

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP**

**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA
___^a VARA FEDERAL DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO JOSÉ DO RIO
PRETO/SP**

Inquérito Civil 1.34.015.000291/2023-38

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (MPF)**, pela Procuradora da República e pelo Procurador Regional da República signatários¹, no exercício das funções institucionais previstas nos artigos 127, caput, e 129, inciso III, da Constituição da República, com regulamentação na Lei Complementar n.º 75/1993, tendo em vista os elementos de prova colhidos no âmbito do Inquérito Civil n.º 1.34.015.000291/2023-38, e com fundamento nos artigos 2º e 6º, inciso VII, a e c, ambos da Lei Complementar n.º 75/93, e nos artigos 1º, 2º, 5º e 21, todos da Lei n.º 7.347/85 c/c art. 81 da Lei n.º 8.078/90, vem propor a presente

¹ PORTARIA PGR/MPF Nº 39, DE 27 DE JANEIRO DE 2026 (Doc. 1).

ACÇÃO CIVIL PÚBLICA, COM PEDIDO DE TUTELA ANTECIPADA, em face
de:

TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A.
(TRIUNFO TRANSBRASILIANA²), pessoa jurídica de direito privado, inscrita
no CNPJ sob o n.º 09.074.183/0001-64, com sede na Rua Voluntário Vitoriano
Borges, n.º 451, Centro, CEP 16.400-040 (Caixa Postal 844), em Lins/SP;

TPI - TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.,
na condição de Controladora/Holding do Grupo Econômico BRVias Holding
TBR S.A., Companhia aberta, inscrita no CNPJ sob o n.º 03.014.553/0001-91,
com sede na Avenida Engenheiro Luiz Carlos Berrini, n.º 105, 12º andar,
Bairro Itaim Bibi, em São Paulo/SP, CEP 04.571-010;

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
(ANTT), autarquia federal sob regime especial, criada pela Lei nº 10.233, de
05 de junho de 2001, inscrita no CNPJ sob o n.º 04.898.488/0001-77, com
sede no Setor de Clubes Esportivos Sul (SCES), Trecho 03, Lote 10, Polo 8
do Projeto Orla, CEP 70.200-003, em Brasília/DF; e

² A **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** “é uma sociedade anônima de capital aberto, fundada em 20 de julho de 2007, com sede localizada na Rua Voluntário Vitoriano Borges, 451, centro, no município de Lins, no estado de São Paulo, e controlada indiretamente pela Triunfo Participações e Investimentos S.A. - TPI (“Triunfo” ou “Controladora”), controladora da BRVias Holding TBR S.A., Companhia aberta de capital nacional, registrada na Comissão de Valores Mobiliários - CVM, sob a categoria “B”, sem ações negociáveis no mercado. Em setembro de 2014, a TRIUNFO firmou contrato de compra e venda para a aquisição de 100% das quotas da empresa detentora de 100% do capital social da Companhia. Dessa forma, desde 5 de janeiro de 2015, o trecho paulista da rodovia BR-153 passou a ser administrado pela TRIUNFO TRANSBRASILIANA.” Disponível em:
<<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/TRANSBRASILIANA/relatorios-financeiros/df4tri2024-transbra.pdf/view>>

UNIÃO (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES), com sede na Esplanada dos Ministérios, Bloco “R” - 6º Andar, Sala 605, CEP 70.044-902, em Brasília/DF, pelos fatos e fundamentos jurídicos que passa a expor:

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO

2. DA COMPETÊNCIA TERRITORIAL DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO/SP: A FIXAÇÃO DO FORO PELO LOCAL DO DANO E A EFETIVIDADE DA INSTRUÇÃO ESTRUTURAL

3 - DOS FATOS

3.1 DA CONTEXTUALIZAÇÃO DAS INFRAÇÕES, LEGAIS E CONTRATUAIS, DURANTE A VIGÊNCIA DO CONTRATO DE CONCESSÃO 005/2007

3.2. DAS PROVAS DO DESCUMPRIMENTO SISTEMÁTICO DAS OBRIGAÇÕES, LEGAIS E CONTRATUAIS, PELA CONCESSIONÁRIA.

3.2.1 – Do Laudo Técnico nº 1026/2025-ANPEA/CNP/SPPEA, da Secretaria de Perícia, Pesquisa e Análise do Ministério Público Federal;

3.2.2 – Dos Relatórios de Fatores de Risco de Acidentes de Trânsito, elaborados pela 9ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal, em São José do Rio Preto/SP (DPRF);

3.2.3 - Dos Relatórios de Monitoração extraídos do site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), de 2023 a 2025;

3.2.4 - Dos Termos de Registros de Ocorrências (TROs) e das multas aplicadas à concessionária pela ANTT;

3.2.5 – Do depoimento do Deputado Federal, José Augusto Rosa (CAPITÃO AUGUSTO);

3.2.6 – Dos depoimentos dos servidores da ANTT;

3.2.7 – Dos depoimentos dos Policiais Rodoviários Federais;

3.2.8 – Da Nota Técnica SEI nº 232/2024;

3.2.9 – Das constatações do Tribunal de Contas da União (TCU); e

3.2.10. Das reclamações dos usuários

4. DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

4.1. DA OBRIGAÇÃO DO PODER PÚBLICO DE PRESTAR SERVIÇOS ADEQUADOS E SEGUROS

4.2. DO CONTRATO DE CONCESSÃO E DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER)

4.2.1 - Da Natureza Vinculante do PER Original (O Paradigma de 2008)

4.2.2 - Da 17ª Revisão Ordinária do PER e da Documentação de Inexecução (O Cenário de 2025)

4.3. DO DESVIO DE FINALIDADE CONTRATUAL

4.4. DA RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL OBJETIVA PELO RISCO-PROVEITO DA ATIVIDADE CONCESSIONÁRIA

4.5 DO DIÁLOGO DE FONTE COM A LEI DE INTRODUÇÃO ÀS NORMAS DO DIREITO BRASILEIRO (LINDB): O DEVER DE CONSEQUENCIALISMO JURÍDICO E A IMPOSIÇÃO DE GATILHOS PROCESSUAIS DE EFETIVAÇÃO

4.6. DA CONFORMAÇÃO DO LITÍGIO COMO PROCESSO ESTRUTURAL: A LEGITIMIDADE DAS MEDIDAS DE COORDENAÇÃO E MANDADOS DE OTIMIZAÇÃO

4.7. DA RESPONSABILIZAÇÃO PESSOAL DOS DIRETORES E GESTORES: A EFETIVIDADE DAS ASTREINTES FACE ÀS PESSOAS FÍSICAS RECALCITRANTES.

5. DOS PEDIDOS

5.1. DA TUTELA DE URGÊNCIA: PEDIDO DE PRODUÇÃO PROBATÓRIA ANTECIPADA

5.2 DOS PEDIDOS FINAIS

6. DAS PROVAS E DISPOSIÇÕES FINAIS

1 – INTRODUÇÃO

O Inquérito Civil 1.34.015.000291/2023-38 foi instaurado pelo Ministério Público Federal para acompanhar as condições de manutenção/conservação e as obras de recuperação, sinalização e duplicação da Rodovia BR-153 (Transbrasiliana), nos **trechos compreendidos, EXCLUSIVAMENTE, entre os municípios pertencentes à Subseção Judiciária de São José do Rio Preto, ou seja, de Içém-SP (km 0,0) até Ubarana-SP (km 136,0).**

A investigação capitaneada pelo Ministério Público Federal revelou uma prática sistemática de verdadeiro descaso com a Rodovia BR-153 (Transbrasiliana), **ao longo dos anos**, por parte da concessionária, **TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A. (TRIUNFO TRANSBRASILIANA)**, e de sua controladora a **TPI - TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.**

Restou comprovado à exaustão a precária, inadequada e insegura prestação de serviço público na Rodovia BR-153/SP, por **(i)** descumprimentos contratuais e de padrões técnicos relativos ao pavimento, sinalização horizontal/vertical, drenagem/Obra de Arte Corrente (OAC) e Obras de Artes Especiais (OAEs), fixados no Contrato de Concessão 005/2007 (Doc. 2) e seus aditivos (Docs. 3, 4, 5 e 6), no Programa de Exploração de Rodovia - PER (Docs. 7 e 8) e no Regulamento das Concessões Rodoviárias – RCR4 (Resolução ANTT n.º 6.053/2024) (Doc. 9); e **(ii)** falhas de desempenho que contrariam o dever de serviço adequado (regularidade, eficiência e segurança); sendo que tais infrações decorrem de

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

obrigações previstas na Lei n.º 8.987/1995 (art. 6º), bem como nos instrumentos regulatórios e contratuais devidamente assinados e assumidos pela concessionária e sua controladora.

Apenas a título exemplificativo, o Laudo Técnico nº 1026/2025-ANPEA/CNP/SPPEA (Doc. 10), elaborado pela Secretaria de Perícia, Pesquisa e Análise do MPF, concluiu que **as metas de manutenção e conservação da BR-153/SP estavam defasadas, bem como que as deficiências existentes no pavimento, acostamentos e sinalização horizontal poderiam comprometer a segurança dos usuários.**

Diante deste contexto, o Ministério Público Federal buscou uma solução, consensual e extrajudicial, diretamente com a concessionária, razão pela qual foi expedida a Recomendação nº 70/2025 (Doc. 11), de 03 de dezembro de 2025, endereçada ao Diretor-Presidente da Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S/A (Trinfo Transbrasiliana), a fim de executar as obras e adotar as medidas necessárias visando a promover a melhoria da condição de trafegabilidade da Rodovia BR-153, **exclusivamente, envolvendo o trecho compreendido entre Icem (km 0,0) e Ubarana (km 136,0).**

A Recomendação nº 70/2025 também foi encaminhada à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão regulador das atividades de exploração da infraestrutura rodoviária federal e de prestação de serviços de transporte terrestre, por intermédio de seu Diretor-Geral, para que realizasse a fiscalização do cumprimento das medidas recomendadas, de modo a garantir a prestação adequada do serviço e maior segurança aos usuários da Rodovia BR-153.

A concessionária, **TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A. (TRIUNFO TRANSBRASILIANA)**, por sua vez, ignorou as mais mezinhas medidas, emergenciais e estruturantes, contidas na Recomendação 70/2025 (Doc. 11), frustrando-se a tentativa de solução consensual da lide, de modo que apenas a efetiva intervenção judicial poderá tutelar o patrimônio público e o direito à adequada prestação do serviço público em prol de milhares³ de pessoas que trafegam pela Rodovia Transbrasiliana, especialmente no trecho compreendido entre Icém (km 0,0) e Ubarana (km 136,0) sujeito à jurisdição da Justiça Federal, em São José do Rio Preto/SP.

2 – DA COMPETÊNCIA TERRITORIAL DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO/SP: A FIXAÇÃO DO FORO PELO LOCAL DO DANO E A EFETIVIDADE DA INSTRUÇÃO ESTRUTURAL

Como se sabe, a definição da competência territorial em sede de Ação Civil Pública é regida pelo artigo 2º da Lei nº 7.347/1985 (Lei da ACP), que estabelece **o foro do local onde ocorrer o dano** ou a ameaça de lesão como o competente para processar e julgar a causa, tratando-se de regra de competência funcional e, portanto, absoluta.

³ É de se destacar que, segundo o sítio eletrônico da concessionária (<https://triunfotransbrasiliana.com.br/feriado-de-tiradentes-deve-movimentar-cerca-de-160-mil-veiculos-na-br-153-sp/>), em consulta realizada, em 22/05/2026, às 16:49 hs, é certo que: “O feriado de Tiradentes deve intensificar o tráfego no trecho paulista da BR 153. A Triunfo Transbrasiliana, concessionária responsável pela rodovia, estima que aproximadamente **160 mil veículos** circulem entre sexta-feira (17/04) e terça-feira (21/04), conforme projeções do Centro de Controle de Operações (CCO), que realiza o monitoramento da via 24 horas por dia. A expectativa é de maior concentração de veículos na segunda-feira (20/04), data em que o volume diário pode chegar a **36.500 veículos**. **Na região de São José do Rio Preto, onde estão duas das quatro praças de pedágio administradas pela Concessionária, Onda Verde (km 35+800) e José Bonifácio (km 98+900), a previsão é de cerca de 115 mil veículos durante o período do feriado**”.

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP**

Nessa linha, como os pedidos elaborados na presente inicial envolvem apenas as infrações, legais e contratuais, praticadas pela concessionária, **TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A. (TRIUNFO TRANSBRASILIANA)**, **no que pertine ao trecho Icém (km 0,0) e Ubarana (km 136,0)**, sujeito à jurisdição da Justiça Federal, em São José do Rio Preto/SP, parece-nos evidente a competência territorial desta Subseção Judiciária.

De outro giro, não se ignora que, em demanda similar⁴ à presente, o E. TRF 3 Região, em sede de decisão monocrática da lavra do Desembargador Federal, Souza Ribeiro, datada de 05 de maio de 2026, nos autos do AI n. 5011752-48.2026.403.0000, fixou precedente no sentido de que deve prevalecer a competência do foro da Capital quando o dano atingir extensão territorial que extrapole os limites de uma única Subseção Judiciária (art. 93, inciso II, do CDC).

Contudo, no caso em questão, reiteramos que a causa de pedir e os pedidos constantes da presente inicial cingem-se, única e exclusivamente, ao trecho da rodovia Transbrasiliana (BR 153), entre Icém (km 0,0) e Ubarana-SP (km 136,0), **de modo que apenas danos praticados nos estritos limites dos municípios sujeitos à jurisdição da Justiça**

⁴ A demanda similar à presente, onde houve a fixação do aludido precedente, é a ação civil pública proposta perante a Subseção Judiciária de Marília-SP, pelo Ministério Público Federal de Ourinhos-SP, dentre outros réus, em face da concessionária, TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A. (TRIUNFO TRANSBRASILIANA), a qual foi autuada sob o n. 5000414-77.2026.4.03.6111. No caso, havia sido fixada a competência territorial pelo juízo da Primeira Vara de Marília-SP, sendo que, em sede de Agravo de Instrumento, o Relator Souza Riberio decidiu que a competência deveria ser deslocada para o foro da Capital de São Paulo-SP, tendo em vista que os danos apontados na inicial atingiriam municípios abrangidos por mais de uma subseção judiciária, *in casu*, as subseções judiciárias de Marília-SP e Ourinhos-SP, tudo em conformidade com o art. 93, II, do CDC.

Federal, em São José do Rio Preto/SP, figuram como causa e objeto da presente ação civil pública.

A presente exordial, portanto, apresenta um objeto rigorosamente delimitado e indissociável da realidade física local. Os provimentos emergenciais, o passivo de degradação asfáltica e a comprovação dos riscos iminentes à vida dos usuários pelas vistorias técnicas da ANTT e da Polícia Rodoviária Federal circunscrevem-se, exclusivamente, ao trecho compreendido entre o município de Icém-SP (km 0,0) e Ubarana-SP (km 136,0).

Urge destacar, ainda, que a fixação da competência nesta Subseção Judiciária é medida imperativa para garantir a própria efetividade e operabilidade do processo estrutural ora proposto.

A efetividade da prestação jurisdicional, especialmente a produção de provas - tais como a realização de inspeção/perícia judicial para vistoria rodoviária *in loco* no passivo de degradação nos trechos compreendidos entre o município de Icém-SP (km 0,0) e Ubarana-SP (km 136,0) — restaria prejudicada caso o feito fosse deslocado para o foro da Capital, distanciando o magistrado da colheita imediata e do acompanhamento da prova técnica.

A fixação da competência pelo local do dano (artigo 2º da Lei nº 7.347/1985 c.c art. 93, I, do CDC), a rigor, prestigia o princípio da efetividade jurisdicional ao permitir que o juízo próximo ao local dos fatos acompanhe a instrução, em sua dimensão substancial, vez que as crateras profundas preenchidas com água na rodovia BR 153; os trincamentos generalizados; e os degraus críticos da pista/acostamento produzem seus

efeitos nocivos exatamente no perímetro geopolítico sob a jurisdição deste d. Juízo Federal.

Enfim, o precedente estabelecido pelo E. TRF 3 Região, da lavra do Desembargador Federal Souza Ribeiro, evidencia a nítida distinção (*distinguishing*) entre a presente demanda e o referido caso de deslocamento da competência para a Capital, pois, enquanto, naquele precedente, a petição inicial delimitou danos/lesões que se espalhavam, de forma indissociável, por municípios que extrapolam uma única subseção judiciária, **a presente exordial promove um cirúrgico recorte fático envolvendo apenas os danos causados em municípios sujeitos à Subseção Judiciária de São José do Rio Preto/SP.**

3 - DOS FATOS

3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DAS INFRAÇÕES LEGAIS E CONTRATUAIS DURANTE A VIGÊNCIA DO CONTRATO DE CONCESSÃO 005/2007

Em **12 de dezembro de 2007**, por meio da Resolução n.º 2.479 da ANTT, foi homologado o resultado do Leilão de Concessão do Lote 1 da Rodovia BR-153/SP (Transbrasiliana) ao Consórcio BRVias.

O certame exigia que a empresa vencedora constituísse uma Sociedade de Propósito Específico - SPE, a qual foi criada e denominada TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S/A, sendo que, em **12 de fevereiro de 2008**, por meio da Resolução ANTT n.º 2.537, foi emitido Ato de Outorga, o qual autorizou a assinatura do Contrato de Concessão.

Após, em 14 de fevereiro de 2008, efetivamente foi firmado entre a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e a TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A., o **contrato de concessão, oriundo do Edital nº 005/2007** (Doc. 2), para exploração da Rodovia BR-153/SP – conhecida como Transbrasiliana – no trecho com extensão de 321,60 Km (Km 0,00 até Km 347 + 700 metros), compreendido entre a divisa dos Estados de Minas Gerais e São Paulo até a divisa dos Estados de São Paulo e do Paraná.

O prazo de vigência da concessão foi fixado em 25 (vinte e cinco) anos, a contar da data da publicação do Contrato no D.O.U., o que ocorreu em 15 de fevereiro de 2008 (sexta-feira), sendo que, conforme cláusulas 2.3, 20.1 e 20.2 do contrato de concessão e Memorando nº 1065/2009/PRG/ANIT, de 15 de outubro de 2009, **o início da vigência passou a ser contado em 18 de fevereiro de 2008 (segunda-feira)**.

O contrato de concessão impôs à concessionária TRIUNFO TRANSBRASILIANA a realização de um programa de investimentos em contrapartida à cobrança da tarifa de pedágio.

Ademais, a Concessionária, ao assinar o contrato de concessão, oriundo do Edital n.º 005/2007 (Doc. 2), aderiu ao Programa de Exploração da Rodovia (PER) (Doc. 7), de modo que **a exploração da rodovia restou condicionada à estrita obediência aos respectivos termos durante todo o prazo da concessão.**

Entre outras exigências, as cláusulas iniciais do PER originário fixavam: **(i) a duplicação de trechos expressivos ainda no quinquênio inicial**; **(ii) a manutenção do pavimento em índices de**

regularidade internacional (IRI⁵) adequados; (iii) a ampliação de obras de arte especiais; (iv) construção de passarelas; e (v) investimentos em segurança viária.

Impende destacar a natureza vinculante do Programa de Exploração da Rodovia (PER), pois este documento não constitui mera diretriz sugestiva, mas sim, representa o instrumento que define o escopo das obrigações da Concessionária.

A Introdução da revisão mais recente do PER, em sua 17ª Revisão Ordinária (Doc. 8), Decisão SUROD nº 437, de 23/04/2025, p. 4, especifica: “(...) as condições para a execução do Contrato de Concessão da RODOVIA e incorpora seu Projeto Básico, constituído pela relação e caracterização dos serviços e obras previstos para realização, pela Concessionária, ao longo de todo o período de concessão, normas e especificações pertinentes, além de seus cronogramas de execução.”

Pois bem.

O PER estabelece que qualquer desvio nos cronogramas de obras ou na qualidade do pavimento (como o IRI elevado apontado nos laudos) configura infração direta às “condições de execução” nele pactuadas e, por consequência, enseja violação ao próprio Contrato de Concessão.

⁵ “International Roughness Index - é o somatório por quilômetro das irregularidades do pavimento em relação a um plano de referência. É a escala-padrão de irregularidade adotada pelo DNER, expresso em contagens/km (DNER-ES 173/86). É uma medida correlacionável com o Índice de Irregularidade Internacional (IRI), expresso em m/km, através da seguinte equação estabelecida na Pesquisa de Inter-relacionamento de Custos Rodoviários.”

É certo que a concessionária TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A há anos não vem cumprindo os termos do PER, vez que optou, em caráter sistemático, pela realização de obras de conservação de natureza superficial.

A rigor, os “reparos” efetuados pela Concessionária na Rodovia BR-153 foram apenas superficiais, pois houve somente aplicação de massa asfáltica sobre os buracos sem retirada de camada comprometida, ou, quando retirada, apenas abrangeu pequenos trechos, o que acaba por acarretar a reiterada ocorrência de problemas da mesma espécie naqueles locais.

A opção da Concessionária pela precarização generalizada de suas obras de conservação acaba impondo uma baixíssima durabilidade aos reparos, não tardando a retornar à situação anterior. Logo, essa e outras práticas sistemáticas de precarização dos reparos acarretam um círculo vicioso de frequentes intervenções que se retroalimentam por força de sua superficialidade, de modo que as condições de trafegabilidade na Rodovia BR 153 permanecem em constante estado de inadequação, expondo a risco de danos os veículos e a própria vida dos usuários.

A Lei n.º 8.987/1995, o Contrato de Concessão, oriundo do Edital n.º 005/2007, e o seu respectivo PER com suas alterações impõem à concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** a realização de obras estruturais e de conservação que permitam condições de uso adequadas e duradouras aos usuários, e não intervenções precárias, superficiais e inadequadas precipuamente de “tapa-buracos”.

Destarte, o que se observa não é apenas o desgaste natural pelo uso, mas uma **inexecução contratual sistemática**, onde a concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** optou por deixar de realizar investimentos estruturais obrigatórios, por força de lei e do contrato (incluído o PER), por intervenções cosméticas de curtíssima durabilidade, mantendo os usuários sob risco constante.

No tópico seguinte, passamos a pormenorizar os fatos e o amplo quadro probatória que fundamentam a presente demanda.

3.2. DAS PROVAS DO DESCUMPRIMENTO SISTEMÁTICO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS E CONTRATUAIS PELA CONCESSIONÁRIA.

O vasto conjunto probatório produzido pelo Ministério Público Federal demonstra o descumprimento contumaz e sistemático da Lei n.º 8.987/1995 e do contrato de concessão n.º 05/2007 (Doc. 2), com seu respectivo PER (Doc. 7), pela concessionária Triunfo Transbrasiliiana na gestão da Rodovia BR-153.

A prática sistemática de intervenções precárias e superficiais na Rodovia BR-153 pela concessionária Triunfo Transbrasiliiana por meio de reparos conhecidos como “tapa-buracos”, técnicas de engenharia inadequadas e utilização de materiais de baixa qualidade, evidencia a opção da concessionária, **ao longo dos anos**, por práticas paliativas, incapazes de estancar a degradação estrutural da via, revelando falhas gravíssimas na prestação do serviço público.

A investigação ministerial levada a efeito no inquérito civil n. 1.34.015.000291/2023-38, em São José do Rio Preto-SP, reuniu amplo conjunto probatório a seguir descrito, por meio dos seguintes tópicos:

3.2.1 – Do Laudo Técnico nº 1026/2025-ANPEA/CNP/SPPEA, da Secretaria de Perícia, Pesquisa e Análise do Ministério Público Federal;

3.2.2 – Dos Relatórios de Fatores de Risco de Acidentes de Trânsito, elaborados pela 9ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal, em São José do Rio Preto/SP (DPRF);

3.2.3 – Dos Relatórios de Monitoração elaborados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), de 2023 a 2025;

3.2.4 – Dos Termos de Registros de Ocorrências (TROs) e das multas aplicadas à concessionária pela ANTT;

3.2.5 – Do depoimento do Deputado Federal, José Augusto Rosa (CAPITÃO AUGUSTO);

3.2.6 – Dos depoimentos dos servidores da ANTT;

3.2.7 – Dos depoimentos dos Policiais Rodoviários Federais;

3.2.8 – Da Nota Técnica SEI nº 232/2024;

3.2.9 – Das constatações do Tribunal de Contas da União (TCU); e

3.2.10. Das reclamações dos usuários

Iniciemos, então, pelo Laudo Técnico elaborado pelos analistas especialistas em Engenharia e Arquitetura do Ministério Público Federal.

3.2.1. – Do Laudo Técnico nº 1026/2025-ANPEA/CNP/SPPEA, da Secretaria de Perícia, Pesquisa e Análise do Ministério Público Federal (Doc. 10)

Os técnicos do Ministério Público Federal, especializados em Engenharia e Arquitetura, entre os dias 14 e 18/07/2025, visitaram a Rodovia BR-153 (Transbrasiliana), inclusive os trechos que passam pelos municípios sujeitos à jurisdição da Justiça Federal, em São José do Rio Preto-SP, entre Içém-SP (km 0,0) e Ubarana-SP (km 136,0), oportunidade em que constataram as condições gerais da via, especificamente: **(i)** acostamentos; **(ii)** sistema de drenagem; **(iii)** serviços de roçada; **(iv)** capina; **(v)** sinalização horizontal da via; e **(vi)** o pavimento asfáltico; tudo a comprovar que a Rodovia BR-153, em boa medida, encontra-se em péssima situação de conservação. Vejamos (Doc. 10):

(i) acostamentos: estado de conservação considerado como regular e ruim, tendo em vista que o revestimento dos acostamentos apresenta áreas desgastadas, com buracos, fissuras e trincas que podem prejudicar o uso e acelerar a degradação (Foto 30), bem como em razão da existência de desnível entre a rodovia e o acostamento (Foto 31);



Foto 31 - Mosaico com exemplos de desnível no perímetro externo dos acostamentos.

(ii) sistema de drenagem: situação entre regular e ruim, com partes, principalmente guias, danificadas e cobertas por vegetação e solo, canaletas pontualmente sujas e serviços de capina e roçada deficientes (Foto 33)

(iii) serviços de roçada: as atividades de roçada encontram-se deficientes, em particular nas áreas que exigem roçada com equipamentos manuais e, conseqüentemente, emprego de mais mão de obra, por exemplo,

em áreas íngremes ou com obstáculos, como aquelas protegidas por defensas metálicas;

(iv) capina: tal serviço visa especialmente a manutenção e limpeza do sistema de drenagem em relação às guias perimetrais da via, sendo que é deficiente para cumprir a sua finalidade;

(v) sinalização horizontal da via: encontra-se em estado regular e ruim, pois, apesar de existente, está desgastada e parcialmente danificada (Foto 43); em vários locais onde o pavimento foi reparado, não houve a necessária recomposição (Foto 44); há pontos onde foi executada com técnica pouco usual e pode comprometer a vida útil da capa do pavimento, além de limitar o próprio reconhecimento do sinal (Foto 45); e, em alguns trechos de repintura, não seguiu o padrão existente, causando dubiedade na sua interpretação e redução da largura útil da faixa de rolamento (Foto 46). Também há partes em que é notória a baixa qualidade do serviço de repintura – espraçamento da tinta e espessuras diferentes de faixas (Fotos 47 e 48). As tachas refletivas, tanto na delimitação dos acostamentos como na separação das pistas, em vários trechos, estão danificadas ou inexistem, principalmente nos locais onde houve reparos na pista. Pelo estado em que se encontra, a maior parte desse tipo de sinalização parece ter superado a vida útil, com comprometimento da sua funcionalidade (Foto 49). A sinalização refletiva das barreiras existem, porém algumas estavam sujas e/ou danificadas, o que pode comprometer seu funcionamento (Foto 50);

(vi) o pavimento asfáltico:

(vi). 1. Trecho entre o Km 0 (cabeceira norte da ponte sobre o Rio Grande) e o Km 41,6 (acesso a Senhor Bom Jesus dos Castores): A situação do pavimento no trecho é *ruim*. O pavimento encontra-se com trincas, fissuras, buracos, ondulações, afundamentos (plástico e de consolidação) e escorregamentos. É um emaranhado de reparos (permanentes e provisórios) que não servem de solução para os defeitos e comprometem a regularidade do tráfego;



Foto 63 - Trecho do pavimento com trincas, fissuras, ondulações e afundamentos

(vi). 2. Trecho entre o Km 41,6 (acesso a Senhor Bom Jesus dos Castores) e o Km 51.7 (Distrito Industrial de São José do Rio Preto): a situação do pavimento no trecho é regular. Embora com pouca intensidade, o pavimento encontra-se com trincas, fissuras, buracos, ondulações, afundamentos (plástico e de consolidação) e escorregamentos. Nota-se que recentemente partes do pavimento foram reparadas, inclusive no dia da vistoria havia serviços na via. Pontualmente, em trechos já reparados, observou-se o reaparecimento de patologias no revestimento;

(vi). 3. Trecho entre o Km 51.7 (Distrito Industrial de São José do Rio Preto) e o Km 75,9 (entroncamento SP-355 - Bady Bassit): a situação do pavimento no trecho é regular em direção a Bady Bassit e entre bom e regular no sentido oposto, considerando que pontualmente há trincas, fissuras, buracos e ondulações;

(vi). 4. Trecho entre o Km 75,9 (entroncamento SP-355 - Bady Bassit) e o Km 99,8 (entroncamento SP-425 - Praça de Pedágio): a situação do pavimento do trecho em direção à rodovia SP-425 é regular e entre bom e regular no outro sentido, considerando que pontualmente há trincas, fissuras, buracos e ondulações. Há trechos com taludes não revestidos que, além de permitir o carreamento de material (solo) para o sistema de drenagem (calhas), também causa pontos de sujeira na pista. Há elementos do sistema de drenagem sem proteção no perímetro da pista;

(vi). 5. Trecho entre o Km 99,8 (entroncamento SP-425) e o Km 136,0 (Ubarana): a situação do pavimento está entre regular e ruim, considerando os diversos trechos com trincas, fissuras, buracos, ondulações, deslocamentos, afundamentos (plástico e de consolidação) e escorregamentos.

Não bastasse as irregularidades acima elencadas, merecem destaque as respostas dos técnicos do Ministério Público Federal, constantes do Laudo Técnico nº 1026/2025-ANPEA/CNP/SPPEA, da Secretaria de Perícia, Pesquisa e Análise do Ministério Público Federal, aos seguintes quesitos:

(...)

(9) A respeito dos serviços de intervenções e reparos que foram ou estão sendo executados no referido trecho, deverá especificar se a reiterada ocorrência de problemas da mesma espécie nos locais são decorrentes de serem os reparos feitos de modo superficial e/ou decorrentes do alegado pela concessionária de tráfego de veículos como excesso de peso naquela rodovia?

Acerca do “excesso de peso” não constam informações objetivas nos autos que sustentem a alegação da concessionária. No entanto, é fato que o sobrepeso compromete a vida útil dos pavimentos rodoviários, contudo, afora interpretação diferente, sem a demonstração da frequência e quantidade do excesso alegado, não é possível associá-lo diretamente com “a reiterada ocorrência de problemas” na rodovia.

Um dos meios para avaliar o impacto do “excesso de peso” no pavimento rodoviário, é a análise do tráfego de veículos com a monitoração da Deflexão Característica utilizando o FWD (*Falling Weight Deflectometer*), que está prevista no PER da concessão, porém os resultados não foram localizados nos procedimentos analisados.

Durante a vistoria não foram identificados trechos com reparos além da capa asfáltica (revestimento), isto é, a quase totalidade das intervenções são superficiais com o objetivo de evitar a deterioração total do revestimento asfáltico - tapa-buracos – ou retomar suas condições mínimas para segurança do tráfego em trechos comprometidos pelo excesso de reparos - recapeamento parcial. Apenas como ilustração, na Figura 2 são mostrados os elementos gerais (camadas) de um pavimento flexível (asfáltico).

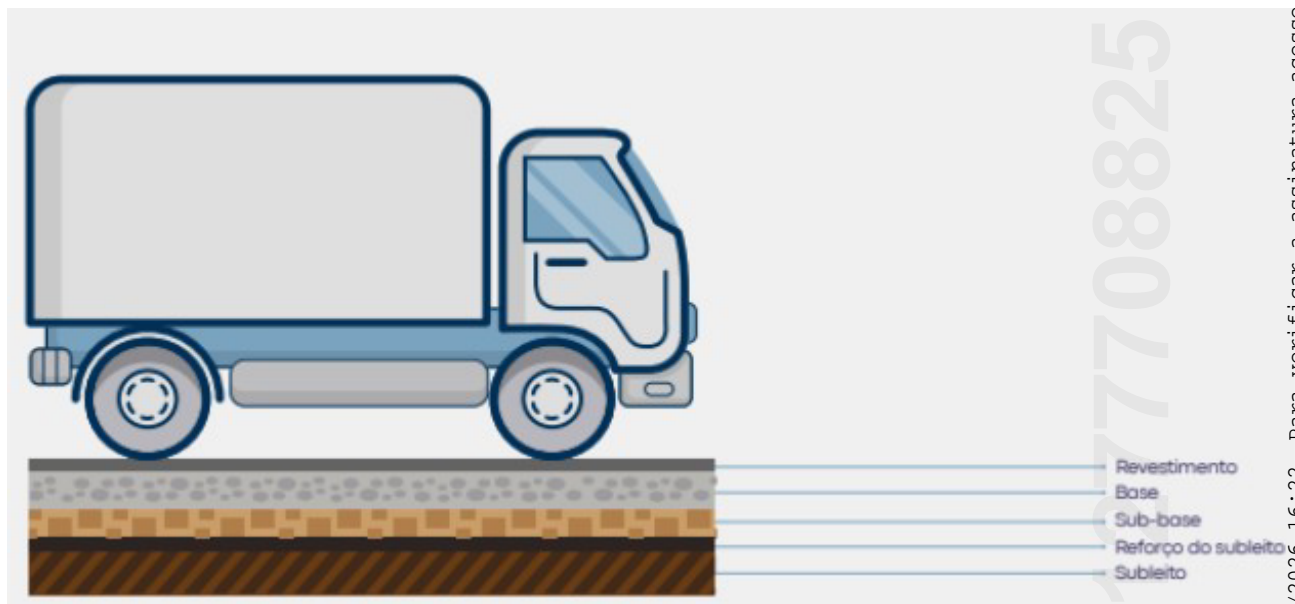


Figura 2: Camadas de um pavimento flexível
Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias 2024. Brasília : CNT: SEST SENAT: ITL, 2024.

Assim, não tendo elementos para análise além daqueles disponíveis nos autos e identificados durante a inspeção da via, entende-se que **a situação atual do revestimento da BR-153/SP é resultado do**

tipo de gerência adotado pela concessionária para o pavimento, que privilegia os reparos superficiais.

10) Além disso, declinar se é possível afirmar que a vida útil dos reparos seria consideravelmente maior se houvesse a retirada de todas as camadas asfálticas, procedimento denominado serviço de fresagem asfáltica, em vez de reparos superficiais?

Sim. Na maioria dos casos, o reparo ou recuperação de áreas comprometidas do pavimento depende da remoção de todo material solto e/ou danificado, o que exige, a depender da situação, que haja a fresagem do revestimento. Além disso, conforme o estado do pavimento, também é necessário o refazimento da base e demais camadas para que o reparo do revestimento asfáltico seja efetivo.

De forma concreta, foi observado que os serviços de reparo da via consistem basicamente no lançamento e acomodação manual do revestimento asfáltico, como mostra a Foto 127. O resultado desse trabalho, que pode ser visto na Foto 130, demonstra a simplicidade do reparo e a quantidade de material que resta solto na pista.

Afora outra interpretação, tal tipo de manutenção é um simples tapa-buraco para manter o pavimento até a execução de reparo tecnicamente apropriado. No entanto, ao longo da rodovia há diversos pontos onde tal serviço provisório, aparentemente, foi incorporado como solução definitiva, conforme exemplo apresentado na Foto 131.

11) Informar se foram constatados locais que já receberam intervenções pela referida concessionária e que, em pouco

tempo, voltaram a apresentar defeitos que comprometem a segurança e trafegabilidade dos usuários da rodovia? Em caso afirmativo, especificar a localização de tais patologias?

Consoante as respostas dos quesitos 9 e 10, com exceção dos trechos duplicados, **há um sem-número de locais que foram alvo de simples serviços de tapa-buracos, os quais se tornaram permanentes.**

Associado aos reparos pontuais, como destacado no item III.2, há diversos trechos do pavimento com as mais diversas patologias - trincas, fissuras, buracos, ondulações, afundamentos, exsudação e escorregamentos. (...) Próximo ao trecho atualmente em obras, entre os Km 41,6 e Km 51.7, também foram observados pontos reparados que começam a apresentar defeitos, conforme exemplos das Fotos 71 e 72. (...).

12) Caso constatado por esse perito a necessidade de intervenção de obras de engenharia no referido trecho, para recuperação e/ou reparos, especificar quais as obras necessárias para a integral recuperação do trecho, indicando, se possível, o valor aproximado para a realização das obras?

Para que a via atinja condições de regularidade, as exigências da 17ª Revisão do PER, aprovada neste ano pela diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), as quais também estavam contempladas nas versões anteriores, devem ser plenamente atendidas. Isso inclui principalmente a intensificação dos serviços de roçada, poda e capina; limpeza e recomposição do sistema de drenagem; revisão e reparo do cercamento da faixa de domínio; e a manutenção e complemento das barreiras rígidas e semi-flexíveis. Também devem ser realizados os serviços

de revisão, reparo, complementação e correção da “sinalização horizontal, vertical e aérea (incluindo tachas e tachões refletivos, balizadores e delineadores)”, bem como a revisão, restauração, eliminação de desníveis e varredura dos acostamentos.

É indispensável, ainda, a imediata implementação de um sistema de gerência de pavimento e execução de serviços que tenha como objetivo, nos termos do PER atualizado (p.83): "restaurar o pavimento, aumentando sua vida útil e estabelecendo um novo patamar de durabilidade, garantindo a preservação do patrimônio público, de maneira que, ao final da concessão, a RODOVIA seja devolvida em boas condições" (caixa alta do original).

13) *Por fim, prestar outros esclarecimentos que o perito entender necessários?*

A vistoria e os dados coletados sobre a situação da rodovia corroboram as denúncias que iniciaram os procedimentos ministeriais, além de estarem de acordo com as informações fornecidas pela Polícia Rodoviária Federal e por *técnicos do Ministério Público Federal sobre as condições do pavimento da BR-153/SP.*

Com as devidas vênias, sem qualquer tipo de ingerência, acredita-se que além da necessidade de intensificar as atividades estabelecidas no PER para operação, manutenção, conservação e reparo da rodovia, apontada na resposta do quesito 12, também deve ser amplificada a fiscalização dos serviços para que haja o efetivo cumprimento das obrigações da concessionária.

A própria ANTT reforça essa necessidade ao aprovar, no último mês de junho, a contratação de serviços de verificação dos contratos de concessão, com o objetivo de auxiliar a agência na fiscalização e monitoramento do desempenho das concessionárias.

CONCLUSÃO

A análise pericial constatou que as metas de manutenção e conservação da BR-153/SP estão defasadas, bem como as deficiências existentes no pavimento, acostamentos e sinalização horizontal podem comprometer a segurança dos usuários.

Os serviços de tapa-buracos realizados, embora sejam as principais ações de conservação, são de caráter paliativo e não geram resultados efetivos para a manutenção da via a médio prazo.

Portanto, as condições da rodovia não são plenamente adequadas para a segurança e trafegabilidade, sendo necessário implementar ações mais eficazes de manutenção, conservação e reparo, acompanhadas por uma fiscalização mais rigorosa dos resultados.

3.2.2 - Dos Relatórios de Fatores de Risco de Acidentes de Trânsito elaborados pela 9ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal em São José do Rio Preto/SP (DPRF).

A prática sistemática de precarização nos serviços e obras de conservação da Rodovia BR 153 por parte da concessionária vem-se arrastando ao longo dos anos.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

É certo que, ao menos entre 2016 a 2026, ano a ano, a Polícia Rodoviária Federal, em São José do Rio Preto, constata e informa as péssimas condições de conservação da Rodovia BR-153 decorrentes do descaso levado a efetivo pela **TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A. (TRIUNFO TRANSBRASILIANA)**, e de sua controladora a **TPI - TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.**, conforme se extrai dos processos administrativos do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) da PRF, detalhados no OFÍCIO Nº 229/2024/DEL09-SP/SPRF-SP (Doc. 12) e no OFÍCIO Nº 61/2026/DEL09-SP/SPRF-SP (Doc. 13). Vejamos:

- PRF - SEI 08658.032734/2016-19 – *Histórico de demandas relacionadas à sinalização viária e à sinalização de obras (2016–2021) (Doc. 14);*

- PRF - SEI 08658.037569/2022-21 – *Procedimento referente ao conflito de competência envolvendo a alça de acesso entre a SP-425 e a BR-153, no município de José Bonifácio/SP (Doc. 15);*

- PRF - SEI 08658.040245/2022-71 – *Procedimento voltado à melhoria da visibilidade no trevo do km 42 (Trevo dos Castores) (Doc. 16);*

- PRF - SEI 08658.045669/2022-21 – *Processo principal contendo diversas solicitações de intervenção na infraestrutura viária, abrangendo o período de 2022 a 2024 (Doc. 17);*

- PRF - SEI 08658.047375/2022-34 – *Processo referente à vistoria técnica judicial realizada na BR-153, no trecho compreendido entre os municípios de Ubarana/SP e Icém/SP (Doc. 18);*

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

- PRF - SEI 8658.022157/2024-59 - Processo referente ao Policiamento e Fiscalização: Condições das Rodovias e Estradas Federais (Doc. 19); e

- PRF - SEI 08658.000029/2025-35 – Processo que reúne os Formulários de Simples Relato de Fator de Risco de Acidente (SRFRA) registrados no ano de 2025" (Docs. 20, 21, 22, e 23).

O conjunto e o resultado das ações fiscalizatórias promovidas pela Polícia Rodoviária Federal em São José do Rio Preto/SP evidenciam a prática sistemática de precarização dos serviços prestados pela concessionária.

A esse respeito, não bastassem os relatórios acima indicados, destacamos o recente **PRF_SEI 08658.002456/2026-39** – Processo destinado ao registro e monitoramento de informações relativas a danos e fatores de risco observados na via durante o **exercício de 2026, a seguir detalhado** (Docs. 24, 25 e 26):

"As vistorias apontam uma **deterioração severa do pavimento**, caracterizada por crateras profundas preenchidas com água e trincamentos generalizados conhecidos como "couro de jacaré". Destacam-se ainda perigos iminentes aos condutores, como **aquaplanagem, estouro de pneus e riscos de colisões frontais** devido a manobras evasivas bruscas. Para mitigar esses sinistros, as autoridades sugerem **intervenções estruturais urgentes**, incluindo fresagem profunda e aplicação de nova camada asfáltica. Adicionalmente, o relatório menciona falhas na drenagem e **divergências na marcação quilométrica da via**. Com base nos relatórios da Polícia Rodoviária Federal (PRF) de março de 2026, a rodovia BR-153, no trecho entre os km 0 e 136 em São Paulo, apresenta um estado de

deterioração severa e generalizada, representando um alto risco à segurança viária. Abaixo, um resumo dos principais aspectos identificados, acompanhado pela descrição das evidências visuais presentes nas fontes:

1. Degradação Estrutural do Pavimento

Constata-se cenário de colapso asfáltico em diversos pontos:

- **Crateras e Painelas:** *Foram identificadas múltiplas crateras profundas, muitas vezes preenchidas por água pluvial, o que acelera a erosão interna e oculta sua real profundidade.*

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

BR	153	KM	0,15	LATITUDE; LONGITUDE	-20.307769; -49.207915		DATA	08/03/2026
SENTIDO	C	REFERENCIAL	TRECHO PRINCIPAL	PRF	CATARUCCI e RESTANHO	MATRÍCULAS	1714551 e 1068498	



Assinatura digital conjunta, primeira assinatura em 02/06/2026 16:22. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 14d2585d.d7cd6f59.94cf293a.25b1917e

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

BR	153	KM	24,69	LATITUDE; LONGITUDE	-20.494873; -49.313947		DATA	08/03/2026
SENTIDO	D	REFERENCIAL	TRECHO PRINCIPAL	PRF	CATARUCCI e RESTANHO		MATRÍCULAS	1714551 e 1068498



- Trincamento "Couro de Jacaré": *Há uma incidência crítica de trincamento por fadiga, indicando que a estrutura não suporta mais o tráfego, especialmente de veículos pesados.*

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
 PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

BR	153	KM	1,06	LATITUDE; LONGITUDE	-20314777; -49.209598		DATA	08/03/2026
SENTIDO	C	REFERENCIAL	TRECHO PRINCIPAL	PRF	CATARUCCI e RESTANHO	MATRÍCULAS	1714551 e 1068498	



- **Desintegração de Reparos:** *Remendos asfálticos antigos estão se soltando ou sofrendo nova desagregação, evidenciando que intervenções paliativas não são mais eficazes.*

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
 PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP**

BR	153	KM	1,66	LATITUDE; LONGITUDE	-20.319447; -49.210575		DATA	08/03/2026
SENTIDO	C	REFERENCIAL	TRECHO PRINCIPAL	PRF	CATARUCCI e RESTANHO		MATRÍCULAS	1714551 e 1068498

GPS Map Camera
 Icém, São Paulo, Brasil 🇧🇷
 Br-262, Icém, São Paulo 15460-000, Brasil
 Lat -20.319447° Long -49.210575°
 domingo, 08/03/2026 04:58 PM GMT -03:00

- **Exposição da Base:** *Em casos extremos, o asfalto desapareceu completamente, expondo as camadas inferiores e o solo de base (subleito).*

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

BR	153	KM	4,52	LATITUDE; LONGITUDE	-20.344218; -49.215495	DATA	08/03/2026
SENTIDO	D	REFERENCIAL	TRECHO PRINCIPAL	PRF	CATARUCCI e RESTANHO	MATRÍCULAS	1714551 e 1068498



2. Riscos Críticos Observados

A precariedade da via gera perigos iminentes aos usuários:

- **Danos Mecânicos e Acidentes:** *O impacto contra as bordas rígidas das crateras causa o estouro imediato de pneus, quebra de suspensão e danos aos eixos.*

- **Aquaplanagem:** *O acúmulo de água nas depressões e a falha sistêmica de drenagem elevam drasticamente o risco de perda de controle direcional.*

- **Manobras Evasivas Perigosas:** *Para evitar os buracos, condutores são forçados a realizar desvios bruscos para a contramão ou para o acostamento, aumentando o risco de colisões frontais, laterais e capotamentos.*

- **Sinalização Comprometida:** *A degradação atingiu as faixas de sinalização horizontal e há falta de catadióptricos (olhos de gato), prejudicando a orientação espacial, especialmente à noite.*

Sugestão de Intervenção

Devido ao esgotamento da vida útil do pavimento, a PRF sugere a reconstrução completa (restauração profunda) em diversos trechos, incluindo fresagem total, reforço da base estrutural e aplicação de nova camada de CBUQ (asfalto quente), além da revisão urgente do sistema de drenagem lateral."

Como visto, os relatórios SEI, da Polícia Rodoviária Federal, em São José do Rio Preto-SP, evidenciam à exaustão a prática de precarização dos serviços prestados pela concessionária, **TRIUNFO TRANSBRASILIANA**, reconhecendo o "esgotamento da vida útil do pavimento", razão pela qual a PRF sugere a "reconstrução completa (restauração profunda) em diversos trechos".

3.2.3 – Dos Relatórios de Monitoração extraídos do site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em cumprimento ao Programa de Exploração da Rodovia – PER, exige da concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** a realização de

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

monitoramentos técnicos periódicos em todos os elementos rodoviários do lote concedido da BR-153/SP, compreendido entre a divisa MG/SP e a divisa SP/PR (km 000+000 ao km 347+700).

Os dados brutos extraídos dos Relatórios de Monitoração constituem prova cabal de que as intervenções realizadas pela concessionária são meramente paliativas e incapazes de estancar a degradação estrutural da via, especialmente considerando os danos causados nos trechos que compõem os municípios sujeitos à jurisdição desta Subseção Judiciária.

Em síntese, os dados técnicos a seguir indicados sustentam a pretensão desta ação civil pública no sentido de que a Rodovia BR-153 não necessita de mais "tapa-buracos", mas sim, de uma intervenção estrutural definitiva que a concessionária se recusa a realizar, como de rigor em decorrência de suas obrigações legais e contratuais.

Assim, para uma melhor compreensão da evolução das degradações da rodovia BR 153, apresentamos, a seguir, uma análise sintética dos relatórios de monitoramento do pavimento e demais elementos referentes aos anos que antecedem o ajuizamento da presente ação, os quais comprovam a reincidência sistemática das patologias, bem como o inadimplemento contratual e dos termos do PER.

Vejamos, a seguir, os dados técnicos contidos nos Relatórios de Monitoração extraídos do site da ANTT⁶, referentes **aos anos de 2022 a 2025**, os quais constataram os seguintes danos:

(i) relatório de aderência: (Doc. 27)

Trata-se de relatório cujo objetivo é avaliar as condições de aderência do pavimento no trecho paulista da rodovia BR-153/SP, utilizando os ensaios de Pêndulo Britânico para medir a Microtextura e Mancha de Areia para a Macrotextura.

As condições de aderência no trecho analisado são avaliadas por meio de dois indicadores principais: a macrotextura (medida pelo ensaio de Mancha de Areia – HS) e a microtextura (medida pelo ensaio de Pêndulo Britânico – VRD).

A macrotextura é um indicador de segurança da rodovia que mede a capacidade da superfície de drenar a água confinada entre o pneu e o pavimento, sendo também um indicador da condição de aderência entre pneu e pavimento.

A microtextura refere-se às características de rugosidade dos agregados que estão expostos na superfície da pista, representada pela resistência à derrapagem do pavimento.

⁶ <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/Transbrasiliana/relatorios/relatorios-de-monitoracao>),

A seguir apontaremos os resultados obtidos nos **anos de 2022, 2023 e 2024:**

ANO 2022 (ano 14 da concessão)

Os dados obtidos na monitoração do Ano 14 da concessão da BR-153/SP revelam um **cenário negativo em relação à aderência do pavimento**, com uma queda acentuada na conformidade com os parâmetros do Programa de Exploração Rodoviária (PER) quando comparado ao ano anterior. Abaixo estão detalhados os principais resultados negativos:

- Macrotextura (HS - Profundidade Média de Areia)

Apenas 31% das ocorrências estão dentro da faixa exigida pelo PER ($0,60 \leq HS \leq 1,20$).

56% das amostras estão abaixo do limite inferior ($HS < 0,60$), o que classifica o pavimento como sendo de superfície "Muito Fina" ou "Muito Fechada".

13% estão acima do limite ($HS > 1,20$), indicando uma textura excessivamente grossa.

Piora significativa: No ano anterior (Ano 13), 58% das amostras eram conformes, caindo para os atuais 31%.

- Microtextura (VRD - Valor de Resistência à Derrapagem)

Apenas 44% das ocorrências atendem aos critérios do PER ($47 \leq VRD \leq 75$).

56% dos resultados estão abaixo do limite ($VRD < 47$), **o que categoriza essas áreas como "Lisas" ou "Insuficientemente Rugosas".**

Queda drástica de qualidade: Na monitoração do Ano 13, 95% das amostras estavam dentro dos limites, contra apenas 44% no levantamento atual.

- Pontos Críticos Identificados

Os ensaios realizados em pontos prioritários (com maior histórico de acidentes) confirmaram condições precárias em diversos quilômetros:

Sentido Norte: Os segmentos nos km 51 e 35 foram classificados tecnicamente como "Lisa", com valores de VRD variando entre 35 e 39.

Sentido Sul: Quase todos os pontos testados (km 31 e 116) foram classificados como "Insuficientemente Rugosa", apresentando valores de VRD entre 41 e 46.

ANO 2023 (ano 15)

Os resultados da monitoração de aderência do pavimento indicaram uma piora significativa nas condições de segurança em relação ao ano anterior, especialmente no que diz respeito à microtextura (resistência à derrapagem).

- Macrotextura (HS - Profundidade Média de Areia). Embora tenha havido uma melhora significativa em relação ao Ano 14, uma parcela considerável do pavimento ainda não atinge o intervalo ideal ($0,60 \leq HS \leq 1,20$): 31% das amostras permanecem não conformes; 25% estão abaixo do limite inferior ($HS < 0,60$), o que caracteriza uma superfície "Muito Fina" ou "Muito Fechada", dificultando a drenagem de água sob os pneus; e 6% apresentam valores excessivos ($HS > 1,20$), classificados como superfície "Muito Grossa" ou "Muito Aberta".

- **Microtextura** (VRD - Valor de Resistência à Derrapagem). Este é o ponto mais crítico do relatório do Ano 15, apresentando uma **tendência de piora em relação ao ano anterior**: 63% dos resultados estão fora dos padrões do PER (VRD < 47), indicando que a maior parte das áreas monitoradas possui aderência insuficiente. Apenas 38% das ocorrências atendem aos critérios de segurança ($47 \leq \text{VRD} \leq 75$).

Degradação Contínua: Houve uma queda na conformidade, que passou de 44% no Ano 14 para apenas 38% no Ano 15.

Os segmentos com VRD abaixo de 47 são classificados tecnicamente como "Lisos" ou "Insuficientemente Rugosos", o que aumenta o risco de derrapagens.

- **Localidades Críticas e Acidentalidade**: os pontos de criticidade na rodovia BR-153/SP, identificados no monitoramento do Ano 15, foram selecionados com base em locais que apresentam histórico de acidentes (saídas de pista e derrapagens) e condições técnicas deficientes de aderência. Os principais pontos críticos na região da Subsecção Judiciária de São José do Rio Preto-SP são:

No sentido crescente (pista sul), destacam-se trechos com aumento no número de acidentes e classificações técnicas de pavimentos "Lisos": km 72+000: apresentou o maior volume de ocorrências, com 8 acidentes no ano atual; km 35+000: **Registrou 7 acidentes**. Neste local, foi necessária a intervenção de fresagem e recomposição; km 49+000: classificado tecnicamente como "Liso" (VRD de 38 e 39 em amostras específicas) e **registrou 4 acidentes**; e km 39+000: **registrou 4 acidentes**; e

km 33+000: apresentou amostras classificadas como "Lisa" no ensaio de Pêndulo Britânico.

No sentido decrescente (pista norte), os pontos críticos por acidentes e baixa aderência incluem: km 73+000: **registrou 6 acidentes** no período atual; km 27+000: **registrou 4 acidentes**; km 25+000: ponto crítico reincidente, classificado tecnicamente como "Liso" (VRD variando entre 36 e 38 nas amostras iniciais) e com **3 acidentes registrados**.

ANO 2024

No ano de 2024, de modo geral, os principais problemas encontrados referem-se à deterioração da macrotextura e à persistência de trechos com baixa resistência à derrapagem, que estão diretamente ligados a pontos críticos de acidentes. Vejamos os principais resultados da monitoração:

- Degradação da Macrotextura (Mancha de Areia – HS).

Este indicador apresentou uma piora em relação ao ano anterior: 38% dos resultados estão abaixo do limite inferior ($HS < 0,60$), o que classifica o pavimento como tendo superfície "Muito Fina" ou "Muito Fechada". Apenas 56% das ocorrências estão dentro da faixa exigida pelo PER ($0,60 \leq HS \leq 1,20$), uma queda brusca comparada aos 69% de conformidade registrados no Ano 15; 6% das amostras apresentam valores acima do limite ($HS > 1,20$), indicando uma textura excessivamente aberta.

- Microtextura (VRD - Valor de Resistência à Derrapagem).

Embora tenha havido uma melhora em relação ao Ano 15 (onde a não conformidade era de 63%), os resultados ainda são preocupantes para a

segurança: 38% das ocorrências permanecem fora dos padrões do PER (VRD < 47), sendo tecnicamente classificadas como "Lisas" ou "Insuficientemente Rugosas". A conformidade atual é de 63%, indicando que mais de um terço dos pontos críticos monitorados ainda não oferece o atrito ideal pneu-pavimento.

- Localidades Críticas e Acidentalidade: O relatório identifica quilômetros específicos onde as condições de aderência falham em ambos os parâmetros ou apresentam valores perigosos:

Sentido Norte (Decrescente): km 75,000: É o ponto mais crítico identificado, classificado como "Lisa" com VRD de apenas 38 e macrotextura de 0,58 mm (abaixo do limite). km 73,000 e km 51,000: Ambos apresentam VRD 40 ("Insuficientemente Rugosa") e macrotextura severamente comprometida de 0,49 mm e 0,51 mm, respectivamente; km 108,000: Registrou VRD 42, situando-se abaixo do mínimo de segurança exigido.

Sentido Sul (Crescente): km 76,000: Apresenta falha dupla, com VRD 41 ("Insuficientemente Rugosa") e macrotextura de 0,58 mm; km 18,000: Embora tenha microtextura adequada, sua macrotextura é de apenas 0,52 mm, indicando um pavimento muito fechado.

d) Relação com Acidentes: Os dados negativos de aderência estão diretamente correlacionados com locais de alta periculosidade:

No km 75,000 (Norte), onde o pavimento está "liso", foram registrados 10 acidentes.

No km 51,000 (Norte), outro ponto com micro e macrotextura reprovadas, ocorreram 6 acidentes.

No km 35,000 (Sul), apesar da melhora nos índices técnicos, o histórico permanece alto com 8 acidentes registrados no período atual.

ANO 2025 (ano 17)

A análise dos dados de monitoração de aderência (Ano 17) indica que, embora tenha havido melhora em relação ao ano anterior, persistem pontos específicos de não conformidade nos parâmetros de macrotextura (Mancha de Areia).

(ii) Relatório das Condições de Superfícies: (Doc. 28)

Trata-se relatório cujo objetivo é avaliar as condições de superfície da pista, focando em indicadores como o percentual de áreas trincadas, flechas nas trilhas de rodas (deformação permanente no sulco formado pelas rodas dos veículos no pavimento) e áreas afetadas por trincas interligadas.

ANO 2022 (ano 14)

- Flechas nas Trilhas de Rodas (Deformações Estruturais). *Este é um dos pontos mais críticos do relatório, pois o Programa de Exploração de Rodovia (PER) exige a ausência total de flechas superiores a 7 mm. Resultados obtidos:*

- Foram identificadas 34 ocorrências (4,5% do total medido) com flechas acima de 7,0 mm.
- Piora no Desempenho: Houve um aumento significativo em relação ao ano 13, quando apenas 2,9% das ocorrências superavam esse limite. Isso indica um agravamento das deformações permanentes no pavimento.

- **Área Trincada (TR).** O limite máximo permitido pelo PER para a área trincada é de 15%. Contudo, os dados do relatório registram o colapso em trechos vitais, com porcentagem muito acima da permitida pelo PER.

Segmentos Críticos (Acima do Limite): O relatório identifica diversos quilômetros que extrapolam o limite de 15% do PER.

Exemplos notáveis incluem: km 39 ao km 40: **48,13% de área trincada;**

- km 40 ao km 41: **32,55% de área trincada;**
- km 136 ao km 137: **21,46% de área trincada;**
- km 11 ao km 12: **21,44% de área trincada.**

- **Trincas Interligadas de Classe 3 (FC-3).** O PER determina que deve haver ausência total de trincas de Classe 3 (aquelas com abertura superior a 1 mm e erosão nas bordas). No entanto, o levantamento visual identificou inúmeras ocorrências desse defeito ao longo da rodovia, como nos trechos:- km 0 ao 1: Diversas janelas de classe 3 identificadas nas superfícies de avaliação;- km 24 ao 25: Múltiplas ocorrências de trincas JE FC-3; - km 45 ao 46: Grande concentração de janelas de classe 3 (JE FC-3) afetando a superfície.

- **Outros Defeitos Registrados.** As fichas de levantamento de campo (Anexo II) detalham a ocorrência de outros problemas que afetam a serventia da via:

Remendos (R) e Panelas (P): Identificados em diversos segmentos, como no km 0 (subtrecho 1) e km 84; Desgaste (D): Registrado em áreas como o km 1 e km 6; - Afundamentos (ALC/ATP): Deformações plásticas localizadas foram anotadas, por exemplo, no km 6 e km 93.

ANO 2023 (ano 15)

Os dados obtidos indicam uma leve melhoria nos índices gerais em relação ao ano anterior, mas ainda apresentam diversos pontos críticos que violam os parâmetros do Programa de Exploração da Rodovia (PER). Vejamos:

- Flechas nas Trilhas de Rodas (Deformações Estruturais). *Foram registradas flechas nas trilhas de rodas que excedem significativamente o limite de 7 mm estabelecido pelo PER. Alguns dos pontos mais críticos incluem: km 32+300 ao 33+000: Flechas de até 19 mm na TRI da Faixa 2; km 34+000 ao 35+000: Medições atingindo 18 mm na TRI da Faixa 1; km 84+000 ao 85+000: Registros de até 19 mm de deformação; km 81+000 ao 82+000: Flechas de até 12 mm na TRI.*

- Área Trincada (TR). *O limite máximo permitido pelo PER para a área trincada é de 15%. No 15o ano, os seguintes segmentos ultrapassaram esse teto crítico: km 122 ao 123: 18,68% de TR; km 127 ao 128: 15,97% de TR.*

- Trincas Interligadas de Classe 3 (FC-3). *O PER exige a ausência total de trincas interligadas de classe 3 (com erosão nas bordas), porém o levantamento identificou diversas ocorrências graves: Trecho km 32 ao 39: Grande concentração de janelas de classe 3 (JE FC-3) identificadas de*

forma contínua em diversos subtrechos; e km 84 ao 85: Presença de trincas JE classe 3 na trilha de roda interna (TRI) da Faixa 1.

- Indicadores Gerais e Áreas Remendadas. *Diante do quadro acima, embora tenha havido uma redução marginal nos índices, os números absolutos de defeitos permanecem relevantes: Área Trincada (TR): Atingiu 5,37% da área total da rodovia; Flechas nas Trilhas de Rodas (> 7mm): Presentes em 2,6% das ocorrências (20 registros no total); Áreas Excessivamente Remendadas: Este é um dado altamente negativo, com 17,73% dos segmentos avaliados (72 trechos) reprovados por excesso de remendos, conforme os critérios de aceitação.*

ANO 2024 (ano 16)

Os dados obtidos indicam uma piora contínua nas condições do pavimento da BR-153/SP em relação ao ano anterior, com os dois principais indicadores de desempenho apresentando evolução negativa e diversos segmentos violando os limites do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

- Flechas nas Trilhas de Rodas (Deformações Estruturais). *Foram registradas 27 ocorrências de flechas superiores a 7 mm, o que representa uma violação direta dos parâmetros de desempenho, que exigem a ausência total desse tipo de deformação permanente. O aumento desse índice (de 2,6% para 3,4%) é um dado altamente negativo, pois indica um comprometimento estrutural crescente do pavimento.*

- Área Trincada (TR). *De acordo com os parâmetros do Programa de Exploração da Rodovia (PER), a porcentagem máxima permitida de área*

trincada (TR) é de 15%. No levantamento do ano 16, um grande número de segmentos ultrapassou esse teto:

Trecho do Km 0 ao Km 137:

-	Km	0	ao	1:	15,13%.
-	Km	1	ao	2:	15,10%.
-	Km	6	ao	7:	22,25%.
-	Km	7	ao	8:	21,56%.
-	Km	8	ao	9:	15,70%.
-	Km	9	ao	10:	22,69%.
-	Km	12	ao	13:	15,07%.
-	Km	20	ao	21:	17,69%.
-	Km	22	ao	23:	17,61%.
-	Km	23	ao	24:	15,42%.
-	Km	40	ao	41:	15,92%.
-	Km	45	ao	46:	20,05%.
-	Km	136	ao	137:	23,71%

- Trincas Interligadas de Classe 3 (FC-3). O PER exige a ausência total de áreas afetadas por trincas interligadas de classe 3 (JE FC-3), que possuem erosão nas bordas. Com base no levantamento das condições de superfície da Rodovia (Monitoração Ano 16), as trincas interligadas com erosão foram registradas, nos seguintes quilômetros e subtrechos específicos:

-	Km	0,450	a	0,456	(faixa esquerda).
-	Km	0,544	a	0,550	(faixa esquerda).
-	Km	0,994	a	1,000	(faixa direita).
-	Km	1,000	a	1,006	(faixa esquerda).

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

- Km 1,094 a 1,100 (faixa esquerda).
- Km 1,450 a 1,456 (múltiplas ocorrências nas faixas direita e esquerda).
- Km 1,544 a 1,550 (faixa esquerda).
- Km 2,000 a 2,006 (registros no mesmo subtrecho, faixa esquerda).
- Km 2,094 a 2,100 (faixas direita e esquerda).
- Km 28 (subtrechos 28,450-28,456, 28,544-28,550, 28,900-28,906 e 28,994-29,000)
- Km 136 (subtrecho 136,000 a 136,006).

ANO 2025 (ano 17)

Em relação ao monitoramento anterior houve piora nas condições de superfície do pavimento da rodovia. Os principais resultados consolidados são os seguintes:

- Flechas nas Trilhas de Rodas (Deformações Estruturais). O Programa de Exploração de Rodovia (PER) exige a ausência total de flechas superiores a 7 mm, porém, foram registradas 45 ocorrências (5,7%) com medidas superiores a 7,0 mm, o que indica aumento expressivo das deformações mais profundas em relação ao ano anterior, onde 2,6% das flechas eram superiores a 7,0 mm.

- Área Trincada (TR). De acordo com os parâmetros do Programa de Exploração da Rodovia (PER), a porcentagem máxima permitida de área trincada (TR) é de 15%. No levantamento do ano 17, um grande número de segmentos ultrapassou esse teto:

Abaixo estão listados os principais trechos onde o limite de 15% não foi obtido (ou seja, o percentual de trincas foi maior que 15%):

km 6+000 ao km 10+000: Os segmentos 7, 8, 9 e 10 apresentaram índices entre 16,03% e 24,07%.

km 22+000 ao km 23+000: O segmento 23 registrou 17,44%.

km 136+000 ao km 137+000: O segmento 175 atingiu 17,30%.

(iii) Relatório de Desnível da pista-acostamento (Doc. 29)

Trata-se relatório cujo objetivo é avaliar as condições de desnível entre a pista e o acostamento, identificado como um degrau que surge devido a movimentações estruturais distintas. O limite máximo aceitável para o desnível entre a pista e o acostamento é de 2,5 cm.

ANO 2022 (ano 14)

De acordo com a monitoração, alguns trechos não atendem aos parâmetros técnicos estabelecidos pelo Programa de Exploração de Rodovia (PER). A monitoração detectou diversas ocorrências que excedem o valor aceitável, vejamos: **Na Pista Sul, 5,1% das medições realizadas a cada 200m ficaram na faixa entre 2,5 cm e 5,0 cm; Na Pista Norte, esse índice foi de 5,6%, com a detecção adicional de um ponto (0,1%) com desnível superior a 5,0 cm.**

Além do mais, a inspeção realizada identificou diversos pontos onde o desnível (degrau) chega a atingir 3,5 cm em alguns trechos: Pista Sul: Foram detectados desníveis de 3,0 cm e 3,5 cm em segmentos como o km 279, km 326 e entre os kms 331 e 334; Pista Norte: Apresentou degraus de 3,0 cm e

3,5 cm em trechos como os kms 308, 326 a 330, 333 a 334, além de 3,0 cm nos kms 207 e 211.

Em comparação com o ano anterior, na pista norte (medição a cada 200m), houve o surgimento de desnível na classe D > 5, que era inexistente (0,0%) no ano 13 e passou a representar 0,1% no ano 14.

ANO 2023 (ano 15)

A inspeção identificou diversos pontos onde o desnível (degrau) ultrapassa significativamente o limite de 2,5 cm, chegando a atingir 4,0

cm em alguns trechos: Pista Sul: Foram detectados desníveis críticos em segmentos como o km 137 (3,5 cm), km 331 (4,0 cm) e km 332 (4,0 cm); Pista Norte: Apresentou degraus de 3,5 cm em trechos como os kms 317, 310, 211 e 209.

De forma geral, 9,1% das ocorrências (146 pontos) ficaram na faixa de desnível superior ao permitido (entre 2,5 cm e 5,0 cm): Na Pista Sul (medição a cada 200m), o índice de descumprimento foi de 9,1%; Na Pista Norte (medição a cada 200m), o índice foi de 8,1%.

Em comparação com o ano anterior, houve um aumento percentual de pontos críticos em ambas as pistas. Na Pista Sul (200m), a classe de desnível entre 2,5 cm e 5,0 cm subiu de 5,1% no ano 14 para 9,1% no ano 15. Na Pista Norte (200m), essa mesma classe subiu de 5,6% para 8,1%.

ANO 2024 (ano 16)

A inspeção identificou diversos pontos onde o degrau ultrapassa o limite de 2,5 cm, com alguns trechos atingindo valores críticos de 4,0 cm e 4,5 cm: Pista Sul: Foram registrados desníveis críticos em segmentos como o km 279 (4,0 cm), km 288 (4,0 cm), km 331 (4,0 cm) e km 332 (4,0 cm); Pista Norte: Apresentou degraus elevados em trechos como os kms 330 (4,5 cm), 328 (4,0 cm), 302 (4,0 cm), 211 (4,0 cm), 206 (4,0 cm) e 132 (4,0 cm).

O panorama apresentado no relatório indica que 4,8% das ocorrências ficaram na faixa de desnível superior ao permitido (entre 2,5 cm e 5,0 cm): Na Pista Sul (medição a cada 200m), 4,8% das ocorrências (78 pontos) ficaram na faixa de desnível inadequada, entre 2,5 cm e 5,0 cm; Na Pista Norte (medição a cada 200m), o índice de descumprimento também foi de 4,8% (78 pontos).

ANO 2025 (ano 17)

Os dados revelam uma deterioração nos índices de desnível em comparação com a medição anterior, já que houve aumento expressivo nas classes de desnível superior a 2,5 cm, que é o limite máximo permitido pelo Programa de Exploração da Rodovia (PER).

De acordo com o relatório, 50,9% de todas as ocorrências registradas estão acima do limite permitido pelo PER, sendo: 34,0% na classe entre 2,5 cm e 5 cm; 16,9% na classe considerada gravíssima, com desnível superior a 5 cm.

Além do mais, na monitoração anterior não havia registros de desníveis superiores a 5 cm em nenhuma das pistas. No cenário atual, esse índice

saltou para: Pista Sul: 16,9% dos pontos agora têm degraus > 5 cm; Pista Norte: 19,5% dos pontos agora têm degraus > 5 cm.

Não bastasse, os trechos classificados como "D = 0" (sem desnível) sofreram uma redução drástica, caindo de 25,8% para apenas 11,4% na Pista Sul.

Finalmente, há trechos com desníveis extremamente elevados (atingindo 7,0 cm a 8,0 cm):

- Km 142,00 ao 144,20 (Pista Sul): onde os degraus variam entre 6,5 cm e 7,5 cm.

- Km 153,80 ao 156,00 (Pista Sul): com registros contínuos de 4,0 cm a 7,0 cm.

- Km 333,00 (Pista Sul): atingindo o pico de 8,0 cm de desnível.

- Km 308,00 ao 311,00 (Pista Norte): com vários pontos apresentando 7,0 cm e 7,5 cm de degrau.

(iv) Relatório de Condições Estruturais do Pavimento (Doc. 30)

Trata-se relatório cujo objetivo é avaliar as condições estruturais do pavimento asfáltico do trecho paulista da BR-153, simulando o impacto de cargas rodoviárias para medir a capacidade de recuperação elástica da via. Quanto maior o seu valor, maior é o comprometimento estrutural do pavimento.

Com base nos dados da monitoração, identificou-se **comprometimento estrutural em 25% da rodovia**, pois, dos 777 pontos monitorados, **195 ocorrências (25%)** apresentaram resultados negativos, **indicando que uma parcela significativa da malha está com a estrutura comprometida.**

Esses 25% dos pontos ultrapassaram o limite máximo permitido de **Deflexão Característica** estabelecido para a fase de manutenção, não se encontrando em conformidade com o Programa de Exploração Rodoviária (PER), o qual define que a Deflexão Característica (Dc) máxima permitida é de 50 (0,01 mm).

Em resumo, embora a maior parte da rodovia (75%) esteja em conformidade, **um quarto do trecho sob concessão apresenta fadiga estrutural que exige atenção e obras de reparo.**

As medições detalhadas revelaram pontos com deflexões significativamente acima do permitido, **o que representa uma fragilidade estrutural severa nessas localizações.** Exemplo de valor negativo extremo inclui na região de São José do Rio Preto: km 110,000: registrou Dc de 72.

(v) Relatório de Irregularidade Longitudinal (Doc. 31)

Trata-se relatório cujo objetivo é medir a irregularidade longitudinal, medida através do Índice de Irregularidade Internacional (conhecido pela sigla IRI, do inglês International Roughness Index).

O IRI é um parâmetro técnico utilizado para quantificar o estado de conservação do pavimento de uma estrada e consiste no somatório, por quilômetro, das irregularidades da superfície do pavimento em relação a um plano de referência. Ele representa o desvio da superfície da rodovia que afeta a dinâmica dos veículos, a qualidade do rolamento e as cargas dinâmicas sobre a via.

O Programa de Exploração da Rodovia (PER) estabelece uma irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km em 100% da rodovia.

ANO 2022 (ano 14)

O relatório de monitoração apresenta uma situação de descumprimento das metas contratuais e deterioração do pavimento, uma vez que: *Apenas 38,61% da extensão da rodovia atende ao parâmetro de IRI \leq 2,7 m/km; A média geral de irregularidade é de 3,21 m/km (nas medições a cada 200m) e 3,25 m/km (por segmentos homogêneos de 1 km), ambos acima do limite permitido.*

A análise comparativa com o ano anterior revela uma piora acentuada nas condições do pavimento, já que o percentual de trechos com IRI $>$ 4,0 (considerado nível crítico de irregularidade) saltou de 20,5% para 26,6% (na medição a cada 200m) e de 15,7% para 27,1% na análise por segmentos homogêneos de 1.000m.

As planilhas de levantamento detalham inúmeros segmentos classificados como "Não atende", onde os valores de IRI ultrapassam frequentemente a marca de 4,0 ou até 5,0 m/km.

Entre os pontos negativos, destacam-se segmentos com IRI extremamente elevado, tendo sido registrados picos de irregularidade superiores a 5,0 m/km em diversos trechos, como, por exemplo, nos kms 120-122, comprometendo severamente a dinâmica dos veículos e o custo operacional do transporte.

ANO 2023 (ano 15)

Com base no relatório de monitoração, a situação da rodovia demonstra um agravamento na degradação do pavimento e um distanciamento ainda maior das metas contratuais em comparação ao ano anterior, pois os dados mostram que:

Os dados atuais mostram que o padrão estabelecido pelo PER está longe de ser cumprido: Apenas 35,48% da extensão da rodovia (considerando medições a cada 200m) atende ao parâmetro exigido (IRI \leq 2,7); A média geral de irregularidade subiu para 3,38 m/km (nas medições de 200m) e 3,39 m/km (nos segmentos de 1 km), valores significativamente acima do limite de 2,7 m/km.

Ainda de acordo com o relatório, houve aumento da irregularidade grave, haja vista que o percentual de trechos com IRI $>$ 4,0 (nível crítico) saltou de 26,6% para 31,4% na análise a cada 200m, enquanto que, na análise por segmentos de 1.000m, o aumento foi de 27,1% para 31,0%.

O relatório identifica também inúmeros segmentos classificados como "Não atende", com picos de IRI que ultrapassam

frequentemente a marca de 5,0 m/km e chegam a superar 6,0 m/km em pontos específicos, como nos kms 13-14.

ANO 2024 (ano 16)

Com base no relatório de monitoração, a situação atual da rodovia permanece em descumprimento generalizado das metas contratuais, apresentando cerca de 62% de sua extensão fora dos padrões de conforto e segurança exigidos pelo contrato de concessão.

De fato, os dados mostram que o pavimento ainda está longe de atingir o padrão estabelecido pelo PER, vejamos: Apenas 37,91% da extensão da rodovia (nas medições a cada 200m) atende ao parâmetro exigido ($IRI \leq 2,7$); A média geral de irregularidade é de 3,36 m/km (200m) e 3,38 m/km (segmentos de 1 km), ambos significativamente acima do limite de 2,7 m/km.

O relatório demonstra que o pavimento permanece severamente degradado, com mais de 31% da rodovia ainda apresentando IRI superior a 4,0, o que afeta diretamente a dinâmica dos veículos e o custo operacional do transporte e a segurança.

Segmentos como os do km 0 (IRI médio de 5,20) e km 13 (IRI médio de 5,63) apresentam condições extremamente precárias.

ANO 2025 (ano 17)

O Programa de Exploração de Rodovia (PER) exige uma irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km em 100% da rodovia.

A situação geral da via apresenta um agravamento na irregularidade do pavimento em relação ao ano anterior, **com a maioria da extensão monitorada acima dos limites contratuais estabelecidos.**

Os principais pontos da situação atual são:

- **Nível de Irregularidade (IRI):** O panorama, considerando medições a cada 200 metros, **revela que apenas 34,31% da rodovia possui um Índice de Irregularidade Internacional (IRI) igual ou inferior a 2,7 m/km. Por outro lado, 40,63% da extensão apresenta IRI superior a 4,0 m/km, indicando condições precárias de rolamento.**

- **Média Global:** A média do IRI para todo o trecho (km 0+000 ao km 347+700) é de 3,71, valor que se manteve consistente tanto na análise a cada 200m quanto na de segmentos homogêneos de 1000m.

- **Comparação com o Ano 16:** **Houve uma piora no estado do pavimento.** A porcentagem de trechos em boas condições ($IRI \leq 2,7$) caiu de 37,9% no ano anterior para 34,3% no ano atual. Simultaneamente, os trechos com IRI elevado ($> 4,0$) aumentaram significativamente, saltando de 31,1% para 40,6%.

Os relatórios de monitoração de pavimento acima detalhados comprovam que, na prática, a concessionária **Triunfo Transbrasiliana mantém o usuário trafegando sobre uma superfície com atrito degradado, onde a frenagem de emergência é comprometida, assumindo o risco pela sinistralidade elevada no local.**

(vi) **Relatório de Sinalização horizontal** (Doc. 32)

Trata-se de relatório de monitoração da retrorrefletância da sinalização horizontal na rodovia BR-153/SP (km 000 ao 347). Os documentos visam avaliar a conformidade de faixas, marcas viárias, zebrações e dispositivos, além de realizar a inspeção visual de tachas e tachões para detectar falhas físicas ou ausências.

A metodologia seguiu as diretrizes da norma NBR-14723, utilizando um retrorrefletômetro com geometria de 15 m (ângulo de observação de 1,5° e incidência de 86,5°), sendo que a sinalização horizontal não deve apresentar, em nenhum momento e em qualquer elemento, um índice de retrorrefletância inferior a 120 mcd/lx/m², segundo critério absoluto de desempenho definido no PER.

ANO 2022

Observa-se acentuada degradação da sinalização horizontal, ao longo do ano, e altos índices de reprovação em categorias específicas, como marcas viárias e dispositivos.

- Segmentos de Pista: A taxa de reprovação saltou de 5,13% (2 segmentos) em junho para 27,03% (11 segmentos) em dezembro.
- Dispositivos (Interseções/Retornos): As reprovações subiram de 20,60% para 38,76%.
- Marcas Viárias (Legendas/Símbolos): No 2º semestre, 62,55% (501 unidades) foram reprovadas, o que representa a maioria absoluta dos elementos avaliados.

- Zebrados (Canalização): A reprovação quase dobrou no segundo período, passando de 24,22% para 46,54%.

- Tachas (Estado de Conservação):

1º Semestre: 16,33% ruins ou faltantes.

2º Semestre: 20,78% ruins ou faltantes, indicando falhas na manutenção ou fixação.

ANO 2023

Em relação ao ano de 2023, há relatório de monitoração de sinalização apenas em relação ao primeiro semestre. **Nesse período, diversos elementos apresentaram níveis de visibilidade noturna inferiores aos parâmetros do Programa de Exploração de Rodovia (PER). Ademais, mantiveram-se os índices altos de reprovação, em relação ao ano de 2022.**

- Segmentos Longitudinais: 17,95% de reprovação (7 dos 39 segmentos avaliados apresentaram índices insuficientes).

- Dispositivos (Interseções, Trevos e Retornos): 29,32% de reprovação, totalizando 224 elementos em desconformidade de um total de 764.

- Marcas Viárias (Setas, Símbolos e Legendas): 28,73% de reprovação. Destaca-se o estado crítico nas pistas Norte e Sul, onde os índices de reprovação atingiram 71,93% e 70%, respectivamente.

- Marcas de Canalização (Zebrados): 21,54% de reprovação (123 unidades reprovadas de 571 avaliadas).
- Tachas e Tachões: 32,65% das tachas e 25,00% dos tachões foram avaliados como ruins ou faltantes, incluindo elementos quebrados, soltos ou afundados no pavimento.

ANO 2024

Os dados coletados em 2024 apontam para uma deterioração significativa na qualidade da sinalização horizontal, ao longo do ano, especialmente em dispositivos de interseção e marcas viárias, onde os índices de reprovação subiram drasticamente.

- Dispositivos (Interseções, Retornos e Trevos)

1º Semestre: 27,04% de reprovação.

2º Semestre: 41,01% de reprovação.

- Marcas Viárias (Símbolos e Legendas)

1º Semestre: 34,51% de reprovação.

2º Semestre: 51,66% de reprovação.

- Zebrados (Marcas de Canalização):

1º Semestre: 18,54% de reprovação.

2º Semestre: 41,59% de reprovação.

- Sinalização Longitudinal (Segmentos de Faixas):

1º Semestre: 19,51% de reprovação.

2º Semestre: 21,95% de reprovação.

ANO 2025

O relatório do primeiro semestre de 2025 aponta um elevado índice de reprovação em todas as categorias analisadas, demonstrando uma piora acentuada em relação aos demais anos, pasmem, COM TRECHO APRESENTANDO ÍNDICE DE 100% DE REPROVAÇÃO.

Em relação ao segundo semestre, várias categorias continuam com índices alarmantes de reprovação, que ultrapassam os 50%.

- Sinalização Longitudinal (Segmentos de Faixas):

1º Semestre: 43 reprovados de 47 avaliados (91,49%).

2º Semestre: 9 reprovados de 49 avaliados (18,37%).

- Dispositivos (Interseções, Retornos e Trevos):

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP**

1º Semestre: 577 reprovados de 813 elementos (70,97%).

2º Semestre: 451 reprovados de 1.377 elementos (32,75%).

- Marcas Viárias (Legendas e Símbolos):

1º Semestre: 889 reprovadas de 981 marcas (90,62%).

2º Semestre: 1.130 reprovadas de 1.690 marcas (66,86%).

- Marcas de Canalização (Zebrados):

1º Semestre: 651 reprovados de 712 pontos (91,43%).

2º Semestre: 613 reprovados de 938 pontos (65,35%).

- Tachas (Estado de Conservação - Ruins ou Faltantes):

1º Semestre: 170 elementos (39,72%).

2º Semestre: 306 elementos (69,39%).

- Tachões (Estado de Conservação - Ruins ou Faltantes):

1º Semestre: 28 elementos (71,79%).

2º Semestre: 28 elementos (71,79%)

3.2.4 - Dos Termos de Registros de Ocorrências (TROs) e das multas aplicadas pela ANTT:

A má qualidade na manutenção/conservação, a qual acarreta a degradação do pavimento da Rodovia BR 153, fica ainda mais nítida quando se nota que, nas fiscalizações realizadas pela ANTT, as quais resultaram na lavratura de Termos de Registros de Ocorrências (TROs), Autos de Infração e multas em face da concessionária Triunfo.

A ANTT informou, por meio do OFÍCIO SEI Nº 13153/2026/CIPRO/GERER/SUROD/DIR-ANTT (Docs. 33 e 34), que a extensa relação de Termos de Registro de Ocorrência (TROs) e Autos de Infração lavrados em face da concessionária Triunfo, referentes a irregularidades de sinalização, buracos, depressões, trincas, dentre outros no pavimento da referida rodovia, nos trechos entre Icém/SP e Ubarana/SP, consta do documento **SEI nº 41120331**, o qual foi juntado no Processo ANTT nº 50500.035551/2025-98, em 27/03/2026, que permanece classificado como público no Sistema Eletrônico de Informações – SEI, podendo ser consultado em sua integralidade por meio do site: <https://portal.antt.gov.br/sei> (consulta processual).

A relação dos processos administrativos sancionadores instaurados em decorrência dos Autos de Infração lavrados pela ANTT consta do documento denominado SEI nº 41327713, o qual foi juntado no Processo ANTT nº 50500.035551/2025-98 (<https://portal.antt.gov.br/sei>).

A ANTT informou, ainda, por intermédio do OFÍCIO SEI Nº 34474/2025/CIPRO/GERER/SUROD/DIR-ANTT (Doc. 35) (documento SEI nº 35488288, juntado em 09/09/2025 no Processo ANTT nº 50500.030503/2025-

11, que pode ser consultado em sua integralidade por meio do site: <https://portal.antt.gov.br/sei>), que a concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA**, desde o início da concessão do trecho paulista da Rodovia BR-153, em decorrência das irregularidades apontadas no parágrafo anterior, já sofreu **506 autuações** por aquela Agência Reguladora, que resultaram no astronômico montante de mais de 1 bilhão de reais em multas por descumprimentos contratuais, mais precisamente, **R\$ 1.121.681.408,46 (um bilhão, cento e vinte e um milhões, seiscentos e oitenta e um mil, quatrocentos e oito reais e quarenta e seis centavos)**.

Desse montante, **apenas R\$ 1.135.383,90 (um milhão, cento e trinta e cinco mil, trezentos e oitenta e três reais e noventa centavos), correspondentes a duas multas, foram efetivamente pagos.**

3.2.5 – Do Depoimento do Deputado Federal, José Augusto Rosa (CAPITÃO AUGUSTO), prestado no dia 12 de março de 2026 (Docs. 36 e 37).

Não bastasse a consistência das provas técnicas produzidas no bojo do inquérito civil 1.34.015.000291/2023-38, as testemunhas ouvidas, em mídia áudio e visual, também apontam para um histórico de descaso com a Rodovia BR 153 por parte da concessionária.

As graves falhas nas obras de uso e manutenção da Rodovia Transbrasiliana não são meras ilações, mas fatos notórios confirmados pelas testemunhas, no caso, pelo Deputado Federal José Augusto Rosa, pelos próprios agentes reguladores (ANTT) e pelas forças de segurança (PRF) que atuam diariamente em fiscalizações pela BR 153, especialmente no trecho entre Ícem-SP e Ubarana-SP.

A íntegra das oitivas encontra-se nos documentos anexos, como parte integrante desta inicial, de modo que passamos a descrever os pontos de maior relevância nos depoimentos de cada testemunha, em tópicos específicos, iniciando pelo depoimento do **Deputado Federal, José Augusto Rosa (CAPITÃO AUGUSTO)** (Docs. 36 e 37).

A testemunha, Deputado Federal Capitão Augusto (Docs. 36 e 37), declarou que a BR-153 é a **"pior rodovia" do interior paulista**, ressaltando que **a concessionária não realiza recapeamento estrutural, limitando-se a operações paliativas de "tapa-buraco" que tornam a direção dificultosa e extremamente perigosa.**

Ademais, destacou a histórica omissão da ANTT na fiscalização, apontando a grave ausência de balanças de pesagem, o que permite o tráfego livre de caminhões com excesso de peso, destruindo o asfalto. Quanto à notória precariedade na conservação da Rodovia Transbrasiliana, informou o estouro dos pneus de seu próprio veículo, por três vezes, em decorrência das crateras que se formam na pista.

Apenas a título ilustrativo, transcrevemos alguns trechos do depoimento do Deputado Federal Capitão Augusto, gravado em mídia áudio visual, no dia 12 de março de 2026:

"Primeiramente, só fazer uma breve introdução. Desde que eu fui eleito Deputado Federal em 2014, eu comecei essa luta realmente para melhorar **a BR-153, que é a pior rodovia do nosso interior aqui, com certeza absoluta.** A gente roda muito nas rodovias vicinais rurais. É muito melhor e traz muito mais segurança do que a BR-153" (...); Então, essa rodovia não oferece o mínimo de segurança. Eu fui da polícia rodoviária. Trabalhei muito tempo ali na cidade de Ourinhos. **Então conheço bem as rodovias e posso atestar e testemunhar realmente que essa rodovia já era ter sido, inclusive interdita durante vários períodos: excesso de buraco, sem acostamento, sem sinalização, uma**

rodovia que não faz recape asfáltico, só faz o tapa-buraco, que são aqueles “manchão” que faz com que a direção seja muito dificultosa mesmo, o tempo todo trepidando. É praticamente impossível você dirigir se você não estiver com as duas mãos firmes no volante, segurando. **À noite, com chuva e cerração, então, nem se fala, um risco total. E os acidentes estão aí para comprovar o perigo que é essa BR-153. Para piorar, o serviço de manutenção também deles é extremamente precário. Quando eles fazem a operação tapa-buraco e às vezes é um trecho pequeno, um trecho de cinco, dez metros, pequeno mesmo, minúsculo, eles fazem a Operação “Siga e Pare”, que é um risco absurdo para a segurança e já causou inúmeros acidentes aqui na BR-153. É inacreditável. Eles não têm pessoa especializada, qualificada, nem contingente suficiente para fazer uma operação como essa, interditar uma BR-153 nesse trecho.** Então é uma lástima, realmente, é um perigo tremendo. Aí de tanto apertar a ANTT, que fica registrado aqui, que eu considero um órgão omissa ao longo desses doze anos, era para ter fiscalizado muito mais e autuado, muito mais”; (...); .Reclamaram que não tinha balança. Eu fui lá, officiei a ANTT, officie o DNIT, para que o governo colocasse balança na BR-153, porque isso aqui é uma via de fuga para os caminhões mais pesados, que estão com excesso de peso, de tráfego livre na BR-153 paulista, porque nas demais rodovias do estado de São Paulo, graças a Deus, o estado de São Paulo é muito bem servido de rodovias, existe a fiscalização, existe a balança, existe a pesagem, e na BR-153 é um trânsito livre para os caminhões cometerem esses abusos, esses excessos de peso para trafegar na BR-153. Então fica também aqui registrado mais essa omissão da ANTT e do DNIT que não cobrou, não exigiu e não possibilitou a instalação de balança nenhuma no trecho da BR-153, em São José do Rio Preto, Lins, Marília e Ourinhos. Não tem, é livre; (...) Praticamente eles vieram para fazer a operação tapa-buraco; (...) **Eu por três vezes tive o estouro do pneu do meu carro, que é um Corolla, aqui nessa BR-153. Por sorte, até por ser policial militar, vinte e cinco anos de policial militar, tenho curso de direção defensiva, curso de direção ofensiva, sabe?** Então estava dentro da velocidade, então não houve consequência de o carro me jogar numa pista contrária para ter uma colisão frontal. (...) Eu tenho vinte e cinco anos de policial militar e dois na polícia rodoviária aqui de Ourinhos, que pegava também ali a parte da BR-153, e agente sempre tinha contato com os policiais rodoviários. **Então, o que a gente percebe? Que talvez, até a maior parte dos acidentes aqui, é decorrência do estado de conservação da rodovia. É uma temeridade, realmente, essa questão da falta de sinalização de solo, a falta de manutenção da rede de asfalto, tanto que eles são obrigados a oferecer até os trechos que eles recapearam. Então não tem recape.** Os trechos que recapearam, com certeza, não chega a cinco por cento da malha rodoviária. A única coisa que eles fazem é tapa-buraco em cima de uma manta asfáltica, já muito, muito antiga. Então é realmente algo

que extrapola qualquer senso mínimo de segurança essa BR-153. Então, por isso, realmente que a quantidade de acidentes de trânsito dela é absurda. Conhecida como corredor da morte, na região, é a pior rodovia disparado de todo o oeste paulista. E a minha experiência como policial militar de vinte e cinco anos, como policial rodoviário bombeiro, que também fui, que essa rodovia, talvez em vários períodos, já devia ter sido, inclusive interditada em vários trechos".

3.2.6 – Dos depoimentos dos servidores da ANTT – (Docs. 38 a 46)

Os servidores da ANTT também foram ouvidos na condição de testemunhas durante a tramitação do inquérito civil 1.34.015.000291/2023-38. O termo de oitiva foi juntado no Doc. 38, e a gravação dos depoimentos foi juntada nos Docs. 39 a 46, em anexo à presente.

Os agentes vinculados à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) confirmaram, de forma uníssona, o descumprimento contumaz do contrato de concessão nº 05/2007 e do PER pela concessionária **Triunfo**.

A testemunha, Sérgio Ricardo Pina (Docs. 39/46), Especialista em Regulação (Chefe do escritório de Fiscalização e Infraestrutura da ANTT), afirmou que é do conhecimento da concessionária que a Rodovia BR 153 possui um grave **"problema estrutural de pavimento", mas que a Triunfo somente executa serviços paliativos que não atendem às boas técnicas de engenharia, transformando a pista numa mera "sequência de remendos"**.

A esse respeito, cabe trazer à colação os principais trechos de seu depoimento (Docs. 39/46):

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

"Que a concessionária reiteradamente não cumpre as obras de melhoria, não tendo cumprido, inclusive, o parâmetro inicial que havia, que era de trabalho de recuperação do pavimento ao final do quinto ano e, por isso, eram demandados sempre através de TRO, que é como se fosse uma ordem de serviço; (...) observa-se que não houve um trabalho de recuperação do pavimento, existindo um problema estrutural de pavimento; que, anualmente, a empresa concessionária tem que entregar uma monitoração de pavimento, que podem ter quatro ou cinco parâmetros, e a empresa nunca atingiu tais parâmetros, o que leva à emissão de autos de infração; que se verifica também falta de tecnologia associada ao trabalho de reciclagem do pavimento, citando, como exemplo, a ausência de caminhão térmico; que não há esforço de investimento tecnológico da empresa para que tenha um resultado melhor; que, tanto os projetos como a execução do serviço pela concessionária não suprem as necessidades dos usuários, que não sentem como se estivessem num pavimento, mas, sim, numa sequência de remendos; que a empresa não atende às boas técnicas de engenharia; que, pelo contato com colegas da ANTT e como usuário, observa que as irregularidades na execução dos serviços, por inobservâncias das normas técnicas e os melhores padrões dos serviços, ocorre desde o início da concessão; que, durante os cinco primeiros anos, contratualmente há a previsão de recuperação do pavimento, o que não foi cumprido pela empresa e foi confirmado por uma comissão de recuperação da rodovia; que, embora houvesse previsão no contrato de concessão, a concessionária não cumpriu o prazo para instalar as balanças móveis e, embora não tenha certeza, acredita que foi emitido auto de infração em desfavor da empresa; (...)"

A testemunha, Agnaldo Madela Marques (Docs. 39/46), Especialista em Regulação da ANTT, corroborou que, de 2010 a 2025, ou seja, ao menos por 15 (quinze) anos, **a empresa nunca atendeu integralmente os parâmetros do contrato, destacando a situação "bem problemática" das áreas trincadas no trecho de São José do Rio Preto/SP, até o Km 0 (zero), em Icém-SP.**

Vejamos alguns trechos de seu depoimento:

"Que tem conhecimento das condições da rodovia desde 2010, quando ingressou na agência e foi lotado no escritório de fiscalização e, pelo que observa, o que é corroborado pelos relatórios de monitoração, é que, **quanto ao pavimento, nunca se conseguiu atingir os parâmetros previstos no PER, sempre encontrando-se aquém do esperado; que, de 2010 até 2025, em nenhum momento a empresa atendeu integralmente os parâmetros do PER, citando-se, por exemplo, o não atendimento dos parâmetros de pavimento, deflexão, degrau pista/acostamento,**

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

área com trincas FC-3 e excesso de remendos; que a má condição do pavimento leva a uma má condição da sinalização horizontal; que, especialmente nos últimos três anos, está muito ruim a condição da sinalização horizontal, o que é um efeito colateral da má condição do pavimento e contribui para a causa de acidentes; que, especificamente no trecho que vai de Icém/SP a Ubarana/SP, os parâmetros anteriormente citados não são atendidos; que de São José do Rio Preto até o Km 0, a condição do pavimento está bem problemático quanto às áreas trincadas, degrau na pista e do pavimento em si; que, com base nas monitorações no período de 2010 até os dias de hoje nunca houve o cumprimento integral dos parâmetros contratuais e do plano de exploração da rodovia".

A testemunha, Eric Costa Oliveira (Docs. 39/46), atuante na fiscalização pela ANTT, declarou que as ações de conservação da rodovia empregadas pela concessionária são estritamente superficiais, não havendo a reabilitação da base do asfalto, de modo que o colapso do pavimento prejudica diretamente a sinalização refletiva horizontal, o que confunde os motoristas à noite e potencializa os acidentes.

Nessa linha, também trazemos à colação os principais trechos de seu depoimento:

Atua na ANTT desde 2009 na fiscalização da Rodovia BR-153 (Transbrasiliana); que nunca houve um cumprimento pleno dos parâmetros de atendimento de desempenho; que, até o ano passado, quando se detectava o não atendimento dos parâmetros, emitiam-se autos de infração ou medidas sancionatórias e que, no novo regulamento, existem outras modalidades de medidas sancionatórias e que podem, inclusive, se tornarem em multas nas instâncias superiores; que, para que os parâmetros sejam atingidos, acredita que é necessária uma reabilitação do pavimento nos termos do que o DNIT define no manual de reabilitação de pavimentos, pois existe muito problema da chamada base, que é a interface entre o solo e a camada asfáltica, que é o que se vê, não sendo suficiente um simples recape; que a concessionária tem se limitado a medidas paliativas, que não são suficientes ao atendimento do PER, sendo que a empresa apenas atende ao que se chama de conservação da rodovia, e ainda assim, não atendimento de cem por cento; que, no que tange à manutenção e atendimento a parâmetros de desempenho, a concessionária não consegue atingir com as medidas adotadas; que sobre a Nota Técnica no 232/2024, por ele assinada, e que tratava do número de reclamações do pavimento recebido através da ouvidoria, a ideia é que, realmente, da concessionária fosse exigido um plano mais intensivo e completo, porém, ao final, apenas obteve-se algumas medidas de recape para a melhoria do conforto em

alguns trechos; que, quanto às condições de segurança da rodovia e critérios de sinalização previstos no PER, a concessionária não os cumpre plenamente, citando, como exemplo, as refletências, ou seja, o quanto a luz de um veículo tem que voltar para o olho do motorista, sendo que uma boa parte da rodovia não consegue refletir o suficiente essa luz; que essa falha no cumprimento contratual em manter a sinalização no padrão técnico adequado prejudica as condições de segurança da rodovia, o que pode causar acidentes, pois o motorista pode se confundir quando a sinalização não está bem realizada ou não reflete suficientemente a luz do tráfego; que em nenhum momento houve o cumprimento pleno do plano de exploração da rodovia".

3.2.7 – Dos depoimentos dos Policiais Rodoviários Federais (Docs. 47 a 50)

Os Policiais Rodoviários Federais (PRFs) que patrulham a Rodovia BR 153, diuturnamente, também foram ouvidos durante a investigação, sendo que atestaram o risco de morte constante imposto aos usuários em decorrência do descaso na condução dos serviços de obra de uso e conservação por parte da concessionária Triunfo. O termo de oitiva foi juntado no Doc. 47, e a gravação dos depoimentos foi juntada nos Docs. 48 a 50, em anexo.

O PRF, Nilson Restanho (com 25 anos de atuação no trecho), classificou a área da divisa com MG até o Km 40 como "caótica" e de risco iminente para a segurança dos usuários. Ele explicou a ineficácia das obras da Triunfo: a empresa faz apenas um "tamponamento momentâneo e superficial" que se solta na primeira chuva, gerando um descascamento perigoso da pista, mencionando, ainda, o alto risco de aquaplanagem devido à incapacidade de drenagem da via. Vejamos os principais trechos de seu depoimento:

"Que é policial há 32 anos e, especificamente na região entre Icém/SP e Ubarana/SP, há 25 anos; que, atualmente, a rodovia oferece riscos iminentes aos motoristas que

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

trafegam devido à quantidade de buracos, tanto em profundidade quanto em extensão, pois, certamente, compromete carros e motos, assim como coloca em risco também os pneus de caminhões, que são de porte maior; que o pior trecho é da divisa entre Minas Gerais e São Paulo até aproximadamente o Km 40, que se encontra em situação caótica e necessita de uma intervenção mais que urgente, pelo risco iminente, principalmente à noite, ou quando chove e os buracos ficam tamponados com água; que, embora entre o Km 40 e Km 75 haja uma melhora, ainda assim apresenta panelas esparsas e, do Km 75 em diante, também há pontos necessários de intervenção; que, quanto aos tipos de defeitos atualmente existentes na rodovia, primeiramente cita os buracos, incluindo partes do acostamento que não são trafegáveis, até para permitir um desvio entre os veículos, havendo ainda problemas de aquaplanagem em muitos locais, onde a água percorre o leito viário, sendo que deveriam ser desviados pelas laterais, e ainda há defeitos de sinalização horizontal e vertical; que, quando do início da concessão, por volta do ano de 2007, houve uma melhora das condições em comparação ao período anterior, quando não havia concessão, porém, por volta do ano de 2016/2017, começou a haver um relaxamento na manutenção; que a situação atual é o resultado de um acúmulo de anos sem uma devida preparação, manutenção, antecipação aos períodos de chuva, que é o período mais crítico; que atualmente a empresa faz apenas um tapamento de buraco, jogando apenas uma massa, para tentar fazer com que não haja acidentes graves, mas, tão logo chove, esse material sai novamente, porque não é feita uma preparação adequada de desligamento de produtos químicos que fazem a cola do produto, sendo feito apenas um tamponamento momentâneo e superficial; que o reparo superficial faz com que haja o retorno desse problema de uma maneira muito rápida, bastando uma próxima chuva e a passagem dos veículos para que haja a remoção do material que não foi devidamente colado; que, cabe destacar que, nessa situação, há um descascamento da camada de asfalto que foi colocada na velha, ou seja, por cima do asfalto ruim é uma capa por cima, que se solta e faz com que o asfalto fica irregular, o que aumenta os riscos de acidentes; que ocorrem acidentes com frequência cujas condições da rodovia contribuíram; que, no trecho entre o Km 75 e Km 99, onde a concessionária realizou a duplicação da rodovia recentemente, já há pontos onde é necessária manutenção por deformação de depressão e buracos; que, nesse mesmo trecho recém duplicado, nota-se desconforto ao usuário em razão das ondulações existentes, incompatível com uma pista nova".

O depoimento do PRF, Daniel Mataragi Filho, corrobora o descaso sistemático com a Rodovia BR 153 por parte da **Triunfo**, esclarecendo que as condições gerais da Rodovia BR 153 sob a gestão da concessionária Triunfo nunca foi plenamente seguras, sendo rotineiros os prejuízos materiais (estouro de pneus e rodas) e os acidentes graves, destacando que o trecho de Onda Verde a Icém, que

se encontra sujeito à jurisdição desta Subseção Judiciária, como o de situação mais precária na atualidade:

"Que é Policial Rodoviário desde 2005 e trabalha na BR-153 em São José do Rio Preto desde 2006; que, desde que a empresa Triunfo assumiu a concessão da rodovia, as condições, no trecho entre Icém/SP e Ubarana/SP, sempre foram de regulares para precárias; que não dá para dizer que, em algum momento, a rodovia esteve plenamente segura; que, quase semanalmente, a PRF envia relatório à concessionária em razão da constatação de situação que pode virar risco de acidente ou devido ao mal estado de conservação, para que sejam adotadas providências; que, em todos esses anos, tem a percepção de que a concessionária nunca conseguiu deixar a rodovia bem conservada, de uma forma segura para os condutores quanto à estrutura viária; **que, em muitos momentos, essa falta de conservação da rodovia acaba trazendo prejuízo aos usuários e o principal deles é o estouro de pneu, o estrago de uma roda e, numa situação mais grave, já causou acidentes; que, hoje, o trecho mais crítico é o de Onda Verde até Icém, que se encontra em situação precária;** que, no trecho recém duplicado pela concessionária, que vai de Bady Bassit até Justiça Federal - 6ª Subseção Judiciária - São José Do Rio Preto/sp Bonifácio, já há alguns buracos e afundamento do solo".

3.2.8 – Da Nota Técnica SEI nº 232/2024 – (Doc. 51)

A própria Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária da ANTT asseverou, por meio da Nota Técnica SEI n.º 232/2024/SP/ESREGROD-SPAULO/SUDESTE/COROD/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT, que a monitoração do pavimento, referente ao ano 2023, registrou que “o plano de ataque” realizado pela concessionária **“não foi suficiente para a completa recuperação do pavimento, o que se traduz na continuidade das reclamações dos usuários junto à Ouvidoria da ANTT.”**

Por tal motivo, a referida equipe de fiscalização sugeriu que fosse **“requisitado da Concessionária, com o peso da autoridade das instâncias superiores da ANTT, um plano abrangente e, principalmente, rápido, de restauração do pavimento da rodovia, tendo em vista a baixa reputação da concessão no local, que prejudica a imagem da ANTT”**

(conforme Nota Técnica SEI n.º
232/2024/SP/ESREGROD-SPAULO/SUDESTE/COROD/GEFOP/SUROD/DIR
/ANTT) (Doc. 51).

3.2.9 – Das constatações do Tribunal de Contas da União (TCU) – (Docs. 52 e 53)

O Tribunal de Contas da União (TCU), no julgamento do Processo **TC 026.756/2020-0**, proferiu o Acórdão nº 2167/2022 – Plenário (Doc. 52), que versa sobre irregularidades na execução da concessão da BR-153/SP, cujo trecho, reitera-se, é administrado desde fevereiro de 2008 pela Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S.A.

A instrução técnica, com base em documentos apreendidos pela Polícia Federal na empresa CT-Vias, responsável pelos levantamentos de campo, cotejou os dados originais com os relatórios apresentados à ANTT, demonstrando a manipulação dolosa das informações ao apontar que **o objetivo da concessionária foi simular conformidade contratual, evitar a aplicação de multas e continuar a arrecadação tarifária sem realizar os investimentos devidos.**

O TCU constatou adulterações reiteradas nos parâmetros técnicos contratuais, entre os anos de 2016 e 2018, em especial:

a) Irregularidade Longitudinal (IRI): relatórios informavam conformidade em 85–93% da pista, quando os dados reais revelavam que 50% a 59% da extensão estava fora do padrão, com até 13% acima de 4 m/km, limite máximo desde o início da concessão.

b) Deflexão: a concessionária reportou 3% de não conformidade, porém medições reais apontaram 23% da pista acima do limite, inclusive com manipulações grosseiras em planilhas (valores de D0 inferiores a D20).

c) Desnível Pista–Acostamento: os relatórios oficiais apontaram plena conformidade, mas, na prática, até 33% da via apresentava desníveis superiores a 2,5 cm, sendo que alguns trechos ultrapassavam 5 cm, com risco gravíssimo à segurança.

d) Afundamento em Trilha de Roda (ATR): relatórios indicavam apenas 1% em desconformidade; dados reais mostraram 14% da rodovia com falhas estruturais.

Também houve adulteração nos índices de retrorrefletividade da sinalização horizontal e vertical. Embora o contrato exigisse índices mínimos de 120 mcd/lx·m², a Transbrasiliana apresentou relatórios falsos à ANTT, mascarando níveis de retrorrefletância muito inferiores.

A falsificação impossibilitou a adoção de medidas corretivas pela Agência Reguladora, ou seja, manteve os usuários expostos a condições precárias de visibilidade noturna.

O TCU enfatizou que as condutas:

a) ludibriaram a fiscalização da ANTT e deturparam o objetivo do Programa de Exploração da Rodovia (PER);

b) comprometeram a segurança e o conforto dos usuários, que trafegaram em rodovia com pavimento deteriorado e sinalização deficiente; e

c) acarretaram o enriquecimento ilícito da Concessionária, pois deixou de aplicar recursos em manutenção e conservação, porém continuou arrecadando as tarifas de pedágio.

Assim, concluiu o TCU que tais condutas poderiam ensejar a caducidade da concessão (art. 38 da Lei 8.987/1995) e a declaração de inidoneidade da empresa (art. 88 da Lei 8.666/1993).

Mas não é só.

Embora tenha lavrado autos de infração e aplicado multas (limitadas a R\$ 10 milhões por força do art. 78-F da Lei 10.233/2001), **a ANTT não implementou providências efetivas para sanar os vícios, instaurar pré-caducidade ou recompor o equilíbrio contratual.**

O TCU reconheceu falha regulatória relevante, pois a Agência Reguladora, mesmo ciente da fraude, não adotou medidas proporcionais, permitindo que a Transbrasiliana permanecesse sem punições adequadas.

As constatações do TCU são inequívocas quanto à ocorrência de fraude contratual dolosa praticada pela Transbrasiliana, em afronta:

a) ao art. 31, incisos I, III e IV, da Lei 8.987/1995, que impõe à concessionária a obrigação de prestar serviço adequado e observar padrões técnicos de qualidade, segurança e atualidade;

b) ao art. 38 da Lei 8.987/1995, que prevê a caducidade do contrato em caso de grave descumprimento das obrigações;

c) ao art. 88, inciso III, da Lei 8.666/1993, que autoriza a declaração de inidoneidade de empresa que fraudas contratos administrativos;
e

d) aos princípios da legalidade, moralidade e eficiência (art. 37 da Constituição Federal), uma vez que os atos fraudulentos desviaram a finalidade pública da concessão, precarizando o serviço essencial prestado à coletividade.

Dessa forma, o Acórdão nº 2167/2022 – TCU/Plenário (Doc. 52) constitui prova qualificada das irregularidades, reforçando a necessidade de atuação judicial para:

a) assegurar a responsabilização da concessionária e de seus gestores;

b) restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor do interesse público; e

c) apurar a omissão da União e da ANTT, que, embora cientes das manipulações, não impediram a continuidade das práticas fraudulentas.

Registre-se, ainda, que, por meio do Acórdão n.º 827/2025 – TCU – Plenário (Doc. 53), foi acordado, por unanimidade, por aquele Tribunal que a não adoção pela ANTT: “(...) sem justificativa adequada, dos trâmites para a instauração do processo de caducidade da concessionária

Transbrasiliana, BR-153/SP, a despeito de ter ocorrido o descumprimento dos prazos fixados na Portaria 199/2021/SUROD/ANTT, configura violação aos arts. 4º, parágrafo único, e 5º, § 3º, da Resolução-ANTT 5.935/2021, c/c o art. 38, § 1º, inciso I, da Lei 8.987/1995.” (Relator Ministro Benjamin Zymler, Processo n.º 008.125/2023-6, Data da sessão 16/04/2025, Número da ata n.º 12/2025 – Plenário).

Por essas razões, as conclusões do TCU reforçam os elementos que fundamentam a presente Ação Civil Pública, constituindo substancial indício de desídia da **concessionária Triunfo, da ANTT e da União (Ministério dos Transportes)** no desempenho dos seus respectivos misteres legais, de modo que apenas a intervenção do Poder Judiciário nos parece apta à imposição de medidas cíveis e sancionatórias, capazes de reparar os danos causados ao erário e à coletividade.

3.2.10. Das reclamações dos usuários da rodovia

A precariedade da conservação da rodovia BR 153 como um todo, conforme demonstrado nos itens anteriores, acarretou também a legítima insatisfação dos usuários, que peticionaram diuturnamente perante o Ministério Público Federal e Estadual, sempre reiterando as péssimas condições da rodovia:

a) em 31/08/2023, foi apresentada manifestação, registrada na Sala de Atendimento ao Cidadão do MPF (SAC/MPF), em que o manifestante CESAR HORIUTI aponta, em síntese, o seguinte (Manifestação 20230065878) (Doc. 54):

"Venho por meio desta solicitar a atuação do MPF junto a concessionária Triunfo Transbrasileira uma vez que reclamações já efetuadas junto a sua ouvidoria bem como a ANTT (último contato em anexo) não surtem efeito. Desde que assumiram o trecho paulista desta rodovia (2015), que é pedagiada, não se observa nenhum tipo de benfeitoria ou melhoria (exceto a duplicação do trecho Rio Preto a José Bonifácio cujo custo está sendo cobrado em forma de aumento do pedágio). Nenhum trecho de pista adicional ou recapeamento dos trechos mais desgastados foram realizados no decorrer destes 8 anos de concessão. Apenas paliativos como tapa buracos e muitos deles feitos de forma bem precária. Pela condição do pavimento ao longo da rodovia estar se "esfarelando", observam-se a falta de sinalização em vários pontos, ondulações e novos "buracos" surgem com facilidade e rapidamente. O papel que é oferecer e manter uma rodovia em boas condições não se observa. Sou usuário e faço uso semanal deste trecho da rodovia há muitos anos e necessito utilizar esta rodovia por falta de opções (demais muito longas) para chegar ao meu destino. Em anexo encaminho o último e-mail de uma reclamação feita junto a ANTT que informa sobre a quantidade de patologias/notificações encontrados em uma vistoria em determinado mês do ano passado".

b) em 19/03/2024, foi apresentada manifestação, na Sala de Atendimento ao Cidadão do MPF, em que o manifestante ROGERIO DE SOUZA BORGES aponta, em síntese, o seguinte (Manifestação 20240016056) (Doc. 55):

"Excelência, diversos trechos da rodovia BR 153, principalmente na região compreendida entre os municípios de São José do Rio Preto/SP, Onda Verde/SP, Nova Granada/SP, Icém/SP e Fronteira/MG, apresentam buracos, ondulações e inúmeras deformidades na pista, o que causa prejuízos inaceitáveis à segurança dos usuários, com aumento

exponencial dos riscos à vida e integridade física dos cidadãos, especialmente com a aproximação do período de chuvas, conforme imagens anexas a essa representação. É sabido que toda rodovia que é administrada sob o regime de concessão, tal como ocorre com a BR 153, a empresa concessionária tem o direito de cobrar pelo uso, por meio dos pedágios que, inclusive, tem as tarifas reajustadas, periodicamente, conforme cláusula e índices contratuais. Todavia, atrelado ao bônus de se cobrar tarifas pelo uso, tem-se o ônus da conservação da referida via, com obras de manutenção da qualidade, bem como com obras de melhorias da malha viária já existente. Porém, atualmente, o que temos visto nos trechos da rodovia supracitada, ao lado de reajustes constantes da tarifa de pedágios, é o descaso com a manutenção e conservação da malha viária, o que impede sequer de aventar qualquer incremento de obras para melhoria. Tais condutas omissivas da empresa concessionária além de serem ilegais na medida de em que atentam contra os princípios e direitos constitucionais, como, por exemplo, o direito de ir e vir com segurança e integridade, também ferem as cláusulas do contrato de concessão firmado entre as partes e que, com certeza, tem a previsão de medidas coercitivas ou até rescisão, nos casos de inadimplemento por alguma das partes signatárias. Assim sendo, considerando que: 1) a rodovia BR 153 é uma rodovia federal e que se encontra sob concessão da empresa Triunfo Transbrasiliana que lucra milhões de reais com a cobrança de pedágios, nos trechos que possui a concessão; 2) atualmente, nos trechos informados de tal rodovia, há inúmeros buracos e problemas de má conservação e com condições de uso precárias; 3) a realidade atual da rodovia, além de ser ilegal e demonstrar o descumprimento dos termos do contrato de concessão, vem causando diversos prejuízos aos usuários que estão insatisfeitos e até revoltados com a situação, conforme comprova o abaixo assinado anexo; 4) cumpre informar, que existe cláusulas contratuais onde a concessionária assume o compromisso de duplicar a via, porém, até a presente data, o serviço não foi executado no trecho entre o município de

Icém e o município de São José do Rio Preto, a duplicação irá trazer mais segurança e reduzir consideravelmente o número de acidentes (...)"

c) em 06/08/2024, foi apresentada manifestação, na Sala de Atendimento ao Cidadão do MPF, em que o manifestante EDGAR LAZZARINI MAFRA aponta, em síntese, o seguinte (Manifestação 20240048855) (Doc. 56):

"(...) Sou morador do noroeste paulista e usuário de uma rodovia federal (BR-153). Venho por vezes pedindo ajuda à ANTT referente ao DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL JUNTO À UNIÃO da concessão da empresa "Concessionária Triunfo-Concebra". Mas, conforme comprovo em anexo deste, a ANTT não tem cumprido seu papel de agente fiscalizador. Exemplo disto é que na mensagem que segue, a ANTT acatou a alegação de que "o trecho em questão (de minha queixa) não faz parte dos km's da BR-153 administrados pela Concessionária". Alegação que cai por terra com a mais simples pesquisa em sites de busca. Tendo já pedido socorro por diversos anos sem sucesso junto à ANTT e certo de que sou apenas mais um em no mínimo dezenas que já certamente fizeram estas queixas, venho junto ao MPF buscar uma alternativa de ajuda aos usuários que se veem desamparados em uma rodovia perigosa devido recorrente descumprimento das obrigações contratuais da concessionária junto à União."

d) em 15/09/2024, foi apresentada representação no Ministério Público do Estado de São Paulo, a qual foi posteriormente remetida a este órgão ministerial (Protocolo PRM-SSP-SP-00007333/2024), em que o manifestante PAULO CESAR POMPEU noticia, em síntese (Doc. 57):

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

"A Concessionária Triunfo Transbrasiliana, que tem a concessão de manutenção do trecho de São José do Rio Preto/SP e que por isso cobra pedágio do usuário, não está dando manutenção de coleta de lixo nos acostamentos e área verde da rodovia, permitindo o acúmulo de muito lixo, (plásticos principalmente) crescimento de mato nas áreas verdes e barrancos, vias de acesso e nos trevos, além de não fazer a reposição de sinalização danificada por acidentes e guard rails danificados. (próximo ao trecho da PRF - trevo de acesso ao Clube Harmonia). Esse guard-rail está danificado há mais de três anos e no estado em que se encontra não tem função alguma, inclusive se tornando um perigo para a circulação de veículos (intensa) no local. No viaduto sobre a Rod. Washington Luiz, outro guard-rail danificado recentemente se encontra abandonado, como sucata, sobre o viaduto da SP. 310".

e) em 29/11/2024, foi apresentada representação no Ministério Público do Estado de São Paulo, a qual foi posteriormente remetida ao MPF (Protocolo PRM-SSP-SP-00009671/2024), em que o manifestante NIWTON JOSE DE SOUZA OLIVEIRA noticia, em síntese (Doc. 58):

"(...) Rodovia BR-153 Transbrasiliana, concessão estabelecida em 18/02/2008 com Empresa Controladora TPI – Triunfo Participações e Investimentos S. A. Constata-se no trecho, pedagiado, entre São José do Rio Preto - SP e Nova Granada - SP, de forma notória, a catastrófica qualidade do asfalto, ausência de manutenção e a não duplicação da via, elementos que se convertem em elevada insegurança aos usuários, demonstrada pelos números alarmantes de acidentes com óbito, mesmo após 16 anos desta delegação".

f) em 09/02/2025, foi apresentada representação no Ministério Público do Estado de São Paulo, a qual foi posteriormente remetida ao MPF

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

(Protocolo PRM-SSP-SP-00001233/2025), em que o manifestante CARLOS FARIAS noticia (Doc. 59):

"Meu nome é Carlos, sou representante comercial, então vivo pelas estradas. Na última semana me desloquei entre a minha cidade São José do Rio Preto-SP até Itumbiara-GO (a rodovia que liga esses dois municípios é a BR 153) É Vergonhoso a situação desta rodovia, só tem buraco e remendo em 100% do trecho que percorri mato alto tampando a visibilidade das placas, entre Rio Preto até o Trevão é pista simples, as pontes são da década de 60, nestas pequenas pontes não há acostamento, ou seja, se um carro sair para ultrapassar e o outro estiver no sentido contrário, já era, vc não tem para onde fugir O serviço de tapa buraco é tão ruim que fica um operador em cima de um caminhão jogando aquela areia de asfalto nos buracos, daí são os próprios carros e caminhões que estão transitando que tem que fazer o serviço de compactação daquela espécie de areia com piche, isso é o cúmulo do absurdo (...) não bastasse isso, o que mais me assusta é saber que esta rodovia é pedagiada, ou seja, eu ainda tenho que pagar para transitar por ela (...) Eu pago impostos para poder transitar por uma rodovia decente, daí vem o governo e diz que não é suficiente, que além do imposto eu tenho que pagar pedágio, daí eu pago o imposto e o pedágio e tenho que andar por uma rodovia cheia de buracos, de remendos, que não fazem a roçagem do mato alto, que não fazem acostamento nas pontes, que não duplicam uma rodovia que tem um trânsito absurdo, absurdo, muito movimento 24 horas por dia. Onde é que está indo esse dinheiro do pedágio? (...) Fazem 20 anos que transito por esta rodovia, neste trecho que informei, e nesses 20 anos, a percepção que tenho é que ela só piora, só piora."

g) em 15/04/2025, foi recebido o Ofício 0024/GDFCA/2025 do Deputado Federal CAPITÃO AUGUSTO (Protocolo PRM-SSP-SP-00003090/2025), noticiando o seguinte (Doc. 60):

"Cumprimentando-o cordialmente, venho, por meio deste, solicitar a atenção e providências urgentes desse respeitável Ministério Público frente à situação alarmante de insegurança, negligência e risco iminente à vida humana ao longo do trecho da rodovia BR 153, sob concessão da empresa Triunfo, no estado de São Paulo. Apesar de a referida concessionária estar há 17 anos à frente da gestão da rodovia e ainda possuir muitos anos de contrato vigente, é público e notório o abandono da manutenção, ausência de obras previstas, precariedade da sinalização, buracos, falta de acostamento adequado e alto índice de acidentes com vítimas fatais. (...) Ressalte-se que **A Triunfo já foi multada em milhões de reais por não cumprir as cláusulas contratuais**. Conforme informado pelo Sr. Roger da Silva Pêgas, então Superintendente de Infraestrutura Rodoviária da ANTT, quando lhe questionei em audiência da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, **só no triênio 2021/2023, foram praticadas 106 infrações contratuais pela Concessionária e, mesmo assim, a Triunfo Transbrasiliana ainda continua com seu contrato vigente**. O detalhamento de infrações solicitado por este parlamentar à ANTT (...) demonstra uma situação ainda mais alarmante, **AO TODO, JÁ SÃO QUASE 400 INFRAÇÕES CONTRATUAIS PRATICADAS PELA CONCESSIONÁRIA** (...):

h) em 19/05/2025, foi apresentada representação no Ministério Público do Estado de São Paulo, a qual foi posteriormente remetida a este órgão ministerial (Protocolo PRM-SSP-SP-00004212/2025), em que a manifestante ADRIANA CRISTINA MORABITO noticia ter sofrido acidente automobilístico na rodovia (Doc. 61). Vejamos:

"Na saída da zona Rural para entrar na BR 153 tem uma tubulação de água que não terminaram as laterais o mato cresceu e tapou o buraco que não está sinalizado ou tem qualquer proteção, como guard rail ou algo do tipo. Cai com meu veículo no mesmo, tendo escoriações e dando perda total no meu carro. Após meu acidente soube de outras pessoas que aconteceu o mesmo justamente por falta de sinalização ou mesmo o término adequado da obra".

i) em 23/12/2025, foi apresentada manifestação na Sala de Atendimento ao Cidadão do MPF, em que o manifestante SILVIO RENATO ALVES DE OLIVEIRA aponta, em síntese, o seguinte (Manifestação 20250091374) (Doc. 62):

"A rodovia BR 153, entre São José do Rio Preto e Nova Granada foi recém asfaltada e já começou a fazer buracos e a concessionária Triunfo Transbrasiliiana que recebe valores através de pedágios, deixou abandonada por anos, onde acabei perdendo uma roda e pneu pela segunda vez, estou cansado de pagar por algo que não recebo nada em troca, aliás só prejuízo, então peço encarecidamente que o MPF tome providências em relação a essa concessionária, que eles asfalem onde ainda não fizeram, e tapem os buracos que começaram a aparecer apenas após 2 meses de recape e não deixem voltar a rodovia ao que era, e também façam o recape 2 km antes de chegar a cidade de Bady Bassitt, que há anos se encontra totalmente deteriorado. Acredito que o ideal seria romper o contrato com essa concessionária, porque é péssima, só arrecada com pedágio e não faz o que deveria para o usuário, adianto que caso venha a sofrer novamente danos no veículo vou exigir ser reparado, pq tudo tem limite".

j) em 13/03/2026, foi apresentada manifestação na Sala de Atendimento ao Cidadão do MPF, em que o manifestante MARINA BALIEIRO CORREA aponta, em síntese (Manifestação 20260023608) (Doc. 63):

“Solicitação de providências urgentes - Situação da Rodovia BR-153. Prezados, Venho, por meio desta, relatar a situação preocupante da BR-153, a qual utilizo diariamente para deslocamento ao trabalho. O trecho da rodovia encontra-se em condições precárias, apresentando problemas que colocam em risco a segurança dos usuários que transitam pelo local. Há inúmeros buracos tornando a rodovia intransitável, inclusive todos os dias vemos carros parados estragados. Ressalto que já realizei diversas tentativas de solução diretamente com os órgãos responsáveis. Foram feitos contatos por telefone e por e-mail com a concessionária responsável pela rodovia, Triunfo Transbrasiliiana, bem como com a Agência Nacional de Transportes Terrestres, entretanto, até o presente momento, não obtive qualquer resposta efetiva ou solução para o problema relatado. Outros colegas de trabalho que também utilizam diariamente a rodovia enfrentam a mesma situação e igualmente não obtiveram retorno. Apesar de a concessionária informar que estaria realizando manutenção no local, tal informação não corresponde à realidade observada pelos usuários da via, que continuam enfrentando as mesmas condições precárias. Diante da ausência de providências por parte dos órgãos responsáveis, solicito a atuação do Ministério Público Federal para apuração dos fatos e adoção das medidas cabíveis, a fim de garantir a adequada manutenção da rodovia e a segurança de todos que dependem dessa via”.

k) AL-RM-OFÍCIO 169-2026 – ofício do Deputado Estadual RICARDO MADALENA (Doc. 64), encaminhando relatórios fotográficos que evidenciam o estado de precariedade da Rodovia BR-153, caracterizado por

problemas como degradação do pavimento, presença de buracos, sinalização deficiente e outras irregularidades que comprometem a segurança e trafegabilidade.

Enfim, as manifestações dos usuários da rodovia, ao longos dos últimos anos (2023 a 2026), também demonstram, de forma nítida, a insatisfação dos usuários e a sistemática infração da lei, do contrato de concessão e o seu respectivo PER, com suas alterações, pela concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** na gestão da Rodovia 153.

4. DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS:

4.1. DA OBRIGAÇÃO DO PODER PÚBLICO DE PRESTAR SERVIÇOS ADEQUADOS E SEGUROS

A Constituição Federal dispõe que incumbe ao Poder Público a prestação de serviços públicos, de forma direta ou sob o regime de concessão ou permissão, nos termos do artigo 175 e seus incisos⁷.

A Lei n. 8.987/1995, por sua vez, disciplina o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, dispondo em seu artigo 2º, incisos I a III, sobre o conceito de poder concedente⁸, concessão de

⁷ "Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre: I – o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II – os direitos dos usuários; III – política tarifária; IV – a obrigação de manter serviço adequado".

⁸ "I – poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontra o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão".

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

serviço público⁹ e concessão de serviço público precedida da execução de obra pública¹⁰.

O referido diploma legal, em seu art. 6º, dispõe sobre o conceito de serviço adequado, bem como relaciona direitos e obrigações dos usuários deste serviço, nos seguintes termos:

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

Já, em seu art. 7º, a Lei n. 8.987/1995 dispõe que, sem prejuízo do disposto na Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários: **"I – receber serviço adequado; (...)"**.

⁹ "II – concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado; (Redação dada pela Lei nº 14.133, de 2021)".

¹⁰ "III – concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegados pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado; (Redação dada pela Lei nº 14.133, de 2021) [...]"

O Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990) também regula a questão, prescrevendo que **os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos (artigo 22).**

É evidente que os usuários da rodovia e das vias marginais têm o direito ao recebimento de serviços públicos adequados tanto na rodovia federal quanto nas vias marginais, de modo que possam transitar com segurança.

No que toca às condições essenciais para a circulação de veículos, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) também impõe o dever, ao Poder Público ou por seu concessionário, de manter nas vias sinalização e pavimentação asfáltica adequada.

A Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, estabelece diretrizes claras para a segurança no trânsito, atribuindo ao Poder Público e às operações rodoviárias a responsabilidade de garantir condições adequadas para a circulação segura de veículos e pedestres.

O artigo 1º, parágrafo segundo, do CTB define que a segurança no trânsito é responsabilidade de todos, cabendo ao Poder Público adotar medidas adequadas para reduzir os índices de acidentalidade. Nesse contexto, tanto o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) quanto as concessionárias têm o dever legal de garantir que as rodovias e vias marginais, sob sua jurisdição, estejam em conformidade com as normas técnicas de segurança.

O Código de Trânsito Brasileiro, ainda, determina, em seu artigo 26, que as vias públicas devem ser mantidas em condições de segurança, com sinalização e infraestrutura que atendam aos padrões técnicos exigidos. Da mesma forma, estabelece as condições mínimas de segurança para a circulação de veículos e usuários, destacando a necessidade de uma infraestrutura adequada.

Note-se, Excelência, que os representantes do Ministério Público Federal estão se referindo a condições mínimas de segurança que viabilizem e permitam o tráfego de veículos, que não estão sendo observadas pelo Poder Público, *in casu*, especialmente pela empresa concessionária, que cobra tarifas de pedágios dos usuários, mas não oferece em contrapartida boas condições de trafegabilidade e segurança mínimas, colocando em risco a vida e incolumidade física dos consumidores.

4.2. DO CONTRATO DE CONCESSÃO E DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER)

A Rodovia BR-153 classifica-se juridicamente como bem público de uso comum do povo (art. 99, I, do Código Civil). A concessão de serviço público transfere ao particular a gestão, mas mantém a titularidade pública, impondo à concessionária o dever de guarda e conservação dos bens reversíveis — aqueles indispensáveis à continuidade do serviço que, ao final do contrato, devem retornar ao Poder Público em perfeitas condições de operabilidade.

Em 12 de dezembro de 2007, por meio da Resolução n.º 2.479 da ANTT, foi homologado o resultado do Leilão de Concessão do Lote 1 da Rodovia BR-153/SP ao Consórcio BRVias.

Após, **em 14 de fevereiro de 2008**, efetivamente foi firmado entre a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e a TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A., o contrato de concessão, no trecho com extensão de 321,60 Km (Km 0,00 até Km 347 + 700 metros), compreendido entre a divisa dos Estados de Minas Gerais e São Paulo até a divisa dos Estados de São Paulo e do Paraná (Doc. 2).

O Programa de Exploração da Rodovia (PER) é um plano técnico e normativo que define as obrigações da concessionária em duas etapas principais: **1)** os Trabalhos Iniciais, que focam em reparos emergenciais nos primeiros seis meses; e **2)** os Trabalhos ao Longo da Concessão, voltados para a manutenção e operação durante os 24 anos seguintes.

O seu conteúdo (PER) estabelece diretrizes rigorosas para a recuperação do pavimento, implementação de sistemas de segurança, gestão ambiental e monitoramento tecnológico, como o uso de câmeras de CFTV e painéis de mensagens. O objetivo central é garantir a segurança e o conforto dos usuários mediante o cumprimento de parâmetros de desempenho específicos, que servem como pré-requisito para a autorização da cobrança de pedágio.

Entre outras exigências, as cláusulas iniciais do PER originário (Doc. 7) fixavam a duplicação de trechos expressivos ainda no quinquênio inicial, além da manutenção do pavimento em índices de regularidade internacional (IRI) adequados, ampliação de obras de arte especiais, construção de passarelas e investimentos em segurança viária.

Impende destacar a natureza vinculante do Programa de Exploração da Rodovia (PER), pois este documento não constitui mera diretriz sugestiva, mas sim o instrumento que define o escopo das obrigações da Concessionária. Conforme consta expressamente na Introdução da sua revisão mais recente (17ª Revisão Ordinária - Decisão SUROD nº 437, de 23/04/2025, p. 4) (Doc. 8), o PER:

“(…) especifica as condições para a execução do Contrato de Concessão da RODOVIA e incorpora seu Projeto Básico, constituído pela relação e caracterização dos serviços e obras previstos para realização, pela Concessionária, ao longo de todo o período de concessão, normas e especificações pertinentes, além de seus cronogramas de execução.”

Nessa linha, qualquer desvio nos cronogramas de obras ou na qualidade do pavimento (como o IRI elevado) configura infração direta às “condições de execução” pactuadas no PER e, por consequência, violação ao próprio Contrato de Concessão.

Ocorre que o conjunto probatório constante do item 3, *infra*, demonstra, com uma clareza solar, que o contrato de concessão da rodovia BR 153 é tratado pela concessionária TRIUNFO TRANSBRASILIANA, com a conivência da ANTT, como um mero "jogo de planilhas" que acarreta o total desvirtuamento do Programa de Exploração de Rodovia (PER).

Isso ocorre porque a concessionária alega a necessidade de "reequilíbrio econômico-financeiro"; já a ANTT, a despeito dos constantes Relatórios de Monitoramento e da imposição de Multas, ficou-se inerte, quanto à necessidade de medidas de natureza resolutiva.

Contudo, em que pese a precariedade dos serviços prestados, as cobranças pelos pedágios ao longo da rodovia perduram.

A verdade que não se cala é o fato de que a concessionária estabeleceu uma cultura de gestão da BR 153 que transformou o contrato de concessão em um instrumento de extração de renda sem a contrapartida adequada, violando a lógica do risco do negócio que é inerente à iniciativa privada.

Logo, a materialidade do dano ao patrimônio público e aos usuários do trecho paulista da BR-153, especialmente entre Ícem-SP e Ubarana-SP, não repousa apenas na constatação visual da precariedade da rodovia, mas encontra sua prova cabal na análise da evolução do PER.

O PER, que deveria servir como a "bússola técnica" da concessão, foi sistematicamente alterado para legitimar o atraso. **O que se verifica, da análise dos autos, é a transmutação de um contrato de investimento imediato em um "contrato de manutenção precária", onde as obras estruturantes foram arditosamente empurradas para os anos finais da vigência contratual.** Nesse compasso, há uma retroalimentação de burla às obrigações que cabem à concessionária desempenhar em sua atuação na concessão.

Abaixo, apresentamos o exame detalhado deste processo.

4.2.1 - Da Natureza Vinculante do PER Original (O Paradigma de 2008)

É certo que o Contrato de Concessão (Edital n.º 005/2007) (Doc. 2) estabeleceu o PER não como uma carta de intenções, mas como anexo obrigacional indissociável.

Aliás, a concessionária venceu o certame com uma Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,45 (base 2007), fundamentada em um fluxo de caixa que pressupunha a realização de investimentos maciços em ampliação de capacidade da rodovia.

A lógica econômica era clara: a tarifa remuneraria o capital investido na modernização da via.

Ocorre que, **ao longo dos quase 18 anos de concessão, a tarifa foi cobrada (e reajustada), sendo que o capital não foi imobilizado nas obras de duplicação prometidas, nem tampouco da manutenção efetiva da rodovia,** razão pela qual houve evidente quebra da equação econômico-financeira original em detrimento do usuário.

4.2.2 - Da 17ª Revisão Ordinária do PER e da Documentação de Inexecução (O Cenário de 2025)

O evidente inadimplemento por parte da concessionária **Triunfo** reside, ainda, na análise do documento técnico "PER da TBR - 17ª Revisão Ordinária", aprovado pela Decisão SUROD n.º 437/2025 (Doc. 8). Tal documento, longe de atestar a regularidade, funciona como reconhecimento material de obras não realizadas.

Ao confrontar o cronograma físico constante nesta revisão com o tempo decorrido de contrato (iniciado em 2008),

evidencia-se o diferimento das obras capitais para os últimos 5 anos da concessão (2026-2030), criando um risco de inexecução irreversível.

Cabe registrar que a postergação em referência vai eternizando a inadimplência no contrato de concessão em frontal prejuízo dos usuários/consumidores, tornando inviável a sua realização em concreto com a proximidade do término do prazo de concessão.

E não é tudo!

A investigação ministerial, corporificada nos autos do Inquérito Civil 1.34.015.000291/2023-38, demonstra que a inexecução contratual, ao longo dos anos, não decorreu de força maior, de inopino, mas sim de uma opção consciente dos administradores da **Triunfo** na gestão contrato de concessão.

Os Termos Aditivos (Docs. 3 a 6) citados, na 17ª Revisão (TA n.º 002/2023, TA n.º 003/2024 e TA n.º 004/2024), operaram uma verdadeira reengenharia do cronograma que beneficia exclusivamente ao fluxo de caixa da concessionária **Triunfo**.

Vejamos.

Ao “empurrar” o CAPEX (Despesas de Capital) para o final do contrato (“Back-loading”), a concessionária Triunfo maximiza seu retorno financeiro presente (receita de pedágio sem contrapartida de obra) e transfere o risco de engenharia para um futuro incerto e duvidoso, mas, muito duvidoso, considerando o seu histórico descaso com a Rodovia BR 153!

Isso é nítido, pois a concentração de obras de tal magnitude (mais de 80 km de duplicações e dezenas de quilômetros de terceiras faixas) para a “reta final” da concessão, prevista para um intervalo de 4 anos (2026-2030) mostra-se, no mínimo, temerária.

Por essas razões, há um risco concreto de que, ao chegarmos ao 25º ano (2033), a concessionária não tenha entregue as obras e devolva a concessão com o passivo, tendo auferido o lucro da operação durante as décadas anteriores.

Esse quadro pode revelar uma péssima consequência para os usuários e a população em geral: um simplório inadimplemento, cujos meios processuais usuais de imposição de cumprimento, infelizmente, revelam-se, no mais das vezes, incapazes de materializar um efetivo e produtivo resultado.

4.3. DO DESVIO DE FINALIDADE CONTRATUAL

Do cotejo analítico entre o contrato original e a atual versão do PER, constata-se que o Programa de Exploração da Rodovia (PER) (Doc. 7) foi desvirtuado de sua função original de cronograma de investimentos para se tornar um instrumento de repactuação de passivos.

Nesse sentido, nota-se que os Termos Aditivos, celebrados nos anos de 2023 e 2024 entre a ANTT e a concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA**, agiram em detrimento do interesse público ao postergarem benefícios urgentes em troca da manutenção da higidez financeira da empresa.

Nos dias de hoje, temos um inadimplemento técnico consolidado, uma vez que a rodovia não oferece os níveis de serviço contratados na proposta original de 2007, sendo a realidade atual da BR 153/SP incompatível com a tarifa cobrada.

Note-se que a própria a equipe técnica da ANTT consignou, no OFÍCIO SEI Nº 8967/2026/CIPRO/GERER/SUROD/DIR-ANTT, datado de março de 2026 (Doc. 65), o seguinte: “(...) *que, embora a concessionária sustente que as condições observadas na rodovia decorreriam principalmente de fatores externos — notadamente o excesso de carga de veículos e a insuficiência de fiscalização de peso — e que sua atuação estaria em conformidade com os parâmetros contratuais estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER, os registros provenientes das atividades fiscalizatórias indicam cenário distinto. (...) **a recorrência e a distribuição generalizada de defeitos no pavimento e em outros elementos da rodovia, evidenciada pelo elevado número de Termos de Registro de Ocorrência – TRO e Autos de Infração – AI lavrados pela fiscalização da ANTT, não caracterizam situação pontual, mas sim um padrão reiterado de desconformidades. Ademais, observou-se que a mitigação contínua de defeitos por meio de intervenções localizadas indica possível esgotamento do ciclo de vida útil do pavimento, circunstância que, à luz das boas práticas de engenharia rodoviária, demandaria a realização de intervenções estruturais mais robustas.** Assim, embora a concessionária apresente registros de atividades de manutenção e conservação, a fiscalização concluiu que as medidas até então adotadas têm-se mostrado insuficientes para assegurar o pleno atendimento aos parâmetros de desempenho previstos no PER, bem como para atender integralmente às recomendações formuladas por esse Ministério Público Federal”.*

4.4 – DA RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL OBJETIVA PELO RISCO-PROVEITO DA ATIVIDADE CONCESSIONÁRIA.

Após a demonstração do sistemático descumprimento da Lei, do Contrato de Concessão e de seu Programa de Exploração da Rodovia (PER), com suas alterações, impõe-se a delimitação da responsabilidade jurídica das empresas demandadas face aos graves riscos a que os usuários e a população em geral estão submetidos diariamente no trecho paulista da BR-153, em especial entre os municípios sujeitos à jurisdição da Justiça Federal, em São José do Rio Preto/SP, entre Içém/SP e Ubarana/SP.

A natureza jurídica da relação travada entre a concessionária de serviço público e os usuários da rodovia é evidentemente de natureza pública, impositiva e cogente.

O artigo 37, § 6º, da Constituição Federal, consagra a responsabilidade civil objetiva das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público, sob a modalidade do risco administrativo. De igual modo, o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor estabelece o dever de reparação independentemente de culpa pelos danos decorrentes de defeitos relativos à prestação dos serviços.

No caso vertente, o vasto acervo probatório colacionado aos autos afasta por completo a tese de uma "omissão genérica" do Estado (que demandaria a prova de culpa na modalidade *faute du service*).

O colapso asfáltico evidenciado por crateras profundas, desníveis entre a pista e o acostamento, trincamentos generalizados e índices

alarmantes de reprovação da sinalização horizontal por ausência de retrorrefletividade configuram verdadeiro defeito na prestação do serviço público concedido.

Trata-se da aplicação lídima da Teoria do Risco-Proveito: **se a concessionária auferir vultosos lucros decorrentes da exploração econômica da malha rodoviária por meio da cobrança contínua de pedágio, é inerente ao seu negócio suportar e neutralizar os riscos criados pela atividade.**

Os "buracos na pista", os "descascamentos do asfalto velho", os "acúmulos de águas pluviais sobre as depressões que causam aquaplanagem" não são excludentes de responsabilidade, por caso fortuito ou força maior, mas sim fortuitos internos, intrínsecos à própria atividade de manutenção delegada à concessionária **Triunfo**.

O Supremo Tribunal Federal, ao julgar o Tema 130 de Repercussão Geral (RE 591.874), fixou baliza intransponível ao determinar que a responsabilidade objetiva das concessionárias opera em caráter absoluto, beneficiando terceiros usuários e não usuários do serviço.

No mesmo sentido, **o Superior Tribunal de Justiça, ao consolidar o Tema Repetitivo 1.122 (REsp 1.908.738/SP), sepultou qualquer tentativa de mitigar o dever de segurança sob o pretexto de cumprimento de padrões mínimos contratuais ou culpa de terceiros, assentando a primazia do interesse da vítima decorrente do princípio da solidariedade e da prevenção.**

A concessionária Triunfo substituiu investimentos estruturais obrigatórios por meras intervenções cosméticas paliativas de curtíssima durabilidade ("tapa-buracos"), restando caracterizado o nexo de causalidade entre a conduta empresarial de extração de renda sem a devida contrapartida frente ao risco sistêmico de morte e danos mecânicos gerados pelo descaso com a BR-153/SP.

A imposição do dever de reabilitação e indenização integral, portanto, prescinde de qualquer incursão no elemento anímico da culpa, sendo consequência lógica da responsabilidade objetiva que recai sobre a concessionária.

4.5. DO DIÁLOGO DE FONTE COM A LEI DE INTRODUÇÃO ÀS NORMAS DO DIREITO BRASILEIRO (LINDB): O DEVER DE CONSEQUENCIALISMO JURÍDICO E A IMPOSIÇÃO DE GATILHOS PROCESSUAIS DE EFETIVAÇÃO

O tratamento de um litígio estrutural e complexo — que envolve a prestação de um serviço público essencial delegado, o controle regulatório de uma autarquia federal (ANTT) e o colapso físico de uma rodovia — exige que o provimento jurisdicional guarde estrita observância aos ditames da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.655/2018.

Os artigos 20, 21 e 22 da LINDB inauguraram o postulado do consequentialismo jurídico, impondo ao julgador o dever de sopesar as implicações práticas, econômicas e sociais de suas decisões na esfera administrativa, bem como de calibrar a aplicação de sanções à luz das reais dificuldades e obstáculos enfrentados pelo gestor ou prestador.

O artigo 20 da LINDB preceitua que **"não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão"**.

No caso vertente, as consequências práticas de uma eventual omissão ou da concessão de provimentos judiciais genéricos (como meras ordens burocráticas de "proceder à manutenção") são conhecidas e geradoras de efeitos catastróficos ao interesse público, tais como: **1- a continuidade do ciclo de sinistralidade na Rodovia BR-153/SP; e 2 - a perpetuação do enriquecimento sem causa da concessionária Triunfo.**

Por essas razões, a matriz progressiva de pedidos e o escalonamento de gatilhos coercitivos atípicos, ora pleiteados pelo Ministério Público Federal, não representam excesso intervencionista, mas sim o estrito cumprimento do dever de consequencialismo ao buscar dar autoexecutoriedade e previsibilidade à decisão, evitando que o comando judicial seja absorvido pela concessionária **Triunfo**, como um inócuo "custo do negócio".

É necessário repisar que, conforme informado pela ANTT, a concessionária **Triunfo** **já sofreu a imposição administrativa de 500 autuações e o montante de R\$ 1,1 bilhão em multas administrativas aplicadas pela ANTT, das quais a concessionária adimpliu o irrisório valor de 0,1%** (Doc. 35).

Ademais, em estrita observância à lógica do **artigo 21 da LINDB** — que orienta a fixação de condições para que a correção de irregularidades ocorra de modo proporcional e sem prejuízo à continuidade do

serviço —, a presente exordial delinea um rigoroso **Plano Estrutural de Atuação**.

O Ministério Público Federal busca a intervenção do Poder Judiciário em decorrência de um processo histórico de descaso da concessionária Triunfo com a Rodovia BR-153, tudo em detrimento de milhares de usuários que por ela trafegam diariamente, mas, ainda assim, não pleiteia a imediata extinção do contrato ou o estrangulamento cego da atividade empresarial.

A presente demanda estabelece condicionantes lógicas e cirúrgicas à medida que se a concessionária recalcitrar no adimplemento das obrigações emergenciais de engenharia exclusivamente no trecho local, os gatilhos coercitivos atípicos (como a imposição de multas pessoais aos seus administradores, a nomeação de Interventor Judicial e a contratação de terceiro (s) para a execução dos serviços) devem ser impostos, de forma previsível e progressiva.

A rigor, essa calibragem de sanções garante a autoexecutoriedade da decisão, impondo, por via de consequência, a regularização compulsória da rodovia, vez que resguarda a continuidade do serviço e a salvaguarda da vida dos usuários da via, sem a necessidade de invalidar o pacto concessório como um todo.

Enfim, **ainda sob o prisma do artigo 22 da LINDB**, para a aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os prejuízos dela decorrentes e as circunstâncias agravantes, de modo que resta plenamente cancelado o pedido indenizatório a título de dano moral coletivo.

A gravidade qualifica-se pela fraude dolosa e adulteração de índices técnicos (IRI, Deflexão e Desnível) apurada e julgada pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão 2167/2022-Plenário) (Doc. 52).

A concessionária **Triunfo** mascarou dados perante a agência reguladora para esquivar-se de sanções e continuar retendo as tarifas de pedágio sem realizar os devidos investimentos de capital (CAPEX).

A intervenção do Poder Judiciário é a única resposta jurídica proporcional e eficaz capaz de cessar o estado de coisas desconforme instalado na gestão da BR-153/SP e o arcabouço normativo da LINDB deve atuar como o vetor de legitimação das medidas estruturais requeridas em prol dos milhares de usuários que trafegam diariamente pela Rodovia Transbrasiliana.

4.6. DA CONFORMAÇÃO DO LITÍGIO COMO PROCESSO ESTRUTURAL: A LEGITIMIDADE DAS MEDIDAS DE COORDENAÇÃO E MANDADOS DE OTIMIZAÇÃO

A presente demanda não se amolda às balizas de um litígio civil tradicional de matriz bilateral ou estática. Não se cuida aqui, de uma simples cobrança, de concessão de uma ordem direcionada a um reparo asfáltico pontual.

O cenário fático descortinado pelo Ministério Público Federal evidencia um Estado de Coisas Desconforme sistêmico, crônico e burocraticamente enraizado, ao longo dos anos, no qual as instâncias fiscalizatórias tradicionais falharam sucessivamente, resultando no colapso

operacional e de segurança da Rodovia BR-153/SP, em especial no trecho Icém-SP a Ubarana-SP.

Diante da prática de danos levados a efeito por anos e dessa magnitude, o ordenamento processual contemporâneo aponta para a adoção do modelo do chamado Processo Estrutural.

O litígio estrutural caracteriza-se pela necessidade de reorganizar uma estrutura organizacional, contratual ou social, complexa para fins de implementação de um direito fundamental coletivo — *in casu*, o direito à vida, à integridade física, à segurança viária e à prestação do serviço adequado em prol dos usuários da rodovia federal e da população em geral.

A intervenção judicial estrutural encontra pleno esteio no artigo 139, inciso IV, do Código de Processo Civil, que confere ao magistrado o poder-dever de dirigir o processo adotando todas as medidas indutivas, coercitivas, mandamentais ou sub-rogatórias necessárias para assegurar o cumprimento de ordem judicial, inclusive no que tange às obrigações de fazer progressivas.

A atuação do Poder Judiciário em sede estrutural, longe de violar o princípio da Separação de Poderes, opera como um mecanismo de coordenação e mandado de otimização, especialmente, se e quando, constatado, ao longo dos anos, um estado sistemático de desconformidade, legal e contratual, envolvendo serviço de tamanha magnitude, como se dá com a necessidade da adequada gestão da concessão da Rodovia 153.

O Supremo Tribunal Federal, ao julgar a histórica ADPF nº 347 (Estado de Coisas Inconstitucional), pacificou a legitimidade da

intervenção sistêmica do Judiciário quando configurada a inércia, a falha de governança ou a insuficiência das políticas regulatórias de controle.

Alinhado a essa vanguarda metodológica, o Conselho Nacional do Ministério Público editou a Recomendação de Caráter Geral nº 05/2025 (Doc. 66), cujas diretrizes balizam, minuciosamente, a arquitetura da presente exordial.

O provimento estrutural aqui desenhado se estrutura em um ciclo de transição faseado e autoexecutável (Etapas 1 a 7), conferindo ao juízo a maleabilidade necessária para gerenciar o adimplemento sem assumir o papel de gestor de engenharia.

A técnica da *structural injunction* (injunção estrutural), permite a fixação do resultado final pretendido — a reabilitação efetiva da rodovia aos parâmetros técnicos de segurança viária previstos no Contrato de Concessão e no PER — estabelecendo um procedimento, técnico, dialético e progressivo, de cumprimento.

A fixação de níveis de intervenção e gatilhos (da multa à eventual nomeação de terceiros para execução dos serviços às custas da concessionária) visa unicamente romper a inércia da **Triunfo**, demonstrando que a técnica processual estrutural é a única via capaz de resgatar a BR-153/SP do estado de colapso físico que se encontra e devolvê-la aos padrões de dignidade exigidos para a efetiva adequação do serviço concedido.

4.7. DA RESPONSABILIZAÇÃO PESSOAL DOS DIRETORES E GESTORES: A EFETIVIDADE DAS ASTREINTES FACE ÀS PESSOAS FÍSICAS RECALCITRANTES.

A imposição de medidas coercitivas unicamente em face da pessoa jurídica, especialmente de grande porte, como no caso das concessionárias de serviços de públicos, muitas vezes se mostra ineficaz no âmbito do processo estrutural e da tutela de direitos difusos.

As grandes corporações tendem a absorver as multas processuais como mero "custo do negócio", repassando o passivo ao fluxo de caixa, ou, ainda, elegendo a via judicial como caminho de postergação do efetivo pagamento, neutralizando o efeito dissuasório da ordem judicial.

Em casos desse jaez, a real efetividade das decisões mandamentais é garantida apenas com o direcionamento pessoal da carga coercitiva estatal aos administradores que detêm o poder de comando para cumprir ou descumprir a respectiva ordem judicial..

Os artigos 536¹¹, §1º, c/c art. 139¹², inciso IV, e art. 537¹³, caput, do Código de Processo Civil,; c.c artigo 11¹⁴, da Lei da Ação Civil

¹¹Art. 536. No cumprimento de sentença que reconheça a exigibilidade de obrigação de fazer ou de não fazer, o juiz poderá, de ofício ou a requerimento, para a efetivação da tutela específica ou a obtenção de tutela pelo resultado prático equivalente, determinar as medidas necessárias à satisfação do exequente. § 1º Para atender ao disposto no caput, o juiz poderá determinar, entre outras medidas, a imposição de multa, a busca e apreensão, a remoção de pessoas e coisas, o desfazimento de obras e o impedimento de atividade nociva, podendo, caso necessário, requisitar o auxílio de força policial.

¹²Art. 139. O juiz dirigirá o processo conforme as disposições deste Código, incumbindo-lhe: (...) IV - determinar todas as medidas indutivas, coercitivas, mandamentais ou sub-rogatórias necessárias para assegurar o cumprimento de ordem judicial, inclusive nas ações que tenham por objeto prestação pecuniária.

¹³Art. 537. A multa independe de requerimento da parte e poderá ser aplicada na fase de conhecimento, em tutela provisória ou na sentença, ou na fase de execução, desde que seja suficiente e compatível com a obrigação e que se determine prazo razoável para cumprimento do preceito.

¹⁴Art. 11. Na ação que tenha por objeto o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer, o juiz determinará o cumprimento da prestação da atividade devida ou a cessação da atividade nociva, sob pena de execução específica, ou de cominação de multa diária, se esta for suficiente ou compatível, independentemente de requerimento do autor.

Pública, autorizam o magistrado a direcionar a multa diária (*astreintes*) à pessoa física do gestor responsável pelo cumprimento da obrigação de fazer.

O Superior Tribunal de Justiça já assentou que "no legítimo intuito de garantir a autoridade da prestação jurisdicional e a efetividade do processo, o gestor público pode, sim, pessoalmente, ser alvo de imposição de multa civil por descumprimento de prescrição judicial, mas para tanto precisa ser, formalmente, chamado aos autos, de modo a se evitar que seja surpreendido com a medida cominatória".
(REsp 1728528/PB, Relator Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 24/4/2018, DJe de 8/9/2020.)

No caso em tela, considerando o histórico de inadimplência crônica e a contumaz burla aos cronogramas de engenharia pela concessionária, a tempo e modo adequados¹⁵, a fixação de astreintes pessoais em face do Diretor-Presidente da TRANSBRASILIANA e do Diretor-Presidente da holding TPI poderá representar medida impositiva para compelir os órgãos de governança corporativa a priorizarem a imediata reabilitação estrutural da Rodovia BR-153.

5. DOS PEDIDOS:

5.1. DA TUTELA DE URGÊNCIA: PEDIDO DE PRODUÇÃO PROBATÓRIA ANTECIPADA E DOS EFEITOS DA TUTELA JURISDICIONAL

A concessão da tutela de urgência pleiteada é medida não apenas juridicamente cabível, mas indispensável para impedir a consolidação de dano coletivo grave, crescente e irreversível.

¹⁵ Caso as etapas estruturais iniciais não sejam cumpridas pela recalcitrância da concessionária e sua controladora, desde já, o MPF esclarece que poderá buscar a inclusão no polo passivo da presente demanda seus administradores para imposição pessoal de astreintes.

A cada dia de não execução de obras para o efetivo (e não um mero paliativo) conserto do pavimento da rodovia BR 153, repete-se um ciclo de lesão direta aos usuários, que se incorpora definitivamente ao orçamento cotidiano destes, sem possibilidade de restituição retroativa.

Para além dos danos materiais, vidas vão continuar em risco iminente pela falta de segurança na via, sendo impossível quantificar, em ocorrências desta natureza, o dano suportado pelas famílias das vítimas que, há de se convir, é irreparável.

É certo, ainda, que em alguns trechos da rodovia BR 153, os usuários são obrigados a se deslocarem por trechos mais longos para evitar a ocorrência de danos aos seus veículos e acidentes.

Diante do presente quadro, parece-nos evidente a comprovação do perigo da demora.

De outro giro, os danos causados pela concessionária Triunfo à coletividade, especialmente aos usuários, não são apenas prováveis: eles são certos, atuais e multiplicados diariamente.

A natureza coletiva e difusa desse dano leva à aplicação direta dos princípios da prevenção e da precaução, cuja incidência se intensifica quando o descaso na gestão de um serviço público relevante gera lesões irreversíveis para a coletividade. Esse raciocínio coincide exatamente com a doutrina da prevenção, cuja aplicabilidade, no caso, é textual e obrigatória.

O Código de Defesa do Consumidor consagra em seu art. 6º, VI, o direito básico à **“efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos”**. A própria lei, portanto, determina que o Judiciário deve buscar prevenir o dano antes que ele se produza.

O mesmo raciocínio orientou a jurisprudência do **Superior Tribunal de Justiça, que, no julgamento do Tema Repetitivo 1122 (REsp 1.908.738/SP), considerou legítima a aplicação do princípio da prevenção no direito do consumidor, inclusive com relação à concessionária de rodovia:**

“RECURSO ESPECIAL REPETITIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS POR ACIDENTES CAUSADOS PELO INGRESSO DE ANIMAIS DOMÉSTICOS NA PISTA DE ROLAMENTO (TEMA 1.122). RESPONSABILIDADE INDEPENDENTEMENTE DA EXISTÊNCIA DE CULPA. APLICAÇÃO. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. INCIDÊNCIA. OBSERVÂNCIA DOS PADRÕES DE SEGURANÇA PREVISTOS NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO. INSUFICIÊNCIA. TEORIA DA CULPA ADMINISTRATIVA. INAPLICABILIDADE. PRINCÍPIOS DA PREVENÇÃO, DA SOLIDARIEDADE E DA PRIMAZIA DO INTERESSE DA VÍTIMA. APLICAÇÃO. DEVER DE FISCALIZAÇÃO DOS ENTES PÚBLICOS. AFASTAMENTO DA RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA. NÃO OCORRÊNCIA.

1. Aplicam-se as regras do Código de Defesa do Consumidor aos casos de reparação de danos oriundos de acidentes causados pelo ingresso de animais domésticos nas faixas de rolamento das rodovias objeto de contrato de concessão.

2. A concessionária responde, independentemente da existência de culpa, pelos danos sofridos pelo usuário, sem prejuízo da observância dos padrões mínimos de segurança previstos no contrato, sendo inaplicável a teoria da culpa administrativa. 3. O princípio da primazia do interesse da vítima, decorrente do princípio da solidariedade, impõe a reparação dos danos independentemente da identificação do proprietário do animal cujo ingresso na rodovia causou o acidente. **4. O dever de fiscalização dos entes públicos não afasta a responsabilidade civil das concessionárias, nos termos do art. 25 da Lei das Concessões.** 5. Tese fixada: "As concessionárias de

rodovias respondem, independentemente da existência de culpa, pelos danos oriundos de acidentes causados pela presença de animais domésticos nas pistas de rolamento, aplicando-se as regras do Código de Defesa do Consumidor e da Lei das Concessões". (STJ. REsp n. 1.908.738/SP, relator Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, Corte Especial, julgado em 21/8/2024, DJe de 26/8/2024.)

Pois bem.

O STJ consolidou entendimento no sentido de que o princípio da prevenção — aliado à primazia do interesse da vítima e ao dever de segurança — exige atuação imediata quando há risco estrutural conhecido, reforçando que a responsabilidade preventiva é inerente às atividades econômicas que possam gerar danos potenciais, especialmente envolvendo serviços públicos, como se dá com a gestão da Rodovia BR 153.

Ademais, **a tutela jurisdicional ora pleiteada segue o "ciclo estrutural" recomendado pelos artigos 1º a 3º da RECOMENDAÇÃO DE CARÁTER GERAL Nº 05/2025 do Conselho Nacional do Ministério Público** (Doc. 66). Vejamos:

“Art. 1º. Identifiquem e tratem como estruturais os casos que envolvam desconformidades complexas e contínuas, que demandem reorganização institucional ou reconstrução de políticas públicas, **em especial** nas áreas da saúde, infância e juventude, violência contra a mulher, segurança pública, educação, sistema prisional, meio ambiente natural, artificial e do trabalho, **consumidor e urbanismo**.

Art. 2º. Insturem, sempre que possível, procedimentos administrativos estruturais a partir do reconhecimento de problemas estruturais ou notícias de fato reiteradas, com atuação preferencial como procedimento administrativo, observando-se subsidiariamente as Resoluções do CNMP nº 174, de 4 de julho de 2017, e nº 179, de 26 de julho de 2017.

Art. 3º. Adotem como referência o ciclo estrutural de atuação, composto pelas seguintes etapas: I - diagnóstico

do problema estrutural; II - plano estrutural; III - execução; IV - monitoramento; V - revisão; e VI - encerramento.

Destarte, com fundamento no art. 300 do CPC, no art. 12 da Lei n.º 7.347/85, bem como na Recomendação CNMP n.º 05/2025 (Doc. 66), considerando, ainda, a necessidade de implementar um plano estrutural para sanar a falha sistêmica na prestação do serviço e tutelar a segurança dos usuários da Rodovia BR-153, requer-se a concessão da tutela provisória de urgência, **inaudita altera pars**, para, **em caráter concomitante**, determinar:

ETAPA 1: ELABORAÇÃO DE DIAGNÓSTICO DO PROBLEMA ESTRUTURAL: a nomeação imediata de **perito judicial** (especialista em engenharia rodoviária/pavimentação), com custos adiantados pela concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA**, para que, no **prazo de 30 (trinta) dias**:

a) realize **vistoria judicial** inicial da rodovia federal BR 153, no trecho compreendido entre Icém/SP e Ubarana/SP, estabelecendo o "passivo de degradação" (linha de base) em todos os componentes (pavimento, sinalização, OAEs, drenagem etc);

b) apresente **laudo preliminar de constatação**, que servirá como diagnóstico inicial para o ciclo de atuação estrutural;

c) seja determinado à ANTT que auxilie o perito judicial naquilo que por ele for solicitado, a fim de viabilizar a elaboração do **laudo preliminar de constatação**; e

c) seja nomeado o perito judicial para atuar na fiscalização e validação técnica do Plano Emergencial, conforme será exposto no item a seguinte.

ETAPA 2: ELABORAÇÃO DO PLANO ESTRUTURAL: seja determinado à concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** que apresente, no prazo de **30 (trinta) dias** (em paralelo e sem prejuízo da realização do laudo preliminar de constatação judicial requerido no item anterior), um **Plano Emergencial** de recuperação total do referido trecho da rodovia BR 153, ou seja, de Ícem-SP a Ubarana-SP, seguindo critérios técnicos de engenharia legalmente estabelecidos, com **cronograma de execução¹⁶ integral**, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, para posterior validação pelo perito judicial e pela ANTT, consignando:

a) **Pavimento**: recomposição estrutural (e não "tapa-buracos") em todos os segmentos críticos apontados no Diagnóstico pelo perito judicial (item anterior);

b) **Sinalização/EPS**: restabelecimento dos padrões de retrorefletividade e segurança; e

c) **Drenagem/OAEs/Iluminação**: correções emergenciais, desobstrução e apresentação de laudos de estabilidade;

ETAPA 3: MONITORAMENTO: seja determinada à concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** a contratação, às suas

¹⁶ É de se destacar que, já houve a concessão, do prazo de 180 (cento e oitenta) dias, à **TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A. (TRIUNFO TRANSBRASILIANA)**, para a elaboração de **PLANO ESTRUTURAL**, sendo que a concessionária ignorou as mais comezinhas medidas, emergenciais e estruturantes, contidas na Recomendação 70/2025 enviada pelo MPF, em São José do Rio Preto-SP (Doc. 11).

expensas, de Auditoria Técnica Independente Trimestral (distinta do perito judicial), para aferir o cumprimento contínuo das metas emergenciais (dispostas no item anterior) e, futuramente, do plano estruturante. Os relatórios deverão ser públicos e apresentados simultaneamente ao Juízo e à ANTT.

ETAPA 4: GARANTIA DE EXECUÇÃO: sejam determinadas as seguintes medidas econômico-financeiras cautelares em face da concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** e da controladora **TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.**:

a) a vedação de distribuição de dividendos, Juros sobre Capital Próprio (JCP) ou qualquer outra forma de remuneração aos acionistas, até a comprovação da conclusão do Plano Emergencial;

b) a constituição de reserva de caixa vinculada (em conta judicial) de, no mínimo, 10% da arrecadação bruta mensal de pedágio, para garantia da execução do Plano Emergencial;

c) a utilização para a efetiva conclusão, com qualidade técnica que deverá ser comprovada por perícia judicial, do valor que se encontra depositado a título de seguro-garantia, no montante de **R\$ 92.981.333,49** **(noventa e dois milhões, novecentos e oitenta e um mil trezentos e trinta e três reais e quarenta e nove centavos)**, bem como dos valores do saldo não pago das multas aplicadas à concessionária pela ANTT, no importe de R\$ 591.801.875,00 (quinhentos e noventa e um milhões, oitocentos e um mil, oitocentos e setenta e cinco reais) (conforme OFÍCIO SEI Nº 36727/2025/CIPRO/GERER/SUROD/DIR-ANTT (Doc. 67) e OFÍCIO SEI Nº

40119/2025/CIPRO/GERER/SUROD/DIR-ANTT e NOTA TÉCNICA SEI Nº 5485/2025/COGIC/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (Doc. 68) e

d) o condicionamento de quaisquer novos reajustes ou revisões tarifárias à comprovação inequívoca do cumprimento das metas estabelecidas no Contrato de Concessão e no PER.

ETAPA 5: TRANSPARÊNCIA ATIVA: seja determinado à ANTT e à concessionária que publiquem, em seção própria e de fácil acesso (com atualização mensal), a integralidade das bases de monitoramento, relatórios da auditoria, notas técnicas e séries históricas desta concessão.

Por fim, em relação ao *fumus boni iuris* e o *periculum in mora*, reiteramos que se encontram, exaustivamente, demonstrados na inicial, especialmente pela afrontosa fraude constatada pelo TCU, pelo histórico descumprimento dos termos do PER, bem como grave risco diário à vida que estão expostos, diuturnamente, os usuários da rodovia BR 153.

ETAPA 6: DOS GATILHOS DE EFETIVAÇÃO E MEDIDAS COERCITIVAS ATÍPICAS (ESCALONAMENTO DE SANÇÕES; EM CASO DE DESCUMPRIMENTOS)

Considerando o histórico de inadimplência crônica e a contumaz burla aos cronogramas pela concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA**, a efetividade desta tutela estrutural exige a predefinição de gatilhos coercitivos progressivos.

Com fulcro no poder geral de efetivação (art. 536, § 1º, do Código de Processo Civil c/c art. 84, § 5º, do Código de Defesa do

Consumidor; c/c art. 11 da Lei da Ação Civil Pública) e no princípio da atipicidade das medidas executivas (art. 139, IV, do CPC), requer-se que este d. Juízo estabeleça a seguinte escala de gravidade para as penalidades processuais, a serem acionadas automaticamente (gatilhos) em caso de atraso injustificado ou inexecução das metas do **Plano Estrutural Emergencial**:

NÍVEL 1 - COERÇÃO PATRIMONIAL DIRETA (ASTREINTES PROGRESSIVAS E BLOQUEIO NA FONTE): constatado o atraso no cronograma judicial a partir do 1º (primeiro) dia:

a) **imposição de multa diária (astreintes)** no valor inicial de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), a ser arcada **solidariamente pelas pessoas jurídicas rés e, pessoalmente, pelas figuras de seus Diretores-Presidentes (ou administradores com idêntico poder de gestão e comando)**, com gatilho de dobra a cada 15 (quinze) dias na persistência da inércia, com fulcro no art. 536, § 1º, art. 537 e art. 139, inciso IV, todos do CPC;

a.1) em sendo fixada as astreintes na pessoa dos Diretores-Presidentes (ou administradores com idêntico poder de gestão e comando), o MPF, desde já, pugna pela inclusão dos aludidos gestores no polo passivo da presente demanda, para formação adequada do contraditório e da ampla defesa, na linha da jurisprudência consolidada pelo STJ;

b) **bloqueio judicial compulsório** ("na boca do caixa") de 30% da arrecadação diária da praça de pedágio que circunda o trecho (Onda Verde (localizada no km 35+800) e José Bonifácio (localizada no km 98+900),

depositando-se os valores em conta vinculada ao Juízo, com destinação exclusiva para o custeio forçado das obras de reparo do pavimento.

NÍVEL 2 – INTERVENÇÃO JUDICIAL

ESTRUTURAL (ADMINISTRAÇÃO ATÍPICA): alcançados 60 (sessenta) dias de recalcitrância, restando inócuas as sanções financeiras, evidencia-se a incapacidade incontornável e a má-fé da governança corporativa da concessionária e de sua controladora, de modo que passa a ser necessária:

c) Nomeação de Interventor Judicial (Gestor de Conformidade Estrutural), medida processual atípica (art. 139, IV, CPC), nos moldes do que a doutrina de processo estrutural denomina *structural injunction*:

c.1) o Interventor Judicial será investido de poderes específicos para se reportar diretamente ao Juízo e atuar junto ao Órgão Máximo de Administração da concessionária, com poder de veto sobre qualquer despesa discricionária, distribuição de lucros ou pagamentos a empresas do mesmo grupo econômico (vedação a *intercompany loans* - empréstimos intercompanhias);

c.2) terá a prerrogativa de assumir o controle do fluxo de caixa (CAPEX) destinado à manutenção da BR-153, contratando diretamente, em nome da concessionária e sob autorização judicial, terceiros para a execução subsidiária (execução por transformação) das obras emergenciais inadimplidas e fundamentais para o cumprimento Contrato de Concessão, incluído o PER.

NÍVEL 3 – EXECUÇÃO DO SERVIÇO POR TERCEIRO CONTRATADO ÀS CUSTAS DA CONCESSIONÁRIA (ULTIMA RATIO)

ETAPA 7: FASE DE EXECUÇÃO SUBSIDIÁRIA POR TERCEIROS (ULTIMA RATIO): Na hipótese de frustração, ineficiência ou descumprimento contumaz do Plano Estrutural de Recuperação pactuado por parte da **concessionária**, requer-se a prolação de comando mandamental autorizando a **execução subsidiária (por transformação)** das obras emergenciais estritamente no trecho compreendido entre Icém-SP e Ubarana-SP (Km 0,0 ao 136,0).

Neste cenário extremo, pugna-se para que o Interventor Judicial (nomeado na **Etapa 6**) ou, subsidiariamente, a UNIÃO, seja autorizado a promover a contratação, direta e emergencial, de empresa terceira especializada em engenharia rodoviária (com fulcro no art. 75, VIII, da Lei nº 14.133/2021).

O custeio integral desta contratação deverá recair exclusivamente sobre o patrimônio da concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** e da controladora **TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.**, mediante a utilização do saldo do seguro-garantia (R\$ 92.981.333,49) (Docs. 67 e 68) e dos valores bloqueados das praças de pedágio locais depositados em conta judicial, **resguardando a vida dos usuários sem a necessidade de extinção global do pacto concessório, nos termos do Contrato de Concessão e do PER.**

A adoção expressa desta matriz de gatilhos processuais confere previsibilidade e autoexecutoriedade à tutela de urgência pretendida, inibindo manobras protelatórias da concessionária, **consubstanciando o princípio da duração razoável do processo e do consequencialismo exigido pela LINDB (arts. 20 e 21), tudo conforme a necessidade de uma tutela jurisdicional, de caráter substancial, que não dê ensejo a decisões inesperadas/surpresas prejudiciais à gestão adequada da**

concessionária frente aos seus deveres legais e contratuais, inclusive dispostos no PER.

5.2 DOS PEDIDOS FINAIS:

Em face do exposto, requer o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL:**

A) INICIALMENTE:

a.1) após a determinação dos **PEDIDOS EMERGENCIAIS** descritos nos tópicos anteriores, em caráter liminar, haja a citação de todas as Rés;

a.1.1) a inversão do ônus da prova, a condenação da **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** e da controladora **TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.** ao pagamento das custas processuais, honorários periciais e demais cominações legais; e

a.2) caso esse Juízo entenda útil para a solução desta demanda, pugna haja a realização de **Inspeção Judicial** no trecho objeto desta demanda (Código de Processo Civil, arts. 481 a 484);

B) ETAPA 1: DIAGNÓSTICO DO PROBLEMA ESTRUTURAL: a **confirmação integral da tutela de urgência**, tornando definitivas as obrigações, homologando o laudo pericial inicial como o Diagnóstico do Problema Estrutural (vide Recomendação de Caráter Geral CNMP n.º 05/2025/CN) e o marco zero do passivo de degradação a ser sanado;

C) ETAPA 2: PLANOS ESTRUTURAIS: a condenação definitiva da **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** e da controladora **TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.** à elaboração e execução do Plano Estrutural de Atuação (sob supervisão judicial e fiscalização da ANTT e da Auditoria Independente), dividido em:

c.1) Plano Emergencial;

c.2) Plano Estruturante Trienal, a ser apresentado em até 90 dias, após o fim do prazo do Plano Emergencial, para sanar o passivo remanescente e executar as obras necessárias de melhorias e duplicação reiteradamente adiadas;

Ambos os planos deverão conter metas mensuráveis, cronograma de execução com a indicação de indicadores de resultado claros (vide Recomendação de Caráter Geral CNMP n.º 05/2025/CN), sob pena de multa diária;

D) ETAPA 3: MONITORAMENTO: a condenação da ANTT à obrigação de fazer, consistente em:

d.1) Fiscalizar ativamente a execução do Plano Estrutural, aplicando as sanções contratuais (multas, glosas) em caso de descumprimento;

d.2) Institucionalizar a Auditoria Técnica Independente como condição permanente da concessão, custeada pela **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** e sua controladora **TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.**;

d.3) Publicar relatórios semestrais de conformidade da concessionária;

E) ETAPA 4: REVISÃO PERIÓDICA: a designação de audiências periódicas de revisão (semestrais), com a presença do MPF, das Rés, do Perito Judicial e da Auditoria Independente, para Monitoramento e Revisão das metas e, se necessário, ajuste das obrigações e cronogramas, garantindo a efetividade do provimento estrutural;

F) ETAPA 5: INSTRUÇÃO PROBATÓRIA E SANEAMENTO ECONÔMICO-REGULATÓRIO: a produção de prova pericial complexa (contábil, financeira e regulatória), a ser realizada sob o crivo do contraditório durante a fase de instrução, com o escopo de:

f.1) apurar, em valores históricos e atualizados, o montante exato do enriquecimento ilícito da concessionária e o consequente dano patrimonial e moral coletivo, materializado pela cobrança contínua de tarifa de pedágio sem a correspondente contrapartida de investimentos de capital (CAPEX) e manutenção (OPEX), nos termos do Contrato de Concessão e do PER; considerando, ainda, as fraudes aos índices de desempenho já atestadas pelo TCU (Acórdão nº 2.167/2022 – Plenário) (Doc. 52);

f.2) aferir o real desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em desfavor dos usuários, promovendo o expurgo, da matriz tarifária, de todos os custos decorrentes da ineficiência, da postergação indevida de obras (Fator D) e das condutas fraudulentas da **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** e sua controladora **TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.**, subsidiando eventual revisão tarifária extraordinária por este Juízo;

f.3) auditar a efetividade e a suficiência das medidas de constrição econômico-financeiras requeridas acima (Garantia de Execução), bem como o custo real do Plano Estrutural Emergencial a ser implementado;

G) ETAPA 6: DA INDENIZAÇÃO (CARÁTER PEDAGÓGICO-PUNITIVO): a condenação solidária e/ou subsidiária das Rés (TRIUNFO TRANSBRASILIANA e a holding TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A., na modalidade solidária objetiva pelos riscos do negócio; e ANTT e UNIÃO, na medida de suas responsabilidades por omissão específica e falha no dever de fiscalização, nos termos do Contrato de Concessão e do PER, ao pagamento de indenização a título de dano moral coletivo, em montante a ser definitivamente liquidado pela perícia, requerendo-se, desde já, que o valor arbitrado não seja inferior a **R\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais)** - para apontar as balizas que circundam a lógica da eleição do valor em questão, lembra-se aqui que, no período da concessão – 2008 a 2025, ou seja, ao longo de 17 anos -, a ANTT aplicou multas em decorrência das irregularidades detectadas em uma ordem de valores que desbordaram a quantia de 1 bilhão de reais (Doc. 35).

Tal piso indenizatório justifica-se pelo tempo de exposição dos usuários ao risco de morte e acidentes, bem como pelo caráter dissuasório e punitivo da medida, devendo o montante ser revertido ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos (FDD), nos moldes do art. 13 da Lei nº 7.347/85; e

H) ETAPA 7: FASE DE ENCERRAMENTO E EXECUÇÃO SUBSIDIÁRIA POR TERCEIROS (*ULTIMA RATIO*): a prolação de comando mandamental definitivo, na hipótese de frustração, ineficiência ou descumprimento contumaz do Plano Estrutural de Recuperação pactuado,

afastando-se a necessidade de caducidade global do contrato de concessão para determinar a adoção das seguintes obrigações de fazer:

h.1) CONTRATAÇÃO EMERGENCIAL DE TERCEIROS: que o Interventor Judicial (Gestor de Conformidade Estrutural) ou, subsidiariamente, a UNIÃO, seja autorizado a promover a contratação direta (emergencial) de empresa terceira de engenharia para a execução das obras de restauração profunda do pavimento e segurança viária, **limitando-se estritamente ao trecho compreendido entre Icém-SP (Km 0,0) e Ubarana-SP (Km 136,0)**, com fulcro na dispensa de licitação por grave risco à continuidade do serviço e à vida dos usuários (art. 75, VIII, da Lei nº 14.133/2021); e

h.2) CUSTEIO INTEGRAL PELA INFRATORA: que o financiamento integral da referida execução subsidiária recaia exclusivamente sobre o patrimônio da concessionária **TRIUNFO TRANSBRASILIANA** e de sua controladora, mediante a utilização compulsória do saldo depositado a título de seguro-garantia, no montante de R\$ 92.981.333,49 (Docs. 67 e 68), além dos valores bloqueados das praças de pedágio de abrangência local (Onda Verde e José Bonifácio), resguardando-se o erário.

6. DAS PROVAS E DISPOSIÇÕES FINAIS

O Ministério Público Federal protesta pela produção de todas as provas em direito admitidas, especialmente documentais, periciais, testemunhais, informações técnicas, inspeções e outras que forem necessárias ao pleno esclarecimento dos fatos.

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP**

Para fins de atendimento do art. 319, VI, do CPC, o Ministério Público Federal esclarece que pretende demonstrar a verdade dos fatos alegados, valendo-se das provas encartadas e referenciadas ao longo desta inicial.

Quanto ao atendimento do disposto no art. 319, VII, do CPC, o Ministério Público Federal informa que se dispõe a participar de eventual audiência de conciliação visando à composição entre as partes.

Dá-se à causa valor de **R\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais)**, para os fins legais, em decorrência do quanto exposto na inicial.

São José do Rio Preto, *datado e assinado digitalmente*.

Anna Flávia Nobrega Cavalcanti Ugatti
Procuradora da República

Uendel Domingues Ugatti
Procurador Regional da República



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Assinatura/Certificação do documento **PRM-S.J.R.PRETO-MANIFESTAÇÃO-3687/2026**

.....
Signatário(a): **ANNA FLAVIA NOBREGA CAVALCANTI UGATTI**

Data e Hora: **02/06/2026 16:22:29**

Assinado em nuvem

.....
Signatário(a): **UENDEL DOMINGUES UGATTI**

Data e Hora: **02/06/2026 19:43:30**

Assinado em nuvem

.....
Acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 14d2585d.d7cd6f59.94cf293a.25b1917e