



**EXMO. (A) SR. (A) JUIZ (A) DE DIREITO DA VARA EMPRESARIAL DA COMARCA DA CAPITAL/RJ**

**O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, pela Promotora de Justiça que subscreve a presente, vem à presença de Vossa Excelência, com fundamento nas disposições do artigo 129, inciso III, da Constituição Federal, artigos 25, inciso IV da Lei n.º 8.625, de 12/02/93 (Lei Orgânica Nacional do Ministério Público); pelo artigo 34, incisos I, VI, alínea “a”, VII e XV da Lei Complementar Estadual n.º 106/93 e com fulcro no artigo 1º, IV da Lei n.º 7347/85, propor a presente

## **AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO LIMINAR**

em face de:

**CONSÓRCIO INTERNORTE DE TRANSPORTE**, inscrito no CNPJ sob número 12.464.539/0001-80, consórcio de sociedades empresárias, com sede na rua da Assembleia, 10, Sala 3911 Parte, Centro, Rio De Janeiro, RJ, CEP 20011-901, Brasil;

**CONSÓRCIO INTERSUL DE TRANSPORTES**, inscrito no CNPJ sob número 12.464.869/0001-76, consórcio de sociedades empresárias, com sede na rua da Assembleia, 10, Sala 3911 Parte, Centro, Rio De Janeiro, RJ, CEP 20011-901, Brasil

**CONSÓRCIO SANTA CRUZ DE TRANSPORTES** inscrito no CNPJ sob o número 12.464.577/0001-33, consórcio de sociedades empresárias com sede na rua da Assembleia, 10, Sala 3911 Parte, Centro, Rio De Janeiro, RJ, CEP 20011-901, Brasil;

**CONSÓRCIO TRANSCARIOCA DE TRANSPORTES**, inscrito no CNPJ sob número 12.464.553/0001-84, sociedade de propósito específico, com sede na rua da Assembleia, 10, Sala 3911 Parte, Centro, Rio De Janeiro, RJ, CEP 20011-901, Brasil;



**RIOTER – RIO TERMINAIS RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS**, inscrito no CNPJ nº 14.102.782/0001-84, consórcio de sociedades empresárias, com sede na Avenida das Américas, 4200, sala 108 – Centro Empresarial do Barra Shopping, Bloco 4, Rio de Janeiro, CEP 22640-102, Brasil.

## **1. ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES E OBJETO DA AÇÃO**

Inicialmente, cumpre asseverar que a presente ação tem por objeto **a promoção de adequadas condições de acessibilidade para pessoas com deficiência nos terminais rodoviários localizados no Município do Rio de Janeiro**, cuja administração ficou a cargo dos quatro consórcios de transporte por ônibus que operam no Município do Rio de Janeiro, por força do Termo de Permissão de Uso 01-05/2014 e Termo Aditivo nº 01/2016, sendo as obras de adequação também de responsabilidade da RIOTER, constituída com fim específico de operação, administração, manutenção, conservação, reforma, construção, reconstrução de terminais rodoviários no Município do Rio de Janeiro.

O referido instrumento contratual classifica os terminais rodoviários e pontos de ônibus de acordo com suas características físico/operacionais por “tipos”. Assim, cabe esclarecer as classificações consagradas no item “6. Classificação” do Termo de Permissão:

- “TIPO 1: Conjunto de pontos finais em via compartilhada com outros veículos ou em logradouro público, destinado a parada e ponto regulador de linhas de ônibus;
- TIPO 2: Conjunto de pontos finais em logradouro público com vias exclusivas, sem circulação de outros veículos;
- TIPO 3: Terminal rodoviário urbano, com pistas exclusivas e plataformas formadas por diversos pontos finais de linhas, com infraestrutura de apoio e área comercial;
- TIPO 4: Terminal rodoviário urbano coberto em edificação de uso exclusivo, com infraestrutura de apoio e área comercial.”

O Ministério Público investiga, por longos anos, através do inquérito civil MPRJ 2013.00227375, as condições de acessibilidade dos terminais rodoviários localizados no município do Rio de Janeiro, e, ainda que não tenham sido empreendidas visitas técnicas em todos eles, foi possível constatar em todos aqueles objeto de investigação, a presença de impropriedades arquitetônicas voltadas à promoção de acessibilidade, notadamente nos terminais de Tipo 4, a



saber,: **Terminal Rodoviário Procópio Ferreira**, localizado em frente à Central do Brasil, paralelo a Avenida Presidente Vargas, **Terminal Rodoviário de Madureira**, localizado no bairro de Madureira e **Terminal Alvorada**, localizado na Barra da Tijuca, bem como os terminais de Tipo 3, que são **Usina, Americo Ayres, Arquiteto Pacciello e Terminal do Cosme Velho**. Todos se encontram expressamente apontados nos anexos ao termo de Permissão mencionado.

Assim, no curso da investigação, constatou-se que a acessibilidade e os direitos sociais ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, amplamente tutelados pelo ordenamento jurídico pátrio, vêm sendo violados pelos ora réus, que negligenciam as condições de acessibilidade nos terminais rodoviários e pontos de ônibus de todo o Município do Rio de Janeiro.

O tratamento dispensado às pessoas com deficiência é deveras discriminatório, sendo senso comum que as mesmas já se encontram em situação de vulnerabilidade, o que é diuturnamente agravado pelos consórcios de sociedades empresárias de transporte, como será demonstrado a seguir.

Esta ação pretende, portanto, refletir a árdua empreitada imposta às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida para o embarque e desembarque nos serviços públicos de transporte por ônibus nos referidos terminais rodoviários do Município do Rio de Janeiro, e, **assegurá-las a acessibilidade, garantindo-se lhes, por via de consequência, o direito ao transporte e à mobilidade urbana, bem como o exercício de todos aqueles direitos que passam a ser viáveis através da observância da acessibilidade.**

## **2. DA LEGITIMIDADE PASSIVA**

A legitimidade passiva das concessionárias, **CONSÓRCIO INTERNORTE DE TRANSPORTE, CONSÓRCIO INTERSUL DE TRANSPORTES, CONSÓRCIO SANTA CRUZ DE TRANSPORTES, CONSÓRCIO TRANSCARIOCA DE TRANSPORTES**, decorre dos Termos de Permissão de Uso de Terminais Urbanos 01, 02, ,3 e 04, de 2014, firmado com o Poder Público Municipal, atualmente em vigor, (que por sua vez, são regidos pelas cláusulas do Contrato de Concessão CO 010/2010 e pelo Termo de Referência publicado para fins de concorrência), segundo os quais é responsabilidade dos consórcios a exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros, bem como a execução de determinados serviços e obras nos terminais e pontos de ônibus do município do Rio de Janeiro.

Note-se que o termo de referência do contrato de concessão anuncia a acessibilidade, segundo os parâmetros da ABNT 9050, dentre as condições físicas mínimas dos



terminais rodoviários, inclusive no que se refere à comunicação e sinalização visual (6.3.1, “g” e “o” do termo de referência).

O mesmo termo de referência estabelece que os custos das obras deverão ser rateados na proporção da utilização de suas áreas, valendo-se, para tanto, do critério da frota empregada em suas instalações pelas concessionárias.

A legitimidade passiva da **RIOTER S/A – Rio Terminais Rodoviários de Passageiros** decorre do seu próprio objeto social, uma vez que foi criada pelo Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro – Rio Ônibus para realizar a prestação de serviços de operação, manutenção e ampliação dos terminais rodoviários. A sociedade tem duração limitada à vigência dos contratos de concessão da operação do serviço público de passageiros por ônibus no Município do Rio de Janeiro – SPPO. (contratos de concessão 01, 02, 03 e 04 de 2010).

### **3. DOS FATOS**

A presente ação civil pública tem fundamento no inquérito civil MPRJ 2013.00227375, instaurado para apurar as condições de acessibilidade dos terminais rodoviários localizados no município do Rio de Janeiro, em decorrência da representação realizada pelo Sr. Mauro Bernardo de Oliveira, noticiando a ausência de acessibilidade no Terminal Procópio Ferreira, localizado em frente à Central do Brasil (fls. 03/05).

Já em 2014, a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência empreendeu visitas a diversos pontos turísticos e de atração de pessoas, incluindo terminais rodoviários, das quais foram lavrados relatórios voltados às condições de acessibilidade vislumbradas. Na ocasião foram observadas diversas impropriedades (Anexo I – Terminal Rodoviário Central do Brasil; Anexo II – Terminal Rodoviário Madureira; Anexo III – Terminal Alvorada, este analisado juntamente com o BRT; Anexo IV – Terminal Rodoviário de Campo Grande; Anexo V -Terminal Rodoviário de Santa Cruz;).

No mesmo sentido, em diligência, o Grupo de Apoio aos Promotores -GAP verificou a inexistência de acessibilidade para pessoas com deficiência no acesso ao segundo andar do terminal Rodoviário de Campo Grande, motivando que pessoas que se locomovam em cadeiras de rodas **sejam “levantados nos braços por terceiros, precisando de favores de desconhecidos para chegar ao referido andar, causando-lhes muitos constrangimentos”** (fls. 37/38 do IC em anexo).



Em Santa Cruz, por sua vez, os agentes do GAP constataram, se tratar de terminal sem estrutura de edificação, que ostenta característica de ponto de ônibus, e, em entrevista com cidadãos que trabalham nas proximidades, apuraram que nunca houve qualquer tipo de obra para garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência. De fato, segundo o termo de permissão de uso vigente, este terminal é classificado como tipo 1, já que se trata de ponto localizado em via compartilhada com outros veículos, fato que de maneira nenhuma retira a obrigatoriedade de que seja acessível.

Por ocasião das diligências empreendidas nos terminais Procópio Ferreira e Américo Fontenelle, realizavam-se obras, e neles foi verificada a presença de rampas de acesso, o que não é suficiente para assegurar condições de alcance com autonomia e segurança. Fato que pode ser constatado pelos agentes, uma vez que “no momento da realização da diligência, a equipe pode constatar a dificuldade de uma pessoa em cadeira de rodas que se encontrava no terminal rodoviário localizado na Praça Cristiano Ottoni”.

Atestadas as irregularidades quanto aos parâmetros de acessibilidade vigentes e que devem ser assegurados às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o Ministério Público oficiou à Secretaria Municipal de Transporte (Ofício nº 142/2016 – fl. 61 do IC em anexo), que em resposta, ressaltou a vigência do Termo de Permissão de Uso firmado com os consórcios com o objetivo de estabelecer as condições que deverão ser observadas na operação, manutenção e ampliação dos terminais. **Dentre as exigências constantes dos referidos instrumentos, está inserido o atendimento à norma de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos** (fls. 94/96 do IC em anexo).

A resposta encaminhada pela Secretaria Municipal de Transporte se afigurou bastante elucidativa, haja vista ter trazido como anexo o termo de referência que enuncia os parâmetros da concessão, as classificações quanto aos tipos de pontos e terminais, bem como o rol de terminais que integram cada um dos “tipos”.

No item 2, destinado ao objeto do termo de referência, estão expostos os terminais rodoviários e pontos, divididos de acordo com suas características (também destacados no Anexo A do documento):

## **PONTOS FINAIS LOCALIZADOS EM VIA COMPARTILHADA COM OUTROS VEÍCULOS**

- Terminal Rodoviário Enock Anselmo dos Santos - Irajá;
- Terminal de Curicica;
- Terminal da Serrinha;
- Terminal Jamil Amiden - Avenida Chile;



- Terminal Arquiteto Marlo Costa e Souza – Pavuna;
- Terminal do Terreirão;
- Terminal Rodoviário Urbano de Santa Cruz.

**PONTOS FINAIS LOCALIZADOS EM LOGRADOUROS PÚBLICOS COM VIAS EXCLUSIVAS:**

- Terminal da Joatinga;
- Terminal Daniel Barata - Lobo Júnior - Penha Circular;
- Terminal Arquiteto Julius Sass;
- Terminal da PUC;
- Terminal da Ribeira -- Ilha do Governador;
- Terminal Deputado José de Souza Marques – Cascadura;
- Terminal Nossa Senhora do Amparo – Cascadura;
- Terminal da Misericórdia;
- Terminal Padre Henrique Otte.

**TERMINAL RODOVIÁRIO URBANO COM PISTAS EXCLUSIVAS E PLATAFORMAS DE PONTOS FINAIS DE LINHAS:**

- Terminal da Usina;
- Terminal América Ayres;
- Terminal Arquiteto Pacciello;
- Terminal do Cosme Velho.

**TERMINAL RODOVIÁRIO URBANO COBERTO EM EDIFICAÇÃO DE USO EXCLUSIVO:**

- Terminal Rodoviário Urbano de Madureira;
- Terminal Alvorada;
- Terminal Rodoviário Procópio Ferreira.

E conforme exposto no Termo de Concessão de Uso, existem 4 tipos de classificação para pontos finais e terminais, a saber:

- Tipo 1: Conjunto de pontos finais em via compartilhada com outros veículos ou em logradouro público, destinado a parada e ponto regulador de linhas de ônibus.
- Tipo 2: Conjunto de pontos finais em logradouros públicos com vias exclusivas, sem circulação de outros veículos.



- Tipo 3: Terminal rodoviário urbano, com pistas exclusivas e plataformas formadas por diversos pontos finais de linhas, com infraestrutura de apoio e área comercial.
- Tipo 4: Terminal rodoviário urbano coberto em edificação de uso exclusivo, com infraestrutura de apoio e área comercial.

Instados a encaminhar relatórios técnicos de acessibilidade ao Ministério Público, o Consórcio Internorte encaminhou meros projetos de acessibilidade referentes aos terminais Americo Ayres e Arquiteto Pacciello (fls. 88/89 do IC em anexo e Anexo Mídia Américo e Arquiteto), o Consórcio Intersul encaminhou documentos referentes aos terminais da Usina e do Cosme Velho (fls. 90/91 do IC em anexo e Anexo Mídia Usina e Cosme), o Consórcio Santa Cruz Transportes enviou tão somente as plantas baixas de banheiro e do terminal e uma apresentação em Power Point acerca do projeto de acessibilidade contratado do terminal Procópio Ferreira (fls. 92/91 do IC em Anexo e Anexo Mídia Procópio), o Consórcio Transcarioca informou que os documentos atinentes aos terminais de Madureira e Barra da Tijuca seriam encaminhados pelo Município (fls. 93/94 do IC em Anexo). O consórcio Santa Cruz também encaminhou projeto de implantação de acessibilidade no Terminal de Campo Grande (fl. 117 do IC em Anexo e Anexo Mídia Campo Grande).

Na mesma esteira, foi elaborado relatório técnico pelo Engenheiro Civil Marcelo Daniel Coelho, funcionário da Prefeitura do Rio, sobre o Terminal Paulo da Portela (Madureira), o documento se volta, no entanto, ao embarque e desembarque de pessoas nos veículos do BRT, e não em ônibus comuns (SPPO). **No que concerne ao Terminal Alvorada, afirmou o servidor municipal que o mesmo não se encontrava em condições adequadas de acessibilidade.**

Diante das notórias impropriedades, foi expedida Recomendação nº 009/2018 ao Sr. Secretário Municipal de Transportes para que adotasse medidas necessárias à promoção de acessibilidade nos Terminais Paulo de Portela (Madureira) e Alvorada, devendo ser observada a norma prevista na NBR 9050, uma vez que o próprio engenheiro civil do Município apontou impropriedades em seu relatório técnico (fls. 236/237 do IC em anexo). A recomendação foi recebida pelo próprio Secretário, conforme se depreende do carimbo constante à fl. 258.

Respondendo ao Ministério Público, a Secretaria Municipal de Transportes comunica a existência de processo administrativo instaurado para apurar a pertinência da imposição de penalidade à Concessionária Transcarioca pelo descumprimento da imposição contratual de encaminhar projeto de obras e melhorias ao Poder Concedente para aprovação. **Ressalta que as obras dos terminais deveriam ser concluídas até dezembro de 2014**, segundo Edital de Concorrência Pública CO nº 010/2010. Nessa ocasião, a SMTR enviou, também, a esta Promotoria de Justiça a cópia do Termo de Permissão nº 03/2014, bem como o relatório técnico de vistoria nos terminais rodoviários classificados como Tipo 4 (Terminal rodoviário urbano coberto em



edificação de uso exclusivo, com infraestrutura de apoio e área comercial) operados pelo Consórcio Transcarioca, a saber Terminais Rodoviários Urbanos de Madureira e Alvorada.

**Destaca-se que no próprio relatório elaborado pela Prefeitura do Rio de Janeiro, foi constatado que os terminais não atendem em sua plenitude a todas as exigências (fls. 282/312 do IC em anexo).**

Após análise técnica dos relatórios e laudos apresentados no IC, os técnicos periciais do Grupo de Apoio Técnico Especializado do Ministério Público – GATE elaboraram a Informação Técnica nº 999/2018 (fls. 271/280 do IC em anexo), da qual se extrai que os projetos apresentados atendem parcialmente as exigências normativas da acessibilidade nos Terminais Rodoviários, **restando, todavia, elementos a serem observados, complementados e/ou corrigidos, o que foi devidamente descrito no aludido documento técnico pericial em anexo.**

Mesmo diante das atestadas irregularidades quanto aos parâmetros de acessibilidade, tenham elas sido apontadas pelo Ministério Público ou pelo Município (Poder concedente do contrato de permissão de uso que rege a relação contratual em apreço), os consórcios gestores dos terminais rodoviários e pontos persistem na inércia, claramente desrespeitando as obrigações assumidas quando da pactuação com o Município do Rio de Janeiro por meio de termo de permissão de uso.

**Note-se que o contrato de permissão de uso traz expressamente a obrigação de adaptar os terminais e pontos para que cumpram a legislação e as normas técnicas em vigor sobre acessibilidade.**

A opção por continuar desprezando direitos das pessoas com deficiência se comprova pela representação realizada por meio da ouvidoria do Ministério Público em 2019, mais uma vez dando conta da ausência de acessibilidade no terminal de Campo Grande (fls. 333/337 do IC em anexo).

Uma vez que o citado terminal rodoviário de Campo Grande, denominado Américo Fontinelle é gerido pela RIOTER, este foi instado a se manifestar sobre a representação, ocasião em que tentou se esquivar de sua responsabilidade de garantir acessibilidade às pessoas com deficiência alegando que *“recebeu da Prefeitura do Rio de Janeiro o terminal nestas condições”* e apontando gastos empreendidos, tenta justificar a inércia quanto à observância do direito das pessoas com deficiência. Por fim, em sua manifestação, o consórcio busca desmoralizar o representante, em atitude ignóbil para tirar o foco do verdadeiro problema: a falta de acessibilidade o terminal Rodoviário de Campo Grande (fls. 341/425 do IC em anexo).

Conquanto a ré RIOTER tenha ventilado melhorias, não houve comprovação destas, nem mesmo em manifestação posterior (fls. 439/465 do IC em anexo), sempre se limitando a



orçamentos e colocando para momento futuro a realização das obras, que frise, é o próprio objeto de seu ato constitutivo e há muito já deveriam ter sido concluídas.

Depreende-se dos documentos encaminhados pela Secretaria Municipal de Transporte, que através da Comissão de Fiscalização do contrato nº 02/2010, foram analisadas as irregularidades quanto às necessárias obras de acessibilidade, o que culminou em determinações para que fossem cumpridas as obrigações contratuais (fls. 516/537, verso do IC em anexo).

Constatado que os terminais rodoviários da cidade do Rio de Janeiro não observam as normas técnicas de acessibilidade e, por esta razão, violam flagrantemente direitos fundamentais de pessoas com deficiência, foi solicitado ao GATE que elaborasse uma diretriz técnica indicando pontos necessários à promoção da acessibilidade nos terminais rodoviários urbanos tipo 4 a fim de subsidiar a presente ação, contudo, frente as notórias irregularidades existentes nos terminais e pontos de paradas diversos, optou-se por elaborar a referida diretriz abordando os quatro tipos de terminais, mesmo porque, todos são objeto de Termos de Permissão (01/2014, 02/2014, 03/2014, 04/2014, 05/2014) e Termo Aditivo nº 01/2016, além do Termo de Concessão de Uso dos Terminais Rodoviários Urbanos do Município do Rio de Janeiro, elaborado pela Secretaria Municipal de Transportes.

Cabe uma vez mais salientar que no referido Termo de Concessão de Uso, o Município deixou claras as obrigações de acessibilidade que devem ser observadas, como por exemplo sanitários públicos masculino, feminino e para pessoas com deficiência, atendendo a norma ABNT NBR-9050, comunicação e sinalização nos mesmos moldes, etc. Mesmo assim, as demandas não cumpriram com suas obrigações previstas em contrato.

Atendendo ao solicitado por este órgão de execução ministerial, fora elaborada a informação técnica nº 648/2020, que com base dos objetos contratuais firmados pelos consórcios com a prefeitura, aponta roteiro com objetivo de fomentar diagnóstico de acessibilidade das condições dos terminais rodoviários e pontos de ônibus (fls. 609/617).

Em reunião realizada aos 26 de novembro de 2020 (fls. 635/637 do IC em anexo), que contou também com a presença do técnico pericial do Gate e os representantes dos consórcios, o representante dos quatro consórcios de ônibus urbanos asseverou que existe um desconforto em assumir qualquer tipo de compromisso em razão dos efeitos da pandemia e solicitou prazo para manifestação quanto ao interesse na celebração de termo de estruturação para implementação de acessibilidade nos terminais rodoviários.

No mês de março de 2021, para surpresa do Ministério Público, em resposta ao ofício nº004/2021, os consórcios manifestaram a ausência de interesse na celebração do aludido termo de estruturação (fls. 657/666 do IC em anexo).



**Sabe-se que, diante da pandemia houve uma queda de arrecadação, todavia, este fato não tem o condão de servir de justificativa para perpetuar uma situação que há muito já se prolonga: a incorreção e a violação de direitos.**

Há que se rememorar sempre que o transporte é assegurado pela Constituição Federal como **direito social**, inerente a todos os brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil (artigo 6º da CRFB), atendendo-se ao princípio da universalidade. Não se trata, pois, apenas de um serviço, mas direito de todos, que deve ser garantido de forma otimizada, com toda a excelência devida à sociedade. Assim, criar obstáculos às pessoas com deficiência é violar direito social garantido expressamente no texto constitucional.

**A acessibilidade no transporte coletivo representa uma condição mínima de mobilidade, a favorecer a participação da pessoa com deficiência na comunidade, assim como viabiliza a concretização de sua dignidade e de seu bem estar, tratando-se de garantia do mínimo existencial.**

Não obstante, constatou-se ao longo da investigação conduzida pelo Ministério Público que as rés demonstraram, desde o princípio, pouca intenção de atender às exaustivas demandas ministeriais pleiteadas na seara extrajudicial, ora invocando responsabilidade do Poder Concedente, ora se utilizando de argumentos de “impraticabilidade” (*sic*) das obras de adequação às normas e padrões de acessibilidade por conta da COVID-19, alegando ser esse o motivo de seu desinteresse em celebrar um termo de estruturação para implementação de acessibilidade nos terminais rodoviários.

Conquanto as rés tenham recentemente manifestado o desinteresse na celebração de ajuste de conduta em razão dos efeitos econômicos decorrentes da pandemia, há longos anos está patente o desinteresse em garantir condições mínimas de acessibilidade às pessoas com deficiência, o que não pode continuar prosperando. Por esta razão, o Ministério Público vem a juízo buscar provimento jurisdicional bastante a assegurar o direito à acessibilidade, corolário da dignidade das pessoas com deficiência.

#### **4. DO DIREITO**

Inicialmente, cumpre frisar que a Convenção sobre o Direito das Pessoas com Deficiência, que consiste no primeiro tratado internacional de direitos humanos do século XXI específico para o tema, internalizado pelo Brasil através do Decreto Legislativo nº 186/2008 e Decreto 6.949/2009, foi a primeira convenção internacional com equivalência de emenda à



Constituição, por força do artigo 5º, § 3º do texto constitucional de 1988, **razão pela qual, seus artigos têm força de norma constitucional.**

A referida Convenção consagrou o modelo social ou de direitos humanos de tratamento da pessoa com deficiência, superando o modelo médico e entendendo-se que o conceito de pessoa com deficiência hoje está relacionado aos impedimentos vivenciados em razão das barreiras que obstruem a interação daquela pessoa com a sociedade. O enfoque, dessa forma, passa a ser nas barreiras impostas pela sociedade, que impedem a acessibilidade, e não na pessoa com deficiência. É dizer, passa a ser um dever da sociedade e do Estado a inclusão social, nos seus mais diversos aspectos.

Portanto, para além dos dispositivos constitucionais a seguir invocados, devem também ser considerados os artigos da referida Convenção, eis que dotados de *status* de norma constitucional e em pleno vigor.

A Constituição Federal, já em seu art. 1º, III prevê o princípio da dignidade da pessoa humana, verdadeira norma norteadora e orientadora de toda a Carta Magna. Nesse sentido, é de se refletir: a dignidade da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida está assegurada quando não é conferido a essa parcela da população o direito de ir e vir, buscando assegurar sua inclusão social – seja para fins de tratamento de saúde, trabalho, educação ou lazer? Quando restam alijados da sociedade, no mais das vezes trancados em suas residências?

A resposta negativa é evidente. A acessibilidade no transporte coletivo representa uma condição mínima de mobilidade, a favorecer a participação da pessoa com deficiência na comunidade, assim como viabiliza a concretização de sua dignidade e de seu bem estar, tratando-se de garantia do mínimo existencial.

**Por esta razão é que a acessibilidade não é tida apenas como direito, trata-se, em verdade de princípio, pois deve orientar a aplicação das normas em geral. Cuida-se de um direito de acesso a outros direitos.**

Além disso, foi expresso o legislador constituinte no artigo 3º da CRFB, ao eleger como objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil a construção de uma sociedade livre, justa e **solidária**, além da promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e **quaisquer outras formas de discriminação**.

Ou seja, inadmissível conceber o pensamento de que as questões que afetam as pessoas com deficiência não dizem respeito ao restante da sociedade, devendo ser assumidas



única e exclusivamente pelas mesmas. Tal raciocínio não encontra respaldo no nosso sistema constitucional, apesar de lamentavelmente ainda estar arraigado culturalmente.

O art. 5º, por sua vez, prevê o princípio da igualdade, 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 à propriedade. Nesse mesmo artigo, em seus parágrafos 1º, 2º e 3º, há disposição sobre a aplicação imediata dos direitos e garantias fundamentais, bem como a previsão sobre a equivalência dos tratados de direitos humanos, aprovados em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, às emendas constitucionais, como é o caso da Convenção dos Direitos da Pessoa com Deficiência também utilizada como fundamento desta ação.

Em sequência, o art. 6º estabelece que são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma da Constituição.

Já os artigos 227, §2º e 244 da CFRB, bem como o art. 9º da Convenção sobre o Direito das Pessoas com Deficiência preveem o **direito à acessibilidade**, que nesse contexto **representa o mínimo existencial para pessoas com deficiência, permitindo o exercício da cidadania e da participação social, dentre outros tantos**, sendo expresso, ainda, na nova legislação federal que instituiu o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei n. 13.146/2015, arts. 53, 54 e 57):

Art. 227. (...)

§ 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.

Artigo 9

Acessibilidade

1. A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, **ao transporte**, à informação e



comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, serão aplicadas, entre outros, a:

- a) Edifícios, rodovias, **meios de transporte** e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho;
- b) Informações, comunicações e outros serviços, inclusive serviços eletrônicos e serviços de emergência.

2. Os Estados Partes também tomarão medidas apropriadas para:

- a) Desenvolver, promulgar e monitorar a implementação de normas e diretrizes mínimas para a acessibilidade das instalações e dos serviços abertos ao público ou de uso público;
- b) Assegurar que as entidades privadas que oferecem instalações e serviços abertos ao público ou de uso público levem em consideração todos os aspectos relativos à acessibilidade para pessoas com deficiência;
- c) Proporcionar, a todos os atores envolvidos, formação em relação às questões de acessibilidade com as quais as pessoas com deficiência se confrontam;
- d) Dotar os edifícios e outras instalações abertas ao público ou de uso público de sinalização em Braille e em formatos de fácil leitura e compreensão;
- e) Oferecer formas de assistência humana ou animal e serviços de mediadores, incluindo guias, leitores e intérpretes profissionais da língua de sinais, para facilitar o acesso aos edifícios e outras instalações abertas ao público ou de uso público;
- f) Promover outras formas apropriadas de assistência e apoio a pessoas com deficiência, a fim de assegurar a essas pessoas o acesso a informações;
- g) Promover o acesso de pessoas com deficiência a novos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, inclusive à internet;
- h) Promover, desde a fase inicial, a concepção, o desenvolvimento, a produção e a disseminação de sistemas e tecnologias de informação e comunicação, a fim de que esses sistemas e tecnologias se tornem acessíveis a custo mínimo. (grifos nossos)

Ainda no que se refere à Constituição Federal, cumpre mencionarmos o **princípio da eficiência**, insculpido no artigo 37, sendo necessária a sua observância pela Administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, **o que abrange as Concessionárias**.

**Isso porque, no caso em comento, as dificuldades impostas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida para usufruir dos terminais e pontos de ônibus, como exaustivamente visto nos itens anteriores, NÃO OBSERVAM O PRINCÍPIO DA EFICIÊNCIA; ao contrário, trata-se de exemplo claro da ineficiência e imposição de barreiras à**



**acessibilidade e desrespeito à universalidade, que deve estar ínsita em qualquer serviço público.**

Na mesma toada caminha a Convenção, cristalina quanto aos direitos ora pleiteados, a iniciar pelo art. 3º, que prevê como princípios gerais, dentre outros:

a) O respeito pela dignidade inerente, a autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e a independência das pessoas;

**b) A não discriminação;**

**c) A plena e efetiva participação e inclusão na sociedade;**

d) O respeito pela diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade;

**e) A igualdade de oportunidades;** e

**f) A acessibilidade.**

Por uma análise sistemática da CRFB, da Convenção e da LBI, verifica-se que o direito da pessoa com deficiência à inclusão social, assegurado, *in casu*, através da garantia da liberdade de ir e vir é um direito que assiste à pessoa com deficiência não enquanto munícipe, não no seu vínculo territorial com esse ou aquele município ou estado, mas sim na sua condição existencial; é dizer, trata-se de direito fundamental.

**Destaca-se que, na esteira das disposições acima mencionadas, a Lei Brasileira de Inclusão, em seu artigo 3º, IV considera “barreiras” como “qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros”.**

Já os arts. 4º e 5º da mesma Lei, ao tratar da vedação à discriminação das pessoas com deficiência, assim estipulam:

Art. 4º Toda pessoa com deficiência tem direito à igualdade de oportunidades com as demais pessoas e não sofrerá nenhuma espécie de discriminação.

§ 1º Considera-se discriminação em razão da deficiência toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das



liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas.

Art. 5º A pessoa com deficiência será protegida de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, tortura, crueldade, opressão e tratamento desumano ou degradante.

O artigo 46 da LBI, por sua vez, dispõe que “o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso”, devendo ainda os veículos de transporte coletivo, bem como as instalações e estações em operação no País serem acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, por força do artigo 48 do referido diploma.

Na mesma sintonia já vigorava a **Lei 12.587/2012**, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instrumento da política de desenvolvimento urbano, que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas no município. Como se extrai do artigo 2º desta lei federal, **a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade**, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, repisando-se sempre que a mobilidade urbana é fundada também no princípio da acessibilidade universal (artigo 5º da Lei 12.587/2012).

Importa rememorar que o artigo 7º da referida lei federal dispõe que a Política Nacional de Mobilidade Urbana possui, dentre seus objetivos, reduzir as desigualdades e **promover a inclusão social**, promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais e proporcionar melhoria nas condições urbanas da população **no que se refere à acessibilidade e à mobilidade**.

De forma similar, prevê a **Lei 10.098/00**, em seus artigos. 11 e 16, a acessibilidade nos edifícios públicos ou de uso coletivo e nos veículos de transporte coletivo, respectivamente, pelo que se conclui que o **legislador ordinário nada mais fez que dotar de efetividade diversos direitos da pessoa com deficiência previstos na CRFB e na Convenção da Pessoa com Deficiência, inclusive no que concerne à acessibilidade**.

Frise-se, ainda, que o **art. 6º da Lei 8987/95** é expresso ao prever que toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de **serviço adequado ao pleno atendimento**



**dos usuários**, conforme estabelecido nesta lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato, conceituando-se o serviço adequado como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Assim, resta evidente o amplo arcabouço legislativo que assegura o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais pelas pessoas com deficiência, conferindo-lhes tratamento materialmente igualitário (diferenciado na proporção de sua desigualdade) e, portanto, não discriminatório, acessibilidade física e de comunicação e informação, inclusão social, autonomia e independência (na medida das possibilidades), e liberdade para fazer suas próprias escolhas, tudo a viabilizar a consecução do princípio maior da dignidade da pessoa humana.

**Por fim, cumpre destacar a irrefutável natureza consumerista da relação, o que reclamará a aplicação do Código de Defesa do Consumidor.**

Aliás, em se tratando de direito coletivo, sua regulamentação se dá pelo microsistema coletivo, formado precipuamente pela **Lei de Ação Civil Pública e o Código de Defesa do Consumidor**, além das leis específicas disciplinadoras da matéria. Assim, apesar das provas colhidas no bojo do Inquérito Civil que instrui a presente ação, a pretensão do Ministério Público encontra guarida também no inciso VIII do art. 6º do Código de Defesa do Consumidor, que estabeleceu a **inversão do ônus da prova na defesa dos direitos consumeristas, toda vez que a alegação for verossímil.**

Além dessa hipótese expressamente prevista na Lei, há nova disciplina do Código de Processo Civil sobre a distribuição dinâmica do *onus probandi* pelo Juiz, como extensão de seus poderes instrutórios, conforme artigo 373, parágrafo 1º do CPC.

No caso em tela, certo é que há incontestável **verossimilhança nas alegações**, uma vez que constam dos autos laudos técnicos, firmados pelo Município, por meio da SMTR e pelos técnicos periciais do Ministério Público, apontando a ausência de acessibilidade nos terminais e pontos de ônibus geridos pelas rés.

Portanto, tendo em vista os fundamentos aduzidos, sendo manifesta a verossimilhança nas alegações, faz-se possível a distribuição dinâmica da prova, nos termos do art. 6º, inciso VIII, da Lei nº 8.078/90 e artigo 373, parágrafo 1º, do CPC.



Pelo exposto, dúvidas não há quanto à ampla fundamentação aos direitos à acessibilidade, à não discriminação, ao transporte e à mobilidade, restando conferir efetividade a tais direitos.

## 5. DO DANO MORAL COLETIVO

Além da obrigação de adequar os terminais rodoviários e pontos de ônibus em comento, as réis devem também ser condenadas a ressarcir a coletividade de consumidores com deficiência e mobilidade reduzida pelos danos morais que vêm causando suas condutas. A comunidade formada por tais grupos de pessoas, que é enorme e crescente, por todo este tempo foi humilhada, quando não alijada do uso do transporte coletivo por ônibus do Rio de Janeiro.

O Código de Defesa do Consumidor consagra o princípio da responsabilidade do fornecedor de serviços independentemente de culpa, pelo que irrefutável a obrigação de reparar os danos causados aos consumidores com deficiência ou mobilidade reduzida, já que constatada a permanente ofensa aos seus direitos, em frontal violação à dignidade da pessoa humana e a seu direito de ir e vir, bem como os demais direitos cuja violação decorre da ausência de acessibilidade nos terminais rodoviários e pontos de parada.

Tal preceito está positivado no CDC em seu art. 22, parágrafo único, combinado com o art. 6º, VI, que trata da forma de reparação dos danos:

*Art. 22 Os órgãos públicos, por si ou suas empresas concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos."*

*Parágrafo Único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista nesse código".*

*Art. 6º São direitos básicos do consumidor:*

*VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos; (grifos nossos)*

Tal imposição legal se deve, *in casu*, à essencialidade do serviço público de transporte coletivo, do qual dependem diariamente milhares de cidadãos, inclusive aqueles com deficiência ou mobilidade reduzida.



Os danos decorrentes da inadequação e ineficiência do serviço prestado, bem como da prática abusiva imposta, são inerentes às próprias condutas das rés, consistentes em impor barreiras ao acesso de tais grupos de pessoas, mantendo-se inertes e indiferentes à regularização da questão – em que pese as diversas tentativas de resolução extrajudicial empreendidas pelo Ministério Público.

Dessa forma, o descaso das rés para com a coletividade de usuários do serviço afetados – pessoas com deficiência que lutam diariamente para garantir seus direitos mais básicos –, titulares do direito fundamental à sua adequada prestação, é de elevada significância e ultrapassa os limites da tolerabilidade, sendo grave o suficiente para produzir verdadeiro transtorno à moral coletiva de usuários dependentes do serviço público essencial em comento.

A prática impugnada, assim, gera intranquilidade social e alterações relevantes na ordem extrapatrimonial coletiva, a ensejar sua condenação na obrigação de reparar o **dano moral coletivo** causado.

Nesse sentido é a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, que reconhece o cabimento do dano moral coletivo em casos semelhantes ao dos autos. Senão vejamos:

“RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. AÇÃO DESTINADA A IMPOR À INSTITUIÇÃO FINANCEIRA DEMANDADA A OBRIGAÇÃO DE ADOTAR O MÉTODO BRAILLE NOS CONTRATOS BANCÁRIOS DE ADESÃO CELEBRADOS COM PESSOA PORTADORA DE DEFICIÊNCIA VISUAL.

1. FORMAÇÃO DE LITISCONSÓRCIO PASSIVO NECESSÁRIO. DESCABIMENTO, NA HIPÓTESE.

2. DEVER LEGAL CONSISTENTE NA UTILIZAÇÃO DO MÉTODO BRAILLE NAS RELAÇÕES CONTRATUAIS BANCÁRIAS ESTABELECIDAS COM CONSUMIDORES PORTADORES DE DEFICIÊNCIA VISUAL. EXISTÊNCIA. NORMATIVIDADE COM ASSENTO CONSTITUCIONAL E LEGAL. OBSERVÂNCIA. NECESSIDADE.

3. CONDENAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS COLETIVOS. CABIMENTO.

4. IMPOSIÇÃO DE MULTA DIÁRIA PARA O DESCUMPRIMENTO DAS DETERMINAÇÕES JUDICIAIS. REVISÃO DO VALOR FIXADO. NECESSIDADE, NA ESPÉCIE.

5. EFEITOS DA SENTENÇA EXARADA NO BOJO DE AÇÃO CIVIL PÚBLICA DESTINADA À TUTELA DE INTERESSES COLETIVOS STRICTO SENSU. DECISÃO QUE PRODUZ EFEITOS EM RELAÇÃO A TODOS OS CONSUMIDORES PORTADORES DE DEFICIÊNCIA VISUAL QUE ESTABELEECERAM OU VENHAM A FIRMAR RELAÇÃO CONTRATUAL COM A INSTITUIÇÃO FINANCEIRA DEMANDADA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL.



INDIVISIBILIDADE DO DIREITO TUTELADO. ARTIGO 16 DA LEI N. 7.347/85. INAPLICABILIDADE, NA ESPÉCIE. PRECEDENTES.

7. RECURSO ESPECIAL PARCIALMENTE PROVIDO.

1. A instituição financeira demandada, a qual se imputa o descumprimento de um dever legal, não mantém com as demais existentes no país (contra as quais nada se alega) vínculo jurídico unitário e incindível, a exigir a conformação de litisconsórcio passivo necessário. A existência, por si, de obrigação legal a todas impostas não as une, a ponto de, necessariamente, serem demandadas em conjunto. *In casu*, está-se, pois, diante da defesa coletiva de interesses coletivos stricto sensu, cujos titulares, grupo determinável de pessoas (consumidores portadores de deficiência visual), encontram-se ligados com a parte contrária por uma relação jurídica base preexistente à lesão ou à ameaça de lesão. E, nesse contexto, os efeitos do provimento judicial pretendido terão repercussão na esfera jurídica dos consumidores portadores de deficiência visual que estabeleceram, ou venham a firmar relação contratual com a instituição financeira demandada, exclusivamente.

2. Ainda que não houvesse, como de fato há, um sistema legal protetivo específico das pessoas portadoras de deficiência (Leis ns. 4.169/62, 10.048/2000, 10.098/2000 e Decreto n. 6.949/2009), a obrigatoriedade da utilização do método braille nas contratações bancárias estabelecidas com pessoas com deficiência visual encontra lastro, para além da legislação consumerista in totum aplicável à espécie, no próprio princípio da Dignidade da Pessoa Humana.

**2.1 A Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência impôs aos Estados signatários a obrigação de assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais pelas pessoas portadoras de deficiência, conferindo-lhes tratamento materialmente igualitário (diferenciado na proporção de sua desigualdade) e, portanto, não discriminatório, acessibilidade física e de comunicação e informação, inclusão social, autonomia e independência (na medida do possível, naturalmente), e liberdade para fazer suas próprias escolhas, tudo a viabilizar a consecução do princípio maior da Dignidade da Pessoa Humana.**

2.2 Valendo-se das definições trazidas pelo Tratado, pode-se afirmar, com segurança, que a não utilização do método Braille durante todo o ajuste bancário levado a efeito com pessoa portadora de deficiência visual (providência, é certo, que não importa em gravame desproporcional à instituição financeira), impedindo-a de exercer, em igualdade de condições com as demais pessoas, seus direitos básicos de consumidor, a acirrar a inerente dificuldade de acesso às correlatas informações, **consubstancia, a um só tempo, intolerável discriminação por deficiência e inobservância da almejada "adaptação razoável".**

2.3 A adoção do método braille nos ajustes bancários com pessoas portadoras de deficiência visual encontra lastro, ainda, indiscutivelmente, na legislação consumerista,



que preconiza ser direito básico do consumidor o fornecimento de informação suficientemente adequada e clara do produto ou serviço oferecido, encargo, é certo, a ser observado não apenas por ocasião da celebração do ajuste, mas também durante toda a contratação. No caso do consumidor deficiente visual, a consecução deste direito, no bojo de um contrato bancário de adesão, somente é alcançada (de modo pleno, ressalta-se), por meio da utilização do método braille, a facilitar, e mesmo a viabilizar, a integral compreensão e reflexão acerca das cláusulas contratuais submetidas a sua apreciação, especialmente aquelas que impliquem limitações de direito, assim como dos extratos mensais, dando conta dos serviços prestados, taxas cobradas, etc.

2.4 O Termo de Ajustamento de Conduta, caso pudesse ser conhecido, o que se admite apenas para argumentar, traz em si providências que, em parte convergem, com as pretensões ora perseguidas, tal como a obrigação de envio mensal do extrato em braille, sem prejuízo, é certo, de adoção de outras medidas destinadas a conferir absoluto conhecimento das cláusulas contratuais à pessoa portadora de deficiência visual. Aliás, a denotar mais uma vez o comportamento contraditório do recorrente, causa espécie a instituição financeira assumir uma série de compromissos, sem que houvesse - tal como alega - lei obrigando-a a ajustar seu proceder.

**3. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça tem perfilhado o posicionamento de ser possível, em tese, a configuração de dano extrapatrimonial coletivo, sempre que a lesão ou a ameaça de lesão levada a efeito pela parte demandada atingir, sobremodo, valores e interesses fundamentais do grupo, afigurando-se, pois, descabido negar a essa coletividade o ressarcimento de seu patrimônio imaterial aviltado.**

3.1 No caso, a relutância da instituição financeira demandada em utilizar o método Braille nos contratos bancários de adesão estabelecidos com pessoas portadoras de deficiência visual, conferindo-se-lhes tratamento manifestamente discriminatório, tem o condão de acirrar sobremaneira as inerentes dificuldades de acesso à comunicação e à informações essenciais dos indivíduos nessa peculiar condição, cuja prática, para além de consubstanciar significativa abusividade contratual, encerrar verdadeira afronta à dignidade do próprio grupo, coletivamente considerado.

**4. Não obstante, consideradas: i) a magnitude dos direitos discutidos na presente ação, que, é certo, restaram, reconhecidamente vilipendiados pela instituição financeira recorrente; ii) a reversão da condenação ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos, a ser aplicado em políticas que fulminem as barreiras de comunicação e informação enfrentadas pelas pessoas portadoras de deficiência visual, o que, em última análise, atende ao desiderato de reparação do dano; iii) o caráter propedêutico da condenação; e iv) a capacidade econômica da demandada; tem-se que o importe da condenação fixado na origem afigura-se exorbitante, a viabilizar a excepcional intervenção desta Corte de Justiça.**



5. A fixação a título de astreintes, seja de montante ínfimo ou exorbitante, tal como se dá na hipótese dos autos, importa, inarredavelmente, nas mesmas consequências, quais sejam: Prestigiar a conduta de recalcitrância do devedor em cumprir as decisões judiciais, além de estimular a utilização da via recursal direcionada a esta Corte Superior, justamente para a mensuração do valor adequado. Por tal razão, devem as instâncias ordinárias, com vistas ao consequencialismo de suas decisões, bem ponderar quando da definição das astreintes.

6. A sentença prolatada no bojo da presente ação coletiva destinada a tutelar direitos coletivos *stricto sensu* - considerada a indivisibilidade destes - produz efeitos em relação a todos os consumidores portadores de deficiência visual que litigue ou venha a litigar com a instituição financeira demandada, em todo o território nacional. Precedente da Turma.

7. Recurso especial parcialmente provido.” (in STJ, 3ª Turma, RESP 1315822/RJ, Relator Marco Aurélio Bellizze, julgado em 24/03/2015) (grifos nossos)

A indenização por dano moral coletivo tem ainda sabida e importante função pedagógica, com a finalidade de evitar novas lesões ao consumidor. No caso dos autos, por ter sido comprovado que as rés foram incansáveis em obstaculizar os direitos ao transporte, à mobilidade e à acessibilidade de tantas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o caráter desestimulador do dano moral coletivo só poderá ser atingido com a fixação de sanção de vulto, suficiente a desempenhar a função preventiva da responsabilidade civil.

Ademais, considerando o poderio econômico das rés, que movimentam consideráveis quantias com suas atividades e percebem elevadíssimos lucros com a prestação de serviço de bilhetagem eletrônica de serviço público de transporte – utilizado diariamente por milhões de consumidores –, resta claro que a ausência de fixação de sanção ou a imposição desta em valor reduzido seria verdadeiro desestímulo à adequação da conduta irregular e ao cumprimento de eventual decisão favorável do Juízo.

Assim é que a fixação do valor da sanção deve se dar de modo a fazer a conduta irregular deixar de ser vantajosa para quem a pratica, o que só pode ser alcançado quando se leva em consideração a saúde econômica daquele que opta por se manter na irregularidade.

Sociedades empresárias como os consórcios demandados, que têm como fim precípua a obtenção do máximo lucro possível, encaram as decisões judiciais matematicamente. Tais decisões, quando proferidas em desfavor daqueles grupos empresários, são submetidas a simples cálculos matemáticos, de modo a se observar se o descumprimento da decisão geraria maiores ou menores prejuízos do que o seu efetivo cumprimento. Tanto é assim que a simples existência de procedimento administrativo ministerial e a ameaça de propositura de demanda



coletiva jamais se mostraram capazes de levar as requeridas a adequarem suas condutas, evidentemente irregulares.

Assim, imperioso que a condenação à reparação dos danos morais coletivos causados aos consumidores acompanhe a condenação às obrigações de fazer abaixo lançadas, sendo esta a única medida adequada a fazer cessar a prática irregular até aqui verificada.

Sabe-se que, segundo dispõe o art. 944, do Código Civil, “a indenização mede-se pela extensão do dano”. Essa, por sua vez, é medida considerando o bem ou interesse jurídico lesado, a gravidade do dano, a duração do dano e **a repercussão social do dano**. Como bem destacado pela Ministra Nancy Andrighi no julgamento do REsp n.º 931.556, “embora sejam muitos os fatores a considerar para a fixação da satisfação compensatória por danos morais, é principalmente com base na gravidade da lesão que o juiz fixa o valor da reparação”.

**No caso dos autos, tem-se a demonstração de dano insuportável, relativo ao prejuízo assumido por incontáveis pessoas que não conseguem, há muitos anos, usufruir de serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros, tendo privado seu direito de mobilidade urbana, seu direito de ir e vir, acarretando inegável prejuízo a outros direitos como saúde, educação e trabalho, por exemplo, pela impossibilidade de mobilidade**

:

Não bastasse, ao lado da vergonhosa insistência das rés nos procedimentos aqui combatidos, tem-se que os lucros auferidos pelas demandadas são crescentes, aumentando em proporção diretamente inversa à qualidade dos serviços prestados. Ou seja, se ganha muito e se oferece muito pouco ou mesmo quase nada aos consumidores, tudo a evidenciar a necessidade de arbitramento de valor elevado a ser pago como reparação aos usuários.

Deve-se ter em mente, portanto, na fixação do valor a ser imposto como dano moral coletivo que o mesmo deve desempenhar o papel de esmaecer a propensão das rés às atividades aptas a causar danos a outrem, mormente em hipóteses como a em tela, em que outras medidas ou formas de sanção não exerceriam força intimidativa em face das demandadas.

## **6. DA TUTELA DE URGÊNCIA**

A acessibilidade no transporte público para a pessoa com deficiência e com mobilidade reduzida, por guardar estreita relação com o direito de ir e vir, à inclusão social nos seus diversos aspectos **está diretamente atrelada ao direito fundamental à vida e à dignidade da pessoa humana**, sendo sempre relevante e urgente. E diante da urgência reclamada pela



própria espécie, requer-se a concessão da tutela de urgência, nos termos do disposto nos artigos 300 do Novo Código de Processo Civil.

A probabilidade do direito é evidente. A postura dos Réus ofende direitos constitucionais, quais sejam, inclusão social e garantia do direito à acessibilidade e todos os outros direitos que deste decorre, de parcela hipervulnerável da população, sobretudo o próprio direito social ao transporte.

O perigo de dano igualmente se faz presente na medida em que se o provimento se der apenas no fim da pretensão, muitas pessoas com deficiência se verão violadas em seu direito constitucional ao transporte, além do que, diuturnamente estarão expostas a risco, violando sua integridade física e, inclusive, sua própria vida na tentativa de vencer as barreiras arquitetônicas impostas pelas rés nos terminais e pontos de ônibus localizados no Município do Rio de Janeiro.

Além disso, o *periculum in mora* se prende à circunstância do risco de que tais usuários sejam privados do exercício de seus outros direitos, como o trabalho e educação, já que sem a locomoção, resta dificultado o desempenho das atividades.

É sabido que o julgamento definitivo da pretensão só pode ocorrer depois de percorrido o regular caminho procedimental, que consome vários meses e até mesmo anos. Ocorre que os consumidores a que se refere esta ação, que necessitam tanto do serviço em tela, ficarão indefesos por esse longo período, submetidos ao alvedrio das rés.

Como argumento de reforço há de se mencionar que a demora do provimento judicial na esfera coletiva pode ensejar que diversas decisões contraditórias e com custo relevante para Estado sejam proferidas na esfera individual, sem que, contudo, seja atingido o ponto focal da questão: a acessibilidade efetiva dos terminais rodoviários e pontos de ônibus.

Requer este órgão ministerial, portanto, o deferimento da antecipação da tutela, nos moldes do artigo 300 do Novo Código de Processo Civil de modo que as Rés sejam obrigadas, desde já, **a elaboração de cronograma de obras e promoção de acessibilidade, através de estudos e medidas concretas**, eliminando-se as barreiras existentes.

### **6.1. DOS PEDIDOS EM SEDE DE TUTELA PROVISÓRIA**

Ante o exposto, o MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO **requer, SEM A OITIVA DA PARTE CONTRÁRIA**, que, seja determinado às rés, *initio litis*:



**(I) OBRIGAÇÕES DE FAZER:**

01 – Apresentação ao juízo, **no prazo de 120 dias**, pelas rés, de **diagnóstico de acessibilidade** dos terminais rodoviários localizados no Município do Rio de Janeiro e constantes no Termos de Concessão de Uso, de acordo com conteúdo mínimo estipulado na IT do GATE em anexo e nas normas ABNT 9050 e 14022, **bem como projeto de acessibilidade de tais terminais e padronização dos pontos de ônibus**, ambos a serem executados por profissional com experiência reconhecida na área de acessibilidade;

02 – No prazo de 3 meses a partir da apresentação do estudo e projetos mencionados no item 1 acima, a apresentação pelas rés cronograma de obras dos terminais rodoviários localizados no Município do Rio de Janeiro, de acordo com a complexidade das adaptações que se fazem necessárias, em observância à Diretriz Técnica nº 999/2018 daquele Grupo de Apoio Técnico Especializado e das normas técnicas NBR 9050 e NBR 14022, observado o prazo máximo de 24 meses para implementação das obras, a contar de seu início;

03 – Seja dado início às de obras de acessibilidade pelas rés nos terminais rodoviários e pontos de ônibus, 45 dias após a aprovação do cronograma pelo Ministério Público e pelo juízo, observado o prazo máximo de 24 meses, a contar de seu início.

**(II) OBRIGAÇÕES DE NÃO FAZER:**

01 – que as Concessionárias se abstenham de reajustar a tarifa para a realização das obras de acessibilidade necessárias, não obstante eventual autorização nesse sentido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMTR.

**7. DO PREQUESTIONAMENTO**

Ficam desde logo prequestionados, para os fins dos recursos previstos nos artigos 102, inciso III, letra "c" e 105, inciso III, letras "a", "b" e "c", ambos da Constituição, nos termos da Súmula 211 do E. Superior Tribunal de Justiça, os dispositivos de Lei Federal e da Constituição acima referidos, dentre os quais: arts. 1º, III; 3º, III; 5º, caput e parágrafos; 6º; 37; 203, IV; 227, §2º e 244 da CRFB; arts. 3º e 9º da Convenção sobre o Direito das Pessoas com Deficiência; arts. 3º, IV; 4º; 5º; 46; 48; 53; 54 e 57 da Lei 13.146/2015; art. 6º da Lei 8987/95; arts. 11 e 16 da Lei 10.098/00; e arts. 33; 34; 35; 36; 37; 42 e 43 do Decreto Federal 5.296/04, porquanto esta ação visa a dar cumprimento aos referidos dispositivos e restabelecer-lhes a vigência.



## 8. DOS PEDIDOS

Requer, ainda, o Ministério Público:

- a) Seja determinada a citação dos réus, para que informem seu interesse na realização de audiência de conciliação ou, em caso de desinteresse, contestem a ação no prazo legal, sob pena de suportar os efeitos da revelia, nos termos do art. 319, VII, 334 e 335 do CPC;
- b) Designação de audiência de conciliação nos termos do artigo 334 do CPC, por haver interesse na conciliação;
- c) a publicação do edital ao qual se refere o art. 94, do CDC;
- d) que seja confirmada, em definitivo, a tutela antecipada acima requerida, para que sejam as rés condenadas a cumprirem as obrigações de fazer e de não fazer previstas no item 6, consistentes em:

**c.1)** Apresentação ao juízo, **no prazo de 120 dias**, pelas rés, de **diagnóstico de acessibilidade** dos terminais rodoviários localizados no Município do Rio de Janeiro e constantes no Termos de Concessão de Uso, de acordo com conteúdo mínimo estipulado na IT do GATE em anexo e nas normas ABNT 9050 e 14022, **bem como projeto de acessibilidade de tais terminais e padronização dos pontos de ônibus**, ambos a serem executados por profissional com experiência reconhecida na área de acessibilidade;

**c.2)** Na apresentação do estudo e projetos mencionados no item 1 acima, a apresentação pelas rés cronograma de obras dos terminais rodoviários localizados no Município do Rio de Janeiro, de acordo com a complexidade das adaptações que se fazem necessárias, em observância à Diretriz Técnica nº 999/2018 daquele Grupo de Apoio Técnico Especializado e das normas técnicas NBR 9050 e NBR 14022, observado o prazo máximo de 24 meses para implementação das obras, a contar de seu início;

**c.3)** no início às de obras de acessibilidade pelas rés nos terminais rodoviários e pontos de ônibus, 45 dias após a aprovação do cronograma pelo Ministério Público e pelo juízo, observado o prazo máximo de 24 meses, a contar de seu início.

**c.4)** na abstenção de reajustar a tarifa para a realização das obras de acessibilidade necessárias, não obstante eventual autorização nesse sentido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMTR.



- e) Inversão do ônus da prova, nos termos dos artigos 6º, VIII, do CDC e 373, parágrafo 1º do CPC, devendo as rés comprovarem a adequação de seus terminais, localizados no Município do Rio de Janeiro às normas técnicas de acessibilidade, por meio de relatório de acessibilidade firmado por arquiteto, com respectiva RRT;
- f) Sejam condenadas as Rés à indenização no valor de R\$ 1.000.000,00 (hum milhão de reais), a título de danos morais coletivos, a ser direcionado para Fundo para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (FUPDE) previsto na Lei Estadual nº 2.525/1996 e vinculado ao Conselho Estadual para a Política de Integração da Pessoa com Deficiência- CEPDE, cujos dados serão confirmados na ocasião de eventual execução. Alternativamente, para Fundo Específico para Defesa dos Direitos das Pessoas Idosas – FUNDEPI – previsto na Lei Estadual nº 2.536/1996 e vinculado ao Conselho Estadual para a Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, com conta no Banco Bradesco, Agência 6898-5, conta corrente 617-3, CNPJ 15.193.180/0001-42 (dados a serem confirmados na ocasião de eventual execução) ou outro Fundo análogo na hipótese de inexistência deste, a ser indicado pelo exequente.
- g) A condenação das rés no ônus da sucumbência, fixados em 20% (vinte por cento) do valor da causa, os quais deverão ser revertidos para o Fundo Especial do Ministério Público/Centro de Estudos Jurídicos do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, nos termos da Lei Estadual nº 2.819/97, regulamentada pela Resolução GPGJ nº 801/98;

Finalmente, protestam, nos termos do artigo 332, do Código de Processo Civil, pela produção de todas as provas em direito admissíveis, notadamente a documental, bem como depoimento pessoal dos réus, sob pena de confissão, sem prejuízo da inversão do ônus da prova previsto no art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor.

Por fim, atribui-se à causa o valor de **R\$1.000.000,00 (hum milhão de reais)**.

**Rio de Janeiro, 06 de outubro de 2021.**

**LUCIANA MARIA VIANNA DIREITO  
PROMOTORA DE JUSTIÇA**