



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Espírito Santo
4ª Vara Federal Cível de Vitória

Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes,, 1877, 6º andar - Bairro: Monte Belo - CEP:
29053-245 - Fone: (27) 3183-5044 - www.jfes.jus.br - Email: 04vfci@jfes.jus.br

AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 0022716-65.2017.4.02.5001/ES

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

RÉU: ECO101 CONCESSIONARIA DE RODOVIAS S/A

RÉU: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

SENTENÇA

I - RELATÓRIO

Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** em face da empresa **ECO 101 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A** e da **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**, por meio da qual requer: a) seja a primeira requerida condenada a indenizar os usuários da rodovia concedida (BR101) em valor compatível com as irregularidades identificadas e sua capacidade econômica, determinando-se a conversão integral do valor em desconto tarifário; b) seja a segunda ré condenada a determinar à concessionária desconto no valor da tarifa à título de dano moral coletivo, correspondente ao valor arbitrado por esse juízo; c) seja a primeira demandada condenada a publicar extrato da sentença em jornal de grande circulação; d) seja reconhecida a culpa da primeira ré em dar causa à presente ação, impossibilitando assim qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em virtude do processo e/ou condenação.

Em suma, o MPF alega que: a) a ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A firmou com a União em 17/04/2013, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 475,9 km da Rodovia BR-101/ES/BA, trecho de entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ, sendo que a concessão teve seu início em 10/05/2013; b) que as obras prometidas pela concessionária não estão sendo realizadas em tempo adequado; c) que a ANTT é pouco rigorosa com o cumprimento das obrigações da concessionária na consideração das obrigações previstas no PER (Programa de Exploração da Rodovia), como vem deixando de exercer com eficiência o seu poder-dever sancionatório pelas infrações contratuais. A inicial é instruída com o Inquérito Civil Público de n.1.17.000.000575/2016-45.

A inicial foi recebida em decisão de evento 03, com a determinação de citação dos réus.

A OAB requereu habilitação no feito na condição de *amicus curiae* (Evento 13).

A ré ECO 101 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A apresentou contestação, alegando preliminarmente que a petição é inepta por falta de determinação do pedido e por falta de detalhamento da causa de pedir. Também afirma que a inicial não está instruída com os documentos essenciais para a sua propositura. Afirma que há nulidade do inquérito civil público que precede esta demanda coletiva, bem como impugna o valor da causa (evento 18).

No mérito, aduz que "[...] (i) a alteração de cronogramas contratuais em decorrência de dificuldades impostas por terceiros é algo comum em contratos de concessão e não é fato apto a gerar dano moral coletivo principalmente diante de um quadro de comprovada melhora na prestação do serviço público em questão (STJ, RESP 1.221.756). A BR 101 era inquestionavelmente pior antes da concessão; (ii) a concessionária já sofre consequências econômicas de eventuais inexecuções, e continuará a sofrer nos próximos anos. Todas as inexecuções e alterações dos cronogramas contratuais apuradas até o momento foram devidamente reajustadas na adequação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos das leis e das resoluções aplicáveis, bem como ao edital e às cláusulas contratuais pertinentes (doc. 02), sendo que qualquer argumentação sobre eventual desequilíbrio deve ser fundamentada de forma específica e técnica. Nunca, jamais, de modo genérico e alarmista; (iii) nenhuma adequação de cronograma ocorreu por ato imputado à concessionária, sendo importante destacar a manifesta culpa do IBAMA ao extrapolar 2.200 dias de prazo para conclusão dos 3 licenciamentos ambientais essenciais para execução da obra, e a falta de entrega de documentos essenciais pelo DNIT para a devida condução dos procedimentos de desocupação e desapropriação. (iv) a afirmação no sentido de que a ECO101 estaria em mora com as obrigações previstas para o 3º ano de concessão é falsa; (v) a afirmação no sentido de que a ECO101 estaria em mora com relação às obrigações previstas para o 4º ano de concessão é genérica e imprecisa, o que impede o exercício do direito de contraditório e ampla defesa; (vi) a pretensão do Ministério Público não é fundamentada em qualquer análise técnica relativa aos meios utilizados pela ANTT para realizar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato (como as antecipações de obrigações e inclusões de novas obras e serviços), tampouco é fundamentada nas cláusulas contratuais que estabelecem os parâmetros da concessão da BR101/ES/BA, sendo inadmissivelmente genérica [...]"

A ré ANTT também apresentou contestação e documentos (Evento 21). De forma preliminar, alega inadequação da via eleita, uma vez que não restaria configurado qualquer prejuízo direto ao interesse da

coletividade, mas ao patrimônio individual dos usuários. No mérito, afirma que não se aplica ao pedágio o princípio do custo/benefício, relativo às taxas, que tem como características a especificidade e divisibilidade do serviço público. Aduz que a pretensão estipulada na peça exordial infringe o mérito administrativo, uma vez que não se vislumbra situação de excepcionalidade que justifique a intervenção judicial em assuntos de gestão administrativa ou qualquer lesão à ordem administrativa. Ressalta não ter havido qualquer omissão de sua parte.

Em evento 30, as partes foram intimadas sobre a dilação probatória.

Em evento 61, foi proferida decisão pelo Juízo da 4ª Vara Federal Cível de Vitória, que declarou a incompetência daquele Juízo para processar e julgar o presente feito, determinando a remessa dos autos à Subseção Judiciária de Serra/ES, a fim de que fossem redistribuídos por dependência ao processo de nº 0021258-95.2017.4.02.5006.

Por sua vez, a Vara Federal da Serra/ES suscitou conflito em evento 79.

Em evento 90, os autos foram remetidos para este Juízo por decisão do e.TRF-2, entendendo pela competência da 4ª Vara Federal Cível de Vitória para o julgamento do feito.

Em evento 108, o MPF requereu a produção da prova oral para a oitiva das testemunhas listadas em evento 37.

Em evento 110, este Juízo: a) acolheu o ingresso da OAB/ES como "*amicus curiae*"; b) rejeitou a preliminar de inadequação da via processual, uma vez que o e.TRF-2 considerou que a concessão de rodovias afeta o interesse transindividual da sociedade; c) rejeitou a inépcia da inicial; d) rejeitou a alegação de que a falta de contraditório no inquérito civil presidido pelo MPF resultaria em nulidade processual, vez que a Excelsa Corte teria assentado que as garantias constitucionais da ampla defesa e do contraditório não são aplicáveis na fase pré-processual. Também foi acolhida a impugnação ao valor da causa feita pela ECO-101, para que haja a correção do valor atribuído à causa, adequando-o ao proveito econômico pretendido, isto é, R\$ 10.000.000,00 (dez milhões) de reais.

Em evento 133, foi rejeitado o recurso de embargos de declaração da ECO-101 contra o ingresso da OAB/ES no feito. Na ocasião, foi determinado que os autos viessem conclusos para sentença.

II - FUNDAMENTAÇÃO

De início, reputo como dispensável a produção da prova oral de evento 37, uma vez que não foi delineado pelo *Parquet* a necessidade da oitiva de servidores que já se manifestaram em diversas

oportunidades sobre o caso em comento.

No mérito, é importante ressaltar que o Contrato de Concessão n.01/2011 tem como objeto a exploração da infraestrutura e da prestação de serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e segundo os Parâmetros de Desempenho e especificações mínimas estabelecidas no PER, em relação ao trecho de 475,9 km da Rodovia BR-101/ES/BA, sendo que a concessão teve seu início em 10/05/2013, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos.

De fato, no caso, a prova dos autos revela a ocorrência de grave desequilíbrio econômico-financeiro em desfavor dos usuários da Rodovia em razão do sistema adotado pelos réus para o cálculo da tarifa pública.

Como é cediço, a ANTT promove descontos tarifários compensatórios, cujos efeitos são diluídos pelo restante do prazo de vigência do contrato de concessão, na forma da cláusula 20.5 do referido contrato:

condições efetivas da **Proposta**.

20.5 Fluxo de Caixa Marginal

20.5.1 O processo de recomposição, para as hipóteses de inclusão no escopo do **Contrato de Concessão** de novos investimentos ou de incremento de valor de investimentos já previstos no **PER**, será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal** projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, devendo ser mantida a mesma taxa de desconto originalmente utilizada no **Fluxo de Caixa Marginal**, considerando:

- (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e
- (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Ocorre que tal método não combate a inadimplência da concessionária ao não promover a recomposição do balanço entre a diminuição de encargos e a redução da remuneração da contratada.

Importante ressaltar que os contratos de concessão de rodovias federais assinados depois da ECO-101 abandonaram o referido modelo de "fluxo de caixa marginal" com diluição, adotando o "fator de desconto", que reduz a tarifa de forma concentrada, sem qualquer distribuição de ônus pelo período integral do contrato.

Porém, o reequilíbrio do contrato em comento, com a revisão tarifária de forma diluída, acaba por premiar a concessionária pela inadimplência em relação aos investimentos obrigatórios. Com isso, a demora e a inexecução de investimentos, em desacordo com os termos estabelecidos em cronograma, tiveram repercussão baixíssima nas reduções tarifárias oriundas das revisões contratuais.

Tal prática é bastante temerária, uma vez que permite que a concessionária, após auferir lucros da cobrança de tarifas, acabe por não realizar os investimentos acordados, podendo deixar as intervenções mais custosas ao final do contrato e acabar a concessão sem as entregas prometidas.

De fato, a 2ª Etapa do Procrofe (Programa de Concessões de Rodovias Federais), regidas pelo aludido modelo, apresenta vários exemplos de concessionárias que não adimpliram suas obrigações contratuais e a ANTT diluiu os efeitos da redução tarifária decorrente dos atrasos e inexecuções de investimentos pelo restante do período de vigência da concessão, ferindo o interesse público.

Pelos dados do ano de 2019 do e.TCU, isso resultou em comprometimento da eficiência das obras em rodovias federais:

"[...]Nos contratos da segunda etapa, grande parte dos investimentos ainda não foi concluída e as obras estavam atrasadas em relação ao valor que já havia sido repassado para sua execução. Nas obras de duplicações, apesar de 64% dos investimentos terem sido concluídos, somente 32% das obras foram entregues. Na construção de vias marginais, houve repasse de 70% do previsto, mas conclusão de apenas 56% da obra. O atraso médio variou de dois a quatro anos [...]"¹

Portanto, em última análise, verifica-se que há uma burla à disposição legal do art.35 da Lei 10.233/01, uma vez que o contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora. Ao desincentivar o cumprimento do cronograma de obras, o método de cálculo aplicado pelas rés se torna ilegal e deve ser modificado.

Nessa linha, em situação semelhante, o e.STJ tem precedente indicando que o preço da tarifa cobrada deve corresponder o atual estado do cumprimento das obrigações da concessionária:

"[...] a formação do preço da tarifa cobrada do usuário tem conceituação ontológica completamente distinta de uma penalidade administrativa por inexecução de obrigação contratual – direito, repita-se, obtido pela concessionária de forma provisória. Por conceito, o preço da tarifa pública deve ser consequência direta do serviço prestado ao usuário, de forma que, não havendo a totalidade da prestação, pois, repita-se, obrigações consideradas não essenciais (poda, capina e roçada) não estão sendo entregues ao destinatário final, mostra-se razoável a decisão administrativa de redução tarifária. Na esteira desse raciocínio, a redução da tarifa não está punindo a concessionária por não cumprir obrigação da qual está isenta no momento; a redução está apenas reconhecendo a impossibilidade de se cobrar do usuário um valor total por serviço prestado a menor [...]" (STJ - SLS: 3082 DF 2022/0080344-1, Relator: Ministro HUMBERTO MARTINS, Data de Publicação: DJ 28/03/2022)

Ademais, sobre o caso dos autos, o próprio e.TCU, no ano de 2018, já afirmou que a política da tarifa pública neste contrato estimula a ECO-101 em não realizar obras e serviços previstos no plano de negócios, determinando que:

"[...] 9.2.1. foram detectadas as seguintes falhas e irregularidades na atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT no que concerne a revisões tarifárias realizadas na concessão:

9.2.1.1. não-promoção do devido reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da BR 101/BA/ES em razão de atrasos e inexecuções de investimentos por parte da concessionária, especificamente ao permitir a diluição, ao longo de todos os anos restantes da avença, do impacto do desconto da tarifa de pedágio, o qual não se traduz em redução tarifária significativa, o que estimula a contumácia da contratada em não realizar obras e serviços previstos no plano de negócios anexo à avença, contraria os princípios da eficiência da Administração Pública e da manutenção das condições efetivas da proposta da licitação, estampadas no art. 37, caput, e inciso XXI da Constituição Federal, viola a preservação do interesse público e a vinculação da concessão ao cronograma físico-financeiro, conforme art. 23 da Lei 8.987/1995, arts. 20, inciso II, "b", e 35, inciso IV, da Lei 10.233/2001 e art. 2º da Lei 9.784/1999; 9.2.1.2. não-incorporação dos efeitos das inexecuções dos investimentos na revisão tarifária imediatamente subsequente, o que tem ocasionado interstício de mais de um ano entre o prazo para a realização de determinado investimento e o impacto tarifário de sua inexecução, em contrariedade ao princípio da modicidade tarifária, estabelecido no §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995 e ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro, previsto §2º, art. 9º, Lei 8.987/1995; 9.2.1.3. utilização de cronograma de investimentos com prazos de execução inverossímeis, em afronta ao inciso I do parágrafo único do art. 23 da Lei 8.987/1995 e ao inciso IV do art. 35 da Lei 10.233/2001, uma vez que a exigência legal acerca da existência de um cronograma de investimentos não pode ser considerada atendida por documento que contenha prazos claramente não-realistas de execução das obras(TCU - SOLICITAÇÃO DO CONGRESSO NACIONAL (SCN): 01048220164, Relator: AUGUSTO NARDES, Data de Julgamento: 26/06/2018, Plenário)

Portanto, o *Parquet* está correto em sua afirmação da peça inicial de que a tarifa cobrada pela concessionária não corresponde ao serviço prestado ao usuário (fl.11 de Evento 01):

"[...] o método de reequilíbrio contratual realizado pela ANTT tem feito com que os descumprimentos das obrigações previstas no PER, essenciais para o cumprimento das finalidades desejadas e que justificaram a concessão, sejam praticamente irrelevantes no faturamento da concessionária. Além disso, o exercício das prerrogativas sancionatórias pelo poder concedente tem sido, para dizer o mínimo, de notável leniência. Mesmo diante de graves inexecuções de obras obrigatórias e essenciais para a segurança e fluidez do tráfego, previstas no PER, o usuário continua a pagar a tarifa cheia (ou quase cheia, conforme se demonstrará a seguir). O que vem ocorrendo, em resumo, é flagrante e contumaz descumprimento contratual por parte da concessionária, por atos e

condutas que lhe são imputáveis e em relação aos quais assumiu o risco por força contratual, sem que as respectivas consequências contratuais sejam aplicadas. [...]'

Importante ressaltar que não se trata de intervenção indevida do Poder Judiciário no mérito administrativo, mas de fazer valer a submissão das cláusulas do contrato em comento ao princípio da supremacia do interesse público, ao princípio constitucional da eficiência (art.37, *caput*, da CRFB) e ao próprio cronograma de obras estabelecidos em edital vinculante.

Desse modo, as rés devem ser condenadas a promoverem o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de presente contrato de concessão para adotarem critérios que façam o preço do pedágio corresponder à evolução das obras realizadas em estado atual, sendo vedada a sua diluição pelo tempo de contrato. Os valores da ECO-101 obtidos a maior durante essas anos também deverão ser descontados no próximo cálculo tarifário.

Em relação ao dano moral coletivo, é necessário registrar que sua configuração depende da comprovação de que a conduta agride, de modo totalmente injusto e intolerável, o ordenamento jurídico e os valores éticos fundamentais da sociedade em si considerada, a provocar repulsa e indignação na consciência coletiva, conforme pacífica Jurisprudência do e.Tribunal da Cidadania (STJ, REsp 1819993/MG , rel. Min. Herman Benjamin, 2.^a T., j., 03/11/2020).

Por sua vez, em recente julgado, o e.STJ indicou ser possível o manejo de ação cível pública em defesa do " [...]**direito coletivo ao trânsito seguro[...]**" (STJ - AgInt no REsp: 1783304 DF 2018/0176161-3, Relator: Ministro OG FERNANDES, Data de Julgamento: 02/03/2021, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 15/03/2021).

Desse modo, sendo inconteste o atraso das obras, verifico que o dano feito à sociedade se amolda ao arcabouço legal do dano coletivo.

Isso porque a duplicação das vias almejadas pela Administração é essencial para preservação de vidas. Como indica a pesquisa científica da Universidade Federal de Pelotas:

"[...] A avaliação dos resultados, pode-se sintetizar os aspectos positivos alcançados pela duplicação da BR 392 trecho Pelotas x Rio Grande: diminuição de mortes, feridos e acidentes em geral, diminuição da taxa de severidade média, redução do gasto com acidentes, "cura" do segmentomais crítico, redução da quantidade de abalroamento no mesmo sentido, sentido oposto, abalroamento transversal e de colisões traseiras. O estudo mostra, mesmo que de forma particular, que os investimentos em melhorias na infraestrutura de transportes em geral, proporcionam retornos de médio a longo prazo muito consistentes, tanto na redução de acidentes, preservando o que de mais precioso possuímos ;quanto na questão financeira,

*economizando recursos em saúde e demais. Aliado a isto, vale ressaltar que neste presente trabalho não foram foco do estudo outros benefícios econômicos advindos de obras de duplicação de uma rodovia: como a redução de consumo de combustíveis, reduções de emissões de poluentes, aumento de produtividade dos sistemas e outros [...]*²

Em igual sentido, a reportagem de fl.05 de anexo 83 de evento 01 (A Gazeta) exemplifica o perigo da estrada não duplicada. Já a reportagem de evento 85 indica que as mortes em trechos não duplicados chegam a ser 39 % maior:

OBRAS NA BR 101

39% DE MORTES ONDE JÁ DEVERIA ESTAR DUPLICADO

Três trechos já deveriam ter ampliação concluída em 2016

DUPLICAÇÃO JÁ

VILMARA FERNANDES
Colunista do VEJUNHO

Enquanto aguarda ser duplicada, a BR 101 vai acumulando mortes nos mais de 460 quilômetros em que percorre o Estado. Nos últimos sete meses foram 103, segundo levantamento realizado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). Mas o que chama a atenção é que 39% delas ocorreram em trechos da rodovia que já deveriam estar duplicados desde 2016.

São pontos onde o "gatilho" já foi acionado. Um dispositivo do contrato de concessão que dispara a obrigação de realizar obras de duplicação quando o tráfego ultrapassa os limites pré-estabelecidos. Isso ocorreu em maio de 2015, em três trechos da rodovia. Segundo a previsão contratual, quando isto acontece, nos doze meses seguintes (até maio de 2016) a concessionária precisa fazer as obras de duplicação nesses locais.

ACIONADO
O "gatilho" é o Velame Diário Médio Anual (VDMA). Ele mede a quantidade média de veículos que transitam pela via, nos dois sentidos, durante um ano. O contrato divide a rodovia em nove trechos e cada um deles possui um limite (VDMA). Quando ele é superado, dispara-se o "gatilho". Na prática, dois anos após esse dispositivo do

Em Fundão está localizado um dos trechos da BR 101 onde obras de duplicação já deveriam ter sido realizadas desde o ano de 2016

A duplicação é acompanhada por A GAZETA

lio Vivacqua. Dentre eles está a maior tragédia já ocorrida nas estradas capixabas, o acidente envolvendo um ônibus, uma carreta e duas ambulâncias que, em junho, matou 23 pessoas. Praticamente no mesmo local, foi registrado

no site da concessionária Eco101. E foram comparadas com os dados presentes no contrato, o que permitia identificar que no trecho entre Fundão e Serra, em maio de 2015, o VDMA – média diária de carros que trafegam por lá em 12 meses – era de 17.098 veículos. Quase o dobro previsto para o "gatilho", que é de 10 mil veículos. Em maio deste ano, o registro foi de 15.698.

Entre Viana e Guapirã, o "gatilho" é de 10.900 veículos, e o volume de carros que por lá trafegavam, em 2015, era de 11.479. Hoje está pouco abaixo do limite, em 10.476 veículos. O mesmo acontece no trecho seguinte, entre Anchieta e Atilio Vivacqua, com "gati-

lho" de 10.600 veículos. Em 2015 o tráfego local era de 11.875. Hoje está bem perto do limite, com 10.206 veículos.

OUTRO LADO
Por nota, a concessionária Eco101 informou que as obras de duplicação nessas regiões, até mesmo as que seriam acionadas pelo "gatilho", estão atrasadas em decorrência da falta de licenciamento ambiental. "Hoje a concessionária ainda não possui as autorizações ambientais necessárias para realizar qualquer obra de duplicação na rodovia", assinou o texto. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) não respondeu à demanda de reportagem.

De fato, completada quase uma década da concessão da BR-101 no Espírito Santo, a empresa, em seu próprio sítio eletrônico, informa que entregou somente 45,7 Km de vias duplicadas (informação de maio de 2022 no sítio eletrônico da ECO-101). Ora, o cronograma previa que 385,9 dos 475,9 quilômetros de vias estariam duplicados no período, o que indica um atraso de grande proporção.

Desse modo, nos mais de 300km de obras que deveriam ser entregues, a coletividade contabilizou mais acidentes de trânsito, um maior número de vítimas fatais e um trânsito mais inseguro.

Logo, resta demonstrada a ocorrência do dano moral de natureza transindividual.

Por sua vez, a própria cobrança de tarifa pública dissociada da evolução das obras já é um dano à sociedade. Em situações semelhantes, também entendeu a Jurisprudência do e.TRF-2 que a cobrança indevida pela concessionária enseja a a concessão da indenização por ofensa à coletividade:

"[...] é cabível a condenação da parte ré ao pagamento de indenização por danos morais coletivos em razão da prática adotada (cobrança indevida de ISS sem previsão legal e sem repasse aos municípios), conduta que viola a boa-fé dos consumidores e abala a confiança dos mesmos em relação à concessionária. A conduta de cobrança indevida embutida na tarifa de pedágio, sem previsão legal, implica não só em danos efetivos para aquele que tenha pago o pedágio, mas, sobretudo, há uma ofensa a toda a coletividade que, confiando na lisura da concessionária, foi irremediavelmente lesada, fato que caracteriza a conduta ilegal praticada, e consequente imposição do pagamento de montante a título de dano moral a ser revertido em favor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos [...]" (TRF-2 - AC: 00063465820064025110 0006346-58.2006.4.02.5110, Relator: JOSÉ ANTONIO NEIVA, Data de Julgamento: 04/03/2015, 7ª TURMA ESPECIALIZADA)

Passo a análise da responsabilidade.

Em que pese a morosidade do IBAMA possa ter impactado o devido andamento das obras, é certo que o resultado danoso também decorreu diretamente da conduta da parte ré.

Como bem salientado pelo MPF, a ECO-101 tem responsabilidade pelo emprego da máxima e devida diligência para obter as liberações ambientais, o que não aconteceu no entender da Autarquia (fl.19 de anexo 10 de evento 01):

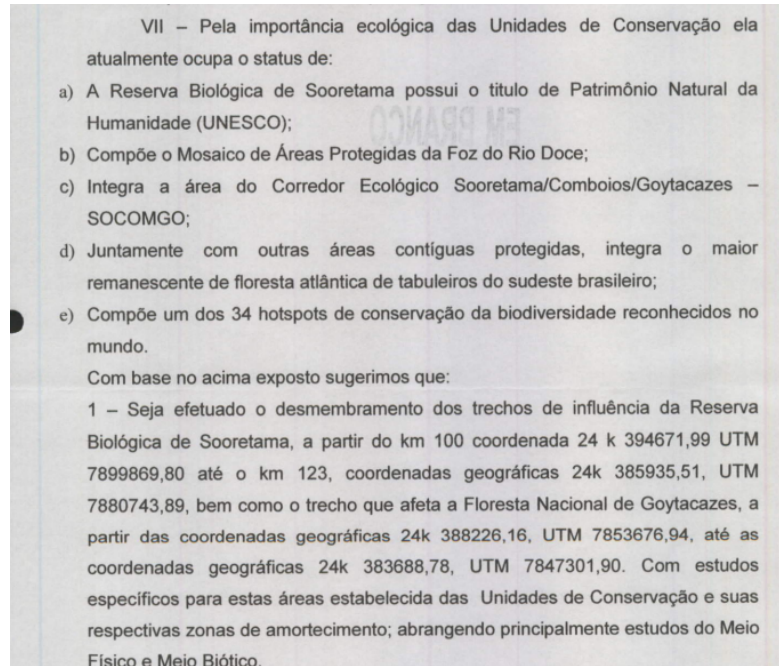
CONSIDERAÇÕES IBAMA

Após a citação e descrição dos documentos referentes às tratativas de solicitação e resposta de Autorizações (ASV e ACCT) e Licenças Prévia, de Instalação e de Operação, percebe-se que houve a necessidade de diversas complementações, cuja celeridade para apresentação das informações necessárias é de responsabilidade do empreendedor.

Essas ocorrências se deram, na maioria dos casos, ao não cumprimento dos requisitos expostos nos Termos de Compromisso, Portarias ou Instruções Normativas, que, por sua vez, levaram a repetitivas análises de documentos revisados, como, por exemplo, (1) o PBA referente à Regularização Ambiental da rodovia, (2) o Inventário Florestal para emissão de ASV e Plano de Trabalho para emissão de ACCT referentes ao Contorno de Iconha/ES e (3) Plano de Trabalho referente ao levantamento de fauna silvestre para elaboração do EIA/RIMA da duplicação do Trecho Norte e, posteriormente, o não cumprimento de todos os requisitos expostos no TR do EIA e do RIMA.

Em outros casos, se deram pela necessidade de adequação dos Programas, Projetos e Planos de Trabalho às características da região em que o empreendimento está inserido, tais como questões relacionadas a Unidades de Conservação, a Comunidades Quilombolas e Declarações municipais de acerca do uso e ocupação do solo, os quais, salvo melhor entendimento, não representam atrasos, mas procedimentos ordinários que levam ao incremento na qualidade do processo de licenciamento e nivelamento das informações entre o órgão ambiental e o empreendedor interessado para o devido prosseguimento dos processos e mitigação dos impactos ambientais causados pelo empreendimento.

Por sua vez, o impacto ambiental da duplicação da BR-101 no trecho que corta a Reserva Biológica (Rebio) de Comboios e sua Zona de Amortecimento (ZA) foi subestimado pela ECO-101. Vários órgãos ambientais alertaram que o projeto inicial da obra desconsiderava o aludido impacto, emitindo recomendações para diminuição do dano ambiental. De fato, a ICMBIO, desde maio de 2014, pontuou sobre isso (fl.32 do processo de licenciamento 02001.003438/2014-79/IBAMA):



No entanto, as rés, cientes da necessidade das medidas, permaneceram inertes. Com isso, criaram as próprias dificuldades para obtenção de licença, não podendo responsabilizar o IBAMA pelo cumprimento da sua missão institucional de proteção ao meio ambiente.

Ademais, importante salientar que as acusações de que a Autarquia Ambiental teria levado mais de 2.000 (dois mil) dias para julgar pedidos de licença também não abona a conduta da ré ECO-101. Ora, a requerida não demonstrou que buscou o Poder Judiciário quando considerou a mora indevida, lembrando que a Jurisprudência Pátria é firme em exigir da Administração a resolução da situação em prazo razoável quando a mora é injustificável

*CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. **IBAMA**. DEMORA INJUSTIFICADA NA APRECIÇÃO DE PEDIDO FORMULADO. INOCORRÊNCIA DA PERDA DO OBJETO. PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA EFICIÊNCIA E DA RAZOÁVEL DURAÇÃO DO PROCESSO. ART. 5º, XXXIV, DA CF E ART. 49 DA LEI Nº 9.748/99. SENTENÇA CONFIRMADA. APELAÇÃO E REMESSA OFICIAL DESPROVIDAS. 1. A concessão da medida liminar, com seu cumprimento, ou mesmo da sentença, não configura superveniente perda do objeto, mesmo que satisfativa, tanto que, não consolidada a situação jurídica da parte, terá ela direito ao pronunciamento definitivo acerca do mandamus, devendo a liminar ser confirmada ou não pela segurança. 2. Compete à Administração Pública examinar e decidir os requerimentos submetidos à sua*

apreciação, no prazo legal, sob pena de violação aos princípios da eficiência, da moralidade e da razoável duração do processo, conforme preceitua a Lei n. 9.784/1999 e os dispositivos insertos nos arts. 5º, inciso LXXVIII, e 37, caput, da Constituição Federal, que a todos assegura o direito à celeridade na tramitação dos procedimentos administrativos e judiciais. 3. É pacífico o entendimento jurisprudencial firmado nesta Corte de que a demora injustificada no trâmite e decisão dos procedimentos administrativos consubstancia lesão a direito subjetivo individual, passível de reparação pelo Poder Judiciário com a determinação de prazo razoável para fazê-lo, à luz do disposto no art. 5º, inciso LXXVIII, da Carta Constitucional e na Lei n. 9.784, de 29 de janeiro de 1999. 4. Apelação e remessa oficial desprovidas. (TRF-1 - AMS: 10189121820184013400, Relator: DESEMBARGADOR FEDERAL JAMIL ROSA DE JESUS OLIVEIRA, Data de Julgamento: 27/09/2021, SEXTA TURMA, Data de Publicação: PJe 29/09/2021 PAG PJe 29/09/2021 PAG)

ADMINISTRATIVO. IBAMA. MANDADO DE SEGURANÇA. DURAÇÃO RAZOÁVEL DO PROCESSO. Em obediência ao princípio constitucional da razoável duração do processo, mantém-se a sentença que concedeu a segurança para o fim de determinar ao IBAMA que analise processo administrativo no prazo de 15 (quinze) dias, referente à aprovação de projeto envolvendo supressão de vegetação, em imóvel rural localizado no Município de Curitiba/SC. (TRF-4 - AC: 50052504920164047200 SC 5005250-49.2016.404.7200, Relator: FERNANDO QUADROS DA SILVA, Data de Julgamento: 23/11/2016, TERCEIRA TURMA)

Portanto, considerando a conduta inadequada na promoção da celeridade das obras e a omissão em tomar medidas que pudessem mitigar eventuais atrasos no cronograma das duplicações, verifico a existência de nexos entre o comportamento da Concessionária e os prejuízos amargados pelos usuários e a população em geral.

Logo, além do nexo causal, restou demonstrada a existência de ato ilícito (descumprimento do cronograma de obras) e de dano (privação da sociedade do direito de um trânsito seguro), sendo cabível a condenação em dano moral coletivo por força do 6º, inciso VI, do Código de Defesa do Consumidor e do art. 927 do Código Civil.

Para a quantificação do dano, devem ser apuradas as circunstâncias e as consequências da conduta ofensiva, o grau de reprovabilidade da conduta ou omissão, e sua responsabilidade na prevenção do dano causado em razão da natureza de suas atividades.

Como já delineado, a ECO-101 contribuiu para o atraso das obras, de modo que a população foi privada de ter estradas tão seguras quanto às tarifas de pedágio por ela suportadas. O grau de reprovabilidade é de natureza média, uma vez que a mora também decorreu de outros fatores como a burocracia estatal e a existência de problemas ambientais no projeto original.

Por sua vez, registra-se que a presente ação não tem como objeto as suspeitas de fraude nos documentos entregues à ANTT pela Eco-101³, o que, se provado, não estará abrangido pela presente indenização.

Desse modo, fixo a indenização em R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) à título de dano moral coletivo, a ser revertido ao Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, devidamente atualizado a partir da prolação desta sentença.

Justifica-se a reversão dos valores para o Fundo de Defesa de Interesses Difuso, pois, embora a finalidade inicial do Fundo tenha se dirigido à recomposição do patrimônio ambiental lesado, o Fundo também pode ser usado para recuperação de bens, edição de material informativo relacionado com a lesão, e a modernização administrativa dos órgãos públicos responsáveis pela execução das políticas relativas à defesa do interesse envolvido. Por sua vez, a transferência da indenização aos usuários por meio de descontos pode ser medida pouco eficaz, ante a notícia de que a ECO-101 quer desistir da aludida concessão.

Quanto ao pedido de publicação de sentença em jornal de circulação, entendo não ser uma medida necessária para a reparação do dano, uma vez que a situação descrita nos autos é de conhecimento público.

III - DISPOSITIVO

Ante o exposto, **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE** o pedido do Ministério Público Federal, nos termos do art. 487, inciso I, do CPC, extinguindo o feito com resolução de mérito; para: a) que as rés adotem critérios que façam o preço do pedágio corresponder à evolução das obras realizadas em estado atual, sendo vedada a sua diluição pelo tempo de contrato, nos termos da fundamentação; b) que a **ECO 101 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A** efetue o pagamento de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) à título de dano moral coletivo, a serem revertidos em favor do Fundo de Defesa de Direitos Difusos (FDD), conforme art. 13 da Lei nº 7.347/1985.

Os valores deverão ser corrigidos a partir do arbitramento (Súmula 362 do STJ) e os juros de mora fluem desde a data da citação. Quanto aos percentuais de correção monetária e de juros moratórios, devem ser considerados os constantes no Manual de Cálculos da Justiça Federal.

Deixo de condenar os réus ao pagamento de quaisquer despesas processuais de honorários e custas judiciais, inclusive por força do princípio da simetria, conforme prescrição legal do art. 18 da Lei nº 7.347/85.

Sentença não sujeita à remessa necessária (obtenção do pedido principal), sendo que o Reexame Necessário na Ação Civil Pública, por aplicação analógica do art. 19 da Lei da Ação Popular, somente ocorrerá com a improcedência da ação (STJ, REsp 1.578.981/MG, Rel. Ministro NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO, PRIMEIRA TURMA, DJe de 04/02/2019).

Com o trânsito em julgado, intinem-se os requeridos para comprovar o cumprimento do julgado. Após, nada sendo requerido, arquivem-se os autos.

Intinem-se.

Documento eletrônico assinado por **FERNANDO CESAR BAPTISTA DE MATTOS, Juiz Federal**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 2ª Região nº 17, de 26 de março de 2018. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <https://eproc.jfes.jus.br>, mediante o preenchimento do código verificador **500001741347v76** e do código CRC **dc1dc4e1**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): FERNANDO CESAR BAPTISTA DE MATTOS

Data e Hora: 2/9/2022, às 15:54:37

1. (CONTAS PÚBLICAS, TCU aponta obra atrasada, pedágio alto e gestão ruim em estradas concedidas, 2019. Disponível em (<https://contaspublicasdanossaconta.com.br/tcu-aponta-obra-atrasada-pedagio-alto-e-gestao-ruim-em-estradas-concedidas/>)). ↵

2. SIMON, Lucas Admas e HALLAL, Rafael Rosa. INFLUÊNCIAS DE UMA DUPLICAÇÃO QUANTO A SEGURANÇA VIÁRIA:ESTUDO DO CASO DA BR 392, TRECHO PELOTAS X RIO GRANDE. UFPel, p.12. ↵

3. A GAZETA, 23.08.2022. BR 101: Eco enfrenta ação milionária por suspeita de fraude contra pedágio: Processo foi iniciado após conclusão da operação da Polícia Federal, realizada em 2019. A suspeita é de que concessionária responsável pela BR 101 tenha fraudado relatórios enviados para a ANTT (Disponível em <https://www.agazeta.com.br/es/cotidiano/br-101-eco-enfrenta-acao-milionaria-por-suspeita-de-fraude-contr-pedagio-0822>)). ↵

0022716-65.2017.4.02.5001

500001741347.V76