Tipo do Movimento: Sentença

Descrição: O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO propôs ação civil pública, com pedido de tutela provisória, em face de SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS S/A, por meio da qual o órgão ministerial narra, inicialmente, que deflagrou o inquérito civil nº 2009.2639.01, com o escopo de investigar supostos danos causados pela concessionária-ré aos usuários do serviço, em razão da existência de desníveis em vários pontos da estação ferroviária de Belford Roxo entre a plataforma e os vagões, capazes de periclitarem a segurança dos usuários. Informa o Parquet que a AGETRANSP - Agência Estadual competente para a regulação dos serviços concedidos de transporte ferroviário - informou a existência de norma técnica dirigida a definir os valores máximos dos vãos e dos desníveis entre os trens e as plataformas, sendo eles de 10 (dez) centímetros e 8 (oito) centímetros, respectivamente (NBR 14021 de 31/07/2005). Não obstante a norma técnica ser posterior ao contrato de concessão, de 1998, o Parquet ressalta que já havia regulação da matéria, por norma do ano de 1997, que previa vãos e desníveis ao máximo de 3 (três) centímetros e 2 (dois) centímetros, respectivamente. Alega que a antiga operadora do sistema de trens urbanos da região (FLUMITRENS) se comprometera a realizar obras tendentes à modernização da estação terminal de Belford Roxo, conforme constava da cláusula décima, inciso XXIX, anexos C-IV-A, C-V e C-VI, do contrato original. Tais obrigações, aduz o Ministério Público, teriam sido assumidas pela SUPERVIA, conforme a cláusula vigésima quarta do contrato de concessão, bem como o seu oitavo termo aditivo. Entretanto, asseverou o órgão ministerial que não foram realizadas quaisquer obras visando a diminuir os espaços entre as composições e as plataformas para o fim de atenuar os ressaltos nas plataformas. Consigna, por derradeiro, que, em vistoria técnica na estação ferroviária, foram constatados vãos que variavam de 16 (dezesesseis) centímetros a 40 (quarenta) centímetros e desníveis que oscilavam de 8 (oito) centímetros a 20 (vinte) centímetros. Salienta, demais disso, que a diligência teria constatado rachaduras e desníveis no piso de todas as plataformas. Com base nessa causa de pedir, o Ministério Público requereu a concessão de tutela provisória de urgência consistente na determinação para imediata realização das obras e alterações necessárias nas plataformas, estações e composições, adaptando-se às normas técnicas da NBR14021 de 31/7/2005. Ao final, pugna o órgão ministerial pela procedência dos pedidos para condenar a concessionária demandada a realizar as alterações necessárias na Estação Ferroviária de Belford Roxo para que sejam reduzidos os vãos e desníveis entre trens e plataformas aos limites de 10 (dez) centímetros e 8 (oito) centímetros, respectivamente; a prestar adequadamente o serviço concedido pelo Poder Público, garantindo níveis satisfatórios de segurança, eficiência e conforto em prol dos usuários consumidores; e a pagar, a título de indenização por danos material e moral coletivos, a quantia de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), a ser revertida ao Fundo de Reconstituição de Bens Lesados. A inicial veio acompanhada dos autos do inquérito civil nº 2009.2639.01, ora apensados aos autos dessa ação civil pública. Citada, a parte ré ofereceu contestação às fls. 32/72 com os documentos de fls. 75/567. Preliminarmente, argui a impossibilidade jurídica do pedido, na medida em que as obras e reformas pretendidas pelo MPRJ seriam impraticáveis. Argui, ainda, ilegitimidade passiva, ao argumento de que as prestações demandadas pelo MPRJ não têm previsão no contrato de concessão, pelo que atribui a responsabilidade pelas obras ao Estado do Rio de Janeiro. No mérito, a concessionária ré sustenta que a prestação almejada pelo órgão ministerial é impossível de ser realizada, porquanto a estação de Belford Roxo foi construída em curva, tornando inevitável a existência de maior espaçamento entre as composições e as plataformas. Alega que, conforme o cronograma de investimentos de adequação das estações estabelecido no 8º termo aditivo do contrato de concessão, ainda não é exigível a realização de melhorias na estação de Belford Roxo. Aduz que, dentre as melhorias indicadas contratualmente, não figura a redução do vão e desnível entre plataformas e trens, devendo tal providência ser exigida do Poder Público concedente. Assevera, ainda, que eventual imposição de obrigação de fazer desvinculada do cronograma acarretaria situação de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, inviabilizando a prestação do serviço. Acrescenta que já empreende esforços visando a minorar os riscos de acidentes, como o uso de avisos sonoros, a divulgação ostensiva e auxílio por meio de funcionários. Afirma que a existência de rachaduras e desníveis nos pisos das plataformas não foi comprovada e que o pleito ministerial contraria o princípio da proporcionalidade. Incidentalmente, argui a inconstitucionalidade do Decreto nº 5.296/2004 e defende a inaplicabilidade da NBR 14021/2005, na medida em que esta não ostenta coercibilidade e sua aplicação é mitigada quando a medida implicar 'impraticabilidade'. Ainda acerca da inaplicabilidade da norma técnica, a ré salienta que ela dispõe sobre acessibilidade nos transportes ferroviários, que, por sua vez, já estaria sendo plenamente prestada na modalidade assistida (art. 8º, I, do Decreto nº 5.296/2004). Por fim, acerca da pretensão indenizatória, a parte ré assevera que não resta configurada responsabilidade civil, assim como não estaria comprovada a existência de danos materiais indenizáveis, ou demonstrada a existência de dano moral coletivo. Desse modo, pugna pelo acolhimento das preliminares arguidas e, caso contrário, pela improcedência dos pedidos. Por decisão, juntada às fls. 568, foi indeferido o pedido de tutela provisória de urgência formulado na petição inicial. Réplica às fls. 569-576. Decisão saneadora às fls. 584-585, tendo sido rejeitadas as preliminares arguidas pela parte ré, assim como deferida a produção da prova pericial de engenharia e da prova documental, requeridas por ambas as partes. Foi, ainda, indeferida a produção da prova oral. A parte ré interpôs agravo retido, às fls. 591-600, insurgindo-se contra o capítulo da decisão saneadora relativo à rejeição das questões preliminares. O Ministério Público ofereceu contrarrazões ao agravo retido às fls. 601-606. Laudo pericial às fls. 636-646. Manifestação do Parquet às fls. 658, em que arguiu a nulidade da perícia e requereu a suspensão do feito, uma vez que teria iniciado tratativas de acordo com a parte ré. Manifestação da parte ré, acerca do laudo pericial, às fls. 659-663, aduzindo que a perícia ratificou

os termos da contestação. Decisão às fls. 664, afastando a alegação de nulidade da perícia formulada pelo Ministério Público. Instado, o Ministério Público afirmou, às fls. 664 verso, que não alcançou acordo com a concessionária ré. Documentos novos juntados pelo Parquet às fls. 665-683, sobre os quais se manifestou a parte ré às fls. 687-691. É O RELATÓRIO. DECIDO. A ação civil pública é instrumento que se destina precipuamente à tutela de direitos metaindividuais e à tutela coletiva de direitos individuais homogêneos, de caráter objetivo, regrada fundamentalmente pela Lei 7.347/85 e pela Lei 8.078/90, aqui entre os arts. 81 e 104, sem prejuízo do complemento, no que couber, pelas demais normas que compõem o denominado sistema processual coletivo. No caso em voga, o Ministério Público, legitimado extraordinário por substituição processual (art. 5º, I, da Lei 7.347/85, e art. 82, I, da Lei 8.078/90 c/c art. 18, caput, do CPC), postula a tutela jurisdicional dos interesses dos consumidores, usuários efetivos ou em potencial do sistema de transporte público ferroviário, prestado pela parte ré sob o regime de concessão. A demandada, por sua vez, é pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviço público de transporte de pessoas sob o regime de concessão administrativa. Trata-se inequivocamente de fornecedora de serviços destinados ao mercado de consumo, a teor do que dispõe o art. 3º do CDC. E, por assim dizer, a parte ré deve estrita obediência às regras e princípios dimensionados pelo microsistema jurídico de proteção ao consumidor, assumindo, para si, os deveres legais de prestar um serviço adequado, eficiente e seguro. A propósito, destaque-se que são direitos básicos do consumidor, segundo o art. 6º do CDC, a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos e a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral. Outrossim, dispõe o art. 22 do CDC que '[o]s 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.' No mesmo sentido, a propósito, é o disposto no art. 7º, I, da Lei 8.987/95 (Lei de Concessões), ao dispor que é direito dos usuários o recebimento de um serviço adequado. Ademais, por se tratar de companhia que oferece serviço remunerado de transporte de pessoas, deve-se considerar a incidência das normas de direito civil que disciplinam essa modalidade de contrato, destacando-se aquela contida no art. 734, caput, do CC/02, que estabelece a cláusula legal de incolumidade. Logo, é dever do fornecedor de transportes prestar um serviço seguro, adequado e eficiente aos consumidores, conduzindo-os até os seus destinos sem que lhes sejam causados prejuízos de qualquer natureza. Na espécie, verifica-se que a questão envolve o reconhecimento da obrigação de a concessionária do serviço público de transporte ferroviário de pessoas promover a adequação das instalações de estação situada neste Município de Belford Roxo, com o especial fim de atender às normas técnicas referentes ao distanciamento e nivelamento entre as composições e as plataformas de embarque e desembarque de passageiros. O Ministério Público visa a compelir a parte ré a promover todas as alterações que se fizerem necessárias para que as distâncias (vãos) entre as composições e as plataformas, bem como o nivelamento entre elas, estejam em conformidade com o estabelecido na norma técnica editada pela ABTN, a NBR 14021, isto é, máximo de 10 (dez) centímetros para os vãos e de 8 (oito) centímetros para os desníveis. Acerca das alegações das partes, depreende-se de plano que não há nenhuma controvérsia sobre a existência de vãos e desníveis que destoam dos padrões almejados pelo órgão ministerial. Necessariamente, a resolução da lide não prescinde do exame da alegada impossibilidade de realização das alterações perseguidas, da existência de impeditivo de ordem contratual ou financeira e da inaplicabilidade da NBR 14021. Como se deduz das alegações firmadas pela parte ré na contestação, o pedido formulado pelo Ministério Público, consistente na condenação daquela à realização das alterações idôneas a reduzir os vãos e desníveis entre os trens e as plataformas da estação terminal de Belford Roxo, seria insuscetível de realização. Alega-se que a construção da estação em curva e a circulação de diferentes modelos de composições, de dimensões variadas, inviabiliza a realização das obras postuladas pelo Parquet. No que se refere especificamente à existência dos vãos havidos entre as plataformas e as composições férreas, determinada a realização de prova técnica, o perito nomeado pelo juízo asseverou que a menor distância encontrada foi de 9 (nove) centímetros, ao passo que a maior foi de 20 (vinte) centímetros (fls. 644, item 3.2.13). Outrossim, constatou o ilustre expert pela impossibilidade de se realizarem obras tendentes à redução dos espaços entre os trens e as plataformas da estação de Belford Roxo, sem que isso implique em necessidade de demolição das plataformas (fls. 640, item 3.1.3). Ocorre que o perito do juízo em nenhum momento fez constar de suas conclusões pela inviabilidade da realização das aludidas obras, mormente face à inexistência de elementos nos autos que pudessem ressoar a impraticabilidade da medida. Note-se que a parte ré, a quem coube a alegação desse verdadeiro fato impeditivo do direito, não produziu qualquer prova capaz de, objetivamente, indiciar o custo impraticável de eventuais obras de adaptação. Não obstante, ainda que não fosse viável a realização de empreitada dessa monta sob o ponto vista orçamentário, é certo que há medidas alternativas, igualmente idôneas para elidir ou ao menos atenuar os riscos decorrentes de excessiva distância entre trens e plataformas. Nesse giro, poderia a parte ré se valer dos expedientes sugeridos no estudo realizado nos autos do inquérito civil (fls. 287-324) e daqueles indicados na própria norma técnica invocada na inicial (NBR 14021). O fato é que não cabe à parte ré se escusar, injustificadamente, de prestar o serviço satisfatório à população em geral, de tudo a dar concretude às retromencionadas normas do estatuto consumerista (arts. 6º e 22 do CDC), notadamente quanto à segurança que se espera de um equipamento público de larga utilização. Deve-se afastar, por derradeiro, a alegação de inaplicabilidade da norma técnica invocada na petição inicial, na medida em que, a uma, a NBR 14021 foi editada justamente para regular os aspectos inerentes aos trens metropolitanos e, a duas, o art. 31, I, da Lei de Concessões encerra que a prestação do serviço adequado perpassa pela observância não só da lei e do contrato, mas também das normas técnicas aplicáveis. No mesmo sentido, dispõe o art. 16 da Lei 10.098/2000 que '[o]s veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.' Com efeito, tendo em vista que não há dúvidas

de que os vãos e desníveis entre os trens e as plataformas da estação de Belford Roxo existem, não tendo a parte ré, até a presente data adotado medidas suficientes para minorar a disparidade entre as medidas detectadas e aquelas desejáveis nos termos da NBR 14021, entendendo que a pretensão ministerial, nesse particular, merece acolhida. Acerca da adequação dos pisos das plataformas, o ilustre perito confirmou, às fls. 637, que apesar de se apresentarem, no geral, em bom estado de conservação, foram constatados pontos de fissuras e rachaduras, bem como excessivos desníveis, tudo a comprometer a incolumidade dos usuários. Tais fatos foram visualmente demonstrados pelas fotografias de fls. 638-639. Nesse caso, vale destacar que, conforme preceitua o item 6.1.1 da NBR 9050, que dispõe sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, mencionada pelo expert do juízo, 'os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê)'. Obviamente, a parte ré, na qualidade de concessionária de serviço público de transportes, amoldando-se, ainda, no conceito de fornecedora do art. 3º do CDC, possui o dever de oferecer condições adequadas para o trânsito dos usuários no interior da estação, de modo a evitar ou pelo menos mitigar o risco de acidentes. A propósito, destaque-se que são direitos básicos do consumidor, segundo o art. 6º do CDC, a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos e a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral. No mesmo sentido, dispõe o art. 22 do CDC que '[o]s 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.' Trata-se, pois, de inequívoco contexto de falha na prestação do serviço seguro e adequado pela parte ré, sendo certo que as irregularidades no piso das plataformas da estação elevam o risco de acidentes e prejudicam o deslocamento desembaraçado dos usuários, sobretudo deficientes ou com mobilidade reduzida. Logo, a parte ré deve ser compelida a realizar as obras e implementar as medidas que se façam necessárias para regularizar o trânsito de pessoas na estação, eliminando as fissuras, rachaduras e desníveis nos pisos das plataformas de tudo a aproximar aos padrões desejáveis inseridos nas normas técnicas aplicáveis, mormente as NBRs 9050 e 14021. No que se refere ao pedido de indenização por danos materiais e compensação por dano moral coletivos, entendo que razão jurídica não assiste ao Ministério Público, na medida em que foi não demonstrada a ocorrência de qualquer prejuízo emergente à coletividade que justifique a pretensão ora deduzida. No que toca ao dano moral coletivo, em que pese seja dispensada a prova do efetivo dano extrapatrimonial, é preciso que ao menos seja exposto de que forma o fato trazido à baila teria aptidão de provocar os aludidos danos transindividuais. No que tange ao dano material, não houve, da mesma forma, prova de prejuízo efetivo à coletividade, de modo a justificar o pedido de recomposição patrimonial. Observa-se que o demandante não demonstrou a recorrência de acidentes envolvendo os fatos versados nesta ação coletiva, isto é, envolvendo vãos e desníveis na estação de Belford Roxo, de modo a justificar a constituição de um fundo especialmente designado. A toda evidência, a hipótese não transcende os limites da não prestação satisfatória do serviço, bastando, no caso, que se determine a sua readequação, nos termos da pretensão veiculada na inicial. Dessa feita, o pedido de condenação da parte ré ao pagamento de indenização por dano material e moral coletivos deve ser rechaçado por este juízo. Por derradeiro, esclareço que não cabe a condenação dos réus ao pagamento das despesas processuais e de honorários em favor do Fundo Especial do Ministério Público, na medida em que a disposição do art. 18 da Lei 7.347/85, embora se refira às associações que figurem na qualidade de autoras, deve ser estendida aos réus das Ações Cíveis Públicas, em prestígio ao princípio da isonomia, que deve permear a relação entre as partes do processo, máxime na óptica do processo civil constitucional. Isto posto, JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTES OS PEDIDOS para CONDENAR SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS S/A a realizar todas as alterações necessárias nas plataformas, estações e composições (estação Belford Roxo), com a consequente adequação às normas técnicas da NBR 14021, reduzindo-se os vãos e desníveis entre trens e plataformas até os valores máximos de 10 (dez) centímetros e 8 (oito) centímetros, respectivamente, no prazo de 6 (seis) meses, sob pena de multa mensal de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), a ser revertida ao Fundo de Defesa dos Direitos Difusos (Decreto 1.306/94). Ante o risco à segurança dos milhares de usuários do sistema de transporte explorado pela parte ré, ANTECIPO OS EFEITOS DA TUTELA NA PRESENTE SENTENÇA, razão pela qual o prazo ora fixado passa a fluir a contar da intimação das partes. Não obstante a evidente sucumbência recíproca das partes, deixo de condená-las ao pagamento das despesas processuais e honorários advocatícios, tendo em vista o que dispõe o art. 18 da Lei 7.347/85. Certificado o trânsito em julgado, nada sendo requerido em 30 (trinta) dias, dê-se baixa e arquivem-se. Vista pessoal ao Ministério Público. Publique-se. Intimem-se.