EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA VARA CÍVEL DA COMARCA DE BELFORD ROXO - RJ

Ref. Inquérito Civil n.º 2009.2639.01

CÓPIA

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, inscrito no CNPJ nº 28.305.936/0001-40, por intermédio da 1ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva - Núcleo Duque de Caxias, onde recebe intimações legais e pessoais, no uso de suas atribuições legais, fulcrado nos artigos 127 e 129, III, da Constituição Federal de 1988 e nos artigos 1º e 5º da Lei n.º 7.347/85 (Lei da Ação Civil Pública), com lastro no Inquérito Civil n.º 2010.2698.01, em anexo, vem, perante Vossa Excelência, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA CONSUMERISTA
COM REQUERIMENTO DE ANTECIPAÇÃO DE TUTELA

em face da **SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS S/A**, sociedade empresária inscrita no CNPJ nº 002.720.700/0001-86, na pessoa de seu representante legal, e com domicílio na Praça Cristhiano Ottoni, s/n - Rio de Janeiro - Central do Brasil - RJ - CEP. 20.210-590, devidamente qualificada nos autos do inquérito retro mencionado, pelos fatos e fundamentos jurídicos que a seguir aduz:

IP2010694-77.2015.8.19.0008 Sort 2005151509 UC02 27219

I – DA LEGITIMIDADE *AD CAUSAM* DO MINISTÉRIO PÚBLICO

O Ministério Público é, nos termos do art. 127, *caput*, da Constituição da República, instituição permanente e de caráter essencial ao próprio exercício da função jurisdicional, tendo-lhe sido confiada a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

Entre os muitos instrumentos conferidos ao *Parquet* pela Lei Fundamental de 1988 para a consecução de seus poderes-deveres constitucionais, destaca-se a promoção da Ação Civil Pública (CR/88, art. 129, inc. III), instrumento processual dos mais avançados e que possibilita sejam levadas ao conhecimento do Estado-Juiz questões referentes a lesões, ou ameaça de lesões, de fundo metaindividual, propiciando a real e eficaz tutela jurisdicional, tudo em conformidade com o princípio do Acesso à Justiça, vetor constitucional consagrado no art. 5º, inc. XXXV, do Texto Magno.

A Lei Complementar Estadual n.º 106/2003 que institui a Lei Orgânica do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro dispõe em seu art. 35, caput e inciso I que no exercício de suas funções, cabe ao Ministério Público: instaurar inquéritos civis e outras medidas e procedimentos administrativos para a apuração de fatos de natureza civil, sempre que tal se fizer necessário ao exercício de suas atribuições.

Por seu turno, o Conselho Nacional do Ministério Público regulamentou, por simetria os artigos 25, IV e 26, I da Lei Federal n.º 8.625/93, através da Resolução nº 23/2007 que o inquérito civil poderá ser instaurado de ofício para apurar fato que possa autorizar a tutela dos interesses ou direitos a cargo do Ministério Público nos termos da legislação aplicável, servindo como preparação para o exercício das atribuições inerentes às suas funções institucionais.

Dentre tais direitos coletivos, destaca-se a **proteção aos consumidores**, tratando-se este de direito que tem toda a coletividade como titular e cuja proteção constitui um dos muitos deveres confiados ao *Parquet* pelo Constituinte Originário, conforme se depreende do já citado art. 129, inc. III, da Constituição da República.

Por fim, registre-se o mais importante dos argumentos em prol da *legitimatio ad causam* do Ministério Público para propor a presente demanda coletiva, qual seja, negar-se ao *Parquet* tal legitimidade ativa, significa, em última análise, negar à própria Sociedade o acesso (coletivo, diga-se) à efetiva e justa prestação jurisdicional (Constituição da República, art. 5º, inc. XXXV), pois o Ministério Público consiste tão-somente num instrumento da Sociedade, a quem serve única e exclusivamente.

II – DA LEGITIMIDADE PASSIVA DA RÉ

A Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S/A é a empresa contratada pelo Estado do Rio de Janeiro desde 1º de novembro de 1998, para operar o serviço de trens urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, notadamente o Ramal Belford Roxo, objeto da presente demanda, a qual faz o transporte de passageiros deste Município até a Central do Brasil e vice-versa.

III – DOS FATOS (*CAUSA PETENDI* REMOTA)

O Ministério Público instaurou inicialmente inquérito civil, tombado sob o número 2009.2639.02, com o escopo colimado de investigar **DANOS AOS CONSUMIDORES PERPETRADOS PELA SUPERVIA QUE NÃO CORRIGIU**

DESNÍVEIS EM VÁRIOS PONTOS DA ESTAÇÃO DE BELFORD ROXO ENTRE A PLATAFORMA E OS VAGÕES, PONDO EM RISCO À SEGURANÇA DOS USUÁRIOS.

As investigações a respeito do referido caso se iniciaram a partir de procedimento encaminhado pela 4ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva da Cidadania da Capital, onde o usuário do serviço de transporte coletivo ferroviário Cláudio dos Santos Siliprandi narrara problemas enfrentados na estação do ramal Belford Roxo, onde os passageiros necessitam de auxílio para ingressar nos trens em decorrência da grande altura entre o mesmo e a plataforma, inclusive já tendo presenciado algumas pessoas caindo ou tropeçando em virtude da distância entre o vagão e a plataforma, além de acidades graves.

Inicialmente a Supervia, ora ré, alegou à fl. 79 que *"a concepção de todas as estações atualmente existentes contemplou e ainda contempla a utilização das linhas, não apenas por trens de passageiros com características distintas, mas também, por trens de carga e trens de serviços, o que torna necessária a existência de distanciamento um pouco maior entre os trens e as plataformas, de forma que as linhas possam (sic) esses últimos (maiores e mais largos dos que os de pasageiros) sem que os mesmos destruam as plataformas das estações."*.

Em vistoria à estação de Belford Roxo (fls. 92/94), a equipe de policiais constatou uma distância de cerca de 40 cm entre a composição e a plataforma, causando riscos, principalmente para crianças e idosos.

A AGETRANSP, agência estadual que tem por finalidade exercer o poder regulatório, acompanhando, controlando e fiscalizando as concessões e permissões de serviços públicos concedidos de transporte aquaviário, ferroviário e metroviário e de rodovias no Estado do Rio de Janeiro, limitou-se a se manifestar no

sentido de que *"não há regulamentação específica com relação a limites dessas dimensões, e que as Estações em questão mantém a sua condição original quando da elaboração do edital de licitação para concessão dos serviços, o que direciona e delimita, nesse caso, o escopo de fiscalização por parte desta Câmara de Transportes e Rodovias aos procedimentos operacionais e aos controles exercidos pela concessionária com relação à manutenção e conservação dos equipamentos e instalações."*.

Entretanto, quanto à alegação da Agência de que a obrigação da concessionária limita-se ao previsto no edital original pesa o fato de que no sexto termo aditivo, mais precisamente no §14º da Cláusula 2.1, a concessionária assumiu toda a responsabilidade da Flumitrens, sendo que esta tinha por obrigação prevista no contrato original realizar obras e modernização das estações, conforme previsão no anexo C-IV-A c/c inciso XXIX da Cláusula Décima.

Posteriormente, ás fls. 148/161, a AGETRANSP, contrariando a resposta anterior, se manifesta no sentido de que, de fato, existe norma regulamentando o vão máximo entre o trem e a plataforma e o desnível máximo entre o trem e a plataforma, porém, esta somente fora instituída pela NBR14021 de 31/07/2005 (Anexo IV) e, portanto, somente seria válida a partir desta data e desde que as adaptações resultantes não constituíssem impraticabilidade. Ademais, acrescenta que essas impraticabilidades existiam por dificuldades técnicas de compatibilização dos gabaritos de segurança com os modelos ferroviários, além de limites financeiros do contrato de concessão.

Ocorre que os argumentos da AGENTRANSP ficam esvaziados diante da existência de norma técnica anterior não somente a de 2005, mas prévia ao contrato de concessão em si, qual seja a **NBR14021/1997 (Anexo III) que previa um vão ainda menor com valor máximo de 3 cm e desnível máximo de 2 cm**. Além disso, o

contrato original previa como responsabilidade da FLUMITRENS, mais precisamente na CLÁUSULA DÉCIMA, em seu inciso XXIX, a realização dos investimentos constantes dos anexos C-IV-A, C-V e C-VI (fl. 12 do Anexo I), que dentre eles **previa a realização de obras civis nas estações com obrigações de investimentos até 2004 para aumentar as condições de segurança das plataformas** (fl. 83 do Anexo I), **com previsão de modernização da Estação de Belford Roxo até dezembro de 2001 e restauração/implantação de nova estação em Belford Roxo, nos termos de fl. 83vº do Anexo I.**

Não bastasse isso, a Supervia tomou posse dos bens da FLUMITRENS (fls. 143vº/144 do Anexo I), devendo ser observada a CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA do contrato de concessão pelo que já deveria cumprir os investimentos ali previstos. Ademais, no oitavo termo aditivo ao contrato de concessão (Anexo II), assumiu obrigação de investir na adequação da estação ferroviária de Belford Roxo.

Consta, aliás, relatório de missão de equipe do Ministério Público às fls. 262/268, onde **não foi constatada qualquer obra realizada visando diminuir o espaço entre o trem e a plataforma, bem como foram verificados ressaltos na plataforma que podem causar acidentes.**

Adrede, em reunião realizada com advogado da Supervia, conforme fls. 274/279, este informou que houve regularização da distância entre a plataforma e o trem através do realinhamento da via férrea, mas que de fato não houve obra na estação de Belford Roxo. Como o realinhamento da via férrea poderia ter resolvido o problema dos vãos e desníveis irregulares, foi solicitada vistoria técnica no local.

Os expertos concluíram às fls. 287324 que:

> *(...) "as condições de acesso dos passageiros aos trens não se mostram homogêneas entre as plataformas de*

> *embarque/desembarque." (...) variavam significativamente as medidas de vãos entre as portas das composições (vagões) e as plataformas de embarque/desembarque e de desníveis entre os pisos das composições e das plataformas, considerando os diferentes modelos de trens em uso pela SUPERVIA.*

Os peritos analisaram todos os tipos de composições que operaram durante do momento da vistoria em comparação com as três plataformas existentes na estação para transportes de passageiros, identificadas como: "1b", "1c" e "2d".

Na plataforma "1b", analisando-se o trem da série 700 foram identificadas as distâncias de 21 cm (vão) e 17 cm (desnível), quando a NBR14021 de 31/07/2005 prevê os valores máximos de 10 cm e 8 cm, respectivamente. Na série 400, as medidas foram 17 cm (vão) e 9 cm (desnível).

Na plataforma "1c", analisando-se o trem da série 500 (1ª porta do 1º vagão) foram identificadas as distâncias de 38 cm (vão) e 8 cm (desnível), quando a NBR14021 de 31/07/2005 prevê os valores máximos de 10 cm e 8 cm. Na série 500 (1ª porta do 3º vagão), as medidas foram 16 cm (vão) e 13 cm (desnível). Por seu turno, na série 500 (1ª porta do 4º vagão), as medidas foram 20 cm (vão) e 8 cm (desnível).

Na plataforma "2d", analisando-se o trem da série 400 (2ª porta do 1º vagão) foram identificadas as distâncias de 20 cm (vão) e 13 cm (desnível), quando a NBR14021 de 31/07/2005 prevê os valores máximos de 10 cm e 8 cm, respectivamente. Na série 400 (1ª porta do 2º vagão), as medidas foram 32 cm (vão) e 20 cm (desnível). Enquanto que na série 400 (2ª porta do 3º vagão), as medidas foram 40 cm (vão) e 15 cm (desnível). E por fim, na série 400 (1ª porta do 4º vagão), as medidas foram 33 cm (vão) e 20 cm (desnível)

Também restaram evidenciadas várias rachaduras e desníveis nos pisos de todas as plataformas de embarque/desembarque, nos termos de fl. 298.

O relatório pericial aponta ainda que, ao contrário do afirmado pelo advogado da ré, não havia evidência de que tenham havido realinhamentos nas linhas férreas das três plataformas de embarque e desembarque da Estação Ferroviária de Belford Roxo..

Por fim, os peritos afirmaram categoricamente que as rachaduras, vãos e desníveis excessivos oferecem risco à segurança dos usuários. Fato é que, pela fragrante violação às normas de proteção aos consumidores, especialmente as de prestação de serviço de transporte, e diante da gravidade dos danos já ocorridos decorrentes descumprimento indevido da concessão, não pode mais o Ministério Público esperar para cumprir seu dever constitucional.

IV – DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS (*CAUSA PETENDI* PRÓXIMA)

- **Da ADEQUADA E EFICIENTE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS:**

O atual ordenamento jurídico consagrado à proteção aos consumidores, mormente após o advento da promulgação da nossa Carta Magna, passou a exigir uma maior atenção de seus aplicadores e fornecedores de produtos e serviços, em razão da hipossuficiência dos consumidores, carecedores de um regime que dê igualdade de armas entre as partes.

A ré, conforme já mencionado, é prestadora de serviço público de transporte ferroviário, submetendo-se às normas do Código de Defesa do Consumidor.

A prestação do serviço sem a observância dos critérios mínimos de segurança objetivamente indicados, prejudica **TODOS** os seus consumidores, não cabendo sequer a alegação de que a adequação implicaria em custos por ser este, **a uma**, por se tratar de risco do empreendedor; **a duas**, por já haver previsão de norma técnica anterior à concessão; **a três**, em razão de haver previsão da realização das obras necessárias na estação em tela; **a quatro**, por ter havido compensação econômico-financeira no período referente a 1998/2008, conforme consta do oitavo termo aditivo.

A adequada e eficaz prestação dos serviços públicos, além de obrigação da concessionária, também constitui direito básico do consumidor consagrado no art. 6º, VI e X, do Código de Defesa do Consumidor:

> *Art. 6º São direitos básicos do consumidor:*
> *VI - a **efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais**, individuais, **coletivos** e difusos;*
> *VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com **a inversão do ônus da prova, a seu favor**, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências;*
> *X – a **adequada e eficaz prestação dos serviços públicos** em geral.*

A irregularidade constitui também prática abusiva vedada pelo art. 39 do CDC:

> *Art. 39. É **vedado** ao fornecedor de produtos e serviços, dentre outras práticas abusivas:*
> *VIII - **colocar, no mercado de consumo**, qualquer produto*

> *ou* ***serviço em desacordo com as normas expedidas*** *pelos órgãos oficiais competentes ou, se normas específicas não existirem, pela* ***Associação Brasileira de Normas Técnicas*** *ou outra entidade credenciada pelo Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro);(...)*
>
> *XII -* ***deixar de estipular prazo para o cumprimento de sua obrigação ou deixar a fixação de seu termo inicial a seu exclusivo critério****.*

Nessa esteira, os serviços prestados pela ré são, portanto, incapazes de corresponder às expectativas do consumidor, caracterizando um vício de serviço, nos termos do art. 20 do Código de Defesa do Consumidor.

Por seu turno, tais vícios ocasionam danos aos consumidores, oriundos de acidentes devido aos grandes vãos e desníveis entre composições e plataformas. Tais circunstâncias configuram fatos do serviço (art. 14 do Código de Defesa do Consumidor).

A Lei n.º 8.987/1995 prevê ainda que:

> *Art.6º* ***Toda concessão*** *ou permissão* ***pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários****, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.*
>
> *§1º* ***Serviço adequado é o que satisfaz as condições de*** *regularidade, continuidade, eficiência,* ***segurança****, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.*

> *Art. 25.* ***Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido****, cabendo-lhe* ***responder por todos os prejuízos causados*** *ao poder concedente,* ***aos usuários*** *ou a terceiros,* ***sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade****.*
>
> *Art. 31.* ***Incumbe à concessionária****:*
>
> *I -* ***prestar serviço adequado****, na forma prevista nesta Lei,* ***nas normas técnicas aplicáveis e no contrato****;*
>
> *IV -* ***cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão****.*

A Lei n.º 10.098/200 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida prevê que:

> *Art. 16. Os* ***veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas****.*

O Decreto n.º 5.296/2004 que regulamenta a Lei n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000 estipula que

> *Art. 31.* ***Para os fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre****, aquaviário e aéreo,* ***considera-se como integrantes desses serviços os veículos****, terminais,* ***estações****, pontos de parada, vias principais,* ***acessos e operação****.*
>
> *Art. 34.* ***Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos****, organizados,* ***implantados e***

adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

Parágrafo único. ***A infra-estrutura de transporte coletivo a ser implantada a partir da publicação deste Decreto deverá ser acessível e estar disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.***

Art. 36. ***As empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos,*** *no âmbito de suas competências,* ***deverão garantir a implantação das providências necessárias na operação, nos terminais, nas estações,*** *nos pontos de parada e nas vias de acesso,* ***de forma a assegurar as condições previstas no art. 34 deste Decreto.***

Art. 42. ***A frota de veículos de transporte coletivo*** *metroferroviário e* ***ferroviário, assim como a infra-estrutura dos serviços deste transporte DEVERÃO ESTAR TOTALMENTE ACESSÍVEIS NO PRAZO MÁXIMO DE CENTO E VINTE MESES a contar da data de publicação deste Decreto.***

§1º ***A acessibilidade nos serviços de transporte coletivo*** *metroferroviário e* ***ferroviário obedecerá ao disposto nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.***

§ 2o ***No prazo de até trinta e seis meses a contar da data da publicação deste Decreto, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo*** *metroferroviário e ferroviário* ***serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.***

Art. 43. ***Os serviços de transporte coletivo*** *metroferroviário e* ***ferroviário existentes DEVERÃO ESTAR TOTALMENTE ACESSÍVEIS NO PRAZO MÁXIMO DE***

> ***CENTO E VINTE MESES a contar da data de publicação deste Decreto.***
>
> *§ 1º* ***As empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo*** *metroferroviário e* ***ferroviário deverão apresentar plano de adaptação dos sistemas existentes, prevendo ações saneadoras de, no mínimo, oito por cento ao ano, sobre os elementos não acessíveis que compõem o sistema.***
>
> *§ 2º* ***O PLANO de que trata o §1º DEVE SER APRESENTADO EM ATÉ SEIS MESES A CONTAR DA DATA DE PUBLICAÇÃO DESTE DECRETO.***

Resta, assim, provado que o serviço prestado pela ré é inadequado e ineficiente quanto aos consumidores de Belford Roxo. O plano de adaptação deveria ter sido apresentado pela Supervia em junho de 2005, apresentando medidas saneadoras de, no mínimo, 8% ao ano. Não é o que se observa, infelizmente.

- **DO RESSARCIMENTO DOS DANOS CAUSADOS AOS CONSUMIDORES**

A ré também deve ser condenada a ressarcir os consumidores – considerados em caráter individual e também coletivo – pelos danos, materiais e não patrimoniais, que vem causando com a sua conduta, aliás, pela sua omissão, tal preceito está expresso no CDC, arts. 14 e 20.

O preceito ligado ao dispositivo supra deve-se, *in casu*, aos danos derivados da ação e da omissão da ré inerentes à natureza das suas obrigações como concessionária de transportes ferroviários.

Por outro lado, a indenização tem importante função pedagógica, para evitar que novas lesões ao consumidor ocorram.

- **Do dano moral coletivo**

Em virtude do princípio da ampla responsabilização pelos danos aos interesses difusos e coletivos e também da responsabilidade objetiva dos fornecedores de serviços, torna-se necessário que o réu não só repare os danos materiais causados aos consumidores, mas também os danos extrapatrimoniais sofridos pela coletividade.

Embasando o cabimento desta espécie de responsabilidade no caso em tela, dispõe o art. 1º da Lei 7347, em seu caput que: *"regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: II- ao consumidor."*

A Constituição, no art. 5º, inciso XXXII, ao impor que o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor, e a Lei 8.078/90 em seu art. 6º, VI estipula a obrigação de repará-los, não distinguiu as espécies de danos a que estava se referindo, não cabendo ao intérprete fazê-lo, devendo se dar às normas constitucionais a interpretação que lhes dê o máximo de efetividade. Segundo Carlos Alberto Bittar Filho, o dano moral ou extrapatrimonial coletivo, pode ser definido como:

> *"... a injusta lesão da moral individual, aqui também não há que se cogitar de prova da culpa, devendo-se responsabilizar o agente pelo simples fato da violação (damnum in re ipsa)"esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos. Quando se fala em dano moral coletivo, está se fazendo menção ao fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerado, foi agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico: quer*

isto dizer, em última instância, que se feriu a própria cultura, em seu aspecto imaterial. Tal como se dá na seara do dano

Ou, na lição de André da Carvalho Ramos:

"O Direito brasileiro encontra-se em fase de aceitação e ampliação da responsabilidade pelo dano moral. De fato, vislumbra-se cada vez mais a pacificação do tema do cabimento de indenização por dano moral na doutrina e na jurisprudência.

(...) Para tanto, deve-se abordar o papel da tutela coletiva dos direitos e a dimensão indivisível de uma série de ofensas, as quais, se não fosse pela necessidade de reparação coletiva, ficariam sem a resposta do ordenamento jurídico.

(...) Aceitar a reparabilidade de dano moral difuso ou coletivo é aceitar o conceito de um patrimônio moral transidividual.

O DANO MORAL COLETIVO

Com a aceitação da reparabilidade do dano moral, verifica-se a possibilidade de sua extensão ao campo dos chamados interesses difusos e coletivos.

Como decidiu o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, fiel à concepção de honra e dano moral, o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8078, de 11.08.1990), quando coloca, em seu artigo 6º, VI, entre os direitos básicos do consumidor (toda pessoa física ou jurídica), a efetiva reparação de danos

patrimoniais e morais individuais, coletivos e difusos.

Tal entendimento dos Tribunais com relação às pessoas jurídicas é o primeiro passo para que se aceite a reparabildade do dano moral em face de uma coletividade, que, apesar de ente despersonalizado, possui valores morais e um patrimônio ideal que merece proteção. Destarte, com a aceitação da reparabilidade do dano moral em face de entes diversos das pessoas físicas, verifica-se a possibilidade de sua extensão ao campo dos chamados interesses difusos e coletivos.

As lesões aos interesses difusos e coletivos não somente geram danos materiais, mas também podem gerar danos morais. O ponto-chave para a aceitação do chamado dano moral coletivo está na ampliação de seu conceito, deixando de ser o dano moral um equivalente da dor psíquica, que seria exclusivamente de pessoas físicas. Como esclarece Gabriel Stiglitz, devemos ter em mente a ampliación del daño moral, hacia una concepción no restringida a la idea de sufrimiento o dolor espiritual, sino extensiva a toda modificación disvaliosa del espíritu.

Pelo contrário, não somente a dor psíquica que pode gerar danos morais. Qualquer abalo no patrimônio moral de uma coletividade também merece reparação.

Devemos ainda considerar que o tratamento transidividual aos chamados interesses difusos e coletivos origina-se

justamente da importância destes interesses e da necessidade de uma efetiva tutela jurídica. Ora, tal importância somente reforça a necessidade de aceitação do dano moral coletivo, já que a dor psíquica que alicerçou a teoria do dano moral individual acaba cedendo lugar, no caso do dano moral coletivo, a um sentimento de desapreço e de perda de valores essenciais que afetam negativamente toda uma coletividade.(...)

Assim, é preciso sempre enfatizar o imenso dano moral coletivo causado pelas agressões aos interesses transidividuais. Afeta-se a boa imagem da proteção legal a estes direitos e afeta-se a tranqüilidade do cidadão que se vê em verdadeira selva, onde a lei do mais forte impera.

Tal intranqüilidade e sentimento de desapreço gerado pelos danos morais coletivos, justamente por serem indivisíveis, acarreta lesão moral que também deve ser reparada coletivamente. Ou será que alguém duvida que o cidadão brasileiro, a cada notícia de lesão a seus direitos, não se vê desprestigiado e ofendido no seu entendimento de pertencer a uma comunidade séria, onde as leis são cumpridas? A expressão popular "o Brasil é assim mesmo" deveria sensibilizar todos os operadores do Direito sobre a urgência na reparação do dano moral coletivo.

A reparação moral deve se utilizar dos mesmos instrumentos da reparação material, já que os pressupostos (dano e nexo causal) são os mesmos. A destinação de eventual

indenização deve ser o Fundo Federal de Interesses Difusos, que será responsável pela utilização do montante para a efetiva reparação deste patrimônio moral lesado.

Com isso, vê-se que a coletividade é passível de ser indenizada pelo abalo moral, o qual, por sua vez, não necessita ser a dor subjetiva ou estado anímico negativo, que caracterizariam o dano moral na pessoa física, podendo ser o desprestigio do serviço público, do nome social, a boa-imagem de nossas leis, ou mesmo o desconforto da moral pública, que existe no meio social.

Há que se lembrar que não podemos opor a essa situação a dificuldade de apuração do justo ressarcimento. O dano moral é incomensurável, mas tal dificuldade não pode ser óbice à aplicação do direito e sua justa reparação. Deve servir, pois, de desafio ao juiz, o qual poderá utilizar as armas do art. 5º da LICC e do art. 125 do diploma processual civil. O "non liquet" neste caso urge ser afastado.

Como coloca o d. Luiz Alberto Thompson Flores Lenz, todo o ente moral possui um conceito social que pode sofrer abalo moral, diferente do abalo moral que atinge os seus integrantes, pessoas físicas. Diz o citado autor que nessa situação, eventual ofensa desferida atinge em cheio a entidade moral, afetando a honorabilidade e conceito social que lhe são próprios, motivo pelo qual deve ser combatida em respeito àquela e não aos seus integrantes.

Assim, o sentimento de angústia e intranqüilidade de toda uma coletividade deve ser reparado. Não podemos tutelar coletivamente, então, a reparação material das violações de interesses materiais e deixar para a tutela individual a reparação do dano moral coletivo. Tal situação é um contrassenso, já que não podemos confundir o dano moral individual com o dano moral coletivo. Como salienta Severiano Aragão, não pode ser o dano moral limitado, qual atributo da personalidade individual, como a associá-lo, apenas à dor e ao sofrimento anímico individual. Tal enfoque é casuístico e inaceitável, bastando lembrar os casos de valor de afeição ou estimação de coisas (Código Civil), ou de afetação coletiva, como preconizado pelas leis especiais, mencionadas (Imprensa, Consumidor, Ecologia).

Portanto, a ofensa ao patrimônio moral deste Brasil, consubstanciado na imagem, no sentimento de apreço a nossa cidadania, deve ser reparada."

Assim, a cumulação de indenizações por fato único, com repercussões materiais e morais, deve ser tida como justa e plenamente constitucional, como já se assentou a jurisprudência há muito tempo, com relação aos interesses individuais.

Além do mais, o ataque aos valores de uma comunidade ficariam impunes, caso os danos morais coletivos deles advindos não fossem tutelados por nosso ordenamento jurídico. Isto porque não há instrumentos eficientes que possam garantir a sua reparação que não sejam aqueles do processo civil coletivo. Caso este instrumental não seja utilizado, os danos morais coletivos não serão reparados e a violação dos valores e ideais de uma comunidade diminuirá o sentimento de auto-estima

de cada um dos indivíduos que a compõem.

Daí exsurge também a importância do caráter punitivo da responsabilização pelos danos morais, ao lado do seu caráter compensatório, devendo o magistrado estimar o valor da indenização através de critérios de razoabilidade e proporcionalidade, além do fator de desestímulo que a indenização acarreta.

As dificuldades advindas da inexistência de parâmetros legais não podem servir de óbice à indenização pelos danos causados, devendo ser superadas da mesma forma que a doutrina e a jurisprudência já superaram as dificuldades com relação aos danos morais individuais. A indenização pelos danos morais coletivos representa, na nossa ordem jurídica, um reconhecimento de valores sociais essenciais, tais como, os violados no caso em tela: a imagem do serviço público perante os cidadãos e a relação de confiança que os cidadãos depositam nos Agentes Públicos, crentes que estes defenderão seus interesses a todo e qualquer custo; o sentimento de proteção que deve sentir o cidadão com relação ao Estado; a certeza de que, ao pagar seus tributos, será retribuído com serviços públicos seguros, d e qualidade, com a fiscalização efetiva de atividades poluidoras, etc...

Assim, merecem igualmente serem ressarcidos, de forma integral, os danos morais causados à coletividade, em virtude da conduta lesiva ao consumidor, em R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) tendo por base o valor da multa diária estipulado no contrato de concessão para mora do Estado em entregar o serviço da FLUMITRENS à concessionária (fl. 21 do Anexo 1), isto é, R$ 1.000.000,00 (Um milhão de reais) multiplicados por cada ano de omissão da SUPERVIA em realizar as adaptações necessárias de acesso às plataformas, estações e composições, ou outro valor a ser definido por Este Juízo, por arbitramento.

IV – DA ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA:

Ultrapassadas as questões de direito que fundamentam os pedidos deste Órgão Ministerial, impõe-se salientar a imprescindibilidade de antecipação dos efeitos da tutela pretendida no que se refere à condenação da ré, **SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS S/A** seja impelida a ré a realizar todas as alterações necessárias nas plataformas, estações e composições (vagões) de forma a adaptá-los às normas de segurança previstas na NBR14021 de 31/07/2005, em especial à redução dos vãos e dos desníveis aos valores máximos de 10 (dez) cm e 8 (oito) cm, respectivamente, além do reparo das rachaduras, sob pena de multa diária de R$50.000,00, corrigida monetariamente.

A medida se faz imperiosa. A permissão da continuação das atividades da maneira atual e irregular, sem nenhuma dúvida, afronta, claramente, os princípios norteadores do direito do consumidor, principalmente o da adequação, eis que prioritariamente, considerando a natureza dos bens tutelados, se devem ponderar os interesses em choque no caso elencado, prevalecendo a proteção aos hipossuficientes. **Além disso afronta a dignidade da pessoa humana, sobretudo quando pensamos no tratamento dos cadeirantes que não têm como enfrentar desníveis de até 38 (trinta e oito) centímetros**!

O *periculum in mora*, suficiente à decretação da medida que se espera, encontra-se fartamente demonstrado através dos documentos até então produzidos. Ele se prende ao número diário de consumidores expostos à prática da ré..

É sabido que o julgamento definitivo da pretensão só pode ocorrer após percorrido o regular caminho procedimental, que consome vários meses e até mesmo

anos. Nesse intervalo, o número de consumidores atingidos com a interrupção do serviço pode chegar a patamares elevados, com risco à sua integridade física e vida, aos seus empregos, atividades cotidianas, educação, saúde, dentre outros serviços fundamentais, que dependem do transporte. A situação ainda é mais grave quando se sabe que a questão atinge pessoas desfavorecidas economicamente, que têm dificuldade de fazer valer os seus direitos.

Já o *fumus boni iuris* materializa-se *in casu* pelo desrespeito frontal às normas contidas na CRFB e nas legislações infraconstitucionais mencionadas, sobrelevando-se a norma federal que concedeu DEZ ANOS para a ré se adaptar e ela simplesmente se negou a cumpri-la em total descrédito não apenas ao princípio da legalidade, mas em total desumanidade com seus usuários, deficientes ou não, já que esses encontram dificuldades, enquanto aqueles encontram verdadeiras barreiras aos seus direitos como cidadãos.

Cumpre asseverar que nosso sistema jurídico adota e estimula o chamado processo civil de resultados, sendo forçoso que o Poder Judiciário preste a tutela jurisdicional devida, efetiva e célere, utilizando-se para tal dos mecanismos que o ordenamento jurídico lhe oferece, como as medidas liminares.

Vale salientar os ensinamentos do Professor Candido Rangel Dinamarco, Instituições de Direito Processual Civil, em relação ao fenômeno do processo civil de resultados:

> *"(...) consiste esta postura na consciência de que o valor de todo o sistema processual reside na capacidade, que tenha, de propiciar ao sujeito que tenha razão uma situação melhor do que aquela em que se encontrava antes do processo. Não basta o belo enunciado de uma sentença bem*

estruturada, quando o que ela dispõe não se projetar utilmente na vida deste, eliminando a insatisfação que o levou a litigar e propiciando-lhe sensações felizes para obtenção da coisa ou situação postulada.(...)"

Em determinadas situações, para uma tutela definitiva ser efetiva, mister se faz a concessão de medidas liminares, eis que é possível que o direito pereça por inteiro quando chegar o momento final ou, em outras situações, não está configurada a efetiva lesão, entretanto os malefícios da demora da entrega do bem da vida devido, causa angústias e prejuízos aos litigantes, que devem se evitados.

Assim, o *fumus boni iuris* encontra-se configurado ao passo que a ré desrespeita as normas de proteção à saúde, segurança e integridade dos usuários em total afronta às normas cogentes quando havia obrigação legal e contratual para a realização das obras de melhoria e adaptação.

Com isso a ré deixa de observar dispositivos expressos no CDC, exaustivamente citados, além de causar danos visíveis aos consumidores que dependem do transporte público.

Assim em tutela liminar, a ser mantida até a decisão final desta ação, requer o *Parquet*, com fulcro nos Arts. 4° e 12 da Lei 7.347/85:

1- Seja determinado à ré, *inaudita altera parte*, em prazo razoavelmente fixado, forte no Decreto n.º 5.296/2004 em sua forma combinada com a Lei n.º 10.098/2000, a realizar todas as alterações necessárias nas plataformas, estações e composições (vagões) de forma a adaptá-los às normas de segurança previstas na NBR14021 de 31/07/2005, em especial à redução dos vãos e dos desníveis aos valores máximos de 10 (dez) cm e 8 (oito) cm, respectivamente,

além do reparo das rachaduras, sob pena de multa diária de R$ 100.000,00, corrigida monetariamente. **Cabe apontar que o valor da multa é ínfimo se comparado ao valor da multa estipulada no contrato em caso do descumprimento do prazo para a tomada da posse dos serviços antes prestados pela FLUMITRENS (fl. 21 do Anexo 1).**

V – DOS PEDIDOS:

Ex positis, requer o Ministério Público:

1º) Que, após apreciado liminarmente e deferido, seja confirmado o pleito formulado em caráter liminar;

2º) A condenação da ré à que seja a ré ao cumprimento da OBRIGAÇÃO DE FAZER consistente em realizar todas as alterações necessárias nas plataformas, estações e composições (vagões) de forma a adaptá-los às normas de segurança previstas na NBR14021 de 31/07/2005, em especial à redução dos vãos e dos desníveis aos valores máximos de 10 (dez) cm e 8 (oito) cm, respectivamente, sob pena de multa diária de R$ 100.000,00, corrigida monetariamente;

3º) A condenação da ré à OBRIGAÇÃO DE COMPLEXA DE FAZER consistente em prestar adequadamente o serviço concedido, garantindo níveis satisfatórios de segurança, eficiência e conforto em prol dos usurários-consumidores;

4º) A condenação da ré à OBRIGAÇÃO DE DAR consistente em indenizar os DANOS MATERIAL E MORAL COLETIVO, causados aos consumidores,

considerados em sentido coletivo, no valor mínimo de R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), cujo valor reverterá ao Fundo de Reconstituição de Bens Lesados, mencionado no art. 13 da Lei n° 7.347/85;

5º) A condenação da ré a publicação do edital ao qual se refere o art. 94, da Lei n. 8.078/90;

6º) A condenação da ré a publicar em periódico local de circulação diária, e como forma de publicidade da sentença que eventualmente julgar procedentes os pedidos ora veiculados, o extrato da sentença, possibilitando aos interessados ajuizarem as respectivas liquidações, na forma do art. 97, da Lei n. 8.078/90.

VI - DOS REQUERIMENTOS:

Requer ainda o Ministério Público:

1°) A distribuição da presente;

2°) A concessão, *inaudita altera parte,* da **antecipação dos efeitos da tutela a final pretendida**, nos termos do item IV *supra*;

3°) A cominação de multa diária no valor de R$100.000,00 (cem mil reais) para o caso de descumprimento da medida liminar pleiteada, sem prejuízo da eventual utilização de medidas judiciais que garantam o comando pertinente a tal liminar;

4º) A citação, após o recebimento da petição inicial, da ré, para, em assim desejando, apresentar, dentro do prazo legal, sua contestação, sob pena de revelia;

5º) A intimação pessoal do Promotor de Justiça em atuação junto a 1ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva – Núcleo Duque de Caxias, situado tal Órgão de Execução do *Parquet* na Rua General Dionísio, Quadra nº 115/6º andar, bairro Jardim 25 de agosto, Duque de Caxias/RJ, CEP 27.075-095, para todos os atos do processo, nos termos do art. 41, inc. IV, da Lei n. 8.625/93 e do art. 82, inc. III, da Lei Complementar n. 106/03 do Estado do Rio de Janeiro;

6º) A condenação da ré nos ônus de sucumbência, a serem revertidos ao Fundo do Ministério Público;

7º) Em homenagem ao primado conciliatório, pugna, em entendendo Vossa Excelência conveniente, seja designada AUDIÊNCIA ESPECIAL CONCILIATÓRIA, quando poderá ser ajustada a conduta da ré.

Protesta provar o alegado por todos os meios em direito admitidos, em especial a prova documental que instrui o Inquérito Civil em anexo, cuja juntada se requer, assim como outros documentos a serem providenciados oportunamente, prova testemunhal, depoimento pessoal da ré sem prejuízo da inversão do ônus da prova previsto no art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor.

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

Duque de Caxias, 14 de maio de 2015.

JOSÉ MARINHO PAULO JUNIOR
Promotor de Justiça
Mat. 2349