

**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA VARA CÍVEL DA
COMARCA DE CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ**

Inquérito Civil nº 259/12

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, pelo Promotor de Justiça que esta subscreve, no exercício de suas atribuições legais junto à 1ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva do Núcleo Campos, com esteio no inquérito civil público em epígrafe, vem, nos termos dos artigos 127 e 129, III e IX, ambos da Constituição da República; art. 25 da LONMP; art. 34, VI, *a*, da Lei Orgânica do Ministério Público Estadual (LC nº 106/03); artigos 1º, II, e 5º, ambos da Lei nº 7.347/85, e do art. 17 da Lei 8.429/92, ajuizar

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE
TUTELA**

em face de **AUTOPISTA FLUMINENSE S/A**, CNPJ nº 09.324.949/0001-11, com endereço na Av. São Gonçalo, 100, Unidade 101, Boa Vista, Shopping São Gonçalo, São Gonçalo/RJ, CEP 24.466-315, **contando também com vários escritórios espalhados ao longo da**

Rodovia BR 101, dentro do Município de Campos dos Goytacazes, onde poderá receber intimações, pelos motivos de fato e direito abaixo pormenorizados.

1 - DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA ESTADUAL DA COMARCA DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

A União Federal, através da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, celebrou contrato que tem por objeto a concessão para a exploração da infra-estrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, do Lote Rodoviário constituído da BR 101, no trecho entre a Divisa dos Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, até a Ponte Presidente Costa e Silva, conhecida como Ponte Rio-Niterói, totalizando 320 quilômetros de extensão, conforme descrito à fl. 93.

Tal concessão foi celebrada, por exemplo, nos mesmos moldes do que ocorreu com a telefonia fixa e móvel, sendo imperioso consignar que não se está questionando o procedimento licitatório para a concessão nem o conteúdo do Contrato, mas simplesmente, seu descumprimento em relação ao direito dos usuários, que são consumidores dos serviços prometidos e não executados a contento.

Logo, apesar de se tratar de uma Concessão Federal, é inegável a relação de consumo existente entre a Concessionária e seus

usuários, o que atrai a competência da Justiça Estadual, nos mesmos moldes do que ocorre nas milhões de causas ajuizadas, por exemplo, contra as concessionárias de energia elétrica e telefonia, nos Juizados Especiais Estaduais espalhados pelo país.

Assim, exsurge a competência da Justiça Estadual para as demandas residuais envolvendo o consumidor e o prestador de serviços.

Já o artigo 93, I, do Código de Defesa do Consumidor prevê que, ressalvada a competência da Justiça Federal, é competente para a causa a Justiça local, no foro do lugar onde ocorreu ou deva ocorrer o dano, quando de âmbito local.

Na presente demanda, busca-se prevenir a ocorrência de acidentes no trecho da BR 101 que corta **somente o município de Campos**, donde se conclui que o dano que se busca evitar é **local** e está situado no território deste município, daí emergindo a competência da Comarca de Campos dos Goytacazes.

2 - INTRÓITO

Muito se discute no mundo todo, a respeito das causas potencializadoras de acidentes automobilísticos.

Há os que apontam para as más condições do veículo, má formação do condutor, más condições climáticas, más condições da estrada, má sinalização e, principalmente, imprudência do motorista.

As empresas ou órgãos gestores das estradas preferem imputar a totalidade das causas, à imprudência humana, de modo a afastar de si a responsabilidade por minimizar e até mesmo eliminar a possibilidade de ocorrência da imprudência humana.

É dizer: se a estrada dispõe de mecanismos inibidores e coibidores, tais como os obstáculos físicos e redutores de velocidade, por exemplo, a imprudência será reduzida e, conseqüentemente, os acidentes.

Como é cediço, o ser humano é falível por natureza, é um ser errante, limitado em seu conhecimento e domínio dos fatores que o rodeiam, além de ser possuidor de talentos, qualidades, dons, defeitos, limitações e sentimentos tão infinitos quanto diversificados, o que varia de pessoa para pessoa.

Uns são mais pacientes, outros impacientes; uns ansiosos, outros nem tanto; uns conseguem calcular melhor do que outros, a velocidade de outro veículo e o tempo para percorrer determinada distância, como nas ultrapassagens; uns enxergam melhor do que outros; uns sentem mais sono que outros; uns possuem mais experiência do que outros; uns enxergam melhor à noite do que outros; uns sofrem mais a influência da luminosidade provocada pelos faróis (ofuscamento) do que outros; uns são mais pobres e outros mais ricos, de modo que os veículos mais baratos possuem menos elementos de segurança do que os mais caros; uns são mais cuidadosos com o carro do que outros, fazendo manutenções periódicas, etc.

Mas uma coisa é certa: os elementos de conforto e segurança da rodovia devem contemplar as individualidades e possibilidades de todos os usuários, de modo a minimizar os riscos de acidentes.

Pode ser citado, como exemplo, a grande ocorrência de acidentes com caminhoneiros.

São mais suscetíveis porque dormem menos e mal instalados; porque seus veículos são mais lentos, pesados e quebram mais nas estradas ruins, gerando mais angústia e ansiedade, pelo prazo de entrega da carga que se esvai; porque ganham pouco; porque deixam a família para trás, durante dias e até meses; porque não possuem conforto nem segurança nas estradas, diante do risco real e constante de um assalto, dentre outros.

Enfim, não é razoável exigir do motorista de caminhão nestas condições, que tenha prudência durante todo o tempo em que está na estrada, se a estrada não lhe oferece condições mínimas de fazer o seu trabalho e de voltar para casa incólume.

Tanto é real o risco da falibilidade humana, que até mesmo o sistema judiciário previu o duplo grau de jurisdição.

Fazendo um paralelo, o motorista que está na estrada, muitas vezes, não tem direito ao duplo grau de jurisdição, pois um acidente pode ser fatal ou comprometer seriamente sua condição.

A complexidade do ser humano não nos permite conceituá-lo, de modo que a diversidade de perfis faz com que as medidas e regramentos busquem minimizar o risco geral decorrente da própria natureza humana.

Culpar a imprudência humana pelos altos índices de acidente é chover no molhado, já que a rodovia é que deve doutrinar o motorista (e não o contrário), com medidas eficazes, eficientes e módicas, de modo a que a rodovia seja segura e ao mesmo tempo, confortável, gerando a tranquilidade necessária à uma condução prudente, sem contratempos em razão da ansiedade por compromissos perdidos ou do desgosto ao dirigir.

Junte-se a isso o fato de que o mundo moderno impõe às pessoas o atendimento de inúmeros compromissos diários, tais como reuniões de trabalho, entrevistas de emprego, prestação de concursos públicos, embarques aéreos ou o simples comparecimento a um evento importante, como um sepultamento ou um casamento, que exigem que a pessoa seja pontual quanto ao horário de comparecimento.

Nesse tom, é correto afirmar que, das pessoas que estão comumente nas estradas, a grande maioria está seguindo atrás de algum compromisso, sendo a minoria composta de pessoas descompromissadas, em puro deleite.

Os caminhoneiros, já citados, estão trabalhando, transportando cargas muitas vezes valiosas, perigosas ou perecíveis, cujo

prazo de entrega importa diretamente nos custos do produto transportado e no lucro que lhe sobrar.

Em última análise, os atrasos nas entregas dos produtos elevam custos, que são repassados aos consumidores, de modo que uma rodovia eficiente ocasiona redução de custos a todos os consumidores, donde exsurge com mais força a necessidade de uma rodovia célere e segura.

Tudo isso é dito para demonstrar a importância de dotar a rodovia, dos elementos necessários à redução dos índices de acidentes automobilísticos.

2.1 – DO OBJETO DA DEMANDA

A presente ação tem por objeto as irregularidades já constatadas e ainda por constatar durante a tramitação deste processo, no trecho compreendido entre os quilômetros 0 e 124 da BR 101, que começa na cabeceira norte da Ponte sobre o Rio Itabapoana, na divisa com o Estado do Espírito Santo e vai até a segunda praça do pedágio, sendo certo que as irregularidades apontadas abaixo são registradas de modo **exemplificativo** e não exaustivo, já que outras irregularidades existem, as quais serão constatadas *in loco*, inclusive por inspeção direta e perícia, durante o processo.

3 - DA RELEVÂNCIA DO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

O Município de Campos dos Goytacazes conta com cerca de 500 mil habitantes, além de ser um polo de grandes empreendimentos locais, regionais e nacionais, como os complexos Portuários do Açú e da Barra do Furado, além de figurar como referência para as cidades menores circunvizinhas, notadamente na área da saúde.

Além disso, está a cidade no eixo que liga o nordeste ao sudeste e sul do país, sendo rota obrigatória para os veículos de carga e de passeio que utilizam a trajetória mencionada.

Daí decorre que o número de pessoas que circulam pelo Município é bem maior que o seu índice populacional, tudo a reforçar a relevância do trecho de rodovia que corta essa cidade, exigindo-se, pois, muito mais zelo e dedicação para com seus usuários.

Dos 320,10 quilômetros de Rodovia concedidos à ré, 124 quilômetros estão dentro do Município de Campos dos Goytacazes, ou seja, quase metade do trecho concedido está situado neste município, restando a outra metade do trecho, dividida entre 11 municípios.

Portanto, é fácil concluir que o trecho da rodovia que corta o Município de Campos merece maior atenção por parte da concessionária, o que não vem ocorrendo, dando margem a um inaceitável índice de acidentes, decorrentes da falta de investimentos e providências adequadas para garantir a segurança e o conforto do usuário.

4 – DOS FATOS - PROBLEMAS RELACIONADOS COM A SEGURANÇA, CONSTATADOS NA RODOVIA, NO TRECHO SITUADO NO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

Hodiernamente, tomar a BR 101 no sentido Campos-Rio de Janeiro é uma verdadeira aventura, além de ser uma tortura psicológica, eis que não é previsível o tempo de duração da viagem; não se sabe onde há intervenções voluntárias, em razão de obras ou reparos; onde há acidentes; quais as condições climáticas; quais as condições do pavimento; quais os pontos de maior risco; quais as vias alternativas; quanto tempo levará cada intervenção na rodovia; se haverá socorro eficiente em caso de um acidente, enfim, não há informações eficientes sobre as condições da Rodovia, de modo a garantir a eficiência do serviço e para que se possa ter um mínimo de previsibilidade, acerca do tempo de duração da viagem, a fim de se confirmar ou cancelar um compromisso, por exemplo.

4.1 – DA FALTA DE INFORMAÇÃO SOBRE AS CONDIÇÕES DA RODOVIA

Os painéis informativos existentes na rodovia, **quando funcionam**, se limitam a recomendar ao motorista, prudência na condução, a exaltar o nome da concessionária, além de informar o telefone de contato com a central da concessionária.

No trevo do distrito de Ururaí, por exemplo, existe um painel, cuja foto está logo abaixo, onde está patente a negligência quanto a esta obrigação.



Como é visível, não é fornecida qualquer informação sobre as condições da rodovia, tais como, o tempo de duração da viagem até determinadas cidades; os locais onde há obras, intervenções de qualquer natureza (como medições) ou acidentes; o tempo de demora nas paralisações; as condições climáticas; as vias alternativas, etc.

Mesmo quando está funcionando, se limita a desejar boa viagem, a informar o número do telefone 0800 e a recomendar cautela na viagem.

No mesmo sentido, negligencia a ré em fornecer informações **NO LOCAL DA PARALISAÇÃO** da rodovia.

O usuário simplesmente, quando tem que parar na rodovia, não sabe por que motivo está parando, não sabe o que está acontecendo, ou seja, se há um acidente; se há uma obra; se há um produto perigoso ou inflamável na pista; se há vítimas fatais expostas, para que se possa tomar cuidado com crianças ou pessoas mais sensíveis; o tempo que levará a paralisação; as vias alternativas disponíveis; etc.

Enfim, o usuário fica sem qualquer informação que o munície de dados para que tome alguma decisão, tal como, desmarcar um compromisso; voltar ao local de partida; parar num posto para abastecer; parar num restaurante ou bar para comer ou ir ao banheiro; parar para aliviar o estresse da viagem, em relação a crianças, idosos ou qualquer pessoa com dificuldade física ou de circulação, por exemplo.

Faltam informações mínimas, em respeito ao usuário/consumidor, que tem o direito à informação sobre os riscos do serviço, conforme preconiza o artigo 9º do CDC, *in verbis*:

*“O fornecedor de produtos e serviços potencialmente nocivos ou perigosos à saúde ou segurança deverá informar, **de maneira ostensiva e adequada**, a respeito da sua nocividade ou periculosidade, sem prejuízo da adoção de outras medidas cabíveis em cada caso concreto.”*

Veja-se nas fotografias abaixo, que no local da paralisação não há qualquer informação a respeito.



4.2 - INEFICIÊNCIA DO SERVIÇO DE RECOLHIMENTO DE ANIMAIS E DE MANUTENÇÃO DA FAIXA DE DOMÍNIO

Conforme consta no documento de fl. 441, a Concessionária afirma que a responsabilidade de impedir a entrada de animais na Rodovia é do dono do animal, que tem o dever legal de guarda de seus animais.

Afirma ainda:

a) que a concessionária, seguindo o que dispõe o contrato de concessão, conta com apenas um caminhão de apreensão de animais, para cobrir todo o trecho da Rodovia concedida, que totaliza 320 quilômetros, sendo a equipe composta de apenas um motorista (inspetor de tráfego) e um laçador (auxiliar de tráfego), por turno, que fornecem apoio à Polícia Rodoviária Federal, que detém a prerrogativa do “poder de polícia”;

b) que ampliou sua capacidade de apreensão, adquirindo duas carretas de apreensão de animais;

c) Que a concessionária não tem o poder/dever legal de apreender o animal;

d) Que atende às ocorrências com animais num tempo inferior ao definido no contrato, que é de 20 minutos;

e) que a ocorrência de entrada de animais é grande na rodovia, atribuindo tal fato à existência de vias vicinais, fora dos limites da concessão, não tendo a concessionária o poder de adentrar nos limites do município e indicar a apreensão de animais às autoridades;

f) que busca junto à PRF e ao município, uma parceria para a apreensão de animais soltos nessas vias, antes que ingressem na rodovia;

Data vênua, não existe razão aos argumentos da concessionária.

De plano, já surge a primeira contradição: ao mesmo tempo em que afirma que não tem a prerrogativa de apreensão de animais, confirma que comprou dois caminhões para apreensão de animais, ao mesmo tempo em que tenta imputar ao município, a responsabilidade pelo ingresso de animais na pista.

O item 3.1 do Contrato de Concessão (fl. 94) preconiza que ***“integram a concessão os trechos e rodovia que compõem o Lote Rodoviário, compreendendo seus acessos, nos termos regulamentados pela ANTT, FAIXAS DE DOMÍNIO, edificações e terrenos destinados às atividades a elas vinculadas e, portanto, pertencente à União na condição de bens públicos de uso comum.”***

O item 8.3 do Contrato de Concessão (fl. 108) prevê que: ***“é responsabilidade da Concessionária zelar pelas boas condições***

dos acessos à Rodovia, inclusive adotando as providências necessárias junto a terceiros visando sua manutenção, bem como as medidas cabíveis para fechamento de acessos não autorizados pela ANTT.”

O item 1.1.6 do PER (fl. 163) prevê que *“a delimitação da faixa de domínio da Rodovia deverá ser complementada com cercas e mourões nos padrões do DNIT. Deverão, ainda, ser executados os serviços descritos a seguir:*

- Locação precisa dos limites da faixa de domínio;*
- Recuperação de TODAS as cercas e mourões;*
- Substituição ou implantação de mourões a cada 3 metros, quando necessário;*
- implantação das faixas de proteção das cercas (aceiros), onde inexistente.”*

Daí já se conclui que a preservação da faixa de domínio, incluindo seus acessos, incumbe, inquestionavelmente, à Concessionária, de modo a prevenir o ingresso de animais na pista.

O item 1.1.6.2 (fl. 163) prossegue no sentido de que *“as cercas deverão ser verificadas e, quando necessário, ter seu reposicionamento promovido, além de complementadas, nos padrões do DNIT. Deverão ser implantadas faixas de proteção das cercas (aceiros) com largura mínima de 2 metros.”*

O item 1.1.6.3 (fl. 164) prevê também a obrigação de *“levantamento completo dos limites da faixa de domínio, com*

reposicionamento, complementação e recuperação de TODAS as cercas da Rodovia”.

Referidos serviços deveriam estar concluídos até o sexto mês da concessão, conforme preconiza o item 1.1.6.4 (fl. 164).

O item 1.2.6 do PER (fl. 175), tratando da Recuperação da Rodovia e também da recuperação da Faixa de Domínio, estabelece que a recuperação deverá contemplar a regularização **COMPLETA de TODOS** os acessos e a eliminação das ocupações irregulares.

Pelo visto, isso não tem sido feito pela concessionária, que prefere culpar o município, os habitantes das áreas limítrofes à Rodovia e até mesmo, pessoas que se instalaram irregularmente dentro da faixa de domínio, pela invasão dos animais, ao invés de providenciar sua remoção e a colocação de obstáculos eficientes, que evitem o ingresso dos animais da via.

O item 2 do PER (fl. 178) prevê as cláusulas relativas à Conservação da Rodovia.

A conservação da rodovia é conceituada como ***“o conjunto de operações ROTINEIRAS E DE EMERGÊNCIA que a concessionária deverá realizar com o objetivo de preservar as características técnicas e operacionais do sistema rodoviário E DE SUAS INSTALAÇÕES, dentro dos padrões de serviços estabelecidos.***

*Contempla os serviços de **CORREÇÃO E PREVENÇÃO** de defeitos e inconformidades, executados de forma **ROTINEIRA**, com programação regular, **DIARIAMENTE**, em ciclos de curta duração e, geralmente, de baixa complexidade”.*

Prossegue o dispositivo aduzindo que a concessionária deverá manter alocados nas Bases de Conservação, “*os recursos humanos e materiais, próprios ou sub-contratados, **NECESSÁRIOS ÀS AÇÕES ROTINEIRAS DE CONSERVAÇÃO DA RODOVIA, BEM COMO PARA AS INTERVENÇÕES EMERGENCIAIS QUE SE FIZEREM NECESSÁRIAS, E COMPATÍVEIS COM OS TIPOS DE SERVIÇOS A SEREM REALIZADOS e os prazos máximos adequados de execução**”.*

E ainda, “*que deverá ser aferida a eficácia das inspeções e serviços realizados*”.

A conservação exigida pelo PER poder ser dividida em três tipos: Corretiva Rotineira, Preventiva Periódica e a de Emergência.

Logo, não se desincumbe a ré de realizar os serviços de forma permanente e eficiente.

No item 2.6 do PER (fl. 188), há a previsão de conservação do canteiro central **E DA FAIXA DE DOMÍNIO**, com ações de, dentre outras, **corte e remoção de árvores** e **conservação das cercas delimitadoras da faixa de domínio**.

Prevê ainda que o corte e a remoção de árvores e arbustos na faixa de domínio devem ocorrer quando representarem perigo à segurança de tráfego.

As cercas de vedação da faixa de domínio deverão também oferecer durabilidade e confiabilidade na função de definir o território da rodovia, além de prevenir situações que possam afetar o padrão de segurança na operação e **EVITAR A PASSAGEM DE ANIMAIS**, devendo identificar os segmentos em mau estado, verificando as condições dos mourões e alinhamento, o estado dos fios de arame e dos esticadores e a condição do esticamento, efetuando os reparos necessários, além da identificação de segmentos faltantes, com **imediate** implantação de nova cerca nestes locais.

Há vários trechos com árvores que colocam em risco a vida dos usuários da rodovia e cercas em péssimo estado de conservação ou eficiência, gerando risco real de entrada de animais na pista.

O item 2.6.2 do PER (fl. 188 e seguintes) prevê que *“a conservação das faixas de proteção das cercas (aceiros) consistem na erradicação de TODA vegetação, por meio de capina, presente em uma largura mínima de 2 metros em toda a extensão das cercas delimitadoras da faixa de domínio”* e que *“o corte e a remoção de árvores e arbustos na faixa de domínio, deverão ser realizados quando aquelas afetarem a visibilidade dos usuários, REPRESENTAREM PERIGO À SEGURANÇA DE TRÁFEGO, estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos, etc., ou que estejam mortas ou, ainda, afetadas por doença.”*

Continua o dispositivo abordando que “*as cercas de vedação da faixa de domínio deverão oferecer durabilidade e confiabilidade na função de definir o território da Rodovia, preservar o patrimônio público, PREVENIR SITUAÇÕES QUE POSSAM AFETAR O PADRÃO DE SEGURANÇA NA OPERAÇÃO E EVITAR A PASSAGEM DE ANIMAIS. A respeito, a Concessionária deverá adotar os seguintes procedimentos:*

- verificação PERMANENTE de seu correto posicionamento, com relação à largura da faixa de domínio, através de exame da documentação existente e por coleta de informações, com as relocações necessárias;

- identificação dos segmentos em mau estado, verificando as condições dos mourões e alinhamento, o estado dos fios de arame e dos esticadores e a condição do esticamento, efetuando os reparos necessários ou substituição;

- identificação dos segmentos faltantes, com imediata implantação de nova cerca nestes locais; especial atenção deve ser dada nestes casos, verificando-se a possível existência de acesso não autorizado à Rodovia.”

Prossegue o PER determinando que a Concessionária deverá, permanentemente, verificar a possível abertura de acessos não autorizados à Rodovia, devendo, em caso de constatação, comunicar o fato à PRF, além de notificar o autor da ação irregular e tomar TODAS as

medidas, inclusive judiciais, necessárias a evitá-la e, se for o caso, saná-la (fl. 189).

Como visto, a ré também não está sendo eficiente neste quesito, descumprindo o contrato e prejudicando o usuário/consumidor.

Para completar, prevê o mesmo item (fl. 190) que, em relação aos acessos autorizados, caso necessário, **deve a concessionária executar os serviços relativos ao restabelecimento das condições mínimas requeridas, especialmente quando se configurem situações de risco à segurança dos usuários, ressarcindo-se posteriormente junto ao responsável.**

Nota-se que deve a ré intervir imediatamente, sempre que constatar risco à segurança dos usuários, mas isso não é feito, negligenciando dolosamente para economizar valores e diminuir despesas, em detrimento do usuário.

As fotografias de fl. 491/494 também demonstram diversas cercas em péssimo estado e até mesmo a ausência total de cercas, incapazes de garantir o afastamento dos animais.

Ainda segundo o contrato, a Concessionária pode e deve interditar acessos à Rodovia, que prejudiquem sua gestão, o que a ré fez e ainda faz, colocando defensas que impedem alguns acessos, como é o caso da defesa colocada nas imediações da Favela da Linha, na Estrada do Contorno, próximo ao Parque Rodoviário.

Há diversos acessos não autorizados, que precisam ser bloqueados, evitando o acesso indevido na Rodovia, notadamente de animais, como demonstrado nas fotografias de fl. 493/497.

Logo, não procede o argumento da ré de que nada pode/deve ser feito para evitar o acesso de animais à Rodovia e que tudo depende da iniciativa dos municípios ou da Polícia Rodoviária Federal.

In casu, constata-se que há diversos acessos não autorizados, que não foram obstruídos pela Concessionária, através dos quais transitam animais para acessar a Rodovia, gerando risco de acidentes, as quais precisam ser fechadas, como abaixo será pontuado, além de outros que, apesar de autorizados, não possuem o devido reparo para manter a eficiência e segurança da rodovia, como no caso das fotografias abaixo e das juntadas ao inquérito.



Vale registro que eventuais interrupções de acessos não autorizados não prejudicarão os moradores locais, que possuem outros acessos tão ou mais fáceis, para acessarem suas casas.

Em síntese, a ausência de manutenção da faixa de domínio, aumenta os riscos de acidentes, em razão da entrada desavisada e muitas vezes inadequada de pessoas e animais, em locais impróprios, devendo a ré cumprir o contrato, também neste aspecto, não fazendo jus ao recebimento das receitas de pedágio até o total adimplemento.

4.3 – DA NECESSIDADE DE REMOÇÃO OU PROTEÇÃO, COM COLOCAÇÃO DE DEFENSAS, DE ÁRVORES E OUTROS OBSTÁCULOS FIXOS, ALÉM DE LOCAIS ONDE HÁ GRANDE DESNÍVEL (PENHASCOS) ENTRE A PISTA E OS TERRENOS LIMÍTROFES, COMO FORMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

No mesmo diapasão, é notória a obrigação de a concessionária proteger ou remover as árvores que colocam em risco a segurança dos usuários, seja pela proximidade com a pista, seja pela localização em ponto que pode ser rota de colisão de veículos desgovernados ou em situação de perigo, surgindo a necessidade de remoção ou, se mais conveniente sob o ponto de vista ambiental, de colocação de defensas que impeçam que os veículos colidam fortemente contra as árvores, minimizando assim, os riscos de danos graves aos usuários.

Como se vê na foto abaixo, em alguns pontos, há defensas para proteger o condutor, de um possível acidente, seja por batida, seja por queda em algum barranco ou penhasco, após perder a direção.



Vale registro que a péssima condição do pavimento gera comumente, a ocorrência do que se chama de avanço de faixa, que é quando um veículo adentra a faixa contrária de direção, fazendo com que o condutor do veículo em sentido oposto, tenha que dar uma guinada para o acostamento, o que pode gerar acidentes graves.

Todavia, noutros trechos, há a mesma situação de risco, com obstáculos fixos perigosos nas margens da rodovia, além de precipícios e barrancos, sem a necessária defesa.





Além da situação de perigo, por todo o trecho da rodovia que passa pelo município de Campos dos Goytacazes, notam-se várias árvores em distância inferior ao preconizado pelo PER.



No item 2.6 do PER (fl. 188), há a previsão de conservação do canteiro central **E DA FAIXA DE DOMÍNIO**, com ações de, dentre outras, **corte e remoção de árvores** e **conservação das cercas delimitadoras da faixa de domínio**.

Prevê ainda que o corte e a remoção de árvores e arbustos na faixa de domínio devem ocorrer quando representarem perigo à segurança de tráfego.

Há situações tão absurdas que até uma enorme pedra situada bem próxima à rodovia, é usada há anos para propaganda das Óticas Precisão, a qual precisa ser removida imediatamente.



Inegavelmente, isso põe em risco a vida do usuário, que em caso de acidente, perda do controle ou simplesmente, se precisar fugir de uma colisão, não tem para onde ir, podendo se machucar gravemente, caso colida com um alvo fixo e de grande resistência, às margens da rodovia.

O item 1.1.2 do PER (fl. 157) prevê que os elementos de proteção e segurança envolverão a verificação da funcionalidade da sinalização horizontal, vertical e aérea (incluindo tachas e tachões refletivos, balizadores e delineadores) e dos dispositivos de segurança, tais como **defensas metálicas**, barreiras de concreto, dispositivos anti-ofuscantes e **atenuadores de impacto**.

Altos índices de morte nas estradas estão diretamente ligados à ausência de protetores que possam minimizar as consequências dos acidentes, os quais geralmente ocorrem com veículos em alta velocidade, sendo imperioso que a velocidade do impacto seja amenizada.

Preconiza ainda que em **TODAS** as defensas e barreiras deverão ser fixados balizadores refletivos; que há previsão de reparo e/ou substituição das placas de sinalização danificadas ou ilegíveis; que deverá ser feito o cadastro de **TODOS** os dispositivos de segurança da rodovia e realizado estudo para a definição dos pontos críticos, para os quais a implantação de defensas, barreiras, dispositivos anti-ofuscantes e atenuadores de impacto devem ser objeto da fase de recuperação da rodovia (até o quinto ano), o que vem sendo descumprido pela ré.

Estabelece também que deverão ser previstas defensas e atenuadores em TODOS os postes, árvores e outros obstáculos fixos com distância inferior a 10 metros do limite dos acostamentos, além de outros locais que representem riscos aos usuários.

Além disso, prevê a instalação de dispositivos anti-ofuscantes nos locais de ofuscamento em pista dupla.

No item 1.1.2.4 (fl. 158), que versa sobre ao cronograma de execução, consta que: “os serviços referentes aos trabalhos iniciais dos elementos de proteção e segurança – EPS da Rodovia deverão ter início imediato e se estender, no máximo, **até o 6º mês da concessão.**

Tais obrigações se iniciaram no sexto mês, estendendo-se até o final da concessão (vide. 2.6.4), de modo que ainda são exigíveis as intervenções devidas, de forma a tornar segura, eficiente e confortável a utilização da rodovia.

4.4 – DA FALTA DE BALANÇA PARA PESAGEM DE CARGAS

A falta de balanças na Rodovia, como se sabe, é impeditivo para uma eficaz fiscalização das irregularidades decorrentes de excesso de peso de veículos de carga, que trafegam pela rodovia.

Assim, sabedores que a Polícia Rodoviária Federal não dispõe de mecanismos concretos para a aferição, muitos motoristas trafegam na BR 101 com carga acima do peso permitido.

As consequências são perigosíssimas, eis que, com o excesso, o pavimento se danifica com mais facilidade, gerando buracos e fissuras, que podem fazer um veículo perder o controle ao passar por eles.

Além disso, os veículos com excesso de peso trafegam em velocidade abaixo do suportado pelos mesmos, gerando mais congestionamento e lentidão no tráfego, que se traduzem em maior risco de acidentes, dado o estado de irritação que vai tomando conta do condutor, que fica por horas a fio, retido no tráfego lento.

Daí a necessidade premente de instalação das balanças exigidas no PER e que até hoje, não foram instaladas, apesar dos prazos expirados.

Como é a PRF que fiscaliza o excesso de peso, devem as balanças ser instaladas nas suas proximidades, de modo a tornar mais eficiente e rápida a aferição, com liberação dos policiais para voltarem à fiscalização da pista, com a maior brevidade.

O item 10.1 do Contrato de Concessão (fl. 109) prevê que caberá à Concessionária a implantação, manutenção, conservação, aferição e operação das balanças rodoviárias para controle de peso dos veículos que trafegam na rodovia, sendo a operação definida no PER.

O item 6.3.1 do PER (fl. 238/239) prevê que a concessionária deve manter sistemas de controle de tráfego, aí se incluindo um sistema de detecção e sensoriamento de pista, além de unidades móveis de controle de peso dos veículos.

O item 6.3.2.1 do PER (fl. 239) estabelece que a detecção e sensoriamento de pista devem ser feitos por equipamento que cubra uma faixa de rolamento e realize a análise de tráfego por meio de *loops* indutivos e pesagem dinâmica de veículos, informando o registro do peso dos veículos em movimento e o total de carga por intervalo de tempo, para determinar o desgaste do pavimento.

Prevê também que a cada 5 anos, a ANTT poderá solicitar à Concessionária a reinstalação em novos locais, sem ônus adicional, de até 20% do quantitativo de unidades de detecção e sensoriamento de pista, sendo certo que, passados já cinco anos do início da concessão, nenhum sensor foi instalado.

O item 6.5 do PER (fl. 249) prevê a disciplina do sistema de pesagem, abordando que o sistema contemplará duas modalidades, ambas com condições verificar situações de excesso de peso em qualquer veículo, efetuar autuações e transbordo das cargas em excesso sendo auxiliado pela pesagem dinâmica **permanente** descrita no item 6.3.1.

O item 6.5.2 prevê que os sistema de balanças fixas e móveis deverão ser implantados pela Concessionária, conforme estabelecido no capítulo APRESENTAÇÃO.

No referido capítulo (fl. 151/152) está prevista a instalação de 8 unidades de detecção e sensoriamento de pista, distribuídas estrategicamente ao longo da Rodovia, além de dois postos de pesagem fixa e, NO MÍNIMO, 6 bases de pesagem móvel, bem como, se já disponibilizado, no mínimo, 1 conjunto completo de equipamento e demais recursos materiais e humanos para a operação dos Postos de Pesagem Móveis (balança, veículo transportador, operadores, etc.).

Vale registro que o fato de a instalação depender de análise da ANTT não afasta a obrigatoriedade de sua instalação, por determinação do Poder Judiciário, caso entenda necessário para cumprir outros princípios constitucionais e normas contratuais em vigor.

O item 6.5.4 (fl. 250/251) estabelece que a implantação das balanças fixas deverão se dar no 4º ano e as móveis, até o 6º ano.

As balanças móveis deverão ser acopladas a veículos especialmente dimensionados para isso, implantados em locais estratégicos da rodovia. Logicamente, deve ser perto dos postos da PRF, que é quem mais atua nessa fiscalização.

Os postos de pesagem deverão operar permanentemente, durante 24 horas, todos os dias da semana.

O documento de fl. 59, elaborado pela 8ª Delegacia e Polícia Rodoviária Federal, relata com percuciência que o excesso de peso

gera danos à pista e ao veículo, além de estar diretamente ligada às ultrapassagens indevidas e incremento do risco de acidentes.

Lá também está expresso que não há balanças fixas instaladas pela Concessionária, malgrado haja a obrigação da concessionária, de instalá-las, cujo prazo já se expirou, conforme item 6.5.4.

E pelo visto, expirará o prazo para a instalação das balanças móveis (17 de fevereiro de 2014), sem que se cumpra tal determinação, mediante a vil justificativa de que a ANTT estará ainda decidindo a forma de sua implantação.

Registre-se que a falta de cumprimento de alguns itens já obrigatórios, dá ensejo a que se obrigue a concessionária, a tomar outras medidas que minimizem ou supram os impactos negativos sobre os usuários, decorrentes de sua omissão.

4.5 – DO ESTREITAMENTO DA PISTA DE ROLAMENTO E/OU ACOSTAMENTO, NAS PONTES E VIADUTOS

Como pode ser visto nas fotografias e filmagens em anexo, em vários pontos a estrada sofre um estreitamento quando chega na ponte ou viaduto, o que contribui para o aumento do risco de acidentes, além de ser proibido pelo PER.





O item 1.2.3 do PER (fl. 172) trata das obras de arte especiais, assim consideradas as pontes, viadutos e passagens inferiores e superiores, exigindo que “as pontes e os viadutos da rodovia deverão ser alargados, de modo a incorporar o **acostamento e faixas de segurança**. A largura final das obras deverá ser igual à da Rodovia, incorporando ainda a 3ª faixa, em trechos específicos onde já exista.

Finaliza o tópico determinando que **TODOS** os serviços previstos deverão ser realizados até o final do 5º ano da concessão.

Expirado o prazo, verifica-se que a Concessionária não cumpriu o determinado, o que aumenta o risco de acidentes, diante do estreitamento abrupto da pista, quando há uma ponte ou viaduto.

4.6 – DA AUSÊNCIA DE REDUTORES DE VELOCIDADE, ELEMENTOS ANTI-OFUSCANTES E DE BALIZADORES, NOS LOCAIS ONDE HÁ GRANDE CONCENTRAÇÃO POPULACIONAL ÀS MARGENS DA RODOVIA E NAS PROXIMIDADES DE ESCOLAS

É notório que os radares eletrônicos, usados como redutores de velocidade, que existiam na rodovia, quando da assunção da ré, estão quebrados e sem funcionamento.

O caso mais grave é o situado em frente à Escola Professora Maria Ângela Moreira Pinto, próxima ao Km 100, onde a estrutura, que fica exatamente em frente à escola, está quebrado há anos, sem conserto ou previsão de reparo.



Os riscos aos alunos são inegáveis, estando a ré violando seu dever de manter os objetos que recebeu, além de instalar novos, que tornem a rodovia mais eficiente, segura e confortável.

Há também a necessidade premente de instalação de balizadores, como forma de minimizar acidentes, como já foi instalado no trecho da foto abaixo.



Tal providência, apesar de simplória, evitará muitos transtornos, como o fato de veículos trafegarem no acostamento do lado oposto, para acessar algum posto de abastecimento, como na foto abaixo.



O relatório estatístico de fl. 481/489, lavrado pela Polícia Rodoviária Federal, aponta que a maior incidência de acidentes se dá nos trechos com maior concentração populacional e onde há várias interseções.

Menciona-se, por exemplo, que no Km 80 há uma comunidade às margens da Rodovia, o que justifica a implantação de redutor de velocidade, dado o elevado número de acidentes.

Outros pontos sempre sensíveis são as proximidades de Postos de Abastecimentos e acessos à alguma localidade, onde geralmente há a redução da velocidade dos veículos, estimulando as ultrapassagens, nem sempre em local permitido, além de conversões arriscadas.

Ainda segundo o relatório, no Km 83,9 há três curvas acentuadas em sequência, na comunidade de Ibitioca, além de um ponto de ônibus no meio de uma dessas curvas e uma interseção para a estrada da Lagoa de Cima, razão pela qual acumula inúmeros acidentes com tombamentos, atropelamentos e colisões, sendo imperiosa a colocação de redutor de velocidade e a colocação de balizadores no centro da via.

No trecho entre o Km 90 e o 98 existem curvas acentuadas que contribuem para colisões frontais em ultrapassagens forçadas, sendo necessária a colocação de balizadores também.

Outro ponto citado é o situado entre o Km 120 e 124, onde há curvas acentuadas em trecho de alta velocidade, dando ensejo a muitos acidentes, sendo exigível a instalação de balizadores, elementos anti-ofuscantes e redutores de velocidade.

Como é notório, os faróis altos acabam por dificultar a visão do motorista, prejudicando a interpretação acerca do exato traçado da rodovia, gerando maiores riscos de acidentes.

O PER exige a instalação de elementos anti-ofuscantes, mas no trecho observado, não há sequer um equipamento deste tipo instalado, ao contrário do que ocorre na região de Itaboraí e Manilha, onde há elementos deste tipo instalados, conforme fotografia abaixo.



4.7 – DO DESNÍVEL ENTRE A FAIXA DE ROLAMENTO E O ACOSTAMENTO E DAS PÉSSIMAS CONDIÇÕES DO PAVIMENTO DO ACOSTAMENTO, INVIABILIZANDO A TRAFEGABILIDADE E OCACIONANDO A LENTIDÃO E A FALTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

As condições do acostamento em todo o trecho analisado são péssimas, não havendo condições de um veículo mais lento, abrir passagem para os mais rápidos, o que gera imensas filas, além de acirrar os ânimos dos mais atrasados, levando inevitavelmente a ultrapassagens perigosas, aumentando o risco de acidentes.









São buracos, ondulações, trincas, rachaduras, desníveis, enfim, todo tipo de impropriedade para que um veículo acesse o acostamento, quando necessário.

O desnível excessivo entre a pista de rolamento e o acostamento e as ondulações e buracos existentes no acostamento são tão acintosos que aquele condutor que ousa migrar para o acostamento, principalmente em alta velocidade, não raro, acaba saindo da estrada e se acidentando, principalmente os que trafegam com cargas pesadas, cujo balanço decorrente da descida é suficiente para pender a carga para o lado, levando o veículo ao capotamento.



Acaso houvesse um acostamento confiável, principalmente os caminhões e veículos mais pesados poderiam normalmente abrir passagem para os demais, aumentando a segurança e o conforto da rodovia, como exige o PER.

É o que se verifica nos poucos trechos da rodovia onde há uma terceira pista razoavelmente trafegável, sendo notório que os veículos mais lentos migram para lá, liberando o tráfego na pista principal.



4.8 – DA AUSÊNCIA DE SINAL TELEFÔNICO QUE PERMITA A COMUNICAÇÃO NO TRECHO OBJETO DE CONCESSÃO E DA DEFICIÊNCIA DA INFORMAÇÃO PRESTADA PELO SERVIÇO DE 0800

Como é notório, mesmo passados cinco anos da concessão, ainda não há cobertura de sinal de telefonia móvel em toda a extensão da rodovia, o que impossibilita o usuário de buscar informações na central da concessionária, via telefone 0800.

Está assim, comprometida a segurança do usuário, que, primeiramente, não consegue ter acesso à informação sobre eventuais acidentes ou intervenções na rodovia.

Além disso, caso o usuário tenha algum problema mecânico ou qualquer evento imprevisto, não consegue acionar o resgate imediatamente, devendo esperar a boa vontade de algum outro usuário em acionar o resgate tão logo possível, ou então aguardar a passagem do veículo da concessionária, o que ocorre ocasionalmente.

Impõe-se então, a colocação de outros meios eficientes de comunicação do usuário com a central, o que pode ser feito, à guisa de sugestão à concessionária, com a instalação antecipada dos *CALL BOXES*.

A solução a ser dada é da incumbência da ré, sendo certo que, por não estar cumprindo os termos contratados, deve ficar privada do recebimento da receita, até que supra mais esta falha inaceitável.

Não bastasse, quando se consegue falar com o 0800, as informações passadas são genéricas e lacunosas, não havendo detalhamento do informe, principalmente quanto ao tempo que durará a intervenção, o que precisa ser solicionado.

4.9 – DA FALTA DE EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS AO RESGATE DE ACIDENTADOS E DA NECESSIDADE DE INSTALAÇÃO DE SERVIÇO DE SOCORRO MÉDICO AÉREO

Como já narrado, a rodovia não é nada eficiente, impondo aos usuários um risco de morte muito maior que o desejável e exigível.

Em razão das péssimas condições da estrada, até mesmo as ambulâncias que porventura socorram feridos, possuem dificuldades em transitar para levar os feridos até um hospital.

Seja em razão das inúmeras intervenções descabidas na rodovia, seja em razão da lentidão do fluxo, decorrente da falta de locais para ultrapassagem.

Isso compromete a eficiência do socorro, impondo que a ré, para dar cumprimento ao contrato que assumiu, providencie a disponibilidade de um serviço aero-médico, para cobrir os longos 320 quilômetros da área concedida, o que deve ser determinado em caráter de urgência.

A equipe de resgate de acidentes não dispõe também do equipamento chamado de desencarcerador, imprescindível para livrar pessoas acidentadas das ferragens, o que precisa ser suprido urgentemente, de modo a tornar o resgate mais célere e eficiente.

Desencarceramento é o nome dado à operação de salvamento que exige aplicação de ferramentas que livrem a vítima de materiais envolventes que a prendam ou encarcerem.

O equipamento conhecido como **desencarcerador** permite a retirada de vítimas presas em ferragens de automóveis, aeronaves ou qualquer outro ambiente que, devido a sua estrutura metálica, necessite ser cortado por equipamento específico, cuja força para o corte é geralmente promovida pelo bombeamento hidráulico, por um motor, geralmente acomodado numa viatura própria, conforme fotografia abaixo.



O desencarcerador pode ser em forma de tesoura, cunha, ou cilindro. Quando utilizado na forma de tesoura, o material que

estiver prendendo a vítima a ser socorrida é cortado. Quando é utilizada a cunha, o objetivo é encontrar uma pequena brecha, inserir a cunha, e ao acionar o motor, a cunha vai abrindo espaço necessário para retirada da vítima ou outro serviço.

4.10 – DA NECESSIDADE DE CONSTRUÇÃO OU DEMARCAÇÃO DE CICLOVIAS OU CICLOFAIXAS

Como é cediço, a Rodovia corta várias localidades, repletas de moradores, que usam como principal meio de transporte, as bicicletas.

É comum ver ciclistas trafegando no acostamento e até mesmo, dentro da pista de rolamento, sem qualquer proteção contra os veículos, o que aumenta o risco de acidentes, conforme foto abaixo.



Sem contar que, não havendo uma divisão clara de onde o ciclista pode trafegar, aumenta-se o risco de atropelamentos, pois o veículo não encontrar um limite para avançar sobre o acostamento, o que pode ser feito com tachões refletivos, como na fotografia abaixo.



O relatório de fl. 489 é expresso em afirmar que a implantação das ciclovias e ciclofaixas é fundamental para reduzir o índice de acidentes, o que não vem sendo cumprido pela ré, embora seja exigível.

4.11 – DA NECESSIDADE DE MELHORAMENTO DA QUALIDADE DO SISTEMA DE MONITORAMENTO POR CÂMERAS

Como já visto, a Concessionária tem o dever de colaborar com a Polícia Rodoviária Federal, compartilhando suas informações para que auxilie no combate ao crime.

A informação de fl. 505, prestada pela Polícia Rodoviária Federal, dá conta que as câmeras de monitoramento da rodovia não apresentam boa resolução, que permita a identificação de placas e condutores de veículos, o que seria fundamental para o combate ao crime.

Cita como exemplo que, no dia 14/10/2013, um caminhão foi assaltado próximo ao Km 125 por homens armados e que, buscadas as imagens com a ré, não foi possível a identificação, devido à baixa resolução das câmeras, impondo-se o aperfeiçoamento do sistema, imediatamente.

4.12 – DA FALTA OU INADEQUAÇÃO DE SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL E DA FALTA DE ILUMINAÇÃO ADEQUADA

Ao trafegar pela rodovia, notadamente à noite, é possível ver, ou melhor, não é possível ver sinalização horizontal em diversos trechos, como objetos refletivos (tachas e tachões) que delimitam as pistas, popularmente conhecidos como “olho de gato”.

Há vários locais sem referidos equipamentos e outros tantos com equipamentos defeituosos ou sujos, que não refletem nada, não servindo para orientar o motorista durante a noite, o que aumenta o risco de acidentes.

Também se constata que nos principais lugarejos da estrada, onde há constante travessia de pedestres e ciclistas, há iluminação

precária, o que dificulta a visão do motorista, aumentando o risco de acidentes.

4.13 – DA EXCESSIVA INTERVENÇÃO NA RODOVIA NO PERÍODO DIURNO, CAUSANDO TRANSTORNOS EXCESSIVOS

Basta trafegar pela rodovia para perceber que as intervenções programadas se dão na grande maioria, no período diurno, justamente nos horários onde há maior fluxo de veículos e no qual comumente as pessoas estão se deslocando apressadamente.

Provavelmente, a preferência pelo horário diurno se dá por razões financeiras, já que o custo do trabalhador noturno é superior ao diurno.

Todavia, o Contrato e o PER são claros em apontar que as intervenções devem ser feitas nos horários que causem menos transtorno e desconforto ao usuário, o que não vem sendo observado.

5 - DO CONTRATO DE CONCESSÃO – FL. 85/140

A ré é uma empresa concessionária de serviço público, incumbida da exploração da Rodovia BR 101, no trecho entre a divisa do Estado do Rio de Janeiro com o Estado do Espírito Santo até a Ponte Presidente Costa e Silva, também conhecida como Ponte Rio-Niterói, conforme contrato de fl. 85/140.

Consoante estabelecido no item 1.7 do contrato (fl. 92), a interpretação do contrato levará em conta, dentre outras, as normas da Lei 8.987/95, que regula as concessões.

O contrato tem por objeto a concessão para a exploração da infra-estrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de **recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração**, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia – PER, mediante pedágio, conforme item 2.1 do Contrato (fl. 93).

O item 3.1 do Contrato (fl. 94) preconiza que integram a Concessão, os trechos de Rodovia que compõem o Lote Rodoviário, compreendendo **seus acessos, faixas de domínio, edificações e terrenos destinados às atividades a elas vinculadas**.

O item 3.5 do Contrato (fl. 3.5) estabelece que os bens vinculados à Concessão transferidos à Concessionária **deverão** ser recuperados, conservados operados e mantidos em **condições normais de uso**, de forma que, quando devolvidos à União, se encontrem em perfeito estado de conservação.

O item 3.8 (fl. 95) prevê que, quando da extinção da Concessão, a Concessionária se obriga a entregar os bens vinculados à concessão em **perfeitas condições** de operacionalidade, utilização e manutenção, sem prejuízo do **normal** desgaste resultante do seu uso e livres de ônus ou encargos de que tipo for.

Em tese, a concessão pode ser rescindida a qualquer momento, já que o poder concedente, de posse de seu Poder Administrativo, tem direito a cláusulas exorbitantes, que lhe facultam assim agir, sempre no interesse público.

A propósito, o item 1.5 do Contrato (fl. 92) prevê que o regime jurídico do Contrato confere à ANTT a prerrogativa de alterá-lo unilateralmente, regular e fiscalizar a execução, aplicar sanções e rescinde-lo.

Logo, a todo o tempo deve a concessionária agir no sentido de manter todas as funcionalidades dos equipamentos da Rodovia. **(radar quebrado, pinturas apagadas, refletores ineficientes)**

O item 3.20 (fl. 96) prevê que a Concessionária é responsável pela guarda e vigilância dos bens vinculados à Concessão. Se alguma coisa for furtada, tem a obrigação de repor. Faz parte dos riscos e dos custos operacionais.

Os itens 4.1 até 4.6 (fl. 97) preveem que a Concessionária assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão, incluindo os decorrentes de erros na execução de obras e serviços; de danos na rodovia; da variação dos custos dos insumos, mão de obra e financiamentos e principalmente, os decorrentes da regularização do passivo ambiental dentro da faixa de domínio da rodovia,

cujo fato gerador tenha ocorrido após a data da assinatura do contrato, que se deu em 14 de fevereiro de 2008.

Pelo item 5.16, “b” (fl. 99), a concessionária se obriga a contratar seguro de responsabilidade civil, para os danos eventualmente causados pela má prestação do serviço, donde não há risco de falência da empresa, em caso de condenação judicial por danos.

O item 6.10 (fl. 101) prevê que a cobrança do pedágio se dará a partir da conclusão dos trabalhos iniciais previstos no PER e da conclusão do Cadastro do Passivo Ambiental.

O item 10.1 (fl. 109) prevê que caberá à Concessionária a implantação, manutenção, conservação, aferição e operação das balanças rodoviárias para controle de peso dos veículos que trafegam na rodovia, sendo a operação definida no PER.

O item 11.1 (fl. 109) prevê que a concessionária deve implementar, manter, conservar e aferir os equipamentos de controle de velocidade dos veículos, sendo a operação do sistema fixada no PER.

Os itens 15.1 e 15.2 (fl. 111) prevê que o serviço adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, **conforto**, segurança, **fluidez do tráfego**, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

O item 15.3 (fl. 111) esclarece o significado de alguns termos contidos no contrato, valendo destaque os relativos à continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego e atualidade.

A **continuidade** (alínea “b”) significa que a oferta dos serviços deve ser **permanente**.

A **eficiência** (alínea “c”) preconizada significa que os serviços devem buscar em caráter permanente, a excelência, que assegure qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e metas da concessão.

O **conforto** (alínea “d”) significa que a manutenção nas pistas de rolamento, de sinalização, de informações, de comunicações e de cobrança de pedágio deve se dar em níveis que assegurem a comodidade dos usuários.

Nota-se que o conforto não é só uma norma programática, uma um objetivo necessário e uma exigência obrigatória para a concessionária, principalmente nos dias de hoje, passados mais de cinco anos do início da concessão.

A **segurança** (alínea “e”) significa que devem ser mantidos em níveis satisfatórios, os riscos de acidentes, compreendendo também os serviços gratuitos de atendimento mecânico e serviços gratuitos de atendimento médico de primeiros socorros.

Fluidez do tráfego (alínea “f”) significa que as boas condições de fluidez do trânsito, alcançadas pelo correto e eficiente gerenciamento dos sistemas relativos ao **conforto**, propiciem que os usuários alcancem seus destinos de acordo com as suas programações de tempo, sem congestionamentos decorrentes de gerenciamento incorreto ou ineficiente, inclusive nas praças de pedágio e nos postos de pesagem (excetuando-se motivos de força maior, tais como, calamidades públicas, greves, tumultos ou atividades políticas).

Note-se que não está contido como motivo de atraso, as intervenções normais na rodovia, que devem sempre observar a minimização dos impactos sobre o usuário da Rodovia.

Nos dias de hoje, falta informação sobre o tempo que se demora nos locais onde são realizadas obras.

A concessão foi dividida em trechos, havendo uma praça de pedágio para cada trecho.

Por óbvio, a eficiência deve se estender por todos os trechos da Rodovia.

Na forma como está hoje dividido o serviço, vários trechos estão descobertos de assistência, notadamente, o que mais interessa no momento, a área abrangida pelo Município de Campos, área de atuação desta Promotoria.

A **atualidade** (alínea “g”) significa que deve ser sempre buscada a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação e manutenção, bem como, a melhoria e a expansão do serviço, na medida das necessidades.

Como é notório, as necessidades só aumentam, tendo em vista os vultosos empreendimentos relativos ao Porto do Açú, no Município de São João da Barra; ao complexo Portuário de Barra do Furado, situado na divisa dos Municípios de Campos e Quissamã; toda a movimentação gerada pela Petrobrás, em Macaé, além das instalações do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro - COMPERJ, em Itaboraí.

Tudo isso somado ao incremento do fluxo de veículos para a cidade do Rio de Janeiro, em razão dos eventos esportivos internacionais que se avizinham, colaboram para um aumento vertiginoso do fluxo de veículos no BR 101, a exigir uma gestão mais eficiente e rápida.

O item 16.1 do Contrato (fl. 113) é expresso, embora nem precisasse dizer, que o Código de Defesa do Consumidor é aplicável nas relações do usuário com a Concessionária, exemplificando os direitos dos usuários, dentre eles, o de obter e utilizar os serviços, de acordo com as normas do CONTRAN e as Resoluções da ANTT.

O item 16.2 (fl. 114) obriga a Concessionária a manter assistência permanente aos usuários, com serviços de atendimento pré-hospitalar (primeiros socorros/remoção) e atendimento mecânico (resgate/guincho).

O item 16.5 (fl. 115) prevê a responsabilidade da Concessionária, quanto à prestação adequada do serviço (alínea “a”); quanto à obtenção de todas as licenças ambientais (alínea “b”) e zelar pela integridade dos bens vinculados à Concessão.

Como é cediço, a Concessão pode ser rescindida pelo Poder Concedente a qualquer momento, bem como, ao final do prazo da concessão, os bens incumbidos à concessionária devem ser restituídos íntegros ao Poder Público.

Assim, decorre a obrigação de a Concessionária cuidar **permanentemente** dos bens públicos que lhe foram confiados, o que não vem se demonstrando.

O item 16.6 (fl. 116) prevê que à Concessionária incumbe adotar **TODAS** as providências para **garantir a fluidez de tráfego** nas Rodovias; garantir o pronto restabelecimento do tráfego, caso interrompido, com a eliminação de obstáculos e impedimentos ao fluxo, ainda que posteriormente possa requerer indenizações de terceiros; garantir o tráfego em condições de segurança, ao aplicar a melhor técnica nas obras e serviços; implementar obras destinadas a aumentar a **segurança e a comodidade dos usuários**; sinalizar adequadamente os trechos sujeitos às obras, de modo a garantir a **segurança** dos usuários; **divulgar adequadamente**, ao público em geral e ao usuário em particular, **a ocorrência de situações excepcionais**, a adoção de esquemas especiais de operação e a realização de **obras nas Rodovias, em especial aquelas que obriguem à interrupção de faixa ou faixas das mesmas; elaborar e**

implementar esquemas de atendimento a situações de emergência, mantendo disponíveis recursos humanos e materiais; zelar pela proteção dos recursos naturais e ecossistemas, respondendo, pela obtenção das eventuais licenças exigidas pelos agentes de proteção ambiental; aceitar todas as medidas sugeridas pelos responsáveis investidos de autoridade de trânsito que se fizerem necessárias à **garantia da fluidez do tráfego e da segurança dos usuários,** em caso de **acidentes ou situações anormais à rotina.**

O item 16.8 (fl. 118) prevê que a Concessionária responderá pelos prejuízos causados aos usuários, devendo adotar **todas** as medidas necessárias para **evitar, impedir ou atenuar os danos iminentes ou futuros.**

O item 16.10 (fl. 118) prevê a obrigação de a Concessionária assegurar assistência permanente aos usuários por intermédio de serviços de atendimento pré-hospitalar (primeiros socorros/remoção) e atendimento mecânico (resgate/guincho).

6 – DO PLANO DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA - PER

O PER – Plano de Exploração da Rodovia - é um documento anexo ao contrato, onde são traçados os parâmetros de atuação da concessionária, razão pela qual deve ser detidamente analisado.

6.1 – DA RECUPERAÇÃO GERAL DA RODOVIA

O item 1 do PER (fl. 154) versa sobre a Recuperação Geral da Rodovia, que será constituída pelas obras e serviços a serem realizados com o objetivo de **RECUPERAR A FUNCIONALIDADE E AS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS E OPERACIONAIS DO SISTEMA RODOVIÁRIO**, devendo compensar, **COMPLETAMENTE**, a manutenção postergada no período anterior à concessão, dentro dos padrões estabelecidos.

Noutras palavras, nos primeiros cinco anos, a concessionária teria que dotar a Rodovia das funcionalidades necessárias à sua adequação aos termos do PER, de modo a compensar **COMPLETAMENTE**, os problemas detetados antes da concessão e também durante a concessão.

Não se admite, portanto, que após o primeiro quinquênio, a rodovia esteja em situação ruim, porque ruim estava antes, a ponto de legitimar a concessão.

A fase de Recuperação Geral da Rodovia foi dividida em **Trabalhos Iniciais e Recuperação da Rodovia**.

Prossegue no sentido de que os cronogramas de execução são meramente indicativos, apesar de, **obrigatoriamente**, deverem ser concluídos os **TRABALHOS INICIAIS até o 6º mês** de concessão e a **RECUPERAÇÃO DA RODOVIA, até o 5º ano de concessão**.

A aparente contradição de termos, no que se refere à menção de que os cronogramas são meramente indicativos, apesar de obrigatórios, deve se resolver em favor do usuário, que é consumidor e se encontra em posição de total desvantagem na relação contratual, razão pela qual é considerado hipossuficiente, legitimando inclusive, a inversão do ônus da prova.

Vale registro que a interpretação de tais dispositivos não pode ir *contra legem*, sob pena de violar o Estado de Direito, em vigor em nosso país, onde há o império da Lei sobre todos os demais atos normativos.

A Concessão iniciou a vigorar em 14 de fevereiro de 2008 (vide última folha do Contrato de Concessão), tendo completado o primeiro quinquênio em 14 de fevereiro de 2013.

Logo, o cumprimento dos termos previstos para os Trabalhos Iniciais e para a Recuperação da Rodovia, **por serem obrigatórios**, deveriam estar concluídos na integralidade.

Todavia, não é o que se verifica.

Os Trabalhos Iniciais, como já dito, englobam as obras e serviços necessários para que se atinjam os requisitos mínimos para o início da cobrança do pedágio, com duração de 6 meses, compreendendo os serviços e obras de recuperação emergencial do trecho, a elaboração dos cadastros e primeira monitoração de suas estruturas físicas e a **implantação de instalações e equipamentos operacionais e de conservação e**

manutenção, com o objetivo de eliminação dos problemas emergenciais que impliquem em riscos pessoais e materiais iminentes, provendo-a dos requisitos mínimos de segurança e conforto aos usuários (fl. 144 e 154).

Por aí já se vê que, desde o início da concessão, era exigível que a concessionária dotasse a Rodovia das instalações e equipamentos operacionais e de conservação e manutenção, além de dotá-la de **SEGURANÇA e CONFORTO**.

Estes dois termos caminham juntos todo o tempo no Contrato e no PER, de modo que se reconhece a necessidade de manter e buscar a proporcionalidade entre eles.

De nada adianta ter uma Rodovia segura, ao custo de levar-se longas horas para se chegar ao destino, comprometendo a eficiência e o conforto.

Noutras palavras, a viagem Campos-Rio de Janeiro, que durava cerca de três horas e meia, em média, até antes da concessão, não deve durar cinco, seis ou até oito horas, como atualmente acontece, a pretexto de que estão sendo feitas intervenções para a melhoria do sistema, que virá não se sabe quando nem em que termos.

Do jeito que caminha a concessão, quando as melhorias estiverem completas, já estarão obsoletas e ineficientes, dado o aumento do número de veículos nas estradas, puxados pelo

desenvolvimento do país e, principalmente, do Estado do Rio de Janeiro e da região norte fluminense.

É o que ocorre, por exemplo, se forem colocados quebra-molas em toda a estrada, a cada quilômetro, para reduzir a velocidade dos veículos. Possivelmente o nível de acidentes se aproximará de zero, mas a viagem Campos-Rio levará dez horas, não cumprindo sua finalidade, de ligar dois pontos no menor tempo possível, com o máximo de segurança.

Some-se a isso o fato de que é comum ocorrer (e já ocorreu no caso em apreço) a mudança no controle acionário da empresa gestora do contrato de concessão, o que ocasiona gestões com foco somente no lucro, deixando ao largo o princípio da eficiência, que deve pautar o serviço público.

Não se concebe também, que intervenções paliativas sejam feitas a todo momento, prejudicando o tráfego e não resolvendo os problemas em definitivo.

Os acontecimentos imprevistos ou de força maior já são intensos o suficiente para gerarem prejuízos ao usuário, exigindo-se da Concessionária, que sempre faz intervenções previstas, preparadas e analisadas, que opte pelas intervenções menos impactantes na rotina do usuário da Rodovia, ainda que lhe onere mais.

Neste sentido, como primeiro ponto, as intervenções **programadas** na Rodovia devem se concentrar nos horários menos

intensos de movimento, como durante a madrugada ou nos fins de semana, sem feriado prolongado.

Por exemplo, é sabido de todos que diariamente, bem no início da manhã e no final da tarde, dezenas de ônibus circulam no trecho Campos-Macaé, levando e trazendo trabalhadores da Petrobrás e de outras empresas.

Por óbvio e razoável, nesses horários, não deve haver intervenções **programadas, que paralitem a rodovia**, o que acarretaria atrasos enormes.

Lembre-se, mais uma vez, que já há os eventos imprevistos diários, como os acidentes, tempestades, queda de barreiras, etc., gerando paralisações e desconforto ao viajante, não devendo a concessionária ser mais um ingrediente de caos no trânsito.

É notório que a concessionária não conseguiu, mesmo passados cinco anos da concessão, eliminar problemas emergenciais que implicam em riscos pessoais e materiais iminentes nem provê-la dos requisitos básicos **mínimos** de segurança e conforto ao usuário, como será demonstrado.

O tempo de viagem de Campos ao Rio de Janeiro que era em média de três horas e meia, há cerca de cinco anos, hoje é de quatro horas e meia a seis horas.

Não se verificam também ou raramente se verificam, intervenções noturnas na Rodovia, o que deveria ser intensificado, para minimizar os impactos durante o dia, que é quando há maior fluxo de veículo – talvez para diminuir gastos com pessoas, dado o adicional noturno que incidiria. Isso é conforto ao usuário.

6.1.1 – DO PAVIMENTO

O item 1.1.1.1 (fl. 155) prevê que na fase dos Trabalhos Iniciais, a serem concluídos nos primeiros seis meses da concessão, deveriam ser executados reparos localizados, necessários para a correção estrutural e funcional do pavimento das pistas e rolamento, **acostamentos** e faixas de segurança, em segmentos críticos; a eliminação de desníveis existentes entre o bordo da pista de rolamento e o acostamento superiores ao valor admissível, conforme estabelecido nos Parâmetros de Desempenho, a eliminação de desníveis existentes entre faixas de tráfego, além de outros serviços destinados à melhoria das condições de conforto ao rolamento em segmentos críticos.

Nota-se, mais uma vez, a preocupação com o **conforto** da Rodovia, que se traduz diretamente no índice de acidentes. É dizer, quanto maior o conforto, maior a tranquilidade do motorista e menores são os índices de acidentes.

Prevê ainda o mesmo dispositivo, a varredura constante das pistas e acostamentos, para a retirada de elementos indesejáveis, tais como areia, pedras, fragmentos de pneus, detritos

orgânicos (animais acidentados, vegetação, etc.) e quaisquer outros prejudiciais à segurança dos usuários.

Pelo jeito, nada disso vem sendo observado. Os acostamentos estão péssimo estado, inviabilizando que um veículo em perigo, fuja para ele, por medo de capotamento ou de ficar desgovernado, vindo a atropelar alguma pessoa que esteja nas margens da Rodovia ou até mesmo vir a bater em um dos inúmeros obstáculos fixos existentes nas margens, sem contar com balizadores ou atenuadores de impacto.

O desnível entre a faixa de rolamento e o acostamento também é outra preocupação do PER, que não vem sendo observado pela ré, já que o desnível acentuado faz com que os veículos pesados (e mais lentos) se inibam em abrir passagem para os mais velozes, com medo de derrubarem a carga ou estourar um pneu, diante dos incontáveis buracos.

Impõe-se como medida intermediária, mas não menos eficiente, até que se duplique totalmente a Rodovia, que alguns trechos dos acostamentos, sejam corrigidos, de modo a permitir que os veículos mais lentos abram passagem para os demais, evitando retardos indevidos e aumentando a eficiência, a segurança e o conforto da Rodovia, já que até mesmo as ambulâncias de resgate ficam travadas no tráfego, ante a falta de pontos de ultrapassagem.

O item 1.1.1.3 (fl. 156) prevê que após os seis primeiros meses da concessão, o desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deve ser inferior a 5 cm, em como deve haver ausência de desnível entre faixas de tráfego contínuas.

Visualmente, já se percebe a inobservância desse dispositivo, o que será comprovado judicialmente, em perícia a ser realizada.

6.1.2 – DOS ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA

Os elementos de proteção e segurança, tais como, tachas e tachões refletivos, defensas, redutores de velocidades, sinalização vertical e horizontal, devem ser eficientes, sendo exigível sua instalação e manutenção desde o sexto mês da concessão, conforme fl. 157/158.

6.1.3 – DAS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

As obras de arte especiais (item 1.1.3, fl. 158) são as pontes, viadutos, passarelas e passagens, as quais devem ser recuperadas e pintadas adequadamente, visando a propiciar **segurança** ao usuário, aos operários e à população lindeira, além de buscar minimizar os **transtornos** aos usuários da Rodovia.

Veja-se a preocupação contínua e permanente com a segurança e o conforto.

A falta de conforto se traduz em ansiedade, desatenção, gerando acidentes.

Tais providências deveriam estar concluídas até o sexto mês da concessão, como prevê o item 1.1.3.4.

6.1.4 – DO CANTEIRO CENTRAL E FAIXA DE DOMÍNIO

O item 1.1.6 (fl. 163) prevê para os primeiros seis meses, serviços de capina, poda, limpeza e outros semelhantes, do canteiro central e nos taludes e cortes desprotegidos, além do corte e remoção de árvores, **onde necessário à segurança.**

Prossegue determinando que a delimitação da faixa de domínio da rodovia deverá ser complementada com cercas e mourões, com as seguintes providências:

- recuperação de TODAS as cercas e mourões;
- substituição ou implantação de mourões a cada 3m, quando necessário;
- implantação das faixas de proteção das cercas (aceiros), onde inexistente.

No item 1.1.6.2 (fl. 163) ficou estabelecido que “deverão ser cortadas e removidas as árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários, representem perigo à

segurança de tráfego, estruturas, linhas elétricas”, etc., tudo isso no prazo de seis meses da concessão, conforme 1.1.6.4 (fl. 164).

6.2 – DA RECUPERAÇÃO DA RODOVIA

O item 1.2 do PER (fl. 166) trata da recuperação da rodovia, definindo-a como as obras e serviços que têm por objetivo o restabelecimento das características originalmente existentes nos diversos elementos da rodovia.

O item 1.2.1.3 (fl. 167) prevê que até o quinto ano da concessão, os trechos de **pavimento flexível** da rodovia deverão ser gradualmente recuperados, de forma que sejam cumpridos os seguintes limites:

- a) Largura mínima das pistas de rolamento, ao final do 5º ano, de acordo com o especificado nas Normas para o Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT;
- b) Ausência de desnível entre faixas de tráfego contínua;
- c) Desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento inferior a 2.5 cm; dentre outras exigências.

Mais à frente, consta que qualquer amostra do pavimento rígido deverá apresentar, em qualquer período de avaliação, ausência de defeitos de várias naturezas.

6.2.1 – DOS ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA

O item 1.2.2 (fl. 168) prevê diversas cláusulas para melhorar a segurança da Rodovia, dentre elas, que nas curvas, como auxiliares às demais sinalizações de solo, deverão ser implantados balizadores, com elementos refletivos que, em condições atmosféricas favoráveis, sejam visíveis a 300 metros, com dimensões de 5 cm x 12 cm, a, no mínimo, 50 cm da borda da pista.

E prossegue dizendo que “no mínimo, deverá ser implantada placa de regulamentação de velocidade a 300 metros do fim da faixa de aceleração dos principais acessos de ligação viária.

6.2.2 – DO CANTEIRO CENTRAL E DA FAIXA DE DOMÍNIO

Prevê o item 1.2.6 do PER (fl. 175), que a fase de Recuperação da Rodovia deve contemplar a regularização completa de TODOS os acessos.

Aí se inclui, obviamente, manter as cercas adequadamente colocadas, o que deveria estar concluído até o 5º ano da concessão.

6.3 – DA CONSERVAÇÃO DA RODOVIA

O item 2 do PER (fl. 178) prevê as normas para a conservação da rodovia, assim consideradas as operações rotineiras e de emergência que a concessionária deve realizar com o objeto de preservar as características técnicas e operacionais do sistema rodoviário e de suas instalações, contemplando os serviços de correção e prevenção de defeitos e inconformidades, com programação regular, **diariamente**, em ciclos de curta duração, executados por equipes alocadas **permanentemente**.

A conservação se divide em Corretiva Rotineira, Preventiva Periódica e Emergencial.

6.3.1 – DO PAVIMENTO

O item 2.1 (fl. 179) prevê que a conservação do pavimento de pistas, acostamento e faixas de segurança (**FAIXA DE SEGURANÇA** - É a faixa de terra ao longo do eixo da linha aérea de subtransmissão e transmissão, necessária para garantir seu bom desempenho, a segurança das instalações e de terceiros), deve buscar manter e preservar boas condições de serviço do pavimento, garantindo adequadas condições de limpeza, **conforto e segurança** à circulação dos veículos.

Como se vê, exige-se o reparo e manutenção **permanente** dos problemas encontrados o que não está sendo feito pela ré.

O item 2.1.3 (fl. 182) prevê que as inspeções das condições do pavimento deverão ser sistemáticas e contínuas, de modo a avaliar as condições de serviço, visando a programação de ações de conservação preventivas e corretivas, as quais deverão ser intensificadas em períodos chuvosos, de modo a reduzir o tempo de permanência de defeitos.

Por fim, conclui o tópico que os serviços de conservação dos pavimentos de **pistas, acostamentos e faixas de segurança** deveriam ter início imediatamente e deverão se estender até o final da concessão.

Tais dispositivos exigem, como se nota, uma manutenção permanente da pista e dos acostamentos, dotando-os de segurança e conforto ao usuário.

6.3.2 – DOS ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA

O item 2.2 do PER (fl. 182) prevê que os elementos de segurança e proteção (tachas e tachões refletivos, balizadores, delineadores, defensas metálicas, barreiras de concreto, dispositivos anti-ofuscantes e atenuadores de impacto) deverão ser avaliados permanentemente, de modo a manter o desempenho exigido pelas normas em vigor.

É dizer: se determinado dispositivo não cumpre mais sua função, deve ser substituído ou reparado.

Segue o tópico prevendo que a sinalização horizontal será periodicamente avaliada, a fim de que seja programada sua limpeza ou repintura, se necessário, o mesmo valendo para os dispositivos de segurança, que devem ser repostos ou reconstituídos imediatamente.

Tais obrigações deveriam ter início a partir do sexto mês, se estendendo até o final da concessão, ou seja, é uma obrigação permanente.

6.3.3 – DO CANTEIRO CENTRAL E DA FAIXA DE DOMÍNIO

O item 2.6 do PER (fl. 188) prevê a conservação do canteiro central e da faixa de domínio, com ações de, dentre outras, **corte e remoção de árvores e conservação das cercas delimitadoras da faixa de domínio.**

Prevê ainda que o corte e a remoção de árvores e arbustos na faixa de domínio deve ocorrer quando representarem perigo à segurança de tráfego.

As cercas de vedação da faixa de domínio deverão também oferecer durabilidade e confiabilidade na função de definir o território da rodovia, além de prevenir situações que possam afetar o padrão de segurança na operação e **EVITAR A PASSAGEM DE ANIMAIS**, devendo identificar os segmentos em mau estado, verificando as condições dos mourões e alinhamento, o estado dos fios de arame e dos esticadores e a condição do esticamento, efetuando os reparos necessários,

além da identificação de segmentos faltantes, com **imediata** implantação de nova cerca nestes locais.

Há vários trechos com árvores que colocam em risco a vida dos usuários da rodovia e cerca em péssimo estado de conservação ou eficiência, gerando risco real de entrada de animais na pista.

Tais obrigações se iniciaram no sexto mês, estendendo-se até o final da concessão (vide. 2.6.4) – fl. 190.

6.4 – DA MONITORAÇÃO DA RODOVIA (Item 3 do PER) – fl. 193

Neste item, estão previstos os parâmetros de monitoramento dos diversos objetos, de modo a identificar as necessidades e realizar os devidos reparos ou obras que evitem danos aos usuários e demais afetados.

Está explícita a exigência de permanente monitoramento das estruturas da rodovia, de modo a se promover as intervenções necessárias no menor prazo possível, de modo a garantir a eficiência da gestão, além da segurança e o conforto do usuário.

6.5 – DA MANUTENÇÃO DA RODOVIA

O Item 4 do PER (fl. 216) trata das cláusulas relativas à manutenção da rodovia, consistindo no conjunto de intervenções físicas programadas que a concessionária deverá realizar com o objetivo de recompor e aprimorar as características técnicas e operacionais das estruturas físicas da concessão.

Em regra, só pode haver manutenção naquilo que já foi realizado.

Há menção de que todos os itens referentes à conservação da rodovia são considerados não obrigatórios, sendo os cronogramas de execução meramente indicativos. As obras e serviços deverão ser programados de modo a que sejam cumpridos os parâmetros de desempenho previstos.

Isso não desobriga a ré de cumprir o que está estabelecido neste item, em cotejo com os demais dispositivos do PER e do Contrato.

6.5.1 – DO PAVIMENTO

O item 4.1 (fl. 217) prevê que as intervenções devem garantir o funcionamento adequado do pavimento, com as condições mínimas de conforto e segurança estabelecidas, tendo como objetivo restaurar o pavimento, aumentando sua vida útil e estabelecendo um novo patamar de durabilidade, garantindo a preservação do patrimônio público, de modo que, ao final da concessão, a rodovia seja devolvida em boas condições.

Já é possível afirmar que, caso o contrato fosse rescindido hoje, a rodovia não estaria em boas condições, onerando sobremodo o erário público.

Prossegue no sentido de que, como objetivo final, o pavimento deverá atender aos requisitos de **CONFORTO E SEGURANÇA** dos usuários, nas velocidades operacionais da via, **ALÉM DE MANTER OS CUSTOS OPERACIONAIS DOS VEÍCULOS E AQUELES ASSOCIADOS AO TEMPO DE VIAGEM NO MÍNIMO POSSÍVEL.**

A programação da manutenção deverá garantir ainda, a frequência mínima de intervenções, utilizando técnicas que reduzam as interferências com o tráfego ao estritamente necessário.

A manutenção da rodovia, que durará do 6º ao 25º ano, deve manter sempre a ausência de desnível entre faixas de tráfego contínuas, além do desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento, inferior a 2.5cm.

6.5.2 – DOS ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA

O item 4.2 do PER (fl. 218) prevê a manutenção dos elementos de proteção e segurança, estabelecendo que os serviços de manutenção da sinalização horizontal deverão ser executados **SEMPRE FORA DOS HORÁRIOS DE PICO, DE PREFERÊNCIA À NOITE,** o

que não está sendo observado pela ré, que dá preferência às intervenções diurnas.

Em cotejo com os demais dispositivos, também as outras intervenções na rodovia devem privilegiar o horário noturna, ainda que seja mais caro à concessionária, dada a incidência do adicional noturno, mas tudo isso já está computado na fixação do preço do pedágio.

6.5.3 – DO CANTEIRO CENTRAL E FAIXA DE DOMÍNIO

Prevê o item 4.6 do PER (fl. 223) que a manutenção da faixa de domínio, tais como reparos de cerca, vegetação com crescimento desordenado, etc., deve ser permanente, mantendo nível adequado de conservação para a área situada até os limites da faixa de domínio, **INCLUINDO AS CERCAS DELIMITADORAS.**

A rigor, a concessionária deveria construir a sua própria cerca delimitadora, mas comumente, utiliza-se das já existentes nas propriedades rurais limítrofes, fazendo apenas alguns reparos paliativos e ineficientes, o que não inibi o acesso de animais à rodovia.

Tais exigências perduram do 6º ao 25º ano.

6.6 – DOS MELHORAMENTOS DA RODOVIA

O item 5 do PER (fl. 227) trata das melhorias da rodovia, consistindo nas obras de melhorias físicas e operacionais e de

ampliação da capacidade, além da complementação de obras do DNIT. São aquelas, segundo o PER, que devem ser realizadas independentemente do tráfego, de acordo com os cronogramas fixados no PER.

Consta no referido item que a concessionária deve manter registro permanente dos dados e horários de volume de tráfego, levantados pelos contadores de tráfego permanente, donde se conclui que a ré possui tais informações, que podem iluminar a tomada de decisões que diminuam os transtornos ao usuário.

6.6.1 – DAS MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

O referido item prevê a realização de obras de:

- correção de traçado, no Km 17,3, no trecho Ibitioca-Maruí, sendo 9 km a serem executados no 4º ano e 8,3 km, no 4º e 5º anos;

- melhoria de interseções existentes, até o final do 5º ano, como no Km 46,9 – Travessão/RJ 224; na Estação Rodoviária de Campos – Km 67,0 a 67,4 e Km 78,9 – Dores de Macabu e Posto de Serviço;

- 8 Pórticos, até o 5º ano

- Implantação de 15 pontos de ônibus

Pelo visto, apesar de expirado o prazo, nada disso foi realizado.

6.6.2 – DA AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE – DUPLICAÇÃO E TERCEIRA FAIXA

A ampliação da rodovia envolve obras de **duplicações e terceiras faixas.**

A duplicação do trecho do Km 84,6 (final do contorno de Campos) até o Km 190,3 (RJ 162 para Rio das Ostras) está prevista para ocorrer do 4º ao 9º ano. Neste ponto, a ré ainda está no prazo.

Já quanto à instalação de terceiras faixas, não foi prevista nenhuma restrição quanto ao prazo de execução, razão pela qual se deve interpretar que devem ser feitas sempre que necessário, a todo o tempo.

Dadas as precárias condições atuais da rodovia, como fartamente demonstrado, devem ser implantadas imediatamente as terceiras pistas, como forma de minimizar o caos que se instalou na rodovia, por negligência da ré.

6.7 – DA OPERAÇÃO DA RODOVIA

No item 6 do PER (fl. 234) estão as normas para operação da rodovia.

Nele, consta que o Sistema de Gerenciamento Operacional – SGO, deve ser capaz de receber dados operacionais e físicos, processá-los, transformá-los em informações e distribuí-los a outros sistemas, devendo gerenciar e controlar **TUDO** que acontece na rodovia.

Nesses dados se incluem o fluxo de veículos por classe e por hora; estatísticas de acidentes; dados de pesagem de veículos; condições meteorológicas e condições físicas da rodovia.

É nítido o dever de compartilhamento dessas informações com o usuário da rodovia.

Todavia, o usuário não é informado desses dados, logo ao assumir a rodovia, sendo certo que tais dados devem estar expressos em vários pontos da rodovia, para que o usuário possa optar por tomar um caminho ou outro, além de outras decisões importantes.

Por exemplo: uma pessoa não gosta de dirigir sob chuva intensa. Logo, deve poder optar por não tomar um caminho onde esteja chovendo muito, como sói acontecer na região de Casimiro de Abreu.

Ou então, a pessoa não quer passar por um trecho onde houve um derramamento de óleo na pista ou de uma substância explosiva.

Tais informações devem estar distribuídas em vários trechos da rodovia, em painéis móveis, por exemplo, além da informação prestada pelo 0800.

Há ainda a previsão de que a ação do SGO deverá contemplar o envio periódico de mensagens aos usuários através de painéis de mensagens variáveis, sobre as condições de tráfego, condições do tempo, velocidade máxima permitida, aviso de atenção, devendo ainda fornecer informações **COMPLETAS, PRECISAS, SEGURAS E ATUALIZADAS**, para divulgação junto aos meios de comunicação.

Lembre-se que a prestação do serviço deve ser eficiente. Logo, devem ser instalados tantos painéis quantos forem necessários, para informar ao usuário as condições da rodovia, em diversos pontos dela, como por exemplo, um painel a cada 30 quilômetros.

No território da cidade de Campos então, seriam somente quatro painéis, mas que dariam a real noção da situação, para que o usuário tome decisões importantes, como seguir viagem ou não; seguir por um caminho ou outro; tomar um ônibus ou um avião, etc.

Há previsão também de implantação de sistemas de controle de tráfego, com disponibilização de sistema de atendimento médico de emergência, socorro mecânico, guincho e caminhão pipa, unidades móveis de controle de peso dos veículos, etc..

As unidades móveis de pesagem não estão disponíveis na área da cidade de Campos, sendo o caso de instalação de pelo menos três, para cobrir cerca de 124 quilômetros de rodovia.

Caso contrário, a PRF fica sem ter como fiscalizar e o excesso de peso diminuirá a vida útil do pavimento e das sinalizações.

Há previsão também de que os painéis de mensagens variáveis - fixos - devem prestar informações sobre ocorrências ou informes de interesse do usuário, oferecendo informação instantânea e atualizada sobre as condições de operação do sistema, sendo permanente, de modo a não comprometer a segurança do sistema.

Prossegue dizendo que os painéis deverão ser instalados em pontos estratégicos da rodovia, obedecendo, preferencialmente, ao critério de anteceder em cerca de 2,0 Km acessos estratégicos, visando atender ao fluxo de maior interesse, e de forma a permitir, **COM CONFORTO E SEGURANÇA**, a opção de saída da Rodovia em casos de interrupção do tráfego por algum motivo.

Veja-se como tudo caminha no sentido da melhor segurança e conforto ao usuário, estando a ora ré faltando com seu compromisso de eficiência na informação, principalmente nas imediações da cidade de Campos, onde moram cerca de 500 mil habitantes e por onde passam outros tantos milhões, dada a relevância da região, que liga as regiões nordeste e sul do país.

Prevê também o sistema de painéis de mensagens variáveis – móveis – para atender situações especiais da rodovia, **devendo estar localizados em veículos, em função da necessidade de informações ao usuário em situações de emergência, de realização de obras e serviços, entre outras. Vide item 6.3.2.3 do PER.**

O mesmo se diga para as informações de cunho meteorológico, como previsto no item 6.3.2.4 do PER.

O item 6.3.2.6 do PER prevê a utilização de veículos de inspeção de tráfego, tipo utilitário e também a utilização de motocicletas para apoio operacional nos trechos congestionados, quando necessário, daí exsurgindo a possibilidade e cabimento de utilização de tais veículos, para prestar informação ao usuário que fica parado em longos engarrafamentos, sem ter qualquer notícia do que está ocorrendo.

Lembre-se que não é em todo lugar da rodovia que há sinal de celular, muito menos se exige que o usuário tenha telefone, tenha carga na respectiva bateria ou tenha crédito para efetuar a ligação, sem falar que algumas operadoras não admitem a ligação de celular para 0800, mesmo que seja gratuito.

A sinalização temporária também deve ser utilizada em casos de emergência, como nos acidentes em geral, nas panes de veículos, na existência de obstáculos na via, etc.

Exige-se que a inspeção de tráfego obedeça a escala pré-estabelecida, de modo que todos os pontos da rodovia sejam visitados com regularidades, com tempo máximo de percurso de 90 minutos para passar no mesmo ponto da rodovia, se pista simples e no mesmo ponto e mesmo sentido, se pista dupla, 24 horas por dia e em todos os dias da semana.

Tudo isso para garantir que o usuário que não disponha de um telefone, obviamente, para chamar o socorro, seja localizado em tempo exíguo que garanta um socorro eficiente.

Logo, nas pistas que cortam o município de Campos, como se trata de pista dupla, deve passar um carro em cada sentido, pelo mesmo ponto, a cada 45 minutos, o que não é suficiente para um atendimento eficiente, ainda mais porque a colocação de telefones fixos espalhados pela rodovia, está prevista somente para o 7º ano da concessão.

Está previsto também um circuito fechado de TV – CFTV, nos principais locais da rodovia.

Há previsão de sistema de controle automático de velocidade de veículos, com unidades fixas e ostensivas, instalados em pontos críticos da rodovia.

Atualmente, não há nenhum em funcionamento no trecho da cidade de Campos. Os que havia, estão inoperantes, sendo um deles, antes de uma escola infantil.

O item 6.3.4 estabelece que a implantação e instalação do sistema de painéis de mensagens variáveis – móveis - e de inspeção de tráfego deveriam estar em funcionamento desde o 6º mês da concessão, mas até hoje não são eficientes.

Os sistemas de controle de velocidade deveriam estar instalados desde o final do 4º ano, o mesmo podendo se dizer dos sistemas

de painéis de mensagens variáveis – fixos -, de sensoriamento meteorológico e de circuito fechado.

6.7.1 – DO SISTEMA DE PESAGEM

O item 6.5 do PER (fl. 249) prevê a disciplina do sistema de pesagem. – VIDE 6.5.3 (fl. 250).

O sistema de pesagem contemplará duas modalidades: balanças fixas e móveis, ambas com condições de verificar situações de excesso de peso em qualquer veículo, efetuar autuações e transbordo de cargas em excesso.

Serão dois pontos de pesagem fixa.

As móveis deverão ser acopladas a veículos especialmente dimensionados para isso, implantados em locais estratégicos da rodovia. Logicamente, deve ser perto dos postos da PRF, que é quem mais atua nessa fiscalização.

Os postos de pesagem devem operar permanentemente, durante 24 horas, todos os dias da semana.

No documento apresentado à fl. 277/278, a concessionária afirma que a implantação de balanças móveis está prevista para o 6º ano de concessão, que se iniciou em 18 de fevereiro de 2013 e vai até 17 de fevereiro de 2014.

Já em relação às balanças fixas, asseverou que de acordo com o PER, um Posto de Pesagem Fixa, localizado no Km 269, deveria ser reformado e recuperado; que isso não foi feito porque não foi localizado tal posto; que não existe nenhum posto de pesagem ao longo da rodovia.

6.7.2 – DOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

No item 6.6.4 consta que o sistema de *call boxes* deve ser instalado do 3º ao 7º ano. Mais da metade do tempo se passou e nenhuma foi instalada, revelando falta de proporcionalidade. Já que o celular não funciona, devem ser colocados pontos de telefonia fixa, pelo menos a metade, já que mais da metade do prazo já se expirou.

O sistema de radiocomunicação já devia estar instalado até o 5º ano, configurando estações fixas ao longo da rodovia, móveis (viaturas) e portáteis (individuais) que deverão operar em frequência a ser definida pelo projeto técnico da rede.

6.7.3 – DOS SISTEMAS DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO

No item 6.7 constam os sistemas de atendimento ao usuário.

A partir do 6º mês, deveria estar instalado o sistema de atendimento emergencial, compreendendo o atendimento médico de

emergência o socorro mecânico, o combate a incêndios e a apreensão de animais na faixa de domínio – NÃO O AFUGENTAMENTO DE ANIMAIS, MAS A APREENSÃO FÍSICA - com equipes locadas em bases operacionais implantadas ao longo da rodovia.

A equipe tem que ser completa, com equipamentos completos. Não basta um veículo para espantar o animal.

As BSO's deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais previstos no PER e ali permanecer até sua destinação final.

6.7.4 – DO ATENDIMENTO MÉDICO DE EMERGÊNCIA

Segundo a Resolução 2048/2002 do Ministério da Saúde, há vários regramentos para o atendimento médico de emergência.

Exige-se a presença de profissionais treinados, com equipamento adequado e sob supervisão e orientação de um médico regulador, atuando 24 horas por dia.

Conforme item 6.7.2.1.1 (fl. 255), a ambulância do tipo C deve conter aparelhos para salvamento, COM CONDIÇÕES DE RETIRAR RAPIDAMENTE ACIDENTADOS DAS FERRAGENS (equipamento chamado de desencarcerador), **o qual a ré não tem**, bem como deve ter equipamentos hidráulicos, motosserra com sabre e corrente,

cortador a disco, além de extintores, correntes, faróis auxiliares, ferramentas e máscaras contra gases.

Deverão ter ainda mapa de localização dos hospitais, além de todos os veículos terem GPS.

O combate a incêndio e o recolhimento de animais na faixa de domínio consistirão na disponibilização de carros pipa e caminhões próprios para a apreensão de animais, com equipes treinadas, em regime de prontidão nas bases operacionais – BSO's, para atender RAPIDAMENTE às situações de emergência.

O inciso é expresso em dizer que: ***“com relação aos veículos de apreensão de animais, suas equipes deverão fornecer apoio à PRF, que detém competência para a apreensão de animais.”***

Assim, os animais que se encontrarem na faixa de domínio da rodovia, colocando os usuários em situação de risco, DEVERÃO SER PRESOS PELAS EQUIPES DA CONCESSIONÁRIA, que aguardarão equipe da PRF, para sua devida apreensão.

Prossegue o item 6.7.3 (fl. 258) que o tempo de atendimento médico de emergência, contado a partir da comunicação ou de visualização pelo sistema de CFTB ATÉ A CHEGADA DE AMBULÂNCIA AO LOCAL NÃO DEVERÁ ULTRAPASSAR 15 MINUTOS.

Já o tempo de chegada do socorro mecânico não deverá ultrapassar 20 minutos.

Se os veículos de socorro estão situados a cada 40 quilômetros, como chegarão em 15 ou 20 minutos? Simplesmente, não chegarão sendo necessária a colocação de mais veículos de socorro.

Assim, é óbvio que estão sendo desobedecidas também essas cláusulas obrigatórias.

6.8 – DA COMPATIBILIDADE COM AS NORMAS AMBIENTAIS

O PER prevê também (fl. 146) que todas as obras e serviços na Rodovia deverão estar em conformidade com o mais recente corpo normativo ambiental, donde se conclui que não pode invocar as dificuldades na obtenção das pertinentes licenças, para atrasar os prazos previstos no PER, tendo em vista ainda, que quando a concessionária apresentou a proposta vencedora do certame, obviamente já considerou no preço, os riscos inerentes às dificuldades burocráticas de praxe.

O Sistema de Gestão Ambiental deverá ainda estar implementado até o final do 2º ano, conforme fl. 147, não havendo notícias de que o fez.

Conforme fl. 148, até o final do 2º ano de concessão, a ré tem que disponibilizar uma área da Rodovia para o estacionamento e transbordo de veículos de transporte de cargas perigosas, a fim de evitar

danos ambientais, que geralmente são irreversíveis, não havendo notícias de que fora instalada.

Em suma, usa-se o subterfúgio da licença ambiental para não implementar várias exigências contratuais, o que deve ser rechaçado pelo Judiciário.

7 – CONCLUSÕES

Como visto, vários são os problemas da rodovia, que geram sua lentidão e altos índices de acidentes, notadamente os de elevada gravidade, de modo que se tenha inveja das estradas existentes na Europa e na América do Norte, todas com baixíssimos índices de acidentes graves.

A liberação das faixas de rolamento deve ser a regra e a interrupção, a exceção. Mas parece que está sendo feito justamente o contrário.

É dizer, retiradas as vítimas, a estrada deve ser imediatamente desobstruída, não tendo que esperar seguradora ou algo semelhante.

Em cada trecho de praça de pedágio, no mínimo, deve haver uma equipe completa de atendimento.

Se o socorro demora, o serviço não é eficiente. Se o serviço de remoção de animais demora, a mesma coisa.

A obrigação de obter as licenças ambientais necessárias já faz parte dos ônus do contrato, já sabendo a Concessionária, quando se habilitou na Concorrência, que esse ingrediente influiria diretamente nos custos e no tempo de execução do contrato.

Logo, não pode invocar a complexidade ou demora das licenças, para não fazer a intervenção alternativa possível, que viabilize o cumprimento das obrigações contratuais, em benefício do usuário.

Os documentos juntados no inquérito reproduzem fatos trazidos por diversos periódicos, indicando que em outras obras, são planejadas intervenções de modo a compatibilizar com a minimização dos impactos sobre os usuários, devendo a ré agir da mesma forma, o que não faz.

A segurança e a comodidade andam juntas a todo tempo. De nada adianta a prevalência de uma e o detrimento da outra.

O ser humano é por natureza falho. A falibilidade humana acompanha o Direito o tempo todo, seja na previsão da responsabilidade civil, seja na previsão de instâncias recursais, considerando a possibilidade de erro judiciário.

Logo, imputar à imprudência humana, a causa pelos inúmeros e gravíssimos acidentes ocorridos na Rodovia é negar a razão de ser das coisas, subvertendo a obrigação de a Concessionária dotar a Rodovia do máximo de conforto, com o máximo de segurança.

O PER estabelece prazos para algumas intervenções específicas, o que não significa dizer que as obrigações genéricas devam ser relegadas a segundo plano. Pelo contrário, as diretrizes traçadas no Contrato e no PER devem ser observadas a todo o tempo, com total eficiência.

Não deve haver, **voluntariamente**, a paralização total de um dos sentidos da Rodovia, buscando-se ao máximo minimizar os impactos sobre o usuário, já que os inúmeros eventos imprevistos que ocorrem na rodovia, já são responsáveis por paralisações involuntárias de ambos os sentidos, causando incontáveis transtornos aos usuários.

As intervenções, por óbvio, devem ser feitas nos horários de menor fluxo. Como exemplo, pode ser mencionado o horário entre as 05:00 e 06:30 horas e entre 17:00 e 19:00 horas, no trecho entre Campos e Macaé, já que é cediço que há dezenas de ônibus levando passageiros que trabalham na Petrobras.

Nos pontos de obras, *in loco*, deve haver informação móvel, ambulante, sobre o tipo de obra ou acidente e o tempo previsto para a paralização, para que o usuário possa decidir sobre tomar outro caminho, sobre parar num restaurante para desestressar ou acudir uma criança ou um idoso, para ir ao banheiro, para almoçar, para abastecer o veículo, para desmarcar um compromisso, etc.

Na situação atual, não há a menor previsão de quanto tempo levará a viagem.

A informação prestada pelo sistema telefônico 0800 é imprecisa, genérica e lacunosa, não servindo de subsídio para o usuário. Em testes realizados, o serviço não informou o tempo previsto para o fim da interrupção. Sem falar que o usuário, não raro, não tem telefone, não tem crédito no telefone, não tem bateria carregada no telefone ou não tem sinal, dependendo do local.

Logo, a informação tem que ser prestada *in loco* e durante toda a extensão do engarrafamento.

À guisa de sugestão, algum funcionário da Concessionária deve ficar transitando de carro, à pé, de bicicleta ou de motocicleta, com um cartaz, bem simples, informando o que está ocorrendo e o tempo de paralisação previsto. São medidas simples, baratas e eficientes, que denotam respeito pelo usuário.

As obrigações contidas no PER são exemplificativas, não excluindo a obrigatoriedade de outras contidas no contrato, ainda que genericamente, e no Código de Defesa do Consumidor.

Os painéis de informação existentes não indicam se há obstruções na rodovia, nem o tempo de paralisação ou as condições climáticas ou de tráfego, servindo apenas a fornecer informações sobre estatísticas de acidentes, com recomendações de cautela, além do telefone de contato da concessionária.

Impõe-se também eficiência na prestação da informação, que é deficitária e cuja inércia faz aumentar os índices de acidente.

8 – DA NECESSIDADE E CABIMENTO DE PROVIMENTO ANTECIPATÓRIO, COMO FORMA DE GARANTIR A EFICÁCIA DO PROCESSO

O artigo 84, *caput*, do Código de Defesa do Consumidor estatui que na ação que tenha por objeto o cumprimento de obrigação de fazer, o juiz concederá a tutela específica da obrigação ou determinará providências que assegurem o resultado prático equivalente ao do adimplemento.

O seu parágrafo terceiro prevê que, sendo relevante o fundamento da demanda e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final, é lícito ao juiz conceder a tutela liminarmente ou após justificação prévia, citado o réu.

Já no parágrafo quarto está prevista a possibilidade de imposição de multa diária ao réu, se for suficiente ou compatível com a obrigação, fixando prazo razoável para o cumprimento do preceito.

Como é nítido, a demora do provimento poderá ceifar centenas de vidas, notadamente no período de verão, quando o fluxo de veículos aumenta consideravelmente nas estradas.

O usuário, que já está sendo penalizado pela falta de estrutura adequada da rodovia, precisa ser compensado imediatamente, com a suspensão da cobrança do pedágio, o que servirá também como meio de compelir a ré a efetuar, com a maior brevidade possível, as intervenções emergenciais de conforto e segurança, que já deviam estar implementadas.

Vale registro a situação de incontestável hipossuficiência em que figura o usuário dos serviços da concessionária, merecendo a proteção contida nos artigos 4º, I; 6º, VIII; 14, § 1º e 22, § único, todos do CDC.

As infundáveis e desplanejadas intervenções estão aumentando o tempo de viagem e comprometendo o conforto e a segurança da rodovia, estressando sobremodo os viajantes.

Faltam informações mais claras e precisas nos locais de paralisação; redutores de velocidade não funcionam; o trânsito fica totalmente interditado em diversas ocasiões, não havendo fluxo nem sequer para ambulâncias e viaturas oficiais.

Vislumbra-se cabível a suspensão pretendida, uma vez que a concessionária somente foi autorizada a cobrar o pedágio porque partiu-se da premissa de que as intervenções preliminares foram realizadas **e mantidas.**

A *contrario sensu*, se se demonstra que as intervenções não foram realizadas de modo eficiente ou se não estão sendo mantidas a contento, é cabível a suspensão **TOTAL** da cobrança. Até

porque a ré já arrecada vultosa quantia há mais de cinco anos, onerando sobremodo o consumidor, o que leva a crer que uma eventual suspensão não gerará abalo econômico em seus cofres, podendo suportar tranquilamente os impactos decorrentes da suspensão da cobrança.

Até porque, pelo item 5.16 do PER, a concessionária está obrigada a contratar seguro de responsabilidade civil, para os danos eventualmente causados pela má prestação do serviço, não havendo riscos de falência da empresa nem de impossibilidade de continuação de prestação do serviço.

Por todos esses motivos, é imperiosa a concessão da liminar, no sentido de suspender a cobrança imediatamente, sob pena de multa diária.

9 – DOS PEDIDOS

Ante o exposto, considerando o flagrante descumprimento contratual pela ré, sem qualquer punição ou fixação de multa que a motive ao cumprimento contratual, gerando um extremo desequilíbrio na relação jurídica consumerista, onde o usuário do sistema de tráfego está sendo prejudicado, sem a menor chance de reversão do quadro, dada sua natural hipossuficiência, requer o Ministério Público:

1 – que seja concedida a **ANTECIPAÇÃO DE TUTELA**, *inaudita altera pars*, nos termos do artigo 273 do Código de Processo Civil e 84, § 3º do CDC, determinando-se a **SUSPENSÃO**

TOTAL DA COBRANÇA DE PEDÁGIO, nas duas praças de arrecadação situadas dentro do território do Município de Campos dos Goytacazes (Km 40 e Km 121, respectivamente), até que sejam **cumpridas totalmente** as determinações já exigíveis e previstas no Contrato e no PER, a seguir elencadas exemplificativamente, o que deve ser devidamente comprovado nos autos, sob pena de multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), quais sejam:

a) disponibilização, colocação e instalação de **painéis informativos móveis ou fixos** ou qualquer outro tipo de meio de informação eficiente, em veículos ou similares, que deverão circular permanentemente pelos locais onde haja paralisação do fluxo, por qualquer motivo, seja em razão de obras ou intervenções na rodovia, seja em razão de acidentes ou semelhantes, **prestando informações** sobre as razões da interrupção ou lentidão do tráfego, riscos existentes (produto corrosivo ou inflamável, por exemplo), medidas tomadas, tempo previsto para a normalização ou liberação do fluxo, tempo de espera em cada sentido (como nos casos de utilização do sistema Pare-Siga), as vias alternativas disponíveis, bem como outras informações relevantes, que possam municiar o usuário da Rodovia, de dados para que tome decisões que melhorem sua segurança e seu conforto na rodovia, como por exemplo, retornar, desistir, parar em alguma lanchonete ou posto de abastecimento, ou até mesmo tomar caminho alternativo;

b) divulgação de **informações nos painéis informativos fixos**, situados no Município de Campos, a respeito

do tempo de viagem entre diversos trechos da rodovia (como por exemplo: entre Campos e Rio de Janeiro, entre Campos e Casimiro de Abreu, entre Campos e Rio Bonito, etc.), bem como seja informado se há acidentes ou paralisação da rodovia, em que local, por qual motivo, qual o tempo de espera, quais as condições climáticas e de tráfego em todo o trecho da Rodovia concedida;

c) **remoção ou proteção, com aplicação de defensas ou outro meio de semelhante eficiência, de todas as árvores** e demais obstáculos fixos situados em distância inferior a dez metros do acostamento da rodovia, dentro do território do Município de Campos dos Goytacazes;

d) **implantação de balanças** de pesagem fixa e móvel, em quantidade adequada à relevância e intensidade de fluxo na Rodovia, a uma distância máxima de 5 quilômetros das sedes da Polícia Rodoviária Federal no território do Município de Campos dos Goytacazes;

e) **reparo integral das cercas e estacas** em mal estado de conservação ou ineficientes, situadas dentro da faixa de domínio, para evitar o acesso de animais, nos locais que serão apontados pelo Ministério Público, com o auxílio da Polícia Rodoviária Federal;

f) **redução dos desníveis entre a pista de rolamento e os acostamentos**, aos índices previstos no Contrato

e no PER, nos locais que serão apontados pelo Ministério Público, com o auxílio da Polícia Rodoviária Federal;

g) **reparo dos pavimentos da pista de rolamento e dos acostamentos**, de modo que se permita o tráfego com segurança e conforto, suprimindo buracos e ondulações que coloquem em risco o condutor, para que possa viabilizar o trânsito de veículos lentos, ainda que por curto período, nos locais que serão apontados pelo Ministério Público, com o auxílio da Polícia Rodoviária Federal;

h) reparo e instalação de **redutores de velocidade** nas proximidades das escolas, de aglomerados populacionais e dos locais com maior índice e/ou risco de acidentes, que serão apontados pelo Ministério Público, com o auxílio da Polícia Rodoviária Federal;

i) instalação de **balizadores** ou similares, para melhor separar e demarcar as pistas de rolamento, evitando ultrapassagens ou avanço de faixa, nos pontos com maior índice e/ou risco de acidentes, que serão apontados pelo Ministério Público, com o auxílio da Polícia Rodoviária Federal;

j) instalação de elementos **anti-ofuscantes** nos pontos com maior risco e/ou índice de acidentes, que serão apontados pelo Ministério Público, com o auxílio da Polícia Rodoviária Federal;

k) instalação de **balizadores** ou similares nas imediações de Postos de Abastecimentos, lanchonetes e congêneres, a fim de evitar que os veículos que trafeguem na pista contrária daqueles estabelecimentos, avancem diretamente sobre a faixa de rolamento contrária para neles ingressar, o que os obrigará a parar no acostamento com segurança, para só então fazer a conversão no local devido;

l) providenciar o equipamento chamado **“desencarcerador”**, dotando as ambulâncias de pelo menos um, além de pessoal treinado para operá-lo;

m) dotar os aglomerados populacionais situados às margens da rodovia, de **sinalização e iluminação adequadas**, além de implantação de **ciclovias e/ou ciclofaixas**, para que os ciclistas possam trafegar em segurança e sem oferecer riscos a si próprios e aos condutores de veículos, cujos locais serão apontados pelo Ministério Público, com o auxílio da Polícia Rodoviária Federal;

n) garantir e manter a **fluidez do tráfego** e a segurança dos usuários, mesmo em caso de acidentes e de situações anormais à rotina, com medidas eficientes, conforme item 16.6 do Contrato de Concessão;

o) incrementar e manter o **sistema de informações do telefone gratuito (0800)**, com informações atualizadas do evento interruptor do tráfego, pelo menos a cada cinco minutos, inclusive com a previsão de tempo para liberação da pista, a fim

de subsidiar o usuário de informações capazes de fazê-lo decidir por aguardar ou não no local;

p) instalação de **defensas** nos pontos da estrada com alto risco e/ou índice de acidentes, **que sejam avizinados por precipícios e penhascos**;

q) aumento da **largura das pontes e viadutos**, a fim de que fiquem da mesma largura da pista de rolamento somada à largura do acostamento, evitando o afunilamento existente, que é indutor de acidentes;

r) aumento do quantitativo de veículos e de pessoal treinado para **apreender e retirar animais da pista**, de modo que um eventual avanço do animal não perdure por mais do que cinco minutos;

s) implantação, reparo e substituição das **tachas, tachões refletivos** e similares, defeituosos ou inexistentes, que servem de direcionamento para o motorista durante a noite, nos locais que serão apontados pelo Ministério Público, com o auxílio da Polícia Rodoviária Federal;

t) incrementar as **intervenções programadas** na rodovia no período **noturno**, quando há menor fluxo de veículos;

u) implantação da **área de transbordo de produtos perigosos ou inflamáveis**;

v) redução do **tempo de chegada do socorro**, ao local do acidente, aos níveis exigidos no Contrato e no PER;

w) implantação de **transporte médico aéreo**, para o socorro em locais de difícil acesso ou longe de hospitais;

x) incremento do **sistema de telefonia**, com implantação de antenas de telefonia móvel para cobertura em todo o trecho da rodovia ou antecipação dos prazos de instalação dos pontos de telefonia fixa (*call boxes*), a fim de facilitar o pedido de socorro;

y) melhorar a qualidade das câmeras existentes e a serem implantadas na rodovia, de modo que as imagens armazenadas possam colaborar com o combate à criminalidade;

1.1 – caso não se entenda de suspender **totalmente** a cobrança do pedágio, que seja reduzida a tarifa do pedágio, em percentual a ser aferido pelo prudente arbítrio do Magistrado, a qual deverá ser restabelecida proporcionalmente, de acordo com a comprovação do cumprimento de cada item do pedido supra;

2 - a citação da ré para que, querendo, conteste a presente ação;

3 – a inversão do ônus da prova, para que a ré tenha que provar que está cumprindo os termos do Contrato e do PER – Plano de Exploração da Rodovia, nos termos do artigo 6º, VIII, do CDC;

4 - **no mérito**, que seja confirmada a antecipação de tutela eventualmente concedida e, caso não concedida, que seja a ré condenada a suspender a cobrança do pedágio, até que efetue **e mantenha, de forma definitiva e eficiente,** os serviços elencados **exemplificativamente** no item 1 supra **e todos os demais previstos no Plano de Exploração da Rodovia e no Contrato de Concessão e exigíveis à época da sentença,** sob pena de multa diária não inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

4.1 – subsidiariamente, caso não se entenda de deferir na íntegra o pedido de suspensão **total** da cobrança do pedágio, que seja reduzida a tarifa do pedágio, em percentual a ser aferido pelo prudente arbítrio do Magistrado, até o cumprimento do previsto nos itens anteriores, a qual deverá ser restabelecida proporcionalmente, de acordo com a comprovação do cumprimento de cada item do pedido;

4.2 – ainda subsidiariamente, caso não se entenda de deferir os pleitos acima, requer-se que as intervenções elencadas nos itens anteriores **e todas as demais exigíveis,** de acordo com o Contrato de Concessão e com o Plano de Exploração da Rodovia, sejam cumpridas num prazo máximo e improrrogável de até três meses, sob pena de multa diária nunca inferior a R\$ 10.000,00.

5 - que seja a ré condenada ao pagamento das custas processuais e demais despesas sucumbenciais, estas revertidas ao Fundo Especial do Ministério Público, Banco 341 (Itaú), Agência 6002, conta corrente nº 2550-7, criado pela Lei Estadual nº 2.819, de 07.11.97, e regulamentado pela Resolução GPGJ nº 801, de 19.03.98.

Requer, ainda, que os atos de comunicação processual do autor sejam feitos mediante entrega e vista pessoal dos autos, na sede desta Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva do Núcleo Campos, situada na Rua Antônio Jorge Young, 40, 5º andar, Centro, Campos dos Goytacazes, com telefone de contato nº (22) 2731-1075.

Protesta desde já o *Parquet*, pela produção de todos os meios de prova admitidos, especialmente testemunhal, documental, pericial e inspeção pessoal.

Esta peça segue acompanhada do Inquérito Civil Público nº 259/2012, contendo 528 folhas, além de um DVD contendo fotografias.

Dá-se à causa o valor de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Campos dos Goytacazes, 09 de janeiro de 2014.

Leandro Manhães de Lima Barreto
Promotor de Justiça