



Número: **1007340-62.2022.4.01.3000**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

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

Última distribuição : **22/07/2022**

Valor da causa: **R\$ 1.000.000,00**

Assuntos: **Pessoas com deficiência**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

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

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
Ministério Público Federal (Procuradoria) (AUTOR)	
MUNICIPIO DE CRUZEIRO DO SUL - ACRE (REU)	WANER RAPHAEL DE QUEIROZ SANSON (ADVOGADO)
CONCESSIONARIA DOS AEROPORTOS DA AMAZONIA S/A (REU)	VICTOR BASTOS DA COSTA (ADVOGADO) JESSICA YAMILLE NOGUEIRA DE SOUZA (ADVOGADO) KEYTH YARA PONTES PINA (ADVOGADO)
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC (REU)	
UNIÃO FEDERAL (REU)	
MUNICÍPIO DE RIO BRANCO ACRE (REU)	
Ministério Público Federal (Procuradoria) (FISCAL DA LEI)	

Documentos				
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo	Polo
216297099 4	12/12/2024 18:46	Sentença Tipo A	Sentença Tipo A	Interno



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

SENTENÇA TIPO "A"

PROCESSO: 1007340-62.2022.4.01.3000

CLASSE: AÇÃO CIVIL PÚBLICA (65)

POLO ATIVO: Ministério Público Federal (Procuradoria)

POLO PASSIVO: MUNICÍPIO DE CRUZEIRO DO SUL - ACRE e outros

REPRESENTANTES POLO PASSIVO: WANER RAPHAEL DE QUEIROZ SANSON - AC4754, KEYTH YARA PONTES PINA - AM3467, JESSICA YAMILLE NOGUEIRA DE SOUZA - AM15267 e VICTOR BASTOS DA COSTA - AM11123

SENTENÇA

I

Cuida-se de ação civil pública proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em face de AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, INFRAERO, UNIÃO, MUNICÍPIO DE RIO BRANCO/AC, MUNICÍPIO DE CRUZEIRO DO SUL/AC e CONCESSIONÁRIA DOS AEROPORTOS AMAZÔNIA S.A., por meio da qual objetiva o requerente a concessão de tutela de urgência, nos seguintes termos:

(a) em âmbito nacional:

a.1) à ANAC e à UNIÃO que realizem levantamento de todos os aeroportos com fluxo anual superior a 100.000 passageiros que não possuem passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (ambulifit) e adotem providências para exigí-los dos respectivos operadores aeroportuários, inclusive com a aplicação de penalidades pelo descumprimento da Resolução ANAC 280/2013 e das NBRs 9050 e 14273, ambas da ABNT;

a.2) à ANAC e à UNIÃO que apresentem anual superior a 100.000 passageiros que contemple, no mínimo, a adequação da acessibilidade nos (a) mobiliários, (b) banheiros e fraldários, (c) sinalização tátil e visual, (d) assentos, (e) terminais de autoatendimento, inclusive com a aplicação de penalidades pelo descumprimento da Resolução ANAC 280/2013 e das NBRs 9050 e 14273, ambas da ABNT;



a.3) à ANAC e à UNIÃO que, nas novas concessões de aeroportos, exijam dos operadores aeroportuários a passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (ambulifit), operados por funcionários qualificados para a garantir a segurança no transporte de pessoas com deficiência;

a.4) à UNIÃO que comunique, através da Secretaria Nacional do Consumidor e com o apoio da Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, as irregularidades narradas nesta ação civil pública aos integrantes do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor para fiscalização dos aeroportos e das companhias aéreas;

a.5) à UNIÃO, ANAC e INFRAERO:

a.5.1) proibir a utilização indevida dos mobiliários acessíveis nos aeroportos;

a.5.2) garantir a sinalização tátil e visual em todas as dependências dos aeroportos brasileiros;

a.5.3) assegurar a oferta de informações através do uso de, no mínimo, dois sentidos: visual e tátil ou visual e sonoro nos aeroportos brasileiros;

a.5.4) garantir acessibilidade nos banheiros e sanitários conforme as especificações da NBR 9050 da ABNT;

a.5.5) elaborar estudos e adotá-los para estabelecer quantitativo mínimo de assentos reservados às PCDs para cada área dos aeroportos, de acordo com o fluxo proporcional de passageiros;

a.5.6) exigir, no contrato de concessão de terminais bancários de autoatendimento dos aeroportos, se necessário mediante aditivo contratual, que o equipamento seja acessível e atenda às especificações da ABNT; e

a.5.7) manter programa periódico anual de treinamento dos funcionários para o atendimento qualificado às pessoas com deficiência.

b) em âmbito estadual:

b.1) à Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A. e à INFRAERO:

b.1.1) adquiram passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (ambulifit) e disponibilizem funcionários capazes de operá-lo nos períodos em que houver voos, de modo que passageiros com deficiência não sejam carregados manualmente nos aeroportos do estado do Acre, exceto em situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave;

b.1.2) construam fraldário adulto nos aeroportos do Acre;

b.1.3) instalem mobiliário acessível para atendimento ao público;

b.1.4) instalem sinalização tátil e visual em todas as dependências dos



aeroportos;

b.1.5) assegurem a oferta de informações através do uso de, no mínimo, dois sentidos: visual e tátil ou visual e sonoro;

b.1.6) promovam a adequação dos banheiros e sanitários às especificações da NBR 9050 da ABNT;

b.1.7) instalem espaço de descanso ao longo do trajeto de embarque e desembarque e adéquem a quantidade de assentos para pessoas com deficiência;

b.2) aos Municípios de Rio Branco e de Cruzeiro do Sul que realizem manutenção nas vias de circulação de pessoas, de modo a retirar rachaduras e obstáculos capazes de causar acidentes, mediante plano de execução com prazo máximo de 6 meses para conclusão das reformas.

A pretensão tem arrimo em relatório elaborado ao fim de inquérito civil, no qual apontadas diversas barreiras à plena acessibilidade de pessoas com deficiência, nos aeroportos de Rio Branco/AC e Cruzeiro do Sul/AC, tais como ausência de sinalização tátil e de dispositivo que viabilize embarque e desembarque de passageiros nas aeronaves; fiscalização deficiente da ocupação de vagas, no estacionamento, destinada a pessoas com deficiência; deterioração do revestimento do passeio, inviabilizando o trânsito de cadeiras de rodas; reduzida quantidade de assentos reservados a pessoas com deficiência nos terminais de embarque e desembarque; terminal de autoatendimento bancário desprovido de acessibilidade; balcões de atendimento sem adaptação; ausência de fraldário adulto.

Despacho de id 1234913882 determinando a manifestação preliminar dos requeridos.

Manifestação preliminar apresentada pela ANAC, sob id 1249735747, na qual alegou: a) a liminar pretendida esgota o objeto da ação, pelo que vedada sua concessão; b) a necessidade de assistência especial deve ser comunicada pelo passageiro à companhia aérea 48 horas antes do embarque; c) deve o Judiciário atuar de forma contida em matérias multidisciplinares, cujo manejo revolve o âmago da atividade regulatória, em observância as competência afetas a cada um dos Poderes; d) a agência reguladora já fiscaliza, de forma efetiva, a observância das normas relativas à infraestrutura aeronáutica; e) a amplitude da fiscalização atribuída à ANAC, na inicial, refoge à sua competência.

O Município de Rio Branco/AC apresentou manifestação preliminar, sob id 1249857764, na qual se limitou a afirmar a impossibilidade de concessão da medida pleiteada, em virtude de vedação legal.

A União, a seu turno, ratificou a manifestação preliminar apresentada pela ANAC (id 1251234774).

A ANAC complementou, via petição de id 1254141286, o conteúdo da peça precedente.

O Município de Cruzeiro do Sul pugnou pelo reconhecimento de sua ilegitimidade



passiva *ad causam*, sob a alegação de que a manutenção das vias de acesso do aeroporto situada naquela localidade compete ao Estado do Acre e União (id 1258518287).

Contestação oferecida pela INFRAERO (id 1323115791), em que requereu o reconhecimento da ilegitimidade passiva *ad causam*, afirmando a outorga à iniciativa privada, via concessão, da atividade de exploração da infraestrutura dos aeroportos descritos na inicial, tendo ocorrido a conclusão do processo de transição previsto nos contratos entabulados com empresa adjudicatária.

Os demais requeridos deixaram de se pronunciar quanto ao pleito de urgência.

Decisão de id 280796783 deferindo parcialmente a tutela provisória requerida, contra a qual interposto agravo de instrumento pela União (id 1349327778) e ANAC (id 1471734882).

Embargos de declaração opostos pela ANAC (id 1311600263), rejeitados por meio da decisão de id 1379743268, na qual acolhida a preliminar de ilegitimidade passiva *ad causam* suscitada pela INFRAERO.

A Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S/A apresentou a contestação de id 1325111758, na qual asseverou que as normas que embasam a propositura da demanda contam com mais de nove de anos de existência, mas o Ministério Público Federal promoveu o ajuizamento da demanda apenas após a assunção da atividade de administração aeroportuária pelo concessionário privado, como elevado e imprevisível impacto financeiro no contrato de concessão. Assim, prossegue, as determinações oriundas desta demanda devem ser incorporadas ao contrato de concessão, com a fixação de prazo não inferior a 36 meses para execução das medidas.

A União ofereceu a contestação de id 1349059791, asseverando que: a) apenas a ANAC detém legitimidade para responder aos pedidos de (i) identificação dos aeroportos com fluxo anual superior a 100.000 passageiros que não possuem passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (ambulifit) e adoção de providências para exigi-los, (ii) apresentação de cronograma de fiscalização anual dos aeroportos com fluxo anual superior a 100.000 passageiros que contemple, no mínimo, a adequação da acessibilidade, (iii) proibição de a utilização indevida dos mobiliários acessíveis nos aeroportos, (iv) elaboração de estudos para estabelecer quantitativo mínimo de assentos reservados às PCDs para cada área dos aeroportos, de acordo com o fluxo proporcional de passageiros, (v) fixação de exigência, no contrato de concessão de terminais bancários de autoatendimento dos aeroportos, se necessário mediante aditivo contratual, que o equipamento seja acessível e atenda às especificações da ABNT; b) a legitimidade para responder aos pedidos de adaptação dos aeroportos brasileiros às normas de acessibilidade e manutenção de programa anual de treinamento dos funcionários de aeroportos para atendimento a pessoas com deficiência é exclusiva da Infraero e empresas de administração aeroportuária; c) a inicial é inepta, no que tange aos pedidos relacionados a todos os aeroportos brasileiros, porque não descritas as irregularidades existentes e intervenções necessárias, inviabilizando, a narrativa constante da inicial, o exercício do contraditório e da ampla defesa; d) inépcia da inicial, no tocante ao pedido de fiscalização da indevida utilização dos mobiliários acessíveis nos aeroportos, porque não especificada, sequer minimamente, a falta relativa a essa pretensão, atribuível à União; e) ausência de interesse processual, quanto ao pedido de fiscalização dos aeroportos pelo SNDC, porque o autor não embasa seus fundamentos



fáticos e jurídicos em qualquer violação ao Código de Defesa do Consumidor; f) a União vem adotando as medidas necessárias, no seu espectro de atribuições, para aumentar a eficiência do setor aéreo como um todo, inclusive no que se refere aos esforços relacionados à melhoria da acessibilidade dos passageiros; g) não estão caracterizados os pressupostos para a responsabilização civil da União; h) caso acolhido o pedido de indenização por danos morais coletivos, que o *quantum* condenatório seja balizado pelos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade e que seja destinado ao Fundo de Defesa dos Direitos Difusos.

A ANAC respondeu à pretensão (id 1350918753), argumentando, em essência, que utiliza instrumentos de qualidade regulatória em seus processos decisórios, realizando Análise de Impacto Regulatório (AIR), Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) e audiência pública contando com a participação social, de forma a se identificar problemas regulatórios e oportunidades de melhoria, além de observar as melhores práticas regulatórias nacionais e internacionais e as referências bibliográficas sobre teoria de regulação. Ainda, acrescenta que a responsabilidade por implementar e garantir as condições de acessibilidade expostas na inicial não recai exclusivamente sobre ela, mas, sobretudo, aos operadores aeroportuários e companhias aéreas. A agência defende, ainda, que os pedidos formulados na inicial desconsideram a realidade técnica e operacional do setor aéreo, além de extrapolarem suas competências legais.

Réplica apresentada pelo Ministério Público Federal (id 1509031429).

Decisão de id 1554087883 rejeitando as questões preliminares suscitadas na contestação ofertada pela União e saneando o feito.

Noticiado o descumprimento da tutela provisória (id 1941200156), os réus foram instados a se manifestar (id 2089722188), ocasião em que apresentaram os documentos anexos às petições de id 2109307689, 2121232534 e 2123093096.

Relatado, decido.

II

De início, registro que as questões preliminares suscitadas pelos réus já foram abordadas – e rejeitadas – nas decisões de id 1554087883 e 1379743268.

Quanto ao mérito, a decisão que deferiu parcialmente a tutela provisória apoiou-se nos seguintes fundamentos:

A pretensão veiculada nestes autos, desnudada de modo mais simplório, consiste, tão somente, em assegurar às pessoas com deficiência que desfrutam de liberdade de locomoção de forma minimamente autônoma e digna, suprimidas as barreiras que, atualmente, impedem este livre curso. E, diga-se, o relatório circunstanciado que acompanha a inicial explicita inúmeros obstáculos ao exercício dessa liberdade, desde a ausência de sinalização tátil efetiva – e não meramente alegórica – até a inaceitável indisponibilidade de equipamentos que conduzam o passageiro até a aeronave, impondo àqueles que não desfrutam de plena disposição física a indignidade de ser içado nos braços dos bem-intencionados colaboradores integrantes da equipe de apoio.

Devo dizer que inexistente, sequer, controvérsia séria acerca da imperiosidade da adoção de



medidas que amplifiquem o livre trânsito de pessoas com deficiência. Nem mesmo teria a pretensão de seriedade qualquer debate que menosprezasse a imediatidade da solução de embarços à locomoção de pessoas com deficiência. Qualquer alegação que desprestigie a relevância dessas reivindicações viola o imperativo elementar de que os indivíduos merecem igual consideração e respeito, porque as adequações pretendidas tendem, precisamente, à equalização da liberdade de ir e vir que deve ser desfrutada por todos.

A garantia de plena acessibilidade compreende um aspecto importante do exercício da autonomia e da liberdade das pessoas com deficiência, o que só pode ser compreendida como algo de menor importância por quem não possui a capacidade de se colocar no lugar do outro.

Sublinho que o pedido de liminar formulado pelo Ministério Público Federal não se descortina demasiadamente amplo, tampouco exige a definição de conceitos práticos imprecisos, de modo a impor jurisdição ativa. Trata-se, tão somente, de pretensão voltada à concretização de normas bem assentadas, cujos aspectos técnicos já contam com definição clara. Portanto, não se trata de demanda que exige reposta judicial contida, frente às fronteiras da atuação judicial, mas, ao reverso, impõe constrição enérgica da negligência da administração na observância de preceitos normativos bem estabelecidos.

Anoto que práticas meramente tendentes à consumação da acessibilidade são bastantes, ou que as definições contidas em normas técnicas são demasiadas, partem de percepção capacitista, ao supor que obstáculos menores, facilmente suplantados por pessoas que ostentam plenamente mobilidade, são desimportantes, conquanto configurem muros intransponíveis para aqueles que não a detém. Noutras palavras, esse argumento escamoteia um amesquinhamento do direito fundamental à inclusão da pessoa com deficiência, porque lhe reserva migalhas de satisfação, reputando que esse grupo de pessoas, repito, não faz jus à igual consideração e respeito.

Dito isso, a vedação à concessão de liminar que esgote, no todo ou em parte, o objeto da ação não incide nas hipóteses, como a presente, de escancarada violação de direito fundamental, porque endossaria sua perpetuação, conferindo precedência ao interesse em acautelar o erário, em franca oposição ao caráter sobranceiro da tutela de direitos individuais, traço distintivo do liberalismo que adotamos e que justifica, ao cabo, a própria existência do Estado.

Nesse passo, a Lei n. 13.146/15, cognominada Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, aprofundou a intransigência – substancial e temporalmente – na definição de igualdade no exercício dos direitos e liberdades fundamentais por pessoas com deficiência, instituindo ações afirmativas destinadas a equalizar a condição ostentada por seu público-alvo.

Destaco que referida Lei regulamentou, no plano interno, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, aprovada pelo Decreto Legislativo n. 186/08, por meio do rito estatuído no art. 5º, § 3º, da Constituição Federal, e promulgada pelo Decreto n. 6.949/09, conferindo-lhe, pois, o status de emenda constitucional. Portanto, os direitos das pessoas com deficiência foram alçados ao patamar de norma de direito fundamental, a afastar qualquer possibilidade de alegação de que as diretrizes constantes da Lei n. 13.146/15 são meros programas ou podem ter sua



implementação adiada ao alvedrio do gestor público ou privado.

A mencionada convenção leva em consideração o modelo social de compreensão das pessoas com deficiência, o que impele os Estados Partes a eliminar todas as barreiras ou obstáculos de qualquer ordem que impeçam a efetiva inclusão social dessas pessoas. De acordo com Flávia Piovesan: “Com efeito, a história da construção dos direitos humanos das pessoas com deficiência demarca quatro fases: a) uma fase de intolerância em relação às pessoas com deficiência, em que a deficiência simbolizava impureza, pecado ou, mesmo, castigo divino; b) uma fase marcada pela invisibilidade das pessoas com deficiência; c) uma terceira fase orientada por uma ótica assistencialista, pautada na perspectiva médica e biológica de que a deficiência era uma ‘doença a ser curada’, sendo o foco centrado no indivíduo ‘portador de enfermidade’; e d) finalmente uma quarta fase orientada pelo paradigma dos direitos humanos, em que emergem os direitos à inclusão social, com ênfase na relação da pessoa com deficiência e do meio em que ela se insere, bem como na necessidade de eliminar obstáculos e barreiras superáveis, sejam elas culturais, físicas ou sociais, que impeçam o pleno exercício de direitos humanos, isto é, nesta quarta fase, o problema passa a ser a relação do indivíduo e do meio, este assumido como um construção coletiva. Nesse sentido, esta mudança paradigmática aponta aos deveres do Estado para remover e eliminar os obstáculos que impeçam o pleno exercício de direitos das pessoas com deficiência, viabilizando o desenvolvimento de suas potencialidades, com autonomia e participação.” (Piovesan, Flávia. Temas de Direitos Humanos. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2017, pg. 521)

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e o respectivo Protocolo Facultativo obrigam os Estados partes a adotarem uma série de medidas com o objetivo de concretizar os direitos humanos e as liberdades fundamentais das pessoas com deficiência, conforme propósito previsto no art. 1 da mencionada convenção: “O propósito da presente Convenção é promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente.”

Nesse sentido, de acordo com art. 4, parágrafo 1, letra b, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, os Estados Partes se comprometem inclusive a “Adotar todas as medidas necessárias, inclusive legislativas, para modificar ou revogar leis, regulamentos, costumes e práticas vigentes, que constituem discriminação contra pessoas com deficiência;”

De acordo com a definição do art. 2, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, “Adaptação razoável” significa as modificações e os ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional ou indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que as pessoas com deficiência possam gozar ou exercer, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos humanos e liberdades fundamentais; “Desenho universal” significa a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico. O “desenho universal” não exclui as ajudas técnicas para grupos específicos de pessoas com deficiência, quando necessárias.

Há um reconhecimento explícito de que fatores ambientais, sociais, econômicos ou culturais



são elementos de causa ou potencialização da discriminação em desfavor das pessoas com deficiência, o que impõe ao Estado Parte uma atuação efetiva para eliminar qualquer tipo de barreira que impeça as pessoas com deficiência de gozar dos direitos humanos.

Especificamente em relação ao direito ao transporte e à mobilidade, a Lei n. 13.146/15 estatui que:

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço.

(...)

Art. 47. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados.

(...)

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

§ 1º Os veículos e as estruturas de que trata o caput deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.

§ 2º São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.

Portanto, deve ser assegurada plena acessibilidade de pessoas com deficiência aos meios de transporte aeroportuário, como eliminação das barreiras que impedem o seu usufruto com autonomia, estendido o alcance a todas as áreas que integram a prestação de serviços dessa espécie, desde as vias de ingresso aos aeroportos até o embarque e desembarque das aeronaves.

No que tange ao conceito de acessibilidade, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo (internalizada por meio do Decreto n. 5.296/04) e a Lei n. 13.146/15 a definem como o direito detido por pessoas com deficiência de viver de forma independente e autônoma, tomando-se, como regra geral, o desenho universal, entendido como a utilização de interface ambiental, de produtos,



serviços, programas etc. que atendam ao preceito da universalidade do usufruto dos equipamentos públicos por quem o desejar.

O desenho universal, diga-se, é conceito que deve ser o ponto de partida de qualquer análise acerca da acessibilidade de usufruto de bens, serviços ou equipamentos públicos ou coletivos. É questão que deve ser respondida, sempre, afirmativamente aquela a respeito da plena possibilidade de desfrute do equipamento público ou coletivo por qualquer indivíduo que o desejar. Se não houver assentimento a tal indagação, há fratura no tratamento isonômico que deve ser concedido aos indivíduos. A linha de base da aferição da igualdade não pode ser a plenitude de faculdades, sob pena de se delinear chancela à exclusão de parcela significativa (em número e expressão social) da comunidade.

Nesse passo, o Decreto n. 5.296/04, que regulamenta a Lei da Acessibilidade (Lei n. 10.098/00), estabelece, no pertinente:

Art. 10. A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas neste Decreto.

(...)

Art. 21. Os balcões de atendimento e as bilheterias em edificação de uso público ou de uso coletivo devem dispor de, pelo menos, uma parte da superfície acessível para atendimento às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme os padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

(...)

Art. 26. Nas edificações de uso público ou de uso coletivo, é obrigatória a existência de sinalização visual e tátil para orientação de pessoas portadoras de deficiência auditiva e visual, em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

(...)

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. 44. No prazo de até trinta e seis meses, a contar da data da publicação deste Decreto, os serviços de transporte coletivo aéreo e os equipamentos de acesso às aeronaves estarão acessíveis e disponíveis para serem operados de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. A acessibilidade nos serviços de transporte coletivo aéreo obedecerá ao disposto na Norma de Serviço da Instrução da Aviação Civil NOSER/IAC - 2508-0796, de 1^o de novembro de 1995, expedida pelo Departamento de Aviação Civil do Comando da Aeronáutica, e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Vê-se, da legislação acima transcrita, que se reputa acessível o meio de transporte coletivo apenas quando garantido o seu uso pleno, com segurança e autonomia, por todas as pessoas, considerados, novamente, desde as vias de ingresso até os balcões de atendimento, bem como a plena disponibilidade da infraestrutura de transporte coletivo a pessoas com deficiência, inclusive quanto aos equipamentos de acesso às aeronaves. Acresça-se que a definição das referências básicas acerca da acessibilidade é legada à Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, bem como às especificações contidas na NOSER/IAC - 2508-0796, de 1^o de novembro de 1995, revogada sucessivamente pelas Resolução n. 9/2007 e pela Resolução n. 280/2013, atualmente vigente. Esta última estabelece, em relação ao embarque e desembarque de passageiros na aeronave, as seguintes diretrizes:

Art. 20. O embarque e o desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR [passageiros transportados em macas], WCHS [cadeira de rodas apenas por impossibilidade de galgar degraus] ou WCHC [cadeira de rodas] devem ser realizados preferencialmente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§ 1^o O equipamento de ascenso e descenso ou rampa previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário, podendo ser cobrado preço específico dos operadores aéreos.

§ 2^o É facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§ 3^o Os operadores aéreo e aeroportuário estão autorizados a celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos com outros operadores ou com empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo para disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso ou rampa previstos nos §§ 1^o e 2^o deste artigo.

§ 4^o Excetua-se do previsto no caput o embarque ou desembarque de PNAE em aeronaves cuja altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo não exceda 1,60 m (um metro e sessenta



centímetros).

§ 5º Nos casos especificados no § 4º deste artigo, o embarque ou desembarque do PNAE podem ser realizados por outros meios, desde que garantidas suas segurança e dignidade, sendo vedado carregar manualmente o passageiro, exceto nas situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave.

§ 6º Para fins do disposto no § 5º deste artigo, carregar manualmente o passageiro significa sustentá-lo, segurando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de elevá-lo ou abaixá-lo da aeronave ao nível necessário para embarcar ou desembarcar.

§ 7º Cabe ao operador aéreo prover os meios para o embarque ou desembarque do PNAE nos casos especificados nos §§ 4º e 5º deste artigo.

Registro, desde logo, a necessidade de comunicação prévia da eventual necessidade de assistência especial, consignada no art. 9º, II e III, da Resolução ANAC n. 280/2013, alcança situações extraordinárias, não perfazendo condicionante à prestação do serviço, tampouco escusa para observância às normas gerais de acessibilidade, bem como às normas técnicas de acessibilidade no transporte aéreo, como, aliás, explicitam o art. 9º, § 2º, c/c art. 2º, § 2º, do mesmo ato normativo.

Colhe-se, então, como enfatizado na petição inicial, que devem sempre ser disponibilizados equipamentos que viabilizem o embarque e desembarque de passageiros, com segurança e dignidade, sendo vedada a prática de movimentação manual, entendida como aquela que envolva sustentação mediante contato com partes do corpo do passageiro, cominando multa ao administrador aeroportuário a infração a tal exigência (Anexo IV, item 23). O traslado entre o aeroporto e a aeronave cuja porta de acesso, a partir do limite inferior, dista mais de 1,60 m do solo deve ser realizada por rampa ou equipamento de ascenso/descenso.

E, no que tange às normas técnicas especificamente aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, a NBR 14273, no item 5.4, preconiza a disponibilização, pela administração aeroportuária, e na ausência de passarela telescópica, de, pelo menos, um equipamento com sistema eletromecânico de elevação, quando o fluxo anual de passageiros for superior a 100.000. É verdade que o item 5.5 autoriza o embarque ou desembarque de pessoa com deficiência por funcionário treinado, na hipótese de inexistência ou inoperância do sistema de elevação. Contudo, trata-se de norma elaborada em 1999, antes da internalização da, bem como da Resolução ANAC n. 280/2013, que passou a vedar essa prática, porque absoluta incompatível com a deferência à autonomia e dignidade das pessoas com deficiência, pedra angular do marco normativo desenhado pelo predito tratado multilateral.

Portanto, considerando que o fluxo no aeroporto de Rio Branco/AC (SBRB) foi bem superior a 100.000 passageiros, no ano de 2021 (conforme consulta disponível em < <https://transparencia.infraero.gov.br/wp-content/uploads/2022/02/dez.xlsx>>), indispensável a disponibilização, pela administração aeroportuária, de, ao menos, um equipamento com sistema eletromecânico de elevação de passageiros, na ausência de passarela telescópica. O aeroporto de Cruzeiro do Sul, por sua vez, não ostenta fluxo anual de passageiros que imponha o emprego de passarela telescópica ou sistema eletromecânico de ascendo ou



descenso, mostrando-se adequada a utilização de rampa.

Vê-se, noutro norte, que o contrato de concessão da atividade de exploração da infraestrutura aeroportuária juntado sob id 1249735750 limitou-se a estabelecer, no item 4.9.2, que a empresa concessionária deveria fornecer equipamentos que viabilizassem o acesso de passageiros com deficiência, sem minudenciar, de forma detida, os critérios que devem traduzir a adequada prestação desse serviço.

Alinhavando as evidências acima lançadas, certo é que o estado de coisas delineado pelos relatórios circunstanciados de id 1230178762, pp. 15/29 e 81/85, em especial no que tange aos protocolos de embarque e desembarque de passageiros, evidencia acentuada negligência no dever de regular e fiscalizar as atividades de infraestrutura aeroportuária, imputado à ANAC (art. 2º, da Lei n. 11.182/05), bem como o de adotar medidas concretas que viabilizem o livre trânsito de pessoas com deficiência, pelas empresas que exploram essa atividade.

Diga-se, em termos claros: as normas relativas à acessibilidade do setor aéreo não estão sendo observadas nos aeroportos de Rio Branco/AC e Cruzeiro do Sul/AC, a expor que a ANAC tem deixado de promover a adequada regulação e fiscalização do setor sob sua atribuição. Neste ponto, é inegável que a competência fiscalizatória exercida pela ANAC abrange toda e qualquer fração integrante da operação aeroportuária, como detalha o art. 8º, incisos X, XXI, XXX, XXXV, L, da Lei n. 11.182/05, tendo ocorrido, por meio da lei de criação dessa agência reguladora, a outorga de competência fiscalizatória relacionada ao setor aeroportuário, pela União, imbuída desse mister pelo art. 21, XII, c, da Constituição Federal (circunstância que, realce-se, justifica a presença desse ente na lide).

Por conseguinte, devem ser União e ANAC compelidas a promover as medidas necessárias à supressão desse déficit regulatório e fiscalizatório, assim como ser a concessionária ré incumbida da imediata aquisição de mecanismos de embarque e desembarque de passageiros que sejam acessíveis, assegurando o trânsito de pessoas de forma digna e autônoma, observadas as normas técnicas aplicáveis, como amplamente discorrido acima, nos termos pactuados no contrato de concessão.

Noutro lado, os citados relatórios também explicitam negligência quanto ao emprego de informações táteis que permitam o trânsito de pessoas com deficiência visual, mostrando-se desconforme às diretrizes técnicas definidas na NBR 9050, no caso do aeroporto de Rio Branco/AC, ou inexistente, no caso do aeroporto de Cruzeiro do Sul/AC. Além disso, registrou-se a ausência de acessibilidade de terminais de autoatendimento bancário e balcões de atendimento, que também devem se submeter às regras de acessibilidade e desenho universal, consoante definido no art. 16, do Decreto n. 5.296/04.

No pertinente à construção de fraldário adulto, observo que a NBR 9050, no item 7.9, apenas recomenda a instalação deste equipamento em edifícios de uso coletivo, a depender de sua especificidade e natureza do uso. Contudo, não demonstrou o Ministério Público Federal, por meio de laudo pericial ou pesquisa com amostra representativa, a imprescindibilidade de tal medida, de sorte que reputo necessária a realização de instrução probatória que ampare esta pretensão.

Por fim, com vistas a assegurar plena acessibilidade, no serviço de transporte coletivo



aéreo, como definido no art. 31, do Decreto 5.296/04, acima citado, devem ser saneadas as irregularidades no passeio que dá ingresso aos prédios tanto do aeroporto de Rio Branco/AC, como de Cruzeiro do Sul/AC, medida imputada aos Municípios correlatos, nos termos do art. 41, § 3º, do Estatuto das Cidades, observando as diretrizes constantes do item 6.1, da NBR 9050.

Para além das razões acima transcritas, que endosso integralmente, registro que não vinga a escusa apresentada pela administração aeroportuária, conforme manifestação de id 1941200156, no sentido de que os operadores aéreos devem celebrar contratos para utilização do equipamento adquirido para ascenso e descenso de passageiros. Isso porque, o art. 20, § 1º, da Resolução ANAC n. 280/2013 imputa ao operador aeroportuário a disponibilização de equipamentos de ascenso e descenso, na ausência de pontes de embarque.

Ainda que referido dispositivo autorize a cobrança de valores dos operadores aéreos (empresas que prestam o serviço de transporte de passageiros), tal faculdade não exime a administração aeroportuária de disponibilizar, sempre que necessário, meios de promoção do embarque de pessoas com deficiência. A inexistência de pactuação entre as empresas aéreas e a administração aeroportuária não pode ser erigida como justificativa para impedir às pessoas com deficiência o usufruto de serviço minimamente digno, sobretudo porque o regulamento não estabelece essa condição.

Também não prospera a alegação, deduzida pela Concessionária dos Aeroportos Amazônia S.A., de que foi surpreendida pelas exigências contidas na inicial. Como amplamente exposto na decisão acima reproduzida, essas exigências derivam das normas de regência do setor aeroportuário, incumbindo à concessionária, na condição de operadora aeroportuária, adotar todas as medidas estabelecidas e necessárias para assegurar mobilidade aos usuários com deficiência, como também definido no contrato de concessão.

No que tange à acessibilidade das edificações, o Estatuto da Pessoa com Deficiência estabelece que:

Art. 56. A construção, a reforma, a ampliação ou a mudança de uso de edificações abertas ao público, de uso público ou privadas de uso coletivo deverão ser executadas de modo a serem acessíveis.

§ 1º As entidades de fiscalização profissional das atividades de Engenharia, de Arquitetura e correlatas, ao anotarem a responsabilidade técnica de projetos, devem exigir a responsabilidade profissional declarada de atendimento às regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas pertinentes.

§ 2º Para a aprovação, o licenciamento ou a emissão de certificado de projeto executivo arquitetônico, urbanístico e de instalações e equipamentos temporários ou permanentes e para o licenciamento ou a emissão de certificado de conclusão de obra ou de serviço, deve ser atestado o atendimento às regras de acessibilidade.

§ 3º O poder público, após certificar a acessibilidade de edificação ou de serviço, determinará a colocação, em espaços ou em locais de ampla visibilidade, do símbolo internacional de acesso, na forma prevista em legislação e em normas técnicas correlatas.



Art. 57. As edificações públicas e privadas de uso coletivo já existentes devem garantir acessibilidade à pessoa com deficiência em todas as suas dependências e serviços, tendo como referência as normas de acessibilidade vigentes.

Ainda, o Decreto n. 5.296/04 estabelece que as normas técnicas definidoras do conceito de desenho universal e acessibilidade são aquelas estabelecidas pela ABNT, como se extrai do art. 14, daquela norma.

Portanto, deverá a ANAC promover a fiscalização da observância das normas técnicas de acessibilidade e desenho universal definidas pela ABNT, que ostentem observância cogente (e não mera faculdade ou possibilidade) pelos operadores aeroportuários, inclusive no que tange à realização de treinamento anual dos funcionários dos operadores aeroportuários e aéreos quanto à adequada assistência a PcDs, comprovando, por ocasião do cumprimento de sentença, a realização de avaliações periódicas, facultando ao Ministério Público Federal a aferição da efetividade das medidas adotadas.

Do mesmo modo, deverá a Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A adotar as intervenções necessárias para adequar os aeroportos de Rio Branco e Cruzeiro do Sul às normas técnicas que definem a acessibilidade das edificações, cabendo ao Ministério Público Federal acompanhar sua realização, por ocasião do cumprimento de sentença.

No que tange ao pedido de cominação das rés UNIÃO e ANAC ao pagamento de indenização por dano moral, a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça definiu como fato deflagrador a lesão extrapatrimonial à coletividade, entendida como a violação a direito transindividual de ordem coletiva como se colhe do seguinte julgado:

PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO MORAL COLETIVO. SERVIÇO BANCÁRIO. TEMPO DE ESPERA EM FILA SUPERIOR A 15 OU 30 MINUTOS. DESRESPEITO A DECRETO MUNICIPAL RECONHECIDO PELO TRIBUNAL DE ORIGEM. INTRANQUILIDADE SOCIAL E FALTA DE RAZOABILIDADE EVIDENCIADAS. DANO MORAL COLETIVO CONFIGURADO. VIOLAÇÃO AO ART. 6º, VI, DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR.

1. O Tribunal de origem, embora ateste a recalcitrância da parte recorrida no cumprimento da legislação local, entendeu que ultrapassar o tempo máximo para o atendimento ao consumidor, por si, não provoca danos coletivos, visto que o dano moral indenizável não se caracteriza pelo desconforto, dissabor ou aborrecimento advindos das relações intersubjetivas do dia a dia, porquanto comuns a todos e incapazes de gerar dor ou atingir a dignidade da pessoa humana (fl. 709/e-STJ).
2. O STJ já estabeleceu as premissas para o reconhecimento do dano moral coletivo, não havendo que indagar - para a apreciação desse dano - sobre a capacidade, ou não, de o fato gerar dor ou atingir a dignidade da pessoa humana.
3. "O dano extrapatrimonial coletivo prescinde da comprovação de dor, de sofrimento e de abalo psicológico, suscetíveis de apreciação na esfera do indivíduo, mas é inaplicável aos interesses difusos e coletivos". (REsp 1.057.274/RS, Rel. Ministra Eliana Calmon, Segunda Turma, DJe 26.2.2010)
4. "O dano moral coletivo é a lesão na esfera moral de uma comunidade, isto é, a violação de direito transindividual de ordem coletiva, valores de uma sociedade atingidos do ponto de vista jurídico, de forma a envolver não apenas a dor psíquica, mas qualquer abalo negativo à moral da coletividade, pois o dano é, na verdade,



apenas a consequência da lesão à esfera extrapatrimonial de uma pessoa." (REsp 1.397.870/MG, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, DJe 10.12.2014).

5. Se, diante do caso concreto, for possível identificar situação que importe lesão à esfera moral de uma comunidade - isto é, violação de direito transindividual de ordem coletiva, de valores de uma sociedade atingidos sob o ponto de vista jurídico, de forma a envolver não apenas a dor psíquica, mas qualquer abalo negativo à moral da coletividade - exsurge o dano moral coletivo. Precedentes: EDcl no AgRg no AgRg no REsp 1.440.847/RJ, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, julgado em 7.10.2014, DJe 15.10.2014; REsp 1.269.494/MG, Rel. Ministra Eliana Calmon, Segunda Turma, julgado em 24.9.2013, DJe 1º.10.2013; REsp 1.367.923/RJ, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, julgado em 27.8.2013, DJe 6.9.2013; REsp 1.197.654/MG, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 1º.3.2011, DJe 8.3.2012.

6. Na hipótese dos autos, a intranquilidade social decorrente da excessiva demora no atendimento ao consumidor dos serviços bancários é evidente, relevante e intolerável no Município afetado. Conquanto incontroversa a insatisfação da população local, a parte recorrida permaneceu - e quiçá ainda permanece - recalcitrante. Reverbera, por conseguinte, a violação ao art. 6º, VI, da Lei Consumerista, devendo a parte recorrida ser condenada por dano moral coletivo.

7. No que diz respeito ao arbitramento dos danos morais, compete à Corte a quo a sua fixação, observando o contexto fático-probatório dos autos e os critérios de moderação e proporcionalidade. Precedentes: AgRg no REsp 1.488.468/RS, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, julgado em 24.3.2015, DJe 30.3.2015; AgRg no Ag 884.139/SC, Rel. Ministro João Otávio de Noronha, Quarta Turma, julgado em 18.12.2007, DJ 11.2.2008, p. 112) 8. Recurso Especial provido, determinando-se a devolução dos autos à Corte de origem para arbitramento do valor dos danos morais coletivos.

(REsp n. 1.402.475/SE, relator Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 9/5/2017, DJe de 28/6/2017).

Nesse passo, como exposto na decisão acima transcrita, a Resolução ANAC n. 280/2013 veda o transporte manual de passageiros, prática que foi empregada no aeroporto de Rio Branco, como dá conta a inicial, fato tido como incontroverso, porque não refutado por qualquer das partes.

Assim, tratando-se de comprovada omissão do dever de vigilância na fiscalização e regulação do setor aeroportuário, a cargo da União e ANAC, que teve como resultado evidente lesão à própria dignidade dos passageiros transportados manualmente por funcionários das companhias aéreas, inegável a ocorrência de dano moral coletivo, com evidência de responsabilidade subjetiva.

Na ausência de critérios objetivos para o arbitramento da indenização por danos morais, o Superior Tribunal de Justiça tem se valido de método bifásico, no qual, num primeiro momento, são inventariados precedentes que abordam circunstâncias similares para fixação de um montante básico e, num segundo, valoram-se as especificidades do caso sob análise.

Neste caso, verifico a ausência de precedente relativo a caso similar ao tratado



nesta demanda, razão pela qual reputo adequado o valor postulado pelo Ministério Público Federal – R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) – para sancionar a União e a ANAC, solidariamente, pelo dano moral coletivo por si perpetrado, quantia a ser revertida ao Fundo de Direitos Difusos, como determina o art. 13 da Lei 7.347/85, regulamentado pelo Decreto n. 1.306/94.

III

Ante o exposto, CONFIRMO a tutela provisória de urgência para JULGAR PARCIALMENTE PROCEDENTE o pedido formulado pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em face de AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, UNIÃO, MUNICÍPIO DE RIO BRANCO/AC, MUNICÍPIO DE CRUZEIRO DO SUL/AC e CONCESSIONÁRIA DOS AEROPORTOS AMAZÔNIA S.A., para estabelecer as seguintes obrigações:

I) de fazer:

a) em âmbito nacional:

a.1) à ANAC e à UNIÃO que realizem, no prazo de 60 dias, levantamento de todos os aeroportos com fluxo anual superior a 100.000 passageiros que não possuem passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (ambulifit) e adotem providências para exigi-los dos respectivos operadores aeroportuários, inclusive com a aplicação de penalidades pelo descumprimento da Resolução ANAC 280/2013 e das NBRs 9050 e 14273, ambas da ABNT;

a.2) à ANAC e à UNIÃO que, no prazo de 120 dias, apresentem cronograma de fiscalização anual dos aeroportos com fluxo anual superior a 100.000 passageiros que contemple, no mínimo, a adequação da acessibilidade nos (a) mobiliários, (b) banheiros, (c) sinalização tátil e visual, (d) assentos, (e) terminais de autoatendimento, inclusive com a aplicação de penalidades pelo descumprimento da Resolução ANAC 280/2013 e das NBRs 9050 e 14273, ambas da ABNT;

a.3) à ANAC e à UNIÃO que, nas novas concessões de aeroportos, exijam dos operadores aeroportuários a passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (ambulifit), operados por funcionários qualificados para a garantir a segurança no transporte de pessoas com deficiência;

a.4) à UNIÃO que comunique, através da Secretaria Nacional do Consumidor e com o apoio da Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, as irregularidades narradas nesta ação civil pública aos integrantes do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor para fiscalização dos aeroportos e das companhias aéreas;

a.5) à ANAC que promova a fiscalização da observância das normas técnicas de acessibilidade e desenho universal definidas pela ABNT, que ostentem observância cogente (e não mera faculdade ou possibilidade) pelos operadores aeroportuários, inclusive no que tange à realização de treinamento anual dos funcionários dos operadores aeroportuários e aéreos quanto à adequada assistência a PcDs, comprovando, por ocasião do cumprimento de sentença, a realização de avaliações periódicas, facultando ao Ministério Público Federal a aferição da efetividade das



medidas adotadas;

b) em âmbito estadual:

b.1) à CONCESSIONÁRIA DOS AEROPORTOS DA AMAZÔNIA S.A. que, no prazo de 60 dias, adquira rampa (para o aeroporto de Cruzeiro do Sul) passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (ambulifit) (para o aeroporto de Rio Branco), disponibilize funcionários capazes de operá-lo nos períodos em que houver voos, **independente da celebração de acordos ou contratos com os operadores aéreos**, de modo que passageiros com deficiência não sejam carregados manualmente nos aeroportos do estado do Acre, exceto em situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave;

b.2) aos MUNICÍPIOS DE RIO BRANCO/AC e de CRUZEIRO DO SUL/AC que realizem manutenção nas vias de circulação de pessoas (passeio público), de modo a retirar rachaduras e obstáculos capazes de causar acidentes, mediante plano de execução com prazo máximo de 6 meses para conclusão das reformas.

l) de pagar:

a) à União e à ANAC, solidariamente, ao pagamento de indenização por danos morais coletivos, no valor de R\$ 1.000.000,00, a ser destinado ao Fundo de Direitos Difusos;

b) sobre o valor da condenação deverão incidir juros moratórios desde a citação (porque imprecisa a data de ocorrência do evento danoso) e correção monetária desde a presente data (consoante prelecionam as Súmulas n. 54 e 362, e REsp 1.114.398/PR, Rel. Min. Sidnei Beneti, Segunda Seção, DJe 16.2.2012, do STJ, em exame de recurso repetitivo), observados os índices preconizados pelo Manual de Cálculos da Justiça Federal vigentes ao tempo do cumprimento da sentença.

Resolvido o mérito da demanda, na forma do art. 487, I, do Código de Processo Civil.

Promova o Ministério Público Federal a autuação de incidente apartado de cumprimento provisório de sentença, no qual deverão ser decididas todas as questões relacionadas à efetivação da tutela provisória de urgência.

Expeça-se ofício ao relator dos agravos de instrumento interpostos pelos réus, comunicando a prolação desta sentença.

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

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).

Intimações eletrônicas.

Rio Branco/AC, documento publicado, registrado, datado e assinado



eletronicamente.

WENDELSON PEREIRA PESSOA
Juiz Federal da 1ª Vara/AC

