



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA - MARANHÃO
Gabinete do 13º Ofício

Ref.: Inquérito Civil nº 1.19.000.001558/2019-01

RECOMENDAÇÃO nº 1/2020/GAB/HAM/PR/MA, de 23 de janeiro de 2020.

O Ministério Público Federal, pelo procurador da República signatário, no uso de suas atribuições institucionais conferidas pela Constituição da República e pela Lei Complementar nº 75/93, vem apresentar as seguintes considerações para, ao final, recomendar.

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

CONSIDERANDO que são funções institucionais do Ministério Público zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados nesta Constituição, promovendo as medidas necessárias a sua garantia (CF, art. 129, II); bem como promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos (CF, art. 129, III);

CONSIDERANDO que compete ao Ministério Público expedir recomendações, visando a melhoria dos serviços públicos e de relevância pública, bem como ao respeito, aos interesses, direitos e bens cuja defesa lhe cabe promover, fixando prazo razoável para a adoção das providências cabíveis (Lei Complementar nº 75/93, art. 6º, XX);

CONSIDERANDO que **competete à União**, explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os **serviços de transporte rodoviário** interestadual e internacional de passageiros (CF, art. 21, XII, "e");

CONSIDERANDO que a administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos

princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (CF, art. 37, *caput*);

CONSIDERANDO que os **serviços públicos elencados na Constituição Federal** devem ser prestados aos usuários de forma adequada, o que pressupõe **condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas** (CF, art. 175, parágrafo único, IV, c/c a Lei nº 8.987/95, art. 6º, § 1º);

CONSIDERANDO que o **trânsito, em condições seguras, é um direito e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito**, a este cabendo, no âmbito das respectivas competência, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito, priorizando, em suas ações, a defesa da vida (Lei nº 9.503/97, art. 1º, §§2º e 5º);

CONSIDERANDO que são objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação (i) dotar o País de **infraestrutura viária adequada**; (ii) garantir a **operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens**; (iii) promover o **desenvolvimento social e econômico** e a **integração nacional** (Lei nº. 10.233/2001, art. 4º, *caput*);

CONSIDERANDO que se define como **infraestrutura viária adequada** a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas (Lei nº. 10.233/2001, art. 4º, § 1º);

CONSIDERANDO que se entende como **operação racional e segura** a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte (Lei nº. 10.233/2001, art. 4º, § 2º);

CONSIDERANDO que constitui objetivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a **administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais**, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei nº. 10.233/2001 (Lei nº. 10.233/2001, art. 80);

CONSIDERANDO que **compete ao Dnit**, em sua esfera de atuação, relativamente às rodovias federais dentre outras, (i) estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações; (ii) estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias; (iii) **administrar, diretamente ou por meio de convênios de**

delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias [...] (Lei nº 10.233/01, art. 81, II e art. 82, I, II, IV);

CONSIDERANDO que compete ao Dnit fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar (Lei nº. 10.233/2001, art. 82, § 3º, c/c Código de Trânsito Brasileiro, art. 21, caput, VIII):

CONSIDERANDO que somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Código de Trânsito Brasileiro, art. 99, caput);

CONSIDERANDO que o excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Código de Trânsito Brasileiro, art. 99, § 1º);

CONSIDERANDO que a circulação de veículos com excesso de peso, bem como a falta e/ou deficiência na fiscalização de pesagem nas rodovias federais impacta de forma negativa na durabilidade das rodovias, ocasionando sua deterioração precoce e fazendo com que a trafegabilidade e segurança seja prejudicada, resultando em perdas econômicas ao país e elevado número de acidentes - inclusive fatais;

CONSIDERANDO o que consta no Inquérito Civil n. 1.19.000.001558/2019-01, que tramita nesta Procuradoria da República e apura suposta insuficiência de instrumentos de pesagem de veículo em operação no Estado do Maranhão com vistas à fiscalização de eventuais infrações por excesso de peso nas rodovias federais no Estado do Maranhão, no âmbito do Programa Nacional de Pesagem (PNP);

CONSIDERANDO o entendimento comum de que a logística de transporte de cargas pesadas pelo Estado do Maranhão provém majoritariamente dos corredores oeste e sul do Estado, onde se constituiu uma rota relevante de escoamento da produção de grãos (soja e milho) provenientes do sul do Maranhão (macrorregião de Balsas) e dos Estados do Tocantins, Piauí e Bahia (Matopiba);

CONSIDERANDO que a rota que liga a região do Matopiba à região portuária do Itaqui, em São Luís, cruza as rodovias federais BR-230 (direção oeste-leste, até a chegada no entrocamento com a BR-135, no povoado Orozimbo, município de Paraibano/MA) e BR-135 (direção sul-norte, desde o povoado Orozimbo até a cidade de São Luís);

CONSIDERANDO que outra importante rota de transporte de cargas pesadas no Estado do Maranhão é a que liga a região do município de Chapadinha à capital São Luís, com vistas ao escoamento da crescente produção de soja, além do transporte de

tijolos e material pétreo provenientes de jazidas e pedreiras, o que ocorre através da BR-222, até o município de Itapecuru-Mirim (entrocamento com a BR-135), e da BR-135 (de Itapecuru-Mirim até São Luís);

CONSIDERANDO que a Superintendência-Regional do Dnit no Maranhão informou ao MPF que a fiscalização quanto ao excesso de cargas nas rodovias federais do Estado do Maranhão, no âmbito do Programa Nacional de Pesagem - PNP, se dará a partir da instalação de 03 Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - Piaf's, sendo 01 na BR-135 (km 100, sentido crescente, norte-sul), e 02 na BR-316 (km 431 e 460);

CONSIDERANDO que as escolhas elegidas pela Administração, de modo a atender às diretrizes do atual Ministério da Infraestrutura, notadamente no sentido de se proteger a malha rodoviária federal em locais mais próximos dos polos geradores de carga, não se mostram, *a priori*, aptas a proteger a malha rodoviária utilizada pelos segmentos econômicos citados acima (escoamento de milho, soja, pedras, etc), em especial a BR-135 em seu sentido sul-norte, em quilometragem decrescente, em prejuízo ao interesse público e ferindo o princípio constitucional da eficiência na Administração Pública;

CONSIDERANDO que a experiência comum é notória a indicar que o pavimento da BR-135 historicamente deteriora-se de forma mais grave e acelerada no sentido decrescente de sua quilometragem;

CONSIDERANDO que o Dnit informou que ainda não há previsão para a implantação de um Piaf na BR-135, no trecho entre o Entrocamento da BR-222 com a BR-135 e o município de Bacabeira, no sentido decrescente da rodovia;

CONSIDERANDO que os postos de pesagem previstos para a BR-316, localizados entre os km 431 e 460 encontram-se em trecho de pouca circulação de grãos oriundo da região do Matopiba e que é sabido que o asfaltamento já em andamento do trecho da BR-226 entre os municípios de Timon e Presidente Dutra, repercutem para a ampliação de possibilidades de "*rotas de fuga*" de cargas, contrariando premissa do próprio Programa Nacional de Pesagem (PNP);

CONSIDERANDO que o Dnit reconheceu que ao tempo dos estudos que indicaram a localização dos Piaf's na BR-316, no ano de 2015 (com dados de 2012), a autarquia ainda não havia iniciado a execução das obras de pavimentação da BR-226, no trecho até o município de Presidente Dutra, o que só ocorreu no ano de 2017;

CONSIDERANDO que as evidências técnicas apontam para o possível prejuízo e até mesmo inutilidade na colocação dos Piaf nos km 431 e 460, bem como a ampla disponibilidade de alternativas locais entre os municípios de Alto Alegre do Maranhão e Peritoró - opção que atenderia a um só passo os fluxos intensos das BR-135 e 316, tendo em vista tratar-se de trecho sobreposto das duas rodovias;

CONSIDERANDO que justificativa técnica apresentada pelo Laboratório de Transportes e Logística - LabTrans/UFSC, entidade contratada pelo Dnit para os estudos técnicos do PNP, para a colocação do Piaf na BR-135, km 100, sentido norte-sul (saída de São Luís), que prevê que o fluxo de cargas no sentido "entrada" de São Luís será fiscalizado nos binários na BR-316/MA e BR-230/PI (fls. 60 dos autos eletrônicos), mostra-se equivocada, na medida em que os segmentos de cargas listados acima estão alheios a tais pontos de fiscalização;

CONSIDERANDO que, a mora excessiva na instalação dos Piaf's e das balanças móveis já destinadas ao Estado do Maranhão torna ineficaz o sistema de fiscalização de pesagem de veículos no Maranhão e ocasiona graves danos às rodovias federais;

O Ministério Público Federal, resolve, com fundamento no art. 6º, XX, da Lei Complementar nº 75/1993, **Recomendar** ao **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit)**, na pessoa de seu **diretor-geral, Antônio Leite dos Santos Filho**, para que promova, no prazo de 90 dias:

1. Conclusão da instalação e do efetivo funcionamento de todos os os Piaf's já previstos ao Estado do Maranhão, notadamente nos seguintes pontos:

- a) BR-135, Km 100,25, sentido São Luís-Itapecuru;
- b) BR-316, Km 431,60, sentido Peritoró-Entroncamento da MA-026 com a BR-316; e
- c) BR-316, Km 460,72, sentido Entroncamento da MA-026 com a BR-316-Peritoró;

2. Desenvolvimento de estudos técnicos e adoção de solução administrativa capaz de fornecer instrumento de pesagem visando a fiscalização integral e permanente do acesso rodoviário à cidade de São Luís pela rodovia federal BR-135, de modo a cobrir os fluxos identificados de veículos pesados oriundos da BR-402 (entrocamento em Rosário/Bacabeira), da BR-222 (entrocamento em Itapecuru-Mirim) e do sul do Estado (entrocamento no povoado Orozimbo);

A partir da data da entrega da presente recomendação, o Ministério Público Federal considera seu destinatário como pessoalmente ciente da situação ora exposta e, nesses termos, passível de responsabilização por quaisquer eventos futuros imputáveis a sua omissão.

Faz-se impositivo constar que a presente recomendação não esgota a atuação do Ministério Público Federal sobre o tema, não excluindo futuras recomendações ou outras iniciativas com relação aos agentes supramencionados ou outros, bem como com relação aos entes públicos com responsabilidade e competência no objeto.

Por fim, fica concedido à autoridade destinatária desta Recomendação o **prazo de 10 (dez) dias** para informar o acatamento da presente recomendação e as medidas adotadas para seu cumprimento.

Publique-se a presente recomendação no sítio eletrônico da Procuradoria da República no Estado do Maranhão.

Cientifique-se a **1º Câmara de Coordenação e Revisão do MPF**.

Procedam-se às demais comunicações, registros e expedientes necessários.

HILTON ARAÚJO DE MELO
PROCURADOR DA REPÚBLICA