



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE PARANAÍ/PR

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA 1ª VARA FEDERAL DA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE PARANAÍ – PARANÁ**

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo Procurador da República que assina, com fulcro nos artigos 127, *caput* e 129, inciso III, da Constituição da República; artigos 5º, incisos II, alínea “d” e III, alínea “d”, 6º, incisos VII, alíneas “a”, “b” e “d”, ambos da Lei Complementar n.º 75/93; artigos 1º, inciso I e 5º, inciso I, ambos da Lei n.º 7.347/85; e com base no que consta do Procedimento Preparatório MPF/PRM/Paranaí nº 1.25.011.000139/2014-11, propõe a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

com requerimento liminar,

em face de

RODOVIAS INTEGRADAS PARANÁ S/A – VIAPAR, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 02.191.601/0001-54, com sede na Rodovia PR 317, nº 7246, Parque Industrial, Maringá/PR;

MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR, pessoa jurídica de direito público, com sede na Rua José Anchieta, nº 1641, Centro, Alto Paraná/PR;

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ – DER/PR, inscrito no CNPJ sob o nº 76.669.324/0001-89, com sede na Avenida Iguaçu, 420, Curitiba/PR, CEP 80230-020;

pelas razões de fato e de direito que seguem.

1. DOS FATOS – SÍNTESE DO PROCEDIMENTO PREPARATÓRIO

Na Procuradoria da República no Município de Paranavaí/PR foi instaurado o Procedimento Preparatório (PP) nº 1.25.011.000139/2014-11, no intuito de verificar a existência de **processo erosivo** que avançava significativamente no KM 123 da Rodovia Federal BR-376, trecho cuja exploração foi concedida para a ré **RODOVIAS INTEGRADAS PARANÁ S/A – VIAPAR**.

O Procedimento Preparatório foi instaurado por decorrência de manifestação realizada pela **VIAPAR**. Nela, a ré informa que cerca de 85% do escoamento de água que contribuem para a erosão são oriundos do **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR** (consoante fls. 168/178 do Anexo I) e que tal processo erosivo - cada vez mais amplo - coloca em risco a segurança, a vida e a integridade física dos usuários da Rodovia BR-376, pois estaria ameaçando a via de súbita ruína.

A localização da erosão, qual seja, Rodovia BR-376, entre os KM 122,900 e 123,100, no Município de Alto Paraná/PR, mais especificamente em seu Distrito Maristela, foi especificada pelo Parecer Técnico nº 288/2014/PGR/5ª CCR/MPF (fls. 76/99 do PP).

A Rodovia BR-376, patrimônio da União, é a mais importante da região noroeste do Paraná, iniciando-se em Dourados/MS e alcançando Garuva/SC. Interliga a região de Paranavaí a Mato Grosso do Sul, Maringá, Londrina, Curitiba e Florianópolis, viabilizando o acesso aos aeroportos de Maringá e de Londrina, bem assim à região Sudeste do Brasil. Some-se a isso o fato de a oferta de produtos e serviços ser deficitária na região, levando os habitantes dos vinte e quatro municípios do entorno de Paranavaí a utilizarem a BR-376 para acessarem os grandes centros mais próximos. Outro aspecto que não pode ser esquecido é o de cunho econômico, afinal a BR-376 é de extrema relevância para o escoamento da produção agrícola de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul até o Porto de Paranaguá/PR. **Seu colapso, portanto, causaria danos monumentais e imediatos ao Centro-Sul do Brasil.**

Tão logo instaurado o respectivo Procedimento Preparatório, em 25/08/2014, o MPF diligenciou no intuito de ouvir os representantes do **DER**, através de sua Superintendência Regional

sediada em Maringá/PR, da **VIAPAR** e do **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ**, a fim de que esclarecessem sobre eventuais providências tomadas visando evitar o rompimento do trecho sob risco da BR-376.

Extrajudicialmente, realizou reuniões com participação da **VIAPAR**, do Prefeito de Alto Paraná, do Secretário de Viação e Obras e do Secretário Geral do Município de Alto Paraná/PR (Atas das Reuniões às fls. 19 e 20; 22 e 23; 25 e 26 do PP). Na última reunião, realizada em 11/09/2014, foram estabelecidas, consensualmente, obrigações para o **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ**, para o **DER/PR** e para a **VIAPAR** (Ata da Reunião contida nas fls. 44 e 45 do PP). Infelizmente, nenhuma das medidas acordadas foram implementadas.

1.1 Informes paralelos relevantes

Em novembro/2014, a Agência de Defesa Agropecuária do Paraná (ADAPAR) forneceu ao **MPF** cópia do Relatório de Constatação do processo erosivo no KM 123 da BR-376, que se encontra no Anexo II do PP.

Em 16/04/2013, Sr. Altair Borges dos Santos, proprietário de imóvel que está sendo danificado em razão da erosão pluvial, já evidenciava a gravidade do processo erosivo, tendo requerido vistoria à ADAPAR para apuração dos seguintes problemas (fls. 4 do Anexo II do PP): destruição/desmoronamento do solo; falta de galerias pluviais e de drenagem; aumento constante da erosão e degradação ao meio ambiente. Os prejuízos já se manifestavam por meio da morte de animais e pela necessidade constante de recuar a cerca em razão do desbarrancamento em seu imóvel.

Após visitar a área afetada, a ADAPAR assim relatou (fls. 05 do Anexo II do PP):

Galerias de águas pluviais e a rodovia têm suas águas conduzidas para área agrícola e a conservação dos canais e dissipadores não vem sendo feita. Nota-se deterioração das áreas externas aos canais, com erosões tipo voçorocas em extensão do asfalto até o ribeirão Peroba. Os contenedores de concreto foram/estão sendo levados pelas ações da água no solo [...]

Em 28/06/2013, a **VIAPAR** foi notificada pela ADAPAR, a fim de que apresentasse, em 20 dias, planejamento conservacionista da área em deterioração, ou que, em 10 dias, apresentasse laudo técnico comprovando o saneamento daqueles problemas constatados (Notificação nº 10.745, à fls. 06 do Anexo II do PP). Em resposta (fls. 08 do Anexo II do PP), a **VIAPAR** informou que, no ano de 2008, construiu uma rede pluvial de um metro de diâmetro para conduzir as águas oriundas do Distrito de Maristela, que implantou caixas de contenção ao longo da rodovia, dissipador de energia na saída do bueiro e executou paliçadas.

Em 26/07/2013, a ADAPAR solicitou adoção de providências ao **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR** a fim de adequar a condução das águas pluviais para não acarretarem erosão ao solo (fls. 31 do Anexo II do PP). Em 30/09/2013, o **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR** informou que a **VIAPAR** e o **DER** teriam se comprometido a elaborar projeto para escoamento das águas pluviais e prevenção de maiores danos ao solo (fls. 33 do Anexo II do PP).

Em 03/01/2014, a **VIAPAR** foi autuada pela ADAPAR, que lavrou o Auto de Infração nº 5077 (fls. 03 do Anexo II do PP) com base no seguinte motivo (todos os grifos constantes das citações desta peça são inéditos):

“Não atendimento à notificação de nº 10.929, de 28/06/2013. Rompimento das estruturas de contenção que conduzem as águas oriundas da rodovia, causando **voçorocamento do solo, desbarrancamento**, transporte de sedimentos, lixo urbano, entre outros, resultando em prejuízos por deterioração do solo agrícola e complicações de ordem físicas e biológicas ao corpo hídrico à jusante.”

Acompanhando o Auto de Infração nº 5077, a ADAPAR enviou ofício (fls. 34 do Anexo II do PP) intimando a **VIAPAR** a apresentar Planejamento Conservacionista da área em deterioração.

Em 21/07/2014, o Sr. Altair Borges reforçou sua preocupação com a gravidade do processo erosivo, consoante Termo de Declaração perante o Ministério Público do Estado do Paraná (Promotoria de Justiça na Comarca de Alto Paraná - fls. 32 do PP).

Em manifestação remetida para o Ministério Público do Estado do Paraná, datada de 03/10/2014 (fls. 34/42 do PP), a **VIAPAR**: (1) esclareceu que, em razão do Contrato de Concessão nº 072/97, a **VIAPAR** teve como objeto concedido o denominado Lote nº 02 do Anel de Integração Viário do Paraná, responsabilizando-se pela recuperação, melhoramento, manutenção, operação e exploração das rodovias principais do aludido Lote, bem como a recuperação, conservação e manutenção dos trechos rodoviários de acesso ao Lote; (2) reconheceu que **“na qualidade de concessionária, compete, em nome do poder público e sob sua supervisão, garantir que os usuários trafeguem com segurança, preservando o patrimônio público (rodovias e faixa de domínio) que se encontra sob sua responsabilidade”**.

Adiante, a **VIAPAR** demonstra ter plena ciência do contínuo exacerbamento do dano ao solo e da insuficiência da rudimentar obra que realizou no local, mas insiste em atribuir a erosão exclusivamente às águas provenientes do **MUNICÍPIO**:

O processo erosivo existente no KM 123 da rodovia BR-376, **recentemente tem demonstrado avanço significativo**, sendo que, diante da contribuição das águas oriundas do Município de Alto Paraná, **os serviços/obras executados pela VIAPAR não tem sido suficientes para conter o processo erosivo instalado no local.** (fls. 39 do PP)

No mesmo documento (fls. 40 do PP), a **VIAPAR** demonstra ter plena ciência dos riscos advindos de tamanha erosão: **“A erosão e a ausência de contenção das águas pluviais derivadas do Município Alto Paraná vem colocando em risco o corpo estradal da BR-376 e, conseqüentemente, os usuários que trafegam no local [...]”**.

Aliás, a gravidade da erosão é tão patente que levou a **VIAPAR**, espontaneamente, a elaborar e encaminhar ao **DER/PR**, em 30/07/2014, “Projeto Executivo para implantação de emissário – BR-376, KM 123 (LD)”, que se encontra às fls. 159/184 do Anexo I do PP.

Em 16/09/2014 a concessionária informou ao **MPF** (fls. 24/27 do PP) que encaminhou ao **DER/PR** projeto para o controle dessa erosão, acompanhado de orçamento. Alegando que

tal obra não estaria prevista no contrato de concessão, a **VIAPAR** aguarda posicionamento do **DER/PR** acerca de sua inclusão ou não, a título de serviços adicionais, ao seu Contrato de Concessão.

Em 16/10/2014, o **DER** informou ao MPF que, dali a 10 dias, o **DER** se posicionaria sobre a solicitação da **VIAPAR** (fls. 46 do PP). Contudo, em 03/11/2014, o **DER** informou ao **MPF** que o orçamento para as obras ainda estava sendo realizado e, quando concluído, este serviria como parâmetro para as adequações no contrato de concessão com a **VIAPAR** (fls. 48 do PP).

Relatório fotográfico elaborado pelo **MPF**, em 05/11/2014, demonstra o avançado estágio do processo erosivo, que conta com duas extensas erosões, interligadas em forma de “Y”.(fls. 50/52 do PP).

1.2 Do Parecer Técnico nº 288/2014/PGR/5ª CCR/MPF

A fim de melhor compreender a problemática e de ter embasamento científico para sua atuação, o Ministério Público Federal elaborou estudo de engenharia civil (Parecer Técnico nº 288/2014/PGR/5ª CCR/MPF - fls. 76/98 do PP).

Consoante aquele documento, desenvolvido pelo setor pericial da Procuradoria da República do Estado do Paraná, efetivamente existe processo erosivo severo na Rodovia BR-376, do KM 122,900 ao KM 123,100, à direita de quem transita no sentido Paranavaí-Maringá¹, precisamente entre o núcleo urbano de Alto Paraná e o Distrito de Maristela. **A erosão, em franco processo de expansão, foi causada pelo insuficiente escoamento da água da chuva, abrindo no frágil solo de arenito Caiuá, em ponto contíguo à rodovia, uma voçoroca de 13 metros de largura, 12 metros de profundidade e 200 metros de comprimento.**

Sobre isso, o parecer veicula que “[...] a declividade do terreno ocorre do Distrito de Maristela para o município de Alto Paraná, ou seja, as águas das chuvas são coletadas do lado

¹Todas as menções aos lados direito e esquerdo da rodovia que constam desta peça tomarão por referência as direções de quem transita no sentido Paranavaí-Maringá.

esquerdo da pista e despejadas do lado direito da rodovia, lado em que ocorre a erosão [...]”.

Ao lado esquerdo do KM 123 da BR 376, o perito apontou a existência de bocas de lobo para a captação de águas pluviais, sendo que uma delas estava com as bordas quebradas (fig. 8 à fls. 80 do PP), canaleta com parte quebrada, concreto quebrado ao lado da cabaceira de entrada do tubo para transposição por baixo da rodovia (fig. 11, 12 e 13 à fls. 81 do PP). Foi constatado, ainda, conforme figuras 14 e 15 (à fls. 81 do PP) que: **“a pista de rolamento está muito próxima das entradas e saídas dos tubos de captação e despejo de águas pluviais, além de possuírem pouca altura de aterro em relação ao tubo.** Esta fato faz com que a tubulação e suas cabeceiras sofram grandes vibrações de impactos, pois nesta rodovia trafegam veículos de grandes cargas, como caminhões e ônibus”

Em síntese, quanto ao que vem ocorrendo ao lado esquerdo do KM 123 da BR-376, o parecer técnico evidencia que “os equipamentos de drenagem como bocas de lobo e cabeceiras de entrada de tubos de drenagem encontram-se quebradas em vários lugares e carecem de manutenção tanto nas peças propriamente ditas como em seu entorno, pois vários deles apresentam vegetação invadindo a tubulação ficando sujeitas a entupimentos ou diminuição do rendimento [...]”.

Ao lado direito do KM 123 da BR 376, existem canaletas condutoras, as saídas dos tubos de transposição por baixo da rodovia em as obras de drenagem e despejo das águas. Na saída desse tubo (fig. 25 a 27 da fls. 84 do PP), existem fileiras de paliçadas (estacas de madeira). Foi construído pela **VIAPAR** um caminho para as águas pluviais que alcançam as canaletas, constituído por um leito de concreto bastante desgastado.

No intuito de ilustrar a gravidade da situação, fazemos remissão às imagens acostadas às fls. 87 do PP, nas quais se visualiza uma erosão no solo que, repise-se, atinge 13 metros de largura na parte superior e 12 metros de profundidade (fig. 37 e 38, à fls. 87).

A análise ainda estampa que, como a faixa de domínio nesse trecho da BR-376 é de 30 metros em ambos os lados da rodovia (conforme documento anexo “Limites da faixa de domínio -

Lote 02”), a parte proximal do processo erosivo está contida a faixa de domínio do KM 123 da BR-376, cuja posse direta é exercida pela VIAPAR.

Por fim, o aludido parecer conclui que:

(...) levando-se em conta:

a importância da Rodovia BR 376;

A proximidade dos danos causados pela água à pista de rolamento;

A aproximação do período de chuvas e a imprevisibilidade dos adventos da natureza;

Considera-se que existe a **possibilidade de ruína de trechos da rodovia por desbarrancamento de suas laterais**, caso nada seja feito pela Concessionária **VIAPAR**, em caráter de **urgência, como obras de reconstituição dos aterros laterais, execução de equipamentos de drenagem adequados tanto em relação à capacidade de escoamento da vazão demonstrada em cálculo, como ao correto despejo das águas a jusante da pista (lado direito) e sua condução a um destino final seguro**, a fim de se evitar grandes prejuízos ambientais, à população de modo geral e privados.

1.3 Conclusões extraídas do procedimento preparatório

O procedimento preparatório evidencia que há considerável tempo os réus têm convicção dos danos e da iminência da ruína da rodovia federal, inclusive se comprometendo a solucionar a questão, mas nada fizeram. Enquanto supostos entraves burocráticos persistem e as pertinentes obras emergenciais não são realizadas, o risco de ruptura da estrada avança sobre os que utilizam a rodovia mediante paga de pedágio.

Dada a flagrante omissão dos réus, que se mostraram recalcitrantes a desempenharem suas atribuições mesmo quando instadas extrajudicialmente pelo Ministério Público Federal, surgiu a necessidade de ajuizamento desta ação civil pública.

Os danos estão constatados e o potencial de gigantescas lesões futuras é flagrante. Os agentes causadores, **VIAPAR, DER/PR e MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ**, estão perfeitamente identificados. Está comprovado que a **VIAPAR** não cumpriu seu dever de conservação da rodovia concedida e de prestação de serviço adequado ao usuário, que o **DER/PR** se omitiu em seu dever de

fiscalizar a concessionária **VIAPAR** e que o **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ** não agiu de forma a cumprir seu dever de realizar obras para o escoamento adequado de águas.

Enfim, por tudo aqui exposto é que se justifica o aforamento desta demanda para defender o direito à segurança, à vida e à integridade dos usuários da Rodovia BR-376, assegurando a segurança no tráfego da rodovia e a proteção ao meio ambiente.

2. DO CABIMENTO

Dentre as funções institucionais do Ministério Público Federal, previstas no art. 129, III, da Constituição, consta o de "[...] promover o inquérito civil e a ação civil pública, para proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos".

Da mesma forma que a Constituição Federal dispõe sobre a legitimidade do Ministério Público Federal para ajuizar a presente demanda em defesa do patrimônio público, também o art. 5º, III, b; art. 6º, VII, alíneas 'a', 'b' e 'd', todos da Lei Complementar n.º 75/93, bem como o art. 1º, IV, e art. 5º, todos da Lei 7.347/85, legitimam ao Ministério Público Federal para o ingresso da presente ação civil pública.

Some-se a isso que “o Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis” (art. 127, *caput*, da CF/88).

A atuação do Ministério Público Federal é de extrema necessidade, pois, além do pedido para que sejam adotadas as medidas necessárias para a garantia do efetivo respeito dos poderes públicos aos direitos à vida e à integridade dos usuários da rodovia, pretende-se ainda salvaguardar o patrimônio público e social, que no caso é a Rodovia Federal BR-376 (entre os KM 122,900 e 123,100 aproximadamente) e os interesses difusos dos usuários.

No caso, tem-se nítida caracterização dos fatos analisados como interesse difuso a ser tutelado através de Ação Civil Pública.

Com efeito, o direito dos cidadãos a estradas minimamente transitáveis, seguras, que efetivem os mandamentos de segurança do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) e, em última instância, que respeitem o direito de ir e vir, a dignidade da pessoa humana e o direito à vida, configura-se como inegável direito difuso, um interesse de toda a coletividade e que, dada a sua própria natureza indivisível, é titularizado por pessoas indeterminadas.

E é na tutela da vida e da integridade física, bem como da garantia fundamental à segurança (art. 5º, *caput*, da CF), que se busca a adequação da Rodovia BR 376, de forma a efetivar a prerrogativa da cidadania ao “exercício do direito de trânsito seguro” (art. 1º, § 3º, *in fine*, do CTB).

Para a defesa dos direitos difusos acima referidos, de que é titular a coletividade indeterminada de cidadãos, o Ministério Público Federal tem como instrumento para materializar essa atribuição/dever constitucional o manejo da ação civil pública, consoante o art. 129, III, da CF/88, Lei Complementar n.º 75/93 e Lei n.º 7.347/85.

Acima de qualquer dúvida a legitimidade ativa do *Parquet* em propor a presente ação.

3. DA LEGITIMIDADE PASSIVA

Tem legitimidade passiva para figurar no polo passivo de Ação Civil Pública qualquer pessoa física ou jurídica de direito público ou privado que seja responsável por um dano (ou por sua ameaça) a um interesse difuso ou coletivo.

O DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ — DER/PR é autarquia estadual, criada pelo Decreto-Lei nº 547, de 18 de dezembro de 1946, e reorganizada pela Lei nº 1.052, de 20 de novembro de 1952, e Lei nº 8.485, de 03 de junho de 1987,

sendo vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes, nos termos do Art. 112 da Lei nº 8.485, de 03 de junho de 1987. Na qualidade de órgão setorial de execução, devidamente autorizado pelo Secretário de Transportes, o **DER/PR** realizou concorrência para fins de outorga da concessão do Lote 02 do Anel de Integração Viário do Paraná, com fundamento, dentre outros, no Convênio de Delegação nº 003/96, celebrado entre a União e o Estado do Paraná.

O Contrato de Concessão 072/97 dispõe que incumbe ao **DER fiscalizar, permanentemente, a exploração do Lote 02**; zelar pela boa qualidade do serviço; promover medidas que assegurem a adequada preservação e conservação do meio ambiente (cláusula XXIII, à fls. 22 do Anexo I do PP). Desse modo, a omissão do **DER** em relação aos seus deveres legais e contratuais, sobretudo quanto ao dever de fiscalização da exploração do LOTE 02 pela **VIAPAR**, lhe conferem legitimidade passiva nesta demanda, afinal **é responsável por reparar os danos decorrentes de sua negligente omissão** (art. 37, §5º da Constituição c/c art. 186 do Código Civil).

O **DER** foi igualmente omissos ao sequer analisar o “Projeto Executivo para implantação de emissário – BR-376, KM 123 (LD)”, apresentado pela **VIAPAR**, (fls. 163/184 do Anexo I do PP), novamente sustentado inconsequente postura negativa.

De outro norte, a pessoa jurídica de direito privado **RODOVIAS INTEGRADAS PARANÁ S/A – VIAPAR** deve figurar no polo passivo da presente demanda, tanto por ser prestadora de um serviço público, mercê do vínculo administrativo gerado a partir da celebração do Contrato de Concessão nº 072/97, quanto por deixar de praticar ato de que possa resultar evento danoso com efeitos para a sociedade.

Por fim, o **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR** deve figurar no polo passivo por não realizar adequadamente obras de escoamento pluvial que lhe tocam, notadamente no Distrito de Maristela, o que dinamizou a erosão, incrementando o risco de dano à rodovia.

4. DA COMPETÊNCIA DA 1ª VARA FEDERAL DE PARANAVAÍ/PR

A degradação ambiental em decorrência do escoamento inadequado de águas pluviais está ocorrendo às margens do KM 123 da Rodovia BR-376, em trecho sob concessão da **VIAPAR**, no Município de Alto Paraná/PR.

A Rodovia BR-376 integra o patrimônio da União Federal, o que torna patente a competência da Justiça Federal para processar e julgar a questão aqui articulada, por incidência do artigo 109, inciso I, da CF.

Em sede de ação civil pública o foro competente é do lugar de ocorrência do dano, sendo que o local dos fatos atinentes aos autos está compreendido no Município de Alto Paraná/PR, que compõe a Subseção Judiciária de Paranavaí.

Portanto, a competência para processar e julgar a questão é da 1ª Vara Federal de Paranavaí/PR.

5. DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

5.1. DO DIREITO À SEGURANÇA DO USUÁRIO DE RODOVIAS

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu art. 5º, estabelece, nestes termos:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País **a inviolabilidade do direito à vida**, à liberdade, à igualdade, **à segurança** e a propriedade, aos seguintes termos.

José Cretella Júnior, comentando o art. 5º da Constituição, veicula:

Bastaria que se tivesse dito o ‘direito’ ao invés de ‘a inviolabilidade do direito à vida’. Se ‘vida é um direito’, garantido pelo Estado, esse direito é inviolável, embora não ‘inviolado’... O direito à vida é o primeiro dos direitos invioláveis assegurados pela Constituição. ‘Direito à vida’ é expressão que tem, no mínimo, dois sentidos, (a) o ‘direito de continuar vivo, embora se esteja com saúde’ e (b) ‘direito de subsistência: o primeiro, ligado à segurança física da pessoa humana, quanto a agentes humanos ou não, que possam ameaçar-lhe a existência; o segundo, ligado ao ‘direito de prover à própria existência, mediante trabalho honesto’. O trabalho, como meio de subsistência, é poder-dever do Estado, que deve protegê-lo, assegurando-lhe condições necessárias para concretizar-se².

Adiante, aduz:

Garantir a segurança é, de fato, garantir o exercício das demais liberdades, porque a *vis inquietativa* impede o homem de agir... A inclusão da segurança no rol dos direitos sociais revela a intenção do legislador, cumprindo ao governante, **por meio de medidas que têm ao seu alcance, oferecer condições de segurança máxima ao cidadão brasileiro e ao estrangeiro**, residente no país, bem como àquele que esteja de passagem, com qualquer tipo de atividade que não perturbe a ordem jurídica, econômica ou social... Temos, assim, a segurança interna do país, e ao mesmo tempo, **a segurança íntima de cada um** no lar, depois do trabalho, nas ruas, **no trânsito** e, de um modo mais preciso, a segurança do trabalho, mínimo que a lei tem de oferecer.

A Lei 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro, com relação ao direito à segurança, dispõe que :

“Art. 1º [...] § 2º **O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito**, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Como se trata de rodovia federal concedida à iniciativa privada, que a explora mediante pagamento de pedágio pelos usuários, sobressai também a incidência do dever de prestar o serviço com segurança, nos moldes da Política Nacional das Relações de Consumo:

² Comentários à Constituição de 1988, Ed. Forense, 1ª edição, 1989, p. 182/183.

Art. 6º do CDC - Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o **respeito à sua dignidade, saúde e segurança**, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

[...]

II - ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor:

a) por iniciativa direta;

[...]

c) pela presença do Estado no mercado de consumo;

d) pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho.

Sob essa óptica, temos que a VIAPAR está prestando serviço defeituoso, pois sua omissão em realizar as obras que lhe tocam estão na iminência de causar a ruptura do leito da rodovia, colocando em risco a vida, a integridade física e o direito de circulação dos usuários que pagam para utilizar a BR-376.

O direito à vida está, pois, intimamente ligado ao direito à segurança, podendo-se afirmar ser este um dos corolários daquele. A segurança compreende também aquela do dia a dia das pessoas que se locomovem nas vias de trânsito, dentre elas as rodovias federais. As medidas ao alcance do Estado para a preservação desses direitos compreendem o dever de construção bem feita e a correta conservação das rodovias que tem sob sua responsabilidade de gerenciamento e administração. Omissões ou falhas relativas a esta obrigação configuram a negligência da Administração com sua responsabilidade primordial que é cuidar do bem público e de proteger a incolumidade física de seus subordinados.

A violação ao direito à segurança no trânsito e, conseqüentemente, ao patrimônio público é evidente. A teor do Parecer Técnico nº 288/2014/PGR/5ªCCR/MPF, às fls. 76/98 do Procedimento Preparatório:

Considera-se que existe a possibilidade de ruína de trechos da rodovia por desbarrancamento de suas laterais, caso nada seja feito pela Concessionária VIAPAR, em caráter de urgência, como obras de reconstituição dos aterros laterais, execução de equipamentos de drenagem adequados tanto em relação à capacidade de escoamento da vazão demonstrada

em cálculo, como ao correto despejo das águas a justante da pista (lado direito) e sua condução a um destino final seguro, a fim de se evitar grandes prejuízos ambientais, à população de modo geral e privado”

A inércia na realização de obras para a adequado drenagem das águas pluviais compromete o patrimônio público federal. Vale dizer, quanto mais se protela a adoção de medidas urgentes na sua conservação, maiores são os riscos de colapso da estrutura, o que certamente elevará os custos para sua reconstrução, em afronta aos princípios da moralidade e eficiência que devem ser observados pela Administração Pública (art. 37, *caput*, CF/88).

5.2. DA RESPONSABILIDADE PELA SEGURANÇA DOS USUÁRIOS

5.2.1 Da Responsabilidade da VIAPAR

De início, vamos conferir destaque às cláusulas do Contrato de Concessão nº 072/97 do Lote 02 do Anel de Integração Viário do Paraná que versam sobre a área e os bens objeto da concessão:

CLÁUSULA VI Objeto Este CONTRATO tem por objeto **a recuperação, o melhoramento, a manutenção, a conservação**, a operação e a exploração das rodovias principais e a recuperação, conservação e manutenção dos trechos rodoviários de acesso ao LOTE.

[...]

CLÁUSULA IX Da área da Concessão – A área da concessão é a compreendida **pelas rodovias principais e pelos trechos rodoviários de acesso e respectivas faixas marginais**, assim como pelas áreas de descanso e áreas ocupadas com instalações administrativas, conforme descrito no Anexo IX do Edital.

(Fls. 14 e 14-v do Anexo I do PP)

CLÁUSULA XXX Dos Bens que Integram a Concessão

1. Integram a concessão, as rodovias principais e os trechos rodoviários de acesso que compõem o LOTE, **compreendendo suas faixas marginais**, edificações e terrenos destinados às atividades a elas vinculadas, e, portanto, pertencem ao Estado, na qualidade de bens públicos de uso comum.

(Fls. 29-v do Anexo I do PP)

Como prestadora de um serviço público concedido, a **VIAPAR** deve fazê-lo de forma adequada e assumir responsabilidade integral pelos riscos inerentes à concessão. Dá-se atenção para a previsão contratual transcrita a seguir:

“CLÁUSULA XII Da Assunção de Riscos

A CONCESSIONÁRIA assumirá em decorrência deste CONTRATO **integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão**, exceto nos casos em que o contrário dele resulte

(fls. 15 do Anexo I do PP)

Destaque-se ainda que, a teor do contrato de concessão do Lote 2, a **VIAPAR** tem o dever de realizar uma boa prestação de serviços, nele incluídos a eficiência e a segurança dos usuários.

CLÁUSULA XVI Do Serviço Adequado

1.A concessão da exploração do LOTE pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários.

2. **Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego**, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

3. Para os fins previstos neste CONTRATO, considera-se

(...)

c) **eficiência**: a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e metas da concessão;

(...)

e) **segurança**: a operação, os níveis exigidos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE, dos sistemas referidos na letra anterior, de modo a que sejam mantidos, em níveis satisfatórios, os riscos de acidentes, compreendendo, também, os serviços de atendimento mecânico/resgate, e de atendimento médico de primeiros socorros;”

4. A CONCESSIONÁRIA deve assegurar, durante todo o prazo da concessão, a prestação do serviço adequado, atendidas, integralmente, as condições estabelecidas no item anterior.

(fls. 15, 16/16-v do Anexo 1 do PP)

Pelo viés dos usuários dos serviços prestados pela **VIAPAR**, a eles é assegurado o fornecimento de serviço adequado, mediante pagamento de pedágio, bem como é assegurada sua comodidade, seu conforto, *in verbis*:

CLÁUSULA XXII Dos direitos e obrigações dos Usuários

Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, e na Lei nº 8.655, de 21 de maio de 1993, são direitos e obrigações dos usuários das rodovias principais e dos trechos rodoviários de acesso que compõem o LOTE:

a) **receber serviço adequado**, em contrapartida ao pagamento do pedágio, observadas as isenções aplicáveis.[...];

(fls. 21-v do Anexo 1 do PP)

CLÁUSULA XXIV Dos Direitos e das Obrigações da CONCESSIONÁRIA

1. sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE, incumbe à CONCESSIONÁRIA:

a) **prestar serviço adequado**;

(...)

2. Incumbe, também à CONCESSIONÁRIA:

(...)

d) **implementar obras destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários**, assim como executar obras de expansão de capacidade das rodovias principais, sua modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos seus equipamentos e instalações para garantir a **continuidade da prestação de serviços em nível adequado**, nas condições estabelecidas neste CONTRATO.

(...)

3. Incumbirá à CONCESSIONÁRIA a execução das obras e dos serviços concedidos, direta ou indiretamente.

(fls. 22-v/24-v do Anexo I do PP)

Aos usuários dos serviços prestados pela **VIAPAR** é assegurado o fornecimento de serviço adequado, mediante pagamento de pedágio:

CLÁUSULA XXII Dos direitos e obrigações dos Usuários

“ Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, e na Lei nº 8.655, de 21 de maio de 1993, são direitos e obrigações dos usuários das rodovias principais e dos trechos rodoviários de acesso que compõem o LOTE:

a) **receber serviço adequado**, em contrapartida ao pagamento do pedágio, observadas as isenções aplicáveis.[...]”

(fls. 21-v do Anexo 1 do PP)

Ao não implantar um sistema de drenagem eficiente, permitindo que a erosão tomasse as proporções atuais, a concessionária **VIAPAR** viola o contrato de concessão, por deixar de prestar um serviço adequado aos usuários, seja por colocar em risco a segurança deles em razão do risco de ruína da rodovia, seja por violar a eficiência, pois que, quanto mais se postergam as obras necessárias,

mais se agrava a situação de risco. Fora isso, caso eventualmente ocorra um colapso da estrutura da rodovia, em consequência aos problemas já discorridos, a concessionária incorrerá um custo maior, bem como ficará comprometida a continuidade dos serviços.

De se insistir: não merece prosperar o argumento da **VIAPAR** de que, pelo fato de as águas oriundas da rodovia contribuírem com cerca de 15%, sua participação no orçamento das obras deve girar em torno de 15%.

Mesmo que a maioria dessas águas origine-se do Município de Alto Paraná, a **VIAPAR** tem responsabilidade integral por **todos os riscos inerentes à concessão e tem o dever de prestar serviço adequado a seus usuários**, o que abrange a implementação de obras destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários, visando a garantia de continuidade da prestação de serviços em nível adequado.

A **VIAPAR** é responsável pela manutenção da rodovia e imóveis constantes da faixa de domínio. Evidentemente, sua responsabilidade não afasta a responsabilidade do **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR**, que tem o dever de realizar obras de escoamento de águas pluviais em seu território.

Não merece prosperar igualmente o argumento da **VIAPAR** de que sua responsabilidade pela erosão cessa nos 30m de largura de sua faixa de domínio. **A expressiva extensão da erosão, de aproximadamente 200m, é causada pelos problemas na captação, transposição e despejo das águas pluviais que ocorrem dentro da faixa de domínio contígua ao KM 123 da BR-376. A erosão que extrapola a faixa de domínio é mera consequência da ação do inadequado despejo das águas promovido pela VIAPAR dentro da faixa de domínio.**

Demais disso, a erosão com extensão aproximada de 200m, a teor das conclusões do parecer técnico de engenharia civil elaborado pelo MPF, foi causada **unicamente pela concentração e despejo inadequado das águas pluviais provenientes dos dutos e canaletas da rodovia**, obras estas executadas pela VIAPAR (fls. 90).

5.2.2 Da Responsabilidade do DER/PR

A concessão da BR-376 para a **VIAPAR** foi feita pelo Estado do Paraná nos moldes da Lei 9.277/96, que autorizou a União a delegar aos demais entes da federação a administração e exploração de rodovias federais.

Assim fazendo, o Estado do Paraná estipulou caber ao **DER** - autarquia estadual - o dever de fiscalizar de modo perene o cumprimento integral das obrigações assumidas pela concessionária. A responsabilidade do **DER** decorre de sua patente omissão no dever de fiscalização da concessão, sendo de se recordar que, conforme narrado linhas acima, a autarquia sabe do problema há considerável tempo e se omitiu de modo absurdo, não exigindo qualquer atitude da concessionária para afastar risco certo à rodovia e seus usuários. Consoante contrato de concessão:

CLÁUSULA XXIII Dos direitos e das obrigações do DER

Incumbe ao DER:

a) **fiscalizar, permanentemente, a exploração do LOTE**

(...)

f) **cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares da concessão e as cláusulas deste CONTRATO;**

g) zelar pela boa qualidade do serviço;

(...)

l) promover medidas que assegurem a adequada preservação e conservação do meio ambiente;

(...)

p) **zelar pela prestação de serviço em nível adequado**, respeitados os critérios, diretrizes e parâmetros estabelecidos neste CONTRATO;

q) assegurar a expansão da capacidade das rodovias principais, assim como da modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações vinculadas às mesmas, de modo a **manter a continuidade da prestação dos serviços em nível adequado**.

(fls. 22 e 22-v do Anexo 1 do PP)

Adiante será minudenciado que a degradação do solo, além de colocar em risco a rodovia, também está causando severas lesões ao meio ambiente. Aqui, de se apressar que o **DER** também tem a obrigação de fiscalizar que a concessionária implemente medidas de proteção ambiental **mesmo que não previstas no contrato de concessão**. Nesse aspecto novamente temos contundente omissão da autarquia estadual. Confira-se do contrato de concessão:

CLÁUSULA XLVII Da Proteção Ambiental

1. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a cumprir o disposto na legislação nacional, estadual e municipal relativa à matéria de proteção ambiental.

2. O DER poderá exigir que a CONCESSIONÁRIA, no curso do período da concessão implemente medidas de proteção e recuperação do meio-ambiente; **inclusive por intermédio de novas obras e serviços não previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE**, observado o que dispõe a respeito este CONTRATO.

(fls. 33 do Anexo 1 do PP)

O poder-dever de fiscalização do **DER** deveria, sobretudo, garantir ao usuário a adequada prestação do serviço público pela concessionária **VIAPAR**, o que decerto não vem ocorrendo.

Confira-se:

CLÁUSULA LXV Da fiscalização da Concessão

1. **Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da CONCESSIONÁRIA emergentes deste CONTRATO serão exercidos pelo DER.**

[...]

6. **Constitui, também, objetivo da fiscalização, assegurar aos usuários a prestação, pela CONCESSIONÁRIA, de serviço adequado**, nas condições definidas neste CONTRATO.

[...]

18. A CONCESSIONÁRIA é **obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no todo ou em parte, as obras e serviços pertinentes à concessão, em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados** nos prazos que forem fixados pelo DER.

(fls. 39-v/41 do Anexo 1 do PP)

Flagrante que o **DER**, autarquia executiva viária do Estado do Paraná e incumbida de fiscalizar a execução do Contrato de Concessão nº 072/97, apresenta estarrecedora omissão na solução do problema sob comento, a despeito de ter sido solicitado pela **VIAPAR**, em julho/2014, e de ter sido oficiado pelo **MPF**, em outubro/2014, sendo que há informações nos autos de que o **DER** já estaria ciente do risco de desabamento daquele trecho da rodovia desde setembro de 2013 (fls. 33 do Anexo II do PP).

Ao fim, temos que o **DER** foi igualmente omissa ao sequer analisar o “Projeto Executivo para implantação de emissário – BR-376, KM 123 (LD)”, apresentado pela **VIAPAR**, (fls. 163/184 do Anexo I do PP), novamente sustentado inconsequente postura negativa.

5.2.3 Da Responsabilidade do MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR

Conforme inciso VIII do art. 30 da Constituição Federal, é atribuição dos municípios:

VIII - **promover, no que couber, adequado ordenamento territorial**, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

Além disto, o art. 182, *caput*, da Constituição estabelece que:

Art. 182. **A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal**, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Ao município réu é atribuída a implementação da política de desenvolvimento urbano, sendo que algumas das diretrizes que devem ser observadas na implementação desta política, conforme art. 2º do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), são:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – **garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana**, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

[...]

IV – **planejamento do desenvolvimento das cidades**, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, **de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente**;

[...]

Sabe-se que o crescimento desordenado de uma cidade causa efeitos negativos no meio ambiente. Um dos problemas gerados pela urbanização é a ocupação do solo urbano com superfícies impermeáveis, que torna necessária a implementação de um programa de manejo das águas pluviais urbanas.

A importância da implantação de um sistema de drenagem eficaz é tamanha que a Lei nº 11.445/07 incluiu a drenagem das águas pluviais como um dos pilares do saneamento básico:

“Art. 3º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I - saneamento básico: conjunto de serviços, infra-estruturas e instalações operacionais de:

[...]

d) **drenagem e manejo das águas pluviais urbanas**: conjunto de atividades, infra-estruturas e instalações operacionais de drenagem urbana de águas pluviais, de transporte, detenção ou retenção para o amortecimento de vazões de cheias, tratamento e disposição final das águas pluviais drenadas nas áreas urbanas;

Uma vez que ao município se atribui a implementação da política de desenvolvimento urbano, a qual deve garantir o direito a uma cidade sustentável, com implementação de saneamento básico e infraestrutura adequada, e tendo em conta que a drenagem das águas pluviais está incluída na política de saneamento básico, emerge que danos causados pela ausência da implementação de uma política eficaz de manejo das águas pluviais é de responsabilidade do **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ**.

A teor do Parecer Técnico nº 288/2014/PGR/5ªCCR/MPF, às fls. 79 do Procedimento Preparatório, extrai-se “que a declividade do terreno ocorre do Distrito de Maristela para o Município de Alto Paraná/PR, ou seja, as águas da chuva são coletadas do lado esquerdo da pista e despejadas do lado esquerdo da pista e despejadas do lado direito da rodovia”.

Ainda, cálculo da bacia de contribuição das águas pluviais efetuado pela **VIAPAR**, concluiu que a vazão de contribuição da bacia do Distrito de Maristela para o processo erosivo em tela é de cerca de 85%.

Quanto ao Distrito de Maristela, o Município de Alto Paraná se preocupou somente em fazer com que a água das chuvas corresse até o leito da rodovia, nada realizando para que o fluxo transponha a estrada e venha a desaguar de modo seguro em local que tenha capacidade para

absorvê-lo. A negligência ampliou o potencial destruidor da água para o terreno em declive situado do outro lado da BR, inflando a comprovada erosão.

De se concluir que o **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR**, ao se omitir em implementar um sistema de drenagem eficiente das águas pluviais provenientes do Distrito de Maristela, corrobora para o problema em tela, tornando impositiva também a sua responsabilização

5.3. DA MORA ADMINISTRATIVA

O **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR** tem ciência de sua responsabilidade na drenagem das águas, entretanto alega limitações de cunho orçamentário para justificar a sua inércia.

Conforme ata de reunião 016/2014, realizada na sala de Reuniões da Procuradoria da República de Paranavaí/PR em 29/08/2014, o Sr. Rubens Antônio Satim, Secretário Geral do **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR** explicou que o Município tem ciência desses problemas de erosão à beira da rodovia e tem interesse em ajudar de alguma forma, porém sofre limitações de ordem orçamentárias(fl. 19 do PP).

Discurso semelhante foi adotado pelo Sr. Claudio Golemba, Prefeito do **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR**, em reunião realizada no dia 08/09/2014, também realizada na sala de Reuniões da Procuradoria da República de Paranavaí/PR. Na ocasião “frisou a dificuldade do município de Alto Paraná/PR em conseguir recursos para a execução da obra como por exemplo dotação orçamentária, e que essa obra levaria cerca de 4 ou 5 anos para ser concluída” (Ata de reunião 017/2014 às fls.22/23 do PP).

Por outro lado, a **VIAPAR** e o **DER/PR**, além da controvérsia com relação ao *quantum* das obras que a concessionária deve suportar, em razão da **VIAPAR** entender que sua participação no custeio deve ser proporcional à percentagem da água da chuva que cai no leito da rodovia em relação ao total captado - o que conforme já explicitado em tópico anterior não merece prosperar -,

alegam entraves administrativos para a realização das obras, conforme documentos às fls. 44/45, 46 e 48 do PP.

A inércia na preservação da estrutura da rodovia compromete o patrimônio público federal. Quanto mais se protela a adoção de medidas urgentes na sua conservação, maiores são os riscos de colapso da estrutura, o que certamente ampliará os custos para sua reconstrução, em afronta aos princípios da moralidade e eficiência que devem ser observados pela Administração Pública (art. 37, *caput*, CF/88).

A população do Centro-Sul do Brasil está em vias de sofrer com os imensos transtornos decorrentes do não início dos trabalhos de conservação.

Não se desconhece a posição que defende que o Poder Judiciário não pode interferir nas questões administrativas, justamente porque não lhe cabe administrar no lugar do gestor público.

No entanto, a discricionariedade administrativa não pode servir de bloqueio intransponível para que o início das obras permaneçam - sabe-se lá por quanto mais tempo - indefinidas, máxime quando flagrante inércia coloca em risco a vida e a saúde de um sem-número de pessoas.

O Poder Judiciário pode, a partir do sistema de princípios constante da Constituição e da intolerância à omissão e ineficiência administrativa, delimitar a margem de discricionariedade da administração no cumprimento da ordem constitucional social, interferindo para que o administrador opte, no caso concreto, pela implementação da política que atenda ao interesse social.

A atuação do Estado não está imune ao controle jurisdicional, figurando-se legítimo o manejo da presente ação civil pública com o fim de impor obrigação de fazer à **VIAPAR**, ao **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR** e ao **DER/PR**. Rigorosamente, sequer se pode falar em discricionariedade administrativa na espécie, porquanto entre fazer ou não fazer obras emergenciais a fim

de evitar o rompimento de trecho da rodovia sobre sua responsabilidade, inexistindo margem de escolha ao agente público.³

Deveras, o direito aqui pleiteado só restará plenamente satisfeito se for concedida a tutela específica, consistente na obrigação dos réus implementarem medidas paliativas enquanto não se iniciam as obras de recuperação definitiva do trecho da rodovia.

Noutro giro, tanto a Lei nº 6.938/81, em seu art. 14, § 1º, como a própria Constituição da República, no § 3º do art. 225, estabelecem a responsabilidade objetiva para as condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente, ou seja, responsabilidade independentemente da existência de culpa.

O objetivo a que a demanda se propõe é compelir a **VIAPAR**, o **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR** e o **DER/PR** ao início imediato das obras de recuperação do processo erosivo e de melhoria/adequação do sistema de escoamento de águas pluviais, adotando medidas acauteladoras que visem à inibição do crescimento do processo erosivo, à recuperação do dano e à conservação da rodovia concedida à **VIAPAR**, o que, como exaustivamente demonstrado, consta do rol de suas atribuições da **VIAPAR** e do **DER** elencadas no Contrato de Concessão.

5.4 - DA DEGRADAÇÃO AMBIENTAL

Além de violar direitos essenciais dos usuários, é evidente que a inércia na realização das obras pelos réus causou e vem agravando dano ambiental.

³⁴PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. REPARAÇÃO DE RODOVIA FEDERAL. INTERESSES DIFUSOS. LEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO RECONHECIDA. AUSÊNCIA DE INTERESSE DE AGIR NÃO CONFIGURADA. PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DE PODERES. FALTA DE PREQUESTIONAMENTO. SÚMULA 211/STJ. MATÉRIA CONSTITUCIONAL: 1. Cuida-se, originariamente, de Ação Civil Pública proposta pelo MPF contra a União e o DNIT, objetivando a restauração das rodovias BRs 158 e 377. 2 – O Tribunal de origem concluiu pela procedência parcial da ação, condenando os réus à realização de obras de restauração e conservação da pista de rolamento e acostamento das rodovias nos trechos indicados. (...) 4 – A União tem legitimidade para integrar o polo passivo da ACP originária pois a manutenção e a conservação das rodovias federais dependem dos valores provenientes do seu orçamento anual, bem como é parte diretamente responsável pela concretização das medidas requeridas. 5 – As condições mínimas de segurança e trafegabilidade das rodovias são típicos interesses difusos. Há, portanto, interesse de agir da PGR na presente demanda, que cuida de estrada federal. 6 – **O princípio da Separação dos Poderes não é mote nem pode ser transformado em tal para o esvaziamento da função judicial de controle da administração pública**, sobretudo quando estiverem em jogo a vida e a segurança das pessoas.[...] 10 – Recurso Especial parcialmente conhecido e não provido. (Resp 959395 – segunda turma do STJ – Rel. Min. Herman Benjamin – julg. Em 23/04/2009).

A Constituição assegura o direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, especificamente, no *caput* do art. 225 da CF. Adota a referida Carta Magna, em consonância com diplomas internacionais, uma visão unitária de meio ambiente, traduzindo-o como conjunto dos sistemas físicos, químicos e biológicos e de fatores econômicos, sociais e culturais que, além de serem interativos entre si, produzem efeitos, direta ou indiretamente, sobre unidades existenciais vivas e sobre a qualidade de vida do ser humano⁴.

Quando se alteram as características do meio ambiente tem-se claramente uma situação de degradação da qualidade ambiental, conforme previsto no artigo 3º, inciso II, da Lei que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente (Lei n.º 6.938/81).

A referida lei também conceituou poluição em seu artigo 3º, inciso III, como “a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; c) afetem desfavoravelmente a biota; d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e) lancem matérias ou energias em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos”.

Nesta hipótese, a degradação ambiental já ostenta grandes proporções e apenas têm se agravado ante a ausência de providências pelos réus. O Parecer Técnico n.º 288/2014/PGR/5ªCCR/MPF, às fls. 76/98 do Procedimento Preparatório, indica a gravidade da degradação ambiental em questão e as consequências que decorrerão do processo erosivo, caso não seja tomada nenhuma providência:

“ No anexo fotográfico complementar está mostrado a verificação das dimensões desta cratera chegando, **num determinado ponto, a 13 m de largura em sua parte superior e a 12 m de profundidade aproximadamente**. De acordo com os documentos recebidos, estima-se que a extensão desta erosão tenha chegado próximo a **200 m de comprimento**” .

(fls. 87 do PP)

⁴ FIORILLO, Celso Antônio Pacheco; RODRIGUES, Marcelo. **Manual de direito ambiental e legislação aplicável**. São Paulo: Max Limonad, 1997, p. 155.

“**Fato preocupante essa proximidade da rodovia** pois, em período de chuvas, como são os meses de janeiro e fevereiro, caso não seja tomada nenhuma providência por parte da concessionária, com relação ao despejo adequado das águas, **poderão ocorrer dois fenômenos de erosão concomitantes**, que são: O **carregamento de partículas de solo no fundo da vala** (fig. 41) provocando ainda mais o afundamento do leito, e o desbarrancamento das paredes laterais por infiltração de água nas rachaduras horizontais (figs. 42 e 43) ou pelo **feito iceberg** pois o **barranco encontra-se visivelmente fragilizado com várias rachaduras verticais na sua encosta, podendo cair a qualquer momento** (figs. 44 a 47). Esta degradação, além de já estar causando danos ambientais imensuráveis, caso venha a atingir a pista de rolamento provocará graves acidente e enormes prejuízo à população.”

(fls. 88 do PP)

5.5 - DA RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL

A Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei n.º 6.938/81) determinou que a responsabilidade do poluidor é **objetiva**, prescindindo de comprovação de dolo ou de culpa, a teor de seu art. 14, § 1º c/c art. 4º, VII:

Art. 14. [...]

§ 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

Art. 4º [...]

VII - à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos.

Em relação aos danos ao meio ambiente, tem legitimidade passiva a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental, isto é, o poluidor, conforme a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (art. 3º, IV da Lei n.º 6.938/81).

Diante do dispositivo legal, verifica-se que, em se tratando de dano ao meio ambiente, a responsabilidade é objetiva, isto é, independe da existência de culpa, baseando-se na ideia de

que a pessoa que cria o risco deve reparar os danos advindos de seu empreendimento, para a qual se exige apenas os seguintes requisitos: a) ação ou omissão do réu; b) evento danoso; e c) relação de causalidade.

Esta mesma lei estatui, ainda, em seu art. 3º, inciso IV, que se entende por poluidor “a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável direta ou indiretamente por atividade causadora de degradação ambiental”, bem como define no inciso II como degradação da qualidade ambiental “a alteração adversa das características do meio ambiente”.

É pacífico o entendimento sobre a responsabilidade objetiva em decorrência de danos ao meio ambiente:

PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL – AÇÃO CIVIL PÚBLICA – DANO AMBIENTAL – CONSTRUÇÃO DE HIDRELÉTRICA – RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA – ARTS. 3º, INC. IV, E 14, § 1º, DA LEI 6.398/1981 – IRRETROATIVIDADE DA LEI – PREQUESTIONAMENTO AUSENTE: SÚMULA 282/STF – PRESCRIÇÃO – DEFICIÊNCIA NA FUNDAMENTAÇÃO: SÚMULA 284/STF – INADMISSIBILIDADE. **1. A responsabilidade por danos ambientais é objetiva e, como tal, não exige a comprovação de culpa, bastando a constatação do dano e do nexo de causalidade.** 2. Excetuam-se à regra, dispensando a prova do nexo de causalidade, a responsabilidade de adquirente de imóvel já danificado porque, independentemente de ter sido ele ou o dono anterior o real causador dos estragos, imputa-se ao novo proprietário a responsabilidade pelos danos. Precedentes do STJ. 3. A solidariedade nessa hipótese decorre da dicção dos arts. 3º, inc. IV, e 14, § 1º, da Lei 6.398/1981 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente). [...]. 8. Recurso especial parcialmente conhecido e não provido. (RESP 200801026251, ELIANA CALMON, STJ - SEGUNDA TURMA, DJE DATA:14/09/2009.)

Já o nexo de causalidade, que é o liame que une a conduta do agente ao dano, também é inconteste, eis que em razão das condutas irregulares dos réus está sendo reiteradamente potencializada a degradação ambiental.

Nesta hipótese restam cumpridos os requisitos ensejadores da responsabilização ambiental eis que, foi por intermédio da omissão dos réus que foi ocasionado o dano ambiental.

Especialmente no que se refere à **VIAPAR**, há que se ressaltar que por força do contrato de concessão é obrigada a zelar pela proteção ambiental, inclusive realizando obras não previstas em contrato, a teor da cláusula XLVII do contrato de concessão (fls. 33 do ANEXO I do Procedimento Preparatório, vide tópico 5.2.2 desta peça).

Portanto, os réus devem ser responsabilizados pelas lesões ambientais ocasionadas pela inércia na realização das obras necessárias ao correto direcionamento da água da chuva no KM 123 da BR-376.

5.6 DA REPARAÇÃO DA ÁREA DEGRADADA

No que tange aos danos provocados pelos réus na área em questão, importa mencionar que a Constituição Federal consagra o princípio da **reparabilidade integral** do dano ao meio ambiente (artigo 225, §3º), vedando, assim, todas as formas, legais ou convencionais, de exclusão, modificação ou limitação de sua reparação⁵.

A reparação do dano deve ser ecológica, aproximando-se o máximo possível da restituição ao *status quo ante*. Dizendo de outro modo, essa reparação não pode ser apenas econômica, mas sim deve focalizar principalmente o viés ambiental.

Observa-se que as ações e omissões dos réus foram efetuadas em área contígua à rodovia federal, causando danos ambientais, devendo, portanto, serem condenados a suportar a reconstituição integral das características do bem degradado, e não apenas a medidas compensatórias de caráter pecuniário.

⁵ Neste sentido, Antonio Herman Vasconcelos Benjamin, Responsabilidade Civil pelo Dano Ambiental, in Revista de Direito Ambiental, vol. 9, janeiro-março de 1998, p. 19, citando também Helita Barreira Custódio.

5.7 DA INDENIZAÇÃO PELOS DANOS QUE FOREM CONSIDERADOS IRRECUPERÁVEIS

Se houver danos considerados irrecuperáveis, mister é a compensação de índole pecuniária, a ser suportada pelos réus.

Sobre isso, de relevo a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça:

PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL - VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC NÃO CARACTERIZADA - DANO AMBIENTAL - RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA - RECUPERAÇÃO DA ÁREA DEGRADADA - REPOSIÇÃO NATURAL: OBRIGAÇÃO DE FAZER E INDENIZAÇÃO - CABIMENTO. [...]. 3. **A condenação do poluidor em obrigação de fazer, com o intuito de recuperar a área degradada pode não ser suficiente para eximi-lo de também pagar uma indenização, se não for suficiente a reposição natural para compor o dano ambiental.** 4. Sem descartar a possibilidade de haver concomitantemente na recomposição do dano ambiental a imposição de uma obrigação de fazer e também a complementação com uma obrigação de pagar uma indenização, descarta-se a tese de que a reposição natural exige sempre e sempre uma complementação.
(RESP 200902169666, ELIANA CALMON, STJ - SEGUNDA TURMA, DJE DATA:17/05/2010 RT VOL.: 00899 PG:00180.) (g. n.)

6. DA LIMINAR - TUTELA DE URGÊNCIA

Como se analisou exaustivamente, a **VIAPAR** descumpriu sua obrigação de conservação da rodovia, que inclui a realização de obras mesmo fora da faixa de domínio, e suas inadequadas obras de escoamento agravaram e perpetuaram o processo erosivo do solo pelas águas pluviais; o **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ** descumpriu seu dever de realizar obras para o adequado escoamento de água; e o **DER** omitiu-se quanto a sua obrigação de fiscalizar a prestação do serviço público concedido à **VIAPAR**, em detrimento da integridade física e da vida de milhares de usuários que trafegam naquele trecho da rodovia diariamente.

As condutas omissivas mantidas pelos réus por certo prejudicam o interesse de todos e têm igual potencial para comprometer o acesso de futuras gerações a uma conjuntura ambiental

harmônica, e, **também , a impor prejuízos graves aos cofres públicos, à população local, e - o mais importante -, à segurança do trânsito, à incolumidade física e à vida das pessoas que trafegam pela Rodovia BR-376.**

Para a pronta prolação de medida liminar antecipando os efeitos da tutela, necessários estarem presentes a verossimilhança do direito invocado e o fundado receio de dano irreparável. Nos parágrafos que seguirão, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** deixará evidente que o direito que se persegue já pode ser entrevisto das provas produzidas extrajudicialmente, bem assim que a manutenção da situação posta pode comprometer concretamente a segurança dos usuários da Rodovia BR-376 e o equilíbrio ecológico da região, circunstância com aptidão para frustrar o direito difuso que se almeja resguardar.

Devem ser tomadas medidas efetivas para, durante a tramitação processual, se obstar o agravamento do processo erosivo e afugentar dano de maior monta, de modo a assegurar a satisfatividade do direito que se persegue.

O ônus da delonga da tramitação processual deve ser dividido de maneira equânime entre a coletividade - que titulariza o direito que se persegue - e os réus, que degradam o meio ambiente, causando perigo de desmoronamento no KM 123 da BR-376 e riscos à saúde e à vida das pessoas que trafegam pela rodovia. Nesse afã, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** reputa absolutamente pertinente a antecipação dos efeitos da tutela.

Nem há que se argumentar qualquer circunstância de eventual irreversibilidade do provimento que se persegue (CPC, art. 273, § 2º) como óbice ao deferimento da tutela antecipada, porque além da pretensão demonstrar-se legítima e justa pelos seus próprios argumentos, irreversíveis serão os efeitos desastrosos do desabamento da rodovia no trecho destacado.

Além do mais, o princípio da prevenção, um dos mais valorosos do Direito Ambiental, acena o dever de se impedir a ocorrência de vindouros danos ao meio ambiente, e o espírito daquele princípio certamente será homenageado com a entrega da liminar que se requer.

A **verossimilhança das alegações** feitas defluiu do robusto respaldo probatório que instrui a presente ação civil pública, conjunto que foi detalhado nesta petição inicial.

A **prova do fundado receio de dano irreparável** está documentada nos autos do referido PP e seus anexos, com destaque para as seguintes passagens do Parecer Técnico nº 288/2014/PGR/5ª CCR/MPF:

“Fato preocupante essa proximidade da rodovia pois, em período de chuvas, como são os meses de janeiro e fevereiro, caso não seja tomada nenhuma providencia por parte da concessionária, com relação ao despejo adequado das águas, **poderão ocorrer dois fenômenos de erosão concomitantes**, que são: O **carregamento de partículas de solo no fundo da vala** (fig. 41) provocando ainda mais o afundamento do leito, e o desbarrancamento das paredes laterais por infiltração de água nas rachaduras horizontais (figs. 42 e 43) ou pelo **efeito iceberg** pois o **barranco encontra-se visivelmente fragilizado com várias rachaduras verticais na sua encosta, podendo cair a qualquer momento** (figs. 44 a 47). Esta degradação, além de já estar causando danos ambientais imensuráveis, caso venha a atingir a pista de rolamento provocará graves acidente e enormes prejuízo à população.”

(fls. 88 do PP)

[...] levando-se em conta:

a importância da Rodovia BR 376;

A proximidade dos danos causados pela água à pista de rolamento;

A aproximação do período de chuvas e a imprevisibilidade dos adventos da natureza;

Considera-se que existe a **possibilidade de ruína de trechos da rodovia por desbarrancamento de suas laterais**, caso nada seja feito pela Concessionária VIAPAR, em caráter de urgência, como obras de reconstituição dos aterros laterais, execução de equipamentos de drenagem adequados tanto em relação à capacidade de escoamento da vazão demonstrada em cálculo, como ao correto despejo das águas a jusante da pista (lado direito) e sua condução a um destino final seguro, a fim de se evitar grandes prejuízos ambientais, à população de modo geral e privados.

(fls. 91 do PP)

Uma chuva contundente tem vigor para fazer com que a rodovia venha a subitamente ruir, o que é ainda mais potencializado pelo caráter poroso do solo da região (arenito Caiuá), extremamente propenso a erosões. As obras de contenção realizadas pela VIAPAR (paliçadas) são

absolutamente insuficientes para atenuar as probabilidades de desmonte da via, tanto assim que boa parte daquela intervenção de engenharia já cedeu com a força da água das chuvas, conforme realçado às fls. 84/87 do PP. De resto, a concentração do escoamento em um único duto faz com que a pressão da água seja elevada, aumentando a força do impacto com o solo e catalisando o processo erosivo.

Vamos a alguns outros destaques do Parecer Técnico nº 288/2014/PGR/5ª
CCR/MPF:

[...] Na saída deste tubo foi realizada uma espécie de obra provisória com estacas de madeira (localmente chamadas de “paliçadas”), na tentativa de “ajudar” a segurar a mureta de blocos de concreto e/ou estabilizar o aterro. Na sequência, outras fileiras de “paliçadas” foram executadas (fig. 27). Ao longo do tempo, esta solução mostrou-se inadequada, como poderá ser visto mais adiante.

[...]

Observa-se que a **erosão provocada pela água atingiu grandes proporções e que a força da água arrastou partes da estrutura de concreto deixando um rastro de blocos de razoáveis dimensões**, como pode ser visto abaixo (fig. 29).

[...]

Em outro lugar, foi executado uma mureta de desvio e um “caminho” feito de concreto e paliçadas para conduzir as águas provenientes da canaleta. Observou-se que este caminho de escoamento das águas **está bem próximo da via (cerca de 7 a 8 metros) e que as muretas estão danificadas pela ação da água e instabilidade do solo** (figs. 30 a 32).

[...]

Ao longo de sua extensão, esse caminho possui formato em degraus, indicando claramente que o solo foi afundando ao longo do tempo e que, na tentativa de “conter” esse afundamento, fez-se um leito de concreto, que por sua vez encontra-se também bastante desgastado (figs. 34 a 36). **Porém, essa solução provisória só empurrou a erosão para mais adiante gerando uma enorme cratera**, como pode ser visto na sequência (figs. 37 e 38).

(fls. 84/86 do PP)

Presentes, assim, todos os requisitos necessários para a antecipação dos efeitos da tutela.

Acerca do que deve ser feito a título de urgência, evitando-se permanentemente o desabamento da rodovia e afastando-se os danos ambientais, a **VIAPAR** elaborou projeto para controle de erosão (fls. 163 e seguintes do Anexo I do PP), consistente na **construção de emissário de**

aproximadamente quinhentos metros de extensão, que escoará a água da rodovia até um curso d'água que existe na zona rural de Alto Paraná. Trata-se de obra que, em novembro de 2013, estava orçada em R\$ 1.772.642,33 (um milhão setecentos e setenta e dois mil seiscentos e quarenta e dois reais e trinta e três centavos - fls. 182/183 do Anexo I). A realização da integralidade dessa obra será objeto de um dos principais pedidos desta ação civil pública.

Nada obstante, para atender a urgência que é própria deste caso, atenuando-se bastante as chances de ruína da rodovia e os indigitados danos ambientais, **de rigor que parte da obra - mais exatamente a construção dos primeiros duzentos metros do emissário - seja realizada de pronto.**

Sobre a plausibilidade da utilização dessa medida para retardar a destruição da rodovia, expôs engenheiro civil contratado pela **VIAPAR** em reunião realizada no dia 29/08/2014 (fls. 19/20 do PP):

O Sr. Egilson informou que já foi feito um orçamento da obra necessária a se fazer nos terrenos lindeiros à rodovia no valor total de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais). Porém **informou também quanto à execução de apenas uma parte da obra, em um trecho de 200 metros, que teria o valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) e que já traria benefícios para a área erosiva.** Entretanto, foi frisado que a obra dos 200 metros é meramente paliativa, porque o problema só será totalmente resolvido com a obra dos 500 metros (R\$ 2.000.000,00)

Por isso, o MPF requer que parte dos efeitos da tutela seja imediatamente antecipada, **ordenando-se aos três réus que imediatamente, de modo solidário, construam no KM 123 da Rodovia BR-376 os primeiros duzentos metros do emissário projetado pela VIAPAR** (fls. 163/184 do Anexo I do PP), bem assim que realizem medidas aptas a conter o desbarrancamento da voçoroca⁶, sempre seguindo orientações de engenharia civil a serem prestadas pela concessionária, concluindo tudo prazo de 45 dias contados da intimação da decisão. Requer ainda seja cominada multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) para cada em caso de descumprimento.

⁶ O parecer técnico, às fls. 91 do PP, deixa evidente a necessidade de se reconstituir os aterros laterais.

A tutela de urgência deve ser conferida sem qualquer oitiva dos réus, pois despidianda a intimação deles para prestarem quaisquer informações iniciais. Vale grifar que todos eles participaram da instrução extrajudicial por meses, inclusive ouvindo-se o **MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ** e a **VIAPAR** acerca do parecer técnico, sendo evidente que não trarão grandes novidades aos autos.

Como é pertinente, o **MPF** informa que o proprietário do imóvel diretamente afetado pela erosão, Sr. Altair Borges dos Santos, **autorizou expressamente a realização de obras para reparação dos danos a serem determinadas no âmbito de ação civil pública** (vide termo de declarações anexo), anuindo com a entrada da equipe de trabalho e maquinário necessário em sua propriedade. No aspecto, evidente que os réus devem prontamente reparar eventuais danos à propriedade particular oriundos das obras ordenadas pela Justiça Federal.

7. DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA

Em decorrência do princípio da precaução, o meio ambiente tem em seu favor o benefício da dúvida no caso de incerteza (por falta de provas cientificamente relevantes) acerca do nexo causal entre determinada conduta e um efeito ambiental nocivo. Ao se interpretar o art. 6º, VIII, da Lei n.º 8.078/1990 c/c o art. 21 da Lei n.º 7.347/1985, aliado ao princípio mencionado, justificada a inversão do ônus da prova, ou seja, transfere-se para o réu o ônus de demonstrar que sua conduta não causou danos ambientais.

Destarte, frente à verossimilhança das alegações, à dimensão dos danos ambientais causados, à dificuldade de repará-los, requer seja desde logo declarada a inversão do ônus da prova, a fim de se evitar futuros transtornos processuais.

8 - DOS PEDIDOS

ANTE O EXPOSTO, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** pede que os réus **RODOVIAS INTEGRADAS PARANÁ S/A – VIAPAR, MUNICÍPIO DE ALTO PARANÁ/PR e DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ – DER/PR** sejam solidariamente condenados a:

a) construir a obra de controle de erosão projetada pela VIAPAR (emissário de aproximadamente quinhentos metros de extensão - fls. 163/184 do Anexo I do PP), efetuando tudo o que for necessário para tanto, reparando eventuais danos causados a particulares em decorrência da obra e concretizando outras medidas que eventualmente se mostrarem necessárias para preservar a integridade da Rodovia BR-376 e do meio ambiente no ponto em que a referida erosão está presente;

b) efetivar todos os atos necessários para regenerar os danos ambientais encetados com a inadequada a captação, condução e despejo das águas pluviais no KM 123 da BR-376, sob orientação e fiscalização do órgão ambiental com atribuição para tanto;

c) pagar a compensação pecuniária ambiental de eventuais danos que não puderem ser reparados, em quantia a ser aferida em sede de liquidação de sentença, que deverá ser destinada para o Fundo Nacional do Meio Ambiente, criado pela lei nº 7.797 de 10 de julho de 1989, ou para outro que porventura venha a lhe suceder.

Pede ainda que sejam condenados ao pagamento das despesas processuais.

Para tanto, requer:

- a) A antecipação dos efeitos da tutela, nos moldes que expôs no “Tópico 6”;
- b) A citação dos réus para, querendo, apresentarem contestação, sob pena de revelia;

c) Seja liminarmente declarada a inversão do ônus da prova, nos moldes que expôs no “Tópico 7”;

d) A intimação da União e do DNIT, para que digam se pretendem se habilitar como litisconsortes no polo ativo da ação civil pública, a teor do art. 5º, §2º, da Lei 7.347/1985.

Protesta pela produção de todas as provas juridicamente admissíveis.

À causa se atribui o valor de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).

Paranavaí/PR, 24 de janeiro de 2015

HENRIQUE GENTIL OLIVEIRA
PROCURADOR DA REPÚBLICA