



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

AO DD. JUÍZO DA VARA ÚNICA DA COMARCA DE TEODORO SAMPAIO,

AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº. 1001395-69.2023.8.26.0627

REQUERENTE: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

REQUERIDO: MUNICÍPIO DE TEODORO SAMPAIO E FAZENDA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

A **FAZENDA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO**, pelos Procuradores do Estado que esta subscreve, mandato *ex lege* (art. 132, da CRFB, arts. 98 e 99, I, da CESP e art. 182, do CPC), nos autos em epígrafe, vem à presença de Vossa Excelência apresentar sua **CONTESTAÇÃO** (arts. 183, 335 e seguintes, todos do CPC)¹, nos termos a seguir deduzidos:

1) SÍNTESE DOS FATOS E DA POSTULAÇÃO

Versam os autos ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo aduzindo que estaria ocorrendo uma série de malefícios à ordem urbanística do Município de Teodoro Sampaio após a promulgação da Lei Complementar Municipal nº 96/2015, que dispõe sobre a autorização do tráfego de caminhões articulados no perímetro urbano mediante a obtenção de Autorização Especial de Trânsito (AET).

Diz o autor que as autorizações (AETs) concedidas pelo Município aos denominados CVCs (Combinação de Veículos de Carga) nos termos da Res. nº 211/06 do CONTRAN têm permitido que grandes caminhões (também chamados “treminhões”) carregados de cana trafeguem indistintamente pelas ruas do Município, inclusive ruas pequenas que não comportariam adequadamente o tráfego rotineiro intenso desses veículos, o que estaria ocasionando danos às vizinhanças e à ordem urbanística, especificamente:

¹ Dessume-se a tempestividade, de um lado, porque o primeiro réu sequer foi ainda citado na ação, atraindo o art. 231, § 1º do CPC (§ 1º *Quando houver mais de um réu, o dia do começo do prazo para contestar corresponderá à última das datas a que se referem os incisos I a VI do caput .)* e, por outro lado, porque o prazo de 30 dias úteis contado a partir da certidão de leitura de fls. 854 (“*Art. 231. Salvo disposição em sentido diverso, considera-se dia do começo do prazo: (...) V - o dia útil seguinte à consulta ao teor da citação ou da intimação ou ao término do prazo para que a consulta se dê, quando a citação ou a intimação for eletrônica;*”) findaria em 26/07, já considerado o feriado/suspensão em Teodoro Sampaio dia 27/06.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

“Inicialmente, o tráfego de veículos pesados em área urbana afeta o ambiente físico e social ao redor com poluição sonora, emissão de poluentes, vibrações, dentre outras. A própria presença física dos caminhões nas vias urbanas para muitos motoristas já representa um fator incômodo por razões psicológicas.

Outro problema observado no tráfego de veículos pesados nas vias urbanas teodoreses é a dificuldade que esses caminhões possuem para realizar suas manobras operacionais, pois as vias da zona urbana são projetadas para o tráfego de veículos menores e não para o tráfego de grandes caminhões.” (fls. 5)

Alega uma série de outros inconvenientes, reputando que, além a piora na fluidez e na comodidade do trânsito, a passagem de caminhões no perímetro urbano elevou as doenças respiratórias dos moradores de Teodoro Sampaio de 213 casos em 2016 para 348 em 2017 e que também foram verificados dejetos caídos na via pública provenientes dos caminhões (fls. 11), propondo-se à Prefeitura que se construísse um Anel Viário no entorno do Município.

À Fazenda Pública do Estado de São Paulo o autor reputa responsabilidade porque no licenciamento ambiental realizado pela CETESB (empresa pública da administração estadual) na Usina UCP no Mirante do Paranapanema não se previa o tráfego de caminhões em vias urbanas e haveria a exigência de *“parceria da Usina com as Prefeituras para ‘manutenção e melhoria das estradas vicinais contemplam as áreas de ampliação’.*” (fls. 13/14).

E, por fim, que as rodovias que permitem a chegada dos caminhões de grande porte no Município de Teodoro Sampaio são rodovias estaduais, por isso haveria responsabilidade da Fazenda Pública do Estado de São Paulo.

Conclui, a partir dessas premissas lançadas na exordial ser necessário construir um Anel Viário no entorno do Município de aproximadamente 22 mil habitantes, para evitar a circulação de caminhões dentro do perímetro urbano de Teodoro Sampaio para solucionar os inconvenientes gerados pelas autorizações concedidas pelo Município com base na Lei Complementar Municipal nº 96/2015.

Assim, entende o autor ser exigível judicialmente da Prefeitura Municipal e da Fazenda Pública do Estado os seguintes pedidos formulados:



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

“A) Seja liminarmente concedida tutela provisória de urgência, na modalidade cautelar, a fim de impor ao Município de Teodoro Sampaio obrigação de fazer consistente em, no prazo de até 60 (sessenta) dias, passar a exigir a realização de Estudo de Viabilidade de Tráfego para obtenção de AET pelos interessados; delimitar o tráfego de CVCs e demais caminhões por itinerários determinados e afastados das vias centrais da zona urbana; e incluir fases de sinal exclusivas para pedestres nos semáforos da cidade.

B) Sejam os requeridos citados para, querendo, apresentarem contestação à presente ação civil pública.

C) Seja a pretensão deduzida nesta petição inicial julgada PROCEDENTE, para o fim de impor aos requeridos obrigações de fazer consistentes em:

C.1) Apresentarem, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, projetos básico e executivo para a construção de um contorno rodoviário que interligue as rodovias SP-613, SP-563 e VSP-031, sem passagem pela zona urbana de Teodoro Sampaio.

C.2) Obterem, no prazo máximo de 01 (um) ano, as licenças ambientais e autorizações legais e administrativas necessárias à execução do projeto, inclusive EIA-RIMA, juntando-os aos autos, assim como a concluírem, no mesmo prazo, o procedimento licitatório necessário à realização do empreendimento.

C.3) Darem início às obras no prazo máximo de 30 (trinta) dias após as etapas anteriormente mencionadas.

C.4) Concluírem a construção de um contorno rodoviário interligando as rodovias SP-613, SP-563 e VSP-031, sem passagem pela zona urbana do Município de Teodoro Sampaio, no prazo máximo de 02 (dois) anos contados do início das obras, a fim de que os caminhões e combinações de veículos de carga em trânsito e de passagem, não trafeguem pela região urbanizada de Teodoro Sampaio.

Requer-se ainda a cominação de astreinte consistente em multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois reais) por dia de atraso injustificado no cumprimento de qualquer das etapas listadas no item C e de R\$ 1.000,00 (mil reais) por dia de descumprimento injustificado da medida liminar postulada no item A.” (fls. 32/33)

Houve pedido de liminar em face do Município de Teodoro Sampaio para que seja imposta a obrigação de fazer consistente em (i) passar a exigir a realização de Estudo



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

de Viabilidade de Tráfego para obtenção de AET pelos interessados; (ii) delimitar o tráfego de CVCs e demais caminhões por itinerários determinados e afastados das vias centrais da zona urbana; e (iii) incluir fases de sinal exclusivas para pedestres nos semáforos da cidade.

Foi corretamente *indeferida* tutela de urgência, com fundamentos apresentados às fls. 846/847.

Em cognição exauriente, a pretensão também não merece prosperar, senão vejamos.

2) PRELIMINARMENTE:

ILEGITIMIDADE PASSIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO

O Estado não possui legitimidade passiva para atuar na ação uma vez que a competência para emitir AET para os CVCs é do Município, portanto a relação jurídica material só pode ser solucionada em decorrência de maior controle na emissão e fiscalização das autorizações.

O Estado não é parte legítima para ser demandado em questões urbanísticas, de impacto ambiental local ou de impacto na vizinhança, não possuindo competência para tratar de tais direitos e sua suposta lesão.

Em sendo reconhecida a competência estadual o polo passivo deve ser ocupado pelo DER, autarquia estadual, com personalidade jurídica e patrimônio próprios e que detém a competência para construção e fiscalização de rodovias estaduais.

No que tange a legitimidade processual, esta deve ser verificada em ambos os polos da relação processual e deve ser aferida à luz de relação jurídica de direito material submetida ao Poder Judiciário, que no presente caso está fundamentada numa suposta má ordenação do **trânsito local no perímetro urbano** de Teodoro Sampaio.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

É facilmente verificado que o Estado de São Paulo não possui, de fato, legitimidade passiva para integrar a presente relação jurídico processual, visto que o pedido contido nesta demanda diz respeito a questão de trânsito local no Município.

O pedido consiste em construção de um anel viário uma vez que as autorizações especiais de trânsito (AET) concedidas pelo Município através da Lei Complementar 96/2015 trouxeram inúmeros prejuízos aos munícipes pelo descontrole ambiental e urbanístico nesse trânsito no perímetro urbano.

Em sua inicial o Ministério Público ressalta que:

“Pois bem, no Município de Teodoro Sampaio, a concessão de tais autorizações de maneira irrefreada pelas autoridades municipais ocasionou um intenso tráfego de caminhões pesados no perímetro urbano, tanto no período diurno quanto no período noturno.” (fls. 4)

“No entanto, a indiscriminada passagem de veículos pesados na zona urbana de Teodoro Sampaio não atenta apenas ao direito ambiental, mas também às normas de direito urbanístico presentes no Direito pátrio.” (fls. 25)

Assim, tanto na formulação quanto na aplicação da política urbana, o poder público tem o dever de zelar pelo equilíbrio das funções sociais das cidades – dentre elas, a circulação – de modo a garantir a realização do direito às cidades sustentáveis.” (fls. 25)

“Com efeito, impossível continuar tolerando que veículos grandes e pesados pratiquem manobras em pleno centro comercial da cidade, invadindo pistas opostas e colocando em risco não apenas pedestres, como também motoristas e construções.

É bem verdade que a indústria canavieira representa um importante pilar da economia local. Portanto, não há falar-se no banimento dos caminhões da vida cotidiana de Teodoro Sampaio, inclusive porque tal medida estaria eivada de flagrante inconstitucionalidade, por violar tanto o direito de locomoção quanto a livre iniciativa, além de tratar-se de medida desproporcional.” (fls. 29)

Ao longo dos fatos narra ainda uma série de medidas de controle e fiscalização que não foram ou não estão sendo tomadas pelo Município e acabam por agravar a situação do **trânsito no perímetro urbano**.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Este é o fundamento da ação: as consequências da forma como está sendo tratado o **trânsito local no perímetro urbano de veículos pesados e cabe somente ao Município alterar a política de trânsito local de veículos pesados no perímetro urbano, é apenas desse ente federativo a competência.**

Houve inicialmente uma tentativa de desapropriação de imóveis para viabilizar a construção de um anel viário no entorno na cidade, no entanto por falta de recursos orçamentários para o pagamento das indenizações as tratativas foram suspensas – *certamente, é daí que veio o intento do autor de imputar ao Estado alguma espécie distorcida de competência da esfera municipal, para atacar o orçamento público estadual.*

Além disso, relata o Ministério Público que o Município não exerce devidamente o seu poder de polícia para fiscalizar o trânsito dos caminhões e emite as AET por valores irrisórios, por vezes, isentando alguns veículos, o que culmina na falta de recursos para manutenção da pavimentação asfáltica.

Outrossim, alega o autor que as AETs não indicariam adequadamente as ruas pelas quais os veículos pesados podem trafegar e tampouco haveria o controle de horário para as rotas autorizadas.

Em arremate, o Ministério Público apresenta laudo do CAEX que aponta uma sériode medidas alternativas que poderiam ser tomadas pelo Município para diminuir ou mitigar os prejuízos:

“indicação de uma rota alternativa pelo Município; regulamentação do tráfego de veículos pesados na zona central da cidade (por exemplo, o estabelecimento de determinados horários em que eles possam transitar); exigência de realização de Estudo de Viabilidade de Tráfego para obtenção de AET pelos interessados; delimitação do tráfego por itinerários determinados; celebração de acordos e convênios com as usinas de álcool da região para a manutenção das vidas; inclusão de fases de sinal exclusivas para pedestres; iluminação adequada dos locais potencialmente perigosos; realização de alterações estruturais nas calçadas e nas vias, como limitação de estacionamento nas esquinas.”

Assim, resta claro que o Estado de São Paulo não possui responsabilidade por solucionar os problemas ocasionados pela emissão de AETs pelo



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Município de Teodoro de Sampaio e que a resolução da questão passa por uma questão de tráfego local que pode ser resolvida com medidas fiscalizatórias e regulatórias atribuídos ao Município.

Com relação as rodovias estaduais, elas não integram o trânsito local.

Apenas um *outro* pedido, para que fosse alterada a regulamentação do uso das estradas estaduais poderia atrair a competência estadual, mas não existe esse pedido, tratar-se-ia de outra ação.

Com a devida vênia, trata-se de um *disparate* atribuir obrigação de organizar trânsito local e responder pelas consequências de um suposto mal planejamento do trânsito local porque “há rodovias estaduais que chegam ao Município”: seria a mesma coisa que propor ação civil pública contra a União para resolver problemas de trânsito local na zona urbana do Município de São Paulo porque as rodovias Fernão Dias (BR-381) e Regis Bittencourt (BR-116), rodovias federais, “chegam ao Município de São Paulo”.

Os donos dos caminhões e as empresas também seriam, então, chamados a responder, bem como os compradores dos produtos, embora não tenham competência para solucionar os problemas do trânsito local no perímetro urbano do Município, simplesmente porque eles “chegam ao Município” com seus veículos.

Daí que não há uma real relação do Estado de São Paulo com as pretensões deduzidas na exordial: a competência para tratar do trânsito urbano de cargas e veículos não é do Estado de São Paulo.

Os prejuízos decorrentes do tráfego existente no perímetro urbano são de responsabilidade única e exclusiva do Município, pois cabe à Prefeitura Municipal a regulamentação da vicinal TDS 030 e Avenida Cuiabá, bem como expedição de AET.

Assim, mister se reconhecer que **a Fazenda Pública do Estado de São Paulo carece de legitimidade para figurar no polo passivo da presente relação processual, de maneira que deve ser extinto o processo sem resolução de mérito, nos termos do que prescreve o art. 485, inciso VI, do Código de Processo Civil em relação à Fazenda Pública do Estado.**



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Em sendo reconhecida a competência estadual, *ainda assim, requer seja o Estado de São Paulo excluído do feito*, uma vez que as atribuições de construção e administração de rodovias estaduais são de responsabilidade do DER/SP, autarquia estadual, nos termos do art. 2º do Decreto-lei 16.546/46.

O DER/SP, autarquia estadual, titular das malhas viárias em comento, possui personalidade e patrimônio distinto da FESP e por isso deve ser responsável, *in thesi*, pelas providências pretendidas de se elaborar um estudo e realizar uma despropositada obra milionária nos arredores da zona urbana para resolver a questão do trânsito urbano local de cargas e veículos.

3) MÉRITO

3.1) INEXISTÊNCIA DE QUALQUER OBRIGAÇÃO LEGAL OU CONSTITUCIONAL DO ESTADO DE SÃO PAULO PARA TRATAR DO TRÂNSITO NO PERÍMETRO URBANO DE TEODORO SAMPAIO E SEUS SUPOSTOS IMPACTOS AMBIENTAIS E URBANÍSTICOS

O Estado de São Paulo não emite e não analisa a emissão das Autorizações Especiais de Trânsito (AETs) para o trânsito de veículos pesados no perímetro urbano do Município com base na Lei Complementar Municipal nº 96/2015.

Não é competência constitucional do Estado de São Paulo o trânsito urbano na municipalidade, assunto de interesse local que não permite a intromissão da Fazenda do Estado, nos termos do art. 30, I, V e VIII, da Constituição Federal:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local:

(...)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

(...)

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

Não pode a Fazenda do Estado se intrometer na legislação municipal e nem dizer como deve ser o trânsito urbano regulado naquele Município, **não existindo nenhuma obrigação legal ou constitucional da Fazenda do Estado em ordenar o tráfego e o transporte local, muito menos resolver qualquer suposto problema nesse tráfego urbano e seus supostos impactos na vizinhança.**

Se o **trânsito local no perímetro urbano** está acarretando consequências ambientais ou urbanísticas, isso não implica qualquer obrigação em relação ao Estado de São Paulo e isso, por si só, leva à total improcedência da ação em face do Estado de São Paulo.

Ainda, dentro do Título VII – Da ordem Econômica e Financeira, há o Capítulo sobre a Política Urbana, que determina caber aos Municípios:

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

Cabe ao Município, *como competência privativa*, alterar a forma como o tráfego ocorre no perímetro urbano e a ordenação do trânsito local no seu espaço urbano, seja concedendo Autorizações Especiais de Trânsito (AETs) de modo mais criterioso, seja limitando o trânsito à via principal, seja estipulando limites de peso, carga seja como for.

O art. 101 do Código Brasileiro de Trânsito e a Resolução nº 882/2021 do CONTRAN (que substituiu a Res. Nº 211/2006 mencionada na inicial e regulamenta o art. 101, do CTB) estabelecem que é o órgão ou entidade executiva **com circunscrição sobre aquela via que emite o AET respectivo**:

“Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Contran, **poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito**, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do Contran.” (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

Portanto, não pode o Estado de São Paulo ser condenado a uma obrigação (constitucional ou legal) que sequer é sua, por não ser assunto de sua competência.

Ainda nesse mesmo sentido, o Estado de São Paulo não pode regulamentar ou alterar a Lei Complementar Municipal nº 96/2015, *não podendo ser condenado a nenhum dos pedidos com base na causa de pedir vindicada na presente ação*, por ferir frontalmente a autonomia dos entes federativos prevista nos artigos 18 e 25, da Constituição Federal:

“CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Art. 18. A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a **União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos**, nos termos desta Constituição.

(...)

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.”

O Estado de São Paulo não adotou a Lei Complementar Municipal nº 96/2015 e **não lhe cabe resolver quaisquer problemas decorrentes da segurança, fluidez e comodidade do trânsito local.**

O licenciamento ambiental da Usina Conquista do Pontal (UCP), que está *localizada na zona rural de outro Município* (Marabá Paulista), não implica, evidentemente, a violação à ordem urbanística do Município de Teodoro Sampaio, não trazendo esse licenciamento qualquer obrigação legal que se pretenda tutelar na presente ação.

E se realmente procedesse a alegação de que não esteja sendo cumprida a *“a exigência de parceria da Usina com as Prefeituras para ‘manutenção e melhoria das*



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

estradas vicinais contemplam as áreas de ampliação” (fls. 14), seria o caso, então, de promover a ação *contra a empresa* que não estaria cumprindo as exigências do licenciamento ambiental e *não contra o Estado de São Paulo*.

Mas mesmo a propositura contra essa Usina UCP seria algo indevido:

- 1) primeiro, porque a parceria seria unicamente para **manutenção e melhoria de estradas vicinais** (e não para construção de um novo Anel Viário no entorno de Município em que sequer está instalada a usina);
- 2) segundo, porque exige-se **“parcerias com as prefeituras”**, o que é instrumento de cooperação, não uma obrigação específica com a abrangência da obra pretendida pelo autor.

Seja como for, não há aí nenhum dever legal imposto ao Estado de São Paulo, que não possui qualquer espécie de responsabilidade para ser exigida na presente ação judicial.

Ante o exposto, pugna-se pela total improcedência da ação em face da Fazenda Pública do Estado de São Paulo no mérito, julgando-se improcedente em relação ao Estado.

3.2) RESTABELECIMENTO DA VERDADE QUANTO AOS FATOS: APENAS A RODOVIA ESTADUAL SP-563 (QUE NÃO CHEGA AO MUNICÍPIO) PERMITE TRÂNSITO DE CVCs CANAVIEIROS E OS ACESSOS AO MUNICÍPIO DE TEODORO SAMPAIO NÃO SÃO CONTROLADOS PELO ESTADO

Na inicial já está mencionado, genericamente, que *“somente a SP-563 permite o tráfego de caminhões pesados”* (fls. 4), entretanto, é necessário esclarecer que a antiga SPV-031 é administrada pelo Município e que a SP-563 não chega ao Município, terminando no entroncamento das rodovias de acesso SPA 000/563 e SPA 001/563. Veja-se, inicialmente o trecho da inicial:



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

quanto no período noturno. Estes veículos chegam até a zona urbana por meio de três acessos: a **SP-613 a oeste**, **SP-563 a leste** e a **VSP-031 ao norte**.

A rota dos CVCs autorizados pela municipalidade ré corresponde praticamente à interligação das rodovias de acesso ao Município, que passa pela Avenida Cuiabá, e parte das Avenidas Manoel Guirado Segura, Alameda Hagemu Shibata e Alameda Coronel Pires. Assim, criou-se um típico tráfego de passagem, ou seja, os caminhões trafegam pela zona urbana unicamente como rota de viagem.

Apesar deste cenário, em que os grandes caminhões trafegam indistintamente pelas vias urbanas centrais de Teodoro Sampaio, chama a atenção o fato de que, conforme apontado pelo laudo pericial produzido pelo CAEX a pedido da Promotoria de Justiça, em duas das rodovias que cruzam a urbe há restrição de tráfego de Combinações de Veículos de Carga (CVCs), quais sejam, a SP 613 e a SPV-031. Desta forma, somente a SP-563 permite o tráfego de caminhões pesados.

(fls. 4)

Além de o Estado não possuir competência para regulamentar o trânsito urbano no Município, *a via SPV-031 não é administrada pelo Estado*, sendo que todas as questões referentes a essa interligação² e ao trânsito de veículos pesados na zona norte da cidade³ também não são de responsabilidade do Estado, mas do Município.

Soma-se a isso que a SP-613 (rodovia Arlindo Bétio) e as rodovias de acesso SPA 000/563 e SPA 001/563 *não permitem o tráfego dos CVCs canavieiros*, de modo que a articulação do transporte no nível estadual **não permite ou fomenta o tráfego de veículos pesados no Município**, mas ao contrário: apenas uma estrada estadual, que sequer chega ao Município de Teodoro Sampaio é que permite o tráfego de caminhões maiores ora

² Exemplificativamente, a petição inicial menciona: “Ademais, a perícia realizada pelo CAEX a pedido da Promotoria de Justiça apontou que, relativamente ao cruzamento da Avenida Cuiabá com a Rua Manoel Guirado Segura: ‘Desto modo, este Núcleo de Engenharia, salvo melhor juízo, constatou incompatibilidade geométrica das vias urbanas indicadas na rota fornecida pelo Município, tendo em vista que nenhum dos cruzamentos garante a manobra de CVC de forma segura, sem invasão da faixa de tráfego do sentido oposto, ou mesmo da calçada’ (fl. 45 do laudo - grifamos)

No que diz respeito à Rua José Maria Lopes, que está situada na zona norte do Município de Teodoro Sampaio, próximo à interligação da Estrada SPV-031, destaca-se que ela se caracteriza por ocupação residencial com via pública bastante arborizada, causando dificuldades para o trânsito de veículos com dimensões maiores em largura e altura.” (fls. 6-7)

³ Diz, ainda, a inicial que: “Os transtornos causados à população teodorenses pelo intenso tráfego de veículos pesados na zona urbana ficou evidente pelo abaixo assinado realizado pelos moradores da Rua José Maria Lopes, reivindicando a proibição da circulação de bi-trens e tremhões naquela via (fls. 49/88), em virtude dos diversos danos causados pelos sobreditos veículos.” (fls. 8)



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

questionados – os CVCs de 30 metros.

A respeito, salientamos as informações prestadas pelo DER:

Abaixo, segue imagem ilustrativa das vias em comento:



- █ Rodovias SP 613, SPA 000/563, SPA 001/563 e SP 563 – Administradas pelo DER/SP.
- █ Avenida Cuiabá – Administrada pela Prefeitura Municipal de Teodoro Sampaio/SP.
- █ TDS 030 (antiga SPV 031) – Administrada pela Prefeitura Municipal de Teodoro Sampaio/SP.

(...)



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS



Assim, é possível verificar que com o intuito de inibir o tráfego de CVCs de 74 t (exemplo: caminhões canavieiros) nas vias do município de Teodoro Sampaio, o DER/SP não autoriza o tráfego na SPA 000/563, o qual dá acesso da cidade à Rodovia SP 563.

Ademais, por se tratar de vias municipais, cabe à Prefeitura Municipal a regulamentação da vicinal TDS 030 e Avenida Cuiabá, bem como expedição de AET. Frisa-se que é de conhecimento que a Prefeitura Municipal emita AET para CVCs para realizarem o tráfego nas vias administradas pelo município, todavia, de maneira independente ao DER/SP.

O trânsito urbano e suas consequências somente estão a cargo do ente local (Município) e mesmo a regulamentação das estradas estaduais (que não tem que ver com o trânsito urbano) *não propiciam* os problemas narrados na exordial, diversamente do que está narrado na inicial, *pois as rodovias estaduais não autorizam os CVCs de 30m (caminhões canavieiros) de transitar no Município.*

O Estado de São Paulo, por fim, **não controla os acessos ao Município** e não há pertinência constitucional em impor ao Estado o exercício desse controle ou regulação ou em alterar a forma de uso de estradas estaduais.

Ou seja, na realidade, caberia ao Município verificar se os veículos que ingressam nas vias que estão sob sua administração realmente correspondem à condições previstas e regulamentadas para transporte da cana de açúcar: se isso está ou não sendo feito não acarreta uma postura inadequada do Estado de São Paulo.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Muito ao contrário do que é afirmado na inicial, a postura do Estado de São Paulo não é de “se esquivar” de suas obrigações constitucionais e legais, adotando-se **postura colaborativa aos demais entes da federação** com a regulação das estradas estaduais, **tudo de acordo com as suas obrigações constitucionais e nos limites dela.**

3.3) DA IMPROCEDÊNCIA E DA INADEQUAÇÃO DA PROPOSTA DE UM CONTORNO RODOVIÁRIO: A MEDIDA MAIS ADEQUADA PARA A SOLUÇÃO DE EVENTUAIS PROBLEMAS NÃO É A MEDIDA MAIS ONEROSA

Diz o autor que *“a medida que se mostra mais adequada para a solução dos problemas ocasionados pelo elevado tráfego de caminhões pesados pela zona urbana teodorense é a construção de um contorno viário ao redor dela”* (fls. 15), mas isso não procede.

A medida mais adequada é aquela que, além de promover os direitos que se pretende tutelar, **menos afeta outros direitos em comparação com outras alternativas: é a medida menos onerosa, portanto.**

Contudo, o pedido final formulado na inicial **sequer analisa alternativas:** apenas propõe a medida mais cara a mais onerosa dentre todas as possíveis supondo ser a melhor, travestindo-a de “medida mais adequada”, o que é totalmente equivocado.

Na própria petição inicial, o autor elenca que os estudos realizados apontaram alternativas à construção de um contorno rodoviário à zona urbana do Município, *mas que “a municipalidade não adotou nenhuma delas” e que, em razão disso, se formulou um pedido final de construção de um Anel Viário, algo totalmente despropositado:*

“Todavia, não é só: os estudos realizados pelo CAEX a pedido desta Promotoria de Justiça **apontaram diversas medidas alternativas à construção de um contorno rodoviário** ao redor da zona urbana de Teodoro Sampaio. **São elas:** indicação de uma rota alternativa pelo Município; regulamentação do tráfego de veículos pesados na zona central da cidade (por exemplo, o estabelecimento de determinados horários em que eles possam transitar); exigência de realização de Estudo de Viabilidade de Tráfego para obtenção de AET pelos interessados;



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

delimitação do tráfego por itinerários determinados; celebração de acordos e convênios com as usinas de álcool da região para a manutenção das vidas; inclusão de fases de sinal exclusivas para pedestres; iluminação adequada dos locais potencialmente perigosos; realização de alterações estruturais nas calçadas e nas vias, como limitação de estacionamento nas esquinas.

Ocorre que a municipalidade não adotou nenhuma delas ao longo de toda a tramitação do inquérito civil, indicando completo descaso com a população local e com as normas de Direito Ambiental e Urbanístico.” (fls. 13)

Há várias alternativas possíveis e menos onerosas para evitar a circulação que não envolvem realizar obras milionárias:

- 1) Cassar e cessar a emissão dos AETs pelo Município de Teodoro Sampaio, o que impediria o tráfego dos CVCs canavieiros nas ruas que se aduz serem inadequadas a esse tipo de tráfego, sem necessidade de realizar uma obra milionária;
- 2) Emitir AETs apenas nos casos excepcionais e na Avenida Cuiabá, o que também permitiria não haver os CVCs canavieiros circulando em ruas dos bairros do Município e as manobras em ruas que se pretende evitar, tudo isso sem nenhuma obra;
- 3) Fechar o acesso do Município à SP-613, o que tornaria inviável que o Município de Teodoro Sampaio seja utilizado como “rota de passagem” até a rodovia de acesso SPA 000/563 e a rodovia SP-563, sem necessidade de nenhuma obra milionária;
- 4) Apenas realizar a adequação viária de algumas ruas do próprio Município para adequá-las ao tamanho e peso dos veículos que ali trafegam, supostamente inadequados, sem realizar obra de um Anel viário, o que seria bem menos custoso;
- 5) O mera implementação completa da liminar pleiteada já atenderia plenamente aos direitos vindicados na inicial (embora nominada de cautelar, tem cunho satisfativo) sem a construção de grandes estruturas: *“(…) concedida tutela provisória de urgência, na modalidade cautelar,*



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

a fim de impor ao Município de Teodoro Sampaio obrigação de fazer consistente em, no prazo de até 60 (sessenta) dias, passar a exigir a realização de Estudo de Viabilidade de Tráfego para obtenção de AET pelos interessados; delimitar o tráfego de CVCs e demais caminhões por itinerários determinados e afastados das vias centrais da zona urbana; e incluir fases de sinal exclusivas para pedestres nos semáforos da cidade.” (fls. 32)

Todas essas medidas igualmente retiram os “caminhões de nove eixos” e não implicam dispêndio de grande quantidade de recursos públicos, portanto, **seriam todas mais adequadas** que a medida proposta pelo autor de *“construir um Anel Rodoviário”* num **Município de aproximadamente 22 mil habitantes!**

Só essa razão também já seria suficiente para julgar totalmente improcedentes os pedidos formulados na petição inicial, pois existem medidas alternativas menos onerosas que alcançam o mesmo objetivo, portanto, são mais adequadas.

3.4) IMPROCEDÊNCIA: A ESCOLHA DA MELHOR SOLUÇÃO DE EVENTUAIS PROBLEMAS DO TRÁFEGO URBANO NÃO É MATÉRIA DE APRECIACÃO JUDICIAL – TEMA 698 DO STF E PRECEDENTES

No caso em tela, o Ministério Público do Estado, ao ajuizar ação civil pública objetivando a construção de um novo trecho da malha rodoviária estadual consistente num Anel Viário no entorno do Município de Teodoro Sampaio, **está indevidamente tentando fazer as vezes do Poder Executivo, buscando no Judiciário a satisfação de uma necessidade pública por uma certa maneira por ele preferida, conforme seu próprio critério de prioridade e conveniência.**

Entretanto, o ordenamento se rege pelo princípio Democrático. Com isso, apenas os representantes eleitos pela população para representação dos seus interesses têm legitimidade para determinar *quais são as prioridades, em que momento elas devem ser atendidas* e, por fim, *qual a melhor forma de atende-las naquele momento.*

São eles que devem decidir onde os recursos públicos devem ser



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

empregados, de acordo com os critérios de políticas públicas estabelecidos.

Poderia ser indagado, por exemplo, seria uma prioridade terminar o Rodoanel na Região Metropolitana de São Paulo e atender a 22 milhões de habitantes ou a prioridade seria um Anel Viário numa localidade com aproximadamente 22 mil habitantes nesse momento?

Ou, então, poderia se indagar se é melhor fazer um Anel Viário para atender a 22 mil habitantes ou realizar esse mesmo valor de investimento em moradia popular ou acabar com a fila de cirurgias na rede pública estadual e aplicar o valor no SUS?

Seria melhor fazer uma obra milionária ou seria melhor simplesmente proibir que os CVCs canavieiros andassem em certas ruas da cidade?

Impede o acolhimento da pretensão veiculada na petição inicial a **Separação de Poderes (artigo 2º, da Constituição da República Federativa do Brasil)**, eis que existe uma programação orçamentária para a **alocação** de escassos recursos públicos – que é atividade precipuamente administrativa –, **mediante prioridades eleitas pelos representantes do povo na democracia.**

Cabe ao Poder Executivo a definição das necessidades prioritárias a serem atendidas com mais urgência, assim como gerir as verbas públicas e *decidir* qual é a solução viável naquele caso frente às soluções possíveis e em que momento aplicar tais verbas públicas a cada situação. Verifica-se, com isso, que o **Ministério Público não possui legitimidade para a escolha das prioridades ou da administração dos recursos orçamentários do Estado**, a despeito de sua relevância para a sociedade.

Essa questão já foi sobejamente analisada por nossos Tribunais:

“Ação civil pública. Realização de obras de recuperação, restauração e conservação da malha viária composta pela rodovia vicinal SPv-078. Exigência formulada pelo Ministério Público - Inadmissibilidade. Intromissão constitucionalmente vedada na esfera de competência do Executivo, sob pena de afronta ao princípio da separação dos poderes - Carência de ação decretada. Sentença de extinção do processo sem resolução do mérito - Recurso improvido.”

(TJSP; Apelação Com Revisão 0126300-66.2007.8.26.0000; Relator (a): Guerrieri



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Rezende; Órgão Julgador: 7ª Câmara de Direito Público; Foro de Viradouro - Vara Unica; Data do Julgamento: 24/03/2008; Data de Registro: 01/04/2008)

“APELAÇÃO CÍVEL - Ação Civil Pública - Pretensão do Ministério Público em compelir o DER e a Fazenda do Estado à realização de obras para reparação e reforma da Rodovia SP-60/270, denominada de "Quintino de Lima", que integra a cidade de Ibiúna a São Roque - Preliminar de Cerceamento de Defesa Afastada - Toda documentação necessária para que o MM. Juiz " a quo" firmasse seu convencimento já se encontrava nos autos quando proferida a sentença - Demais preliminares confundem-se com o Mérito e foram analisadas conjuntamente - 'O pleito de compelir a Administração Pública estadual a realizar obra de recuperação, restauração e conservação de estrada não pode prevalecer pelos seguintes fatores. É mister a aplicação de um dos alicerces de nossa federação, o princípio da separação dos poderes, consoante disposição constitucional expressa, artigo 2º da Carta da República. Com fundamento na separação dos poderes da Federação, atendida a independência e harmonia entre os mesmos, o Poder Judiciário não poderá apreciar o mérito do ato administrativo, nem tampouco determinar a sua execução, pois a oportunidade e conveniência são os trilhos que o administrador tem para traçar a sua gestão, sendo, portanto, indevida a intervenção.' (AgRg no REsp nº 995.348/SP, Rel. Min. Luiz Fux, j. 04.08.09) - Decisão Reformada - Recursos Providos”

(TJSP; Apelação Cível 9182787-29.2009.8.26.0000; Relator (a): Maurício Fiorito; Órgão Julgador: 2ª Câmara Extraordinária de Direito Público; Foro de Ibiúna - 1. Vara Cível; Data do Julgamento: 28/08/2014; Data de Registro: 29/08/2014)

“APELAÇÃO – AÇÃO CIVIL PÚBLICA – Ação civil pública objetivando que os réus adotem as providências cabíveis com relação às irregularidades no controle da pesagem de veículos nas rodovias da região de Rio Claro – Impossibilidade – Ato típico do Poder Executivo, caracterizado pela discricionariedade – Ingerência do Poder Judiciário que contraria o princípio da independência e harmonia entre os Poderes – Precedentes – Sentença mantida – Reexame necessário e recurso de apelação improvidos.”

(TJSP; Apelação / Remessa Necessária 1005898-09.2017.8.26.0510; Relator (a):



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Maurício Fiorito; Órgão Julgador: 3ª Câmara de Direito Público; Foro de Rio Claro - Vara da Fazenda Pública; Data do Julgamento: 19/11/2019; Data de Registro: 21/11/2019)

“Ação civil pública. Ajuizamento pelo Ministério Público em face da Fazenda do Estado e DER. Obrigação de fazer. Obras de pavimentação de trecho de rodovia. Indeferimento da liminar. Insurgência. Descabimento. Ofensa ao princípio da separação dos poderes (CF, art. 2º). Carência de ação. Extinção do processo que se impõe. Recurso desprovido, com observação.”

(TJSP; Agravo de Instrumento 0301181-80.2011.8.26.0000; Relator (a): Borelli Thomaz; Órgão Julgador: 13ª Câmara de Direito Público; Foro de Marília - 5ª. Vara Cível; Data do Julgamento: 21/03/2012; Data de Registro: 27/04/2012)

“APELAÇÃO AÇÃO CIVIL PÚBLICA - OBRIGAÇÃO DE FAZER - IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS – Pretensão de condenação da Municipalidade na conservação e recapeamento de rodovia municipal - Inadmissibilidade - Compete ao Estado a formulação de políticas públicas e sua execução – Princípio da Separação de Poderes - Precedentes - Sentença de procedência reformada - Apelo provido.”

(TJSP; Apelação Cível 1005962-19.2017.8.26.0510; Relator (a): Bandeira Lins; Órgão Julgador: 8ª Câmara de Direito Público; Foro de Rio Claro - Vara da Fazenda Pública; Data do Julgamento: 27/11/2018; Data de Registro: 19/12/2018.)

“AÇÃO CIVIL PÚBLICA – Obrigação de fazer – Reformas em Rodovia administrada pelo DER – Política pública já implementada, com seleção das obras emergenciais - Intervenção do Poder Judiciário nas políticas públicas que somente se mostra viável se demonstrado que o comprometimento do denominado mínimo existencial se dá diante de ações desarrazoadas do Estado, sob pena de vulneração do princípio da independência e harmonia dos poderes – Hipótese não verificada nos autos – Sentença de improcedência dos pedidos mantida – Recurso desprovido.”

(TJSP; Apelação Cível 1000973-18.2018.8.26.0515; Relator (a): Oscild de Lima Júnior; Órgão Julgador: 11ª Câmara de Direito Público; Foro de Rosana - Vara



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Única; Data do Julgamento: 18/02/2020; Data de Registro: 27/02/2020)

O último caso mencionado assemelha-se muito ao presente tanto por tratar de *outra ação civil pública ajuizada pelo MP-SP para impor ao Estado de São Paulo investimentos adicionais na rodovia SP-613 (Arlindo Bétio)*, como também por pretender a imposição desses investimentos com o fundamento em melhoria da fluidez do trânsito e suposto não atendimento das melhores recomendações técnicas de comodidade e segurança na via para o caso de transporte de grandes caminhões (CVCs) canavieiros na mesma região do Estado, destacando-se da fundamentação do voto do relator, acolhido por unanimidade:

“Trata-se de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado de São Paulo contra o Departamento de Estradas de Rodagem DER visando à condenação dele a: i) promover a recuperação e melhoria da Rodovia Arlindo Bétio no trecho SP-613 entre o km 55+400m até o km 93+800m; ii) efetuar o fechamento do canteiro central com guias, aterro, plantio de grama e da sinalização horizontal e vertical apropriada, no tocante ao trevo de entroncamento da via de acesso SPA 074/613 da UHE de Rosana, que liga o Estado do Mato Grosso do Sul ao Estado do Paraná, cruzando o Estado de São Paulo; iii) Reprojetar o pavimento com geometria melhorada, tornando rotatória não vazada o trevo de entroncamento da via de acesso da UHE Sérgio Motta SPA 079/613, que liga o Estado do Mato Grosso do Sul ao Estado do Paraná, cruzando o Estado de São Paulo; e iv) Realizar reparos no acostamento erodido no km 55+200m, substituindo-se o bueiro de concreto por linha de tubos de aço corrugado.

A r. sentença de fls. 405/410 julgou improcedentes os pedidos.

Irresignado, o Ministério Público do Estado de São Paulo interpôs recurso de apelação a fls. 414/427 alegando que ficou evidenciado que as péssimas condições da rodovia Arlindo Bétio, (...)

De fato, o MM juiz a quo bem motivou a improcedência dos pedidos ao afirmar que:

“Contudo, não ficou demonstrado nos autos que há uma omissão reiterada deliberada da parte ré.

Em ofício enviado ao Ministério Público, a parte ré identifica e reconhece os problemas e aponta que, diante da escassez de recursos orçamentários para a



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

execução de intervenções de maior vulto, vem se realizando obras pontuais de conservação da rodovia (fl. 90), tais como operações tapa-buracos e obras pontuais de eliminação de desníveis nos acostamentos da rodovia (fls. 276/296).

Desse modo, há uma política pública e ela vem sendo cumprida, ainda que de modo mais lento e gradual do que os anseios da sociedade, em razão da falta de recursos públicos.

A ingerência do Poder Judiciário, que carece da visão macro tanto do orçamento estadual, quanto das diversas necessidades da coletividade paulista, em vez de assegurar direitos, poderia causar verdadeira desordem e caos na Administração Pública, o que acarretaria um decréscimo no nível de concretização dos direitos fundamentais.

(...)

Repise-se: a intervenção judicial nas políticas públicas somente é admitida quando constatada, por um lado, a razoabilidade da pretensão individual/social deduzida em face do Poder Público e, de outro, a existência de disponibilidade financeira do Estado para tornar efetivas as prestações positivas dele reclamadas.

Nesse contexto, deve-se demonstrar que o comprometimento do núcleo intangível consubstanciador de um conjunto irredutível de condições mínimas necessárias a uma existência digna, ou seja, o comprometimento do denominado mínimo existencial, se deve ao agir do Estado com clara intenção de neutralizar a eficácia dos direitos sociais, econômicos e culturais ou, ao menos, com ações desarrazoadas. Nesse sentido, vide ADPF n.º 45-MC-DF, STF, 29-4-2004, Rel. Celso de Mello.

Em que pesem os argumentos formulados pelo Ministério Público, não se vislumbra, no caso em tela, o agir desarrazoado do Estado a justificar a intervenção do Poder Judiciário para determinar a condenação na realização das obras e das melhorias do trecho da rodovia indicado, notadamente em virtude da política pública já implementada, em que se estabelece um cronograma de acordo com as prioridades analisadas em um contexto global da Rodovia.

Dessa forma, os pedidos devem ser mesmo rejeitados, pois solução diversa implicaria atribuir ao Judiciário a escolha de política pública em infração ao princípio da independência e harmonia dos poderes.” (TJSP; Apelação Cível 1000973-18.2018.8.26.0515; Relator (a): Oscild de Lima Júnior;



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Órgão Julgador: 11ª Câmara de Direito Público; Foro de Rosana - Vara Única;
Data do Julgamento: 18/02/2020; Data de Registro: 27/02/2020)

Em todos esses casos, sabiamente, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo reconheceu que há limites para a intervenção judicial em políticas públicas, especialmente em investimentos viários, o que somente se justificaria *comprovando-se que há disponibilidade financeira para tal finalidade* e que, cumulativamente, *há violação do mínimo existencial (núcleo irredutível) de direitos fundamentais* no caso concreto.

Embora, em tese, se pudesse entender como desejável investir milhões num Anel Viário naquela municipalidade, para refrear inconvenientes ao trânsito local de caminhões pesados, talvez até com pistas duplicadas, em desnível, com canteiro central e alças de acesso, tal como seria almejado, **isso está muito longe de configurar uma violação ao mínimo existencial.**

E se fosse viável impor quaisquer dispêndios ilimitados, porque já não realizar a solução definitiva: que é alterar o modal de transporte de cargas pesadas do modal rodoviário para o ferroviário e implementar novas ferrovias através do Estado e obrigar o uso desse modal que não gera inconvenientes ao tráfego urbano, por não haver qualquer caminhão, de preferência com uso exclusivo de energias renováveis nas locomotivas?

Há uma verdadeira fuga da realidade e talvez a ação civil pública seguinte seja essa ou seja um igual pedido em outra municipalidade, até que cada localidade possua estruturas muito superiores à infraestrutura brasileira, apenas porque ali se propôs uma nova ação, como se a implantação de direitos não tivesse qualquer custo.

Na realidade, conforme dão conta as informações anexas do DER, existe *apenas na Diretoria Regional 12 (Região de Presidente Prudente) diversas ações em execução para melhoria das estradas estaduais administradas pelo DER:*



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

- Quais são as obras prioritárias do DER para os próximos anos e qual o valor de dispêndio necessário, informando, se possível, o quantitativo da população afetada pelas obras prioritárias do DER em comparação com a população de Teodoro Sampaio;

A priori, esclarecemos que esta Divisão Regional não possui informação sobre o planejamento de obras e prioridades da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística - SEMIL, tampouco do Governo do Estado de São Paulo. Desta forma, nos restringiremos a elencar algumas obras pretendidas por esta DR.12:

RODOVIA	Intervenção	Extensão	Valor Estimado (R\$)	Municípios Envolvidos Número de Habitantes
SP 501	Duplicação	26,300	410.000.000,00	Presidente Prudente/SP - 225.668 hab.; Álvares Machado/SP - 27.245 hab.; Alfredo Marcondes/SP - 4.445 hab.
SP 501 x SP 270 (km 560,42)	Contorno	4,450	13.350.000,00	Presidente Prudente/SP - 225.668 hab.
SP 487	Pavimentação	12,660	72.000.000,00	Indiana/SP - 5.090 hab.; Regente Feijó/SP - 20.145 hab.; E tráfego interestadual.
SPA 056/272 x SP 613 (km 40,440)	Contorno	57,500	172.500.000,00	Mirante do Paranapanema/SP - 15.917 hab.; Euclides da Cunha Paulista/SP - 7.924 hab.; Teodoro Sampaio/SP - 22.173 hab.; E tráfego interestadual.

Seria absolutamente inverídico dizer que existe omissão do Estado de São Paulo na melhoria do viário estadual/intermunicipal administrado pelo DER, pois apenas na DR-12 (isto é, na região de Presidente Prudente), estão em execução projetos que somam mais de R\$ 667 milhões de reais e que beneficiarão ao menos 328 mil habitantes da região.

O DER não é omissor na conservação e melhoria das rodovias sob sua administração e não pode ser objeto de postulação judicial do Ministério Público quando e quais obras públicas de melhoria realizar e em que momento fazê-las, invadindo a competência constitucional do Poder Executivo.

Ao falar-se em obras da magnitude pleiteada pelo autor, **infere-se a necessidade de altos recursos para que seja possível a sua efetivação**, por esta razão também, o pleito é **inviável**, uma vez que não se tem notícias de recursos públicos sobrando nessa área e que o atendimento a essa pequena municipalidade seja prioritário frente às demais obras públicas necessárias.

Não se pode olvidar que a Fazenda Pública do Estado **implementa políticas públicas em favor de 44 milhões de paulistas** e que os interesses locais de 22 mil habitantes dessa localidade precisam ser sopesados no orçamento público estadual frente a



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

todos os demais cidadãos do Estado de São Paulo.

Por outro lado, cumpre destacar que eventual sentença de procedência causaria evidente tumulto ao gerenciamento orçamentário da autarquia, que possui um cronograma geral de obras, envolvendo a malha rodoviária do Estado, o que não se pode admitir.

Com efeito, ao se acolher o pleito da parte autora, o Poder Judiciário adentraria em matéria de carga altamente técnica, ligada à execução de obras públicas, que envolvem licenças ambientais, previsão orçamentária, licitações, projetos de engenharia, cronograma de obras, desapropriações etc.

Ou seja, dada a alta complexidade destas questões, só o Poder Executivo é dotado de aporte técnico suficiente para saber o que deve e o que pode ser feito. Numa extensa malha rodoviária, sob a competência do DER, só cabe a este saber quais são as prioridades a serem feitas.

Nesse sentido, aliás, o Colendo STJ já decidiu:

“As atividades de realização dos fatos concretos pela administração dependem de dotações orçamentárias prévias e do programa de prioridades estabelecidos pelo governante. Não cabe ao Poder Judiciário, portanto, determinar as obras que deve edificar (...)” (REsp n.º 169.876/SP, Rel. José Delgado, DJ de 21.09.98, RSTJ 114/98, RJTE 173/103)

“(...) o juiz não pode substituir a Administração Pública no exercício do poder discricionário. Assim, fica a cargo do Executivo a verificação da conveniência e da oportunidade de serem realizados atos de administração, tais como a compra de ambulância e de obras de reforma de hospital público. O princípio da harmonia e independência entre os Poderes há de ser observado, ainda que, em tese, em ação civil pública, possa o Município ser condenado à obrigação de fazer” (AgREsp n.º 252.083/RJ, Rel. Nancy Andrighi, DJ de 16.03.2001)

Há que se verificar que a Administração Pública está adstrita também ao PRINCÍPIO DA RESERVA DO POSSÍVEL, segundo o qual, havendo a fixação de um direito



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

subjetivo passível de sindicabilidade judicial, o único limite a sua implementação recai sobre as reservas materiais, ou seja, as possibilidades econômicas e financeiras do Estado para tanto.

Por fim, **em repercussão geral, o Supremo Tribunal Federal já fixou no Tema 698⁴ que não podem ser indicadas pelo Poder Judiciário “medidas pontuais” ou “planos concretos e determinados” para serem implementados pelo Poder Público, mas sim as finalidades que devem ser alcançadas e, concomitantemente, que a Administração Pública apresente um plano com os meios para alcançar tais resultados:**

“O Tribunal, por maioria, apreciando o tema 698 da repercussão geral, deu parcial provimento ao recurso extraordinário para anular o acórdão recorrido e determinar o retorno dos autos à origem, para novo exame da matéria, de acordo com as circunstâncias fáticas atuais do Hospital Municipal Salgado Filho e com os parâmetros aqui fixados, nos termos do voto do Ministro Roberto Barroso, Redator para o acórdão, vencidos os Ministros Ricardo Lewandowski (Relator) e Edson Fachin, que negavam provimento ao recurso, e os Ministros Alexandre de Moraes e André Mendonça, que davam provimento ao recurso extraordinário para restabelecer a sentença de improcedência do pleito inicial. Nesta assentada, o Ministro Luiz Fux reajustou seu voto para acompanhar o Ministro Roberto Barroso.

Foram fixadas as seguintes teses:

1. A intervenção do Poder Judiciário em políticas públicas voltadas à realização de direitos fundamentais, em caso de ausência ou deficiência grave do serviço, não viola o princípio da separação dos poderes.

2. A **decisão judicial, como regra, em lugar de determinar medidas pontuais, deve apontar as finalidades a serem alcançadas e determinar à Administração Pública que apresente um plano e/ou os meios adequados para alcançar o resultado.**

3. No caso de serviços de saúde, o déficit de profissionais pode ser suprido por concurso público ou, por exemplo, pelo remanejamento de recursos humanos e pela contratação de organizações sociais (OS) e organizações da sociedade civil de

⁴ **Tema 698** - Limites do Poder Judiciário para determinar obrigações de fazer ao Estado, consistentes na realização de concursos públicos, contratação de servidores e execução de obras que atendam o direito social da saúde, ao qual a Constituição da República garante especial proteção.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

interesse público (OSICIP).

Plenário, Sessão Virtual de 23.6.2023 a 30.6.2023.”

Ante todo o exposto, **não é juridicamente viável demandar a construção de estradas estaduais “que interligue as rodovias SP-613, SP-563 e VSP-031, sem passagem pela zona urbana de Teodoro Sampaio” formando Anel Viário na zona norte do Município**, o que leva à **inequívoca improcedência total** do pedido autoral.

3.5) IMPROCEDÊNCIA: NÃO DEMONSTRAÇÃO DE ILEGALIDADES E INEXISTÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DO ESTADO

Na presente ação, o autor propõe que seja construído um contorno viário para promover a adequada mobilidade urbana em Teodoro Sampaio:

“Vê-se que a construção do contorno rodoviário é a medida que mais se coaduna ao imperativo de promover a adequada mobilidade urbana em Teodoro Sampaio, por promover mais conforto e segurança no trânsito; maior velocidade de tráfego; consumo de combustível mais baixo; menor desgaste dos veículos; redução de emissão de poluentes e redução da poluição sonora.” (fls. 17)

E diz que a *obrigação de construir um Anel Rodoviário fora da zona urbana* está fundamentada na saúde e na segurança (art. 6º, CF), na dignidade humana (art. 5º, CF), no direito ao meio ambiente artificial ecologicamente equilibrado nas cidades (art. 225, CF, art. 2º, da LPNMA e art. 1º, § 5º, do CTB), no direito urbanístico (art. 182, CF) e, por fim, no Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/01) e na Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/01), conforme fls. 21-30 da petição inicial.

Entretanto, das normas vindicadas pelo autor *não se extrai um dever específico de construir tal obra* e, na realidade, *não há nenhuma violação a um dever legal específico, mas apenas a determinações de conteúdo programático e principiológico* que não comportam um comando específico, mas um mandado de otimização daqueles valores e interesses mencionados.

Cabe aqui ressaltar da postulação exordial a invocação de lesão ao meio ambiente por poluição sonora e do ar, que consta em diversas passagens, bem como a



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

proteção ao “desenvolvimento das funções sociais da cidade”, a diretriz da “mitigação dos custos sociais e econômicos dos deslocamentos” e infrações aos princípios de acessibilidade e mobilidade urbana, planejamento urbano e desenvolvimento sustentável das cidades:

“Assegurar um “meio ambiente ecologicamente equilibrado” significa garantir a manutenção de seus atributos ecológicos, notadamente recuperar os danos que porventura tenham sido causados, restabelecendo-se as condições favoráveis para exercício da cidadania em seu pleno gozo, e garantindo a sobrevivência de todas as formas de vida neste planeta.” (fls. 21/22)

“O meio ambiente artificial, também denominado humano, se encontra delimitado no espaço urbano construído, consistente no conjunto de edificações e congêneres, denominado, dentro desta sistemática, de espaço urbano fechado, bem como pelos equipamentos públicos, nomeados de espaço urbano aberto. Cuida salientar, ainda, que o meio-ambiente artificial alberga ruas, praças e áreas verdes. Em outras palavras, trata-se da cidade.

A priori, consiste na construção, pelo ser humano, dos espaços de sua convivência, isto é, uma transformação do meio ambiente natural em razão da ação antrópica, dando ensejo à formação de um meio ambiente artificial. Além disso, pode-se ainda considerar alcançado por essa espécie de meio ambiente, o plano diretor municipal e o zoneamento urbano.” (fls. 23)

“Verba gratia, ruídos que passam o limite de 85 dB (A) causam grave comprometimento auditivo, sendo dois os fatores determinantes para a amplitude do dano: tempo de exposição e nível do barulho a que se expõe a pessoa. Trata-se de forma grave de poluição ao meio ambiente artificial representado pela cidade.” (fls. 24)

“Apesar disso, tal é exatamente o que não vem ocorrendo diariamente na zona urbana de Teodoro Sampaio. Nos termos das exposições elencadas quando da narrativa fática ensejadora do ajuizamento da presente ação civil pública, os habitantes desta cidade são diariamente confrontados com poluição atmosférica e sonora em decorrência da passagem contínua de caminhões pesados pelas vias centrais da urbe, além das vibrações emanadas do atrito dos pneus de CVCs com o pavimento.

No entanto, a indiscriminada passagem de veículos pesados na zona urbana de Teodoro Sampaio não atenta apenas ao direito ambiental, mas também às normas de direito urbanístico presentes no Direito pátrio.” (fls. 25)



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

“Ela conceitua mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, e acessibilidade a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados” (artigo 4º, incisos II e III). Esses conceitos inserem-se no contexto da circulação como função social da cidade.

Essa lei traz como princípios: a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável das cidades; eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e na circulação urbana; a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (artigo 5º).

Orienta-se pela diretriz da mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade (artigo 6º). Neste ponto já é possível vislumbrar que o tráfego de caminhões pesados pela zona urbana de Teodoro Sampaio representa total violação à diretriz da política nacional da mobilidade urbana, pois a poluição causada por referidos automóveis, inclusive quando carregados com cana-de-açúcar sem a proteção de lonas, implica em prejuízos incalculáveis à população, que sofre com barulho, gases causadores de efeito estufa, insegurança pelas manobras realizadas pelos CVCs em vias inadequadas, aumento de doenças respiratórias, reversão de tributos pagos para a reiterada e sempre insuficiente conservação das vias públicas, além de danos aos imóveis, dada a trepidação do solo causada pelos veículos.” (fls. 27)

“Registre-se aqui que as normas de Direito Urbanístico são de ordem pública (artigo 1º, parágrafo único, da Lei nº 10.257/2001), cogentes, gerais e, portanto, impessoais. As limitações urbanísticas, genuínas imposições de ordem pública, por atingirem indistintamente os membros da coletividade administrada, são imprescritíveis, irrenunciáveis, intransacionáveis e, porque revestidas de *imperium*, vinculam particulares e a própria Administração.” (fls. 28/29)

Ocorre, entretanto, que tais diretrizes e princípios *não proíbem a circulação de caminhões no espaço urbano*, não existe nenhuma proibição legal nesse sentido.

E da ausência de uma proibição legal, não se pode impor nenhum dever ou obrigação: simplesmente porque não existe proibição de circulação genérica, tal como pretendido pelo autor.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Não cabe, com base em tais princípios e diretrizes, retirar todo e qualquer caminhão de adentrar na zona urbana de um Município. Aliás, se tal fundamento implicasse nas conclusões tomadas pelo autor, ***em todos os municípios brasileiros deveria existir um contorno viário, o que não ocorre.***

Nessa toada, é necessário esclarecer que o autor não especifica uma obrigação legal existente que impeça a circulação de tais veículos, mas unicamente percepções gerais de incômodos ambientais e urbanísticos.

Fala-se em “poluição atmosférica e sonora” e que teria ocorrido o aumento de doenças respiratórias, porém, isso não é cabalmente demonstrado: qual a prova de que foram esses caminhões (que por décadas já passam pelo Município) que elevaram doenças respiratórias e não, por exemplo, o surto da Covid nos anos recentes?

Existem limites para a poluição do ar e limites de ruídos, não é a mera existência da fumaça ou do som que impede o tráfego de veículos, caso contrário seria necessária a total proibição de se utilizar o transporte em veículos. Também não é demonstrado que houve a superação dos limites de ruído.

Não é a mera “trepidação” ou a eventual “piora na fluidez do trânsito urbano” que autorizam a eliminação da passagem de caminhões, pois também são critérios subjetivos, não regulamentados e que externam muito mais uma preocupação estética e principiológica do que a violação precisa de um dever legal cogente.

Os princípios se conformam às possibilidades físicas, jurídicas, econômicas e sociais de sua implementação, podendo ser mais ou menos realizados num caso concreto em determinadas circunstâncias específicas: isto é, não possuem um caráter absoluto na sua aplicação.

Conforme Ronald Dworkin, as regras são *aplicáveis em sua inteireza* nos casos concretos – ou valem ou não valem para aquele caso –, enquanto a aplicação dos princípios implica uma ponderação de peso, podendo ser ou não decisivo numa situação concreta sem que isso implique sua invalidade ou desconsideração.⁵

⁵ DWORKIN, Ronald. Taking Rights Seriously, 1977. p. 43.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Já Robert Alexy esclarece que:

“Princípios são normas que ordenam que algo seja realizado na maior medida possível, dentro das possibilidades jurídicas e reais existentes. Portanto, os princípios são mandados de otimização, que estão caracterizados pelo fato de que podem ser cumpridos em diferentes graus, e que a medida devida de seu cumprimento não só depende das possibilidades reais, como também das jurídicas (...). De outro lado, as regras são normas que só podem ser cumpridas ou não. Se uma regra é válida, então deve-se fazer exatamente o que ela exige, nem mais nem menos”⁶

“[os princípios] não contêm mandados definitivos, mas somente prima facie. Do fato que um princípio valha para um caso não se infere que o que o princípio requer deste caso valha como resultado definitivo. Os princípios apresentam razões que podem ser ultrapassadas por outras razões opostas (...). Totalmente distinto é o caso das regras. Como as regras exigem que se faça exatamente como nelas se ordena, contêm uma determinação do âmbito das possibilidades jurídicas e fáticas”⁷

Enfim, temos que as normas suscitadas **não possuem a densidade normativa imaginada pelo autor a implicar a vedação ao tráfego urbano, muito menos a construção de um Anel Viário.**

Por outro lado, a única lei que trata especificamente da situação posta nos autos com regras impositivas é a Lei Complementar Municipal nº 096/2015 (fls. 51/54), **que permite o trânsito de tais veículos na zona urbana do Município de Teodoro Sampaio:**

“CAPÍTULO I-DAS DEFINIÇÕES

Artigo 1º- Esta Lei estabelece as normas, procedimentos e exigências para o trânsito de veículos de 9 (nove) eixos, compostos por duas unidades, conhecidos por "bitrem" ou "rodotrem" e/ou caminhões para transporte de cana tipo plataforma com reboque, veículos estes destinados principalmente para o transporte de cana de açúcar, nas vias públicas do Município de Teodoro Sampaio, Estado de São Paulo.

⁶ ALEXY, Robert. Teoría de los derechos fundamentales. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1993. p. 86-87.

⁷ ALEXY, Robert. *Op. cit.*, p. 99.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Parágrafo único: Para efeito desta Lei observar-se-ão o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) e Resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito).

CAPÍTULO II - DOS ITINERÁRIOS

Artigo 2º- **O itinerário dos veículos "bitrem" ou "rodotrem" e/ou caminhões para transporte de cana tipo plataforma com reboque, mesmo quando os veículos estiverem vazios, será definido pelo Departamento Municipal de Administração, quando da emissão da AET (Autorização Especial de Trânsito) Municipal.**

CAPÍTULO III - DAS AUTORIZAÇÕES

Artigo 3º- As empresas e transportadores autônomos de veículos deverão requerer no Departamento Municipal de Administração, a Autorização Especial de Trânsito (AET), juntando a seguinte documentação:

I - Requerimento em duas vias, indicando nome e endereço do responsável pelo transporte, devidamente assinada pelo seu responsável ou representante legal;

II - Cópia autenticada de Autorização Especial de Trânsito, expedida pelo Departamento Estadual;

III - Cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) atualizado;

IV - Cópia do Contrato Social, Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) e do Alvará de licença para ou funcionamento da empresa;

V - Declaração de atendimento da Resolução nº 211/2006, ou outra que a venha substituir norma esta que regulamenta a circulação de Combinação de Veículos de Carga - CVC, a que se referem os artigos 97, 99 e 314 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.”

Não existe nenhuma demonstração concreta nos autos que os AETs estejam sendo emitidos em desconformidade às regras impostas pela Lei Complementar Municipal nº 096/2015.

O art. 101 do Código Brasileiro de Trânsito e a Resolução nº 882/2021 do CONTRAN (que substituiu a Res. Nº 211/2006 mencionada na inicial e regulamenta o art. 101, do CTB) estabelecem que é o órgão ou entidade executiva *com circunscrição sobre aquela via que emite o AET respectivo*:



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

“Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, **poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito**, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do Contran.” (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

Conforme art. 3º da Resolução nº 882/2021 do CONTRAN (“*Para o disposto nesta Resolução, considera-se:*”):

“XXIII - Órgão ou Entidade Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal (OEER): órgão **com circunscrição sobre a via**, cujas competências são estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB);”

“IX - Autorização Especial de Trânsito (AET): documento em formato eletrônico ou não, **emitido única e exclusivamente pelos OEER**, ao veículo ou à combinação de veículos e/ou carga que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões;”

E os artigos 18 e seguintes da Resolução nº 882/2021 do CONTRAN estabelecem as balizas gerais para a emissão da Autorização Especial de Trânsito (AET):

“CAPÍTULO V DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS À CIRCULAÇÃO DE COMBINAÇÕES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA

Art. 18. As CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, com PBTC acima de 57 t ou com comprimento total acima de 19,80 m, só poderão circular portando AET.

§1º É obrigatório o porte da AET para os veículos referidos no caput.

(...)

Art. 19. A AET para as composições de que trata o art. 18 pode ser concedida pelo OEER mediante atendimento aos seguintes requisitos:

I - para a CVC:

- a) PBTC igual ou inferior a 74 t;
- b) comprimento superior a 19,80 m e máximo de 30 m, quando o PBTC for



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

inferior ou igual a 57 t;

c) comprimento mínimo de 25 m e máximo de 30 m, quando o PBTC for superior a 57 t;

d) limites legais de peso por eixo fixados pelo CONTRAN;

e) compatibilidade da CMT da unidade tratora com o PBTC; f) estar equipadas com sistemas de freios conjugados entre si e com a unidade tratora, atendendo o disposto na Resolução nº 519, de 29 de janeiro de 2015, e suas sucedâneas;

(...)

§ 2º Nas CVC com PBTC até 58,5 t, o caminhão-trator poderá ser de tração simples (4x2 ou 6x2).

§ 3º A critério do OEER responsável pela concessão da AET, nas vias de duplo sentido de direção poderão ser exigidas medidas complementares que possibilitem o trânsito dessas composições, respeitadas as condições de segurança, a existência de faixa adicional para veículos lentos nos segmentos em rampa com a cive e comprimento superior a 5% e 600 m, respectivamente.

§ 4º A AET será concedida para cada caminhão-trator, devendo especificar os limites de comprimento e de PBTC da CVC, não se vinculando na AET as unidades rebocadas, sendo permitida a substituição dessas unidades, a qualquer tempo, observadas as mesmas configurações, características de dimensões e peso e CMT.

§ 5º A critério da autoridade competente do OEER, a emissão da AET poderá ser dispensada para a CVC com PBTC superior a 57 t e igual ou inferior a 74 t, ou comprimento igual ou superior a 25 m, limitado a 30 m, desde que não exista restrição física relacionada a gabaritos da geometria viária ou OAE, mediante publicação da relação dos trechos específicos contemplados.

§ 6º O OEER deve disponibilizar prioritariamente o serviço de concessão da AET por meio eletrônico.

§ 7º O órgão máximo executivo de trânsito da União regulamentará a forma de integração das bases de dados dos OEER, para concessão das AET.

§ 8º Para transportes específicos, o CONTRAN poderá regulamentar outros requisitos para obtenção da AET, em Resolução própria.”



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

A Resolução nº 882/2021 do CONTRAN *é ainda mais específica, contendo requisitos apenas para determinados CVCs que possuam Peso Bruto Total Combinado (PBTC) superior a 57 toneladas ou comprimento total acima de 19,80 m*, não se aplicando a qualquer caminhão de transporte de cana e nem a qualquer Combinação de Veículos de Carga.

Não há demonstração de que essa Resolução do CONTRAN não esteja sendo observada na emissão dos AETs pelo Município.

Ademais, se demonstração de ilegalidade houvesse, a consequência jamais seria a construção de um Anel Viário, devendo como consequência se ter unicamente a anulação desses atos administrativos e a emissão apenas se atendidos os requisitos legais.

A presente ação *não enfoca um problema específico* e que comporte uma exigência jurídica de correção desse problema específico, na realidade, apresenta-se uma fundamentação genérica para um problema genérico que corresponde a um estado de coisas que causa aborrecimento em alguns munícipes.

O aborrecimento não corresponde a um dever legal de construir um viaduto ou uma obra, não existindo o direito pretendido pelo autor.

Em verdade, há uma postulação genérica: não se especifica exatamente qual o caminhão que não poderia em nenhuma hipótese trafegar numa certa e determinada rua, apenas se gostaria que não houvesse caminhões na cidade, mas isso é não é um direito tutelável no Estatuto das Cidades ou na ordem urbanística dessa forma genérica.

A única consequência possível se realmente estivesse sendo violado um dever legal específico na emissão dessas AETs seria anulá-las e não mais emití-las em conformidade ao dever legal específico, mas não a procedência de um tal pedido para uma obra milionária.

Mesmo que *houvesse* pedido certo e determinado na petição inicial para que caminhões com *determinadas dimensões* não trafeguem cotidianamente numa *rua específica* que não comportasse comprovadamente o trânsito de veículos daquele porte (o que não



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

consta da inicial), a providência necessária se limitaria a proibir o trânsito desses veículos específicos nessa rua determinada.

O licenciamento ambiental da Usina Conquista do Pontal, que está localizada na zona rural de outro Município (Marabá Paulista), não implica, evidentemente, a violação à ordem urbanística do Município de Teodoro Sampaio.

A licença de instalação da usina (fls. 245/250) prevê unicamente o asfaltamento do viário interno à Unidade Industrial, não consta que não tenha sido cumprido.

Mas mesmo que houvesse o descumprimento da licença ambiental, seria o caso de exigir da empresa Usina Conquista do Pontal o seu devido cumprimento e não da Fazenda do Estado de São Paulo tal obrigação.

Nesse mesmo sentido, o documento de fls. 253/260 prevê a “colocação de brita ou asfalto nas vias internas do Parque Industrial” e “plano de treinamento e conscientização de motoristas de caminhões, ônibus e colheitadeiras (...) de ocorrência de atropelamentos de fauna silvestre”: são as duas obrigações referentes ao viário e à circulação de veículos, **simplesmente não existe a obrigação de construir um Anel Viário no entorno de Teodoro Sampaio.**

Além disso, consta do Parecer Técnico da CETESB às fls. 313/314 que o tráfego relativo à Usina Conquista do Pontal que **a utilização principal dos veículos de carga não seria em vias urbanas, não integrando o licenciamento ambiental esse tipo de impacto em vias urbanas:**

5.5. AUMENTO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS

De acordo com o RAP, atualmente a UCP realiza 204 viagens por dia para o transporte de matéria-prima, produtos, resíduos, insumos e funcionários. Após a ampliação pretendida estima-se que serão realizadas 370 viagens diárias para o transporte de cana-de-açúcar, 33 para o transporte de etanol, 33 para o transporte de açúcar, 105 para o transporte de torta de filtro, cinzas e fuligem, 5 para o transporte de insumos e 30 para o transporte de funcionários, totalizando 576 viagens por dia. Ressalta-se que não haverá transporte de vinhaça por caminhões, conforme descrito no item 5.16 deste Parecer.

O transporte de matéria-prima será realizado principalmente em trechos das estradas vicinais SPV023, SPV026, SPV031, SPV032, SPV033, SPV037, SPV020, além da SP563 que também funciona como principal via de escoamento dos produtos acabados. Afirma-se no RAP que não haverá circulação em vias urbanas.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Dessa forma, não existe obrigação relativa ao impacto nas vias urbanas do Município de Teodoro Sampaio (onde nem sequer está localizada a usina), não havendo nesse licenciamento ambiental uma obrigação específica para solucionar um suposto problema de **fluidez de tráfego local de veículos** na zona urbana do Município de Teodoro Sampaio.

Por fim, vale registrar a informação do DER a respeito da referida usina no documento em anexo:

4. Na consulta feita no início deste ano, cuja resposta ocorrem em 17/02/2023, a Regional somente indicou que há restrição de peso e comprimento nestas rodovias, na seguinte conformidade:

SP 563 - limita o PBTC em 60 t e o comprimento em 26 m do km 56+300m até o km 77

SP 613 - limita o PBTC em 60 t e o comprimento em 26 m do km 3+300m ao km 40+600m

5. Consultamos no sistema a concessão de AET tendo como beneficiária a Usina Conquista do Pontal S.A. e, para este exercício, só localizamos 03 (três) autorizações (015986-23, 01609-23 e 017596-23), com validade de 06/02 até 31/11/2023, entretanto, pelos trechos autorizados indicados no verso, verificamos que não consta a SP 613 e o trecho solicitado e autorizado da SP 563 é do km 104 ao km 353, ou seja, 27 km depois da interligação com a SP 270 em Presidente Bernardes, que dista 77 km do início da SP 563, não envolvendo, portanto, o município de Teodoro Sampaio;

6. Entretanto, não invalida o fato de que a Usina esteja executando o transporte de sua carga utilizando agregados, ou seja, contratando CVC de autônomos para essa finalidade, mas para fazermos uma pesquisa necessitaríamos das placas das unidades tratores ou beneficiário da AET (nome ou CNPJ);

Enfim, de tudo o que é narrado na inicial – que em nenhum momento demonstra a violação de uma obrigação legal – não há nenhuma consequência possível que leve à procedência dos pedidos formulados de construção de um Anel Viário contornando o Município de Teodoro Sampaio, devendo ser julgados integralmente improcedentes os pedidos finais, especialmente em face do Estado de São Paulo, que não possui nenhuma obrigação legal ou responsabilidade legal no caso dos autos.

4) CONCLUSÕES

Ante o exposto, o Estado de São Paulo requer seja julgado inteiramente improcedente o presente feito, considerando que:

- I) O Estado de São Paulo não é parte legítima para ser demandado;
- II) O Estado de São Paulo não possui qualquer responsabilidade ou obrigação



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

NÚCLEO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

legal e não possui competência constitucional para a solução das supostas violações alegadas na inicial;

- III) O Estado de São Paulo não possui nenhum dever de implantar um Anel Rodoviário de contorno ao Município de Teodoro Sampaio, mesmo que fossem procedentes as alegações da inicial, não decorrendo essa conclusão das premissas lançadas na inicial;
- IV) A medida proposta de construção do contorno rodoviário não é a mais adequada, mas sim a mais onerosa e não pode ser judicialmente exigida tal medida como solução para os supostos problemas alegados na inicial;
- V) A escolha sobre a melhor solução de eventuais problemas do tráfego urbano não é matéria de apreciação judicial, conforme já sedimentado inclusive no Tema 698 do STF;
- VI) Por fim, não foi demonstrada legalidade praticada pelo Estado de São Paulo ou mesmo demonstrada a existência de qualquer ilegalidade que seja nos autos, não sendo cumprido o ônus de prova dos fatos constitutivos do direito da parte autora (art. 373, I, CPC).

Ainda, requer a juntada dos documentos anexos.

Teodoro Sampaio, 25 de julho de 2023.

THAIS CARVALHO DE SOUZA
Procuradora do Estado de São Paulo
OAB/SP N° 332.024

CAIO AUGUSTO NUNES DE CARVALHO
Procurador do Estado de São Paulo
OAB/SP N° 302.130


TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE TEODORO SAMPAIO
FORO DE TEODORO SAMPAIO
VARA ÚNICA
AVENIDA MANOEL GUIRADO SEGURA, Nº 2080, Teodoro Sampaio - SP - CEP 19280-000
Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min
SENTENÇA

Processo Digital nº: **1001395-69.2023.8.26.0627**
 Classe - Assunto: **Ação Civil Pública - Ordem Urbanística**
 Requerente: **Ministério Público do Estado de São Paulo**
 Requerido(a): **Fazenda Pública do Estado de São Paulo e outro**

Juiz de Direito: Dr. **Alessandro Correa Leite**

Vistos.

Ministério Público do Estado de São Paulo ajuizou a presente ação em face de **Fazenda Pública do Estado de São Paulo e Município de Teodoro Sampaio**, alegando, em síntese, que instaurou o Inquérito Civil nº 14.0459.0000030/2016-8 para apurar os efeitos urbanísticos da Lei Complementar Municipal nº 96/2015, que dispõe sobre a autorização do tráfego de caminhões de nove eixos no perímetro urbano do Município de Teodoro Sampaio, mediante a obtenção de Autorização Especial de Trânsito, já que após a entrada em vigor da citada lei, foi noticiado enorme tráfego de caminhões pesados em vias residenciais do Município, trazendo prejuízos aos moradores que ali habitam.

Aduziu que a Municipalidade informou que buscou a desapropriação de áreas na zona norte do Município para implantação de um desvio para caminhões, contornando a área urbana. Todavia, os esforços nesse sentido foram suspensos devido à falta de recursos financeiros para indenizações, tendo sido abandonado o projeto da construção de um anel viário no entorno da zona urbana de Teodoro Sampaio.

Alegou que em razão da suspensão das medidas alternativas de desvio do tráfego de caminhões na área urbana de Teodoro Sampaio e a continuidade da emissão de Autorizações Especiais de Trânsito por parte da Municipalidade, a população tem vivido verdadeiro martírio ao longo dos últimos anos, haja vista a quantidade de veículos pesados que trafegam pelas vias da urbe.

Em face disso, requereu a imposição aos requeridos das obrigações de fazer consistentes em: apresentarem, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, projetos básico e executivo para a construção de um contorno rodoviário que interligue as rodovias SP-613, SP-563 e VSP-031, sem passagem pela zona urbana de Teodoro Sampaio; obterem, no prazo máximo de 01 (um) ano, as licenças ambientais e autorizações legais e administrativas necessárias à execução do projeto, inclusive EIA-RIMA, juntando-os aos autos, assim como a concluírem, no mesmo prazo, o procedimento licitatório necessário à realização do empreendimento; darem início às obras no prazo

1001395-69.2023.8.26.0627 - lauda 1



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE TEODORO SAMPAIO

FORO DE TEODORO SAMPAIO

VARA ÚNICA

AVENIDA MANOEL GUIRADO SEGURA, Nº 2080, Teodoro Sampaio - SP - CEP 19280-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

máximo de 30 (trinta) dias após as etapas anteriormente mencionadas; e concluírem a construção de um contorno rodoviário interligando as rodovias SP-613, SP-563 e VSP-031, sem passagem pela zona urbana do Município de Teodoro Sampaio, no prazo máximo de 02 (dois) anos contados do início das obras, a fim de que os caminhões e combinações de veículos de carga em trânsito e de passagem, não trafeguem pela região urbanizada de Teodoro Sampaio. Pleiteou, também, a concessão de liminar, a fim de impor ao Município de Teodoro Sampaio a obrigação de fazer consistente em, no prazo de até 60 (sessenta) dias, passar a exigir a realização de Estudo de Viabilidade de Tráfego para obtenção de AET pelos interessados; delimitar o tráfego de CVCs e demais caminhos por itinerários determinados e afastados das vias centrais da zona urbana; e incluir fases de sinal exclusivas para pedestres nos semáforos da cidade; e a cominação de astreinte consistente em multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por dia de atraso injustificado no cumprimento de qualquer das etapas listadas e de R\$ 1.000,00 (mil reais) por dia de descumprimento injustificado da medida liminar.

Atribuiu à causa o valor de R\$ 1.000.000,00.

A inicial veio instruída com os documentos de fls. 34/845.

Às fls. 846/847 a liminar foi indeferida.

Citada, a Fazenda Pública do Estado de São Paulo apresentou contestação (fls. 856/893), por meio da qual, em preliminar, arguiu a ilegitimidade passiva. No mérito, aduziu, em suma, a ausência de responsabilidade ou obrigação legal para a solução da omissão administrativa; carência de obrigação para construção de Anel Rodoviário de contorno ao Município de Teodoro Sampaio; que a construção do Anel é desproporcional e mais onerosa. Juntou os documentos de fls. 894/936.

Citado, a Município de Teodoro Sampaio apresentou contestação (fls. 937/947), por meio da qual, aduziu, em suma, não dispor de recursos financeiros para construção do Anel Rodoviário; que há anos empreende esforços para tentar resolver o problema do tráfego de grandes veículos no perímetro urbano de Teodoro Sampaio; que a construção demanda desapropriações de grandes proporções e a custos elevadíssimos.

Réplica às fls. 954/984.

Instadas a especificarem provas, a parte autora se manifestou à fl. 992, a requerida Fazenda Pública do Estado de São Paulo à fl. 993, e a requerida Municipalidade não se manifestou (fl. 996).

É o relatório.

1001395-69.2023.8.26.0627 - lauda 2


TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE TEODORO SAMPAIO

FORO DE TEODORO SAMPAIO

VARA ÚNICA

AVENIDA MANOEL GUIRADO SEGURA, N° 2080, Teodoro Sampaio - SP - CEP 19280-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**Fundamento e decido.**

De prêmio, a preliminar de ilegitimidade passiva do Estado de São Paulo não merece acolhimento.

Em que pese o Município de Teodoro Sampaio ter editado a Lei Complementar nº 96/2015, e ter atribuição para a tutela de interesses de cunho local e a promoção da política de desenvolvimento urbano, consoante preconiza o artigo 182 da CF/88, o Estado de São Paulo também tem responsabilidade no presente caso.

Conforme demonstrado nos autos, o tráfego de veículos pesados no interior da zona urbana de Teodoro Sampaio tem origem em três rodovias: a SP-613, à oeste; a SP-563, à leste; e a VSP-031 ao norte, sendo as duas primeiras rodovias de controle do Estado de São Paulo.

Desta forma, a construção de um contorno rodoviário para o tráfego de caminhões pesados fora dos limites urbanos de Teodoro Sampaio, impactará diretamente nas duas rodovias estaduais, razão pela qual o Estado de São Paulo deve também integrar o polo passivo da presente ação.

Desta forma, de rigor a manutenção de ambos os entes federativos no polo passivo no feito, motivo pelo qual **rejeito** a preliminar aventada.

Prosseguindo, conheço diretamente da demanda, o que faço com fulcro no artigo 355, inciso I, do Código de Processo Civil.

Como ensina Cândido Rangel Dinamarco:

“A razão pela qual se permite a antecipação do julgamento do mérito é invariavelmente a desnecessidade de produzir provas. Os dois incisos do art. 330 desmembram essa causa única em várias hipóteses, mediante uma redação cuja leitura deve ser feita com a consciência de que só será lícito privar as partes de provar quando as provas não forem necessárias ao julgamento” (Instituições de Direito Processual Civil, v. III, 2ª ed., Malheiros, p. 555).

Conforme já decidiu, na mesma linha, o Excelso Supremo Tribunal Federal:

“A necessidade de produção de prova há de ficar evidenciada para que o julgamento antecipado da lide implique em cerceamento de defesa. A antecipação é legítima se os aspectos decisivos estão suficientemente

1001395-69.2023.8.26.0627 - lauda 3



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE TEODORO SAMPAIO

FORO DE TEODORO SAMPAIO

VARA ÚNICA

AVENIDA MANOEL GUIRADO SEGURA, Nº 2080, Teodoro Sampaio - SP - CEP 19280-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

liquidos para embasar o convencimento do Magistrado” (RE 101171, Relator Min. FRANCISCO REZEK, SEGUNDA TURMA, julgado em 05/10/1984, DJ 07-12-1984 p. 20990).

É o caso dos autos, eis que desnecessária dilação probatória, porquanto as questões controvertidas encontram-se elucidadas pela prova documental, não tendo o condão a prova oral ou pericial de trazer quaisquer esclarecimentos relevantes para seu deslinde.

Ademais, versa a demanda matéria de direito, tratando-se da interpretação dos ditames constitucionais e legais, tendo em vista a matéria objeto do processo.

No mérito, o pedido é **improcedente**.

O Ministério Público do Estado de São Paulo ajuizou a presente ação civil pública contra o Município de Teodoro Sampaio e a Fazenda Pública do Estado de São Paulo para tomada de medidas devido ao enorme tráfego de caminhões pesados em vias residenciais do Município, trazendo prejuízos aos moradores que ali habitam, a saber: apresentação de projetos básico e executivo para a construção de um contorno rodoviário que interligue as rodovias SP-613, SP-563 e VSP-031, sem passagem pela zona urbana de Teodoro Sampaio; obtenção das licenças ambientais e autorizações legais e administrativas necessárias à execução do projeto e o procedimento licitatório necessário à realização do empreendimento; conclusão da construção de um contorno rodoviário interligando as rodovias SP-613, SP-563 e VSP-031, sem passagem pela zona urbana do Município de Teodoro Sampaio, bem como a exigência da realização de Estudo de Viabilidade de Tráfego para obtenção de AET pelos interessados; delimitando o tráfego de CVCs e demais caminhões por itinerários determinados e afastados das vias centrais da zona urbana; e inclusão de fases de sinal exclusivas para pedestres nos semáforos da cidade.

Aduz a parte autora que foi instaurado o Inquérito Civil nº 14.0459.0000030/2016-8 para apurar os efeitos urbanísticos da Lei Complementar Municipal nº 96/2015, que dispõe sobre a autorização do tráfego de caminhões de nove eixos no perímetro urbano do Município de Teodoro Sampaio, mediante a obtenção de Autorização Especial de Trânsito, sendo que, com a entrada em vigor da referida lei complementar, passou a ter grande circulação de veículos pesados na zona urbana do município de Teodoro Sampaio. Isso porque, o município tem concedido diversas autorizações, ocasionando em um intenso tráfego de veículos no perímetro urbano, o que tem causado problemas à população.

O tráfego intenso de veículos pesados tem ocorrido em três acessos que atravessam a

1001395-69.2023.8.26.0627 - lauda 4



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE TEODORO SAMPAIO

FORO DE TEODORO SAMPAIO

VARA ÚNICA

AVENIDA MANOEL GUIRADO SEGURA, Nº 2080, Teodoro Sampaio - SP - CEP 19280-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

cidade: a SP-613 a oeste, SP-563 a leste e a VSP-031 ao norte, sendo que duas delas são rodovias estaduais.

Esse tráfego gera diversos conflitos que estão diretamente relacionados com a qualidade de vida da população, prejudicando a segurança, fluidez e a comodidade do trânsito local.

Alega que a municipalidade e o Estado não adotaram nenhuma medida para preservar as normas ambientais e urbanísticas, e que a proteção ambiental é um direito indisponível, e no confronto entre o trânsito e o meio ambiente, este último é o que deve ser preservado, bem como a preservação da saúde e do meio ambiente.

O laudo da perícia realizada pelo CAEX afirmou que as vias públicas de Teodoro Sampaio não comportam o tráfego de CVCs, haja vista ser impossível a realização de manobras sem adentrar à via oposta, o que coloca em sério risco a segurança viária local, não apenas dos pedestres, como também motoristas e construções.

Apesar desse grande fluxo de veículos em referidas rodovias, de acordo com o laudo pericial produzido pelo CAEX, somente a SP-563 permite o tráfego de caminhões pesados. As rodovias SP 613 e a SPV-031, que cruzam a cidade, há restrição de tráfego de Combinações de Veículos de Carga (CVCs).

Além disso, foram detectados resíduos de cana nas vias públicas, devido a circulação dos caminhões carregados nas referidas vias, mesmo diante da vedação contida no artigo 102 do Código de Trânsito Brasileiro, que afirma que *“o veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via”*.

Desta forma, a solução trazida pelo Ministério Público para referido problema seria a construção de um contorno rodoviário interligando as rodovias SP-613, SP-563 e VSP-031, garantindo o direito de locomoção daqueles que pretendem movimentar carga pelo Município de Teodoro Sampaio, ao mesmo tempo garantindo um ambiente mais saudável à população, com a tutela efetiva do direito urbanístico na localidade.

Em que pese a importância das questões arguidas pelo Ministério Público, os motivos de conveniência e oportunidade da realização da mencionada obra são discricionários da Administração Pública, não cabendo ao Poder Judiciário decidir sobre qual o momento oportuno para sua execução, sob pena de extrapolar os limites do controle jurisdicional, adentrando na seara da conveniência e oportunidade do ato administrativo e desrespeitando o princípio constitucional da separação dos Poderes.

1001395-69.2023.8.26.0627 - lauda 5



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE TEODORO SAMPAIO

FORO DE TEODORO SAMPAIO

VARA ÚNICA

AVENIDA MANOEL GUIRADO SEGURA, Nº 2080, Teodoro Sampaio - SP - CEP 19280-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

Ressalte-se que a ingerência do Poder Judiciário nas coisas do Poder Executivo, da Administração Pública, fere o princípio da separação dos poderes (artigo 2º, da CF), pois a realização de obras fica condicionada não só ao orçamento e ao procedimento licitatório, mas também a outras regras.

De acordo com o artigo 129, inciso III, da Constituição Federal, cabe ao Ministério Público promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, dos interesses difusos, coletivos e individuais homogêneos.

Ademais, embora o artigo 3º da Lei 7.347/1985 trate que a ação civil pública pode ter como objeto o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer, importante ressaltar que o controle de políticas públicas pelo Judiciário é de caráter excepcional e não poderá ocorrer quando se estiver diante de possível ofensa à separação de poderes.

A determinação judicial relativa à realização de obras de alto custo, sem que exista previsão orçamentária para tal despesa, pode causar dano à economia pública, implicando também em ingerência do Poder Judiciário em questão que envolve a discricionariedade do Poder Executivo quanto à escolha das obras a serem realizadas.

Apesar do reconhecimento da prerrogativa de o Poder Judiciário intervir junto ao Poder Executivo para atender demanda constitucionalmente legítima, essa intervenção precisa encontrar limites no princípio da proporcionalidade, uma vez que os recursos orçamentários são finitos.

O C. Superior Tribunal de Justiça assim definiu: “(...) o juiz não pode substituir a Administração Pública no exercício do poder discricionário. Assim, fica a cargo do Executivo a verificação da conveniência e da oportunidade de serem realizados atos de administração, tais como a compra de ambulância e de obras de reforma de hospital público. O princípio da harmonia e independência entre os Poderes há de ser observado, ainda que, em tese, em ação civil pública, possa o Município ser condenado à obrigação de fazer” (AgREsp n.º 252.083/RJ, Rel. Nancy Andrichi, DJ de 16.03.2001)

Segundo o doutrinador HELY LOPES MEIRELLES: “Só o administrador, em contato com a realidade, está em condições de bem apreciar os motivos ocorrentes de oportunidade e conveniência na prática de certos atos, que seria impossível ao legislador, dispondo na regra jurídica - lei - de maneira geral e abstrata, prover com justiça e acerto. Só os órgãos executivos é que estão, em muitos casos, em condições de sentir e decidir administrativamente o que convém e o que não

1001395-69.2023.8.26.0627 - lauda 6



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE TEODORO SAMPAIO

FORO DE TEODORO SAMPAIO

VARA ÚNICA

AVENIDA MANOEL GUIRADO SEGURA, N° 2080, Teodoro Sampaio - SP - CEP 19280-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

convém ao interesse coletivo" (in "Direito Administrativo Brasileiro", 28ª edição atualizada por Eurico de Andrade Azevedo, Dêlcio Balestero Aleixo e José Emmanuel Burle Filho, Malheiros Editores, São Paulo, 2003, p. 116).

Seria fácil o Poder Judiciário determinar a realização de obra considerada relevante e prioritária e deixar o Administrador enfrentar as dificuldades para cumpri-la, correndo o risco de responder por desobediência devido a falta de orçamento.

No entanto, não pode o Judiciário substituir o administrador e muito menos deixar de observar os seus limites e dificuldades.

Importante ressaltar que a própria municipalidade constatou necessidade de algumas providências, tanto que tomou medidas para resolver o problema do tráfego de caminhões na área urbana do município de Teodoro Sampaio.

A Municipalidade informou que buscou a desapropriação de áreas na zona norte do Município para implantação de um desvio para caminhões, contornando a área urbana. Todavia, os esforços nesse sentido foram suspensos devido à falta de recursos financeiros para indenizações. Ou seja, não ficou inerte e, sim, buscou a solução para o problema, na medida do possível, dentro das possibilidades financeiras.

Além do mais, existem medidas alternativas menos onerosas que alcançam o mesmo objetivo, e que seriam mais adequadas, já que o cumprimento das obrigações de fazer trazido na inicial do Representante do Ministério Público, representa gasto de recursos públicos de elevada monta.

Concluindo, é vedado ao Poder Judiciário adentrar ao mérito dos atos administrativos de efetivação de políticas públicas, cabendo-lhe unicamente examiná-los sob o aspecto da legalidade e moralidade. Não cabe ao Poder Judiciário substituir o administrador na definição conveniente das prioridades administrativas, exceto excepcionalmente, o que não é o caso dos autos.

Desta forma, a presente ação civil pública não deve prosperar, pois solução diversa implicaria em atribuir ao Judiciário a escolha de política pública em infração ao princípio da independência e harmonia dos poderes.

Ante o exposto, **JULGO IMPROCEDENTE** a pretensão deduzida na inicial, com análise do mérito, nos termos do artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil.

Sem custas e sem honorários, na forma do artigo 18 da Lei n.º 7.347/85.

1001395-69.2023.8.26.0627 - lauda 7



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE TEODORO SAMPAIO

FORO DE TEODORO SAMPAIO

VARA ÚNICA

AVENIDA MANOEL GUIRADO SEGURA, Nº 2080, Teodoro Sampaio -
SP - CEP 19280-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

Ciência ao Ministério Público

Publique-se. Intimem-se.

Em seguida, se não houver requerimento, archive-se.

Teodoro Sampaio-SP, 20 de setembro de 2024.

**DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE NOS TERMOS DA LEI 11.419/2006,
CONFORME IMPRESSÃO À MARGEM DIREITA**

1001395-69.2023.8.26.0627 - lauda 8

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ALESSANDRO CORREA LEITE, liberado nos autos em 25/09/2024 às 15:43.
Para conferir o original, acesse o site <https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do>, informe o processo 1001395-69.2023.8.26.0627 e código NlrqOK71.