



Número: **0007161-11.2015.4.01.3803**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL**

Órgão julgador: **2ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Uberlândia-MG**

Última distribuição : **24/06/2015**

Valor da causa: **R\$ 100.000,00**

Processo referência: **0007161-11.2015.4.01.3803**

Assuntos: **Bens Públicos**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

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

Partes		Procurador/Terceiro vinculado	
Ministério Público Federal (Procuradoria) (AUTOR)			
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES (REU)			
UNIÃO FEDERAL (REU)			
Ministério Público Federal (Procuradoria) (FISCAL DA LEI)			
CARLOS HENRIQUE BARREIRO (PERITO)			
Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
19128 3880	14/05/2020 09:44	<a href="#">Sentença Tipo A</a>	Sentença Tipo A



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

**Subseção Judiciária de Uberlândia-MG**

2ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Uberlândia-MG

SENTENÇA TIPO "A"

PROCESSO: 0007161-11.2015.4.01.3803

CLASSE: AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL (65)

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (PROCURADORIA)

RÉU: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, UNIÃO FEDERAL

## SENTENÇA

### 1. RELATÓRIO.

Cuida-se de ação civil pública proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em desfavor da UNIÃO e do DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES-DNIT, objetivando, em sede de liminar:

a) que os requeridos adotem, no prazo de 60 dias, todas as medidas administrativas necessárias para publicarem, no prazo de 90 dias, Edital pra contratação da empresa ou empresas que deverão realizar serviços de engenharia e arquitetura para duplicar a BR 365, entre os municípios de Uberlândia e Patos de Minas;

b) que a União destine verba orçamentária especial para o cumprimento do item "1", com fincas a possibilitar o início dos trabalhos de duplicação neste exercício de 2015;

c) que seja determinada à União, bem assim ao DNIT, a inclusão, no orçamento de cada um, para o ano de 2016, de recursos orçamentários específicos necessários à conclusão da duplicação da BR 365, entre os municípios de Uberlândia e Patos de Minas;

d) a cominação de multa diária no valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), no caso de descumprimento do quanto postulado nos itens anteriores.

Ao final, requer sejam julgados procedentes os pedidos com a confirmação do pleito liminar e a condenação do DNIT e da UNIÃO no pagamento de indenização por dano moral coletivo, no valor de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para cada um.



Alega que instaurou inquérito civil público para apurar possíveis irregularidades na execução de serviços emergenciais de conservação e recuperação da BR-365, notadamente entre os Municípios de Uberlândia e de Patrocínio, uma vez que o referido trecho encontrava-se em péssimo estado de conservação.

Aduz que, segundo informação do DNIT, nos anos de 2006 e 2012, os serviços emergenciais de engenharia e manutenção no referido trecho da BR-365, entre Uberlândia e Patos de Minas, foram realizados pelas empresas Araguaia Engenharia Ltda, Construtora Sucesso S/A. Diz que o DNIT admitiu que a rodovia realmente precisa de alguns melhoramentos para aumentar a capacidade de tráfego, em face do grande volume de veículos de cargas nesse trecho.

Afirma que solicitou ao próprio DNIT que realizasse o VMD (Volume Médio Diário) no referido no trecho, para verificar a necessidade de duplicação da rodovia com base em Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), cujo relatório foi encaminhado ao Instituto de Pesquisas Rodoviário - IPR, órgão integrante da estrutura do DNIT, a fim de que classificasse a rodovia e informasse a necessidade ou não de duplicação.

Assevera que o IPR classificou a rodovia como classe I-A, entre o trecho Uberlândia, Patrocínio e Patos de Minas, sendo esse trabalho encaminhado à Faculdade de Engenharia Civil da Universidade Federal de Uberlândia que, ao avaliar os relatórios do DNIT e do IPR, especialmente o Volume Médio Diário (VDM), concluiu pela necessidade premente de duplicação.

Destaca que, consoante informação da Polícia Rodoviária Federal, ocorrem centenas e centenas de acidentes por ano no trecho em debate nesta ação, inclusive com vítimas fatais, o que deixa mais clara ainda a necessidade de reforma e duplicação da BR-365.

Argumenta que a conduta dos requeridos detém aspecto de dano moral coletivo, pois têm se omitido no que tange às reformas e à duplicação da BR-365, causando risco direto à vida e integridade de todos que por ali transitam diariamente.

Inicial acompanhada de documentos (ID 101288859, p. 26/199) e anexo com cópia do Inquérito Civil Público n. 1.22.003.000610/2006-64 (ID 101270891 e 101270894).

Postergada a análise do pedido de antecipação de tutela para após as contestações (ID 101288861, p. 2), o DNIT, citado, apresentou contestação, acompanhada de documentos (ID 101288863, p. 1/27), suscitando preliminar de impossibilidade jurídica dos pedidos. No mérito, informa que, segundo a Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos do DNIT, a duplicação da BR 365, no trecho referido na inicial ou em outros, estabelece-se por meio de procedimento dividido em 03 (três) etapas, a saber: a) 1a - Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA; b) 2a - Projetos Básico e Executivo; c) 3a - Projeto de Execução das Obras. Aduz que a primeira das etapas citadas se encontra em desenvolvimento, mercê da existência de contrato firmado entre o DNIT e a empresa Consórcio Prosul/APPE (contrato PP-940/2014-00), cujo objeto consiste na avaliação de pré-viabilidade e viabilidade de intervenção em 21.000 Km (vinte e um mil quilômetros) de rodovias federais, prevendo-se, para o trecho específico tratado nesta ação, que a avaliação se inicie em setembro de 2015. Salienta que, a partir da conclusão da primeira etapa, com previsão de duração 01 (um) ano, as demais serão realizadas, já havendo, inclusive, segundo informações em anexo, rubrica orçamentária para



contratação da etapa subsequente (contratação de projeto básico e executivo). Consigna que não há omissão relacionada ao DNIT. Discorre sobre a impossibilidade de se relacionar acidentes às condições da via. Disserta sobre o princípio da Separação dos Poderes, bem como sobre a necessidade de prévia dotação orçamentária. Argumenta que não existe sequer resquício de prova inequívoca e verossimilhança nas alegações do Ministério Público Federal, quer no tocante a responsabilidade do DNIT, quer no tocante à urgência e à gravidade da situação estrutural do trecho da BR 365 em questão. Aduz que se o Estado for chamado a responder objetivamente em relação aos danos decorrentes de sua conduta omissiva, estará sendo erigido à condição de segurador universal. Requer ao final o acolhimento da preliminar arguida. No mérito, pugna pela improcedência.

A União, por sua vez, citada, apresentou contestação, com documentos (ID 101288863, p. 28/53), suscitando preliminar de ilegitimidade passiva. No mérito, discorreu sobre o princípio da separação dos poderes. Ao final requereu o acolhimento da preliminar arguida e, no mérito, a improcedência dos pedidos.

Houve réplica com especificação de provas (ID 101288863, p. 58).

Na decisão ID 101288864 (p. 2), foram superadas as preliminares suscitadas pelos réus e indeferido o pedido de tutela de urgência e determinada a realização de perícia técnica.

A União noticiou a interposição de agravo retido (ID 101288864, p. 20), sendo oferecida contraminuta pelo MPF (ID 101288864, p. 32).

A UFU, oficiada por este Juízo, apresentou cópia de laudo pericial feito em 11/2014 por professor de seus quadros (ID 101288865).

Nomeado perito judicial (ID 101288869, p. 2/3), a União opôs embargos de declaração (ID 101288869, p. 58/60), que foram rejeitados (ID 101288869, p. 62/6), sendo fixados os honorários periciais nas decisões ID 101288869, p. 48 e 79/80.

Apresentado o laudo pericial (ID 101288871, p. 1/143), sobre o qual manifestaram-se as partes (ID 101288873, p. 3/5, ID 101318882, p. 6/13, ID 107641347, ID 119849855), sendo prestados esclarecimentos pelo *expert* (ID 161380861).

Memoriais escritos apresentados pelas partes (ID 169033375, 187201387, 189707880 e 199654366).

É, em apertada síntese, o relatório.

**DECIDO.**

## **2. FUNDAMENTAÇÃO.**

A presente ação civil pública tem por escopo obrigar os réus a promoverem a duplicação da rodovia BR 365, entre os municípios de Uberlândia e Patos de Minas.

Inicialmente, destaco que o controle judicial de políticas públicas é admitido pelas Cortes Superiores, sem que isso implique em ofensa ao princípio da separação dos poderes, em hipóteses excepcionais que justifiquem sua intervenção nas atividades exclusivas de outros



Poderes, para tutelar direitos e garantias fundamentais assegurados pela Constituição Federal e não concretizados por injustificada inércia do Administrador Público.

Ressalto que a ausência de previsão orçamentária não impede a atuação do Poder Judiciário como órgão controlador da atividade administrativa, desde que a ação civil pública também tenha por escopo obrigar o Estado a realizar a previsão orçamentária das obras requeridas, em atenção aos ditames da Lei n. 4.320/1964, artigos 4º, 6º e 60.

Essa é a diretriz jurisprudencial firmada pelo Supremo Tribunal Federal, conforme se lê no aresto a seguir transcrito:

Defensoria Pública – Direito das pessoas necessitadas ao atendimento integral, na comarca em que residem, pela defensoria pública – prerrogativa fundamental comprometida por razões administrativas que impõem, às pessoas carentes, no caso, a necessidade de custoso deslocamento para comarca próxima onde a defensoria pública se acha mais bem estruturada – ônus financeiro, resultante desse deslocamento, que não pode, nem deve, ser suportado pela população desassistida – imprescindibilidade de o estado prover a defensoria pública local com melhor estrutura administrativa – medida que se impõe para conferir efetividade à cláusula constitucional inscrita no art. 5º, inciso lxxiv, da lei fundamental da república – omissão estatal que compromete e frustra direitos fundamentais de pessoas necessitadas – situação constitucionalmente intolerável – o reconhecimento, em favor de populações carentes e desassistidas, postas à margem do sistema jurídico, do “direito a ter direitos” como pressuposto de acesso aos demais direitos, liberdades e garantias – **intervenção jurisdicional concretizadora de programa constitucional destinado a viabilizar o acesso dos necessitados à orientação jurídica integral e à assistência judiciária gratuitas (cf, art. 5º, inciso XXIV, e art. 134) – legitimidade dessa atuação dos juízes e tribunais – o papel do poder judiciário na implementação de políticas públicas instituídas pela constituição e não efetivadas pelo poder público** – a fórmula da reserva do possível na perspectiva da teoria dos custos dos direitos: impossibilidade de sua invocação para legitimar o injusto inadimplemento de deveres estatais de prestação constitucionalmente impostos ao estado – a teoria da “restrição das restrições” (ou da “limitação das limitações”) – controle jurisdicional de legitimidade sobre a omissão do estado: atividade de fiscalização judicial que se justifica pela necessidade de observância de certos parâmetros constitucionais (proibição de retrocesso social, proteção ao mínimo existencial, vedação da proteção insuficiente e proibição de excesso) – doutrina – precedentes – a função constitucional da defensoria pública e a essencialidade dessa instituição da república – recurso de agravo improvido. (STF - 2ª Turma, RE 795749 AGR/CE, Relator Ministro CELSO DE MELLO, DJe de 20/05/2014). (Grifei).

Vale transcrever, por elucidativo, trecho do voto do insigne Relator Ministro CELSO DE MELLO:

“(…)

O Supremo Tribunal Federal firmou entendimento no sentido de que é lícito, ao Poder Judiciário, em face do princípio da supremacia da Constituição, adotar, em



sede jurisdicional, medidas destinadas a tornar efetiva a implementação de políticas públicas, se e quando se registrar, como sucede no caso, situação configuradora de inescusável omissão estatal.

A omissão do Estado – que deixa de cumprir, em maior ou em menor extensão, a imposição ditada pelo texto constitucional – qualifica-se como comportamento revestido da maior gravidade político-jurídica, eis que, mediante inércia, o Poder Público também desrespeita a Constituição, também ofende direitos que nela se fundam e também impede, por ausência (ou insuficiência) de medidas concretizadoras, a própria aplicabilidade dos postulados e princípios da Lei Fundamental, tal como tem advertido o Supremo Tribunal Federal (...)

No mesmo sentido segue a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, que no julgamento do REsp 1.389.952/MT, concluiu pela possibilidade controle judicial de políticas públicas, observem:

DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. CONTROLE JURISDICIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS RELACIONADO A INÚMERAS IRREGULARIDADES ESTRUTURAIS E SANITÁRIAS EM CADEIA PÚBLICA. Constatando-se inúmeras irregularidades em cadeia pública – superlotação, celas sem condições mínimas de salubridade para a permanência de presos, notadamente em razão de defeitos estruturais, de ausência de ventilação, de iluminação e de instalações sanitárias adequadas, desrespeito à integridade física e moral dos detentos, havendo, inclusive, relato de que as visitas íntimas seriam realizadas dentro das próprias celas e em grupos, e que existiriam detentas acomodadas improvisadamente –, **a alegação de ausência de previsão orçamentária não impede que seja julgada procedente ação civil pública que, entre outras medidas, objective obrigar o Estado a adotar providências administrativas e respectiva previsão orçamentária para reformar a referida cadeia pública ou construir nova unidade, mormente quando não houver comprovação objetiva da incapacidade econômico-financeira da pessoa estatal.** De fato, evidencia-se, na hipótese em análise, clara situação de violação à garantia constitucional de respeito da integridade física e moral do preso (art. 5º, XLIX, da CF) e aos princípios da dignidade da pessoa humana e do mínimo existencial. Nessas circunstâncias – em que o exercício da discricionariedade administrativa pelo não desenvolvimento de determinadas políticas públicas acarreta grave vulneração a direitos e garantias fundamentais assegurados pela Constituição –, **a intervenção do Poder Judiciário se justifica como forma de implementar, concreta e eficientemente, os valores que o constituinte elegeu como “supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos fundada na harmonia social”,** como apregoa o preâmbulo da CF. Há, inclusive, precedentes do STF (RE-AgR 795.749, Segunda Turma, DJe 20/5/2014; e ARE-AgR 639.337, Segunda Turma, DJe 15/9/2011) e do STJ (AgRg no REsp 1.107.511-RS, Segunda Turma, DJe 6/12/2013) endossando a possibilidade de excepcional controle judicial de políticas públicas. Além disso, **não há, na intervenção em análise, ofensa ao princípio da separação dos poderes. Isso porque a concretização dos direitos sociais não pode ficar condicionada à boa vontade do Administrador, sendo de suma importância que o Judiciário atue como órgão controlador da atividade administrativa. Seria distorção pensar que o princípio da separação dos poderes, originalmente concebido**



**com o escopo de garantia dos direitos fundamentais, pudesse ser utilizado como óbice à realização dos direitos sociais, igualmente importantes.**

Tratando-se de direito essencial, incluso no conceito de mínimo existencial, inexistirá empecilho jurídico para que o Judiciário estabeleça a inclusão de determinada política pública nos planos orçamentários do ente político, mormente quando não houver comprovação objetiva da incapacidade econômico-financeira da pessoa estatal. Ademais, também não há como falar em ofensa aos arts. 4º, 6º e 60 da Lei 4.320/1964 (que prevêem a necessidade de previsão orçamentária para a realização das obras em apreço), na medida em que a ação civil pública analisada objetiva obrigar o Estado a realizar previsão orçamentária das obras solicitadas, não desconsiderando, portanto, a necessidade de previsão orçamentária das obras. Além do mais, tem-se visto, recorrentemente, a invocação da teoria da reserva do possível, importada do Direito alemão, como escudo para o Estado se escusar do cumprimento de suas obrigações prioritárias. Não se pode deixar de reconhecer que as limitações orçamentárias são um entrave para a efetivação dos direitos sociais. No entanto, é preciso ter em mente que o princípio da reserva do possível não pode ser utilizado de forma indiscriminada. Na verdade, o direito alemão construiu essa teoria no sentido de que o indivíduo só pode requerer do Estado uma prestação que se dê nos limites do razoável, ou seja, na qual o peticionante atenda aos requisitos objetivos para sua fruição. Informa a doutrina especializada que, de acordo com a jurisprudência da Corte Constitucional alemã, os direitos sociais prestacionais estão sujeitos à reserva do possível no sentido daquilo que o indivíduo, de maneira racional, pode esperar da sociedade. Ocorre que não se podem importar preceitos do direito comparado sem atentar para Estado brasileiro. Na Alemanha, os cidadãos já dispõem de um mínimo de prestações materiais capazes de assegurar existência digna. Por esse motivo, o indivíduo não pode exigir do Estado prestações supérfluas, pois isso escaparia do limite do razoável, não sendo exigível que a sociedade arque com esse ônus. Eis a correta compreensão do princípio da reserva do possível, tal como foi formulado pela jurisprudência germânica. Todavia, situação completamente diversa é a que se observa nos países periféricos, como é o caso do Brasil, país no qual ainda não foram asseguradas, para a maioria dos cidadãos, condições mínimas para uma vida digna. Nesse caso, qualquer pleito que vise a fomentar uma existência minimamente decente não pode ser encarado como sem razão, pois garantir a dignidade humana é um dos objetivos principais do Estado brasileiro. É por isso que o princípio da reserva do possível não pode ser oposto a um outro princípio, conhecido como princípio do mínimo existencial. Desse modo, somente depois de atingido esse mínimo existencial é que se poderá discutir, relativamente aos recursos remanescentes, em quais outros projetos se deve investir. Ou seja, não se nega que haja ausência de recursos suficientes para atender a todas as atribuições que a Constituição e a Lei impuseram ao estado. Todavia, se não se pode cumprir tudo, deve-se, ao menos, garantir aos cidadãos um mínimo de direitos que são essenciais a uma vida digna, entre os quais, sem a menor dúvida, podemos incluir um padrão mínimo de dignidade às pessoas encarceradas em estabelecimentos prisionais. Por esse motivo, não havendo comprovação objetiva da incapacidade econômico-financeira da pessoa estatal, inexistirá empecilho jurídico para que o Judiciário determine a inclusão de determinada política pública nos planos orçamentários do ente político. (STJ – 2ª Turma, REsp 1.389.952-MT, Relator Ministro Herman Benjamin, julgado em 3/6/2014, INFO 543) (Grifei).



O Superior Tribunal de Justiça, no julgamento do REsp 1.220.669/MG, também já reconheceu a possibilidade de controle judicial de atos do Poder Executivo, com a finalidade de velar pelo cumprimento de objetivos e direitos constitucionalmente assegurados e que sejam objeto de omissão por parte do Estado, confirmam:

SANEAMENTO. PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. CONTROLE JUDICIAL DE ATOS DO EXECUTIVO. LEGALIDADE. DEVER-PODER ESTATAL PASSÍVEL DE CONTROLE JUDICIAL. LEI 11.445/2007 (LEI DA POLÍTICA FEDERAL DE SANEAMENTO BÁSICO). CARÊNCIA AFASTADA. 1. Trata-se na origem de Ação Civil Pública oriunda de lançamento de dejetos em córrego em região onde não fora criada, por omissão do Poder Público, rede de coleta de esgoto. Pediu-se a condenação do Município a urbanizar o local com implantação de coletores e interceptores sanitários no curso d'água, e da Copasa a dotar a rua de sistema de esgotamento sanitário, tudo sob pena de multa. A sentença de procedência foi anulada pelo Tribunal de origem, sob o fundamento de que ao Poder Judiciário não é dado determinar e definir a realização, pelo Executivo, de obras públicas de grande envergadura. 2. A Administração Pública submete-se, nem precisaria dizer, ao império da lei, inclusive quanto à conveniência e oportunidade do ato administrativo. Se comprovado tecnicamente ser imprescindível, para a proteção da saúde da população e do ambiente, a realização de obras e atividades, atribui-se ao Ministério Público e a outros colegitimados da Ação Civil Pública o direito de exigí-las judicialmente. 3. No que se refere ao saneamento ambiental, o que se tem hoje no Brasil, ao contrário da situação prevalente até poucos anos atrás, não mais é a frouxa opção abstrata de agir deixada à Administração Pública, mas verdadeiro dever-poder de caráter ope legis, e não ope judicis. Daí que o autor de Ação Civil Pública, em tal contexto, não postula que o juiz invente obrigações estatais, escreva ou reescreva, a seu modo, lei que nunca existiu, mas deveria ter existido, ou lei que existe, mas descuidou-se de dispor da matéria como seria, na sua opinião pessoal, de rigor. Diversamente, pretende-se, e não parece muito, que o Judiciário se recuse a assistir - como se fora instituição fantoche do discurso e da prática jurídicos - deveres legais serem aberta e impunemente descumpridos pelo administrador-destinatário da norma federal, estadual ou municipal. 4. É reiterada a admissão, pelo STJ, da responsabilidade civil do Estado por omissão no seu dever de controle e fiscalização, no que se refere às suas obrigações constitucionais e legais de proteção da saúde pública e do ambiente. Conforme já decidido pela Segunda Turma, no âmbito dos direitos sociais, "não só a administração pública recebeu a incumbência de criar e implementar políticas públicas necessárias à satisfação dos fins constitucionalmente delineados, como também, o Poder Judiciário teve sua margem de atuação ampliada, como forma de fiscalizar e velar pelo fiel cumprimento dos objetivos constitucionais" (REsp 1.041.197/MS, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, DJe 16.9.2009). Confirmam-se ainda: AgRg no REsp 1.136.549/RS, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, DJe 21.6.2010; REsp 604.725/PR, Rel. Ministro Castro Meira, Segunda Turma, DJ 22.8.2005; AgRg no Ag 822.764/MG, Rel. Ministro José Delgado, Primeira Turma, DJ 2.8.2007; AgRg no Ag 973.577/SP, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, DJe 19.12.2008. 5. Desaconselhável impedir, ab initio, o Poder Judiciário de atuar no dever-poder de fiscalização do cumprimento da lei pelo Estado, desautorizando, assim, o trâmite de demandas propostas que visem à proteção da saúde pública e do ambiente por





motivo de atos supostamente omissivos. Precipitada, portanto, a extinção do processo sem julgamento de mérito, com amparo no art. 267, VI, do CPC, quando presentes as condições da ação: legitimidade das partes, interesse processual e pedido juridicamente possível. 6. Recurso Especial provido para anular o acórdão recorrido, determinando-se ao Tribunal de origem que proceda ao julgamento do mérito da demanda. (STJ – 2ª Turma, REsp 1220669/MG, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, julgado em 17/04/2012, DJe de 18/12/2015)

Assentadas essas premissas, anoto que no caso *sub judice* não há que se falar sequer na ingerência do Poder Judiciário na esfera de competência do Poder Executivo na formulação de políticas públicas.

No presente caso, em diligências realizadas no âmbito Inquérito Civil Público n. 1.22.003.000610/2006-64 (ID 101270895, p. 6/105), o Ministério Público Federal reuniu informações técnicas prestadas pelo DNIT através do Ofício 042/2014-NFR, de 10/6/2014 (ID 101288859, p 112/4), relativas ao Volume Médio Diário - VMD da BR-365, entre as cidades de Uberlândia e Patos de Minas, onde se lê:

2. (...). O diagnóstico aponta Patrocínio como ponto de estrangulamento das movimentações e as conclusões e recomendações do projeto de restauração indicaram que:

- O primeiro subtrecho (Patrocínio - Uberlândia) encontra-se em nível de serviço "D" no ano de projeto, 2020, algumas rampas, no entanto, encontra-se em nível de serviço "F", merecendo terceira faixa.

- O segundo subtrecho (Patrocínio - Patos de Minas) encontra-se em nível de serviço "E" e mesmo construindo-se as terceiras faixas necessárias, o nível de serviço não melhora o que significa que esse subtrecho exige duplicação, sendo necessária essa duplicação a partir do ano de 2015.

(...)

4. Com relação ao nível de serviço, reportamo-nos a história da sua construção iniciada em 1973 e concluída em 1974. (...) Suas características geométricas hoje são de **classe III**.

A próxima etapa de intervenção no trecho em questão prevê a restauração do trecho Patos de Minas - Uberlândia - Crema 2a Etapa, cujo Edital 522/2013 foi suspenso para a necessária correção do projeto.

Conforme se infere das "Normas para o Projeto de Estradas de Rodagem do Ministério dos Transportes" (ID 101288859, p. 132), as estradas de rodagem são ordenadas por classes, conforme suas características técnicas, dispondo:

Art. 59. Na escolha das características técnicas que as estradas devam apresentar no seu estágio final, o fator a considerar-se predominantemente é o máximo volume de tráfego misto diário previsto no fim dos seus primeiros anos, adotando-se os seguintes valores:



Classe I - 1000 ou mais veículos/dia;

Classe II - menos de 1.000 e mais de 500 veículos/dia;

Classe III - até 500 veículos/dia.

Ao se manifestar sobre os dados técnicos informados pelo DNIT, o Instituto de Pesquisas Rodoviário - IPR, órgão integrante da estrutura do DNIT, destacou, "**Quanto à classe atual da rodovia, confirmando-se o VMD do tráfego contados em 2009 e 2013, através de uma pequena amostragem com a taxa de crescimento do tráfego de apenas 3%, existe a possibilidade dela, em função das suas características geométricas e do desenvolvimento econômico da região, principalmente em seu segmento entre Patrocínio e Patos de Minas, ser classificada como classe 1-A. Contudo, cabe também o EVTEA, confirmar nos seus estudos elaborados.**" (ID 101288859, p. 118/9).

Nas Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários<sup>[1]</sup> (ID 101288859, p. 140), elaboradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e Instituto de Pesquisas Rodoviárias, colhem-se as seguintes informações:

### **3.5. Identificação de Soluções Alternativas**

(...)

O elenco de soluções prováveis deverá considerar as intervenções físicas e/ou operacionais a implantar na via em questão, e os aspectos não ligados diretamente à própria via, como a utilização do sistema viário local, modificações nos padrões de ocupação do solo lindeiro, controle de acessos na via em estudo, e assim por diante. Cabe esclarecer que algumas destas medidas envolverão a instituição governamental e/ou instituições locais.

As soluções alternativas contemplarão medidas físicas e operacionais, como as relacionadas a seguir:

- a) Construção de pistas marginais para as travessias urbanas;
- b) Construção de passarelas ou viadutos para cruzamento de pedestres e tráfego local;
- c) Implantação de sinalização estatigráfica (vertical e horizontal) ou luminosa (semáforos, painéis de mensagens variáveis, balizadores de faixas, entre outros);
- d) Bloqueio de acessos a rodovia principal;
- e) Duplicação de pista;**
- f) Melhoria do raio de curvatura;
- g) Implantação de superelevação;
- h) Implantação e/ou recuperação do sistema de drenagem;



i) Tratamento de taludes ou corte da vegetação, com o objetivo de aumentar a visibilidade;

j) Outras

A Universidade Federal de Uberlândia, por meio da Faculdade de Engenharia Civil, elaborou relatório técnico (ID 101288859, p. 160/70) destinado à instrução do inquérito civil, no qual lançou as seguintes conclusões:

- Considerando que o trecho possui razoável Volume Diário Médio (dados fornecidos pelo DNIT através do Ofício nº 042/2014 - NER, no ano de 2014, sendo que o subtrecho Uberlândia a Patrocínio possui VDM de 5571 veículos e a composição do tráfego é caracterizada como tráfego misto entre veículos leves (57%) e veículos pesados (43%) e entre o subtrecho Patrocínio e Patos de Minas o VDM é de 8357 (61% de veículos leves e 39% de veículos pesados, tráfego este ser considerado para rodovias de Classe I - A, segundo o Manual de Projetos Geométricos de Rodovias Rurais do DNIT (1999).

- Considerando que não nos foram fornecidos dados como distâncias mínimas de visibilidade de frenagem, distâncias de visibilidade de ultrapassagem e raio mínimo de curva horizontal, velocidades médias de tráfego e velocidade de projeto, assim como dados de acidentes da via, e a análise dos índices de acidentes, índices de feridos e índices de mortos dos trechos mencionados.

- Considerando que o para o ano de projeto 2.020, o primeiro subtrecho (Patrocínio - Uberlândia) encontra-se em nível de serviço "D". Algumas rampas, no entanto, encontra-se em nível de serviço "F"; e o segundo subtrecho (Patrocínio - Patos de Minas encontra-se em nível de serviço "E".

Diante do exposto e dados fornecidos, as considerações tornam-se favoráveis no que diz respeito aos critérios técnicos quanto a duplicação da BR-365 - Trecho compreendido entre os Municípios de Uberlândia e Patos de Minas, no Estado de Minas Gerais.

Contudo, é sabido que, após a duplicação de uma rodovia, a tendência do número e severidade de acidentes tenderão a diminuir significativamente, principalmente acidentes do tipo "colisão frontal" que desaparecerão. Também há um ganho substancial na capacidade e nível de serviço ao duplicar a BR-365 - Trecho compreendido entre os Municípios de Uberlândia e Patos de Minas, gerando um ganho de tempo e produtividade. Isso reflete em ascensão social, econômica (o efeito da melhoria do transporte rodoviário na economia regional seria expressivo) e em qualidade de vida da população da região e trará benefícios incalculáveis às vidas humanas que serão poupadas quanto a essa decisão.

Deste modo, os levantamentos preliminares reunidos pelo *parquet* federal apontam no sentido de que o trecho rodoviário objeto desta ação, de fato, encontra-se com sua capacidade de tráfego superada, além de danos estruturais importantes, apresentando configuração incompatível com a demanda regional.

E durante a instrução deste feito, foi realizada ampla perícia técnica, conduzida por



engenheiro civil especializado em engenharia de transportes, estradas e aeroportos, segundo o qual o Volume Médio Diário - VMD da Rodovia BR 365 entre as cidades de Uberlândia e Patos de Minas, (nos dois sentidos) encontra-se na "faixa entre 6.000 e 8.000 veículos, como apontado pelo DNIT, a partir dos dados do Posto de contagem automática (PNCT) instalado no km 510 e também pelas pesquisas realizadas por esta perícia em 2019" (quesito 1 do MPF), concluindo que "a rodovia BR 365 no trecho da BR entre Patos de Minas e Uberlândia pode ser classificada na Classe I" (quesito 5 do MPF), esclarecendo que, atualmente, a rodovia enquadra-se na Subclasse I-B, com pista simples.

Em resposta ao quesito 6, formulado pelo Ministério Público Federal, o *expert* consignou:

6 - De acordo com a classificação da Rodovia (quesito 5), desde que ano deveria ter sido duplicada?

Levando-se em consideração somente o que foi solicitado no item 5, a identificação da Classe I-B já insere a BR 365, do km 400 ao 610, no limite superior no nível de hierarquia viária. Acima dessa Classe há apenas a "I-A" e a "O", que possuem Pista Dupla (com controle parcial de acessos) e Via Expressa (com controle total de acessos), respectivamente.

Assim, respondendo ao quesito, a BR 365 **já deveria ter sido duplicada em 2017 (dados estatísticos do DNIT de 2017 apontam nessa direção)** ou, na pior das hipóteses, deveriam ter sido providenciados serviços/obras para melhorar o nível de controle, de acessos e de serventia da rodovia.

Acerca da periculosidade e letalidade no local, o perito salientou que "Ao longo de 2 anos de ocorrência de acidentes (2017-2018), o trecho registrou um total de 410 acidentes, observando-se 46 vítimas fatais, 363 feridos leves, 129 feridos graves e 78 acidentes com danos materiais. Pode-se notar que a severidade dos acidentes é alta no trecho" (quesito 7 do MPF).

Chama a atenção o fato de que mais de 50% dos acidentes ocorreram em segmentos de reta, cujas causas são diversas, com preponderância na falta de atenção do condutor, além de outros fatores como: a ingestão de álcool, ultrapassagem indevida e velocidade incompatível (quesito 8 do MPF).

Não obstante a imprudência humana exerça significativa importância no alto índice de sinistros registrados no trecho, isso não afasta a responsabilidade do Poder Público em adotar medidas para minimizar esse quadro, tornando o tráfego mais seguro, o que pode ser alcançado por meio da duplicação da malha viária, conforme destacou o perito judicial, confirmam:

9 - É possível afirmar que a duplicação do referido trecho reduziria os acidentes?

Sim! Vários tipos de acidentes com ocorrência sistemática ao longo dos anos têm como fator de contribuição as ultrapassagens em locais proibidos e também um grande número de colisões laterais onde as estreitas terceiras faixas contribuem para sua ocorrência.

De forma geral a duplicação também contribuiria para redução de uma boa porcentagem de acidentes, pois junto com ela viriam os tratamentos das



intercessões urbanas, locais com grande concentração de sinistros. A severidade dos acidentes também tenderia a diminuir em face da diminuição dos conflitos (separação física entre fluxos opostos) e uma melhor consistência entre a velocidade empregada pelos usuários e as condições físico-operacionais apresentadas pela rodovia.

Além da redução do número de acidentes, a perícia apontada que diversos outros benefícios podem ser extraídos da duplicação da rodovia em comento, conforme se observa nas assertivas a seguir transcritas:

10 - Quais outros benefícios oriundos da duplicação do referido trecho?

De acordo com o estudo elaborado por Silva (2017), **os níveis de serviço apresentados na simulação realizada pelo EVTEA, para o cenário com rodovia duplicada, evidenciam que as condições da rodovia no trecho estudado seriam alçadas ao nível A.**

Deste modo, os benefícios advindos da duplicação do trecho não se limitariam às melhorias dos níveis de serviço e à diminuição do número e severidade dos acidentes, é sabido que quaisquer melhorias na malha viária, na mobilidade e na acessibilidade tornariam os municípios mais competitivos em relação a outros no Brasil, dinamizando a economia local, gerando empregos e renda.

O sistema de transporte é um elemento vital para a alocação de empresas de diversos segmentos. A matriz de análise estratégica dá um peso bastante grande para as condições de acessibilidade e mobilidade apresentadas pelos municípios candidatos a sediar tais empresas. A economia da região seria bastante dinamizada se a duplicação fosse associada a outros trechos próximos como a BR 050, BR 040 e o trecho da BR 365 entre Uberlândia e Jataí (GO).

Outro benefício adviria da possibilidade de construção de uma faixa destinada aos romeiros no trecho entre Uberlândia e demais cidades no entorno da BR 365, até a cidade de Romaria, colaborando para diminuição do crescente número de acidentes envolvendo peregrinos.

Do mesmo modo, os trechos urbanos das cidades ao longo do eixo poderiam ser alvo de estratégias que melhor inserissem a rodovia nas imediações do perímetro urbano. Corroborando com esta premissa as manifestações documentais dos técnicos do DNIT acerca da necessidade de várias interseções em desnível ao longo do trecho (14 anexo iv - manifestação ul -13 - Uberlândia acerca das interseções em desnível).

A respeito do estado de conservação geral da rodovia, a perícia demonstrou que "*de maneira geral a rodovia se apresenta com algumas irregularidades no tocante ao pavimento, sinalizações vertical e horizontal, dispositivos de sinalização auxiliares e nas obras de arte especiais - OAEs. Entretanto, **até o momento, apesar dos defeitos aparentes o trecho se apresenta com boas condições de trafegabilidade**". (quesito 1 do DNIT).*

Quanto à sinalização existente no trecho, a perícia concluiu que, "*apesar de apresentar trechos com desgastes na pintura, a **sinalização horizontal** se apresenta em*



**condição satisfatória.** Já a **sinalização vertical** se mostra **deficiente** na quantidade e com baixa qualidade no quesito refletividade de algumas placas, comprometidas pelo intemperismo ou pela vegetação. Do ponto de vista dos usuários, há percepção de que existem falhas na sinalização vertical dos entroncamentos e na sinalização sobre os limites de velocidades no trecho". (quesito 3 da União).

Aos prestar esclarecimentos solicitados pelas partes réis (161380861), o perito acrescentou que vários acessos importantes da rodovia estão sem projeto e sinalizações adequados, conforme explicação que transcrevo:

(...) na lateral direita não há demarcação para faixa de desaceleração\* de veículos para conversão à direita e, na lateral direita (Imagem 02) não há largura suficiente no acostamento para que haja espaço de desaceleração de veículos para conversão à esquerda (acesso à Capela Olhos d'água) e faixa de aceleração\*\* para os veículos (saída da Capela Olhos d'água) que cruzam a BR 365 e seguem sentido Uberlândia. Para esse caso, o acostamento deveria ter largura mínima de 3,60m (medida equivalente à faixa de rolamento), conforme orienta o MANUAL DE ACESSO DE PROPRIEDADES MARGINAIS A RODOVIAS FEDERAIS, Publicação IPR – 728, DNIT, em 2006.

(...)

Neste caso, especificamente, em que a pavimentação e a sinalização foi executada equivocadamente para que não haja possibilidade de conversão à esquerda, o correto seria implantar o acesso sem a permissão de giro à esquerda, conforme orienta o referido Manual, na página 63.

Outro exemplo pode ser encontrado pelas coordenadas no Google Earth, identificadas na Imagem 03, no acesso à cidade de Coromandel, na BR-365/MG, km 460,950. Vale destacar que neste local vários acidentes fatais foram registrados desde a implantação do referido acesso.

No local também é possível constatar que não foram respeitadas as dimensões para acostamento e transição (pista de aceleração e desaceleração), orientadas pelo MANUAL DE ACESSO DE PROPRIEDADES MARGINAIS A RODOVIAS FEDERAIS, Publicação IPR – 728, DNIT, em 2006.

Ainda tratando sobre as deficiências de projeto e sinalizações vertical e horizontal, em seus esclarecimentos (ID 161380861, p 14), o perito ressalta:

(...) outro destaque importante deve ser dado à implantação da 3ª faixa no trecho em estudo da rodovia BR 365, que apresenta diversos locais onde os fluxos mínimos de veículos para implantação de faixas adicionais (3ª Faixa) em aclives podem ser percebidos. Alguns destes locais já possuem tais características de forma adequada, outras, entretanto, apresentam faixas adicionais com dimensões muito reduzidas, inferiores às mínimas exigidas tecnicamente (Tabela 1). Tais faixas estão devidamente sinalizadas como adicionais (Imagem 5) e, desta forma, induzem os condutores ao erro, criando situações de conflito que poderão resultar em acidentes.



O laudo pericial informa que, em 2017, o DNIT realizou Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, que abrange o trecho objeto desta ação, cujos dados corroboram a análise da perícia judicial, no sentido de que a ocorrência e o aumento da severidade dos acidentes de trânsito ao longo dos anos mostram uma estreita relação com as características físico-operacionais apresentadas, entre as quais se destaca a presença de faixas adicionais estabelecidas com dimensões insuficientes para o trânsito de veículos e sinalizadas como tal, não contribuindo de forma eficiente para a melhoria do nível de serviço, além de acarretar situações de conflito entre veículos leves e pesados.

Há vários pontos coincidentes entre o EVTEA conduzido pelo DNIT e os estudos realizados pela equipe técnica da perícia judicial (ID 101288871, p. 50), que destaca no item 4.5 Nível de Serviço:

No trecho em estudo entre Patos de Minas e Uberlândia, o trânsito sempre apresentou altos volumes para rodovias. É importante ressaltar que em todas as contagens, o volume médio diário foi sempre maior que 2.000 veículos. Logo, com base nos dados da Tabela 1 (página 22), **a classe de projeto deste trecho da rodovia seria de, no mínimo, IB, e caso o nível de serviço seja C ou D, a classe mínima seria a IA.** Ainda com relação a classificação, as normas para o projeto de estradas de rodagem e usadas originalmente pelo DNER orientam que rodovias com VMD acima de 2.000 veículos é de classe especial. **Assim, fica evidente que o trânsito da rodovia é de alto risco nas condições em que se encontra.**

Além do elevado número de veículos na rodovia, a composição do trânsito também tem um comportamento diferente do que o recomendado pelo DNER (1999). Segundo o DNER, um volume médio diário variado de 2.000 a 4.000 veículos por dia, o trânsito é composto normalmente de 47% a 49% de automóveis, 8% de ônibus e de 43% a 45% de caminhões, como é mostrado nos dados apresentados na Tabela 2 (página 25). No trecho em estudo, a composição de ônibus não chegou a 8% em nenhum momento, ficando sempre entre 1% e 2% da composição do trânsito. O número de automóveis na composição do trânsito que se mostrou muito grande, variando de 53% a 77% nas contagens, enquanto que o número de caminhões foi menor que o previsto pelo DNER, visto que tal composição variou entre 22% e 48% nas contagens feitas no trecho em estudo (SILVA, 2017).

Consta no laudo que a severidade dos acidentes é alta no trecho examinado, mesmo durante o dia e com boas condições climáticas, cujos custos sociais são igualmente expressivos. O perito ressalta que esse quadro não é atribuível somente à falha humana, mas também está relacionado com aspectos físicos-operacionais, entre os quais destaca aqueles mencionados no EVTEA elaborado pelo DNIT (ID 101288871, p. 42/4):

2º Subtrecho km 408,4 ao 475,0:

**O subtrecho é considerado crítico promovendo grande perda na trafegabilidade da rodovia, nitidamente o nível de serviço é baixo.** O maior motivo pela redução do nível de serviço se dá por conta do aumento significativo do número de veículos, tanto de carga quanto de passeio, inclusive pela presença de alto número de veículos urbanos.



**Ainda, o relevo possui características levemente onduladas promovendo sinuosidade do traçado, logo, existem curvas um pouco mais acentuadas com registro de alto número de acidentes.**

No subtrecho há presença das duas principais cidades de todo trecho em estudo que são cortadas pela BR-365, Patrocínio e Patos de Minas. A região do trecho em estudo como um todo é produtora de café do tipo exportação e altamente tecnológica, portanto, há presença de grandes fazendas e centros industriais ligados ao café, em especial neste subtrecho.

Também há como fator determinante para aumento significativo do número de veículos no subtrecho a presença de entroncamentos importantes que determinam as rotas adotadas principalmente por estes veículos de carga. São eles: BR-354 (Figura 21); BR-146; MG-188; MG-230; e BR-462.

3º Subtrecho km 475,0 ao 605,4:

O subtrecho final do estudo possui relevo satisfatório, apresentando pequena variação nos últimos 20 km da rodovia onde **há uma redução do nível de serviço causado pela falta de 3a faixa e poucos pontos de ultrapassagens.**

Frente a esse amplo estudo, restou demonstrado nos autos que o tráfego no trecho *sub examine* é de alto risco nas condições em que se encontra, a qual já deveria ter sido modificada para nível de serviço superior à Classe III, ficando evidenciada a necessidade da duplicação ora requerida, a fim de melhorar não só a segurança e o conforto dos usuários, mas também reduzir o número e a severidade dos acidentes, conforme pontuado pela perícia judicial.

Em sua contestação, o DNIT informou que estava em andamento a primeira etapa destinada à duplicação da BR-365, consistente na realização de Estudos de Viabilidade Técnica, tendo sido contratada a empresa Consórcio Prosul/APPE (contrato PP-940/2014-00), cujo objeto consiste na avaliação de pré-viabilidade e viabilidade de intervenção em 21.000 Km (vinte e um mil quilômetros) de rodovias federais, prevendo-se, para o trecho específico tratado nesta ação, que a avaliação se inicie em setembro de 2015. Diz que foi prevista a conclusão dessa etapa dentro de um ano, havendo inclusive rubrica orçamentária para contratação da etapa subsequente (contratação de projeto básico e executivo).

Portanto, a própria Administração Pública, no exercício do seu juízo discricionário, avaliada a conveniência e oportunidade, elegeu a necessidade da realização das obras ora requeridas pelo Ministério Público Federal, cuja necessidade restou sobejamente comprovada nos autos.

A duplicação da rodovia abrange cerca de 200 quilômetros, constituindo obra de grande magnitude e de custo elevado, afigurando-se indispensável a existência de dotação orçamentária e processo licitatório para sua concretização, em obediência ao princípio da legalidade.

Aliás, o art. 7º, § 2º, III, da Lei n. 8.666/93 estabelece, como condição para a realização de qualquer licitação, a existência de “*previsão de recursos orçamentários que assegurem o pagamento das obrigações decorrentes de obras ou serviços a serem executadas no exercício financeiro em curso, de acordo com o respectivo cronograma*”, o que, obviamente,





requer a fixação de prazo mínimo e razoável para a operacionalização das medidas necessárias.

Prosseguindo, destaco que a possibilidade de indenização por danos morais coletivos está prevista no art. 1º, IV, da Lei n. 7.347/85 (Lei da Ação Civil Pública), observem:

Art. 1º. Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

.....

IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo.

Lembro, porém, a questão do dano moral coletivo é tema que vem gerando conflito na jurisprudência pátria, sendo que o egrégio Superior Tribunal de Justiça, apesar de ter proferido algumas decisões iniciais em sentido de negar a ocorrência deste tipo de dano, ao entendimento de que “*não parece ser compatível com o dano moral a ideia da ‘transindividualidade’ (= da indeterminabilidade do sujeito passivo e da indivisibilidade da ofensa e da reparação) da lesão*” (REsp 971844/RS, Rel. Ministro TEORI ALBINO ZAVASCKI, PRIMEIRA TURMA, julgado em 3/12/2009, DJe 12/2/2010), passou a admiti-lo mais recentemente, conforme se observa dos seguintes arestos:

AMBIENTAL, ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PROTEÇÃO E PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE. COMPLEXO PARQUE DO SABIÁ. OFENSA AO ART. 535, II, DO CPC NÃO CONFIGURADA. CUMULAÇÃO DE OBRIGAÇÕES DE FAZER COM INDENIZAÇÃO PECUNIÁRIA. ART. 3º DA LEI 7.347/1985. POSSIBILIDADE. DANOS MORAIS COLETIVOS. CABIMENTO. 1. Não ocorre ofensa ao art. 535 do CPC, se o Tribunal de origem decide, fundamentadamente, as questões essenciais ao julgamento da lide. 2. Segundo a jurisprudência do STJ, a logicidade hermenêutica do art. 3º da Lei 7.347/1985 permite a cumulação das condenações em obrigações de fazer ou não fazer e indenização pecuniária em sede de ação civil pública, a fim de possibilitar a concreta e cabal reparação do dano ambiental pretérito, já consumado. Microssistema de tutela coletiva. 3. O dano ao meio ambiente, por ser bem público, gera repercussão geral, impondo conscientização coletiva à sua reparação, a fim de resguardar o direito das futuras gerações a um meio ambiente ecologicamente equilibrado. 4. O dano moral coletivo ambiental atinge direitos de personalidade do grupo massificado, sendo desnecessária a demonstração de que a coletividade sinta a dor, a repulsa, a indignação, tal qual fosse um indivíduo isolado. 5. Recurso especial provido, para reconhecer, em tese, a possibilidade de cumulação de indenização pecuniária com as obrigações de fazer, bem como a condenação em danos morais coletivos, com a devolução dos autos ao Tribunal de origem para que verifique se, no caso, há dano indenizável e fixação do eventual quantum debeatur. (STJ – 2ª Turma, REsp 1269494/MG, Rel. Ministra ELIANA CALMON, julgado em 24/9/2013, DJe de 1/10/2013)

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. OMISSÃO INEXISTENTE. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. CONDENAÇÃO A DANO EXTRAPATRIMONIAL OU DANO MORAL COLETIVO. POSSIBILIDADE. PRINCÍPIO IN DUBIO PRO NATURA. 1. Não há violação do art.



535 do CPC quando a prestação jurisdicional é dada na medida da pretensão deduzida, com enfrentamento e resolução das questões abordadas no recurso. 2. A Segunda Turma recentemente pronunciou-se no sentido de que, ainda que de forma reflexa, a degradação ao meio ambiente dá ensejo ao dano moral coletivo. 3. Haveria contra sensu jurídico na admissão de ressarcimento por lesão a dano moral individual sem que se pudesse dar à coletividade o mesmo tratamento, afinal, se a honra de cada um dos indivíduos deste mesmo grupo é afetada, os danos são passíveis de indenização. 4. As normas ambientais devem atender aos fins sociais a que se destinam, ou seja, necessária a interpretação e a integração de acordo com o princípio hermenêutico in dubio pro natura. Recurso especial improvido. (STJ – 2ª Turma, REsp 1367923/RJ, Rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, julgado em 27/8/2013, DJe de 6/9/2013)

É fato que a jurisprudência da colenda Corte Superior consigna que “*não é qualquer atentado aos interesses dos consumidores que pode acarretar dano moral difuso*”, consignando que “*é preciso que o fato transgressor seja de razoável significância e desborde os limites da tolerabilidade*”, bem como que “*ele deve ser grave o suficiente para produzir verdadeiros sofrimentos, inquietude social e alterações relevantes na ordem extrapatrimonial coletiva*” (STJ – 3ª Turma, REsp 1221756/RJ, Rel. Ministro MASSAMI UYEDA, julgado em 02/02/2012, DJe de 10/2/2012).

No presente caso, não vislumbro o dano moral indenizável, uma vez que o direito de locomoção permanece garantido, uma vez que, apesar dos defeitos aparentes, o trecho apresenta boas condições de trafegabilidade, sendo certo que grande parte dos sinistros detectados tem em sua causa a imprudência dos próprios condutores dos veículos.

### 3. DISPOSITIVO.

Por tais razões, e mais que dos autos consta, **julgo parcialmente procedente** o pedido inicial para determinar à União e ao DNIT que procedam à inclusão, nos respectivos orçamentos para o ano de 2022, de recursos orçamentários específicos necessários à duplicação da BR-365, entre os Municípios de Uberlândia e Patos de Minas.

Sem condenação em custas e honorários, nos termos do art. 18 da Lei n. 7.347/85, conforme jurisprudência assentada no Superior Tribunal de Justiça (STJ – 1ª Seção, EREsp 895530/PR, Rel. Ministra ELIANA CALMON, julgado em 26/8/2009, DJe 18/12/2009; STJ – 2ª Turma, REsp 1099573/RJ, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, julgado em 27/4/2010, DJe 19/5/2010).

Sentença sujeita a reexame necessário.

**Não havendo interesse em recorrer, solicito às partes, em homenagem aos princípios da razoável duração do processo, da celeridade processual, da cooperação e da eficiência, que manifestem expressamente a renúncia ao prazo recursal.**

Nos termos dos arts. 1.009 e 1.010 do CPC, em havendo interposição de apelação, intime-se o apelado para apresentar contrarrazões, no prazo de 15 (quinze) dias.

Na hipótese de serem suscitadas pelo apelado, nas contrarrazões, as questões referidas no § 1º do art. 1009 do CPC, ou em caso de apresentação de apelação adesiva, intime-



se o apelante para manifestação ou contrarrazões, no prazo de 15 (quinze) dias (arts. 1.009, § 2º e 1.010, § 2º, do CPC).

Cumpridas as determinações supra, observadas as cautelas de estilo e feitas as anotações e lançamentos de praxe, remetam-se os autos ao egrégio Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

Por outro lado, caso não tenha havido interposição de recurso, e transitada em julgado a sentença, certifique-se e arquivem-se os autos.

P. R. I.

Uberlândia/MG, 13 de maio de 2020.

JOSÉ HUMBERTO FERREIRA

Juiz Federal

---

[1] Diretrizes básicas para estudos e projetos rodoviários: escopos básicos / instruções de serviço. - 3. ed. - Rio de Janeiro, 2006. ([http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/726\\_diretrizes\\_basicas-escopos\\_basicos-instrucoes\\_de\\_servico.pdf](http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/726_diretrizes_basicas-escopos_basicos-instrucoes_de_servico.pdf))

