



Número: **1010484-44.2022.4.01.3000**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

Órgão julgador: **1ª Vara Federal Cível e Criminal da SJAC**

Última distribuição : **15/09/2022**

Valor da causa: **R\$ 10.000.000,00**

Assuntos: **Acidente de Trânsito, Ausência/Deficiência de Fiscalização**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
Ministério Público Federal (Procuradoria) (AUTOR)	
UNIÃO FEDERAL (REU)	
ESTADO DO ACRE (REU)	
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES (REU)	
Ministério Público Federal (Procuradoria) (FISCAL DA LEI)	

Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
16800 76034	26/06/2023 16:56	Sentença Tipo A	Sentença Tipo A



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Acre
1ª Vara Federal Cível e Criminal da SJAC

SENTENÇA TIPO "A"

PROCESSO: 1010484-44.2022.4.01.3000

CLASSE: AÇÃO CIVIL PÚBLICA (65)

POLO ATIVO: Ministério Público Federal (Procuradoria)

POLO PASSIVO: UNIÃO FEDERAL e outros

SENTENÇA

I

Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL - MPF em face da UNIÃO, do ESTADO DO ACRE e do DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, objetivando a fixação das seguintes obrigações:

- a) ao DNIT e à União que efetuem o reparo da ponte que faz a transposição do Rio Tarauacá, no prazo de 60 dias;
- b) ao DNIT e à União que efetuem os reparos dos trechos compreendidos entre os Municípios de Sena Madureira e Tarauacá e entre os de Manoel Urbano e Feijó, no prazo de 60 dias;
- c) ao DNIT e à União que elaborem e executem, no prazo de 90 dias, plano de ação destinado à recuperação, manutenção e conservação periódica da BR-364, com a realização dos seguintes serviços: (i) colocação e recuperação de tachinhas no pavimento; (ii) caiação; (iii) limpeza da pista, com a retirada de animais mortos, roçada, capina e poda de árvores, para evitar que a vegetação encubra a rodovia e as placas de sinalização restantes, (iv) limpeza e recuperação de dispositivos de drenagem; (v) recomposição de defensas metálicas e terminais de impactos e; (vi) recomposição de placas e adequação de sinalização, horizontal e vertical;
- d) ao DNIT e à União que elaborem e executem, no prazo de 90 dias, plano de ação para executar obras emergenciais de pavimentação asfáltica, com regular cobertura



de buracos (tapa buraco) e implementação de iluminação;

e) ao DNIT e à União para, no prazo de 90 dias, apresentarem plano de fiscalização dos serviços prestados pelas empresas concessionárias responsáveis pela execução de obras na BR-364, e atestarem a qualidade e resistência impostas do trecho entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, com destaque para o trecho compreendido entre os Municípios de Sena Madureira e Tarauacá e com pontos mais críticos entre Manoel Urbano e Feijó;

f) ao DNIT, à União e ao Estado do Acre, para reativarem, no prazo de 120 dias, o funcionamento das balanças de pesagem instaladas nos Postos de Pesagem de Veículos (PPV), situados na BR-364: 1) Balanças da Tucandeira, uma no sentido Acre – Rondônia e a outra no sentido Rondônia – Acre; 2) Balança de Sena Madureira e; 3) Balança do Rio Liberdade;

g) ao DNIT, à União e ao Estado do Acre, para apresentarem e implementarem, no prazo de 120 dias, plano de rotina de fiscalização permanente de transporte terrestre com excesso de peso nessas balanças e;

h) ao DNIT, à União e ao Estado do Acre para apresentarem, no prazo de 180 dias, estudo técnico que dimensione a quantidade necessária de balanças de pesagem veicular na extensão da rodovia federal, com base nas peculiaridades do solo amazônico, a ser avaliado em perícia judicial.

i) a condenação do DNIT e da União, ao pagamento de danos materiais e morais às vítimas de acidentes que tiverem como causa principal as más condições de trafegabilidade e sinalização da BR-364, a serem liquidados individual e especificamente, em procedimento prévio ao cumprimento da sentença condenatória;

j) a condenação do DNIT e da União ao pagamento de dano moral coletivo em valor não inferior a R\$ 10.000.000,00, a ser revertido em projetos de memória às vítimas, educação rodoviária e ações educativas a respeito da melhoria da trafegabilidade nas rodovias federais.

Em resumo, alegou o MPF que, desde 2015, vem adotando medidas no âmbito administrativo com a intenção de obter a atuação do poder público na **restauração e manutenção** eficiente das rodovias BR-317 e BR-364 no Estado do Acre, sem obter êxito.

Segundo o *Parquet*, que nesta ação trata especificamente da situação da BR-364, há um estado generalizado de omissão do Poder Público na conservação da rodovia em questão, que resulta em *“alarmante estado de deterioração a via, com ausência de sinalização adequada e uma série de deformidades (...), em prejuízo da segurança e da trafegabilidade dos usuários”*.

Apontados um a um na inicial, os problemas listados vão desde a existência de buracos tais que resultam em *“imensos atoleiros, desvios de tráfego, interdições rotineiras”* até a falta de serviços singelos de carpina, de sinalização e iluminação.

Destacou que a deficiência do serviço de manutenção da rodovia é aparente e constatada a olho nu ao longo de toda a estrada. O órgão ministerial menciona como trecho mais crítico de trafegabilidade o localizado entre os municípios de Sena Madureira e Tarauacá, onde afirma existir ponte com interdição quase que total, em razão de desmoronamento próximo à cabeceira de ponte sobre o rio.



Prosseguiu afirmando que a falta fiscalizatória e de prestação eficiente de serviço viário é percebida também pela ausência de postos suficientes de pesagem de veículos de grande porte, o que estaria acentuando o estado de deterioração da via de tráfego.

Instadas, as partes réis apresentaram manifestação em relação ao pedido liminar.

O DNIT, na manifestação de id 1332634753, sustentou ser vedada por lei a concessão de liminar que esgote, no todo (caso dos autos) ou em parte, o objeto da ação. Quanto ao pedido de tutela provisória de urgência, pugnou pelo indeferimento, sustentando basicamente que: a) o pedido do MPF é totalmente inadequado, pois implica substituição da Administração Pública em seu juízo de conveniência e oportunidade e interfere nos aspectos do mérito administrativo, não sindicável pelo Poder Judiciário; b) não cabe ao Poder Judiciário definir que serviços devem ser executados, muito menos fixar prazos para sua execução e fiscalização; c) as obras de construção do pavimento da BR-364/AC, de Sena Madureira ao Rio Liberdade, foram executadas pelo DERACRE, no fim dos anos 1990 até meados de 2012, sendo que o pavimento em questão não teve a ideal implantação, hoje padece de reconstrução total e nos últimos exercícios financeiros, o investimento feito por parte do DNIT está bem aquém do que a BR 364/AC necessita para resolução definitiva de seu passivo; d) o objetivo dos atuais contratos vigentes na BR-364/AC não tem o condão de resolver todo o passivo, uma vez que os serviços previstos neste programa são paliativos (manutenção), incapazes de resolver os problemas estruturais não tratados na implantação da rodovia, ou seja, em muitos segmentos da BR 364/AC faz-se mais do que necessário a sua inteira reconstrução. Mesmo no Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO), este, por questões econômico-financeiras, nunca é executado em sua plenitude, pois devido às recorrentes restrições orçamentárias impelidas à Superintendência Regional do DNIT no Estado do Acre – SRE/AC, dificilmente executa-se minimamente o cronograma de serviços previstos e necessários e; e) a rodovia precisa de urgente reconstrução, mas o investimento direcionado a esta não lhe propicia esta reconstrução e a manutenção que vem sendo despendida por meio de PATO tem conseguido, tão somente, o não fechamento da BR-364/AC, sendo a solução por meio do PATO, ainda que não a tecnicamente adequada, a que é possível.

Em relação aos postos de pesagem no Estado do Acre, o DNIT afirmou que há a presença da fiscalização por meio de duas balanças móveis e que desde novembro de 2018 estão a operar normalmente em toda a malha rodoviária federal do Estado. Estas balanças, segundo o réu, fazem parte do objeto do Contrato n. 246/2018 firmado com a Empresa Fiscaltech, que possui base operacional em Rio Branco, com 2 unidades móveis de pesagem que estão normalmente localizadas estrategicamente no entroncamento BR-317/BR-364 (Quatro Bocas) e após o Município do Bujari, e excepcionalmente em diversos pontos da malha rodoviária. Porém, o escopo da referida contratação não é de operação ininterrupta, e sim de 44 horas semanais, de locais e períodos variados. Ainda neste ponto, afirmou que as balanças da BR-364/AC serão reativadas em 3.10.2022, porém em locais distintos do que os requeridos na inicial, contudo, produzindo o efeito de fiscalização necessário.

A ponte sobre o Rio Tarauacá, segundo o DNIT, recebe soluções paliativas (enrocamento e corta Rio), de maneira prioritária, e como solução definitiva está com projeto estrutural aprovado de prolongamento da ponte em mais 70 metros e em fase de conclusão da elaboração do orçamento deste projeto.

Já no que concerne ao trecho entre os Municípios de Sena Madureira e Tarauacá,



que contempla o trecho entre Manoel Urbano e Feijó, sustentou que está coberto por contratos de manutenção, mas com execução limitada à disponibilidade de empenho, sendo executados somente serviços prioritários.

Por sua vez, os serviços de caiação, limpeza da pista, com a retirada de animais mortos, roçada, capina e poda de árvores, para evitar que a vegetação encubra a rodovia e as placas de sinalização restantes, e limpeza e recuperação de dispositivos de drenagem, são de custo relativamente baixos e essenciais para manutenção da rodovia, não foram paralisados e seguem sendo executados de forma contínua e com a frequência prevista nos contratos, em que pese em alguns lotes haver mora por parte das contratadas, as quais estão sendo devidamente notificadas pela fiscalização para cumprir com desempenho previsto em contrato.

De acordo com o DNIT, existem contratos regulares (não emergenciais) que podem atender serviços de tapa buracos e demais reparos de pista de rolamento, entretanto, faz-se necessária a correspondente suplementação orçamentária e posterior prazo contratual de mobilização de pessoal, equipamentos e demais insumos. Em relação ao custeio e manutenção da iluminação pública, assinala que esta sempre foi uma competência municipal, ainda que em rodovia federal, visto o disposto no art. 149-A da Constituição Federal. O DNIT/AC possui rotina contínua de fiscalização *in loco* e supervisão dos serviços. Este último é realizado por meio de contrato com empresa especializada de supervisão de obras rodoviárias (Contrato n. 328/2021), de apoio a fiscalização na apropriação quantitativa e aferição qualitativa dos serviços executados.

O Estado do Acre se manifestou por meio da petição de id 1332621292, sustentando a impossibilidade de concessão da tutela provisória requerida pelo MPF, sob o fundamento de que: a) a pretensão do demandante esgotaria totalmente o objeto da presente ação, já que o pedido liminar é exatamente o mesmo dos pedidos finais, o que afrontaria a previsão contida no artigo 1º, § 3º, da Lei n. 8.437/92 e; b) o *Parquet* não demonstrou os requisitos previstos no artigo 300 do Código de Processo Civil (perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo e plausibilidade do direito alegado, este em razão da impossibilidade de controle judicial do mérito administrativo e das políticas públicas, da exigência constitucional quanto à prévia inclusão orçamentária e da impossibilidade fática da realização dos ajustes orçamentários pleiteados).

Na petição de id 1334629251, preliminarmente, a União requereu a intimação do MPF para atribuir valor à causa, sob pena de indeferimento da petição inicial, sustentou ser parte ilegítima para figurar no polo passivo da ação, na medida em que as ações e programas de manutenção, segurança e infraestrutura do Sistema Federal de Viação competem ao DNIT, na forma da Lei n. 10.233/2001, e requereu a extinção do processo por inadequação da via eleita (falta de interesse processual), pois o autor pretende obter um ato concreto da Administração Pública e não a responsabilização de algum agente por eventual dano causado àqueles bens juridicamente tutelados em sede de ação civil pública.

Quanto à pretensão liminar do MPF, a União sustentou que os requisitos elencados no artigo 300 do Código de Processo Civil não foram preenchidos pelo autor. A probabilidade de direito está desacompanhada de elementos probatórios, ainda que indiciários. Ao revés, segundo a União: a) o DNIT conta hoje com dispositivos de pesagem, inclusive de Unidades Móveis Operacionais (UMO), as quais estão devidamente operando em locais ideais, do ponto de vista técnico; b) já está sendo desenvolvido edital de contratação dos Postos de Pesagem Mistos (PPM), os quais também contarão com UMOs mais modernas; c) a rotina de fiscalização é feita



com as equipes de agentes de trânsito disponíveis; d) não há relação entre dimensionamento do pavimento e número de balanças para fiscalização de excesso de peso; e) os PPMs previstos para o Acre possuem volume de tráfego comercial baixo e com poucas rotas de fuga disponíveis, não se justificando o aumento da quantidade de balanças; f) toda a malha rodoviária do Estado do Acre está coberta por contratos de manutenção; g) os serviços de caiação, limpeza da pista, com a retirada de animais mortos, roçada, capina e poda de árvores, para evitar que a vegetação encubra a rodovia e as placas de sinalização restantes, limpeza e recuperação de dispositivos de drenagem, seguem sendo executados de forma contínua e com a frequência prevista nos contratos; h) a ponte sobre o Rio Tarauacá sofre intenso ataque erosivo do próprio rio, que é geologicamente jovem, sendo um local de muita instabilidade, onde somente não houve rompimento integral em razão das ações já realizadas pela Administração – a solução definitiva passa pelo prolongamento da ponte em mais 70m (setenta metros), cujo projeto estrutural está aprovado; i) vários convênios e instrumentos congêneres celebrados entre o DNIT e o DERACRE hoje padecem de diversas tomadas de contas especiais a cargo da autarquia federal (DNIT), isto é, não contaram com a participação da UNIÃO (indevidamente incluída no polo passivo); j) a reconstrução da Rodovia Federal BR-364/AC, segundo estudos de 2021, demandaria investimento mínimo de 1,6 bilhão de reais, com aportes anuais, num horizonte de execução de 5 (cinco) anos (somente restauração/reconstrução, sem computar manutenção), de cerca de 320 milhões de reais, que em valores corrigidos ficam no total de R\$2,08 bilhões, com aportes anuais de R\$416 milhões; k) o MPF, autor da ação, desmerece os motivos e contextos que levaram a BR-364 a chegar na situação em que se encontra; l) os prazos apontados pelo MPF são desarrazoados, pois além da notória indisponibilidade orçamentária e financeira, há questões de ordem técnica e climática, uma vez que a janela hídrica se encerra em outubro o que torna tecnicamente inviável executar serviços nesse período.

A União sustentou, ainda, que a Administração Pública Federal tem se desdobrado na árdua tarefa de manter a rodovia federal com tráfego, mesmo que distante das condições perfeitas, e não tem medido esforços para que os usuários tenham como se deslocar por meio das rodovias federais. Acrescentou que não fossem os esforços técnicos e administrativos de manter os contratos de manutenção em vigor, por certo a realidade local seria bem pior do que a que hoje se apresenta. Desde que o DNIT reassumiu a manutenção da BR-364/AC, no fim de 2014, a rodovia sempre contou com cobertura contratual, nada obstante a formalização de contratos economicamente possíveis (manutenção) e não os tecnicamente adequados (reconstrução/restauração).

Ademais, dado o caráter de definitividade das obras e medidas de melhorias pretendidas na BR-364/AC, a tutela antecipada requerida pelo demandante, se deferida, importará em obrigação claramente irreversível, o que também impede a concessão do pedido liminar, conforme disposto no § 3º do artigo 300 do Código de Processo Civil.

A União também alegou que a destinação de recursos além dos previstos no orçamento pode prejudicar a realização de outras obras e atividades tão importantes quanto às pretendidas pelo MPF, tal como a reforma de escolas e hospitais, implantação de infraestrutura em uma série de locais e outros serviços públicos tidos também como prioritários e que pressionam o Administrador a adotar atitudes práticas, o que envolve gastos públicos.

Por fim, a União sustentou que os pedidos liminar e de mérito são idênticos, o que evidencia a natureza satisfativa do primeiro, o que é vedado nos termos dos artigos 1º, § 3º, da Lei n. 8.437/92, e 496, inciso I, do Código de Processo Civil.



O MPF, na petição de id 1335870285, aditou a inicial atribuindo R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais) ao valor da causa, em razão do pedido de dano moral coletivo formulado na inicial.

Por meio da petição de id 1373105786, o DNIT requereu a juntada dos documentos de id 1373105787, que reforçam a sua manifestação sobre o pedido de tutela provisória de urgência formulado pelo MPF.

Decisão de id 1411513256 indeferindo o pedido de tutela provisória formulado na inicial, mas determinando a apresentação, pelos réus, das ações em andamento destinadas a garantir a trafegabilidade e segurança da rodovia, com inversão do ônus probatório.

Contra a decisão de id 1411513256, interpôs o Ministério Público Federal agravo de instrumento (id 1430960282).

Contestação oferecida pelo DNIT (id 1443813363), na qual ratificou a manifestação preliminar de id 1332634753, acrescentando que a Lei n. 13.655/18 positivou a obrigatoriedade de observância do consequencialismo pelo julgador, sopesando a repercussão do exercício da atividade jurisdicional no plano fático, enfatizando ser própria do Executivo e do Legislativo a priorização de demandas e a composição do orçamento.

O Estado do Acre apresentou contestação (id 1446519891), na qual pugnou pelo reconhecimento de sua ilegitimidade para responder ao pedido relacionado à conservação dos postos de pesagem veicular de Sena Madureira e do Rio Liberdade, porque atribuídos ao Departamento de Estradas de Rodagem, Infra-Estrutura Hidroviária e Aeroportuária do Acre – DERACRE, e reafirmou as alegações deduzidas na manifestação preliminar.

União contestou o feito, sob id 1507299350, ocasião em que suscitou, além da ratificação daquelas já levantadas anteriormente, as preliminares de ilegitimidade ativa do Ministério Público Federal, inépcia da petição inicial e inadequação da via eleita, no que tange ao pedido de indenização por danos materiais e morais às vítimas de acidentes de trânsito decorrentes da má conservação da rodovia BR-364, quer por ausência de causa de pedir (inexistência de especificação do evento danoso), ou por se tratar de direitos individuais heterogêneos e disponíveis (insuscetíveis de tutela coletiva pelo *Parquet*). No mérito, para além de repisar as razões preteritamente deduzidas, acentuou a impossibilidade de fixação de indenização por danos morais e materiais coletivos advindos de omissão estatal porque esta espécie de responsabilidade civil é subjetiva, não tendo sido cabalmente demonstrado o dolo ou culpa administrativa, além de asseverar que a mera que a incapacidade do Estado de fazer frente às demandas não corporifica agressão injusta e intolerável aos valores éticos da sociedade, tampouco se traduz em ganho ou lucro. Por fim, vindicou que eventual condenação ao pagamento de indenização deve ser fixada em patamar módico.

Réplica apresentada sob id 1557088917 na qual o Ministério Público Federal vindicou a reconsideração da decisão que indeferiu o pedido de tutela provisória.

As partes dispensaram a produção de novas provas.

Relatado, sentencio.

II



Preliminares

Inicialmente, ratifico a decisão de id 1411513256, no pertinente à deliberação acerca das preliminares anteriormente suscitadas pelos réus, já abordadas naquele provimento. Passo, pois, à análise das questões preambulares inéditas:

a) Inadequação da via eleita

A União apontou a impossibilidade de utilização da ação civil pública para veicular tutela de direitos individuais heterogêneos, a inviabilizar o conhecimento do pedido de condenação dos réus ao pagamento de indenização por danos advindos de acidentes de trânsito decorrentes da má conservação da rodovia BR-364.

Os artigos 91 a 100, do Código de Defesa do Consumidor, disciplinam a ação civil coletiva destinada à tutela de direitos individuais homogêneos, entendidos como aqueles decorrentes de origem comum, atribuindo legitimidade ao Ministério Público Federal.

Contudo, tenho que a ação coletiva não se presta à definição de responsabilidade civil pelos danos individualmente experimentados por vítimas de acidentes em rodovias. Explico.

A caracterização da responsabilidade civil exige a demonstração do dano, do liame causal entre a omissão estatal e o fatídico evento e a ausência de causas excludentes (de que são exemplos, neste contexto acidentário, a ausência de utilização de cinto de contenção pelo condutor ou passageiros, a imprudência de algum dos condutores envolvidos, as condições de conservação dos veículos, o estado psicomotor dos condutores, a velocidade empregada, enfim, inúmeros fatores faticamente aferíveis que impõem demasiado esforço probatório). A aquilatação dessas variáveis é casuística, não sendo possível a enunciação genérica presuntiva do dano indenizável.

A consequência desse proceder seria ou a imprestabilidade dessa regra para o desfrute de potenciais interessados, já que a liquidação individual exigirá a reabertura de amplos contraditório e dilação probatória (de sorte a aniquilar suposto ganho de celeridade), ou o amesquinamento da amplitude da defesa pelos réus, com substancial prejuízo ao erário – figura abstrata que nada mais é do que a personificação do esforço coletivo em reunir recursos para sustentar a atividade estatal.

Assim, inevitável o reconhecimento da ausência de interesse processual, neste ponto, pelo que NÃO CONHEÇO do pedido de condenação da União e DNIT ao pagamento de danos materiais e morais às vítimas de acidentes que tiverem como causa principal as más condições de trafegabilidade e sinalização da BR-364, com fulcro no art. 485, VI, do Código de Processo Civil.

b) Ilegitimidade passiva do Estado do Acre

O art. 21, VIII, do Código de Trânsito Brasileiro, estabelece a competência para executar a fiscalização das normas de trânsito relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar, atribuindo-a aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito



Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição.

Na mesma esteira, a Resolução Contran n. 803/2020, que regulamenta o dispositivo acima descrito, estatui que:

Art. 16. Cabe à autoridade com circunscrição sobre a via disciplinar sobre a localização, a instalação e a operação dos instrumentos ou equipamentos de aferição de peso de veículos, assegurado o acesso à documentação comprobatória de atendimento à legislação metrológica.

Tratando-se a BR-364 de rodovia federal, integrante do Subsistema Rodoviário Federal (art. 14, da Lei n. 12.379/11), compete à União sua administração, planejamento, construção, manutenção, operação e exploração dos respectivos componentes (art. 5º, da Lei n. 12.3789/11).

Por conseguinte, a delegação meramente convencional (porque não definida em lei, mas em convênios ou acordos) de certas atribuições a outros entes federativos não lhes estende a legitimidade para responder quanto às omissões e falhas na execução desse mister.

Por isso, ACOLHO a preliminar de ilegitimidade passiva suscitada pelo Estado do Acre, para excluí-lo do polo passivo, com arrimo no art. 485, VI, do Código de Processo Civil.

Mérito

A presente demanda tem como finalidade a imposição, aos réus do emprego de medidas que assegurem o desfrute, pela comunidade local, da única rodovia que interliga a maior parte dos municípios acreanos ao restante do país, cujo estágio atual de degradação, segundo afirma a inicial, relega os munícipes ao absoluto isolamento, com drásticas consequências sociais e econômicas.

Os réus, a seu turno, não negam que o pavimento da BR-364 esteja em situação precária, a demandar intervenção abrangente. Mas insistem que essa constatação possui como conclusão necessária a de que a demanda deva ser julgada improcedente, sob a alegação de que o Judiciário não seria instância adequada para impor aos demais poderes a versão de quantias vultosas, sem reserva orçamentária prévia, e sem legitimidade – o juiz – de eleger como prioritária certa política pública.

Decerto, é inegável a primazia dos poderes Legislativo e Executivo na definição de quais demandas coletivas terão atendimento precedente, e em que medida isso deve ocorrer. Apenas as instâncias dotadas de densidade representativa, emanada do povo e sujeita ao permanente escrutínio popular, podem definir quais serão as necessidades e demandas figurarão como destinatárias dos recursos arrecadados da comunidade. É, aliás, premissa com a qual todos concordamos, sobretudo porque concebida como elemento fundante do Estado desenhado pela Constituição Federal.

Mas há, também, questões reconhecidas pela própria Constituição como



inegociáveis, não se sujeitando a cálculos de utilidade. Assim, para além da vinculação de receitas (modelo orçamentário que, por si, só, relativiza a realização de cálculo de utilidade em determinados setores), a Constituição engessou direitos que não estão submetidos às regras majoritárias, como verdadeiros imperativos, ainda que seu custo relativo seja demasiado. Sua efetivação, desse modo, circunscreve o âmbito de liberdade das instâncias representativas na priorização de demandas (tal qual a vinculação de receitas), sendo mandatária a reserva de parcela dos recursos arrecadados para fazer frente ao gasto deles derivados.

A Constituição Federal estabeleceu, ainda, cláusula de adscrição dos direitos fundamentais, admitindo-se o reconhecimento de outros defluentes do regime por ela adotado ou decorrentes de tratados internacionais aos quais o Brasil tenha aderido.

Nesse passo, o Supremo Tribunal Federal endossou o reconhecimento do estado de coisas inconstitucional, para demarcar fronteira em que, a despeito de determinada medida concernir a questão de política pública, a negligência estatal se mostra tão escandalosa ao ponto de perfazer grave violação a direitos humanos, como se colhe, dentre muitos, do seguinte julgado:

RECURSO EXTRAORDINÁRIO – AÇÃO CIVIL PÚBLICA – POLÍTICAS PÚBLICAS – JUDICIÁRIO – INTERVENÇÃO – EXCEPCIONALIDADE. Ante excepcionalidade, verificada pelas instâncias ordinárias a partir do exame de quadro fático, é possível a intervenção do Judiciário na implantação de políticas públicas direcionadas a concretização de direitos fundamentais, especialmente considerado o estado de coisas inconstitucional do sistema de custódia brasileiro. Precedente do Plenário: recurso extraordinário nº 592.581, relator ministro Ricardo Lewandowski, submetido à sistemática da repercussão geral – Tema nº 220 –, com acórdão publicado no Diário da Justiça de 1º de fevereiro de 2016.

(RE 1155959 AgR, Relator p/ Acórdão: MARCO AURÉLIO, Primeira Turma, julgado em 30/11/2018).

Dito de outro modo: os princípios da reserva do possível e da separação dos poderes não podem servir de escudo para abrigar a escancarada negligência do Estado no trato dos cidadãos em questões de extrema sensibilidade. Não integra o conceito de definição de políticas públicas o profundo desamparo dos indivíduos em questões afetas à disponibilidade de bens e serviços essenciais e ao fluxo de pessoas, bens e mercadorias, impondo completo isolamento à parcela expressiva da população acreana, ou expondo as pessoas que se veem compelidas a fazer o trajeto a pronunciados riscos à vida e à integridade.

Mais: a ideia de condicionar a efetivação de direitos de parcela da população com reduzida expressão eleitoral e deliberativa no cenário nacional à atuação e endosso das instâncias representativas da vontade popular significa relegar ao eterno alijamento – e, literalmente, isolamento físico – de cidadãos residentes em Estado pobre, com reduzida densidade demográfica (leia-se, diminuta relevância eleitoral), situado na borda ocidental extrema do Brasil, do usufruto de intervenções administrativas de elevado custo. Em palavras mais simplórias: as necessidades deste povo dificilmente serão priorizadas, especialmente quando muito custosas, ainda que isso represente a acentuação das condições de miséria e sofrimento de quem aqui reside.

Esse argumento, de que a vontade coletivamente composta pelos representantes



majoritários é o que determina o fluxo do dinheiro arrecadado por todos conta com apelo democrático meramente superficial, sobretudo quando utilizado para justificar decisões que engendram inequidades, sob o manto da suposta neutralidade do estado prévio à intervenção judicial.

Decerto, inexistindo déficit de participação na formação da vontade coletiva, a escolha por cenários distintos de ampliação do bem-estar social não está sujeita a controle judicial. Mas, quando a eleição de prioridades tem como consequência a exacerbação de desigualdades regionais, da pobreza e da marginalização de cidadãos nacionais, pelo simples fato de que são inexpressivos eleitoralmente (e, por isso, não conseguirão ver atendidos seus reclamos), não se está a falar em incursão em seara própria do Legislativo ou do Executivo, mas de reformulação de arranjo distributivo escancaradamente inconstitucional, porque considera de menor valia os interesses elementares (como é a existência de comunicação rodoviária minimamente decente dos residentes a oeste do Estado com a capital, no extremo leste oposto e o restante do país) de certos indivíduos, com base em critério de todo arbitrário (local de nascimento ou moradia).

Esse o contexto, não há mínima aceitabilidade racional de argumentos que apregoam qualquer sopesamento acerca do que é possível fazer com recursos escassos.

Não por outra razão, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região deferiu a tutela recursal veiculada no agravo de instrumento de 1007096-78.2023.4.01.0000, em que pretendeu o Ministério Público Federal a realização de medidas similares àquelas vindicadas no presente feito, tendo a eminente Relatora do recurso decidido, acertadamente, que:

No mérito, não obstante a reflexão feita pelo Juízo recorrido, entendo que a solução da controvérsia passa, inevitavelmente, pelo reconhecimento da defesa do patrimônio público e da integridade física das pessoas que trafegam na BR-317 e, sobretudo, pelo direito à vida.

Compulsando os autos de origem (Id. 1414341256 – Inquérito Civil nº 1.10.000.000126/2021-15), observa-se que a malha rodoviária do Acre foi classificada como “regular”, “ruim” e, principalmente, “péssimo”, estando, portanto, em situação crítica.

No mesmo sentido, do Relatório elaborado pela Polícia Rodoviária Federal (Id. 1414341256 – pág. 448), extrai-se que alguns trechos necessitam de manutenção “urgente”, quais sejam: i) BR 317 km 401 - Desvio de pista sem sinalização suficiente e iluminação que possibilite previamente ao condutor a visualização da nova pista; ii) km 266 - Desvio na pista com a ocorrência de acidentes com saída de leito carroçável no último ano; iii) km 274 - Buracos no início de aclive em trecho proibido ultrapassar (risco de o condutor realizar manobra na contração em aclive/declive para desviar dos buracos); e iv) km 194, 200 e 212 - erosões na pista. Também se apontou os trechos em que seria necessária limpeza e sinalização: i) km 320 ao 331; km 334 ao 348 - limpeza das laterais; e ii) km 117 - necessidade de sinalização vertical de advertência de Curva acentuada à esquerda.

Na mesma ocasião, juntou-se a relação de acidentes ocorridos no último ano que tenham como causa principal as más condições de conservação e sinalização da rodovia, com a devida indicação dos trechos: km 342, km 301, km 266 (3x), km 149 e km 383.



Com efeito, entendo que deve prevalecer, na hipótese, a defesa do patrimônio público, já que a conservação e a manutenção da rodovia é atividade essencial e de extrema importância para as pessoas que, diariamente, trafegam no local, não podendo a parte agravada se eximir da responsabilidade pela execução de tais obras, especialmente levando-se em consideração o direito à segurança viária e o direito à vida, prestigiando-se, ainda, o devido acesso às regiões do interior do estado.

Aliás, não há óbice para a análise da demanda, já que não há que se falar em interferência do Poder Judiciário nas atribuições constitucionais dos Poderes Legislativo e Executivo, uma vez que o Poder Judiciário, em situações excepcionais, pode determinar que a administração pública adote medidas assecuratórias de direitos constitucionalmente reconhecidos como essenciais, como no caso, sem que isso configure violação ao princípio da separação de poderes, tampouco à reserva do possível.

(...)

Tampouco merecem amparo eventuais alegações de limitação orçamentária, vez que, como exposto, devem prevalecer, no caso, o direito à vida, à segurança e ao transporte, todos assegurados constitucionalmente.

Referida decisão foi proferida em relação à ação civil pública n. 1013342-48.2022.4.01.3000, na qual postulou o Ministério Público Federal a realização de intervenções na BR-317, via que corta longitudinalmente o Acre, a leste, cujas condições, conquanto deploráveis, mostram-se bem superiores ao estado de desintegração quase completa da BR-364.

A nota técnica de id 1562458859, pp. 38/52, elaborada pelo próprio DNIT, elucida com bastante clareza o estado de conservação da BR-364, em diferentes segmentos. Ali, apontou o DNIT que cerca de um terço dessa rodovia está em péssimo estado de conservação, outro terço em estado ruim, no melhor momento da série temporal com início em novembro/2021 e fim em agosto/2022 (conforme gráfico de id 1562458859, p. 43). No pior mês (março/2022), quando as chuvas se fazem abundantes, 68,59% e 12,48% da rodovia se apresentava em péssimo e ruim estado de conservação, respectivamente, o que redundava em completa intrafegabilidade (já que quase 70% da estrada se apresentava em péssimo estado), com reflexo na disponibilidade do acesso aos serviços básicos (inclusive de assistência à saúde em eventos de urgência e emergência, concentrados, em enorme medida, na capital do Estado) e bens essenciais à sobrevivência da população (combustível, alimentos, para dizer o mínimo) e, ainda, risco à segurança viária das pessoas que, corajosamente, lançam-se à realização desse trajeto.

Ainda, a nota técnica de id 1562458859, pp. 53/57, também produzida pelo DNIT, demonstra, no trecho situado entre o km 370 e o km 491, da BR-364, que 95% daquele segmento esteve em péssimo estado de conservação, no mês de fevereiro/2022, tendo permanecido assim, com ligeira redução, entre os meses de novembro/2021 e maio/2022 (meses de pronunciado elevação dos índices pluviométricos).

Realidade similar é aquela constatada no segmento entre os km 274 e 271 e km 490 e 621, nos quais o estado de conservação do pavimento mostrou-se péssimo em 87,5% e 76,34% do trecho, no pior momento (novembro/2021 e janeiro/2022, respectivamente, também circundando esse percentual ao longo dos meses de novembro/2021 e maio/2022.



Esses três segmentos, cuja condição de manutenção permanece predominantemente péssima ao longo de metade do ano, abrangem os trechos compreendidos entre os municípios de Sena Madureira e Tarauacá (que abrange o segmento entre os municípios de Manoel Urbano e Feijó) em relação aos quais vindicou o Ministério Público Federal intervenção imediata (realização de reparos em 60 dias).

Ilustrativamente, a BR-317, em prol da qual o TRF/1ª Região reconheceu, dada a evidente precarização da rodovia, a essencialidade do emprego de medidas de recuperação, sobrepondo-se à reserva legislativa na definição de afetações orçamentárias, o estado de conservação se apresentou péssimo e ruim em 16% e 28% no melhor momento da mesma série temporal (agosto/2022), e em 33,82% e 36,08%, respectivamente, no pior recorte (fevereiro/2022) (id 1562458859, p. 44).

Nas citadas notas técnicas, o DNIT expõe, de forma dramática, que:

(...) não se pode deixar de enfatizar que o objetivo dos atuais contratos vigentes na BR-364/AC, quais sejam, o Programa de Trabalho previsto no PATO, não tem o condão de resolver todo o passivo, uma vez que os serviços previstos neste programa são paliativos (manutenção), incapazes de resolver os problemas estruturais não tratados na implantação da rodovia, ou seja, em muitos segmentos da BR 364/AC, faz-se mais do que necessário a sua inteira reconstrução. Ainda nessa senda, há que se ressaltar que, mesmo no programa PATO, este por questões econômico-financeira, nunca é executado em sua plenitude, pois devido as recorrentes restrições orçamentárias impelidas a Superintendência Regional do DNIT/AC, dificilmente executa-se minimamente o cronograma de serviços previstos e necessários.

2.8. A realidade é que estamos diante de um dilema que envolve vários atores, pois a Rodovia precisa de urgente reconstrução, mas o investimento direcionado a esta não lhe propicia esta reconstrução. De maneira bem clara, a manutenção que vem sendo dispendida por meio de PATO, tem conseguido tão somente o não fechamento da BR-364/AC, a solução por meio do PATO ainda que não seja a tecnicamente adequada é que nos é possível.

2.9. Corroborando ao até aqui exposto, no ano de 2021, por iniciativa desta SRE/AC, instruiu-se os autos nº 50018.000229/2021-66, com o fito de buscar a solução técnica e econômico-financeira que propicie as condições de solucionar o passivo até ali existente, os autos em questão encontram-se na DIR ainda sem o deslinde adequado para questão, mas neste é possível perceber que naquele momento o valor mínimo a ser dispendido pelo DNIT/AC ficaria na ordem de R\$ 1,6 bilhão de reais, com aportes anuais, num horizonte de execução de 5 anos (somente restauração/reconstrução, sem computar manutenção), de cerca de R\$ 320 milhões, que em valores corrigidos ficam no total de R\$ 2,08 bilhões, com aportes anuais de R\$ 416 milhões. Quando compara-se com o investimento destinado para o atual exercício financeiro que é de aproximadamente R\$ 98 milhões e com a PLOA de 2023 prevista em R\$ 53 milhões, fica latente o abismo financeiro ao qual o DNIT/AC está inserido.

2.10. No que se refere a gestão da problemática, esta Superintendência Regional tem se desdobrado na tarefa árdua que é manter a rodovia com



tráfego, mesmo que distante das condições adequadas, aqui não se mede esforço para que os usuários tenham como se deslocar por meio das rodovias federais, pois só quem já viveu a situação do isolamento por via rodoviária dá o devido valor a atual trafegabilidade. Veja, não fossem os esforços técnicos e administrativo de manter os contratos de manutenção em vigor, de certo a realidade local seria bem pior da que se vive. Atualmente, toda extensão da rodovia encontra-se coberta com contratos de manutenção, divididos em 08 Lotes na Rodovia BR 364/AC.

2.11. Para se entender a problemática enfrentada atualmente, informa-se que o DNIT está ciente das más condições da rodovia BR-364/AC e que mantém-se empresas mobilizadas para atuar com serviços de manutenção, visando minimizar o problema. As empresas mobilizadas estão cientes da demanda e estamos sempre cobrando e exercendo uma fiscalização diligente para melhorar a prestação do serviço aos usuários. Ademais, temos empresa de Supervisão de apoio a fiscalização que auxilia a fiscalização no controle quantitativo e qualitativo dos serviços executados. A esse respeito, cumpre enfatizar, que os serviços somente são remunerados após ter parecer favorável da Supervisora, atestando sua execução e qualidade aos padrões normatizados, onde em razão deste fato é comum que alguns serviços sejam não remunerados ou retrabalhados as expensas das contratadas. 2.12. Lado outro, para melhor compreensão do problema, importante esclarecer ainda, que esse trecho da BR-364/AC tem ocorrência predominante de solo argiloso, altamente expansivo e de baixa capacidade de suporte (solo mole), conhecido popularmente como "tabatinga", um solo totalmente impróprio para uso em obras rodoviárias, entretanto, não sendo encontrado nas imediações volume de solo de melhor qualidade para substituição. Deste modo, na implantação da Rodovia foi aplicada uma técnica singular denominada de "envelopamento da tabatinga", que consistiu na tentativa de impedir o contato da água com esse solo, uma vez que em condições ideais de umidade ele tende a estabilizar. Tal técnica visava viabilizar, do ponto de vista econômico, a implantação da rodovia, contudo, na prática, se mostrou totalmente ineficaz, o que deixou um legado extremamente nocivo para manutenção (id 1562458859, pp. 39/40).

(...)

A questão orçamentária e econômica é tão grave que no presente exercício financeiro o recurso destinado praticamente se exauriu na segunda quinzena do mês de julho, o que acarretou em mais atrasos na manutenção da rodovia BR-364/AC, vez que os contratos tiveram que ter sua execução restringida ao essencialmente prioritário, uma vez que atualmente já executamos mais de 80% do orçamento previsto para esse ano e o recurso remanescente está sendo empregado em pontos prioritários, a exemplo de recomposição definitiva de locais onde havia ocorrido rompimento e estava operando com desvio provisório.

Corroborando ao aqui exposto, de forma a exemplificar o que está aqui sendo discutido é que conforme se percebe nos gráficos abaixo, vê-se que na medida em que o investimento a cada ano vai diminuindo, em um pequeno recorte de 2018 a 2023* (*2023 previsão), temos uma redução progressiva do investimento, a exceção do ano de 2021. O investimento para a manutenção da rodovia caiu quase pela metade (2018 x 2022). Em contrapartida, os preços dos insumos que figuram na faixa "A" da curva ABC



dos orçamentos sobem vertiginosamente, por exemplo, temos o diesel e o CAP, sendo que para o primeiro, este incide em toda a cadeia de produção de uma obra rodoviária.

E quanto ao que está destinado ao Estado do Acre no Projeto da Lei Orçamentária Anual para o ano de 2023, o investimento previsto é na ordem de **R\$ 53.000.000,00 (cinquenta e três milhões de reais), o que representa menos de um terço do orçamento de 2018, sem considerar a correção inflacionária do período.** Se não houver mudanças nesses cenários, estimamos ter financeiro para a manutenção das rodovias no próximo ano até o mês de abril ou maio. O que só torna claro que a continuar nessa toada, a vida útil do pavimento se tornará cada vez mais irreversível, ou seja, o acumulado de baixo investimento na rodovia poderá chegar a um colapso, onde os problemas serão maiores que a capacidade de resposta do DNIT/AC, o que poderá acarretar em interrupção do tráfego no período chuvoso, como era antes da implantação (id 1562458859, p. 46).

Do excerto acima, vê-se que o próprio órgão técnico de execução da política formulada para a administração de infraestrutura rodoviária, no âmbito do Sistema Federal de Viação, sinaliza a insuficiência do aporte orçamentário para solução dos problemas existentes na BR-364, afirmando veementemente a antieconomicidade desse descaso, cuja consequência será a irrecuperabilidade do pavimento, colapso da estrutura e interrupção do tráfego durante o período chuvoso (que perdura por, ao menos, seis meses).

E, para além disso, descortina a insuficiência, até mesmo para fins paliativos, das ações adotadas para manter a trafegabilidade da via, já que a recorrência de rupturas da superfície do pavimento, em decorrência de problemas estruturais na implantação da rodovia, tem se intensificado, augurando a necessidade cada vez maior de recursos – não alocados a contento – para alcançar estado ainda inaceitável – sob a perspectiva da segurança viária – de manutenção da estrada. Eis, nessa direção, o arremate da manifestação técnica do DNIT:

(...) as condições da Rodovia BR-364/AC são graves, e urge por uma solução definitiva do pavimento e de sua estrutura como um todo no longo prazo, e em paralelo manutenção constante; (...) os serviços executados por meio de contratos de PATO (manutenção) tem como objetivo a melhoria paliativa da trafegabilidade e o não fechamento do tráfego de veículos, estes não tem o condão de resolver as graves deficiências estruturais e de drenagem da rodovia (id 1562458859, p. 51).

Panorama semelhante é aquele relacionado à ponte sobre o rio Tarauacá, para a qual há necessidade de adequação estrutural relevante, em razão de deficiências na própria concepção daquela obra de arte, como se colhe do seguinte trecho das já mencionadas notas técnicas (id 1562458859, p. 54):

No que se refere a transposição do Rio Tarauacá, quanto a Ponte sobre o rio Tarauacá, é importante esclarecer que o encontro direto da Ponte sofre intenso ataque erosivo do Rio, sendo um local de muita instabilidade, onde somente não houve rompimento integral em razão das ações já realizadas. Como medida paliativa estamos executando um corta Rio, na tentativa de direcionar parte do Rio para cabeceira oposta, reduzindo assim o seu poder erosivo na cabeceira direita, assim como, vamos realizar novo enrocamento de pedra (matacão e rachão) no ponto de erosão. Neste caso, já é esperado



um recalque, o qual será completado com novo enrocamento. Como solução definitiva estamos com projeto estrutural de prolongamento da ponte em mais 70 m aprovado, e estamos concluindo a elaboração do orçamento deste projeto. Ao final, ficaremos na dependência de recursos para execução da solução definitiva. Já as soluções paliativas (enrocamento e corta Rio), por serem bem menos onerosas, iremos priorizar e executar no prazo assinalado.

No que tange à fiscalização do peso dos veículos de grande porte que percorrem na rodovia, há determinação legal de realização de tal encargo, com vistas à compatibilização do tráfego às condições do pavimento, a fim de evitar a deterioração do bem público e, sobretudo, garantir a segurança viária, já que o excesso de peso ou a irregularidade de distribuição da carga são fatores que exponenciam o risco de ocorrência de acidentes, consoante dispõe o art. 21, VIII, do Código de Trânsito Brasileiro.

Nesse particular, assim se pronunciou a área técnica do DNIT, reportando-se a quesitos formulados pela Procuradoria Federal Especializada (id 1562458859, p. 57):

2.10. Quesito 10: Há necessidade de reativar o funcionamento das balanças de pesagem instaladas nos Postos de Pesagem de Veículos (PPV), situados na BR-364: 1) Balanças da Tucandeira, uma no sentido Acre– Rondônia e a outra no sentido Rondônia– Acre; 2) Balança de Sena Madureira; e 3) Balança do Rio Liberdade?

Sim, porém esta Regional não possui gestão sobre o orçamento de implantação e operação de balanças. Cremos não haver contratos e nem recursos para cumprir essa ação no prazo assinalado. Entretanto, acreditamos que a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT deverá prestar melhores esclarecimentos a respeito.

2.11. Quesito 11: Como está sendo realizada a fiscalização de transporte terrestre com excesso de peso?

Atualmente contamos apenas com o Contrato nº 246/2018 (SEI nº 12546763) firmado com a Empresa Fiscaltech que possui base operacional em Rio Branco, com 2 unidades móveis de pesagem que estão normalmente localizadas estrategicamente no entroncamento BR-317/BR-364 (Quatro Bocas) e após o município do Bujari, e excepcionalmente em diversos pontos da malha rodoviária. Ocorre que, o escopo da referida contratação não é de operação ininterrupta, e sim de 44 horas semanais, de locais e períodos variados. Entretanto, acreditamos que a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT deverá prestar melhores esclarecimentos a respeito.

Há, pois, insuficiência da atividade fiscalizatória do peso dos veículos que trafegam na BR-364, circunstância que exaspera ainda mais intensamente as más condições de manutenção da rodovia, além de, como antedito, comprometer a segurança no trânsito, impondo perdas mais significativas ao erário e à comunidade.

Essa circunstância, consorciada com a insuficiência de recursos que assegurem, repito, via de trânsito minimamente decente para quem faz uso da BR-364 ou dela depende (todos os Municípios a oeste da capital, que se situa no extremo leste) traduz-se em verdadeiro



desfalco para boa parte dos que aqui residem, impondo, igualmente, prestação estatal positiva.

Todavia, os prazos indicados pelo autor para realização desses misteres se mostram incompatíveis com a magnitude da intervenção demandada pela recuperação definitiva da rodovia, sob o prisma do trâmite dos procedimentos administrativos exigíveis para sua consecução (realocações orçamentárias, licitações, dentre outros), razão pela qual os prazos definidos para a comprovação das medidas impostas aos réus, minudenciados na parte dispositiva, observarão essa contemporização.

No atinente aos pedidos de determinação de que os réus elaborem e executem obras emergenciais de conservação da rodovia, planos de ação que contemplem a realização de serviços de recuperação (colocação e recuperação de tachinhas no pavimento, caiação, limpeza da pista, limpeza e recuperação de dispositivos de drenagem, recomposição de defensas metálicas e terminais de impactos e recomposição de placas e adequação de sinalização, horizontal e vertical) e apresentação de plano de fiscalização dos serviços prestados pelas empresas concessionárias responsáveis pela execução de obras na BR-364, tenho que o esforço probatório realizado pelo DNIT demonstrou que tais obrigações não foram negligenciadas.

Decerto, os relatórios e notas técnicas apresentadas pelo DNIT demonstram que houve cobertura contratual da prestação de serviços de manutenção da BR-364. Contudo, em razão dos problemas estruturais presentes desde a implantação, esses serviços não consistem em efetiva recuperação da rodovia, senão consistem em medidas meramente paliativas que permitem, tão somente, que a estrada permaneça aberta.

Por conseguinte, considerando que os réus têm executado os serviços acima descritos, não há que se falar em condenação em obrigação de fazer a eles relacionada.

Por fim, inviável o acolhimento do pleito de fixação de indenização por dano moral coletivo, uma vez que a precariedade da rodovia não decorreu de abandono estatal, mas de impropriedade das soluções técnicas empregadas na implantação – concebida pelo órgão estadual de infra-estrutura rodoviária – tendo em mira a otimização dos recursos disponíveis, que culminou com a deterioração paulatina e inexorável do pavimento. Logo, a menos que atribuída aos réus a responsabilidade por tal escolha – o que nem sequer foi aventado na inicial – não há liame causal entre ação ou omissão imputável aos demandados e os danos descritos pelo autor.

III

Ante o exposto, ACOLHO a preliminar de ausência de interesse processual, no pertinente ao pedido de condenação da União e DNIT ao pagamento de danos materiais e morais às vítimas de acidentes que tiverem como causa principal as más condições de trafegabilidade e sinalização da BR-364, pelo que DEIXO DE CONHECER dessa pretensão, nos moldes do art. 485, VI, do Código de Processo Civil.

De outro lado, ACOLHO a preliminar de ilegitimidade passiva suscitada pelo ESTADO DO ACRE, para excluí-lo do polo passivo, com arrimo no art. 485, VI, do Código de Processo Civil.

Ainda, JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE os pedidos formulados MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL - MPF em face da UNIÃO e do DEPARTAMENTO NACIONAL



DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT para condená-los nas seguintes obrigações de fazer:

- a) realização de reparo definitivo da ponte que faz a transposição do Rio Tarauacá, no prazo de um ano;
- b) recuperação definitiva dos trechos compreendidos entre os Municípios de Sena Madureira e Tarauacá (que abrange o segmento entre os municípios de Manoel Urbano e Feijó), no prazo de 4 anos;
- c) reativação do funcionamento das balanças de pesagem instaladas nos Postos de Pesagem de Veículos (PPV), situados na BR-364: 1) Balanças da Tucandeira, uma no sentido Acre – Rondônia e a outra no sentido Rondônia – Acre; 2) Balança de Sena Madureira e; 3) Balança do Rio Liberdade, no prazo de um ano;
- d) apresentação e implantação de plano de rotina de fiscalização permanente de transporte terrestre com excesso de peso nessas balanças, no prazo de um ano;
- e) apresentação de estudo técnico que dimensione a quantidade necessária de balanças de pesagem veicular na extensão da rodovia federal, com base nas peculiaridades do solo amazônico, no prazo de 180 dias.

Considerando os riscos que advêm da postergação do início dos prazos acima definidos apenas ao final do processo, com possível definhamento integral da BR-364, interrupção (ainda que parcial e temporária) do seu uso e exacerbação das perdas patrimoniais derivadas da irreversibilidade da decomposição do pavimento, DEFIRO o pedido de tutela provisória de urgência, porque já reconhecida a procedência da pretensão em cognição exauriente, para DETERMINAR a imediata fluência dos prazos de execução das obrigações de fazer ora definidas, impondo-se sua pronta execução, pelos réus, observada a disposição abaixo.

Cumprirá aos réus apresentar, em incidente apartado de cumprimento provisório de sentença, cronograma pormenorizado das etapas necessárias à consecução das obrigações de fazer contra si impostas, no prazo de trinta dias, a contar da mais tardia intimação desta sentença.

Em seguida, caberá ao Ministério Público Federal o pronunciamento acerca do cronograma apresentado pelos réus, no prazo de trinta dias, oportunidade em que poderá apontar a impropriedade das etapas ou prazos dispostos pelos réus, caso em que deverão ser conclusos os autos. Do contrário, ou seja, anuindo o Ministério Público Federal ao cronograma juntado pelos réus, terá início o prazo de cumprimento provisório das obrigações propriamente dito.

Caberá, ainda, ao Ministério Público Federal o monitoramento das medidas adotadas pelos réus para cumprimento provisório das obrigações de fazer aqui estatuídas, apresentando relatório bimestral de diligenciamento, ocasião em que indicará a inércia dos demandados, ou a inobservância prospectiva dos prazos definidos no dispositivo.

Expeça-se ofício ao relator do agravo de instrumento de id 1430960282, comunicando a prolação desta sentença.



Sem custas, nem honorários (STJ, Segunda Turma, AgInt no AREsp 873026/SP, DJe de 11/10/2016).

Parcialmente improcedente a pretensão veiculada, remetam-se os autos ao Tribunal Regional Federal da 1ª Região, independente de recurso voluntário, para reexame necessário (art. 19, da Lei n. 4.717/65, por analogia)

Havendo recurso, à parte adversa, para contrarrazoar. Em seguida, remetam-se os autos ao TRF1/1ª Região, independente do exercício de juízo de admissibilidade (art. 1.010, § 3º, do Código de Processo Civil).

Publicada e registrada eletronicamente. Intimem-se.

Rio Branco/AC, documento datado e assinado eletronicamente.

CAROLYNNE SOUZA DE MACÊDO OLIVEIRA
Juíza Federal da 1ª Vara/AC

