Exmo. Sr. Dr. Juiz de Direito da Vara Empresarial da Comarca da Capital

REF.: PJDC 464/08

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, por intermédio dos Promotores de Justiça que ao final subscrevem, vêm, respeitosamente perante Vossa Excelência, e com fulcro na Lei 7.347/85 e 8.078/90, ***ajuizar*** a competente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA CONSUMERISTA *com pedido de liminar*

em face de **OPPORTRANS CONCESSÃO METROVIÁRIA S/A** ou a autodenominada CONCESSÃO METROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO S.A., eis que ainda assim não devidamente registrada na JUCERJA, inscrita no CNPJ/MF nº 02.327.817/0001-02, com sede na Av. Presidente Vargas, nº 2000, Centro, CEP 20210-590 – Rio de Janeiro – RJ, pelas razões que passa a expor:

A legitimidade do Ministério Público

O Ministério Público possui legitimidade para a propositura de ações em defesa dos direitos difusos, coletivos e individuais homogêneos, nos termos do art. 81, parágrafo único, I, II e III c/c art. 82, I, da Lei nº 8.078/90. Ainda mais em hipóteses como a do caso em tela, em que os fatos narrados põem em risco a vida e a dignidade de um expressivo grupo de pessoas, uma vez que o serviço de transporte metroviário possui milhares de usuários. Resta claro o interesse social que justifica a atuação do Ministério Público.

Nesse sentido podem ser citados vários acórdãos do E. Superior Tribunal de Justiça, entre os quais:

> PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO COLETIVA. DIREITOS COLETIVOS, INDIVIDUAIS HOMOGÊNEOS E DIFUSOS. MINISTÉRIO PÚBLICO. LEGITIMIDADE. JURISPRUDÊNCIA. AGRAVO DESPROVIDO.
> - O Ministério Público é parte legítima para ajuizar ação coletiva de proteção ao consumidor, inclusive para tutela de interesses e direitos coletivos e individuais homogêneos. (AGA 253686/SP, 4ª Turma, DJ 05/06/2000, pág. 176).

DOS FATOS

A OPPORTRANS ou a autodenominada CONCESSÃO METROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO S.A. é a empresa concessionária que administra o sistema metroviário fluminense.

Ocorre que a ré desrespeita os direitos básicos dos consumidores, eis que não vem prestando o serviço de transporte coletivo de passageiros de maneira adequada.

Conforme se verifica das representações, são variadas as reclamações dos consumidores. Há reclamações acerca da superlotação das composições e vagões, dos intervalos entre os trens, que cada vez estão maiores, do mau funcionamento do ar condicionado, falta de segurança devido a problemas no sistema de sinalização, insalubridades para os operadores, bem como outras ratificando a má prestação de serviço por parte da concessionária mencionada.

Instada a se manifestar, primeiramente às fls. 12/15 do inquérito civil 464/08 em anexo, a concessionária reconheceu o problema da superlotação, se restringindo a informar que adquiriu 114 (cento e quatorze) carros de metrô cuja entrega está prevista para 2011.

Contudo, cumpre destacar que os fatos noticiados pelos consumidores não são isolados. A cada dia que passa, os eventos vêm tomando proporções cada vez maiores, colocando em risco as vidas e a integridade corporal dos usuários do dito serviço, conforme se verá a seguir:

Dos problemas havidos nas composições metroviárias utilizadas pela dita empresa na prestação dos serviços correlatos.

Conforme noticiado por vários órgãos de imprensa, inúmeros são os problemas ocorridos diariamente nas composições, causando os mais variados transtornos ao consumidor. Vejamos:

06/01/2010 - Jornal do Brasil
Pane interrompe metrô na Linha 2

Por causa de uma pane elétrica na estação de Acari, na Zona Norte, o sistema da Linha 2 ficou parado durante 20 minutos, o que provocou transtornos nas estações.

Os trens voltaram a circular às 5h25, com intervalos de dez minutos entre as composições. Segundo a concessionária que administra o serviço, a pane não provocou transtornos na Linha 1.

Desde dezembro, usuários vêm reclamando dos serviços da Metrô Rio. No dia seguinte às inaugurações da conexão direta Pavuna-Botafogo e da estação General Osório, o sistema apresentou atrasos nas duas linhas, e nove passageiros precisaram de atendimento médico.

*As obras para o novo serviço causaram um aumento no intervalo entre os trens, deixando a Linha 2 superlotada. No dia 18 de dezembro, quem precisava chegar a Copacabana tinha que seguir de ônibus a partir de Botafogo. Dois dias antes, um problema no sistema de fechamento de portas causou intervalos irregulares.**(...)***

11/01/2010 - O Globo
Problemas no metrô podem parar na Justiça
Isabela Bastos

Problemas no metrô podem parar na Justiça

Os problemas enfrentados pelos usuários do sistema de metrô - como atrasos, superlotação de estações e funcionamento deficitário do sistema de refrigeração dos trens -, mostrados ontem pelo GLOBO, podem parar na Justiça. O deputado estadual Alessandro Molon (PT), integrante da Comissão de Direitos Humanos da Alerj, disse ontem que entrará, ainda esta semana, com uma ação popular pedindo a anulação da prorrogação do contrato de concessão da concessionária Metrô Rio feita pelo governo estadual em 2007, em troca de investimentos no sistema.

O argumento do parlamentar é que o serviço piorou após a entrada em operação, em dezembro passado, da ligação direta Pavuna-Botafogo. Molon pedirá ainda que a Justiça obrigue a concessionária a restituir a baldeação entre as Linhas 1 e 2 no Estácio. Ele quer que o Estado seja obrigado a retomar o projeto original do metrô de expansão da Linha 2,

entre Estácio e Carioca.

O GLOBO procurou o secretário de Estado de Transportes, Júlio Lopes, mas segundo sua assessoria de imprensa, Lopes somente comentaria a ação quando fosse notificado oficialmente do processo.

Já a concessionária Metrô Rio informou ter sido procurada pelo governo estadual, em 2007, com a proposta de extensão do contrato em troca de investimentos de R$1,15 bilhão. A concessionária afirmou que comprou 19 novos trens, fez a implantação da linha direta Pavuna-Botafogo, melhorias no sistema de energia e no centro de controle de tráfego. Segundo a Metrô Rio, os novos começam a chegar em 2011. Com a negociação, o contrato da Metrô Rio, que expiraria em 2018, foi renovado por mais 20 anos.

10/01/2010 - O Globo
Metrô está pior com a ligação direta Pavuna- Botafogo
Cláudio Motta

O metrô conseguiu ficar pior do que estava antes da ligação direta entre Pavuna e Botafogo. Na primeira semana útil de funcionamento do novo sistema, vários usuários da Linha 1 ou da 2, desaprovaram o serviço. Intervalos maiores, paradas frequentes fora das estações, carros ainda mais lotados, confusão na hora do embarque e calor. O próprio Metrô Rio reconhece que está pior, mas garante que melhorias já poderão ser sentidas a partir de amanhã.

Além de acabar com o transbordo no Estácio, uma das principais promessas da ligação direta entre as Linhas 1 e 2, na chamada Linha 1A, era a de diminuir o intervalo das composições. Isso, porém, não foi constatado nem mesmo entre a Central e Botafogo, trecho atendido por ambas as linhas.

Medição feita pelo GLOBO na última terça-feira mostrou intervalos de até sete minutos contra os quatro minutos anteriores. Nas estações finais, o tempo de espera é de até 11 minutos. Muito mais do que a companhia informava aos usuários na internet pelo Twitter: sete minutos nas estações finais e quatro entre Central e Botafogo. Segundo um fiscal da agência do governo do estado que regula a atividade metroviária (Agetransp), a inconstância do serviço impressiona. Ele pediu para não ser identificado, mas disse que os intervalos chegam a 15 minutos.

A demora entre uma composição e outra provoca aumento no número de passageiros. Na Pavuna, estação final da Linha 2, a plataforma lota e

muitas pessoas sequer conseguem embarcar. A situação é tão grave que vários usuários preferem perder 30 minutos de viagem indo no sentido Pavuna, onde permanecem nos vagões para tentar ir ao Centro sentados.

— Entrei porque empurro mesmo, mas tem muita gente que não consegue — disse Aparecida Tomás da Silva, que embarcou na Pavuna.

Muitas pessoas compararam a viagem a uma guerra em condições subumanas. Em Maria da Graça, passageiros que não conseguiram entrar no trem revelaram que estavam tentando ir para o Centro há 40 minutos.

— Já passaram três composições e eu não consegui entrar — reclamou uma mulher.

Nem o calor nem a superlotação são exclusividades dos trens da Linha 2. Como fica muito tempo parado na estação de porta aberta, mesmo os carros que ficam na sombra não conseguem atenuar satisfatoriamente a temperatura.

— Diminuiram o número de carros por composição na Linha 1, aumentaram o intervalo das composições e o número de passageiros que circulam no sistema. O metrô está um caos — reclamou o advogado Pedro Paulo Fernandes.

Trens do Metrô operam com atrasos

Plantão | Publicada em 04/02/2010 às 08h23m

Waleska Borges

RIO- Os trens das linhas 1 e 2 do Metrô operam com atrasos na manhã desta quinta-feira por causa de duas composições que apresentaram problemas de baixa pressão no encanamento. Por causa disso, às 7h30, uma composição da linha 1 parou na Central. Os passageiros desceram e entraram em outro vagão. O mesmo problema ocorreu em um trem que seguia para a estação Pavuna que parou no Catete. Não há registros de tumultos.

- Fiquei dez minutos parado na Central. O metrô estava lotado e quente. Por causa disso, cheguei 10 minutos atrasado ao trabalho - lamentou o técnico em telecomunicações Cláudio Medeiros, de 43 anos.

(http://oglobo.globo.com/rio/mat/2010/02/04/trens-do-metro-operam-com-atrasos-915781468.asp)

Portanto, tendo em conta apenas a cronologia dos fatos acima, objeto das reportagens que quase diariamente saem a respeito de problemas técnicos de toda ordem havidos no transporte metroviário, tem-se a real dimensão da ineficiência e inadequação com que vem sendo prestado tal serviço público de relevante importância para a população carioca.

Como se não bastasse, relatório técnico elaborada pelo GRUPO DE APOIO TÉCNICO – GATE – deste MINISTÉRIO PÚBLICO reforça a comprovação de problemas havidos neste sentido, como se pode ver dos seguintes trechos, *verbis*:

> *Às 17h25, após ter embarcado na estação Carioca em uma composição com destino à Pavuna, o assistente técnico contou entre as estações Carioca e Central, no vagão situado imediatamente atrás da cabine do condutor, 65 passageiros (entre as estações Carioca e Uruguaiana) e 69 passageiros (entre as estações Uruguaiana e Central), no primeiro salão de acumulação, que mede 3,37m por 2,66m, totalizando área de 8,96 m^2. Verificou-se, assim, densidade de ocupação variando de 7,3 passageiros/m^2 a 7,7 passageiros/m^2. Foram também contados em linha (seção transversal) o máximo de pouco mais de 7 passageiros.*
>
> *Entretanto, há que se destacar que nessa contagem de passageiros embarcados, onze passageiros eram a própria comitiva de oito metroviários, o promotor de justiça, o assistente técnico do MP e o deputado, que devem ser desconsiderados da contagem, visto distorcerem as condições normais de operação. Sejam, pois considerados 54 passageiros e 58 passageiros, respectivamente nos trechos Carioca-Uruguaiana e Uruguaiana-Central. Assim, a densidade de ocupação passa a variar de 6,3 passageiros/m^2 a 6,5 passageiros/m^2.(...)*
>
> *Por volta das 17h30, na estação Central, o assistente técnico embarcou na cabine do condutor, juntamente com o Promotor de Justiça e o Deputado Alessandro Molon. No trecho até a estação São Cristóvão, foi observada sinalização coberta com sacos plásticos pretos. Indagado sobre o fato, o condutor explicou que tão logo inaugurada a nova linha,*

a sinalização automática[1] *ainda não funcionava, devendo o condutor parar junto à cabine do despachante (vide* ***Figura 8****) para obter com ele a autorização para seguir ou não até a próxima estação, acabando por gerar no trecho um gargalo, provocando atrasos. Porém, informou o condutor, que com o passar do tempo a sinalização automática tem sido gradativamente praticada, mantendo-se o controle manual por despachantes em alguns momentos, principalmente em dias chuvosos.(...)*

Ao desembarcarem na estação São Cristóvão o promotor e o assistente técnico do MPRJ aguardaram um trem de retorno. Ao abordarem o condutor para viajarem dentro da cabine com o intuito de verificarem a sinalização e fotografarem os sinais cobertos com plástico, foi informado que não estava autorizado a permitir a continuidade dos trabalhos de dentro da cabine.

Impedidos de viajarem com o condutor, o promotor e seu assistente técnico voltaram à Estação Carioca no vagão de passageiros imediatamente atrás da cabine. No trecho São Cristóvão-Central, a composição reduziu velocidade até parar para que o despachante pudesse autorizar o prosseguimento da viagem, corroborando o depoimento do condutor do trem da viagem de ida e a notícia dos metroviários. Não foi possível, contudo, o registro fotográfico do fato, visto o reflexo nos vidros e a pouca iluminação fora do trem, conforme mostra a ***Figura 9****. Porém, mesmo assim, seja observada a imagem pouco nítida do despachante, autorizando o prosseguimento da viagem fora do trem. Ressalte-se que de dentro da cabine do condutor seria possível tal registro com nitidez.(...)*

Ao chegarem na estação Carioca, o promotor deu por concluída a vistoria e o assistente técnico do Ministério Público passou a contar o intervalo de saída/chegada das composições durante 20 minutos, tendo verificado que a cada, no máximo, 2 minutos e vinte segundos passava uma composição alternadamente para as duas linhas: da linha 1 e da nova linha 2, o que resultou na observação do maior intervalo de 4 minutos e 40 segundos entre trens da nova linha 2.(...)

A literatura técnica internacional tem como referência para densidade de passageiros embarcados em veículos de transporte público em deslocamentos de até uma hora 4 passageiros/m^2 *para um nível de serviço*

[1] Que dá a garantia ao condutor de que até a próxima estação não encontrará nenhuma composição à frente.

ideal, isto é: com conforto ou ergonomia, admitindo-se, porém, o máximo de 6 passageiros/m^2 como nível de serviço (ou desconforto) tolerado para diferentes modos de transporte público.

No Brasil, em experimento realizado com mock-up (modelo em escala real ou de verdadeira grandeza) pela Companhia do Metropolitano de São Paulo e publicado em ***Gestão e Produção****, com tratamento estatístico dado pelo método do quadrado latino e análise de regressão do tipo step wise, verificou-se a densidade máxima admissível em vagões ferroviários/metroviários. Os autores apresentam resultados em pessoas por linha, para a seção transversal típica, conforme discriminado abaixo (p. 97):*

*"**Densidade de usuários em linha (seção transversal do vagão):***
***Adequado: até 5 indivíduos**;*
Suficiente: 6 ou 7 indivíduos;
Inadequado: acima de 7 indivíduos".

Constatou-se na vistoria a densidade de 6,5 passageiros/m^2 e pouco mais de 7 passageiros em linha, portanto, no limite de "serviço inadequado" pelo Metrô-SP e 8% acima da densidade máxima da referência técnica internacional apontada na literatura".

Tais constatações de ordem técnica vão ao encontro do que todos os dias os usuários do serviço metroviário encontram nas estações de embarque e desembarque, conforme se comprova das reclamações efetuadas via e-mail a este órgão ministerial, como se vê *in verbis*:

Protocolo nº 2009.00050860
Reclamante: Sonia Amaral
Data: 08/02/09

(...) A partir da estação Cinelândia – sentido Tijuca, após as 17 horas o embarque tem sido uma aventura perigosa. Meu marido (idoso), em razão dos empurrões para garantir o acesso, veio a cair ficando com a perna na fenda existente entre a plataforma e o trem; felizmente, não houve danos graves, mas a mesma ocorrência com pessoa debilitada poderia até ser fatal. (sic).

Protocolo nº 82255
Reclamante: José Carlos Pereira Cruz
Data: 05/11/09

(...)Agora a minha reclamação é para o METRO RIO que vem fazendo sucessivas propagandas enganosas. Ontem, hoje e todos os dias, afinal, agora sou usuário assíduo do Metro pela manhã. Mas ontem, a composição em que estava o ar estava quebrado nos ``carros`` 1061 e 2108. Gente passando mal, gente caindo. Qualquer dias desses vai ter gente morrendo no METRO tamanho a SUPERLOTAÇÃO. É desumano o que fazem conosco. O espaço entre os trens é muito grande por isso a SUPERLOTAÇÃO. A frase mais irritante é esta: ``ESTAMOS AGUARDANDO NORMALIZAÇÃO DO TRÁFEGO A FRENTE`` isso pelo simples fato de soltarem uma composição vazia na frente para partir de VICENTE DE CARVALHO em diante. Se eles não conseguem se organizar por causa de uma única composição que sai extra, imagine quando chegarem os novos trens? Isso é a grande prova que o sistema de sinalização do metrô está pra lá de ultrapassado. Gostaria de ter o endereço eletrônico de V.Sas. para lhes enviar umas fotos de como é o dia a dia dos usuários do Metro Rio. Posso? Tem como me enviarem o endereço?
Obrigado. José Carlos Pereira Cruz - 21-3512-7272(sic)

Protocolo nº 86827
Reclamante: Flavio Meniuk
Data: 07/01/10
Prezados: Acredito que uma das últimas instituições com alguma credibilidade neste país deveria fazer alguma coisa em relação ao Metrô antes que algum passageiro morra. O serviço tem piorado muito nos últimos meses e ficou realmente insuportável com a inauguração de mais

uma estação na mesma linha e a tentativa de interligação direta coma linha 2. Além disso, falta sinalização, o desrespeito com os passageiros é total, não há compromisso com horários e os trens estão circulando superlotados e sem ar condicionado. O tumulto nas estações é grande e está faltando muito pouco para que uma tragédia aconteça. Acredito na pró atividade desta instituição e me surpreenderia negativamente que alguma atitude seja tomada somente após um incidente grave. Atenciosamente, Flavio Meniuk (sic).

E as reclamações não param de chegar, sendo cada vez mais contundentes, demonstrando o desconforto geral da população com o tipo de tratamento que lhe vem sendo dispensado, o que não corresponde à qualidade e eficiência que se espera do serviço ora em comento.

O risco à segurança dos usuários

Por causa da superlotação, muitos passageiros deixam de ingressar nas composições, se aglomerando nas estações, o que significa o prolongamento da espera e a progressão do acúmulo de demanda com, evidentemente, mais superlotação.

Esse ciclo vicioso impõe severos danos aos usuários do serviço que dependem da adequada prestação do serviço para, *v.g.*, se deslocarem para os seus postos de trabalho e retornarem aos seus lares após exaustivas jornadas de labuta**.**

Motivada pelas notícias e pelas diversas reclamações que aportaram neste órgão ministerial, foi realizada, em 25 de janeiro de 2010, vistoria no novo trecho metroviário, qual seja, Pavuna – Botafogo.

Na vistoria, restou constado que, no trecho que vai da estação Central até a estação de São Cristóvão, o sistema de sinalização automática, que dá garantia ao

condutor de que até a próxima estação não encontrará nenhuma composição à frente, estava coberta com sacos plásticos pretos, não se encontrando, portanto, em funcionamento.

Ressalta-se que o condutor para seguir ou não até a próxima estação necessita parar junto à cabine do despachante para obter autorização, ou seja, esse controle é realizado de forma manual, passível de falha humana!!!

A sinalização deficiente, isto é, sem automatização com troca de documentos entre operador e despachante, além de gerar atrasos de saída que chegariam a 40 segundos ou 17% a mais do anunciado pela concessionária (4 minutos), conforme informação técnica nº 094/10 em anexo, pode vir a gerar um grave acidente. Para que isto ocorra, basta haver um erro de comunicação entre os agentes, ou seja, uma autorização indevida para tal fato acontecer.

Tal fato é tão grave que nem ao menos a concessionária, na presença de duas autoridades, o promotor de Justiça signatário e o Deputado Estadual Alessandro Molon, permitiu que estes fizessem a volta do percurso suso mencionado na cabine da composição metroviária, tentando, destarte, ocultar provas da mencionada falha na sinalização, o que reputamos fato gravíssimo, pois demonstra quão precária está sendo a realização do trajeto mencionado, eis ser imprescindível que a sinalização funcione adequadamente, o que ao não acontecer representa riscos de acidentes futuros, de proporções, quiçá, catastróficas.

Da inoperância e inadequação das modificações operadas no serviço metroviário.

Até a presente data, o que se pode notar é que a modificação operada por meio das obras realizadas para unir a linha 01 à linha 02 não surtiu o propagado

pela empresa ré, no sentido de dar maior comodidade aos passageiros, pois para que tal ocorresse mister que se encontrasse em pleno funcionamento sistema de sinalização adequado e seguro, de modo a não ocasionar atrasos e interrupções, muitos deles havidos por panes de ordem elétrica e demais problemas de natureza operacional, conforme vem sendo noticiado.

Até a autoridade máxima em transportes do Estado do Rio de Janeiro, o Secretário Estadual de Transportes Júlio Lopes, por vezes tem se pronunciado na imprensa admitindo que houve falhas e erros na implementação do sistema adotado no metrô do Rio de Janeiro, o que confirma a inoperância e inadequação do sistema, como se vê do seguinte trecho da reportagem ora anexada às fls. 544 do inquérito civil nº 464/08, *verbis*:

> "- *De fato eles cometeram um erro de terem começado a ligação sem estar com todo o sistema em funcionamento. Mas a regularidade agora já está próxima à prevista para ficar até a chegada dos carros novos.*"

Assim, o que se verifica é que o sistema de transposição de linhas metroviárias da forma como hoje implementado não pode subsistir, na medida em que carecedor tanto de sinalização apropriada, como de número de composições suficientes à mantença do intervalo havido anteriormente, qual seja, de 04 (quatro) minutos, sendo necessária tal regularidade para dar vazão ao contingente populacional que se serve do serviço em comento diariamente e a todo momento. A não ser assim, o serviço é defeituoso por não corresponder à segurança que dele se espera, compreendida aí a regularidade dos intervalos entre uma composição metroviária e outra, além da segurança do próprio serviço, como se verá a seguir.

Ressalte-se que a modificação operada por meio das obras realizadas com tal objetivo, isto é, unir à linha 01 com a linha 02, foi objeto de negociação entre o Poder Concedente, o Estado do Rio de Janeiro, e a empresa-ré, sendo de se observar que pelo § 7º da cláusula 2ª do 6º TERMO ADITIVO DO CONTRATO DE CONCESSÃO firmado por ambos se consignou a obrigação de que, apesar de estar autorizada a fazer os prolongamentos das linhas 01 e 02, incluído o trecho entre a estação Central e São Cristóvão, unindo a linha 01 à linha 02, mister se mantivessem os mesmos padrões de operações definidos ao tempo da concessão, ou seja com a qualidade e eficiência existente ao tempo da concessão, o que não vem sendo cumprido pela ré, pois com os tumultos quase que diários havidos no embarque e desembarque das estações por excesso de passageiros e atrasos constantes das composições metroviárias, não há como se concluir por cumprida tal obrigação.

Na cláusula quarta do contrato de concessão dos serviços metroviários encontra-se consignado que "***os serviços objeto da concessão de que trata o presente CONTRATO, deverão ser prestados pela CONCESSIONÁRIA de forma a assegurar a sua boa qualidade e segurança, satisfazendo, durante toda a vigência do CONTRATO, as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.***"

Aliás, muito oportuno citar a observação feita pelo técnico do GATE ao verificar que a OPPORTRANS, quando se manifestou acerca de outro estudo técnico feito em outra Ação Civil Pública proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO para viabilizar o usuário a embarcar em qualquer estação que lhe conviesse quando servido pela conexão com outra espécie de modal e não apenas na estação específica onde era feita a conexão, alegou à época que isto importaria em aumento de contingente de até 5% (CINCO PORCENTO) O QUE REPRESENTARIA

SUPERLOTAÇÃO! Ora, se tal argumento foi utilizado à época para negar a possibilidade de incremento do número de usuários em estações do metrô, como pôde ela mesma, a OPPORTRANS, operar modificação do sistema de baldeação para unificação de duas linhas, justamente dando-se este encontro na estação CENTRAL, em contrariedade com o projeto original - que prevê a junção da estação CARIOCA à estação ESTÁCIO DE SÁ – sem que fosse realizado ao menos um estudo técnico de tal sistema?

É isto mesmo, EXA! A empresa OPPORTRANS não realizou qualquer estudo técnico para a realização das modificações operadas, sendo tal fato confessado quando da realização pela ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO de sabatina para a composição do Conselho Deliberativo da AGETRANSP, o órgão regulador e fiscalizador do sistema de transportes do Estado do Rio de Janeiro, conforme mencionado na ação popular proposta pelo Deputado Estadual, Alessandro Molon.

Daí porque foi dada entrada, inclusive, nesta ação popular para anular o dito 6º termo aditivo do contrato de concessão, dentre outras razões alegadas, como se vê de cópia da exordial ora em anexo.

Todavia, abstraindo-se da questão de ser nulo ou não o dito termo aditivo, não apenas por gozarem os atos administrativos de presunção de legitimidade até prova em contrário, mas também, por não ser objeto tal nulidade da presente ação civil pública, tem-se que se devem cumprir as obrigações nele consignadas, qual seja, garantir-se a qualidade e a eficiência que se tinha no sistema de transporte público metroviário, bem como em razão do que dispõe o CDC, qual seja, ser direito do consumidor a prestação de serviço público eficiente e adequado, a teor do art. 6º, X da lei nº 8.078/90.

Dos constantes defeitos apresentados nas composições metroviárias e sua insuficiência.

Constata-se, ainda, a ocorrência de defeitos nas composições metroviárias que leva a panes recorrentes no sistema, causando interrupções e atrasos contínuos, levando à prestação de serviço público deficiente, o que outrora não ocorria.

Como se pode ver do acima noticiado e da gama enorme de reclamações de usuários que instruem a presente demanda, tais panes são freqüentes, levando também à inoperância do sistema de ar-condicionado, o que, em dias de forte calor, como os verificados no verão deste ano, acarretam, além de desconforto, prejuízos à saúde de várias pessoas, através do sufocamento e do aumento da temperatura corporal, vindo muitos a passar mal.

Ora, este fato decorre não apenas do aumento da demanda, mas de uma completa falta de planejamento por parte da empresa-ré, haja vista que se encontra atualmente operando com composições metroviárias absolutamente inapropriadas para o trajeto desenvolvido atualmente na cidade do Rio de Janeiro, principalmente a partir da ligação da linha 01 com a linha 02, pois há trens cujo ar-condicionado somente foi projetado para funcionar em túneis e não na superfície.

Veja-se, a propósito, explicação a este respeito dada pelo Sr. Joubert Flores, diretor de relações institucionais da OPPORTRANS, em entrevista a O GLOBO, dia 07/02/2010, *verbis*:

> "*Por que os trens estão tão cheios e dão tanto defeito?*
>
> *Em 1998, o metrô transportava 310 mil passageiros por dia. Hoje, são 550 mil, com o mesmo número de carros. A compra de novos trens era responsabilidade do governo do estado. Só a partir da renovação da*

> *concessão, em 2007 (ela vai até 2038), pudemos investir em melhorias. Compramos 19 novos trens, que totalizam 114 carros. O primeiro trem chega no segundo semestre de 2011. Os demais, até seis meses depois. Operamos com a frota toda na hora de pico. Não temos vagões de reserva. Não tem outro sistema do mundo em que isso aconteça. Como usa direto, a probabilidade de ter problema é maior.*
>
> *Por que o ar-condicionado não está dando vazão?*
>
> *O ar é um problema.* ***O da linha 2 não é suficiente. Ele foi projetado para trens andando em túneis. Só que 21 quilômetros da linha são em local aberto, com insolação permanente. Tínhamos a opção de trocar tudo, mas sairia US$200 mil cada carro, que ficaria parado um mês.*** *Contratamos duas consultorias internacionais. Estamos empregando 45 pessoas em função do diagnóstico delas e trocando componentes, como condensadores, e processos****. Mas não vai acontecer antes do próximo verão. Achávamos que neste verão estaríamos mais bem preparados, mas não deu certo porque a mão de obra não tinha qualificação suficiente.*** ”
> (grifos nossos)

Ou seja, Exa., inauguraram um trecho, o da linha 01A, sem estarem devidamente preparados para tanto, pois não possuíam, como seria de esperar, trens adequados para trafegar em área aberta, não se fazendo os investimentos necessários, acredite, porque sairia caro!!! É isso mesmo: sairia mais caro, eis que cada carro custaria em torno de US$ 200,00,00 (DUZENTOS MIL DÓLARES)!!! Ora, mas se a prorrogação do contrato de concessão não foi para beneficiar a população em geral, com, ao menos, a manutenção da mesma qualidade e eficiência de antes, foi para beneficiar quem??? E como se não bastasse, ainda admite-se que o problema não estará resolvido antes do próximo verão, repita-se, antes do próximo verão!!! Completo despreparo, a mais absoluta falta de respeito, de bom senso e de responsabilidade... Afinal de contas, se demandariam investimentos da ordem de US$ 200,000.00 (DUZENNTOS MIL DÓLARES) para cada carro, para que se tivesse a operação adequada das modificações realizadas no METRÔ do RIO DE JANEIRO, para que a pressa, notadamente, se piorou sensivelmente o que antes era operado com razoável conforto, segurança e eficiência? Ao menos, não se

tinham reclamações tão intensas com as ora demonstradas... Ao menos, não se tinha notícia de tantos transtornos quantos os que a população verifica diariamente... Veja-se mais uma notícia recentemente dada, desta feita, pelo jornal O DIA, de 08/02/2010, *verbis*:

DIA A DIA

PANE DEIXA METRÔ PARADO NA TIJUCA

Os passageiros do metrô voltaram a ter problemas ontem pela manhã. Logo cedo, às 8h06, um trem ficou parado na estação Afonso Pena, na Tijuca. A composição que seguia no sentido General Osório apresentou problemas no sistema de ar comprimido (que dá impulso ao trem) e precisou ser retirada de circulação.

Os usuários tiveram que desembarcar e aguardar o próximo trem. Os intervalos chegaram a durar 6 minutos e 40 segundos.

Os problemas de superlotação e má conservação no metrô já foram constatados por técnicos do Ministério Público em vistoria realizada em janeiro. A concessionária informou que faz inspeção diária nos equipamentos e que realiza manutenção preventiva dos trens após o fechamento das estações.

Tal fato, aliado à superlotação mencionada, gera o desenvolvimento de vários transtornos de ordem fisiológica, levando riscos à saúde dos usuários, o que poderá, inclusive, no futuro, vir a gerar riscos de graves acidentes, pois poderá haver quedas e/ou desmaios de pessoas junto à linha férrea, que é eletrificada, ou pisoteamento dos mais fracos e que vierem ao chão no momento em que as portas se abrirem para o embarque e desembarque.

Como se vê do estudo técnico realizado pelo GATE, temos que já foi ultrapassado o limite máximo de ocupação das composições metroviárias por m², revelando, destarte, que a superlotação ocorrente constantemente no metrô demonstra, mais uma vez, não corresponder a prestação do serviço à comodidade,

eficiência, adequação e segurança que se espera, em contrariedade, assim, ao que a própria concessionária se obrigou por meio do 6º TERMO ADITIVO.

Tal fato decorre, não apenas do natural crescimento vegetativo da população, mas da falta de planejamento e previsibilidade necessárias à implementação de sistema para o qual não estava acostumado o usuário, pois lhe foi veiculada uma falsa idéia de conforto e comodidade ao se fazer propaganda pelos meios de comunicação de que a união da linha 01 à linha 02 as proporcionaria, aumentando, assim, a procura por tal serviço.

A própria concessionária ré admite que passará a atender mais de 01 (hum milhão) de usuários! Um milhão!!!

Ora, para que tal fosse conseguido, mister que se incrementasse o número de composições metroviárias e se implementasse sistema de sinalização adequado para se manter, ao menos, a regularidade dos intervalos dos trens (04 – quatro minutos!) que se tinha no passado, o que se perdeu, pois não se tem mais o fluxo contínuo de composições na linha 01 e na linha 02, pois o trem por vezes é obrigado a parar em determinado ponto – na estação CENTRAL – para dar passagem a outro, a fim de se evitar um acidente.

Recorrendo-se, mais uma vez, à reportagem dada pelo Sr. Joubert Flores ao jornal O GLOBO de 07/02/2010, veja-se o seguinte trecho que comprova os fatos acima mencionados, *verbis*:

> "*Com as inaugurações, era para a empresa estar vivendo dias de glória, mas está associada hoje a caos, martírio. Que nota você daria para o metrô?*
>
> *Sete. Nos 15 dias após a inauguração da conexão Pavuna-Botafogo (em 22 de dezembro), a operação foi absolutamente irregular, levamos muito*

> *tempo para acertar. Apanhamos para nos organizar e operar direito. Foi uma operação muito ruim, não tem como não reconhecer. Planejamos bastante, mas não foi suficiente. A complexidade foi maior do que imaginamos, fomos surpreendidos por muitas coisas. Só conseguimos estabilizar dia 12 de janeiro. É frustrante se preparar tanto por tanto tempo e as coisas não corresponderem. Mas não estamos poupando dinheiro para corrigir as falhas nem olhando as coisas acontecerem.* ***Esperamos até março reduzir o intervalo de espera de seis para cinco minutos e meio. Temos agora que recuperar e manter essa regularidade, para que as pessoas voltem a acreditar na gente.***" (grifos nossos)

Ou seja, nem ao menos se esforça a ré para voltar aos intervalos outrora realizados, de 04 (quatro) minutos, pois está atualmente em seis, procurando até março baixar esta marca para cinco minutos e meio, isto é, um minuto e meio a mais do que o que antes cumpria, bem acima dos quatro minutos e quarenta segundos medidos pelo próprio técnico do GATE deste MINISTÉRIO PÚBLICO, conforme se pode ver do relatório técnico acima mencionado! E deve-se dizer que março é a época do retorno às aulas, o que tornará maior o número de usuários do metrô. É o mais completo e absoluto descumprimento ao disposto no próprio 6º TERMO ADITIVO, onde se coloca como obrigação da ré manter a qualidade e eficiência havida ao tempo da concessão.

Some-se a isso o fato de que, muito ao contrário do que se deveria fazer, os trens simplesmente encurtaram, diminuindo de seis para cinco o número de vagões que formam cada composição metroviária, no afã tresloucado, talvez, de aumentar o número de composições, o que se revelou e revela insuficiente. Ou seja, conforme o adágio popular: *despiu-se um santo para vestir outro!* Também, pudera, gastar US$ 200,000.00 (DUZENTOS MIL DÓLARES) por composição, como visto, era um gasto muito alto a se fazer... Porém, inaugurar mesmo assim a linha 01A, bem, isto não titubeou a OPPROTRANS fazer, sem se importar ou preocupar em nenhum momento com o que iria acontecer. Deu no que deu!

Veja, EXA., em resposta à notificação enviada à dita concessionária, autodenominada CONCESSÃO METROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO S.A., pois conforme se poder ver da resposta ao ofício envidado à JUCERJA consta a OPPORTRANS S.A. como inativa, a teor do art. 60 da lei nº 8.934/94, assinada pelo próprio Sr. Joubert Fortes Flores Filho, ora acostada às fls. 781/794 do INQUÉRITO CIVIL Nº 464/08, a explicação dada para as falhas havidas no sistema de transportes metroviários:

> *Fls. 793. (...) Para melhor atendimento, citamos como exemplo a ampliação da linha 1 no trecho entre Botafogo e Cantagalo, que foi entregue à Concessionária para operação comercial* ***sem a complementação de todos os sistemas operacionais, e principalmente, sem a aquisição de trens.***
>
> *Esse fato trouxe relevantes reflexos negativos para a operação comercial do sistema metroviário como um todo, visto que os intervalos entre os trens tiveram que ser aumentados em razão do aumento da linha com a conseqüente diminuição da oferta de lugares para atendimento da demanda,* ***que aumentou com a inauguração das novas estações.***
>
> *Para minimizar os reflexos acima citados, a Concessionária teve que adotar estratégias operacionais tais como circulação de trens em determinados trechos da Linha 1, nos horários de maior fluxo de passageiros, objetivando o aumento da oferta de lugares.*
>
> ***O investimento previsto no 6º Termo Aditivo contempla, conforme já dito anteriormente, (i) a construção da ligação São Cristóvão – Central, com todas as características já citadas nos itens anteriores, (ii) a construção das estações Cidade Nova e Uruguai, (iii) a aquisição de 114 carros metroviários, (iv) a adequação e ampliação do atendimento dos novos trens que circularão no sistema e com intervalos reduzidos, (v) a***

implantação do sistema de piloto automático entre as estações Central e Cidade Nova, (vi) a substituição do sistema de sinalização provisória atualmente implantado na Linha 2 por outro mais moderno e para o controle de tráfego dos trens entre as estações Cidade Nova e Pavuna.*"*
(grifos nossos)

Eis a confissão dos fatos, EXA.!

A outra indagação não se pode chegar, depois de dada tal explanação acerca das necessidades a serem supridas para que se dê o bom desempenho dos serviços ora em comento: porque se apressar em por em prática serviço público metroviário com a ligação da linha 01 com a linha 02 sem que se tivesse cumprido o determinado no 6º TERMO ADITIVO, sendo de conhecimento da ré que tal provocaria o aumento considerável da demanda, geradora, sem dúvida alguma, de todos os transtornos e toda a ordem de problemas operacionais que se tem constatado, notadamente, se para tal investimentos e tempo seriam necessários, sendo inauguradas às pressas estações que nem ao menos dotadas de sinalização adequada estão, bem como sem se ter adquirido os trens necessários ao atendimento de tal demanda?? Não seria a concessionária OPPORTRANS detentora da concessão metroviária até o ano de 2018? Ou seja, ainda faltariam 08 (oito) anos até que o prazo da concessão se extinguisse. Todavia, em 2007 assinou-se o tal termo aditivo, sendo prorrogado por mais vinte anos a dita concessão! E, mesmo assim, fazem o que fazem, isto é, opera-se serviço metroviário caótico, de péssima qualidade, eis que nem ao menos se pode dizer que continua seguro.

Conforme visto e constatado em vistoria feita por este Promotor de Justiça, a sinalização é operada de forma deficiente, eis que manual, obrigando o trem a parar mais de uma vez, entregando-se uma guia a um segurança que fica em uma

cabine, somente seguindo viagem após constatado que o caminho encontra-se desimpedido, o que é feito precariamente por meio de um sistema de rádio, sistema este bem ultrapassado para os dias atuais. Desta forma, é claro que jamais se terá como se alcançar o intervalo de antes – 04 (quatro) minutos – pois, o parar de quando em vez o trem para se checar a possibilidade do tráfego adiante, leva a atrasos incompatíveis com a eficiência que se quer e a que está obrigada a OPPORTRANS ou a autodenominada CONCESSÃO METROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO S.A. manter e cumprir. Onde o cumprimento do 6º TERMO ADITIVO assinado para a prorrogação da concessão, V. EXA?

Como se ainda não bastassem todos estes fatos para comprovar a total ineficiência em que se encontra a empresa–ré hoje em dia, tenta, ainda, ela se valer de expedientes escusos, absolutamente reprováveis, ao demitir um líder sindical, o Sr. França, que nos fraqueou a entrada em uma das cabines de uma composição metroviária a fim de que pudéssemos constatar *in loco* as irregularidades ocorridas na sinalização, conforme acima mencionado. Através de e-mail que nos foi encaminhado pelo Sr. RUBENS PINTO FOLIGNO, noticia que em retaliação à atitude tomada pelo Sr. França a OPPORTRANS o demitiu, muito embora estivesse dando cumprimento ao mandamento legal do art. 41, VI, aliena "c" da lei nº 8.625/93, *in verbis*:

> *"Art. 41. Constituem prerrogativas dos membros do Ministério Público, no exercício de sua função, além de outras previstas na Lei Orgânica:*
>
> ***VI - ingressar e transitar livremente:***
>
> ***c) em qualquer recinto público ou privado, ressalvada a garantia constitucional de inviolabilidade de domicílio***" (grifos nossos)

In verbis o e-mail enviado pelo Sr. Rubens Pinto Foligno:

Prezados Promotor Andresano e Deputado Molon,

Peço que intercedam junto ao Claúdio, no sentido de ele divulgue o desdobramento da vistoria da qual o Sindicato foi convidado a participar... a opnião pública precisa saber da retaliação que todos ***as forças*** *que participaram daquela ação estão sofrendo... e a parte mais fraca são os trabalhadores...*
Prezados, Andresano e Molon, se este episódio da Demissão do Dirigente Sindical França, não for revertido... será quase impossível ter a participação dos empregados da concessionária, em qualquer outra ação ou evento, daqui para frente.
abs
Rubens Foligno

Da análise técnica feita quanto à operação da linha 1A.

Como se não bastassem todas as falhas outrora apontadas, temos a ressaltar o estudo realizado pelo Prof. FERNANDO MAC DOWEEL, realizado em relatório técnico ofertado a este MINISTÉRIO PÚBLICO, sendo de se destacar os seguintes trechos que demonstram quão inapropriada foi a escolha pela união da linha 01 com a linha 02, a denominada linha 01A, *verbis*:

"***2 ANÁLISE DA PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA***
CROQUI DA CONSTRUÇÃO PROVISÓRIA

A Proposta da Concessionária para resolver os gargalos operacionais na Linha 2 ressaltando a operação na Estação Estácio que é uma estação projetada e definitiva de correspondência com a Linha 1, ***opera há quase 30 anos como terminal provisório da Linha 2*** *movimentando inadequadamente mais de 11 mil passageiros por hora de pico que chegam nessa estação através da Linha 2,* ***passa pela construção provisória de um***

viaduto de 2 km em via singela e de 800 m *em via dupla, e interliga diretamente a Estação São Cristóvão da Linha 2 à Estação Central da Linha 1 de integração com o Sistema de Trens Metropolitanos e pela implantação ainda de uma nova estação elevada denominada Prefeitura na altura da própria sede da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro apenas localizada na margem oposta da AV. Presidente Vargas.*

A interligação com a Linha 1 se faz através desse viaduto provisório a ser construído nas imediações do Centro de Manutenção do Metrô, portanto situado ao longo da AVENIDA Presidente Vargas ligando-o ao ***acesso existente em declive de 4% à Estação Central, acesso esse, construído originalmente para os trens da Linha 1 saírem ou entrarem no Centro de Manutenção*** *e ou ainda ser utilizado operacionalmente para retirar ou injetar trens na Linha 1 com uma velocidade de 10 km/h em face não apenas da limitação de velocidade imposta pelos respectivos aparelhos de mudança de via em cada sentido, mas principalmente quando o sentido do deslocamento do trem for em declive de 4%.*

Por exemplo, ***uma frenagem de emergência*** *a 80 km/h no* ***sentido do declive*** *a distancia até a parada do trem é de* ***36% maior em relação à situação em nível,*** *isto é com declive zero.*

Para os técnicos:

SVI()1.25nwN()1000g0V3.6VVnwN()1000fitaV3.6()RdTV3.6wNn()RrwNnI ()dS804()271.771<-- distancia de frenagem (m) em declive de 4%S800()199.178<-- distancia de frenagem (m) em nível.

Já no ***sentido inverso****, o trem deixando a estação Central no sentido Pavuna terá que vencer a resistência acidental provocada agora pelo aclive mais a resistência de curva devido ao traçado em "S", exige uma distância maior que o triplo (3,4) comparativamente a não existência desse aclive, para atingir a mesma velocidade de 74 km/h, que corresponde a velocidade máxima para vencer a rampa de 4%, por exemplo.*

Para os técnicos do setor a comprovação dessa afirmação, levando em consideração as curvas de desempenho do trem do metrô (força tratora em

função da velocidade e assim por diante) a determinação das distancias em nível e em aclive de 4% relativa a aceleração de 0 a 74 km/h.,(...).

A seguir a curva de desempenho, força tratora (kgf) em função da velocidade (km/h) do trem do METRÔ-RIO e as correspondentes curvas das resistências totais ao deslocamento, em nível e em aclives de 2, 3 e 4%. 74 km/h, que corresponde a velocidade máxima para vencer a rampa de 4%, por exemplo(...)

Cabe ressaltar, que o coeficiente de atrito entre a roda do carro do METRÔ e o trilho é decrescente com o aumento da velocidade do trem na via e ainda apresenta valor extremamente baixo se comparado ao coeficiente de atrito pneumático em superfície lisa.

Da mesma forma a resistência ao movimento do trem que joga a favor da frenagem é 6,5 vezes menor que a resistência ao movimento do trem dotado de pneumático em superfície lisa, que é o caso de algumas linhas do METRÔ de Paris, bem como nos metrôs de Montreal, Santiago e México que adotaram essa tecnologia francesa sobre pneumático.

A idéia operacional da Concessionária é de passar o atual headway na Linha 2 de aproximadamente 4 min e 15 segundos, com trens de 4 e 5 carros para 4 min com trens de 6 carros a partir da Estação Pavuna adentrando na Linha 1 através do mencionado acesso à Estação Central chegando até a Estação Botafogo a cada 4 minutos com o mesmo trem.
Para que isso possa ocorrer, esses trens advindos da Estação Pavuna na Linha 2 ***terão que cruzar em nível*** *com os trens oriundos da Tijuca também a cada 4 minutos, através do artifício físico operacional denominado ligação em "Y" das duas linhas, que quer queiram quer não,* ***é uma operação de risco maior de acidente em relação ao tipo de operação original sem cruzamento de trens em nível, ainda agravado pelo traçado por este apresentar a seqüência de declives mostrados no croqui anterior e que para essa condição de cruzamento em declive de 4% desafio mostrar no mundo algo que opere como pretende a Concessionária.***

A operação em "Y" que corresponde ao cruzamento em nível de dois trens consecutivos, ou seja, o primeiro que vem da Pavuna a cada 4 min em declive, com o segundo que vem da Estação Saens Peña em nível também a cada 4 min e ambos entram na mesma linha e no mesmo sentido, resultando em headway de 2 min no trecho compreendido entre as estações Central e Botafogo.

Alem de engessar o Metrô reduzindo sua capacidade de escoamento original de 100 segundos na Linha 2, por exemplo, para 4 min com a solução proposta pela Concessionária, abandona ainda a Estação Estácio na Linha 2. (...)

*Na seqüência a **foto do acesso original à Linha 1** para retirada de trem para o Centro de Manutenção do Metrô e ou de injetar trem na operação da Linha 1, **mas que através da solução proposta pela Concessionária passaria a ser linha operada normalmente**, apenas **emendada com o mencionado viaduto provisório**, e na seqüência fornece-se a foto do acesso da Linha 2 ao Centro de Manutenção com a mesma finalidade operacional original descrita para a Linha 1.*

O METRÔ do Rio é um dos raros metros no Mundo que apresenta essa racionalidade operacional estratégica DE ACESSAR INDEPENDENTEMENTE DUAS que resulta em menor custo operacional e de capital.

Esta concepção facilita ainda as injeções de trens nas duas linhas durante o período operacional.

*Por outro lado, a concepção do Centro de Manutenção do METRÔ Carioca, interliga as Linhas 1 e 2 através da chamada via de Teste, que tem a finalidade normativa de segurança de que nenhum trem pode entrar em operação sem antes ser testado em verdadeira grandeza nessa **linha teste de 823 m de extensão.***

Assim, o acesso ao Centro de Manutenção da Linha 2 se faz quase no mesmo nível da Linha através de viaduto que passa sobre a AVENIDA Francisco Bicalho em via singela.

Já o acesso da Linha 1 ao Centro de Manutenção é feito através de uma rampa de 4% em uma via enquanto no sentido contrário por outra com declive de 4% que tem a finalidade de permitir a injeção de trem na Linha 1, se situando na área contígua a estação Central, conforme mostra o próximo croqui.

Em face da importância e a complexidade do assunto que poderá limitar o Sistema METRÔ-Rio e, portanto, comprometendo inclusive os investimentos já realizados na sua implantação com recursos pagos pela Sociedade, é que se desenvolveu de forma clara este Parecer Técnico Conclusivo alicerçado em análise sistêmica englobando as relativas à operação, demanda, ambiental e financeira entre as alternativas, hoje em discussão entre a Concessionária e o Governo do Estado.(...)

> ***Até porque se o Y fosse "a" solução operacional, tanto o Metrô de São Paulo, quanto o Metrô do Rio já teriam utilizado esse artifício e nunca o fizeram exatamente pelo fato de que Metrô é um sistema de transporte de massa e como tal deve operar com baixo headway.***
>
> *Ou seja, esse tipo de operação em "Y", recebendo trens da Pavuna a cada 4 min e trens da Tijuca a cada 4 min, resultam em* ***intervalo*** *(headway)* ***teórico*** *entre trens a cada 2 min no trecho da Linha 1 compreendido entre as estações Central e Botafogo, vide o próximo croqui.(...)*
>
> *O fato concreto é que os* ***intervalos entre trens consecutivos não se comportam deterministicamente****, mas segundo diferentes níveis de distribuição probabilística do tipo ERLANG, em que pese à automação total dos trens no trecho medido entre as Estações Saens Peña e Botafogo na Linha 1, como foi mostrado no RELATÓRIO TÉCNICO. 501001502002503003504000.511.522.53FREQUÊNCIA DOS*
>
> *Não se acerta o relógio com a chegada do trem de metrô na estação! "*

Ou seja, o que fica demonstrado neste pequeno trecho do relatório técnico elaborado pelo renomado Prof. de engenharia é que o sistema implementado atualmente ligando a linha 01 à linha 02 é de duvidosa eficácia. Aliado às reclamações e diversas reportagens que constantemente narram fatos que vão ao encontro das conclusões técnicas contidas no estudo científico realizado pelo ilustrado Prof., cujo inteiro teor encontra-se acostado às fls. 550/573 do inquérito civil 464/08, ora em anexo, tem-se que a qualidade e eficiência a que está obrigada a concessionária ré a cumprir encontra-se comprometida, eis que não se tem como dar-lhe cumprimento.

DA FUNDAMENTAÇÃO

Ao manter serviço metroviário inadequado e ineficiente, obrigando os passageiros e seus funcionários a se expor da forma acima mencionada, a ré põe em risco a vida e segurança destes, descumprindo, destarte, vários dispositivos do Código de Defesa do Consumidor, notadamente os art. 6º, I e X; 8º e 10 da lei nº 8.078/90:

> *"Art. 6º São direitos básicos do consumidor:*
>
> *I - **a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços** considerados perigosos ou nocivos;* (grifo nosso).
>
> *X – a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral;*
>
> *Art. 8° Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo **não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores**, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.* (grifo nosso).
>
> *Art. 10. **O fornecedor não poderá colocar no mercado de consumo produto ou serviço que sabe ou deveria saber apresentar alto grau de nocividade ou periculosidade à saúde ou segurança**.* (grifo nosso).

Inadequada prestação de serviço público.

Além disso, a ré vem exercendo a sua função de forma desidiosa, faltando com o seu dever de eficiência, previsto no art. 175, parágrafo único, IV, da

Constituição da República. Afinal, a prestação eficiente dos serviços pressupõe a respectiva segurança, bem como a urbanidade no trato com os usuários, além da obrigação de dotar os trens que opera de estado de conservação que ofereça a segurança e continuidade, bem como em número suficiente a dar vazão à demanda que ela mesma provocou para si ao propagar aos quatro cantos que prestaria serviço mais cômodo e eficaz com a união da linha 01 com a 02.

Nesse sentido:

> *"A Constituição Federal, referindo-se ao regime das empresas* ***concessionárias e permissionárias, deixou registrado que tais particulares colaboradores****, a par dos direitos a que farão jus, têm* ***o dever de manter adequado o serviço que executarem, exigindo-lhes, portanto, observância ao princípio da eficiência*** *(art. 175, parágrafo único, IV)" (CARVALHO FILHO. José dos Santos. Obra citada, pág. 242) (grifou-se).*

Ademais, o art. 22 do CDC estabelece:

> *"Art. 22 – Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias, ou sob qualquer outra forma de empreendimento,* ***são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.***
> *Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo,* ***serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste Código.***" (grifos nossos)

Os serviços prestados pela ré mostram-se, portanto, ineficientes, inadequados, inseguros e descontínuos, eis que incapazes de corresponder às expectativas criadas no consumidor que os utiliza, caracterizando um **vício de qualidade do serviço** aludido, nos termos do art. 20 do Código de Defesa do Consumidor.

Não se espera que serviços de transporte metroviários sejam prestados com a utilização de trens mal conservados, que sofrem constantes panes elétricas ou se acidentam com regularidade, provocando paralisações e atrasos constantes. A má prestação dos serviços é somente causa geradora de revoltas e tumultos, eis que frustram expectativas e atrapalham a vida de todos que dependem desta atividade para se locomover, ocasionando, além de aborrecimentos, danos materiais e morais de toda ordem. Tais acontecimentos obrigam consumidores a desmarcar compromissos, impedem as pessoas de chegarem ao destino no prazo estimado e causam-lhes as mais variadas privações e constrangimentos, redundando em animosidade, exaltação, revolta, indignação e reações violentas, o que põe a vida, a saúde e a integridade física e moral de todos em risco.

h) <u>Danos individuais e coletivos</u>

Assim sendo, os defeitos do serviço ocasionam danos de ordem moral e material ao consumidor decorrentes da falta de eficaz e adequada prestação de tal atividade, eis que, em repetidas vezes, se verificam paralisações e atrasos injustificados na circulação dos trens.

Tais circunstâncias configuram fatos do serviço, a teor do art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, *verbis*:

> *"Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.*
> *§ 1° O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:*
> *I - o modo de seu fornecimento;*
> *II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;*
> *III - a época em que foi fornecido.*"

Como se não bastasse, a ré ainda incorre na responsabilidade subsidiária prevista no art. 734 do novo Código Civil, lei nº 10.406/02, que determina *in verbis*:

> *"Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade."*

A ré deve, portanto, ser condenada a ressarcir os consumidores – considerados em caráter individual e também coletivo - pelos danos, materiais e morais que vem causando com a sua conduta, eis que até mesmo se omite em bem informar o usuário do que está ocorrendo, não lhe prestando a devida atenção e cuidado.

i) <u>Existência de danos coletivos</u>

É evidente a caracterização do dano moral coletivo, além do dano material, pois todo o conjunto de consumidores do serviço de transporte metroviário foi vítima do descaso da empresa ré, sofrendo não apenas a frustração de perda de compromissos importantes, mas também a revolta e a humilhação decorrentes de situação tão vexatória.

É importante frisar, com relação ao dano moral coletivo, a sua previsão expressa no nosso ordenamento jurídico nos art. 6º, VI e VII do CDC.

> Art. 6º São direitos básicos do consumidor:
> VI - a efetiva proteção e reparação de danos patrimoniais e **morais**, individuais, **coletivos e difusos**;

> VII – o acesso aos órgãos judiciários e administrativos, com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e **morais**, individuais, **coletivos e difusos**; (grifo nosso).

No mesmo sentido, o art. 1º da Lei nº. 7.347/85:

> Art. 1º Regem-se pelas disposições desta lei, sem prejuízo da ação popular, **as ações de responsabilidade por danos morais** e patrimoniais causados: (grifou-se).
>
> I – ao meio ambiente;
>
> II – ao consumidor;
>
> III – a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
>
> IV – a qualquer outro interesse difuso ou coletivo;
>
> V – por infração da ordem econômica e da economia popular;
>
> VI – à ordem urbanística.

Assim, como afirma Leornado Roscoe Bessa, em artigo dedicado especificamente ao tema, "além de condenação pelos danos materiais causados ao meio ambiente, consumidor ou a qualquer outro interesse difuso ou coletivo, destacou, a nova redação do art. 1º, a responsabilidade por dano moral em decorrência de violação de tais direitos, tudo com o propósito de conferir-lhes proteção diferenciada".[2]

Como afirma o autor, a concepção do dano moral coletivo não pode estar mais presa ao modelo teórico da responsabilidade civil privada, de relações intersubjetivas unipessoais.

---

[2] BESSA, Leonardo Roscoe. *Dano moral coletivo.* In Revista de Direito do Consumidor nº 59/2006.

Tratamos, nesse momento, uma nova gama de direitos, difusos e coletivos, necessitando-se, pois, de uma nova forma de sua tutela. E essa nova proteção, com base no art. 5º, inciso XXXV da Constituição da República, sobressai, sobretudo, no aspecto preventivo da lesão. Por isso, são cogentes meios idôneos a punir o comportamento que ofenda (ou ameace) direitos transindividuais.

Nas palavras do mesmo autor, "em face da exagerada simplicidade com que o tema foi tratado legalmente, a par da ausência de modelo teórico próprio e sedimentado para atender aos conflitos transindividuais, faz-se necessário construir soluções que vão se utilizar, a um só tempo, de algumas noções extraídas da responsabilidade civil, bem como de perspectiva própria do direito penal".[3]

Portanto, a par dessas premissas, vemos que a função do dano moral coletivo é homenagear os princípios da prevenção e precaução, com o intuito de propiciar uma tutela mais efetiva aos direitos difusos e coletivos, como no caso em tela.

Neste ponto, a disciplina do dano moral coletivo se aproxima do direito penal, especificamente de sua finalidade preventiva, ou seja, de prevenir nova lesão a direitos metaindividuais.

Menciona, inclusive, Leonardo Roscoe Bessa que "como reforço de argumento para conclusão relativa ao caráter punitivo do *dano moral coletivo*, é importante ressaltar a aceitação da sua função punitiva até mesmo nas relações privadas individuais.".[4]

---

[3] _____, Leonardo Roscoe. *Dano moral coletivo.* In Revista de Direito do Consumidor nº 59/2006.
[4] _____. *Dano moral coletivo.* In Revista de Direito do Consumidor nº 59/2006.

Ou seja, o caráter punitivo do dano moral sempre esteve presente, até mesmo nas relações de cunho privado e intersubjetivas. É o que se vislumbra da fixação de *astreintes* e de cláusula penal compensatória, a qual tem o objetivo de pré-liquidação das perdas e danos e de coerção ao cumprimento da obrigação.

Ademais, a função punitiva do dano moral individual é amplamente aceita na doutrina e na jurisprudência. Tem-se, portanto, um caráter dúplice do dano moral: indenizatório e punitivo.

E o mesmo se aplica, nessa esteira, ao dano moral coletivo.

Em resumo, mais uma vez se utilizando do brilhante artigo produzido por Leonardo Roscoe Bessa, "a dor psíquica ou, de modo mais genérico, a afetação da integridade psicofísica da pessoa ou da coletividade não é pressuposto para caracterização do *dano moral coletivo*. Não há que se falar nem mesmo em "sentimento de desapreço e de perda de valores essenciais que afetam negativamente toda uma coletividade" (André Carvalho Ramos) "diminuição da estima, inflingidos e apreendidos em dimensão coletiva" ou "modificação desvaliosa do espírito coletivo" (Xisto Tiago). Embora a afetação negativa do estado anímico (individual ou coletivo) possa ocorrer, em face dos mais diversos meios de ofensa a direitos difusos e coletivos, a configuração do denominado *dano moral coletivo* é absolutamente independente desse pressuposto".[5]

Constitui-se, portanto, o dano moral coletivo de uma função punitiva em virtude da violação de direitos difusos e coletivos, sendo devidos, de forma clara, no caso em apreço.

[5] _____. *Dano moral coletivo.* In Revista de Direito do Consumidor nº 59/2006.

Os fatos narrados são ofensivos a toda a coletividade e põem em risco especialmente a grande massa de usuários da OPPORTRANS. É necessário, pois, que o ordenamento jurídico crie sanções a essa atitude da ré, a par da cessação da prática, sendo esta a função do dano moral coletivo.

Nesse sentido a jurisprudência do TJ-RJ, com o reconhecimento do dano moral coletivo:

> **"2008.001.35720** – APELAÇÃO, DES. ANA MARIA OLIVEIRA - Julgamento: 07/10/2008 - OITAVA CÂMARA CIVEL
>
> Ação civil pública proposta pelo Ministério Público objetivando compelir a Ré, fornecedora de serviço de energia elétrica, a não condicionar a ligação da luz no imóvel ao pagamento de débito de terceiro, sob pena de multa, bem como, a indenizar seus consumidores por danos material e moral. Sentença que julga procedente o pedido, arbitrando indenização por dano moral coletivo em R$ 5.000,00. Apelação da Ré. Legitimidade do Ministério Público para figurar no pólo ativo de ação civil pública que envolve interesses individuais homogêneos. Inteligência dos artigos 81, parágrafo único, inciso III e 82, inciso I da Lei 8.078/90. Reiteradas ações judiciais individuais sobre a questão objeto desta controvérsia que comprovam a prática de atribuir indevidamente ao débito da tarifa de energia elétrica a natureza propter rem, o que não tem amparo legal, nem nas resoluções da ANEEL. Prática abusiva que conduziu com acerto à imposição à Ré de se abster de qualquer ato que atribua ao consumidor responsabilidade por débitos anteriores, inclusive, condicionando o fornecimento do serviço à quitação desse débito. Multa cominatória arbitrada em valor compatível com o caráter coercitivo do instituto. Dever de indenizar corretamente reconhecido na sentença. Dano material que será apurado em liquidação de sentença, ocasião em que o consumidor deverá comprovar o fato gerador do direito reclamado. **Dano moral coletivo corretamente reconhecido ante a intranqüilidade gerada pela ofensa à proteção legal do direito do consumidor**. Indenização arbitrada observando critérios de razoabilidade e de proporcionalidade. Desprovimento da apelação." (grifo nosso).
>
> **2008.001.08246** – APELAÇÃO, DES. JOSE CARLOS PAES - Julgamento: 13/08/2008 - DÉCIMA QUARTA CÂMARA CIVEL
>
> AGRAVO INOMINADO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO MORAL COLETIVO.1. A alegação da ocorrência de cerce-amento de defesa não

> prospera, visto que, conforme expresso na sentença, basta a verificação da documentação acostada para que o Juízo possa aferir se houve violação ao Código de Proteção e Defesa do Consumidor, não dependendo, portanto, de conhecimento técnico para tal. Assim, a hipótese se enquadra no art. 420, parágrafo único, I, do CPC.2. O argumento de que nas promoções realizadas não havia qualquer condição de consumo dos minutos do plano de franquia é facilmente afastado, diante de suas próprias alegações de que as publicidades ofertadas fo-ram claras em informar que dependia do consumo dos minutos da franquia.3. Da mesma forma, as afirmativas de que informou expressamente em seu material publicitário que a tarifa promocional somente seria válida após o consumo da franquia e do pacote principal não merecem amparo, uma que dispostas de forma difícil de ler, em letras miúdas, que não chamam a atenção do consumidor, dificulta-lhe a leitura. 4. **O dano moral coletivo é direito básico do consumidor. Art. 6º, VI, da lei 8078/90**. Precedentes do STJ, TJ/MG e TJ/RS.5. Todavia, não há de se falar em condenação da ré em honorários ao Ministério Público. Precedente do STJ.6. Negado provimento ao recurso. (grifo nosso).

b) Os pressupostos para o deferimento da liminar

PRESENTES AINDA OS PRESSUPOSTOS PARA O DEFERIMENTO DE LIMINAR, quais sejam, o *fumus boni iuris* e o *periculum in mora*.

O *fumus boni iuris* encontra-se configurado, já que os fatos em que se baseia a presente demanda foram amplamente divulgados pela imprensa e a pretensão jurídica está amparada em sólida evidência do ordenamento jurídico violado.

O *periculum in mora* se prende à circunstância de que a demora na prestação jurisdicional põe em risco a vida, a integridade física e moral e a segurança dos passageiros dos trens, ocasionando aos consumidores danos irreparáveis ou de difícil reparação.

DO PEDIDO LIMINAR

Ante o exposto, o MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO ***requer*** **LIMINARMENTE E SEM A OITIVA DA PARTE CONTRÁRIA** que seja determinado *initio litis* à ré, **sob pena de multa diária de R$100.000,00**, que:

a) resolva todos os problemas técnicos até então verificados, decorrentes de panes e demais defeitos a estas relativos em período não superior a 48 (quarenta e oito horas), retirando de circulação toda e qualquer composição ferroviária que não apresente condições seguras de trafegabilidade, procedendo, de imediato, a reparos outros necessários a evitar a ocorrência de novas panes ou outras irregularidades análogas, garantindo à população a prestação de serviço público metroviário eficiente, seguro, contínuo e adequado, sem colocar em risco a segurança e a vida das pessoas;

b) adote, de imediato, medidas de segurança adequadas a evitar a superlotação de suas composições, quando do ingresso expressivo de pessoas em suas estações, informando através de avisos sonoros e/ou visuais que se encontram com lotação esgotada ou superior à prestação adequada do serviço, cessando de imediato a venda de passagens, até que se dê vazão ao número de usuários existentes nas estações até a obtenção de número compatível com a admissão de novos passageiros;

c) respeite, na pessoa de seus prepostos, a integridade física e psicológica de seus usuários, evitando que aqueles coloquem a vida e a segurança das pessoas em risco, devendo informá-las de forma adequada e eficiente por funcionários qualificados ou através de sistema de som apropriado acerca dos problema técnicos ocorridos quando da paralisação inesperada de seus serviços, a fim de se evitar pânico entre os passageiros;

d) informe, de imediato, quaisquer atrasos ocorridos, bem como seus motivos, aos passageiros, tanto nas composições quanto nas estações de cada ramal metroviário, fornecendo uma previsão mínima para o restabelecimento do serviço;

e) paralise, imediatamente, o serviço metroviário no trecho existente entre as estações CENTRAL e SÃO CRISTÕVÃO, hoje em operação, bem como entre a estação CENTRAL e a da CIDADE NOVA, esta última a ser ainda inaugurada, enquanto não estiver completamente finalizada: (i) a construção da ligação São Cristóvão – Central, com todas as características previstas no 6º TERMO ADITIVO; (ii) a construção das estações Cidade Nova e Uruguai; (iii) a adequação, operação e ampliação do atendimento do serviço metroviário pelos novos 114 carros metroviários adquiridos e que circularão no sistema com intervalos máximos de 04 (quatro) minutos; (iv) a implantação do sistema de piloto automático entre as estações Central e Cidade Nova; (v) a substituição do sistema de sinalização provisória atualmente implantado na Linha 2 por outro mais moderno e automatizado para o controle de tráfego dos trens entre as estações Cidade Nova e Pavuna, de modo a se verificar o tempo máximo de 04 – quatro - minutos de intervalo entre as composições metroviárias, bem como um serviço de transportes metroviário seguro, eficiente, adequado e contínuo a ser comprovado por perito a ser designado futuramente para tanto por este juízo;

f) restabelecer, também imediatamente, o sistema de baldeação outrora existente na estação da ESTÁCIO para acesso à linha 02, com destino atual até PAVUNA, enquanto não verificadas as condições para o restabelecimento da união da linha 01 com a linha 02, conforme mencionado no item anterior, devendo-se a fazer todas as manobras operacionais para tanto e ser operado todo o sistema de sinalização e automação outrora em funcionamento;

g) restabelecer o número de composições metroviárias com no mínimo seis vagões, a fim de fazer frente à vazão de passageiros hoje existente, com o satisfatório funcionamento dos aparelhos de ar-condicionado, sem prejuízo de sua modificação em razão de dados técnicos outrora aprovados pelo Poder Concedente ou pelo órgão regulador do setor que otimizem o serviço metroviário em questão;

h) cessar imediatamente qualquer propaganda ou oferta do serviço metroviário utilizando a união entre a linha 01 e a linha 02 por qualquer forma veiculadas, até que se verifiquem todas as condições de operacionalidade do item e.

DOS PEDIDOS PRINCIPAIS

Requer ainda o Ministério Público:

1) que, após apreciado liminarmente e deferido, seja julgado procedente o pedido formulado em caráter liminar para que seja a ré condenada, sob pena de multa diária de R$100.000,00 (cem mil reais), corrigidos monetariamente, a:

a) resolver todos os problemas técnicos até então verificados, decorrentes de panes e demais defeitos a estas relativos em período não superior a 48 (quarenta e oito horas), retirando de circulação toda e qualquer composição ferroviária que não apresente condições seguras de trafegabilidade, procedendo, de imediato, a reparos outros necessários a evitar a ocorrência de novas panes ou outras irregularidades análogas, garantindo à população a prestação de serviço público metroviário eficiente, seguro, contínuo e adequado, sem colocar em risco a segurança e a vida das pessoas;

b) adotar, de imediato, medidas de segurança adequadas a evitar a superlotação de suas composições, quando do ingresso expressivo de pessoas em suas estações, informando através de avisos sonoros e/ou visuais que se encontram com lotação esgotada ou superior à prestação adequada do serviço, cessando de imediato a venda de passagens, até que se dê vazão ao número de usuários existentes nas estações até a obtenção de número compatível com a admissão de novos passageiros;

c) respeitar, na pessoa de seus prepostos, a integridade física e psicológica de seus usuários, evitando que aqueles coloquem a vida e a segurança das pessoas em risco, devendo informá-las de forma adequada e eficiente por funcionários qualificados ou através de sistema de som apropriado acerca dos problema técnicos ocorridos quando da paralisação inesperada de seus serviços, a fim de se evitar pânico entre os passageiros;

d) informar, de imediato, quaisquer atrasos ocorridos, bem como seus motivos, aos passageiros, tanto nas composições quanto nas estações de cada ramal metroviário, fornecendo uma previsão mínima para o restabelecimento do serviço;

e) paralisar, imediatamente, o serviço metroviário no trecho existente entre as estações CENTRAL e SÃO CRISTÕVÃO, hoje em operação, bem como entre a estação CENTRAL e a da CIDADE NOVA, esta última a ser ainda inaugurada, enquanto não estiver completamente finalizada: (i) a construção da ligação São Cristóvão – Central, com todas as características previstas no 6º TERMO ADITIVO; (ii) a construção das estações Cidade Nova e Uruguai; (iii) a adequação, operação e ampliação do atendimento do serviço metroviário pelos novos 114 carros metroviários adquiridos e que circularão no sistema com intervalos máximos de 04 (quatro) minutos; (iv) a implantação do sistema de piloto automático entre as estações Central e Cidade Nova; (v) a substituição do sistema de sinalização provisória atualmente implantado na Linha 2 por outro mais moderno e automatizado para o controle de tráfego dos trens entre as estações Cidade Nova e Pavuna, de modo a se verificar o tempo máximo de 04 – quatro - minutos de intervalo entre as composições metroviárias, bem como um serviço de transportes metroviário seguro, eficiente, adequado e contínuo a ser comprovado por perito a ser designado futuramente para tanto por este juízo;

f) restabelecer, também imediatamente, o sistema de baldeação outrora existente na estação da ESTÁCIO para acesso à linha 02, com destino atual até PAVUNA, enquanto não verificadas as condições para o restabelecimento da união da linha 01 com a linha 02, conforme mencionado no item anterior, devendo-se a fazer todas as manobras operacionais para tanto e ser operado todo o sistema de sinalização e automação outrora em funcionamento;

g) restabelecer o número de composições metroviárias com no mínimo seis vagões, a fim de fazer frente à vazão de passageiros hoje existente, com o satisfatório funcionamento dos aparelhos de ar-condicionado, sem prejuízo de sua modificação em razão de dados técnicos outrora aprovados pelo

Poder Concedente ou pelo órgão regulador do setor que otimizem o serviço metroviário em questão;

h) cessar imediatamente qualquer propaganda ou oferta do serviço metroviário utilizando a união entre a linha 01 e a linha 02 por qualquer forma veiculadas, até que se verifiquem todas as condições de operacionalidade do item e.

2) que seja a ré condenada a indenizar, da forma mais ampla e completa possível, os danos materiais e morais causados aos consumidores, individualmente considerados, em conseqüência dos fatos de que trata a presente ação, sendo facultado ao consumidor, na forma do art. 20, II, da lei nº 8.078/90, independentemente da prestação gratuita de novos serviços de transporte, exigir a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos;

3) que seja a ré condenada a reparar os danos materiais e morais causados aos consumidores, considerados em sentido coletivo, no valor mínimo de R$10.000.000,00 (dez milhões de reais), cujo valor reverterá ao Fundo de Reconstituição de Bens Lesados, mencionado no art. 13 da Lei n° 7.347/85;

4) a publicação do edital ao qual se refere o art. 94 do CDC;

5) a citação da ré para que, querendo, apresente contestação, sob pena de revelia;

6) que seja condenada a ré ao pagamento de todos os ônus da sucumbência.

Protesta, ainda, o Ministério Público, nos termos do artigo 332 do Código de Processo Civil, pela produção de todas as provas em direito admissíveis, notadamente a pericial, a documental e a testemunhal, bem como o depoimento pessoal da ré, sob pena de confissão, sem prejuízo da inversão do ônus da prova previsto no art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor.

A presente petição inicial é acompanhada dos autos dos procedimentos MPRJ 464/2008, 1043/2009, 057/2010, 2009.00050860 acima mencionados.

Dá-se a esta causa, por força do disposto no artigo 258 do Código de Processo Civil, o valor de R$10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 2010.