que o contrato foi firmado por meio de licitação para outorga de uma concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, de acordo com o inc. III do art. 2º da Lei nº 8.987/95. Por esse motivo, segundo o Ministério Público Especial, o Estado não poderia aportar dinheiro público para a consecução da obra de infraestrutura do Metrô.

No que concerne ao argumento de que o Estado não poderia participar financeiramente dos investimentos relacionados à consecução das obras do Metrô, entendo que a leitura do inciso III do art. 2º da Lei nº 8.987/95 não deve ser feita de forma restritiva.

As concessões devem ser interpretadas no âmbito da ordem jurídica, política e econômica em que são instrumentalizadas, ou seja, deve-se ter em mente que o modelo de investimento mercadológico sofre alterações de nicho de acordo com as políticas públicas, bem como com o interesse e com a necessidade coletiva de se desenvolverem determinados ramos da ordem social, tais como saúde, saneamento básico, educação, transporte público, sistema penitenciário nacional, entre outros.

Nesse contexto, há obras que, à primeira vista, não despertariam a atenção do investidor, de forma que determinados segmentos careceriam de estruturação, afetando o interesse público primário e, propriamente, os direitos fundamentais. Os motivos são os mais variados, desde a falta de lucratividade no desempenho da atividade, até a falta de recursos do particular para materializar projetos de grande vulto, sobretudo de infraestrutura urbana, como é o caso da malha metroviária do Rio de Janeiro.

É justamente por isso que se buscou flexibilizar a fórmula rígida prevista pela Lei de Concessões, surgindo inúmeros casos em que o Ente Público investe na obra de grande infraestrutura para viabilizar a sua realização ou, ainda, casos em que o Estado fomenta determinada atividade concedida ao particular para estimular o desenvolvimento integrado da economia.

Nesse sentido, o posicionamento de Marçal Justen Filho³:

*Essa proposta se choca contra uma postura usual do pensamento jurídico vigente entre nós, exposta não apenas a propósito da questão ora examinada. É costumeiro o pleito pela simplificação dos institutos e sua inserção em grandes categorias lógico abstratas, ainda que tal se faça às custas de ignorar a realidade ou desconstituir a complexidade do mundo real. **No âmbito da concessão de serviço público, dita concepção se traduz na tentativa de reconduzir toda e qualquer delegação de serviço público a um modelo único e padronizado, qualificando-se como inválida toda situação que não se enquadrar nesse esquema.***

Este estudo defende a proposta da ausência de um modelo único de concessão, não apenas no âmbito do Direito comparado, mas em face do próprio Direito brasileiro. (grifo nosso)

No caso em questão, o modelo de concessão contemplou no Edital, submetido a esta Corte de Contas, a participação econômica do Estado para a realização das obras de infraestrutura da malha metroviária, tendo sido conhecido e aprovado quanto a esse aspecto específico.

Entendo que essa modelagem contratual serviu para impulsionar o mercado a integrar o projeto de política pública para o desenvolvimento do transporte metroviário e, ainda, ressalto, serviu para que a tarifa a ser cobrada do usuário do serviço fosse pactuada de acordo com a modicidade.

Explico. O investimento inicial do Estado para a consecução das obras não deixou a cargo da concessionária todo o grande aporte financeiro que a expansão do Metrô poderia lhe custar, de maneira que a o aporte financeiro estadual influenciou para que, com menos custos de investimento, a concessionária pudesse cobrar tarifas mais módicas de seus usuários.

³ JUSTEN FILHO, Marçal. As Diversas Configurações da Concessão de Serviço Público. <http://justenfilho.com.br/wp-content/uploads/2008/12/mjf60.pdf>

Destaco, nesse sentido, que esse cenário não é novo. Tal necessidade de o Estado contribuir com as grandes obras de desenvolvimento urbano, nas mais diversas áreas sociais, conduziu à criação das Parcerias Público-Privadas, por meio da Lei nº 11.079/2004, a qual cristalizou a ampla possibilidade de haver parceria entre o ramo público e o setor privado para a realização de certos empreendimentos.

Dentre as modalidades de Parceria Público Privada, foi regulamentada, no art. 2º, § 1º, da Lei nº 11.079/2004, a Concessão Patrocinada, que constitui a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987/1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

O contrato de que se trata no presente processo nada mais é do que o reflexo dessa necessidade de se conjugarem esforços em sistema consensual de parceria entre os setores público e privado, priorizando a efetiva concretização dos direitos fundamentais.

Nesse sentido, o saudoso professor Diogo de Figueiredo Moreira Neto⁴:

Todavia, o Direito Administrativo pós-moderno evoluiu para conformar-se ao Estado Democrático de Direito, ou seja, passou a atuar não mais apenas sob o império da lei, mas sob o império do direito. Com isso, a marca dominante desta nova conformação do poder estatal deslocou-se para a supremacia dos direitos fundamentais, não só em razão do sólido argumento moral de sua precedência axiológica como, e cada vez mais, do argumento pragmático de sua transcendência lógica sobre a crescente pluralidade de ordenamentos que se multiplicam na sociedade global.

Como reflexo das novas relações juspolíticas entre Estado e sociedade, a consensualidade passa a ser uma forma privilegiada de administrar interesses públicos nas relações entre a Administração e

⁴ MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. *O Futuro das Cláusulas Exorbitantes nos Contratos Administrativos*. In. Revista de Direito da Associação dos Procuradores do Novo Estado do Rio de Janeiro. Volume XVII. Ed. Lumen Juris. Rio de Janeiro. 2006. Págs. 15/16.

administrados, como marca de muitos novos institutos, em que a flexibilidade, a negociação, o uso criterioso da discricionariedade, o exercício da ponderação de interesses, valores e direitos e, sobretudo a motivação dão a tônica pragmática e democrática do pós-modernismo.

Por esse motivo, reputo não haver irregularidade no fato de o Estado ter participado financeiramente da realização das obras da expansão do Metrô no Estado do Rio de Janeiro.

Além disso, o Ministério Público de Contas aduz que, após a repactuação do contrato, houve uma drástica alteração na proporção do compartilhamento dos custos da obra. Antes o Estado aportaria 45% do investimento total e a concessionária 55%, ao passo que, após as modificações contratuais, o Estado passaria a investir 89% e a concessionária 11%.

Em que pese isso, a discussão sobre a proporcionalidade entre os investimentos público e privado e o fato de ter sido alterada essa proporção por modificações contratuais não consiste no objeto do presente processo, devendo ser analisada na Tomada de Contas Especial *Ex Officio* já instaurada, entre outros processos já em curso neste Tribunal.

O que aqui se analisa é que o Estado comungou esforços com a iniciativa privada para a realização da política pública de melhoria da malha viária, não havendo irregularidades nesse aspecto. Dessa forma, isso não impede que se revogue parcialmente a liminar para liberar parte do remanescente de saldo contratual, nos termos já dispostos na fundamentação deste Voto, com a finalidade de dar continuidade às obras da Estação Gávea, posto que a paralisação da obra afronta o interesse público primário.

Já no que se refere ao questionamento proposto pelo *Parquet* de Contas, relativo ao fato de que, no processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, o Corpo Instrutivo aduz, à fl. 14, que o 4º Termo Aditivo *“não contempla todos os serviços/quantidades necessários para a conclusão da Linha 4 do Metrô, principalmente com relação à Estação Gávea, que teve reduzido, ou até*

mesmo zerado, o quantitativo de vários serviços necessários”, entendo que deve ser promovida Comunicação à Presidente da RIOTRILHOS para que se pronuncie.

É imperioso saber se há, de fato ou não, serviços não abrangidos pelo Contrato e seus Termos Aditivos para a finalização e funcionamento da Estação Gávea. Caso haja serviços não incluídos, faz-se necessária a ciência de quais seriam, seus custos unitários e a forma pela qual se pretende contratá-los.

Em relação à solicitação de abertura de sindicância contra o servidor do Corpo Técnico desta Corte de Contas, Sr. Rafael do Amaral Guedes, entendo-a descabida. Isso porque a instrução foi elaborada com base na legislação pertinente, bem como no entendimento do TCU sobre formas de se dar continuidade a obras paralisadas, em atendimento ao interesse público primário, sem, entretanto, ignorar a existência de irregularidades e dano ao erário. Por isso, entendo que a instrução foi elaborada de maneira bastante coerente, tendo sido fundamentada, sob o prisma técnico-jurídico, de maneira sólida.

Ex positis, posiciono-me **PARCIALMENTE DE ACORDO** com a proposta do Corpo Instrutivo e **EM DESACORDO** com o parecer do douto Ministério Público de Contas e

VOTO:

I. Pela **RECEPÇÃO** do presente Doc. TCE-RJ 016.876-8/17 como Solicitação;

II. Pelo **DEFERIMENTO** da Solicitação, **com as condicionantes previstas nos itens V.1.1 a V.1.5 deste Voto**;

III. Pela **REVOGAÇÃO PARCIAL** do item LXXX do Voto proferido em Sessão Plenária de 24/11/2016, no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971-

2/16, com os efeitos listados a seguir, podendo esta decisão ser revista em caso de descumprimento da determinação constante do item V deste Voto:

III.1. Liberação dos créditos futuros, a contar da presente decisão, relativos ao Consórcio Rio Barra S/A, CNPJ nº 02.893.588/0001-58 ou quaisquer de suas filiais, com o Governo do Estado, bem os pertinentes aos Consórcios Linha L4 Sul – CL4S (CNPJ nº 15.108.496/0001-99), composto pela Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia, e Consórcio Construtor Rio Barra – CCRD (CNPJ nº 12.132.723/0001-23), composto pelas empresas Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia S/A, Construtora COWAN S/A e SERVIX Engenharia S/A;

III.2. Manutenção da retenção dos créditos já bloqueados pela Secretaria de Estado de Fazenda (notas de empenho nº 2015NE00671 e nº 2016NE00153), relativos aos Consórcios mencionados no item III.1 desta decisão;

IV. Pela **COMUNICAÇÃO** ao atual Secretário de Estado de Fazenda, nos termos do art. 2º da Deliberação TCE-RJ nº 204/96, para que adote providências, no sentido liberar os créditos futuros atinentes às empresas mencionadas no item III.1 deste Voto, mantendo-se retidos os créditos anteriores já bloqueados, referentes às notas de empenho nº 2015NE00671 e nº 2016NE00153;

V. Pela **COMUNICAÇÃO** à atual Diretora-Presidente da Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro – RIOTRILHOS, com **DETERMINAÇÃO**, nos termos do art. 2º da Deliberação TCE-RJ nº 204/96, para que, em caso de retomada das obras da Linha 4 do Metrô atinentes à Estação Gávea (com a devida disponibilidade orçamentária):

V.1. Celebre termo aditivo para que, nos serviços em que foram constatadas irregularidades no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, somente sejam pagos os valores que estejam de acordo com o entendimento deste Tribunal, conforme explicitado a seguir, até que haja pronunciamento definitivo quanto ao mérito no referido processo,

reiterando-se o disposto no subitem I do item LXVIII do Voto proferido em Sessão Plenária de 24/11/2016:

V.1.1. Situação 1 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Deve ser adotado critério de medição adequado para o serviço de fornecimento e aplicação de concreto projetado (item 15.03.6.1), conforme especificação contratual "*Diretrizes de Construção – DC 03*; ou seja, o concreto projetado deve ser medido adotando-se as dimensões de projeto (volume obtido através da multiplicação da espessura da camada, pela linha de pagamento e pela distância entre duas seções consideradas), não devendo ser medido na bomba, uma vez que todas as perdas já estão incluídas no preço unitário;

V.1.2 Situação 2 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago transporte, em item específico da planilha, em relação a qualquer tipo de concreto, uma vez que o preço unitário do concreto já inclui o seu transporte até o local de lançamento, conforme especificação contratual "*Diretrizes de Construção – DC 03*";

V.1.3. Situação 3 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o item IN.2.08 - Adequação e Consolidação do Projeto Básico;

V.1.4. Situação 4 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o serviço de colunas de solo-cimento verticais com tecnologia "Jet Grouting" tipo CCP (*Cement Churning Pile*) com diâmetro de 0,60m, sem previsão contratual, no outro item (5.36.1) distinto do orçamento, qual seja "Jet Grouting" com diâmetro de 1,20m; para a medição e pagamento deste serviço, adote o preço unitário referencial indicado no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.001 e FRM.CAO.03.001;

V.1.5. Situações 5 a 8 do Achados 2 e Situação 11 do Achado 5

Devem ser adotados os preços unitários referenciais indicados no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.003 e FRM.CAO.03.003 (Achado 2), e LVF.CAO.01.005 e FRM.CAO.02.002 (Achado 5);

V.2. Enquanto não for formalizado termo aditivo, as faturas a serem pagas deverão ser liquidadas em valor a menor, observadas as condicionantes previstas nos itens V.1.1 a V.1.5 deste Voto, restando-se a diferença.

VI. Pela **COMUNICAÇÃO** à atual Diretora-Presidente da Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro – RIOTRILHOS, nos termos do art. 2º da Deliberação TCE-RJ nº 204/96, para que, no prazo de 30 dias, informe a esta Corte de Contas:

VI.1. Se há, de fato, serviços não abrangidos pelo Contrato e seus Termos Aditivos para a finalização e funcionamento da Estação Gávea. Caso haja serviços não incluídos, faz-se necessário o envio dos documentos que comprovem quais serviços seriam, seus custos unitários e a forma pela qual se pretende contratá-los;

VI.2. Acerca da contratação efetiva do seguro previsto na Cláusula Décima Sétima do Contrato nº L4/98, do valor das apólices, bem como de suas condições de cobertura e prazo de vigência, sem prejuízo da imediata retenção de outras eventuais garantias, previstas no art. 56 da Lei 8.666/93;

VII. Pela **INSTAURAÇÃO** de Auditoria de Acompanhamento, na modalidade Inspeção Extraordinária, nos termos do art. 49, § 1º, “c”, e inciso III do § 2º do mesmo artigo, do Regimento Interno do TCE-RJ, para que o Corpo Técnico desta Corte de Contas avalie *in loco* se as determinações contidas no presente Voto estão sendo cumpridas na retomada das obras;

VIII. Pela **CIÊNCIA AO PLENÁRIO** quanto ao prosseguimento da Auditoria Governamental relativa às obras da Linha 4 do Metrô, conforme determinação constante do item LXXVII do Voto de 24/11/2016 (processo TCE-RJ nº 103.971-2/16);

IX. Pela **EXPEDIÇÃO DE OFÍCIO** ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, na pessoa do Procurador Geral de Justiça, dando-lhe ciência do inteiro teor deste processo;

X. Pela **CIÊNCIA AO SOLICITANTE** acerca da presente decisão;

XI. Pela **CIÊNCIA AO PLENÁRIO** do conteúdo do Ofício GG nº 412/2017 (processo TCE-RJ nº 106.170-3/17);

XII - Pela **EXPEDIÇÃO DE OFÍCIO** ao Ministério Público Federal - MPF, dando-lhe ciência do inteiro teor deste processo;

XIII. Pela **ANEXAÇÃO** do processo TCE-RJ nº 106.170-3/17 ao presente.

Plenário,

GC-7, em 09/01/2018.

RODRIGO MELO DO NASCIMENTO
Relator