EXMO.(A) SR.(A) DR.(A) JUIZ(A) DE DIREITO DA VARA DE FAZENDA PÚBLICA 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 e artigo 26, I, 'a' e 'b' 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 e art. 35, I, da Lei Complementar Estadual n° 106/93 e com fulcro no artigo 1º, IV da Lei nº 7347/85, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO LIMINAR

em face de **SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A,** inscrita no CNPJ sob o número 02.735.385/0001-60, sociedade empresária com sede na Rua da América, 210, Parte, Santo Cristo, Rio de Janeiro, RJ, CEP 20220-590; e

ESTADO DO RIO DE JANEIRO (ERJ), que deverá ser citado na pessoa do Exmo. Senhor Governador, Sr. Wilson José Witzel, CNPJ 42.498.600/0001-71, com gabinete no Palácio Guanabara, situado na Rua Pinheiro Machado s/nº, Laranjeiras, Rio de Janeiro, CEP: 22.231-901, ou por meio da Procuradoria Geral do Estado, situada na Rua do Carmo, n° 27, no Centro, Rio de Janeiro/RJ, pelos motivos a seguir expostos:

1. ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES E OBJETO DA AÇÃO

Inicialmente, cumpre destacar que a presente ação tem por objeto **a promoção de adequadas condições de acessibilidade para pessoas com deficiência nos trens e estações ferroviárias localizadas no município do Rio de Janeiro, operados pela concessionária Supervia.**

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 reiteradamente violados pelos ora réus que, com assombroso descaso, negligenciam as condições de acessibilidade nas diversas estações que compõem a linha ferroviária, bem como mantêm em sua frota operacional modelos de trens absolutamente incompatíveis com os padrões e normas técnicas de referência.

Pretende, portanto, a presente ação demonstrar a verdadeira *via crucis* imposta pelo Poder Público, em conjunto com a concessionária Supervia, às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida para a utilização dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros no município do Rio de Janeiro, avalizada pela agência reguladora – AGETRANSP – de quem se esperava efetivas medidas de regulamentação, o que, por extrapolar o objeto desta ação, ocasionou encaminhamento da documentação pertinente para Promotoria de Tutela Coletiva de Defesa da Cidadania, órgão ministerial com atribuição para investigação de possível improbidade por omissão.

O tratamento dispensado aos citados grupos de pessoas é flagrantemente **desumano e discriminatório**, sendo senso comum que as mesmas já se encontram em situação de vulnerabilidade, o que é diuturnamente agravado pela Supervia, como será demonstrado a seguir.

Em linhas gerais, o que se pretende através da presente ação **é assegurar às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida a acessibilidade nos trens e estações da concessionária Supervia no município do Rio de Janeiro, garantindo-se-lhes, por via de consequência, o direito ao transporte e à mobilidade, 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 do Estado do Rio de Janeiro decorre do fato de ser o responsável, em razão da competência residual prevista no art. 25, parágrafo 1º, da CRFB, para legislar, explorar e regulamentar o transporte intermunicipal de passageiros – categoria na qual se insere o serviço prestado pela Supervia, em que pese o escopo desta ação se limitar às estações localizadas no município do Rio de Janeiro.

O art. 242 da Constituição Estadual do Rio de Janeiro dispõe, por sua vez, que compete ao Estado organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse estadual, metropolitano ou microrregional, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Já a legitimidade da concessionária Supervia decorre do contrato de concessão atualmente em vigor com o Poder Público, segundo o qual é responsabilidade da mesma a exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros, bem como a execução de determinados serviços e obras no bojo do sistema de transporte ferroviário intermunicipal (Doc. I Contrato de concessão).

3. DOS FATOS

A presente ação civil pública tem fundamento no inquérito civil nº 205/2015, cujo objeto cuida das péssimas condições de acessibilidade nos trens e estações da Supervia localizadas no município do Rio de Janeiro.

No curso da *inquisa* foi constatada a imensa diversidade de problemas, eis que são vários os modelos de trens em operação e diferentes as impropriedades encontradas em cada uma das estações ferroviárias, sendo certo que em nenhuma delas se verifica plena observância dos parâmetros de acessibilidade. Por esta razão, visando otimizar a investigação, que já se percebia complexa, o inquérito fora fracionado em outros dez apensos, divididos de acordo com os ramais e extensões que compõem a malha ferroviária.

Fez-se necessário um aditamento à portaria do inquérito principal com fito de adequar o objeto da *inquisa,* já que inicialmente se voltava à apuração de irregularidades quanto à reserva de assentos nos trens a pessoas com deficiência, idosos, gestantes e mulheres acompanhadas de crianças de até cinco anos de idade, bem como à plena acessibilidade e à disponibilização de sanitários em estações.

Pontue-se desde já que o referido inquérito, cujo trâmite se deu no âmbito da Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência da Capital – PJTCPIPD em nada obsta a existência de outras investigações – e até eventuais ações civis públicas já ajuizadas – por Promotorias de Justiça de **outros municípios** contemplados pelo serviço da Supervia, versando, igualmente, sobre questões de acessibilidade nas estações.

Da mesma forma, frise-se, apenas por precaução, que tampouco há qualquer óbice à existência de ações judiciais promovidas por Promotorias de Justiça de Defesa do Consumidor nas quais a concessionária Supervia figure como ré, nos casos em que a acessibilidade não seja o objeto primário. Aliás, importa mencionar, por oportuno, que escada rolante não é equipamento de acessibilidade, ao contrário, pode gerar graves acidentes às pessoas com deficiência.

A Supervia, antes RIOTRENS – Concessionária de Transporte Ferroviário S/A, teve sua denominação social alterada pouco após a celebração do Contrato de Concessão de Exploração dos Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Passageiros do Rio de Janeiro com o Estado, em 17/09/1998, sendo certo que, em que pese operar de forma ininterrupta há

mais de vinte anos, decurso de tempo mais que suficiente para sanar as irregularidades apontadas na presente ação, ainda oferece serviço muito deficitário e absolutamente excludente das pessoas com deficiência.

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, a obstaculização às pessoas com deficiência é violadora de direito social garantido expressamente no texto constitucional.

Não obstante, constatou-se ao longo da investigação conduzida pelo Ministério Público que a concessionária ré demonstrou, desde o princípio, pouca intenção de atender às exaustivas demandas ministeriais pleiteadas na seara extrajudicial, ora invocando argumentos de "impraticabilidade" (*sic*) das obras de adequação às normas e padrões de acessibilidade, ora negando o incontroverso descumprimento aos mesmos, como o fez em sua primeira manifestação no bojo do inquérito civil, em 2003 (Doc. II – manifestação da Supervia).

Numa primeira vistoria conduzida pela equipe técnica deste *Parquet* (Doc. III – GATE IT 849/2008), aos 23 de junho de 2008, verificou-se que **a única** estação das 89 (oitenta e nove) que então compunham toda a rede ferroviária a apresentar **algum item** de acessibilidade para pessoas com deficiência era a Estação Olímpica do Engenho de Dentro, que havia sido reformada em função dos Jogos Panamericanos realizados em 2007.

À época, ressalte-se, **a Supervia já operava o serviço havia quase dez anos**, o que por si só demonstra a total falta de interesse em proporcionar acessibilidade às pessoas com deficiência, sendo inaceitável que apenas uma das 89 (oitenta e nove) estações geridas fosse adaptada com o fim de promovê-la.

A acessibilidade, aliás, era supostamente oferecida aos usuários com deficiência ou mobilidade reduzida através de serviço de "acessibilidade assistida" por "pessoal habilitado", conforme conceitos definidos na Norma Técnica ABNT NBR 14.021/05, tendo firmado a Supervia convênio com a FUNLAR desde julho/2007 para treinamento de seus agentes de segurança e bilheteiros (Doc. IV – Convênio Supervia e Funlar). No entanto, conforme se atestou pelos técnicos periciais, não havia na estação vistoriada qualquer sinalização indicando a prestação do referido serviço, havendo ainda diversas denúncias recebidas pelo Ministério Público dando conta da inexistência de agentes de prontidão para a realização da função.

Destaque-se que já então estava em vigor o Decreto Federal 5.296/04 que, em seu art. 43, §1º, atribuiu às empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo ferroviário a obrigatoriedade de apresentação de Plano de Adaptação dos Sistemas Existentes, prevendo ações saneadoras de, no mínimo, oito por cento ao ano sobre os elementos não acessíveis que compõem o sistema, concluindo-se pela necessidade de apresentação de tal documento pela Supervia, o que, no entanto, passada

mais de uma década, nunca foi feito, nem cobrado pelo Poder Concedente ou pela agência reguladora.

Em reunião realizada aos 31/07/2008 (Doc. V – Ata de reunião), que contou também com a presença de representante da Câmara de Transportes e Rodovias da AGETRANSP – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro –, **afirmou a concessionária entender que "a responsabilidade pelas reformas nas estações é do Poder Concedente, mas que não se recusa a cooperar nos ajustes, na medida de suas possibilidades".**

Na ocasião, alegou ainda o representante legal da Supervia a existência de "projeto em desenvolvimento que identificará as intervenções necessárias à acessibilidade relativas a 14 [quatorze] estações, escolhidas em razão do fluxo de passageiros". O que foi juntado, porém, cuidou-se de documento denominado "Levantamento de aspectos de acessibilidade" (Doc. VI), o qual, contudo, tratou-se de relatório meramente fotográfico, sem qualquer exposição de dados, metas ou previsão de realização de ações saneadoras para promoção da acessibilidade.

Mais uma vez, o vazio proposital, demonstrando que a acessibilidade nunca foi prioridade, e nem sequer considerada.

No mês de novembro de 2010, foi elaborado o **Oitavo Termo Aditivo ao contrato de concessão** (Doc. VII), através do qual a concessionária Supervia se comprometeu, como contrapartida à prorrogação do contrato até o ano de 2048, a executar intervenções em 89 (oitenta e nove) estações ferroviárias **visando à adequação às normas de acessibilidade**, e cujo cronograma estabelecido pelo Poder Concedente é composto por duas fases, a primeira com início em 2010 e término em 2015, e a segunda de 2016 a 2020.

Já estamos, pelo apontado pelos réus, no final da segunda parte do cronograma estabelecido, podendo-se afirmar, sem medo de errar, que muito pouco foi concretizado. As estações continuam inacessíveis. Pessoas continuam se arrastando por escadas ou sendo carregadas no colo por familiares e, muitas vezes, por desconhecidos, expondo-se a toda sorte de riscos.

De outro lado, o Estado do Rio de Janeiro se incumbiu, em razão dos compromissos assumidos quanto à realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 e dos Jogos Olímpicos Rio 2016, a promover reformas nas estações modais – Madureira, Campo Grande, Nova Iguaçu e Olaria – e nas "estações olímpicas" – São Cristóvão, Engenho de Dentro, Deodoro, Vila Militar, Magalhães Bastos, Ricardo de Albuquerque, Mangueira e Maracanã, conforme informado pela concessionária em manifestação de 2013 (Doc. VIII – Manifestação da Supervia).

No entanto, houve nova mudança de compromissos no que concerne às "estações olímpicas". Certo é que o Nono Aditivo ao Contrato de Concessão, datado de agosto/2014

transferiu à concessionária a obrigação de realizar as obras de adequação nas mesmas, incumbindo ao Estado, por sua vez, a compra de 22 (vinte e dois) novos trens (Doc. IX – Nono Aditivo).

Assim é que, para além da obrigação legal já existente – mas que até então vinha sendo negada pela concessionária – de realizar obras de adequação nas estações ferroviárias, a Supervia passou a ser também contratualmente obrigada à realização das adaptações para atender às normas de acessibilidade.

Ainda assim, permaneceu a concessionária ré inerte, perpetuando sua conduta discriminatória e excludente, em flagrante descumprimento das obrigações assumidas legal e contratualmente, conforme se atestou no relatório relativo ao Fórum sobre Acessibilidade nos Transportes Públicos Intermunicipais e no Município do Rio de Janeiro, promovido pelo CEPDE/RJ – Conselho Estadual para Política de Integração da Pessoa com Deficiência –, ocorrido em 09/11/2016, em que foi ouvida a voz da sociedade civil, verdadeira lesada com o comportamento dos réus (Doc. X – Registros Gerais - Fórum sobre acessibilidade nos transportes públicos).

Nesta ocasião foram unânimes, Excelência, as reclamações em face da Supervia, considerada por todos a concessionária que promove o transporte **mais precário** no município do Rio de Janeiro, com **menos acessibilidade** e que coloca, dia após dia, a integridade física e até mesmo a vida de pessoas com deficiência em risco.

Ressalte-se que, na data deste evento, tanto a Copa do Mundo de 2014 quanto os Jogos Olímpicos de 2016 (realizados em agosto daquele ano) já haviam ocorrido, sendo inconcebível que, de acordo com a alegação do então diretor jurídico da ré, Sr. Marcelo Franco, **apenas seis estações estivessem totalmente adaptadas aos padrões de acessibilidade (Ricardo de Albuquerque, Vila Militar, Magalhães Bastos, Engenho de Dentro, Deodoro e São Cristóvão) e outras dezesseis, não especificadas, contassem com itens e equipamentos de acessibilidade – dentro de um universo de 102 (cento e duas) estações que então compunham a malha, correspondendo, portanto, a pouco mais de vinte por cento do total.**

Resta evidente, dessa forma, que a realização das obras sempre foi plenamente viável, haja vista que naquelas estações nas quais houve maior fluxo de turistas – e, portanto, maior atenção e interesse internacionais –, as chamadas "estações olímpicas", as obras de adequação aos padrões de acessibilidade foram prontamente empreendidas, **não havendo qualquer escusa apta a legitimar a conduta flagrantemente ilegal das rés.**

Ademais, elencaram-se também no referido Fórum os diversos problemas de acessibilidade encontrados no modal ferroviário de transporte de passageiros (os quais serão melhor abordados mais adiante), sendo eles: a altura e distância entre a composição e a plataforma (incompatíveis); escadarias como único acesso às estações; ausência de agentes de segurança, sendo necessário auxílio de outros passageiros para embarque e desembarque nos

trens e acesso às estações; dentre outros tantos obstáculos encontrados pelo público com deficiência para utilização do modal.

Certo é que, de fato, ao longo dos anos de tramitação da investigação conduzida pelo Ministério Público, incontáveis foram as representações recebidas através do sistema de Ouvidoria deste *Parquet,* havendo de se pontuar também a existência de inúmeras ações individuais em curso no Judiciário fluminense, dentre as quais se reconheceu o direito ao ressarcimento pelos danos suportados por pessoas com deficiência na tentativa de utilizar o sistema operado pela Supervia (Doc. XI – exemplo de decisão de deferimento de antecipação de tutela) – tudo corroborando com a irrefutável afirmativa de que o serviço prestado pelas rés é de péssima qualidade, violando manifestamente direitos consagrados no ordenamento jurídico.

Faz-se oportuna, nesse particular, a demonstração da tabela a seguir, a título ilustrativo apenas, das ações individuais nas quais figura a concessionária Supervia no polo passivo e que chegaram ao conhecimento desta Promotoria de Justiça:

Número do processo	Estação objeto da ação	Vara
0312827-69.2017.8.19.0001	Olaria/Ramos/Penha	6ª Vara Cível
0128938-78.2018.8.19.0001	Paciência	3ª Vara Cível
0012630-26.2018.8.19.0205	Campo Grande/Santa Cruz	6ª Vara Cível (Regional de Campo Grande)
0035471-24.2018.8.19.0202	Honório Gurgel	4ª Vara Cível (Regional de Madureira)
0036595-42.2018.8.19.0202	Honório Gurgel	4ª Vara Cível (Regional de Madureira)
0035116-14.2018.8.19.0202	Madureira	4ª Vara Cível (Regional de Madureira)
0026736-81.2018.8.19.0208	Del Castilho	2ª Vara Cível (Regional do Méier)
0028610-04.2018.8.19.0208	Tomás Coelho	2ª Vara Cível (Regional do Méier)
0229963-37.2018.8.19.0001	Honório Gurgel	3ª Vara Cível
0242954-45.2018.8.19.0001	Riachuelo	3ª Vara Cível
0187263-46.2018.8.19.0001	Honório Gurgel	25ª Vara Cível
0120144-68.2018.8.19.0001	Campo Grande	50ª Vara Cível
0212153-49.2018.8.19.0001	Santa Cruz	24ª Vara Cível
0014828-96.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0014534-44.2019.8.19.0206	Inhoaíba	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0011723-14.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0011662-56.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0013543-68.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0013172-07.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0012488-82.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0013295-05.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0026004-09.2018.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0013205-94.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0127408-05.2019.8.19.0001	Olaria	50ª Vara Cível
0009689-66.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)

0009779-74.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0031477-73.2018.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010135-69.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0004935-81.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010125-25.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0004163-21.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0004275-87.2019.8.19.0206	Campo Grande	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0004377-12.2019.8.19.0206	Paciência	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0004418-76.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0008063-12.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0009812-64.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0009478-30.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010264-74.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0011861-78.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010540-08.2019.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0025982-48.2018.8.19.0206	Santa Cruz	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0028721-91.2018.8.19.0206	Paciência	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0002352-26.2019.8.19.0206	Benjamin do Monte	2ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0049712-94.2018.8.19.0204	Realengo	1ª Vara Cível (Regional de Bangu)
0042305-37.2018.8.19.0204	Guilherme da Silveira	1ª Vara Cível (Regional de Bangu)
0031980-94.2018.8.19.0206	Campo Grande	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010683-94.2019.8.19.0206	Inhoaíba	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0000930-16.2019.8.19.0206	Paciência	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0002355-78.2019.8.19.0206	Paciência	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0004283-64.2019.8.19.0206	Paciência	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0032113-39.2018.8.19.0206	Paciência	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0032395-77.2018.8.19.0206	Paciência	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0008073-56.2019.8.19.0206	Paciência	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010144-31.2019.8.19.0206	Paciência	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010852-81.2019.8.19.0206	Paciência	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0027265-09.2018.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0028200-49.2018.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0028736-60.2018.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0031495-94.2018.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
004026-39.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
004314-84.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0006496-43.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0007466-43.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0009472-23.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0009635-03.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0009464-46.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010240-46.2019.8.190206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010302-86.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010733-23.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0010781-79.2019.8.19.0206	Santa Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Santa Cruz)
0005963-96.2019.8.19.0202	Oswaldo Cruz	1ª Vara Cível (Regional de Madureira)
0006310-32.2019.8.19.0202	Quintino	3ª Vara Cível (Regional de Madureira)

0002646-27.2018.8.19.0202	Rocha Miranda/Mercadão de Madureira	2ª Vara Cível (Regional de Madureira)
0009526-98.2019.8.19.0202	Bento Ribeiro	2ª Vara Cível (Regional de Madureira)
0015905-55.2019.8.19.0202	Oswaldo Cruz/Bento Ribeiro	1ª Vara Cível (Regional de Madureira)
0015429-17.2018.8.19.0202	Marechal Hermes	3ª Vara Cível (Regional de Madureira)
0050145-98.2018.8.19.0204	Realengo	1ª Vara Cível (Regional de Bangu)
004723-66.2019.8.19.0204	Bangu	2ª Vara Cível (Regional de Bangu)
0016067-57.2018.8.19.0211	Del Castilho	1ª Vara Cível (Regional da Pavuna)
0101418-12.2019.8.19.0001	Triagem	32ª Vara Cível
0003699-79.2019.8.19.0211	Barros Filho	1ª Vara Cível (Regional da Pavuna)
0004215-02.2019.8.19.0211	Costa Barros	1ª Vara Cível (Regional da Pavuna)

O ajuizamento crescente de ações individuais sobre o tema e, inclusive, sobre a obrigação de fazer referente às obras de acessibilidade nas estações são, por si só, uma demonstração cabal de que o assunto deve ser tratado na esfera coletiva. Isso porque afetam um número indeterminável de usuários e porque devem ser evitadas decisões contraditórias ou mesmo desprovidas de uma visão geral sobre as intervenções necessárias em toda a malha ferroviária.

No mesmo sentido foi o relatório elaborado a partir de vistoria realizada em 11/05/2017 pelas equipes dos mandatos do deputado estadual Carlos Minc e da vereadora Luciana Novaes (Doc. XII – Relatório de Vistoria de Acessibilidade), cuja conclusão ora se transcreve:

> *"Tomando como referência as estações Maracanã, Engenho de Dentro e Deodoro, legados olímpicos,* ***é possível perceber que até estações muito antigas podem ser adaptadas à legislação vigente de acessibilidade*** *(Leis Federais n. 10.098/00 e 13.146/15 e [Lei] Estadual n. 7329/16). No entanto, como mostra a tabela acima,* ***todas as demais estações apresentam irregularidades que impedem a mobilidade urbana cotidiana de milhares de pessoas com deficiência****."* (grifos nossos).

Em resposta datada de 25/08/2017, ante a impossibilidade de obstinar-se nas estratégias prévias de alegar a inexistência de adequações a serem realizadas – por motivos óbvios, eis que inegáveis as inúmeras irregularidades – ou, ainda, de atribuir ao Estado a obrigação de realização das obras – tendo em vista a expressa assunção pela concessionária de tais obrigações através dos Oitavo e Nono Termos Aditivos –, **a ré Supervia passou a alegar como escusa para sua conduta ilícita a existência de adequações e melhorias "impraticáveis" (*sic*) e impossíveis "sob a perspectiva física e operacional".**

Sabe-se que, diante de estruturas antigas, há dificuldade e até inviabilidades técnicas, todavia, a ré utiliza disto apenas como justificativa para prosseguir na incorreção e na violação de direitos, sem demonstrar através de relatórios firmados por técnicos a inviabilidade, ao menos de adaptação razoável.

Assim é que afirmou ter o Estado traçado cronograma de investimentos e modernização, cabendo à concessionária tão somente "aderir ao cronograma e às metas estipuladas pela Administração Pública" – em que pese a já citada determinação expressa constante do art. 43, §1º do Decreto Federal 5.296/04, atribuindo às concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo ferroviário a obrigatoriedade de apresentação de plano de adaptação dos sistemas existentes. Sem falar do mandamento de status constitucional, insculpido pela Convenção Internacional e posteriormente pela Lei Brasileira de Inclusão das Pessoas com Deficiência.

Ora, Excelência, é verdadeiramente aviltante a postura da concessionária ré e suas infindáveis tentativas de desincumbir-se das obrigações assumidas tanto legal quanto contratualmente no que tange à promoção da acessibilidade no modal ferroviário.

Como se não fossem suficientes as manifestações cujo teor muito bem poderia se traduzir como "não arcaremos com nossas próprias obrigações", a Supervia, como não pela primeira vez, deixou de responder a ofício deste Ministério Público datado de 14/06/2018, solicitando a apresentação de cronograma detalhado referente às etapas já cumpridas e aquelas ainda pendentes de conclusão das adaptações previstas até 2020 – o que, ressalte-se, não chegou a ser fornecido pela concessionária, **reforçando a já inconteste e amplamente demonstrada total ausência de zelo, indiferença e desinteresse da ré em ver solucionadas as questões ora em discussão, que, frise-se mais uma vez, trata de direito social fundamental.**

A AGETRANSP, agência responsável pela fiscalização do serviço de transporte ferroviário, quando questionada acerca das medidas adotadas por aquela agência reguladora no tocante ao desatendimento das normas legais e técnicas de acessibilidade no transporte ferroviário de passageiros operado pela Supervia, forneceu resposta insuficiente, limitando-se a informar que "os investimentos realizados pela concessionária, bem como o funcionamento e conservação dos equipamentos já existentes, que permitem a acessibilidade de todos os passageiros ao sistema ferroviário, são objeto de fiscalizações rotineiras desta Câmara Técnica".

Ainda, em outra ocasião, aos 12/12/2018, a agência reguladora, através de sua Câmara de Transportes e Rodovias, prestou informações relevantes que dizem respeito à frota operacional e modelos de TUEs (Trens Unidade Elétrica) utilizados na operação do serviço, sinalizando ainda o ente responsável por sua aquisição (Doc XIII – Manifestação AGETRANSP), o que será esmiuçado mais adiante.

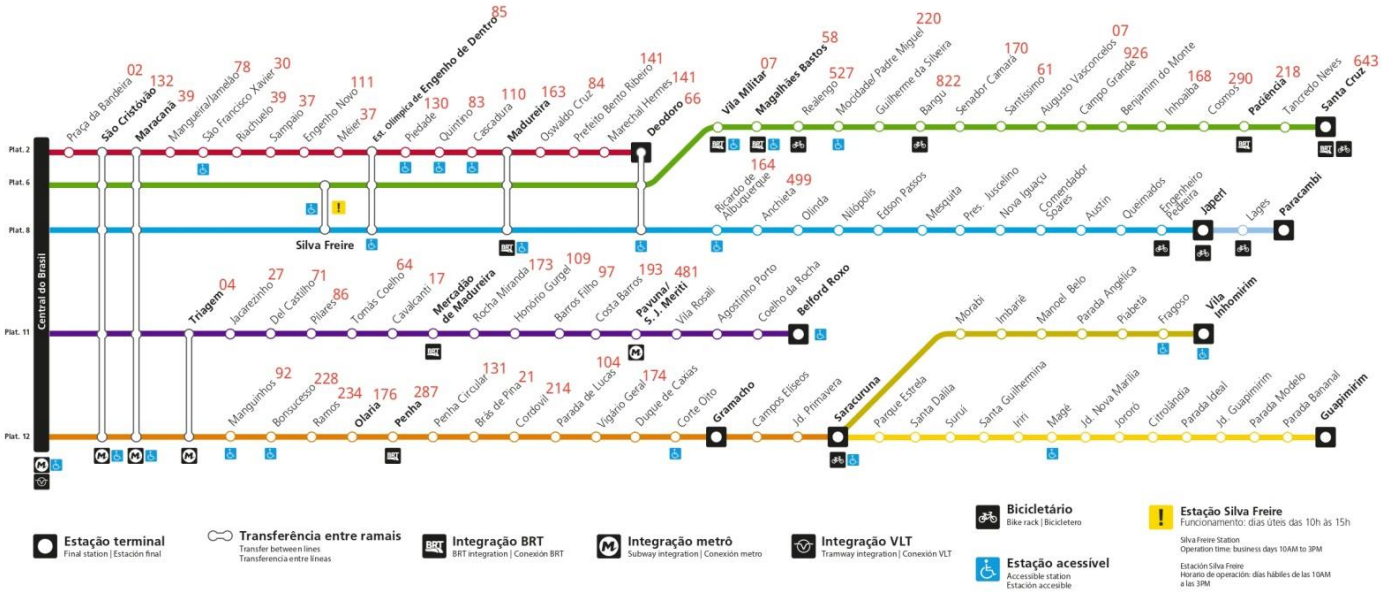
Sendo assim, mais que esgotadas todas as tentativas de solução da questão, todas infrutíferas, até mesmo porque a Supervia é reincidente em faltar reuniões e eventos sobre o assunto, não resta outra saída que não recorrer ao Poder Judiciário visando a alterar o quadro lamentável vivenciado pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no município do Rio de Janeiro, que sofrem diuturnamente na tentativa de gozar de seus direitos ao transporte, à mobilidade e à inclusão social no modal ferroviário.

Após breve relato cronológico das circunstâncias que ora são abordadas, e com vistas à melhor organização e exposição dos fatos na presente ação civil pública, passar-se-á a cuidar, em tópicos distintos, das irregularidades quanto às normas e padrões de acessibilidade encontrados nas estações ferroviárias localizadas no município do Rio de Janeiro e nos diferentes modelos de trens utilizados na operação do serviço em apreço:

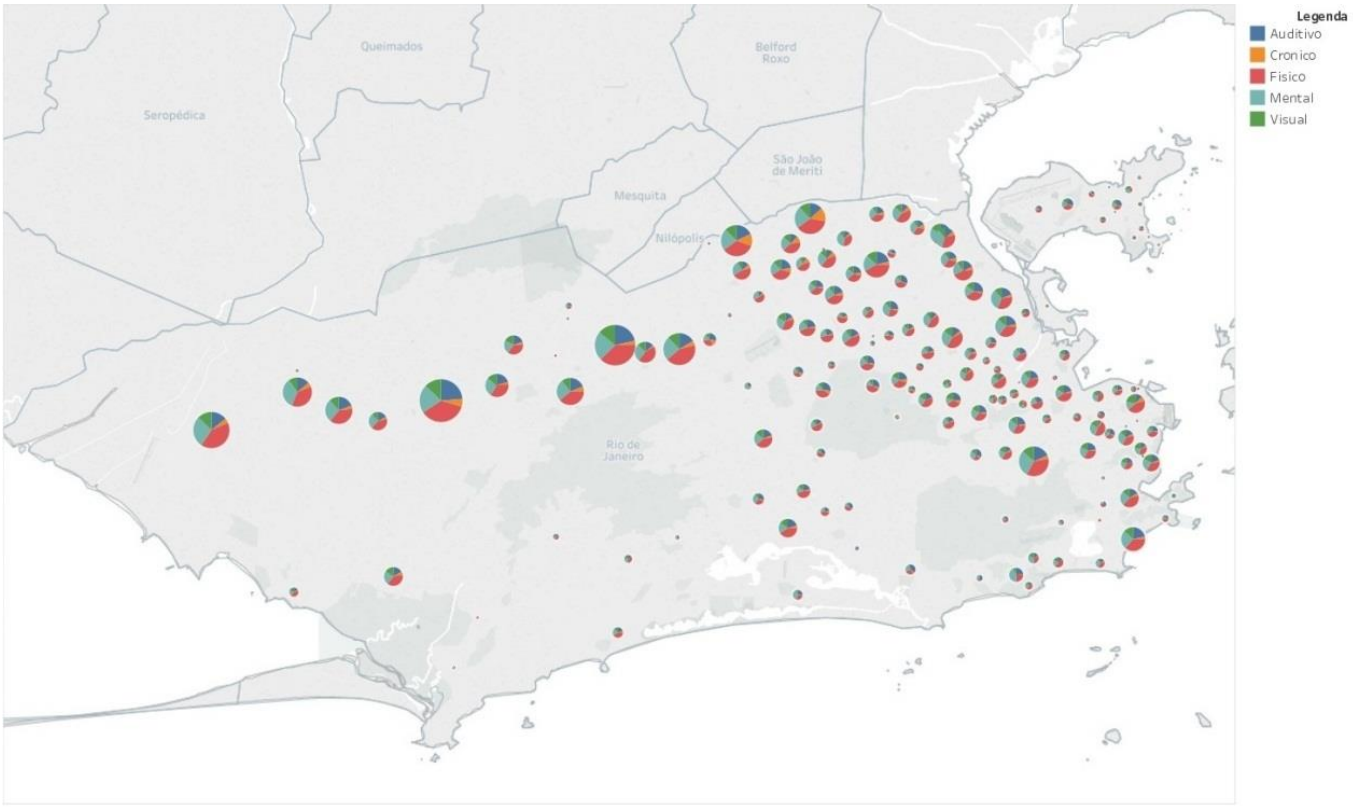
3.1. DAS IRREGULARIDADES E VIOLAÇÕES ÀS NORMAS DE ACESSIBILIDADE NAS ESTAÇÕES LOCALIZADAS NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

A Concessionária Supervia opera o serviço de trens urbanos na região metropolitana, para tanto conta com uma malha ferroviária de 270 quilômetros, trafegados através de 05 ramais, 03 extensões e 104 estações de trem. Segundo informado pela própria concessionária demandada, cerca de 600.000 (seiscentos mil) passageiros são transportados diariamente nos trens, em 12 municípios.

Valendo-se de informações trazidas pela empresa RIOPAR em inquérito civil diverso, também em trâmite nesta Promotoria, pode-se chegar a lamentável realidade. Percebe-se que o maior vulto de pessoas com deficiência que utilizam o transporte coletivo intermunicipal se concentra nas regiões de menor poder aquisitivo e sem visibilidade para eventos internacionais, sendo justamente o motivo pelo qual nenhum esforço foi ou é envidado por parte das rés para a garantia de direitos, notadamente, o direito à acessibilidade.



Número de pessoas com deficiência beneficiárias do cartão Vale Social (gratuidade no transporte intermunicipal) por bairro. Total de registros no município do Rio de Janeiro: 18.099.



Localização de usuários do cartão Vale Social por tipo de deficiência. Georreferenciamento elaborado pelo MP em Mapas.

Justamente em razão da vasta malha ferroviária, disposta entre diferentes ramais e estruturas, faz-se importante dividir de forma mais didática as características arquitetônicas das estações, levando-se em conta, porém, um fator que é comum a todas, a ausência de acessibilidade.

A concessionária insiste, desde o início da concessão, em falar que estações foram sendo criadas e trens de altíssimos custos sendo adquiridos "para bem da universalização do serviço"**, uma vez mais há de se questionar: quem está inserido no contexto de universalização para a gigante concessionária Supervia? Enquanto inviabilizado o acesso de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, é mesmo possível falar em universalização do serviço?**

Assim, toda e qualquer estação de trem, por se tratar de transporte público, portanto direito social fundamental, deve ser dotada de acessibilidade (que por sua vez, também se classifica como direito social), o que não ocorre em relação às estações da Supervia, notadamente nos ramais compostos por estações localizadas em bairros habitados majoritariamente por pessoas de mais baixo poder aquisitivo.

- Das Estações que fazem integração com outros modais

Como notório, o serviço de transporte do Rio de Janeiro, em geral, não satisfaz as necessidades da maior parte dos usuários que residem na baixada ou em bairros mais afastados do centro da cidade, o que muitas vezes motiva a integração entre diferentes modais até o destino dos passageiros.

A principal estação a receber os passageiros da via férrea é a **Central do Brasil**, única situada no centro da cidade do Rio de Janeiro. Todos os ramais da malha ferroviária têm sua partida/chegada na **Central do Brasil**, o que se reflete nos números, sendo a média mensal de usuários da referida estação de 135.619 passageiros, conforme informação da própria concessionária Supervia.

A Estação faz integração com dois diferentes modais de transporte, a saber, metrô e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de haver notória diversidade de pontos finais de ônibus em seu entorno, este, sem dúvidas, um dos motivos que acarreta grande circulação de pessoas na estação.

Mesmo com este significativo número de pessoas, a principal estação da malha ferroviária, mais uma vez demonstrando o descaso da concessionária Supervia, que conta com total anuência do Estado do Rio de Janeiro, não dotou de acessibilidade plena a **Central do Brasil**, que se utiliza de escada rolante como equipamento de acessibilidade, apresenta um inconcebível espaçamento entre o trem e a plataforma – que expõe pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos e qualquer outra pessoa a toda sorte de riscos –, além de não contar com piso tátil.

Cabe mais uma vez ressaltar, estamos discorrendo sobre a Central do Brasil, localizada no centro da capital do Estado e que recebe diariamente o maior número de usuários do transporte férreo.

Nos idos de 2008, a Supervia informou ao Ministério Público a existência de planejamento de acessibilidade para 14 estações, escolhidas em razão do fluxo de passageiros. Como se vê pela realidade da **Central do Brasil**, **esta meta jamais foi alcançada, mesmo já decorridos mais de dez anos.**

A Estação de **São Cristóvão** – primeira estação de integração e também considerada olímpica depois da Estação Central do Brasil – faz integração com metrô e também descuida dos parâmetros de acessibilidade, embora nela tenham sido empreendidas obras de modernização, até mesmo por sua proximidade com o estádio Maracanã; possui comunicação visual inadequada; há distâncias e desníveis entre as plataformas (que são 4) e os veículos para embarque e desembarque de passageiros.

A Estação **Maracanã** também faz integração com o metrô e se localiza exatamente na entrada de um dos maiores pontos turísticos da cidade e maior estádio, onde ao menos duas vezes por semana são realizados jogos de futebol, o que justifica sua presença na relação de estações com maior movimentação de passageiros (média de 11.815 passageiros por mês).

Na diligente vistoria realizada por comissão coordenada pelo Deputado Carlos Minc e pela Vereadora Luciana Novaes, verificou-se que esta estação empreendeu reformas, mas que persistem problemas de acessibilidade, em especial no que toca ao nivelamento entre a plataforma e os trens (Doc. XII).

No mesmo ramal que atende às estações já citadas, encontra-se a Estação de **Madureira**, cuja integração é realizada com o BRT e que na relação das estações com maior fluxo de passageiros – frise-se que esta foi apresentada pela própria concessionária – ocupa o segundo lugar, ficando atrás apenas da Central do Brasil, com uma média de 33.868 passageiros por mês.

A Estação de **Madureira** não foge à deplorável regra das estações da Supervia, nela se encontra acentuado desnível entre os trens e a plataforma. Aliás, o acesso para chegar à plataforma também é inadequado, existem duas escadarias para alcance da estação, as quais tornam inviável (ou ao menos não sem risco) o transporte ferroviário de passageiros com deficiência física.

Em algumas estações, as adequações a serem feitas são de baixa e média complexidade, mas nem por isso foram realizadas, como é o caso das Estações da **Vila Militar e Magalhães Bastos.**

A Estação **Vila Militar** faz integração com o BRT e é considerada "estação olímpica", nela foi realizada vistoria pelo Grupo de Apoio Técnico Especializado do Ministério Público – GATE, em que se constatou que seguem irregulares apenas alturas dos corrimãos instalados na rota acessível externa, bilheterias desprovidas de local com características que possibilitem atendimento de pessoa com deficiência, ausência de bancos prioritários e elementos em desacordo com os requisitos normativos nos banheiros. As adequações necessárias se classificam como de baixa ou média complexidade (Doc. XIV – GATE IT 048/2017).

No que tange à Estação de trem de **Magalhães Bastos** – integração com o BRT – o acesso à plataforma é inadequado, tendo em vista que as rampas construídas apresentam inclinação acima dos requisitos normativos (entrada pela Rua São Pedro de Alcântara e pela calha de integração com o BRT Transolímpica); as bilheterias também são desprovidas de características que possibilitem o atendimento de pessoas com deficiência e não há bancos preferenciais nas plataformas; os banheiros possuem elementos fora do padrão de acessibilidade (Doc. XV – GATE IT 049/2017).

Mais uma vez as adequações são consideradas de complexidade baixa e média, mesmo a correção das rampas de acesso, o que não acarretará grande impacto à mobilidade dos usuários, atestaram os técnicos periciais.

Por sua vez, estações como as seguintes violam gritantemente as normas de acessibilidade, senão vejamos:

A Estação de **Paciência** também faz integração com o BRT. A situação vivenciada pelas pessoas com deficiência nesta estação é de absoluta violação de direitos, uma vez que o acesso do mezanino à plataforma se dá apenas através de escadarias. Inclusive, tal fato já foi objeto de muitas ações de indenizatórias (Processos nº 0000930-16.2019.8.19.0206, 0002355-78.2019.8.19.0206, 0004283-64.2019.8.19.0206, 0028721-91.2018.8.19.0206, 0032113-39.2018.8.19.0206, 0032395-77.2018.8.19.0206, 0008073-56.2019.8.19.0206, 0010144-31.2019.8.19.0206, 0010852-81.2019.8.19.0206), em trâmite na 1ª Vara Cível de Santa Cruz.

Encerrando o ramal de **Santa Cruz** está a estação de mesmo nome, onde se pode realizar a integração com BRT. Tal estação também é mencionada dentre aquelas com maior vulto de passageiros, expressando uma média de 14.465 usuários por mês.

Cabe registrar que esta é a estação com maior número de ações individuais de indenização propostas, diante da inegável ausência de acessibilidade, que faz com que pessoas com deficiência física tenham de se arrastar por cerca de trinta degraus das enormes escadarias da estação, eis que é a única forma de acesso às plataformas – não há rampas ou elevadores.

Eis alguns dos números de tais processos judiciais: 0026004-09.2018.8.19.0206, 0027265-09.2018.8.19.0206, 0028200-49.2018.8.19.0206, 0028736-60.2018.8.19.0206; 0031495-94.2018.8.19.0206, 004026-39.2019.8.19.0206, 004314-84.2019.8.19.0206, 0006496-43.2019.8.19.0206, 0007466-43.2019.8.19.0206, 0009472-23.2019.8.19.0206, 0009635-03.2019.8.19.0206, 0009464-46.2019.8.19.0206, 0010240-46.2019.8.190206, 0010302-86.2019.8.19.0206, 0010733-23.2019.8.19.0206, 0010781-79.2019.8.19.0206.

Outra estação de integração é **Triagem**, esta, porém, faz parte do ramal Belford Roxo, que não conta com as modernizações que estão presentes no ramal de Deodoro/Santa Cruz, isto ocorre porque os bairros atendidos se encontram mais distantes dos olhos estrangeiros e da grande mídia.

A referida estação traz a possibilidade de integração com o metrô, mas o acesso à plataforma não permite a utilização autônoma e segura de pessoas com deficiência física, já que apenas é realizada por escadaria. Além disso, não há nivelamento entre o trem e a plataforma.

Importa mencionar que esta estação passou por obras no período olímpico, no entanto, a adaptação para garantir acessibilidade não foi efetiva, o que se pode depreender das questões já esposadas, bem como da ausência de elevador para que seja acessível a conexão com o metrô, modal com o qual faz integração.

Cumpre registrar que, no ramal Belford Roxo, nenhuma estação possui banheiro acessível.

A estação férrea denominada **Mercadão de Madureira** promove integração com o BRT e se localiza perto de famoso comércio municipal, que recebe diariamente inúmeros consumidores, não obstante, suas condições de acessibilidade são precárias, tendo em vista que não há acessibilidade em direção à plataforma, nem nivelamento entre esta e o trem, nem sequer instalação de piso tátil.

A última estação com integração para outro modal no ramal Belford Roxo é a **Pavuna**, que permite conexão com metrô. Nesta estão presentes as mesmas mazelas encontradas na estação do Mercadão de Madureira.

A Estação da Penha se integra ao modal BRT, mas nela, NENHUM DOS CRITÉRIOS ADOTADOS PELA COMISSÃO FORMADA PELO DEPUTADO CARLOS MINC E PELA VEREADORA LUCIANA NOVAES FOI ATENDIDO, EIS QUE, ALÉM DOS PROBLEMAS COMUMENTE ENCONTRADOS NAS OUTRAS ESTAÇÕES FÉRREAS, NEM MESMO RAMPA DE ACESSO DA RUA AO MEZANINO FORA INSTALADA.

- Das "Estações Olímpicas"

Já sabedora do inquérito civil que tramitava nesta Promotoria de Justiça e da farta legislação que dispõe sobre os direitos da pessoa com deficiência, a Concessionária - avalizada pelo Estado do Rio de Janeiro e pela agência reguladora (AGETRANSP) - empreendeu obras de elevadíssimo custo, notadamente nas estações conhecidas como "Olímpicas", todavia, os parâmetros de acessibilidade continuaram sendo negligenciados.

As referidas estações foram reformadas em razão da grande quantidade de usuários, inclusive turistas de todo o mundo, que passariam por elas em direção aos estádios esportivos olímpicos e dentre as metas das obras, encontravam-se reforma do mezanino e bilheterias, ampliação da cobertura da plataforma, instalação de novas catracas (substituição do modelo antigo) e acessibilidade.

E assim, tais estações são consideradas acessíveis pela concessionária, que, inclusive, ostenta no mapa da malha ferroviária da Supervia o símbolo internacional de acesso

(SIA), de forma claramente irregular. Como se afirma que uma plataforma é acessível se uma pessoa com mobilidade reduzida sequer consegue sair do trem para a plataforma????

Segundo a NBR 9050, a finalidade do uso do símbolo internacional de acesso é indicar acessibilidade aos serviços, e identificar espaços, edificações, mobiliário e equipamentos urbanos onde existem elementos acessíveis ou utilizáveis por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Assim é que uma pessoa usuária de cadeira de rodas, após verificar no site da Concessionária Supervia, dirige-se a uma estação de trem e percebe que está impedida de embarcar na composição sem que coloque sua integridade física em risco. Pergunta-se: poderia estar este adesivo estampado no site da concessionária?

As estações olímpicas são: São Cristóvão, Estação Olímpica de Engenho de Dentro, Deodoro, Vila Militar, Magalhães Barros e Ricardo de Albuquerque. Cabe destacar que apenas esta última não pertence ao Ramal Deodoro/Santa Cruz.

Repete-se em todas as estações a presença de obstáculos ao embarque e desembarque dos usuários com deficiência, desníveis entre os veículos e as plataformas, sem que haja para tanto, qualquer equipamento que, ao menos minimize tal entrave, de sorte que o embarque e desembarque sempre se mostra atividade de risco para pessoas com deficiência ou mesmo mobilidade reduzida.

Em relação à estação Olímpica de **Engenho de Dentro**, mesmo após as reformas realizadas, a população continua se percebendo lesada em seus direitos, o que se reflete em representações formuladas junto ao Ministério Público dando conta de fechamento de mezaninos que eram utilizados para garantia de acessibilidade, principalmente de pessoas em cadeiras de rodas (Doc. XVI – Ouvidoria mezanino fechado), além disso, não há piso tátil nas calçadas em direção às rampas de acesso, a fim de garantir mobilidade com autonomia a usuários com deficiência visual (Doc. XVII – Ouvidoria sobre acesso à Estação Engenho de Dentro).

A Estação de **Deodoro**, diferentemente da maioria das estações, não necessita de rampa de acesso do exterior para o interior, eis que localizada no nível do viaduto, sendo certo que de seu mezanino para a plataforma existem seis elevadores. No entanto, frequentemente estes equipamentos se encontram com defeito, como ocorreu por ocasião da vistoria realizada pela equipe do deputado Carlos Minc e da Vereadora Luciana Novaes. Além disso, constatou-se a inexistência de ferramenta de comunicação para acionar os funcionários da Supervia, embora em placa afixada próximo ao elevador houvesse menção a acionamento de agente para seu uso.

Cabe pontuar que o Grupo de Apoio Técnico Especializado do Ministério Público – GATE realizou vistoria, na qual foram verificadas variadas inadequações na estação de Deodoro (mesmo sendo esta olímpica e tendo ganhado o símbolo internacional de acesso, diga-se de passagem)(Doc. XVIII – GATE IT 050/2017).

De se ressaltar, porém, que as adequações necessárias são consideradas tecnicamente, em sua maioria, de grau baixo ou médio de complexidade**, pelo que não deverão causar impactos que prejudiquem as atividades e funcionamentos da estação.**

Em que pese todas as medidas já adiantas, que aqui são consideradas, permanece o desnível entre os trens e a plataforma para embarque e desembarque de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

No que tange às estações da **Vila Militar** e **Magalhães Bastos**, certo é que já foram as mesmas abordadas acima, no subtópico das estações que fazem integração com outros modais (p. 12).

Em ramal diverso, mas também considerada estação olímpica, está a Estação de **Ricardo de Albuquerque**, que apresenta mais mazelas, eis que inexiste rota acessível no acesso localizado na Estrada Marechal Alencastro, havendo travessias de vias sem rebaixamento de calçadas. Além disso, foi constada pelo GATE a inexistência de piso tátil de alerta e direcional no ponto de ônibus localizado na entrada do acesso 1 e a rampa de acesso da Avenida Nazaré traz imperfeições construtivas, prejudicando o acesso por pessoas em cadeiras de rodas (Doc. XIX – GATE IT 044/2016).

Ademais, os corrimãos localizados nas escadas da rota vertical acessível não atendem aos padrões normativos, as bilheterias não atendem às pessoas com deficiência e também não há bancos preferenciais. Há irregularidades nos elementos de acessibilidade existentes nos banheiros.

Considera-se, então – o que foi perfeitamente salientado no relatório do Minc e da Luciana Novaes, que esta estação é inacessível no que toca ao acesso à estação, acesso à plataforma e no nivelamento entre o trem e a plataforma, todavia, até mesmo em razão das grandes obras empreendidas, com exceção no referido nivelamento, as adequações também são consideradas de baixa ou média complexidade, podendo se passar ao seu procedimento sem maiores impactos à mobilidade dos usuários da estação.

- Das "Estações Modais"

As estações modais, segundo informado pela própria concessionária ré, também seriam alvo de reformas em razão da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos, no entanto, no

que tange às adequações de acessibilidade, mais uma vez foram negligenciadas pelo Estado e pela concessionária, com a aprovação irresponsável da agência reguladora.

São consideradas estações modais no município do Rio de Janeiro a Estação de **Madureira, Campo Grande e Olaria**. Em relação à estação de **Madureira**, no entanto, já foram tecidos comentários, vide p. 12 desta inicial.

Como se depreende do relatório elaborado pelos já citados deputado e vereadora, a estação de **Olaria** não atende a nenhum nos critérios observados na diligência, o que foi confirmado em vistoria técnica empreendida pelo GATE, que contatou que a situação atual da estação exige uma reforma ampla de TODO O SEU ESPAÇO FÍSICO, isto porque não há acessibilidade nem mesmo na calçada, que tem a largura de 60 centímetros. O acesso da calçada para o interior da plataforma se dá por escadaria, de forma que é comum que pessoas tenham de carregar usuários de cadeiras de rodas até o mezanino e o espaço destinado à bilheteria e acesso às plataformas não oferecem as mínimas condições de segurança ou conforto (Doc. XX – GATE IT 051/2017).

A Estação de **Campo Grande** ocupa a quinta colocação na relação de estações ferroviárias com maior fluxo de passageiros, chegando a ter uma movimentação média de 21.223 usuários por mês, ainda assim, também não observa os parâmetros de acessibilidade normativos. Não precisa nem mesmo adentrar a estação para que isso seja contatado, eis que para acessar o seu interior é preciso passar por uma enorme escadaria.

- Conclusão acerca das estações

As estações da malha ferroviária, todas elas, possuem em comum o fato de não seguirem as disposições técnico-normativas, ainda que algumas já tenham discretamente avançado em alguns aspectos, distanciam-se sobremaneira do desenho universal, que deve ser implantado para que assim todas as pessoas possam se utilizar do serviço de trem, sem necessidade de adaptações específicas ou "jeitinhos".

Restaram aqui expostas as condições de acessibilidade das estações de integração, olímpicas e modais, deixando-se de discorrer sobre outras tantas para que a leitura não se torne por demais cansativa. Além disso, nestas estações foram investidas vultosas cifras, que não permitem aceitar que o uso com segurança e autonomia pelas pessoas com deficiência não tenha sido considerado.

Não obstante, de maneira nenhuma se pode deixar de atentar para as necessidades gritantes das estações outras, mais carentes e há muito esquecidas pelos três réus, que dia após dia se esquece de sua função de atender à sociedade de forma universal. Mesmo tendo sido elaborado termo aditivo com o especial objeto de acessibilidade (Aditivo 09),

A CONCESSIONÁRIA INSISTE EM DESPREZAR OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA, MUITAS VEZES, A VIOLAÇÃO AO DIREITO AO TRANSPORTE PÚBLICO, COMO JÁ EXAUSTIVAMENTE MENCIONADO, OCORRE ANTES MESMO QUE O USÁRIO CONSIGA INGRESSAR NA ESTAÇÃO.

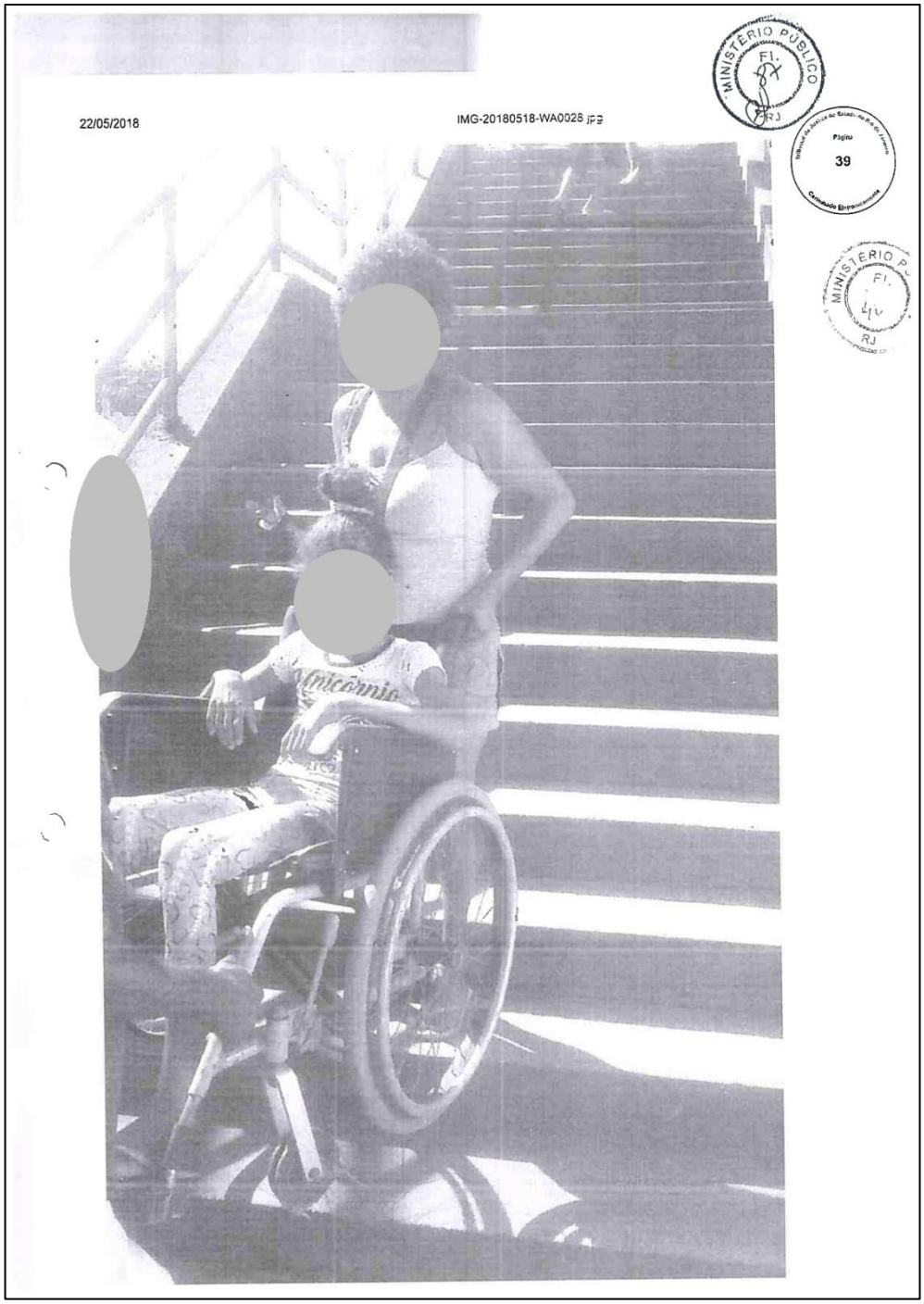
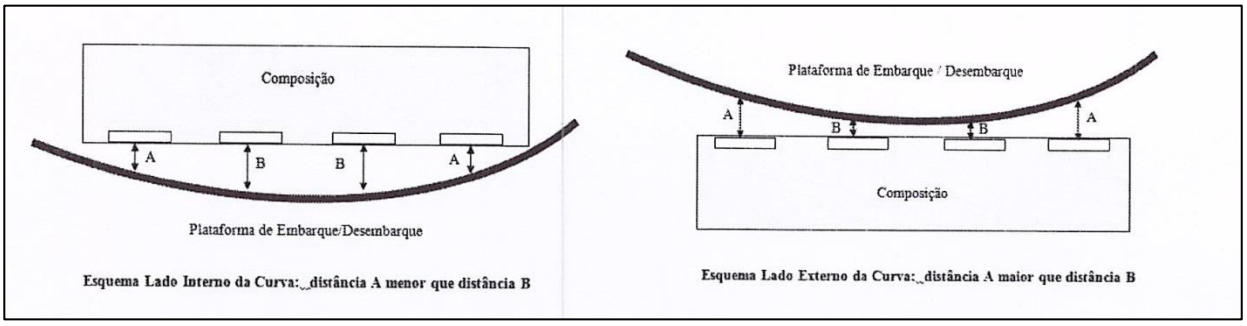


Foto extraída do Processo Judicial n° 0123129-10.2018.8.19.0001, mostrando necessidade de auxilio de terceiros para que usuário de cadeira de rodas chegue à plataforma. Estação de Santa Cruz.

Mais uma vez cabe pontuar que o maior desafio, a medida mais urgente, por se repetir NA ESMAGADORA MAIORIA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, é o desnivelamento/espaçamento entre o trem e a plataforma, que põe gravemente em risco a INTEGRIDADE E A VIDA das pessoas com deficiência e aquelas com mobilidade reduzida.

Neste ponto, punge mencionar a existência de estações em curva, que frequentemente é usada como escusa para que se deixe de realizar obras de acessibilidade a, ao menos, amenizar esta realidade. Isto porque, solução técnica paliativa já foi apresentada a concessionária, que se nega a considera-la: a utilização de mecanismo deslizante, a exemplo daqueles utilizados nos ônibus, que fosse colocado entre a plataforma e o trem no momento do embarque ou desembarque de pessoas com mobilidade reduzida, aliado a alocação de funcionários capacitados para realização de efetiva acessibilidade assistiva, após aviso da presença de pessoa que a necessite, isto é, faz-se fundamental que haja comunicação entre os agentes presentes nas estações – por rádio ou outra maneira que se afigure efetiva, que será abordado com maior profundidade a seguir.



Há algo que é mister ressaltar sempre: Há estações que o acesso se faz por escada rolante. Sabe-se que este equipamento é um facilitador para a população, mas, Excelência, ESCADA ROLANTE NÃO É EQUIPAMENTO DE ACESSIBILIDADE, ela, em geral, inviabiliza o acesso de pessoas em cadeiras de rodas – mesmo assim, em atitude de desespero, algumas pessoas tentam utilizar o equipamento, colocando em risco suas vidas – e pode causar sérios acidentes a pessoas com deficiência visual, pois não consegue dimensionar a velocidade do equipamento, não são poucos os acidentes neste sentido.

E nem se diga que não poderiam as pessoas em cadeiras de rodas expor a risco suas vidas ao utilizarem a aludida escada rolante. Cuida-se de pessoas que a um custo muito elevado se inserem na sociedade discriminatória em que vivemos, de sorte que não podem se dar ao luxo de deixar de comparecer ao trabalho, escola ou consulta médica pelo descaso do Estado, que deveria ser o primeiro a garantir-lhes os direitos.

Há de se lembrar que o Decreto Federal 5.296/04, que estabelece normas e critérios básicos para a promoção de acessibilidade deu o prazo de até 2014 para que todos os concessionários tornassem os modais acessíveis. Os réus não só descumpriram o prazo ditado, como, de maneira irregular e irônica, utilizam o Símbolo Internacional de Acesso.

3.2. DAS IRREGULARIDADES E VIOLAÇÕES ÀS NORMAS DE ACESSIBILIDADE NOS TRENS OPERADOS NO SERVIÇO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Conforme informação prestada pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro – AGETRANSP (Doc. XXI – manifestação da Supervia sobre os trens), a concessionária Supervia contava, até o mês de dezembro/2018, com 7 (sete) modelos diferentes de Trens Unidade Elétrica – TUEs em sua frota operacional, conforme tabela abaixo:

Série	Quantidade	Fabricante	Origem	Responsável pela aquisição
500	4*	Nippon Sharyo/Hitachi	Japão	Adquirido pelo Estado antes da concessão
500 AC	15	Nippon Sharyo/Hitachi	Japão	Adquirido pelo Estado antes da concessão
700	25	MAFERSA	Brasil	Adquirido pelo Estado antes da concessão
900	2*	FNV/COBRASMA	Brasil	Adquirido pelo Estado antes da concessão
900 AC	9	FNV/COBRASMA	Brasil	Adquirido pelo Estado antes da concessão
2005	20	ROTEM	Coreia do Sul	Adquirido pelo Estado após a concessão
3000	100	CMC/CNR/CRC	China	Adquirido pelo Estado após a concessão
4000	20	Alstom	Brasil	Adquirido pela concessionária
5000	12**	Alstom	Brasil	Adquirido pelo Estado após a concessão

**As 4 (quatro) unidades dos TUEs da série 500 e 2 (duas) da série 900 serão aposentadas após o recebimento de todos os TUEs da série 5000, que estão sendo adquiridos pelo Estado;*

***Os 12 (doze) TUEs da série 5000 estão em fase de recebimento pela Supervia, sendo que o primeiro recebido entrou em operação assistida no início de dezembro de 2018.*

De acordo com o Projeto Conceitual para Acessibilidade e Integração Modal do Sistema de Transporte do Rio de Janeiro (doc XXII), documento elaborado pela Secretaria Estadual de Transportes no ano de 2008 (!), uma das medidas saneadoras previstas para a promoção da acessibilidade no modal ferroviário **seria a diminuição dos vãos e desníveis**

entre a plataforma e o carro, devendo esses ser de, no máximo, 3cm e 2cm, respectivamente, de forma a atender às necessidades do usuário.

A já mencionada Norma Técnica ABNT NBR 14021/2005, por sua vez, que tem por objeto a acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano, prevê em seu item 5.6.4 os limites máximos de 10cm e 8cm, respectivamente, aos vãos e desníveis entre trem e plataforma.

O que se tem na prática, entretanto, transcorridos mais de dez anos desde a elaboração do projeto conceitual da SETRANS e quase quinze anos desde a elaboração da norma técnica da ABNT é uma realidade muito diferente. A título exemplificativo, conforme se apurou no já mencionado relatório de vistoria realizado pelas equipes do deputado estadual Carlos Minc e a vereadora Luciana Novaes (doc. XII já mencionado), **há estações nas quais o vão entre trem e plataforma chega a 30cm** – como, por exemplo, na estação **Jacarezinho**, o que torna a utilização autônoma do transporte por pessoa com deficiência verdadeiramente inviável e coloca em risco a integridade física dos passageiros.



Foto extraída do processo nº 0228134-55.2017.8.19.0001 (ação individual sobre acessibilidade na Supervia).

Excelência, como aceitar a operação de trens cujos vãos em relação às plataformas chegam a ser três vezes maiores que o recomendável??? Como aceitar que o meio de transporte cuja tarifa é a MAIS CARA da cidade – em que pese transportar pessoa, em sua maioria, de classe social menos abastada, por alcançar áreas mais carentes da região metropolitana – não se preocupe minimamente com a integridade de seus milhões de passageiros???

Não se pode conceber que o Estado do Rio de Janeiro utilize o dinheiro público para aquisições de veículos extremamente caros sem antes proceder à devida análise de adequação aos parâmetros de acessibilidade.

Conforme já mencionado, a concessionária ré, não raro, se esquiva sob a escusa de que há diversas estações em curva nas linhas ferroviárias, o que inviabilizaria a promoção da acessibilidade no embarque e desembarque de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas composições ferroviárias.

No entanto, solução técnica paliativa já há muito apresentada à ré e prevista na NBR 14021/05, em seus itens 5.6.4.1 e 5.6.4.2, é a utilização de dispositivos, fixos ou móveis, que sejam posicionados entre a plataforma e o trem.

Cumpre relembrar, neste particular, o que preleciona a Convenção Internacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência em matéria de acessibilidade, quando trata das adaptações razoáveis, cuja definição ora se transcreve de seu Artigo 2:

> *"Adaptação razoável" significa as modificações e os ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional ou indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que as pessoas com deficiência possam gozar ou exercer, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos humanos e liberdades fundamentais;* (grifo nosso)

Assim é que se percebe, de plano, que as alegações da concessionária ré fundadas na "impraticabilidade" de se promover a acessibilidade nos trens jamais poderiam prosperar, tratando-se, na verdade, de puro descaso e falta de vontade na implementação das adaptações.

Isso porque, ainda que se admita a impossibilidade de adequação do acesso aos trens conforme os ditames do desenho universal, certo é que, em tais hipóteses, devem ser empreendidas as adaptações razoáveis cabíveis – é o que se extrai, inclusive, do art. 55, §§1º e 2º da Lei Brasileira de Inclusão.

Tampouco é promovida a acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nos trens através de procedimento e pessoal habilitado para auxiliar no embarque e desembarque desses usuários, conforme prevê o item 5.6.4.4 da NBR 14021/05 para situações excepcionais de inexistência ou inoperância dos dispositivos suprarreferidos, eis que **sequer são disponibilizados agentes em cada uma das estações com o propósito de desempenhar tais funções.**

Nesse sentido, não raros são os relatos de pessoas com deficiência que, para acessar as estações e trens da Supervia, têm de contar com o auxílio e boa vontade dos demais usuários do serviço, em situação absolutamente degradante e de patente violação a direitos, abandonadas à sua própria sorte ocasionando todo tipo de acidente como já mencionado nesta peça com exemplos de ações individuais propostas.

Segundo o já referido relatório de vistoria realizado por comissão coordenada pelo deputado Carlos Minc e pela vereadora Luciana Novaes, **das 60 (sessenta) estações da Supervia localizadas no município do Rio de Janeiro, somente 5 (cinco) delas apresentam nivelamento entre trem e a plataforma, o que corresponde a menos de 10% (dez por cento) do total de estações.**

O quadro se mostra ainda mais grave quando constatado que, das 14 (catorze) estações de maior fluxo de passageiros, segundo informação da própria Supervia, **em apenas uma delas é que se mostram trem e plataforma no mesmo nível** – qual seja, a "estação olímpica" de **Engenho de Dentro**.

Não podem, assim, as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida usuárias dos serviços de transporte coletivo ferroviário permanecer com seu direito à mobilidade alijado por conta do manifesto descaso conjunto de concessionária e Estado, que se recusam a providenciar adaptações mais simples e de pequena monta, como a disponibilização de dispositivos móveis que possibilitem o embarque seguro de tais pessoas, em detrimento da aquisição de novos e pomposos trens que não observam os padrões mínimos de acessibilidade.

Assim é que, ignorando por completo o padrão das plataformas das estações, muitas das quais foram já há muito construídas, as rés fulminaram qualquer possibilidade de acesso com autonomia e segurança às composições pelas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, tendo em vista os descomunais vãos e desníveis entre trem e plataforma – situação perpetuada pela irresponsável compra de "trens novos" com "acessibilidade velha".

A Supervia alega que desde o momento que assumiu a concessão (1998), passou a ter o dever tão só da prestação do serviço, já que o Estado do Rio de Janeiro traçou cronograma de investimentos em modernização dos ativos e em otimização do serviço, abarcando aqui a substituição de trens antigos. **Percebe-se que desde então, juntos,**

concessionária e concedente vêm adquirindo novos trens sem a mínima preocupação com os usuários com deficiência, muito embora a Constituição Federal já impusesse que os transportes coletivos deveriam ser dotados de acessibilidade.

Conforme se abordou no supramencionado Fórum sobre Acessibilidade nos Transportes Públicos Intermunicipais e no Município do Rio de Janeiro, promovido pelo CEPDE/RJ (Doc. X já mencionado), **a modernização da frota de composições promovida nos últimos anos pelas rés, em que pese beneficiar a coletividade dos consumidores que fazem uso do serviço, não atentou aos princípios básicos de acessibilidade e do desenho universal, não tendo levado em conta as normas técnicas aplicáveis – em especial, as Normas ABNT NBR 14021/05 e 9050/2015.**

Assim é que, para além dos graves problemas quanto aos vãos e desníveis entre trens e plataformas, algumas das composições ferroviárias utilizadas pela Supervia em sua operação não dispõem de mecanismos essenciais à promoção da acessibilidade, dentre os quais **recursos de sinalização sonora e visual.**

Desnecessário discorrer sobre a essencialidade dos dispositivos de sonorização nos trens – cuja normatização técnica se faz pela Norma ABNT NBR 14170/98 – para as pessoas com deficiência visual, sendo certo ser absolutamente fundamental àqueles usuários, na utilização do serviço, a sinalização de informações básicas, tais como alarmes sonoros para o fechamento iminente das portas (vide item 6.8.10 da ABNT NBR 14021/05), além de avisos informando a estação subsequente no trajeto em curso; da mesma forma, indispensáveis são os avisos luminosos e demais dispositivos de sinalização visual nos trens aos usuários com deficiência auditiva, os quais também deixam muito a desejar na operação do serviço pela concessionária.

Quando questionada, por ocasião do referido Fórum sobre Acessibilidade ocorrido no ano de 2016, buscou a concessionária se eximir da responsabilidade de garantir o funcionamento de tais dispositivos, afirmando limitar-se sua participação à operação do sistema, cabendo unicamente ao Estado acionar a garantia junto à empresa fabricante dos trens, haja vista que, segundo informou, as novas composições já são dotadas tais recursos.

Por óbvio, entretanto, que tal "jogo de empurra" não possui o menor fundamento, sobretudo em razão de figurar a concessionária como recente adquirente de parte das composições ferroviárias mais modernas atualmente em operação, conforme tabela fornecida pela AGETRANSP e colacionada neste item 3.1 da presente ação, de sorte que **a responsabilidade pela adequação dos trens aos padrões de acessibilidade cabe tanto ao Estado quanto à Supervia.**

Assim é que, objetivamente, tem-se que **a responsabilidade pela adequação dos trens às normas e padrões vigentes de acessibilidade cabe, no caso das composições da Série 4000 fabricadas pela Alstom, à Supervia**, eis que por ela adquiridos; enquanto que, **no que concerne aos demais modelos, todos adquiridos pelo Estado, certo é que a ele incumbe a promoção das adaptações**, tendo em vista que, além de ser o adquirente – e assim possuir garantia contratual frente aos fabricantes vendedores –, é também o poder concedente, devendo, por tal razão, zelar pela boa prestação do serviço.

Ainda no que concerne à acessibilidade nas composições ferroviárias, prevê a ABNT NBR 14021/05 a necessidade de haver, no mínimo, um carro acessível por trem, localizado, preferencialmente, próximo à sua cabine de condução; deve, ademais, sua largura interna ser suficiente para o trânsito livre de obstáculos por pessoa em cadeira de rodas, a quem deve ser reservada área no carro devidamente sinalizada, conforme dispõem os itens 5.8.3, 5.8.5, 6.8.11 e 6.8.12 da referida norma técnica.

Não se olvide, aliás, que os arts. 10 e 42, §1º do Decreto Federal nº 5.296/04 são **expressos e incontroversos ao tomar as normas técnicas de acessibilidade da ABNT como referências básicas na implementação da acessibilidade nos serviços de transporte coletivo ferroviário** – disposição que se mostra absolutamente necessária, sobretudo em razão de não ser o legislador técnico em todas as matérias demandadas a todo tempo, pelo que precisa se socorrer de normas heterogêneas da normatização técnica existente, como é o caso das normas ABNT que têm por temática a acessibilidade.

Assim, em que pese a obrigação legal de observância às normas técnicas, Estado e Supervia vêm violando reiteradamente as disposições da referida Norma ABNT NBR 14021/05, sendo certo que os trens em operação no Rio de Janeiro não são minimamente dotados de recursos de acessibilidade.

Como sabido, a CRFB e a Convenção da Pessoa com Deficiência, de forma expressa e categórica vedam qualquer tipo de discriminação por motivo de deficiência, além de prever que os meios de transporte devem ser acessíveis.

A referida Convenção conceitua *"Discriminação por motivo de deficiência"* como: *"qualquer diferenciação, exclusão ou restrição baseada em deficiência**, com o propósito ou efeito** de impedir ou impossibilitar o reconhecimento, o desfrute ou o exercício, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais nos âmbitos político, econômico, social, cultural, civil ou qualquer outro. Abrange todas as formas de discriminação, inclusive a recusa de adaptação razoável".*

Destaca-se que nesse ponto a Convenção mais uma vez inovou, eis que ao prever que a discriminação se dá "com o propósito ou efeito", admitiu a sua configuração independentemente da intenção do agente, bastando o seu resultado.

São ainda princípios expressos da Convenção, elencados em seu artigo 3º, que permeiam todo o seu texto (i) o respeito pela dignidade inerente, a autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e a independência das pessoas; (ii) **a não-discriminação; (iii) a plena e efetiva participação e inclusão na sociedade**; (iv) o respeito pela diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade; (v**) a igualdade de oportunidades; (vi) a acessibilidade;** (vii) a igualdade entre o homem e a mulher; (viii) o respeito pelo desenvolvimento das capacidades das crianças com deficiência e pelo direito das crianças com deficiência de preservar sua identidade.

Na Convenção da Pessoa com deficiência, que possui *status* de norma constitucional, constam os conceitos de "comunicação", "desenho universal" e "acessibilidade", os quais deveriam ser observados por qualquer concessionário de serviço público, especialmente quando diante de direito social. Confira-se:

> *"Comunicação" abrange as línguas, a visualização de textos,* ***o braille, a comunicação tátil, os caracteres ampliados****, os dispositivos multimídia acessível, assim como a linguagem simples, escrita e oral, os sistemas auditivos e os meios de voz digitalizada e os modos, meios e formatos aumentativos e alternativos de comunicação,* ***inclusive a tecnologia da informação e comunicação acessíveis;***
> *"Desenho universal" significa a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível,* ***por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico.*** *O "desenho universal" não excluirá as ajudas técnicas para grupos específicos de pessoas com deficiência, quando necessárias.*
> *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(...)"*

Cabe ainda aos Estados Partes signatários da Convenção a adoção de medidas apropriadas para 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.

Na realidade o arcabouço legal é extremamente robusto. O que ocorre nesta área específica é um enorme abismo entre o direito e a prática, razão pela qual se requer um provimento judicial determinando que os Réus da presente ação cumpram as determinações legais e o seu compromisso com essa parcela da população.

Não se pode olvidar que a acessibilidade não é apenas direito, a doutrina majoritária lembra que, em verdade, trata-se de princípio, uma vez que dela decorrem outros tantos direitos, como a autonomia e a própria mobilidade urbana. Mesmo assim, a concessionária ré se esquece da natureza do serviço público, objetivando apenas o lucro a ser angariado.

É inconcebível que bilhões tenham sido gastos sem estudos e preocupação com a acessibilidade; não é aceitável que estações continuem sendo acessadas apenas por escadaria, como é o caso de grande parte das estações de trem administradas pela concessionária aqui demandada, o que vem ensejando grandiosa movimentação da máquina judiciária.

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, **sendo certo que 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 e demais pessoas.

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, em 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 pelos mesmos. 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.

Sem fugir do contexto, segundo o artigo 203, IV, da Constituição Federal, "a assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos (…) a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a **promoção de sua integração à vida comunitária** (...)". (onde se lê integração, leia-se inclusão, em consonância com Convenção Internacional e LBI).

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, ledores 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 do sistema de transporte ferroviário de passageiros, 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 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 arts. 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.**

Outrossim, é de se rememorar o já mencionado **Decreto Federal 5.296/04**, mais um dispositivo legal que reforça a imperatividade de adequação às normas e padrões de acessibilidade dos sistemas de transporte coletivo ferroviário de passageiros em seus arts. 34 a 37, bem como os arts. 42 e 43:

> Art. 34. Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.
>
> Parágrafo único. A infra-estrutura de transporte coletivo a ser implantada a partir da publicação deste Decreto deverá ser acessível e estar disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.
>
> Art. 35. Os responsáveis pelos terminais, estações, pontos de parada e os veículos, no âmbito de suas competências, assegurarão espaços para atendimento, assentos preferenciais e meios de acesso devidamente sinalizados para o uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 36. As empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos, no âmbito de suas competências, deverão garantir a implantação das providências necessárias na operação, nos terminais, nas estações, nos pontos de parada e nas vias de acesso, de forma a assegurar as condições previstas no art. 34 deste Decreto.
(...)

Art. 37. Cabe às empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos assegurar a qualificação dos profissionais que trabalham nesses serviços, para que prestem atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 42. **A frota de veículos de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário, assim como a infra-estrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto.**

§ 1o **A acessibilidade nos serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário obedecerá ao disposto nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.**

§ 2o No prazo de até trinta e seis meses a contar da data da publicação deste Decreto, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 43. **Os serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário existentes deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto.**

§ 1o As empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário deverão apresentar plano de adaptação dos sistemas existentes, prevendo ações saneadoras de, no mínimo, oito por cento ao ano, sobre os elementos não acessíveis que compõem o sistema.
(...) (grifos nossos)

E atendendo ao comando do artigo 42, §1º do referido decreto, a ABNT publicou norma específica no tocante à acessibilidade no sistema de trem urbano e metropolitano, qual seja, **NBR 14.021/2004, estabelecendo os critérios e parâmetros técnicos a serem**

observados para acessibilidade nos sistemas ferroviários, de acordo com os preceitos do desenho universal.

Assim é que, com vistas a garantir a acessibilidade no transporte ferroviário de passageiros, devem ser utilizadas regras específicas existentes na **NBR 9050/2015**, nos itens 5 (informação e sinalização), 6 (acessos e circulação), 7 (sanitários) e 9 (mobiliário) e **NBR 14.021/2004** (Acessibilidade no sistema de trem urbano e metropolitano).

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 microssistema coletivo, formado precipuamente pela **Lei de Ação Civil Pública e o Código de Defesa do Consumidor**, além das leis específicas disciplinadoras da matéria.

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 apontando a ausência de acessibilidade nas

estações e trens operados pelas rés, além de incontáveis denúncias e ações individuais tratando do tema, sendo certo que algumas delas, até mesmo já fora reconhecida a tutela de urgência.

Como se não bastasse, inúmeras foram as tentativas extrajudiciais para que as rés observassem os parâmetros de acessibilidade na rede ferroviária e comprovassem as adequações por meio de relatório técnico de acessibilidade, o que nunca foi cumprido.

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 as estações e trens utilizados na operação do transporte coletivo ferroviário de passageiros, as rés 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 sistema ferroviário 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 no sistema de trens.

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 ESTABELECERAM 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 a demandada Supervia, que têm como fim precípuo 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 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 e não 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 ferroviário de passageiros, tendo privado seu direito de mobilidade urbana, seu direito de ir e vir, acarretando inegável prejuízo a outros direitos como saúde e educação, 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.

Certo é que a Lei Federal nº 12.846/13, também cunhada de Lei Anticorrupção, é o único diploma legal no ordenamento brasileiro que dispõe acerca da

responsabilização administrativa de pessoas jurídicas por atos lesivos à Administração Pública, prevendo a imposição de sanções em casos tais, a destacar, a imposição de multa, no valor de 0,1% (um décimo por cento) a 20% (vinte por cento) do faturamento bruto da pessoa jurídica considerada responsável pelos atos, conforme art. 6º, I.

Destarte, tendo em vista as informações colhidas no sítio eletrônico da própria concessionária ré acerca das demonstrações financeiras e contábeis referentes ao ano de 2018, o faturamento bruto da Supervia naquele exercício foi da monta de **R$256.803.000,00** (duzentos e cinquenta e seis milhões e oitocentos e três mil reais).

Assim, com base no exposto e considerando-se os critérios da relevância do interesse transindividual lesado e a gravidade e repercussão da lesão, que fere parcela hipervulnerável da sociedade – diante da dupla vulnerabilidade que lhe é inerente –, assim também a capacidade econômica da ré Supervia – a qual é notória, sendo uma das maiores empresas de transporte do país, e cujo patrimônio líquido consolidado perfazia, em 2018, R$2.216.329.000,00 (dois bilhões, duzentos e dezesseis milhões e trezentos e vinte e nove mil reais) –, **requer seja arbitrada a indenização por dano moral coletivo no percentual de 20% (vinte por cento) do lucro bruto auferido em 2018 pela concessionária, resultando no montante de cerca de R$51.360.000,00 (cinquenta e um milhões e trezentos e sessenta mil reais).**

6. DO PROCESSO ESTRUTURAL

A presente demanda, diante de sua complexidade, dinamicidade e diversidade de interesses deve ser reconhecida como litígio estrutural, isto porque, apesar de toda esta complexidade, não se pode afastar a urgência do caso, eis que a cada dia um sem número de pessoas com deficiência veem seu direito fundamental social violado.

Segundo lição de Gustavo Osna, o processo estrutural desempenha "um importante papel em questões complexas cujo julgamento *normativamente* mais previsível poderia ser *globalmente* prejudicial. Em outras palavras, em situações nas quais há um difícil equilíbrio entre o acertamento do caso e os impactos *gerais* (institucionais e econômicos) da decisão; em casos *grandes demais* para uma variável puramente dicotômica."[1]

Este mesmo autor prossegue discorrendo que "por mais que essa possibilidade fosse estranha à construção clássica da matéria, situações como essa exigiriam alguma forma de atuação continuada, sujeita a sucessivas adaptações."

[1] OSNA, Gustavo – "Nem "tudo", nem "nada" – decisões estruturais e efeitos jurisdicionais complexos". *In:* Processos Estruturais / org.: Sergio Cruz Arenhart, Marco Félix Jobim. Salvador: Juspodivm, 2017, p. 177/178.

De acordo com esta nova ótica jurisdicional, o provimento não poderia um fim em seu sentido literal ao processo, que precisaria de contínuas intervenções dos sujeitos do processo, constantes fiscalizações e ajustes. Assim é que, o melhor provimento seria aquele construído conjuntamente por todos os sujeitos do processo, esta seria a medida salutar para tratar de aspectos com impacto social significativo e acompanhar as necessidades de aprimoramento.

Pensar nas obras e reformas para promoção de acessibilidade nos trens e estações da Supervia, levando-se em conta o elevado número de usuários diários deste modal, requer absoluta cautela, verificando-se conjuntamente as medidas mais eficazes e que guardem proporcionalidade viária e na vizinhança.

É certo que muito há que se empreender para trazer à sociedade uma cultura inclusiva, não sendo mais sequer legal permanecer na acomodação do cenário discriminatório que não toca aqueles que não sejam lesados com a inacessibilidade do sistema ferroviário do Rio de Janeiro. Porém, por outro lado, não se despreza o enorme impacto que as obras necessárias trarão. E é exatamente por esta razão que o processo estrutural se afigura melhor medida processual.

Com brilhante atuação neste sentido, já se manifestou a d. magistrada da 13ª Vara de Fazenda Pública da Capital, deste Egrégio Tribunal de Justiça, fazendo-se oportuna colação de trecho:

> *"Os casos estruturais, por abrigarem em seu conteúdo discussão sobre direitos fundamentais sociais, exigem do julgador uma condução do processo capaz de trazer ao debate todas as questões fáticas e jurídicas - principais e secundárias - que tenham pertinência com o caso submetido ao julgamento, permitindo tal postura aquilatar os reflexos objetivos e subjetivos de sua decisão. Consequencialista é a postura do juiz que dimensiona os efeitos materiais de sua decisão. O juiz que decide sobre políticas públicas não pode ficar distante das complexidades e dificuldades da execução de sua decisão. Há limites jurídicos (p.ex. orçamentários) e fáticos (p.ex. financeiros) na atuação do Estado que podem obstaculizar o cumprimento de uma ordem judicial. Há também dificuldades procedimentais (p.ex. necessidade de licitação para contratação) que comprometem a execução da decisão em curto prazo, podendo, inclusive, dar ensejo a desvios de conduta na administração. Mas, acima de tudo, há impactos diretos e indiretos gerados pelo próprio cumprimento da sentença judicial envolvendo a implementação de direitos sociais e que não podem deixar de ser considerados pelo juiz em seu julgamento. A definição judicial sobre*

> *políticas públicas implica mudança de rumos na gestão da administração e realocação de recursos públicos que podem vir a prejudicar outros direitos sociais. Tudo isso deve ser levado em conta pelo juiz quando da decisão de forma a equilibrar os valores em jogo e buscar um equacionamento mais adequado do conflito."*[2]

7. 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 humana 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 e torna-se ainda mais evidente a cada ação judicial individual que é promovida, o que tem acontecido com frequência. 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.

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.

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.

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 promoção de acessibilidade, através de estudos e medidas concretas**, eliminando-se as barreiras existentes.

---

[2] Sentença proferida no bojo da ação civil pública nº 0129062-95.2017.8.19.0001. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. 13ª Vara de Fazenda Pública da Comarca da Capital/RJ (fls. 1781/1782 dos autos).

7.1. 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, *initio litis*:

(I) OBRIGAÇÕES DE FAZER:

01 – A elaboração **por empresa de reputação ilibada e com experiência reconhecida na área de acessibilidade a ser contratada pela Concessionária Supervia** de **diagnóstico situacional** de todas **as estações** localizadas no município do Rio de Janeiro **e trens**, de acordo com os parâmetros técnicos de acessibilidade, apontando as obras e adaptações que se mostrarem necessárias, que deverão ser classificadas por grau de complexidade (baixo, médio, alto e altíssimo), **no prazo de 6 (seis) meses**, **elaborando-se, ainda, cronograma de execução neste sentido** - Devendo-se observar os parâmetros elencados nos Doc. XXIII - Diretriz do GATE n° 11/2016 e Doc. XXIV – Critérios para instrução do diagnóstico;

02 – A apresentação **por empresa de reputação ilibada e com experiência reconhecida na área de acessibilidade a ser contratada pela Concessionária Supervia** ao juízo, **no prazo de seis meses**, de estudo de impacto viário e de vizinhança relativo às obras de acessibilidade, a fim de que sejam minorados os transtornos de mobilidade causados aos usuários do serviço (como medidas alternativas de transporte), abrindo-se vista para análise do Ministério Público;

03 – A imediata execução de reformas pela **Concessionária Supervia** para promoção de acessibilidade nas "estações olímpicas" já vistoriadas pelo Grupo Técnico do Ministério Público **(Deodoro, Vila Militar, Magalhães Barros e Ricardo de Albuquerque)**, tendo em vista que foi atestado que a maioria das adaptações pendentes é de baixa ou média complexidade e que não causariam grande impacto ao transporte da população;

04 – A disponibilização **pelos demandados** de transporte complementar/integração para suprir o óbice que venha a ser criado por eventual suspensão das atividades de estações de trem (que deve ser excepcional), através de ônibus ou outros veículos que bastem, de forma a que os consumidores, com ou sem deficiência, não suportem o ônus da falta de acessibilidade existente;

(II) OBRIGAÇÕES DE NÃO FAZER:

01 – que a **Concessionária Supervia** se abstenha de cobrar tarifa diferenciada no transporte alternativo/integração mencionado no item 04 do pedido anterior;

02 – que a **Concessionária Supervia** se abstenha de reajustar a tarifa de transporte em razão das obras e adaptações de acessibilidade necessárias;

(III) SUSPENSÃO DAS AÇÕES INDIVIDUAIS:

A suspensão das ações individuais em trâmite perante o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em que se pleiteia a obrigação de fazer correspondente a promoção de acessibilidade em estações da Supervia, além dos danos suportados individualmente.

8. 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; arts. 80 e 84 da Lei Federal 8078/910; art. 11, IX da Lei 8.429/92; 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, arts. 1º, 2º, 4º, 5º e 8º da Lei 12.587/2012; porquanto esta ação visa a dar cumprimento aos referidos dispositivos e restabelecer-lhes a vigência.

9- 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) A designação de audiência de conciliação nos termos do artigo 334 do CPC, por haver interesse na conciliação;

c) 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, a saber, I - diagnóstico situacional das estações e trens, relativos à acessibilidade; II - estudo impacto viário decorrente das obras que se mostrarem necessárias; III - apresentação do cronograma de execução de obras, IV- a execução das reformas já apontadas pelo GATE nas estações Deodoro, Vila Militar, Magalhães Barros e Ricardo de Albuquerque; V - disponibilização de transporte complementar,

enquanto perdurem eventuais suspensões de atividades em estações; VI - abstenção de cobrança de tarifa diferenciada; e VII – reajuste de tarifa;

d) A condenação da Supervia à promoção de acessibilidade **nas estações ferroviárias** do Município do Rio de Janeiro, nos exatos ditames normativos (normas da ABNT em vigor sobre o tema), no prazo não superior a 08 anos a contar da apresentação do cronograma ao Juízo, que se reputa razoável tendo em vista o já descumprimento do previsto no Decreto n° 5296/04;

e) A condenação do Estado e da Supervia à promoção de acessibilidade nos **trens**, na medida de suas respectivas responsabilidades, nos exatos ditames normativos (normas da ABNT em vigor sobre o tema), no prazo não superior a 01 ano a contar da apresentação do cronograma ao Juízo;

f) As reformas e adequações mencionadas nos item anteriores (d e e) devem ser executadas por empresa de reputação ilibada e com experiência reconhecida na área de acessibilidade a ser contratada pela concessionária, cabendo ao Estado a fiscalização dos trabalhos;

g) Comprovada impossibilidade de tornar acessível algum trecho da malha, por profissional técnico e órgão público competente, seguida da respectiva anotação técnica, seja apresentada alternativa de transposição acessível, respeitando os conceitos de rota acessível e adaptação razoável;

h) Seja dada a devida publicidade, mensalmente, ao calendário de obras, para a população e órgãos de fiscalização, bem como de eventuais manutenções periódicas preventivas dos equipamentos de acessibilidade, informando-se, ainda, sobre o período previsto para intervenção e custos envolvidos, seja através de jornal de grande circulação, seja através de cartazes a serem afixados nas bilheterias e corredores das estações;

i) Seja confeccionado calendário de manutenções periódicas preventivas dos equipamentos de acessibilidade e dada a devida publicidade a este, tanto nas estações como na página da internet da Supervia;

j) Em caso de descumprimento pelo Estado do cronograma estabelecido, seja cominada multa pessoal ao Secretário Estadual de Transportes a ser fixada pelo juízo, sem prejuízo da aplicação de outras sanções previstas na Lei de Improbidade Administrativa (art. 11, IX, Lei 8.429/92);

k) Em caso de descumprimento pela Concessionária Supervia do cronograma estabelecido, seja cominada multa pessoal a ser fixada pelo juízo a seu(s) administrador(es), visando à efetivação da tutela específica, conforme art. 536, §1º do CPC sem prejuízo da

aplicação de outras sanções previstas na Lei de Improbidade Administrativa (art. 11, IX, Lei 8.429/92);

l) Sejam as rés condenadas a indenizar os danos morais coletivos causados aos usuários com deficiência e mobilidade reduzida do serviço de transporte coletivo ferroviário de passageiros no município do Rio de Janeiro, arbitrando-se, para tanto, a indenização no percentual de 20% (vinte por cento) do lucro bruto auferido em 2018 pela concessionária Supervia, resultando no montante de cerca de R$51.360.000,00 (cinquenta e um milhões e trezentos e sessenta mil reais);

m) A publicação do edital ao qual se refere o art. 94 do CDC;

n) 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;

o) A intimação da AGETRANS para ciência desta ação;

p) A suspensão das ações individuais em trâmite perante o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em que se pleiteia a obrigação de fazer correspondente a promoção de acessibilidade em estações da Supervia, além dos danos suportados individualmente.

Finalmente, protestam, nos termos do artigo 332 do Código de Processo Civil, pela produção de todas as provas em direito admitidas, 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.

Neste contexto, arrolam-se como testemunhas:
- Vereadora Luciana Novaes,
- Deputado Estadual Carlos Minc;
- Conselheira do CEPDE/RJ Sra. Lucia Zacheu.

Por fim, atribui-se à ação, com base no faturamento bruto da concessionária ré no exercício de 2018, bem como no art. 6º, I da Lei Anticorrupção (Lei nº 12.846/13) o valor de **R$51.360.000,00 (cinquenta e um milhões e trezentos e sessenta mil reais).**

Rio de Janeiro, 11 de julho de 2019.

LUCIANA MARIA VIANNA DIREITO
PROMOTORA DE JUSTIÇA