

Autos nº: 8316-13.2015
Classe: Ação Civil Pública
Demandante: Ministério Público Federal
Demandado: Município de Palmas e Caixa Econômica Federal

DECISÃO INTERLOCUTÓRIA

I. RELATÓRIO

1. O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** ajuizou a presente **ação civil pública** em face do **MUNICÍPIO DE PALMAS** e da **CAIXA ECONÔMICA FEDERAL** alegando, em síntese, o seguinte:

(a) O **MUNICÍPIO DE PALMAS** celebrou ajuste com a **CAIXA ECONÔMICA FEDERAL** e a **UNIÃO** pactuando a transferência de R\$ 227.915.304,00 do Orçamento Geral da União destinados à construção de obras de um corredor de transporte coletivo tipo BRT (*Bus Rapid Transit*), com com 14,48 km de extensão, na região sul desta Capital.

(b) O projeto contempla a construção de estrutura viária semelhante na região norte de Palmas, com 14,95 km, orçado em R\$ 238.550.000,00;

(c) O trecho da região sul, identificado como “BRT Palmas Sul, é o mais complexo em razão das intervenções necessárias à realização do empreendimento, incluindo desapropriações e construção de obras de grande porte;

(d) A licitação do trecho “BRT Palmas Sul” está prevista para o dia 20 de outubro próximo vindouro;

(e) Foi realizada perícia de Engenharia e Economia pela 5ª Coordenação e Revisão da Procuradoria da República que concluiu que a implantação do sistema BRT do tipo mais completo não foi tecnicamente fundamentada, podendo implicar gasto desproporcional de recursos públicos;

(f) Aponta que o Manual do BRT editado pelo Ministério das Cidades estabelece que essa modalidade de corredor de transporte coletivo exige demanda real de usuários entre 15.000 e 45.000 passageiros por hora no mesmo sentido;

Amante

Autos nº: 8316-13.2015

(g) Descreve que foi desconsiderada a demanda necessária para a implantação do corredor de transporte coletivo porquanto Palmas tem atualmente uma demanda estimada de apenas 3.700 passageiros por hora no mesmo sentido. Defende que a expectativa em 20 anos é de que Palmas atinja demanda de apenas 7.000 passageiros por hora no mesmo sentido. Aponta que a estimativa de demanda atual feita pelo **MUNICÍPIO DE PALMAS** está superestimada porque seria semelhante a da cidade de Curitiba que tem mais de 1.750.000 habitantes.

(h) Narra que a cidade de Londrina (PR) desistiu da implantação do corredor de transporte coletivo devido à reduzida demanda de passageiros;

(i) Argumenta que a construção do corredor de transporte coletivo demandará gastos de R\$ 6.000.000,00 por quilômetro;

(j) O termo de referência elaborado em junho de 2015 atribui à vencedora da licitação a responsabilidade pela elaboração de pesquisa de demanda, levantamentos, estudos e serviços preliminares. Defende que esses serviços deveriam anteceder à escolha do tipo de BRT, sendo que, no caso, serão realizados após a licitação da empresa responsável pela construção das obras do corredor de transporte coletivo;

(k) Explica que a escolha do tipo de corredor de transporte coletivo mais completo sem a correspondente demanda implicará onerosidade excessiva das futuras tarifas em decorrência dos custos com a manutenção do sistema;

(l) Defende que a discricionariedade do administrador escolher o sistema de transporte municipal encontra limites no princípio da proporcionalidade e que a opção foi feita sem motivo e finalidade válidos. Quanto à motivação, sustenta que a implantação do sistema de BRT completo se amparou em motivação inexistente consistente na demanda de passageiros.

2. Em seguida o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** passou a defender o perigo da demora em razão dos elevados valores envolvidos nas obras a serem licitadas.

3. O demandante formulou os seguintes pedidos:

Amend

Autos nº: 8316-13.2015

4. (a) antecipação da tutela para determinar a suspensão da licitação do trecho BRT Palmas Sul até a produção de prova pericial tendente a avaliar a real demanda de passageiros, atual e futura, e a racionalidade da escolha do sistema de transporte coletivo de Palmas;
5. (b) fixação de multa para o caso de descumprimento da decisão judicial;
6. (c) intimação da UNIÃO para, querendo, integrar o polo ativo da demanda;
7. (c) a procedência do pedido para declarar a ilegalidade do projeto do sistema BRT tipo mais completo, com a consequente invalidação do ajuste firmado junto ao Ministério das Cidades;
8. Foi determinado que os demandados e a UNIÃO manifestassem previamente sobre a medida urgente postulada pela parte autora.
9. A CAIXA ECONÔMICA FEDERAL limitou-se a sustentar sua ilegitimidade passiva ao argumento de que é mera mandatária da UNIÃO.
10. O MUNICÍPIO DE PALMAS promoveu a denunciação da lide em face da UNIÃO alegando que o ajuste foi firmado com essa entidade. Requereu "*a procedência desta denunciação, para que seja incluída a UNIÃO no polo desta ação movida pelo Ministério Público*". Não formulou pedidos contra a UNIÃO.
11. A UNIÃO manifestou-se no sentido de não integrar a lide.
12. Em sua manifestação sobre a medida urgente postulada o MUNICÍPIO DE PALMAS alegou, em resumo, que:
 - (a) a pretensão da parte autora viola a separação de poderes porque objetiva controlar o juízo de conveniência e oportunidade da Administração Pública escolher o tipo de transporte público urbano. Nessa linha de argumentação defende que o pedido é juridicamente impossível e que não há interesse processual;

Dumênto

Autos nº: 8316-13.2015

(b) o contrato foi firmado diretamente com a UNIÃO, sendo esta responsável pela aprovação dos recursos, figurando a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL como mera repassadora. Diante disso conclui que a petição inicial é inepta porque a narração dos fatos não decorre a uma conclusão lógica;

(c) o deferimento da medida urgente postulada causaria prejuízos irreparáveis, de sorte que o perigo da demora inverso constitui impeditivo à concessão da liminar;

(d) a escolha do tipo de transporte coletivo a ser implantado foi feita em processo administrativo pautado pela observância das regras técnicas, financeiras e viabilidade do projeto;

(e) as provas unilateralmente produzidas pelo MINISTÉRIO PÚBLICO não são suficientes para invalidar a escolha do tipo de BRT;

(f) os dados sobre a demanda de passageiros de Palmas foram apresentados pelo MINISTÉRIO PÚBLICO de maneira equivocada, sem se atentar para fatores como aumento de demanda nos horários de pico, crescimento populacional a longo prazo, demanda reprimida e demanda potencial;

(g) não é obrigatória a regra contida na tabela 4.1 do Manual do BRT, do Ministério das Cidades (página 143), que estabelece a demanda de passageiros necessária para a implantação do respectivo tipo de BRT;

(h) esclarece que a demanda de passageiros em Palmas é de 4.600 passageiros por hora, no mesmo sentido. A projeção, considerando a expectativa de crescimento populacional de Palmas, é de que a demanda seja de 5.600 passageiros por hora, no mesmo sentido, quando da conclusão do empreendimento em 2019. Aponta que no ano da inauguração a demanda será de aproximadamente 7.000 passageiros por hora no mesmo sentido, em razão dos acréscimos decorrentes da demanda reprimida e potencial;

(i) argumenta que a escolha do tipo de BRT deve levar em consideração outros aspectos relevantes como densidade populacional, distribuição de viagens, clima, geografia, topografia e recursos financeiros disponíveis;

(j) o valor estimado do quilômetro da obra é adequado porque contempla regularização ambiental, ciclovias, calçadas, urbanização, pavimentação e recuperação de vias paralelas, obras de arte especiais, rede de fibra ótica e construções de estações para o BRT;

Quemelo

Autos nº: 8316-13.2015

(l) estudos realizados pelo MUNICÍPIO DE PALMAS em conjunto com o BID e CAIXA ECONÔMICA constataram que o tema da mobilidade e transporte urbano foi considerado “o maior desafio a ser enfrentado, tendo a seguir o tema da desigualdade urbana, uso do solo e ordenamento territorial”;

(m) destaca as vantagens do tipo de BRT escolhido e aponta as deficiências da modalidade sugerida pelos peritos do **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**.

13. É o relatório.

II. FUNDAMENTAÇÃO

PRESENÇA DA UNIÃO – LITISCONSÓRCIO PASSIVO NECESSÁRIO – APTIDÃO DA INICIAL

14. A narrativa dos fatos está em perfeita harmonia com a conclusão pretendida pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**. A exposição foi feita de forma clara e coerente. A argumentação fática e jurídica constante da peça de ingresso é, em tese, apta a embasar os pedidos formulados.

15. A pertinência subjetiva da lide em relação à UNIÃO, sustentada com razão pelo MUNICÍPIO DE PALMAS, não tem qualquer relação com a congruência da petição inicial. A questão obviamente diz respeito à legitimidade passiva da UNIÃO. Com efeito, a estipulação foi firmada entre a UNIÃO e o MUNICÍPIO DE PALMAS, tendo a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL figurado na avença como representante da UNIÃO (fls. 411-420).

16. A pretensão autoral, portanto, atinge diretamente a esfera jurídica jurídica da UNIÃO, sendo esta litisconsorte passiva necessária. A manifestação de desinteresse da UNIÃO não pode ser aceita. A alternativa processualmente aceitável para contornar o litisconsórcio passivo seria a UNIÃO migrar para o polo ativo, entretanto, a entidade preferiu “lavar as mãos”. O MINISTÉRIO PÚBLICO deve, assim, promover a citação da UNIÃO, sob pena de extinção do processo (CPC, art. 47, parágrafo único).

POSSIBILIDADE JURÍDICA DO PEDIDO

17. A questão relativa insindicabilidade do ato discricionário não diz respeito à possibilidade jurídica do pedido. O pedido, abstratamente considerado, é possível porque não há nenhuma norma constitucional impedindo o exercício da jurisdição no caso em exame.

Amant

Autos nº: 8316-13.2015

18. A objeção levantada pelo MUNICÍPIO DE PALMAS pertence ao mérito porque, na realidade, trata-se da procedência do pedido.

19. Rejeito a alegação de impossibilidade jurídica do pedido.

INTERESSE DE AGIR

20. O interesse processual resulta do binômio necessidade-adequação. A via eleita é adequada para o fim pretendido pela parte demandante. A necessidade do processo é evidente diante do litígio instaurado, demandando a atuação jurisdicional. Mais uma vez o MUNICÍPIO DE PALMAS está confundindo questões processuais com o mérito da demanda ao invocar razões de fundo como suporte para a argumentação alusiva às condições da ação.

21. Afasto a alegação de ausência de interesse de agir.

LEGITIMIDADE DA CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

22. A CAIXA ECONÔMICA FEDERAL deve figurar como litisconsorte passiva necessária porque é figura central na execução do contrato, tendo a incumbência, inclusive, de efetuar o desembolso dos recursos e receber a prestação de contas. Ademais, a pretensão de invalidar a avença atinge diretamente os interesses da empresa pública federal porque remunerada pelos serviços que presta à UNIÃO.

23. De consequência, mantenho a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL como litisconsorte passiva.

DENUNCIÇÃO DA LIDE

24. A denúncia da lide promovida pelo MUNICÍPIO DE PALMAS se funda na alegação de que a UNIÃO é parte legítima para figurar na relação processual. Como é cediço, a **denúncia da lide** é intervenção de terceiro que tem **finalidade específica: assegurar direito de regresso**. Não se presta à correção da pertinência subjetiva passiva da lide.

Amant



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO TOCANTINS
SEGUNDA VARA FEDERAL

Autos nº: 8316-13.2015

25. Além da fundamentação equivocada empreendida para postular a denunciação da lide, constata-se que não foi formulado qualquer pedido certo e determinado contra a UNIÃO, circunstância que bem demonstra a impertinência do pleito. A denunciação da lide consubstancia-se em **autêntica demanda** de uma das partes em face de um terceiro, **contra quem deve ser deduzido expresso pedido**. O SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA já decidiu que **“A denunciação da lide é ação, pelo que a peça na qual for formulado o requerimento deve satisfazer as exigências dos arts. 282 e 283 do CPC¹”**.

26. O MUNICÍPIO DE PALMAS **não formulou qualquer pedido que possa ser acolhido em caráter regressivo contra a litisdenunciada UNIÃO**. Se o MUNICÍPIO DE PALMAS pretendia direito de regresso em face da litisdenunciada deveria formular, expressamente, **pedido condenatório certo e determinado** (CPC, art. 286), o que não foi feito. Ressalta-se que o **princípio dispositivo** estabelece a diretriz de que o julgador tem o dever de **decidir a lide nos limites em que foi proposta, sendo defeso ao juiz conhecer de questões não suscitadas (CPC, art. 128)**. Não se pode, ainda, perder de vista que o artigo 283 do CPC determina que **os pedidos sejam interpretados restritivamente**.

27. A denunciação da lide deve ser indeferida.

MEDIDA URGENTE

28. Cuido da medida urgente postulada pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL que consiste na suspensão da licitação para escolha da pessoa jurídica responsável pela execução das obras de construção do corredor de transporte coletivo da cidade de Palmas, denominado “BRT Palmas Sul”.

29. A medida de natureza acautelatória pode ser examinada no corpo da ação principal principal, nos termos do artigo 273, § 7º, do Código de Processo Civil. O deferimento da medida cautelar exige a presença cumulativa da plausibilidade do alegado direito e do perigo da demora.

Adhemar Maciel

Autos nº: 8316-13.2015

PLAUSIBILIDADE DO ALEGADO DIREITO À CAUTELA

30. A **UNIÃO** e o **MUNICÍPIO DE PALMAS** firmaram ajuste denominado termo de compromisso nº 0444024-63/2014 (fls. 411-420) pactuando a transferência de R\$ 227.580.000,00 (cláusula quarta – fl. 413) destinados à construção da estrutura de transporte coletivo de passageiros concebida sob a forma de corredores de transporte exclusivos para ônibus que se convencionou denominar “BRT”.

31. O objeto da controvérsia é o trecho denominado “BRT Palmas Sul, um corredor de transporte coletivo com 15,45 km a ser construído na região sul de Palmas (cláusula primeira – fl. 411).

32. O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** sustenta, resumidamente, a nulidade da escolha do BRT do tipo completo por ausência de demanda de passageiros que motivasse a escolha.

33. É certo que há vários tipos de sistemas de transporte coletivo motorizado. De sistemas comuns em que ônibus concorrem com os automóveis privados até modernos corredores exclusivos para ônibus, dotados de sofisticada infraestrutura de apoio (passarelas, pontos de embarque, terminais de integração, calçadas, ciclovias, etc) denominados BRT. No caso em exame a escolha foi pelo tipo de BRT com vias segregadas de ônibus no canteiro central, com ultrapassagens nas paradas, possível uso de serviços expressos na paradas limitadas, utilização de cruzamentos em desnível em algumas interseções e prioridade semaforicas em outras. Pode-se dizer que a opção de Palmas foi pelo tipo de BRT quase completo.

34. A principal tese defensiva invocada pelo **MUNICÍPIO DE PALMAS** é de que a escolha do tipo de BRT insere-se no âmbito da discricionariedade administrativa.

35. A questão submetida ao crivo judicial diz respeito ao **descumprimento de requisitos técnicos** para escolha do sistema de mobilidade urbana coletiva motorizada. Esses requisitos técnicos, na minha compreensão, são atinentes à **legalidade, em sentido amplo, do ato administrativo**.

Queminto

Autos nº: 8316-13.2015

36. O Ministério das Cidades, que é a fonte dos recursos envolvidos, **tem regras técnicas que norteiam a escolha do tipo de BRT**. Segundo o Manual de BRT, Guia de Planejamento, do Ministério das Cidades (documento anexo em mídia e também disponível no site do Ministério das Cidades²) o tipo de BRT escolhido para Palmas é **adequado** para cidades com **demanda de 15.000 a 45.000 passageiros por hora no mesmo sentido** (página 143 do Manual – tabela 4.1). O manual em comento é a explicitação administrativa dos critérios técnicos a serem observados na escolha do tipo de transporte coletivo motorizado. Esses critérios objetivam cumprir o princípio constitucional da eficiência (art. 37 da Constituição), um dos fundamentos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12, art. 5º, IV e VII) que contempla também a *“justa distribuição dos benefícios e dos ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços”*. A escolha do tipo de BRT vinculado à demanda de passageiros tem por finalidade assegurar a justa distribuição dos benefícios e dos ônus decorrentes do empreendimento.

37. No tocante à **escolha do tipo de BRT o administrador não está totalmente livre para decidir**. A **decisão**, portanto, está **vinculada** à existência de **demanda** de passageiros, segundo as regras estabelecidas pela própria UNIÃO, por intermédio do Ministério das Cidades.

38. Não é por acaso que um dos itens obrigatórios para apresentação de proposta de financiamento de BRT ao Governo Federal é a demanda de passageiros. (item 6.1, fl. 546).

39. O MUNICÍPIO DE PALMAS informou que **a cidade tem fluxo** de 89.194 passageiros por dia (fl. 546, item 6.1), o que equivale a **3.716,41 passageiros por hora**, entretanto, a escolha foi pelo tipo de BRT tecnicamente adequado para demanda locais com demanda de 15.000 a 45.000 passageiros por hora no mesmo sentido.

Rumenes

Autos nº: 8316-13.2015

40. Os documentos indicam que o requisito técnico não foi levado em consideração quando da escolha do tipo de BRT, o que aparenta violar a Lei 12.587/12, na parte que estabelece como princípio da Política Nacional de Mobilidade Urbana a *“justa distribuição dos benefícios e dos ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços”* (art. 5º, IV e VII). É que a **escolha** de uma modalidade de transporte coletivo em **descompasso** com a **demanda** de passageiros **implicará onerosidade excessiva** para o Município que pagará o financiamento federal, **custo esse que certamente será repassado para as tarifas pagas pelos usuários**. A legislação em comento estabelece como diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana a *“mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade”*, o que recomenda a observância da demanda de passageiros quando da escolha do tipo de BRT.

41. É nesse contexto que a UNIÃO não poderia, descumprindo as próprias regras que criou, financiar empreendimento cuja demanda aparenta ser inferior àquela exigida.

42. A presente demanda versa questão que apenas aparenta tangenciar o poder discricionário do administrador. A insindicabilidade dos atos administrativos discricionários nunca foi absoluta, presente a **garantia fundamental da ampla proteção judiciária** consagrada na cláusula constitucional de que *“a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito”* (artigo 5º, XXXV).

43. Assim é que, ainda que a escolha do sistema de transporte urbano fosse puramente discricionária, **todo ato administrativo** (discricionário ou vinculado) deve conter os **elementos** de competência, objeto, forma, **motivo** e finalidade. A propósito a Lei 4717/65 estabelece que **são nulos** os atos lesivos ao patrimônio nos casos de incompetência, vício de forma, ilegalidade do objeto, **inexistência dos motivos** e desvio de finalidade.

44. No caso em exame a escolha do tipo de sistema de transporte coletivo em corredor de trânsito rápido fundou-se em **motivação fática divorciada da realidade: existência de demanda de passageiros que justificaria o tipo mais completo de BRT**.

Amanta

Autos nº: 8316-13.2015

45. MARIA SYLVIA ZANELA DI PETRO leciona que “**a ausência de motivo ou a indicação de motivo falso invalidam o ato administrativo**”³. A melhor a melhor compreensão jurisprudencial é no sentido de que “**se a Administração Pública norteou sua conduta em função de parâmetro que se revelou inexistente, o ato administrativo não pode ser mantido, e o controle jurisdicional, nesse tocante, é plenamente autorizado pela ordem jurídica, com afastamento da alegação de intocabilidade da discricionariedade administrativa**” (AGARESP 201400822794, HERMAN BENJAMIN, STJ - SEGUNDA TURMA, DJE DATA:18/08/2014).

46. O controle jurisdicional que se pretende, portanto, não incide sobre a conveniência e oportunidade da escolha da modalidade de transporte coletivo urbano. A sindicância pretendida incide sobre a ilegalidade do ato de escolha **consistente na aparente violação das regras postas pela própria União**, consubstanciadas no Manual do BRT do Ministério das Cidades, regras essas que estão em conformidade com lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12).

47. Chama a atenção, embora seja ponto que mereça melhores esclarecimentos técnicos, o aparente elevado valor do quilômetro da obra. Considerando que serão gastos R\$ 238.384.642,26 em apenas 15,45 km, **o valor médio a ser pago com recursos públicos é de R\$ 15.399.048,80 por quilometro!**

48. Constata-se a presença de **plausibilidade** nas alegações da parte demandante.

PERIGO DA DEMORA

49. O **perigo da demora** resulta do **expressivo volume de recursos federais envolvidos** e da proximidade de desembolso financeiro que ocorrerá com o início das obras.

50. A suspensão da licitação, entretanto, seria uma medida drástica e que não se apresenta como necessária porque a continuidade do certame não é capaz de, por si só, causar prejuízos. A suspensão de um procedimento licitatório dispendioso poderia causar dano inverso ao MUNICÍPIO DE PALMAS.

Amanta

Autos nº: 8316-13.2015

51. A medida cautelar deve ser concedida em menor extensão, apenas para impedir o desembolso financeiro de recursos da UNIÃO até a realização da prova pericial nestes autos. Com essa medida é possível adotar providências probatórias tendentes ao melhor esclarecimento das questões técnicas envolvidas, notadamente sobre a demanda de passageiros presente e futura e compatibilidade dos custos previstos para a realização das obras. **Se as partes colaborarem com a rápida produção da prova técnica, especialmente custeio dos honorários periciais, a questão poderá ser julgada em poucos meses.**

52. Para que o MUNICÍPIO DE PALMAS não corra risco de perder os recursos federais, é prudente determinar, como medida de contracautela, que a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL se abstenha de devolvê-los aos cofres da UNIÃO.

MEDIDA CAUTELAR PROBATÓRIA – ANTECIPAÇÃO DE PROVA

53. As medidas cautelares podem ser deferidas de ofício pelo juiz, consoante prevê o artigo 798 do CPC, uma vez são instrumento da jurisdição, preordenadas a assegurar o resultado prático e útil do processo.

54. Dentre as medidas cautelares está a produção antecipada de provas (CPC, art. 846) que pode consistir em exame pericial. A necessidade da prova técnica já foi explicitada acima. O perigo da demora para a cautelar probatória decorre do iminente início das obras questionadas.

55. Assim, determino a produção antecipada de prova pericial na área de Engenharia Civil para avaliar a existência de demanda de passageiros, presente e futura, e avaliação dos custos envolvidos.

II. CONCLUSÃO

56. Ante o exposto, **decido**:

57. **(a) conceder** parcialmente a medida cautelar postulada pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL para **determinar** que a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL se **abstenha de efetuar qualquer desembolso financeiro** dos recursos para construção do sistema de transporte coletivo em corredor de trânsito rápido (BRT Palmas Sul) (referente ao de compromisso nº 0444024-63/2014), sob pena de pagamento de multa correspondente ao dobro de cada valor liberado, até a deliberação judicial acerca do laudo pericial a ser apresentado nos autos;

Quarenta

Autos nº: 8316-13.2015

58. **(b) manter** a realização da licitação e de todos os atos que não importem desembolso de recursos públicos federais;
59. **(c) determinar** produção antecipada de prova pericial na área de Engenharia Civil;
60. **(d) indeferir** a denunciação da lide promovida pelo MUNICÍPIO DE PALMAS contra a UNIÃO;
61. **(e) rejeitar** as preliminares de inépcia da inicial, impossibilidade jurídica do pedido e falta de interesse de agir suscitadas pelo MUNICÍPIO DE PALMAS;
62. **(f) rejeitar** a alegação de ilegitimidade passiva invocada pela CAIXA ECONÔMICA FEDERAL;
63. **(g) determinar** que o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL promova a citação da UNIÃO como litisconsorte passiva necessária, sob pena de extinção.

PROVIDÊNCIAS DE IMPULSO PROCESSUAL

64. A Secretaria da Vara Federal deverá adotar as seguintes providências:
65. (a) intimar as partes e a UNIÃO acerca desta decisão;
66. (b) intimar as partes para, em 05 dias, indicarem assistentes técnicos e formularem quesitos;
67. (c) adotar as providências do item anterior em relação à UNIÃO, caso seja promovida a sua citação pela parte autora;
68. (d) oficiar à Universidade Federal do Tocantins, Faculdade Católica, Universidade Luterana e Conselho Regional de Engenharia requisitando, em 05 dias, os nomes e endereços de 05 (cinco) Engenheiros Civis com experiência de mais de 05 anos e/ou formação (pós graduação, mestrado ou doutorado) nas áreas de trânsito e/ou mobilidade urbana;
69. (e) intimar as partes e a UNIÃO para, em 05 dias, esclarecerem se concordam com o custeio das despesas com honorários periciais, independentemente das regras de distribuição das responsabilidades processuais pelo pagamento das despesas do processo;

Amante



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO TOCANTINS
SEGUNDA VARA FEDERAL

Autos nº: 8316-13.2015

70. (f) citar o MUNICÍPIO DE PALMAS e a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL para apresentarem respostas no prazo de 60 dias;

71. (f) adotar a mesma providência em relação à UNIÃO, caso a parte autora promova a sua citação;

72. (h) digitalizar todos documentos que acompanham a inicial e manifestações das partes e juntar aos autos em mídia digital, devendo ser arquivada uma via no servidor de rede ou em local seguro da Secretaria da Vara.

73. Palmas, 02 de outubro de 2015.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Adelmar'.

Adelmar Aires Pimenta da Silva

JUIZ FEDERAL