

EXMO. SR. DR. JUIZ FEDERAL DA VARA FEDERAL DE CURITIBA

INSTITUTO BRASIL TRANSPORTES, pessoa jurídica de direito privado com sede em Curitiba, na Rua Nilo Cairo, 450, inscrito no CNPJ sob nº 10704721/0001-36, por seu Presidente, **com fundamento** na Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985 e demais dispositivos aplicáveis, vem respeitosamente, através de seu advogado signatário, conforme instrumento procuratório inserto, propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA

contra **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT**, autarquia vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com personalidade jurídica de direito público, sede e foro na cidade de Brasília, Distrito Federal, Setor de Autarquias Norte | Quadra 03 Lote A | Ed. Núcleo dos Transportes | Brasília/DF | CEP: 70040-902; e o faz pelas razões fáticas e jurídicas que passa a explicitar.

I. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Após firmar convênios de delegação com a União, através do Ministério dos Transportes e com a interveniência do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER em 25 de outubro de 1996, sob os nºs 02/1996, 03/1996, 04/1996, 05/1996, 06/1996 e 07/1996, o Estado do Paraná, através da Secretaria de Estado dos Transportes e do DER – Departamento de Estradas e Rodagem – DER/PR, estruturou o chamado “Anel de Integração”, dividindo as rodovias federais e estaduais englobadas, em seis lotes.

Em 14 de novembro de 1997, o Estado do Paraná firmou contratos de concessão nºs 71/1997, 72/1997, 73/1997, 74/1997, 75/1997 e 76/1997, como anuente, por intermédio do Departamento de Estradas de Rodagem (DER/PR) e com anuência da Secretaria de Transportes; a União, como interveniente, através do Ministério dos Transportes; o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e as concessionárias de rodovias.

Os lotes restaram assim distribuídos:

Lote	Rodovia	Concessionária	Contrato/Aditivos
1	Londrina/Ourinhos Londrina/Sertanópolis	ECONORTE	71/97 – 14/2000 – 34/2002
2	Maringá/Cascavel	VIAPAR	72/97 – 15/2000 – 32/2002
3	Guarapuava/Cascavel/Foz do Iguaçu	RODOVIA DAS CATARATAS	73/97 – 16/2000 – 87/2002
4	Araucária/ Guarapuava	CAMINHOS DO PARANÁ	74/97 – 17/2000 – 86/2002
5	Curitiba/Apucarana Curitiba/Sengés	RODONORTE	75/97 – 18/2000 – 33/2002
6	Curitiba/Litoral do Estado	ECOVIA	76/97 – 19/2000 – 04/2002

As Praças para cobrança de pedágio, foram assim distribuídas pelo Estado do Paraná:

LOTE 1 Econorte

Praça 1 Jacarezinho

Praça 2 Jataizinho

Praça 3 Sertaneja

LOTE 2 Viapar

Praça 1 Arapongas

Praça 2 Mandaguari

Praça 3 Pres. Castelo Branco

Praça 4 Floresta
Praça 5 Campo Mourão
Praça 6 Corbélia

LOTE 3 Rodovia das Cataratas

Praça 1 S. Miguel do Iguaçu
Praça 2 Céu Azul
Praça 3 Cascavel
Praça 4 Laranjeiras do Sul
Praça 5 Candoi

LOTE 4 Caminhos do Paraná

Praça 1 Prudentópolis / Relógio
Praça 2 Irati
Praça 3 Porto Amazonas
Praça 4 Imbituva
Praça 5 Lapa

LOTE 5 Rodonorte

Praça 1 Balsa Nova
Praça 2 Palmeira
Praça 3 Carambeí
Praça 4 Jaguariaíva
Praça 5 Tibagi
Praça 6 Imbaú
Praça 7 Ortigueira

LOTE 6 Ecovia

Praça 1 São José dos Pinhais

Após inúmeras alterações contratuais que acabaram por descaracterizar todo o programa original, centenas de ações judiciais cíveis e criminais, cobrança de tarifas exorbitantes e ausência de obras, que causa, até o presente momento grandes prejuízos ao Estado do Paraná e é motivo de

indignação dos paranaenses, quer no âmbito de sua economia, quer no âmbito do trânsito de pessoas, quer no âmbito da segurança do usuário, no dia 27 de novembro de 2021, os contratos se encerraram.

II. ENCERRAMENTO DOS CONTRATOS E PLANO DE CANALIZAÇÃO DE TRÁFEGO

Com vistas a regulamentar o encerramento dos contratos, o DER/PR editou a Portaria nº 108/2021, estabelecendo diretrizes para a transição de bens e para o tráfego nas praças de pedágio após o encerramento dos contratos. Também previu a desmobilização de bens e operações rodoviárias, a fiscalização do DER/PR, dentre outras normas.

Essa norma complementar visou a segurança do usuário e previa que as concessionárias deveriam entregar o bem reversível “Praça de Pedágio”, com o tráfego canalizado para as vias laterais, bem como, que apresentassem um plano de canalização no prazo de 90 dias. Os ofícios expedidos pelo DER/PR determinavam que com base no artigo 5º, parágrafo 1º da Portaria nº 108/2021, as concessionárias apresentassem um plano de implantação para canalização e sinalização nas Praças de Pedágio com vistas a impedir conflitos de tráfego e a ocorrência de acidentes, imediatamente após o término da operação da concessionária.

Em 17 de novembro de 2021, reuniram-se na sede do DER/PR, representantes do DER/PR, do DNIT, da Polícia Rodoviária Estadual e Federal, para discutirem sobre o plano de canalização, em razão do encerramento dos contratos de concessão (ata em anexo). Pela reunião, restou assente que o DER/PR propôs um modelo padrão de forma a garantir a segurança dos usuários, em que o fluxo de veículos deveria se dar através das faixas laterais às cabines, onde estão as faixas livres ou automáticas, a depender da configuração da praça. Explicam que a premissa é a de que o usuário transponha as Praças de Pedágio desativadas sempre da mesma forma, acostumando-se a uma solução padrão e uniforme, pelo que, seria importante manter as condições geométricas da rodovia na região da praça, mantendo a quantidade e dimensões das faixas de tráfego. Também previram que a sinalização horizontal e vertical a ser implantada nas Praças de Pedágio após o encerramento da cobrança da

tarifa deveria possibilitar aos motoristas o entendimento do esquema de circulação, alertando-o sobre a situação e conduzindo-os de forma segura para as pistas laterais. Ainda discorrem que o modelo padrão proposto pelo DER foi a utilização de barreiras de concreto pré-moldadas – estilo europeu, mas que outros materiais poderiam ser utilizados, caso cumprissem com a finalidade. Assim, pelo plano de canalização proposto ficou estabelecido e devidamente notificadas as concessionárias, do que segue:

Apresenta o memorial descritivo e Esquema Padrão para canalização do tráfego nas Praças de Pedágio a ser implementado por essa Concessionária após o encerramento da cobrança de tarifa, a partir das 0:00 horas do dia 27 de novembro de 2021.

Memorial Descritivo

O Esquema Padrão de circulação a ser implantado nas Praças de Pedágio após o encerramento da cobrança da tarifa é apresentado no Anexo I, cujas premissas principais são apresentadas a seguir.

1. Geometria

O Fluxo nas Praças de Pedágio do Anel de Integração se dará através das faixas laterais às cabines de tráfego, onde estão implantadas as Faixas Livres ou Pistas AVI, dependendo da configuração da Praça.

A premissa é a de que o usuário transponha as Praças de Pedágio desativadas sempre da mesma forma, acostumando-o a uma solução padrão e uniforme. Neste sentido, é importante também que sejam mantidas as condições geométricas da rodovia na região da praça, mantendo a quantidade e dimensões das faixas de tráfego da rodovia.

Assim, em pista dupla com duas faixas de tráfego, a Concessionária deverá implementar canalização que preserve tais condições, cabendo a mesma premissa para as Praças localizadas em pista simples, devendo ser removidos todos os obstáculos que possam restringir ou reduzir as larguras indicadas.

No caso de necessidade de demolição de dispositivos que comprometam o pavimento a Concessionária deverá promover sua recuperação e recomposição de forma a não criar descontinuidades ou variações na superfície do

2. Sinalização

A sinalização horizontal e vertical a ser implantada nas Praças de Pedágio após o encerramento da cobrança da tarifa deverá possibilitar aos motoristas o perfeito entendimento do esquema de circulação, alertando-o sobre a situação e conduzindo-o de forma segura para as pistas laterais. A sinalização vertical e horizontal mínima a ser implantada está indicada no Anexo I do presente ofício. Toda sinalização existente, que estimule a redução de velocidade e as condições de atenção dos motoristas, deverá ser preservada.

3. Dispositivos de Segurança

Com a finalidade de proporcionar condições seguras e eficientes de canalização a Concessionária deverá implantar barreiras de concreto em toda a extensão do garrafão das praças de pedágio, conforme apresentado no Anexo I, de forma a garantir as condições geométricas necessárias e suficientes à circulação. Deverão ser implantadas barreiras pré-moldadas, padrão europeu (não chumbada), pela versatilidade e agilidade em sua implantação.

4. Condições Gerais

Deverão ser preservados os retornos e acessos porventura existentes localizados em áreas próximas às praças de pedágio e que sejam afetados pelo novo esquema de circulação a ser implantado.

Quaisquer dúvidas relativas ao Esquema Padrão aqui exposto ou alterações que contribuam com a segurança do usuário deverão ser tratadas diretamente com a Comissão Regional designada pelo Diretor Geral do DER/PR para acompanhar o encerramento do Contrato de Concessão sob sua responsabilidade.

As despesas decorrentes das medidas de segurança propostas no presente Ofício poderão ser requeridas pela Concessionária nos termos da Cláusula XX do Contrato de Concessão.

Após vários debates com as concessionárias, inclusive sendo propostas diversas ações pelo Estado do Paraná e DER/PR, no âmbito dessa Justiça Federal, que garantiram liminar obrigando-as a cumprirem com o Plano de Canalização (autos de ação civil pública nº 5079396-06-2021.4.04.7000, nº 507941694-2021.4.04.7000, nº 507941949-2021.04.4.7000, nº 507942556.2021.4.04.7000 e nº 507975031-2021.4.04.7000), os contratos atingiram seu termo final.

Com o fim da concessão das rodovias do Anel de Integração do Paraná, em 27 de novembro de 2021, o Governo do Estado do Paraná, através do DER, comunicou aos usuários que um novo fluxo de tráfego seria organizado nas 27 praças de pedágios que seriam desativadas até a implementação de um novo modelo de concessão, que seria realizado pela União, através da ANTT, cujos termos estavam sendo alinhavados.

O objetivo, segundo relatavam, seria o de garantir a segurança do usuário e evitar a formação de filas. Ao transitar por esses locais, os veículos não passariam pelas cancelas das pistas centrais, e sim pelas suas laterais — desviando da infraestrutura do pedágio em si. As pistas centrais, onde ficam as cabines, teriam o tráfego bloqueado em ambos os sentidos. Para isso, seria instalada uma nova sinalização. A nova canalização de tráfego seria implantada pelas concessionárias e operada pelas Polícia Rodoviária Federal e Polícia Rodoviária Estadual, articuladas pela Secretaria Estadual de Segurança Pública, com vistas a evitar qualquer tipo de acidente.

Relatavam que a mudança seria válida a partir de sábado (27 de novembro de 2021) nos pedágios de Jacarezinho, Jataizinho, Sertaneja (relativos à Econorte); Arapongas, Mandaguari, Presidente Castelo Branco, Floresta, Campo Mourão, Corbélia (relativos à Viapar); e São Miguel do Iguçu, Céu Azul, Cascavel, Laranjeiras do Sul e Cândói (relativos à EcoCataratas).

A partir de domingo (28 de novembro de 2021), a nova lógica também seria aplicada para os pedágios de Prudentópolis/Relógio, Irati, Porto Amazonas, Imbituva, Lapa (relativos à Caminhos do Paraná); Balsa Nova, Palmeira, Carambeí, Jaguariaíva, Tibagi, Imbaú, Ortigueira (relativos à Rodonorte); e São José dos Pinhais (Ecovia).

Por fim, ainda explicavam que as etapas de fiscalização pelas Polícias Rodoviárias Federais e Estaduais, bem como Polícia Militar, em que a etapa mais intensa seria até 09 de dezembro de 2021 e a partir do dia 10, na segunda etapa, os reforços seriam em locais e momentos específicos, conforme indicadores de fluxo de veículos, bem como, de ocorrência de acidentes. O mesmo seria realizado nas festas de fim de ano.

III. SITUAÇÃO ATUAL DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO DESATIVADAS

No entanto, como é cediço, com o término dos contratos de concessão e dos convênios de delegação nos dias 26 e 27 de novembro de 2021, a responsabilidade das rodovias federais retornou ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), ora Requerido e a das rodovias estaduais ao DER/PR, cabendo a cada departamento contratar a manutenção e conservação das rodovias de sua alçada, bem como, preservar a segurança do usuário.

Havia expectativa, por parte do Governo Federal e Estadual, de que o novo modelo de concessão e as novas licitações ocorressem de forma breve. No entanto, não é o que vem ocorrendo.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) protocolou o Processo de Desestatização nº 042.775/2021-3 no Tribunal de Contas da União, através do Ofício SEI Nº 29583/2021/DG/DIR-ANTT, tão somente em 11 de novembro de 2021.

Fundamentou o protocolo na regulamentação prevista na Instrução Normativa nº 81, de 20 de junho de 2018, do Tribunal de Contas da União. O processo deveria conter todos os documentos que compõem a proposta de desestatização" de 06 (seis) lotes do sistema rodoviário no Estado do Paraná.

A ANTT informou que houve suposto "aprimoramento" do programa inicialmente apresentado, com contribuições da sociedade:

"Os documentos encaminhados apresentam o resultado das contribuições e aprimoramentos realizados após a realização do Processo de Participação e Controle Social - PPCS (Audiência Pública nº 001/2021), que aconteceu no período de 05 de fevereiro a 05 de abril de 2021, finalizado com a aprovação do Relatório Final da Audiência Pública (SEI nº 8456579) e a publicação da Deliberação nº 353, de 04 de novembro de 2021 (SEI nº 8685845)".

Informou ainda, que o "Plano de Outorga (SEI nº 8682381) foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura" (MINFRA), conforme Portaria nº 1.327, de 10 de novembro de 2021 (SEI nº 8740739).

Entretanto, apesar das afirmativas da ANTT e MINFRA sobre o suposto "aprimoramento" dos estudos de viabilidade e das minutas após a realização do processo de participação e controle social (PPCS) através da Audiência Pública 001/2021, o próprio TCU solicitou informações adicionais e documentos que não compuseram o processo; ou seja, a ANTT não cumpriu a contento seu mister de instruir devidamente o processo de desestatização, que, inclusive, já teve prorrogação de seu prazo decretada em mais 75 dias, conforme despacho do Ministro Relator, do dia 15 de abril passado:

Cuidam os autos de acompanhamento referente ao projeto de desestatização das Rodovias Integradas do Paraná (PR Vias), nos termos da Instrução Normativa TCU 81/2018, compreendendo os seguintes lotes:

- a) Lote 1: BR-277/373/376/476 e PR-418/423/427 - 473,01 km;
- b) Lote 2: BR-153/277/369 e PR-092/151/239/407/408/411/508/804/855 - 604,16 km;
- c) Lote 3: BR-369/373/376 e PR-090/170/323/445 - 569,23 km;
- d) Lote 4: BR-272/369/376 e PR-182/272/317/323/444/862/897/986 - 627,54 km;
- e) Lote 5: BR-158/163/369/467 e PR-317 - 430,12 km; e
- f) Lote 6: BR-163/277 e PR-158/180/182/280/483 - 646,33 km

Após a realização de diversas diligências (peças 12, 14, 39, 40, 43) junto à ANTT, a unidade técnica foi informada de que as definições

regulatórias e metodológicas do projeto, relativas aos 6 lotes, serão encaminhadas ao Tribunal apenas em 8/4/2022, ao passo que os estudos atualizados e as respectivas minutas de edital e de contratos serão encaminhados nas seguintes datas: 15/4/2022; 22/04/2022; 29/04/2022; 06/05/2022; 13/05/2022 e 20/05/2022.

Considerando a data final estimada para o completo envio dos estudos devidos, a unidade instrutiva pleiteia, com fundamento no §1º e §5º do art. 9º da IN TCU 81/2018, prazo adicional de setenta e cinco dias, a contar do recebimento do último documento do projeto, para elaborar o pronunciamento de mérito dos presentes autos. Entendo que o prazo para análise deste processo somente pode correr a partir do envio de toda a documentação exigida pela Instrução Normativa TCU 81/2018, não sendo cabível a apreciação da desestatização sem que todas as informações necessárias ao exame de mérito tenham sido encaminhadas ao TCU. Assim, autorizo a prorrogação do prazo para entrega da instrução de mérito, nos termos proposto pela SeinfraRodoviaAviação.

Brasília, 15 de abril de 2022

WALTON ALENCAR RODRIGUES Relator

Resta assente, assim, que o cronograma inicialmente previsto pela ANTT, de que a licitação se daria no último trimestre do corrente ano, já está comprometido. A previsão inicial seria de que o Edital seria lançado no 2º trimestre de 2022, o que de fato, já resta assente que não ocorrerá. Com tal atraso a situação das rodovias federais no Estado do Paraná estão comprometidas e dia a dia demonstrando problemas cada vez mais graves, a ocasionar acidentes e mortes.

As praças de pedágio que inicialmente se previu uma série de medidas com vistas à segurança dos usuários, não estão obedecendo a critérios mínimos de iluminação, sinalização e segurança, o que vem ocasionando graves acidentes, furtos, roubos e entraves para o tráfego. Não se vê por parte do DNIT – Governo Federal, qualquer interesse e mesmo cuidado com o patrimônio e principalmente com os usuários que transitam pelas rodovias federais.

Após 5 meses do término da concessão e sem expectativa de que os novos contratos sejam firmados, os usuários vêm manifestando o perigo que as Praças de Pedágio têm representado para a população, por estarem abandonadas, sem vigilância, escuras, com pouca ou nenhuma sinalização, pelo que, não resta outra alternativa, senão a de recorrer ao Poder Judiciário, com vistas a garantir o direito fundamental à segurança dos usuários e determine ao DNIT, cumpra com suas obrigações legais, conforme adiante se exporá, relativamente às Praças desativadas de pedágio de sua responsabilidade, que são as seguintes:

ID	DESCRIÇÃO DA PRAÇA DE PEDÁGIO			
	RODOVIA	KM	NOME	UF
3	S0 BR-277	440, 0	S. L. do Purunã	PR
4	S0 BR-476	191, 5	Lapa	PR
5	S0 BR-277	165, 7	Porto Amazonas	PR
6	S0 BR-373	216, 0	Imbituva	PR
8	S0 BR-277	256, 1	Irati	PR

ID	DESCRIÇÃO DA PRAÇA DE PEDÁGIO			
	RODOVIA	KM	NOME	UF
S01	BR-277	60,25	São José dos Pinhais	PR
S35	BR-369	1,4	Jacarezinho	PR

ID	DESCRIÇÃO DA PRAÇA DE PEDÁGIO			
	RODOVIA	KM	NOME	UF
S37	BR-376	316,50	Ortigueira	PR
S38	BR-376	370,91	Imbaú	PR
S39	BR-376	448,70	Tibagi	PR
S40	BR-376	529,90	Witmarsum	PR

ID	DESCRIÇÃO DA PRAÇA DE PEDÁGIO			
	RODOVIA	KM	NOME	UF
S30	BR-376	147,84	Pres. Castelo Branco	PR
31	BR-376	198,68	Mandaguari	PR
S32	BR-369	179,3	Arapongas	PR
S33	BR-369	126,68	Jataizinho	PR

ID	DESCRIÇÃO DA PRAÇA DE PEDÁGIO			
	RODOVIA	KM	NOME	UF
S27	BR-369	476,43	Corbélia	PR
S28	BR-369	360,64	Campo Mourão	PR

ID	DESCRIÇÃO DA PRAÇA DE PEDÁGIO			
	RODOVIA	KM	NOME	UF
S09	BR-277	308,29	Prudentópolis	PR
S10	BR-277	393,04	Candoi	PR
S11	BR-277	468,11	Laranjeiras do Sul	PR
S12	BR-277	571,34	Cascavel	PR
S20	BR-277	615,85	Céu Azul	PR
S21	BR-277	706,07	S. Miguel do Iguaçu	PR

É consabido que o DNIT realizou diversas licitações, em torno de 14, com vistas a manutenção e recuperação de estradas federais no Paraná. No entanto, até o momento, não se tem conhecimento de que os serviços vêm sendo prestados, posto que as rodovias estão em completo abandono e, mais ainda, relativamente às Praças de Pedágio e seu entorno. Segundo o próprio DNIT em matéria veiculada no link <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-assume-manutencao-de-rodovias-federais-no-parana:>,
a

Em função do encerramento dos contratos com as concessionárias de rodovias federais e estaduais no Paraná, o Ministério da Infraestrutura, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), informa:

- A Superintendência Regional do DNIT no Paraná será responsável por absorver 1.877 novos quilômetros de rodovias federais paranaenses, considerando a legislação em vigor e o Regimento Interno do Departamento;

- As praças de pedágio das rodovias federais, nos segmentos correspondentes aos Lotes 1, 2 e 3 – operadas, respectivamente, pelas concessionárias Econorte, Viapar e Rodovia das Cataratas – serão desativadas a partir de 0h do dia 27 de novembro (sábado);

- Já os segmentos correspondentes aos lotes 4, 5 e 6, operados, respectivamente, pelas concessionárias Caminhos do Paraná, Rodonorte e Ecovia, terão as praças de pedágio desativadas a partir de 0h do dia 28 de novembro (domingo);

- A manutenção e conservação das rodovias federais paranaenses passarão a ser responsabilidades do DNIT até o início da operação das novas concessões, previsto para o final de 2022;

- Seguindo a legislação em vigor, a atuação do Departamento vai abranger especificamente os serviços necessários de manutenção rodoviária (conservação/recuperação), contemplando pistas e faixa de domínio;

- Durante o período sem as concessionárias, em função do fechamento dos pedágios, o fluxo de veículos, no perímetro das praças, será canalizado para as vias laterais das rodovias;

- Com o objetivo de evitar congestionamentos de veículos, bem como de garantir a segurança dos usuários nas praças de pedágio, o DNIT e a Polícia Rodoviária Federal, em conjunto com o Governo do Estado do Paraná (por meio do Departamento de Estradas de Rodagem e a Polícia Rodoviária Estadual), trabalham em soluções técnicas adequadas para otimizar o tráfego nesses locais;

- Por fim, o DNIT reitera seu compromisso de atuar para garantir a trafegabilidade adequada às rodovias federais do Paraná durante o período de transição entre os contratos de concessão.

Coordenação-Geral de Comunicação Social - DNIT

Pelo teor da comunicação, resta claro que a atuação do DNIT abrange especificamente os serviços necessários de manutenção rodoviária (conservação/recuperação), contemplando pistas e faixa de domínio, NÃO HAVENDO PREVISÃO DE SERVIÇOS RELATIVAMENTE ÀS PRAÇAS DESATIVADAS.

Diversas matérias jornalísticas denunciam o descaso com as Praças desativadas:

- <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2022/03/18/praca-de-pedagio-na-br-277-em-sao-jose-dos-pinhais-esta-sem-luz-e-e-alvo-de-vandalismo.ghtml>

- [<https://globoplay.globo.com/v/10504234/>]

- <https://www.gazetadopovo.com.br/parana/acidente-praca-de-pedagio-desativada-sem-iluminacao/>

- <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2022/04/13/motorista-morre-apos-bater-caminhao-em-mureta-de-praca-de-pedagio-desativada-na-br-277.ghtml>

-<https://tribunapr.uol.com.br/noticias/curitiba-regiao/caminhoneiro-morre-ao-bater-em-mureta-de-praca-de-pedagio-desativada-na-br-277-escuridao-dominava-o-trecho/>

-<https://www.sulinfoco.com.br/caminhoneiro-catarinense-morre-ao-bater-em-mureta-de-pedagio-desativado-no-pr/>

IV. LEGITIMIDADE ATIVA

Quanto à legitimidade ativa, cumpre frisar que o art. 5º da Lei 7347/1985, define a legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar, incluindo, em seu inciso V as associações, que concomitantemente:

- a) estejam constituídas há pelo menos 1 (um) ano nos termos da lei civil; e
- b) incluam, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao patrimônio público e social, ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, aos direitos de grupos raciais, étnicos ou religiosos ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

Nesse sentido, o Instituto Brasil Transportes é uma associação civil de direito privado, fundada em 20 de abril de 2005, de caráter nacionalista, patriótico, pluralista, suprapartidário, multidisciplinar e democrático, sem fins lucrativos, detentora de título de utilidade pública do Município de Curitiba e do Estado do Paraná.

O seu objetivo é articular ações dos cidadãos e promover movimentos e reuniões, para alcançar ampla conscientização e mobilização das sociedades civil e política brasileira.

Conforme seu estatuto, artigo 2º, I, tem por objetivos, na área de desenvolvimento econômico de transportes:

- a) Desenvolver ações para mobilizar os cidadãos, usuários, através de campanhas publicitárias, manifestações cívicas pacíficas, em defesa e a proteção do patrimônio público;
- b) Firmar convênios com instituições públicas e privadas, nacionais ou internacionais, visando os objetivos estatutários;
- c) Atuar na fiscalização e gestão de projetos e atividades, perante os órgãos públicos e privados com autorização da instituição;
- d) Assessorar na formulação de políticas econômicas, sugerindo medidas eficazes para tomada de decisões no campo do desenvolvimento econômico dos Municípios;

- e) Promover ações no sentido de avaliar o potencial econômico dos municípios;
- f) Divulgar as potencialidades que os Municípios oferecem para os investidores, atraindo empreendimentos voltados para a geração de novos empregos;
- g) promover levantamentos, estudos e pesquisas sobre o mercado interno e externo, o fluxo e comercialização, visando à colocação dos produtos típicos e inerentes aos municípios na área de transportes.
- h) Elaborar e implementar o desenvolvimento de projetos e programas que contribuam em ampliar as atividades turísticas dos municípios, na área de transportes;
- i) Desenvolver estudos e pesquisas, visando ao desenvolvimento de tecnologia alternativa, produção e divulgação de informações e conhecimentos técnicos e científicos na área de transportes;
- j) Elaborar, programar e implementar projetos visando ao desenvolvimento e inovação na área de transporte terrestre, aéreo, fluvial e ferroviário, através de políticas intermunicipais, interestaduais, nacionais e intermunicipais.

Não é demais mencionar, também, que no exercício de suas atribuições, diversas ações têm sido propostas pelo Requerente, com vistas à melhoria do transporte em favor do usuário no Estado do Paraná, integrando, inclusive, o Conselho Consultivo da AGEPAR, consoante Lei Complementar Estadual nº 222/2020.

Várias ações judiciais foram propostas, entre as quais vale destacar a medida cautelar obtida em 2011 contra a prorrogação dos contratos de pedágios no Paraná, autos nº 503.5684-15.2011.404.7000, distribuído na 2ª Vara Federal desta Capital, em que a Exma. Dra. Juíza Gizele Lemke concedeu liminar que impediu o Governador Carlos Alberto Richa (pessoa física), a assinar a prorrogação dos contratos.

Em 2013 propusemos nova ação para o cumprimento dos contratos originais nº 5053294-25.2013.4.04.7000 na 2ª Vara Federal de Curitiba e diversas requerimentos junto ao Ministério Público Federal.

Realizou no âmbito da Assembleia Legislativa e Câmara Municipal, diversas audiências públicas para discutir os contratos de concessão então em vigor no Estado, assim como, atuou de maneira ativa na CPI do Pedágio junto à Assembleia Legislativa.

Resta clara, assim, a legitimidade e interesse do IBT na propositura da presente, em favor dos usuários das rodovias federais do Estado do Paraná.

V. LEGITIMIDADE PASSIVA

O DNIT é uma autarquia federal com personalidade jurídica distinta da entidade política a qual está vinculado. Logo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, possui personalidade jurídica própria, autonomia financeira e administrativa, razão pela qual se torna inequívoca a sua legitimidade para figurar no polo passivo da presente ação popular, tendo em relevo que nos termos do art. 82, inciso IV, da Lei Federal nº 10.233/2001, compete-lhe administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias.

Ao DNIT cumpre, nos termos do art. 82 da Lei Federal nº 10.233/2001 administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, além de gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias:

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III – fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária; IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte;

No exercício de suas competências, deve o DNIT observar também as regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o qual preceitua no § 2º do seu art. 1º que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades competentes do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe a adoção de medidas destinadas a assegurar esse direito.

Assim, tratando-se de ação civil pública direcionada contra autarquia federal, tendo por objeto a obrigação de fazer em relação a patrimônio federal, buscando a sua preservação, bem como a garantia da incolumidade das pessoas que o utilizam (que estão submetidas a risco iminente de dano) é evidente a legitimidade passiva do órgão demandado;

VI. DO CABIMENTO DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM FACE DA OMISSÃO DO PODER PÚBLICO NA GARANTIA DO DIREITO À SEGURANÇA NO TRÂNSITO

A presente ação civil pública se motiva fática e juridicamente, em síntese, no manifesto descumprimento por parte do demandado, em relação ao cumprimento de suas obrigações administrativas - impostas por normas federais e constitucionais - no tocante aos seus deveres específicos nas condições

mínimas de segurança do usuário no entorno das Praças de Pedágio desativadas, sob sua responsabilidade, de modo a ofender o núcleo do direito fundamental da segurança viária ao colocar em risco iminente e concreto à vida e à integridade física e patrimonial das pessoas que trafegam pelas rodovias federais no Estado do Paraná.

O princípio constitucional da continuidade da prestação do serviço público é decorrência do princípio da impessoalidade, previsto no art. 37 da Constituição Federal, pois visa guarnecer o interesse público, com a manutenção dos serviços públicos já disponíveis à sociedade, sem solução de continuidade, diante de mudanças na sucessão da gestão pública. A espera é ausência de prestação de serviço público a envolver bem jurídico de diversa envergadura constitucional: a vida de várias pessoas que trafegam as rodovias federais no Estado do Paraná.

Corolário do direito à vida, da dignidade humana, e à segurança, constitucionalmente garantidos, o trânsito em condições seguras prefigura, nos termos do art. 1º, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro -, direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais compete a adoção das medidas necessárias à garantia desse direito.

A Lei nº 13.460/2017 dispõe sobre a defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública, regulamentando o art. 37, § 3º, da CF/88. Nesse instrumento legal, estabeleceu-se no seu art. 4º que os serviços públicos e o atendimento do usuário serão realizados de forma adequada, observados os princípios da regularidade, continuidade, efetividade, segurança, atualidade, generalidade, transparência e cortesia.

Além disso, o art. 5º da nova lei estabeleceu que os agentes públicos e prestadores de serviços públicos deverão observar certas diretrizes como a adoção de medidas visando a proteção a saúde e a segurança dos usuários (inciso VIII) e a manutenção de instalações salubres, seguras, sinalizadas, acessíveis e adequadas ao serviço e ao atendimento (inciso X).

Especificamente com relação aos serviços públicos conferidos à União, determina a Constituição da República, no seu art. 21, XXI, que compete

à União estabelecer princípios e diretrizes para o Sistema Nacional de Viação – SNV.

O Sistema Nacional de Viação, regulamentado pela Lei nº 10.233/2001, é constituído pela infraestrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (art. 2º), tendo como objetivos essenciais dotar o País de infraestrutura viária adequada (art. 4º, I), garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens (art. 4ª, II) e promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional (art. 4º, III).

A doutrina e a jurisprudência nacionais, fazendo uma interpretação sistemática de vários dispositivos constitucionais, têm imprimido caráter de direito fundamental ao direito à segurança no trânsito.

Dissertando sobre a natureza desse direito, expõe HONORATO (HONORATO, Cássio Mattos. Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão. RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011):

A utilização das vias terrestres envolve uma série de direitos fundamentais, em que se destacam a vida, a integridade física, a propriedade, bem como a Liberdade de Circulação. Para assegurar o uso social dessas vias (no sentido de "tornar útil" e "empregar com utilidade" o espaço coletivo), bem como conferir segurança aos direitos fundamentais que ficam expostos a perigo de dano no exercício dessa atividade, surge o Trânsito Seguro como instrumento de defesa desses direitos e liberdades.

A lei procura proteger o direito à segurança no trânsito criando normas para a efetividade desta proteção. Tão grande é a relevância do "direito ao trânsito seguro" que os danos a seu exercício são coibidos mediante responsabilização objetiva, independentemente da presença do elemento culpa.

Eis a redação do art. 1º, § 3º, do Código de Trânsito:

Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências,

objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Considerando-se que os serviços destinados à garantia do trânsito seguro revestem-se de caráter público, lícito dizer que o dispositivo acima transcrito representa um desdobramento da responsabilidade objetiva do poder público, consagrada no art. 37, § 6º, da CF.

Ainda quanto à segurança no trânsito como direito fundamental, expõe Arnaldo Rizzardo (RIZZARDO, Arnaldo. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. 4 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2003.) que o direito à segurança no trânsito é fundamental:

Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito – ou seja, a garantia de um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem com a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular organizado, planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas.

Não resta dúvida, portanto, que o direito brasileiro elege a segurança no trânsito como direito fundamental, integrado à Constituição Federal e protegido por todos os instrumentos inerentes à sua defesa.

Neste prisma, o art. 37 da Constituição Federal determinou como vetor da Administração Pública a observância dos princípios da legalidade e da impessoalidade. O art. 5, inciso XXXV, expressa o princípio da inafastabilidade do acesso à jurisdição. Já o art. 109, I, determina que compete à Justiça Federal processar e julgar causas em que a União, as Autarquias Federais, entre outros,

sejam partes. A Lei nº 10.233/2001, nos arts. 81 e 82, conferiu ao DNIT atribuições técnicas no tema a envolver a segurança nas Rodovias Federais.

A segurança viária tida como uma dimensão da segurança pública e elevada a nível constitucional por meio da Emenda Constitucional nº 82/14, que acrescentou o §10 ao art. 144 da Constituição, verbis:

“§10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em carreira, na forma da lei.”

Além disso, a Constituição Federal incumbiu ao Poder Público, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, a prestação de serviços públicos (art. 175, caput), cabendo a lei dispor sobre os direitos do usuário e a obrigação de manter o serviço adequado (incisos II e IV do parágrafo único do art. 175).

Nesta harmonia de normas jurídicas postas e sobrepostas, tudo em coesão com as diretrizes do Estado Democrático de Direito, compete ao Poder Judiciário, no caso, ao Juízo Federal, sempre quando demandando, processar e julgar as ações interpostas, mesmo quando o objeto da lide seja, aparentemente, travestido de questões exclusivamente afetas à seara do mérito administrativo do Poder Executivo, a exemplo de políticas públicas.

Nestes casos, o juízo deve aferir a razoabilidade, a legalidade e a prudência da escolha do Administrador Público, em prol do interesse coletivo.

No caso em tela, o que se busca é o reparo à omissão, à ausência do serviço público consistente num direito fundamental, inerente à dignidade da pessoa humana e que está insculpido dentre os princípios da administração pública, consoante acima explicitado.

Observe-se, ainda, que a sociedade não pode ficar apenas refém da atuação dos Órgãos de Controle para reivindicar e exercitar os seus direitos, pois, se assim o fosse, diante da incúria e inação de um deles, a sociedade ficaria prejudicada, como no caso sob debate, restando assente o interesse processual do Requerente.

Destarte, a lei é clara quanto ao conteúdo das obrigações criadas para o Poder Público e no que diz respeito à manutenção das condições de plena segurança nas Praças de Pedágio desativadas, o DNIT tem sido absolutamente negligente em suas atribuições, agredindo o conjunto normativo acima apresentado e expondo a perigo a vida e a integridade física dos usuários da rodovia, perigo esse que já se concretizou em diversas oportunidades, nas quais acidentes, com vítima fatal, furtos, roubos, foram causados em decorrência das más condições de sinalização e segurança no entorno das Praças de Pedágio desativadas.

Com efeito, a mera possibilidade de que a utilização das Praças de Pedágio sejam incluídas no futuro contrato de concessão não exime o DNIT de sua responsabilidade pela manutenção das condições de segurança viária até a efetiva transferência da gestão.

Inobstante logo no encerramento dos contratos de concessão (26 e 27 de novembro de 2021), havia um entendimento entre o DER/PR e DNIT para que fosse adotado um sistema padrão de canalização do trânsito nas Praças de Pedágio desativadas, o que, após apenas poucos meses, já se encontram ao abandono – escuras, sem fiscalização, sem a sinalização adequada, a causar acidentes, perigo de furtos e roubos aos usuários e ao próprio imóvel, bem como sua progressiva degradação. Vale dizer, houve abandono por parte do DNIT, quando as rodovias federais do Paraná e principalmente no entorno das Praças de Pedágio, objeto da presente.

VII. DA TUTELA DE URGÊNCIA

A Lei nº 7.347/85, que disciplina a ação civil pública, autoriza a concessão de medida liminar, estabelecendo o art. 301, caput do CPC e a

doutrina, como requisitos para o seu deferimento, a relevância do fundamento da demanda (*fumus boni iuris*) e o justificado receio de ineficácia do provimento final (*periculum in mora*). Por outro lado, o art. 300 do CPC estabelece os requisitos da tutela de urgência:

Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

In casu, estão presentes todos os requisitos legais para o deferimento do pedido de tutela provisória de urgência. A probabilidade do direito pode ser vislumbrada em todo o arcabouço fático e jurídico acima explanado, pelas matérias jornalísticas e a notoriedade dos fatos, que apontam as más condições no entorno das Praças de Pedágio desativadas e a urgente necessidade de intervenções para uma maior segurança dos usuários.

O perigo de dano, por sua vez, resta caracterizado pela urgente necessidade de preservação da segurança e da vida dos usuários que trafegam cotidianamente pelas rodovias federais do Estado do Paraná.

Foi demonstrado que o réu tem sido omissos em seu dever de manter os bens em condições de adequação, eficiência e segurança. Essa omissão do Poder Público tem gerado perigo concreto à vida e à incolumidade física e patrimonial dos usuários das rodovias.

Desse modo, caso o Judiciário não dê rápido provimento a impedir a situação de irregularidade combatida por esta ação civil pública, os usuários continuarão a ter seu direito à vida e à integridade física diariamente expostos a perigo.

Assim, requer a antecipação da tutela para os fins de que o DNIT seja compelido a cumprir com sua obrigação na manutenção da segurança, iluminação, sinalização e demais condições necessárias para garantir a segurança do usuário referente ao entorno das Praças de Pedágio desativadas e o próprio patrimônio público ali representado, demonstrando em prazo a ser fixado, os atos realizados, sob pena de multa- diária a ser estabelecida por Vossa Excelência, não inferior a R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

VIII. DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer:

1. Seja recebida a presente ação e de forma liminar, seja deferida a tutela de urgência, sendo determinado ao DNIT, ora Requerido, cumpra com as obrigações que lhe são atinentes, no que toca às Praças de Pedágio desativadas, antes discriminadas, bem como seu entorno, assegurando a iluminação adequada, sinalização, fiscalização, bem como, manutenção da propriedade pública representada, com vistas a garantir a segurança, a vida e a incolumidade dos usuários das rodovias federais paranaenses e o patrimônio público, num prazo máximo de 30 dias, sob pena de multa de valor não inferior a R\$ 100.000,00 (cem mil reais) diários, ou, caso entenda que tecnicamente tal atuar não é possível, que as Praças desativadas sejam removidas em prazo urgente, o que garantirá plena segurança aos usuários.
2. A citação do Requerido, para querendo, contestar a presente;
3. Caso necessário, a produção de outras provas;
4. Ao final, a procedência do pedido, para tornar definitiva a tutela de urgência concedida.

Valor da ação: R\$ 5000,00

Termos em que,

Pede deferimento

Curitiba, 26 de abril de 2022

Clóvis Augusto Veiga da Costa

OAB/PR N° 21437