

**RECURSO ESPECIAL Nº 1.762.224 - SP (2016/0234509-3)**

**RELATOR** : **MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE**  
**RECORRENTE** : MARIO SERGIO DE MORAES  
**RECORRENTE** : ELIANE DE CAMPOS MORAES  
**RECORRENTE** : ADEMIR JOSE CALENZANI  
**RECORRENTE** : MARILENE LIMA CALENZANI  
**ADVOGADOS** : FREDERICO FONTOURA DA SILVA CAIS - SP136615  
HOMAR CAIS - SP016650  
CÁSSIO HILDEBRAND PIRES DA CUNHA - DF025831  
VICTOR FELFILI ARAGÃO - DF035325  
**RECORRIDO** : DERSA DESENVOLVIMENTO RODOVIARIO SA  
**ADVOGADOS** : FATIMA LUIZA ALEXANDRE - SP105301  
RENATA DE FREITAS BADDINI - SP182601  
SABRINA MARADEI SILVA - SP164072

**EMENTA**

RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. ACIDENTE DE TRÂNSITO. RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA. AUSÊNCIA DE NEXO DE CAUSALIDADE. CULPA EXCLUSIVA DE TERCEIRO RECONHECIDA PELO TRIBUNAL DE ORIGEM. EXCESSO DE VELOCIDADE E IMPRUDÊNCIA DO CONDUTOR DO VEÍCULO. EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE. RODOVIA QUE SE ENCONTRAVA DENTRO DAS NORMAS REGULAMENTARES DE SEGURANÇA DA ABNT E DO DNER. IMPROCEDÊNCIA DA AÇÃO FUNDAMENTADA NAS PROVAS COLHIDAS NOS AUTOS, NOTADAMENTE NOS LAUDOS TÉCNICOS JUNTADOS PELA RÉ E NO LAUDO PERICIAL REALIZADO. AUSÊNCIA DE VÍCIOS NO ACÓRDÃO RECORRIDO. INEXISTÊNCIA DE CONTRADIÇÃO, OBSCURIDADE E OMISSÃO. DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL NÃO CARACTERIZADA. QUESTÕES FÁTICAS DISTINTAS DOS ACÓRDÃOS PARADIGMA E RECORRIDO. RECURSO DESPROVIDO.

1. Nos termos do que proclama a Constituição Federal, em seu art. 37, § 6º, a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público - concessionárias e permissionárias - por danos causados a terceiros é objetiva, sendo prescindível a demonstração da ocorrência de culpa.

1.1. A configuração de tal responsabilidade, contudo, pode ser afastada em caso de culpa exclusiva da vítima, de terceiro ou, ainda, em caso fortuito ou força maior, tendo em vista que, nessas hipóteses, haverá o rompimento do nexo de causalidade.

2. Na hipótese, o Tribunal de origem, embora tenha reconhecido a responsabilidade objetiva da ré, entendeu, com base no conjunto fático-probatório dos autos, que a causa dos danos não foi a falta de segurança na rodovia, mas, sim, o desgoverno do veículo que atravessou o canteiro central - com 13 (treze) metros de largura - e atingiu o automóvel das vítimas na pista contrária, circunstância que fez romper o nexo de causalidade, afastando-se, assim, a responsabilidade civil da concessionária.

2.1. Ademais, a alegação dos recorrentes de que a instalação de uma barreira de concreto teria evitado a morte das vítimas, o que supostamente caracterizaria a deficiência na segurança da rodovia, foi devidamente afastada pelo Tribunal de origem ao consignar que a instalação desse mecanismo de segurança deve ser feita com moderação, de acordo com as normas técnicas correlatas, porquanto a existência do chamado *guard rail* em local desnecessário, como na hipótese, embora pudesse ter parado o veículo desgovernado, impedindo-o de atravessar o canteiro central e atingido o automóvel dos filhos dos autores, poderia também ter causado mais mortes no acidente.

2.2. Aliás, por esse motivo é que as normas da ABNT e do DNER, seguidas à risca na

# Superior Tribunal de Justiça

Rodovia Ayrton Senna (ao menos no trecho do acidente aqui examinado), conforme reconhecido pelo acórdão recorrido e pela perícia realizada, não determinam a obrigatoriedade de instalação dos *guard rails* em toda a rodovia, mas apenas em determinados locais onde o perigo é especialmente maior, como, por exemplo, quando há abismos, lagos, rios, dentre outros.

**2.3.** Embora seja desejado por todos, não há possibilidade de que uma rodovia seja absolutamente segura contra todo e qualquer tipo de acidente, sobretudo quando causado por imprudência ou imperícia dos motoristas, como ocorrido na espécie.

**3.** Conquanto o Tribunal de Justiça tenha feito referências a notícias extraídas da internet concernentes à qualidade da Rodovia Ayrton Senna, verifica-se que o acórdão recorrido está integralmente fundamentado nas provas colhidas nos autos, notadamente na análise dos laudos juntados pela DERSA, dos documentos emitidos pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo e do laudo pericial.

**4.** Não há que se falar em obscuridade, contradição ou omissão no acórdão recorrido, razão pela qual não se verifica a apontada violação do art. 535 do CPC/1973.

**5.** A divergência jurisprudencial não ficou devidamente caracterizada, tendo em vista a manifesta ausência de similitude fática entre os acórdãos paradigma e recorrido.

**6.** Recurso especial desprovido.

## ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, por maioria, negar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Votou vencido o Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino.

Os Srs. Ministros Moura Ribeiro (Presidente), Nancy Andrichi e Ricardo Villas Bôas Cueva votaram com o Sr. Ministro Relator.

Brasília, 04 de dezembro de 2018 (data do julgamento).

MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE, Relator

**RECURSO ESPECIAL Nº 1.762.224 - SP (2016/0234509-3)**

**RELATÓRIO**

**O SENHOR MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE:**

Mário Sérgio de Moraes, Eliane de Campos Moraes, Ademir José Calenzani e Marilene Lima Calenzani ajuizaram ação de indenização por danos materiais e morais contra DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A, concessionária de serviço público, argumentando, em síntese, que, no dia 28 de fevereiro de 2003, o filho do primeiro casal, Diogo de Campos Moraes, juntamente com o filho do segundo casal, Luigi Lima Calenzani, faleceram na Rodovia Ayrton Sena, a qual é administrada pela requerida, na altura do quilometro 39, próximo ao Município de Itaquaquecetuba/SP, tendo em vista que o veículo foi atingido por um outro automóvel, um Ford Ka, que, trafegando na pista oposta, perdeu o controle, atravessou o canteiro central da rodovia e atingiu o veículo conduzido pelos filhos dos autores.

O Juízo de primeiro grau julgou procedentes os pedidos para condenar a requerida ao pagamento dos danos materiais indicados na inicial, bem como ao pagamento de danos morais no valor de 200 (duzentos) salários mínimos (e-STJ, fls. 554-565).

Em apelação de ambas as partes, o Tribunal de Justiça de São Paulo, por maioria de votos, julgou procedente o recurso da DERSA e prejudicado o apelo dos autores, em acórdão assim ementado (e-STJ, fls. 750):

**ACIDENTE - VEÍCULO QUE INVADIU A PISTA OPOSTA, APÓS PASSAR PELO CANTEIRO CENTRAL COM 13 METROS DE LARGURA** - irresponsabilidade do Dersa pelo evento morte gerado pela culpa exclusiva de uma das vítimas, que estava em alta velocidade ou pelo fortuito interno consistente no estouro do pneu do veículo - A Rodovia Carvalho Pinto (Ayrton Senna) é considerada uma das mais seguras do Brasil - normas de segurança da ABNT e do DNER seguidas - ausência de defeito - não há obrigatoriedade de barreiras metálicas ao longo de toda a via - evento não indenizável.

**Recurso da Dersa provido. Recurso adesivo prejudicado.**

Posteriormente, os embargos infringentes manejados contra o referido acórdão foram rejeitados pelo Tribunal de origem, também por maioria de votos. O

*decisum* foi assim resumido (e-STJ, fl. 858):

EMBARGOS INFRINGENTES. Acidente de trânsito. Danos. Indenização. Responsabilidade atribuída à concessionária responsável pela rodovia. Veículo desgovernado que atravessa o canteiro central e atinge o veículo das vítimas nas pistas de sentido contrário. Falta de barreira do canteiro central que teria contribuído para os danos. Canteiro central com cerca de treze metros de largura. Falta de indicação técnica para tal proteção, que poderia ter contido o veículo desgovernado, mas não evitado que atingisse outros do mesmo sentido de direção. Choque do veículo contra mureta de concreto ou '*guard rail*' metálico que poderia contribuir para intensificar os danos em vez de minimizar, motivo pelo qual a proteção é mais recomendada para evitar que veículos caiam de pontes ou viadutos, em rios, canais ou ribanceiras. Causa eficiente do acidente sem nexo de causalidade com a atuação da concessionária responsável pela rodovia. Demanda improcedente. Prevalência dos votos vencedores. Embargos rejeitados.

Os embargos de declaração opostos ao referido acórdão foram rejeitados.

Daí o presente recurso especial, em que os recorrentes alegam que o acórdão recorrido violou os arts. 8º, 14 e 22 do Código de Defesa do Consumidor, porquanto, nos termos dos referidos dispositivos legais, "o prestador de serviços, no caso a concessionária do serviço público responsável pela administração da Rodovia Ayrton Senna (DERSA), tem obrigação legal de fornecer um serviço adequado, eficiente e, sobretudo, seguro aos consumidores, usuários da rodovia, sob pena de responder pelos danos causados" (e-STJ, fl. 891).

E, no caso em análise, "o laudo pericial demonstrou através de cálculos (fls. 345/346), dados estatísticos, estudos de probabilidade, bem como comparação com outros trechos com traçados semelhantes, que a rodovia Ayrton Senna, no trecho específico onde ocorreu o acidente, não é segura e que a eventual instalação de uma barreira de concreto naquele trecho teria evitado pelo menos duas mortes" (e-STJ, fl. 892).

Reforçam que "a DERSA tinha obrigação legal de fornecer o máximo de segurança possível, não tendo ela fornecido nem mesmo a adequada para o trecho específico onde ocorreu o acidente. Em outras palavras, não forneceu a segurança que o consumidor do serviço, usuário da rodovia, que trafega a 120Km/h (velocidade máxima permitida) no Km 39+100 pode e deve esperar. Seu comportamento (conduta omissiva ou comissiva) foi, portanto, muito inferior ao padrão legal exigível ou esperável. Daí a sua

# *Superior Tribunal de Justiça*

culpa" (e-STJ, fl. 898).

Subsidiariamente, apontam que o Tribunal de origem violou os arts. 131 e 458, II, do Código de Processo Civil de 1973, tendo em vista que "o v. acórdão da apelação, como reforço argumentativo, buscou desqualificar dados objetivos constantes do laudo pericial a partir de informações extraídas de site desconhecido (www.aceguarulhos.com.br) e pesquisa realizada no Google, sendo certo que tais dados não se submeteram ao contraditório das partes e somente foram inseridos no processo no voto do MM. Desembargador Relator do recurso de apelação" (e-STJ, fl. 901).

Aduzem, ainda, que houve negativa de vigência ao art. 535 do CPC/1973, em razão da existência de contradição, obscuridade e omissão no acórdão recorrido.

A contradição se revela porque "ora se afirma que a causa dos danos não foi a ausência de obstáculo, e em outro momento se afirma que a existência de tal obstáculo poderia ter contido o veículo desgovernado que ocasionou a morte dos filhos dos embargantes" (e-STJ, fl. 905).

Já a obscuridade é apontada porque, "ao afirmar que a existência da barreira poderia ter contido o veículo desgovernado (fato comprovado pelo laudo pericial) e, na seqüência passar a — com o máximo respeito — tecer ilações sobre eventual possibilidade de tal fato gerar risco para os veículos que trafegam pelo mesmo lado do veículo desgovernado, o v. acórdão deixa dúvidas sobre a obrigatoriedade ou não de a concessionária do serviço público seguir estritamente o que diz as normas técnicas e nada além ou diferente disso. Isto porque, conforme apurado pela perícia, em trechos com traçados semelhantes ao do acidente, a DERSA instalou defensas metálicas ou barreiras de concreto" (e-STJ, fl. 905).

A omissão, por sua vez, consiste no fato de que o acórdão deixou "de esclarecer se a ABNT pode ou não limitar o dever de segurança imposto de forma ampla no Código de Defesa do Consumidor" (e-STJ, fl. 906).

Por fim, alegam que houve divergência de entendimento proferido no acórdão recorrido em relação a julgado do Tribunal de Justiça de Minas Gerais e do Superior Tribunal de Justiça, no que concerne à interpretação da norma contida no art. 14, §§ 1º e 3º, II, do Código de Defesa do Consumidor.

Buscam, assim, o provimento do recurso especial para que seja julgada

# *Superior Tribunal de Justiça*

procedente a ação indenizatória.

É o relatório.



**RECURSO ESPECIAL Nº 1.762.224 - SP (2016/0234509-3)**

**VOTO**

**O SENHOR MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE (RELATOR):**

Os recorrentes, após lastimável acidente de trânsito no qual foram vitimados os seus filhos, propuseram ação indenizatória contra a recorrida, concessionária da rodovia Ayrton Senna, sob o fundamento de que ela não teria proporcionado mecanismo adequado de proteção, consistente em barreiras, muros ou defensas metálicas que fizessem a separação das rodovias, de modo a impedir a invasão de veículo que trafegava, em contramão de direção, na outra pista.

A ação, que havia sido julgada procedente em primeiro grau, teve desfecho desfavorável à pretensão dos recorrentes em grau de apelação, cujo acórdão, proferido por maioria, deu azo à oposição de embargos infringentes, os quais mantiveram o reconhecimento de improcedência do pedido indenizatório.

Feito esse breve resumo, passo ao exame das alegações do recurso especial.

**1. Da violação dos arts. 8º, 14 e 22 do Código de Defesa do Consumidor**

Nos termos do que proclama a Constituição Federal, em seu art. 37, § 6º, a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público - concessionárias e permissionárias - por danos causados a terceiros é objetiva, sendo prescindível a demonstração da ocorrência de culpa.

A configuração de tal responsabilidade, contudo, pode ser afastada em caso de culpa exclusiva da vítima, de terceiro ou, ainda, em caso fortuito ou força maior, tendo em vista que, nessas hipóteses, haverá o rompimento do nexo de causalidade.

O acórdão de apelação, que reformou a sentença para julgar improcedente a ação, está assim fundamentado:

No caso em tela, temos uma ação de indenização promovida pelos pais de dois jovens que estavam em um veículo Corsa, no dia 28 de fevereiro de 2003, na rodovia Ayrton Senna, sentido São Paulo-Mogi,

aproximadamente na altura do município de Itaquaquecetuba, e que, em decorrência de um acidente vieram a falecer.

Narram que o Diogo e Luigi estavam num Corsa quando um veículo Ford Ka, dirigido por Leda Natalie, que trafegava no sentido contrário (Mogi-São Paulo) perdeu o controle, atravessou o canteiro central e ingressou na via no lado oposto colidindo com o Corsa, dirigido por Diogo, resultando na morte imediata de Leda, Diogo e Luigi.

Sustentam os autores que o evento morte só ocorreu porque na rodovia em questão não há barreiras metálicas, *guard rail*, muros de proteção que dividem as vias opostas, havendo, portanto, desrespeito ao dever de segurança.

Ocorre que a rodovia Ayrton Senna é considerada uma das melhores estradas no Brasil, e assim o é exatamente por respeitar as normas de segurança estabelecidas pela ABNT e verificadas como necessárias em razão dos estudos feitos pela própria Dersa.

O corredor - com trecho em Guarulhos de 12 quilômetros (km 18 ao km 30) - foi considerado ótimo em todos os três quesitos analisados: pavimentação, sinalização e geometria.

O laudo pericial realizado a fls. 320 o perito conclui que deveria haver mais itens de segurança na rodovia, mas não nega que o réu utiliza dos itens aconselhados pela ABNT.

Por certo que as normas da ABNT não são máximas, podendo o réu ampliar os itens de segurança. As regras da ABNT são pautadas em estudos e estatísticas que não podem ser ignoradas.

O atendimento às determinações do contido nas regras da ABNT constitui um verdadeiro atestado de eficiência, como se fosse uma certificação de qualidade. Não dizem as normas que elas são mínimas e em certos casos devem ser superadas. Elas são suficientes.

Não se pode exigir do Dersa que aplique mais segurança do que aquelas que, por meio de estudos, são consideradas suficientes. Não existe uma estrada à prova de acidentes ou mortes. Quem dera todas as estradas do Brasil fossem 'perigosas' como a Ayrton Senna/Carvalho Pinto.

No caso em tela, por exemplo, a motorista do Ford Ka certamente estava em velocidade excessiva, incompatível com a velocidade permitida para o local, pois de outra forma não teria atravessado o canteiro e atingido o outro carro com tanta violência.

**Vejamos: o Ford Ka estava na pista 3 sentido Mogi-São Paulo, quando o seu pneu dianteiro estourou. Então, o carro perdeu o**



controle e atravessou a pista, passou pelo canteiro central de 13 metros e invadiu a pista oposta, atingindo o veículo Corsa, que estava na pista 3 sentido São Paulo - Mogi, capotando ao final. Toda essa energia só é adquirida com alta velocidade, já que o carro era pequeno e leve (Ford KA).

Além disso, o volante do Ford Ka não estava sendo corretamente segurado, pois de outra forma a sua condutora teria mantido o carro na pista e teria conseguido reduzir sua velocidade até parar.

Os *guard rails*, até certo ponto, são causa de insegurança. Uma simples pesquisa no Google é possível ver o parecer de vários especialistas que dizem que as barreiras metálicas funcionam como verdadeiras guilhotinas, principalmente para os motociclistas, cujos corpos, nos acidentes, tendem a atingir os postes de sustentação dessas defensas metálicas. Isso é muito perigoso.

Os locais em que se iniciam os *guard rails* são especialmente perigosos, pois podem penetrar nos carros e nos ocupantes, como se fossem lanças medievais.

Desta feita, o item que poderia, em tese, ter parado o veículo Ka, pode também causar mais mortes, nos casos de acidente com motos. Não se pode exigir que este seja um item de segurança obrigatório, mas sim que esteja presente em locais onde o perigo é especialmente grande, principalmente de choques contra pontos fixos, como postes, placas, pilastras de viadutos ou então quando há abismos, lagos, rios, etc.

A implantação do *guard rail* deve ser feita com certa moderação, de acordo com as recomendações técnicas. O *guard rail* não é infalível. Se ele existisse no local, mesmo sendo desnecessário, poderia ter feito com que o Ka, em alta velocidade voltasse para a própria pista em que estava e atingisse outros veículos. Nas corridas de automóveis, mesmo com todos trafegando no mesmo sentido, há casos de carros que batem nas proteções e voltam atravessados no meio da pista, causando acidentes igualmente fatais. Poderia também o Ford Ka ter explodido com a batida, o que geraria outros acidentes, igualmente.

Houve culpa exclusiva da motorista do Ford Ka, que pagou com a vida, não se podendo atribuir a causa da morte dos ocupantes do Corsa à ausência de barreiras, de modo que improcede o pedido de indenização, que deve ser voltado contra o causador do acidente.

Quanto são os acidentes em que os carros não são parados por barreiras, muros, postes e árvores? A alta velocidade torna o veículo uma arma. Esta Câmara já julgou casos de veículos que transpuseram

esses obstáculos. Logo, não se pode aceitar como inquestionável a conclusão do laudo pericial de que o Ford Ka seria parado pela barreira e não atingiria o Corsa.

Ainda que certo estivesse o perito - e não está - não há dever de a requerida instalar *guard rail* contínuo em toda a extensão da rodovia, dos dois lados. Para isso existe um largo canteiro com inclinação.

Entendimento diverso levaria à responsabilidade pelo risco integral. É sabido que na teoria do risco integral a Administração responde por todo e qualquer dano, sem que haja necessidade denexo causal com sua atuação, é o caso do dano ambiental, do dano decorrente de ataques de terroristas contra a aviação civil e nos casos de acidentes e danos radioativos e nucleares (*numerus apertus*).

Desta forma, imprescindível que haja nexode causalidade ou que possa ser imputada a responsabilidade ao Dersa, o que não se vê no case em tela. **Não se vê falha construtiva naquele trecho da estrada.**

**Os documentos emitidos pela secretaria da segurança pública, que contam com fé pública, dão notícia que a pista em questão estava em bom estado de conservação, não há qualquer menção à existência de óleo na pista ou buracos, por exemplo. Pista em bom estado de conservação e iluminação adequada. O trecho naquele local tem uma longa reta, de modo que só resta a falta de cautela da motorista (conservação dos pneus, velocidade e firmeza ao segurar o volante), pois diariamente pneus furam e estouram e nem por isso todas essas ocorrências se transformam em acidentes.**

(...)

Em suma, **não há responsabilização a ser atribuída ao réu, que agiu, na construção e na manutenção da rodovia, dentro dos parâmetros de segurança exigidos pela ABNT e pelo DNER, sem que se possa exigir além daquilo que é considerado adequado pelas normas em termos de precaução.**

**Não é possível exigir que o Dersa tome precaução contra todo e qualquer tipo de acidente que possa vir a ocorrer em decorrência da má conduta dos usuários, até mesmo porque isso é praticamente impossível, sob pena de ser aplicada a teoria do risco integral.**

Não se discute a dor dos autores, mas por ela, que decorreu exclusivamente de ato de terceiro, a parte requerida não pode responder, ao contrário do entendimento da r. sentença. O que houve foi uma fatalidade.

Como visto, o Tribunal de origem, embora tenha reconhecido a

# Superior Tribunal de Justiça

responsabilidade objetiva da ré, entendeu, com base no conjunto fático-probatório dos autos, que a causa dos danos não foi a falta de segurança na rodovia, mas, sim, o desgoverno do veículo que atravessou o canteiro central - com 13 (treze) metros de largura - e atingiu o automóvel das vítimas na pista contrária, circunstância que fez romper o nexo de causalidade, afastando, assim, a responsabilidade da concessionária.

Destaca-se, ainda, trecho do voto do Desembargador Revisor reconhecendo que "pelos vestígios de frenagem (fls. 35), e pelas terríveis consequências do acidente, fica claro que o automóvel CTI 8731 desenvolvia alta velocidade para um veículo pequeno e leve, circunstância que, somada à imperícia da motorista, foi determinante e fundamental para o evento e para as sentidas mortes das vítimas" (e-STJ, fl. 760).

Ademais, a alegação dos recorrentes de que a instalação de uma barreira de concreto teria evitado a morte das vítimas, o que caracterizaria a deficiência na segurança da rodovia, foi devidamente afastada pelo Tribunal de origem ao consignar que a instalação dos chamados "*guard rails* deve ser feita com certa moderação, de acordo com as recomendações técnicas", porquanto "se ele existisse no local, mesmo sendo desnecessário, poderia ter feito com que o Ka, em alta velocidade, voltasse para a própria pista em que estava e atingisse outros veículos" ou "poderia também o Ford Ka ter explodido com a batida, o que geraria outros acidentes, igualmente" (e-STJ, fls. 754-755).

Em outras palavras, o que poderia ter parado o veículo Ford Ka, impedindo-o de atravessar o canteiro central e atingido o veículo dos filhos dos autores, poderia também ter causado mais mortes.

Aliás, por esse motivo é que as normas da ABNT, seguidas à risca na Rodovia Ayrton Senna (ao menos no trecho do acidente aqui examinado), conforme reconhecido pelo acórdão recorrido e pela perícia realizada, não determinam a obrigatoriedade de instalação dos *guard rails* em toda a rodovia, mas, sim, "que esteja presente em locais onde o perigo é especialmente grande, principalmente de choques contra pontos fixos, como postes, placas, pilastras de viadutos ou então quando há abismos, lagos, rios, etc" (e-STJ, fl. 754, trecho do acórdão de apelação).

Por ocasião do julgamento dos embargos infringentes, também ficou registrado que "(...) as normas que regem a matéria não exigem a colocação de 'defensas' em toda a extensão de estradas desse porte (...), mormente em trecho onde a largura do

canteiro central atingia nada menos do que 13 metros, o que revela grande e suficiente separação entre as pistas, desde que os usuários respeitem as regras de tráfego. Quando há perigo real, como nas proximidades de pontes, viadutos, aterros, canais de drenagem, as 'defensas' estão colocadas [pela DERSA], como se evidenciou nos autos" (e-STJ, fl. 760), porquanto a concessionária "observava as normas de segurança da ABNT e do DNER" (e-STJ, fl. 859).

Como se viu, a Rodovia Ayrton Senna estava dentro das normas de segurança exigíveis e o acidente se deu por fatos que não tinham relação com alguma deficiência ou falta de segurança que se pudesse atribuir à concessionária.

Situações completamente distintas, apenas para citar alguns exemplos, seria se o veículo Ford KA tivesse perdido o controle em razão da existência de óleo ou alguma outra deficiência ("buraco") na pista, ou até mesmo se, pelas características do local do acidente, fosse recomendado a instalação de barreiras (*guard rails*) e a concessionária não tivesse implementado esse mecanismo de segurança, circunstâncias, contudo, não ocorridas no caso em análise.

Além disso, não se trata de definir, como pretendem os recorrentes, se as normas de segurança da ABNT e do DNER, as quais foram rigorosamente seguidas pela DERSA no trecho do acidente na Rodovia Ayrton Senna, "são regras absolutas, baseadas em estudos inequívocos", ou "referências mínimas que devem ser adotadas pela concessionária de serviço público para que obtenha (e mantenha) a concessão da exploração da rodovia" (e-STJ, fl. 895).

A questão a ser analisada é se o acidente ocorreu em decorrência de fatos relacionados a eventuais falhas na segurança da rodovia, o que foi devidamente afastado pelo Tribunal de origem, reconhecendo-se, na verdade, a culpa exclusiva de terceiro.

Ora, nos termos do que constou no acórdão recorrido, "não é possível exigir que a Dersa tome precaução contra todo e qualquer tipo de acidente que possa vir a ocorrer em decorrência da má conduta dos usuários, até mesmo porque isso é praticamente impossível, sob pena de ser aplicada a teoria do risco integral" (e-STJ, fls. 757-758).

Com efeito, embora seja desejado por todos, não há possibilidade de que uma rodovia seja absolutamente segura contra todo e qualquer tipo de acidente, sobretudo

quando causado por imprudência ou imperícia de motoristas, como ocorrido na espécie.

Observa-se que o entendimento externado na origem encontra ressonância na jurisprudência desta Corte, segundo a qual a "responsabilidade objetiva baseia-se na teoria do risco administrativo, em relação à qual basta a prova da ação, do dano e de um nexo de causa e efeito entre ambos, sendo, porém, possível excluir a responsabilidade em caso de culpa exclusiva da vítima, de terceiro ou ainda em caso fortuito ou força maior" (AgInt nos EDcl no AREsp 1.115.349/SP, Relatora a Ministra Maria Isabel Gallotti, DJe de 14/12/2017).

Por tudo isso, não há que se falar em violação dos referidos dispositivos legais.

## **2. Da violação dos arts. 131 e 458, II, do Código de Processo Civil de 1973**

Subsidiariamente, os recorrentes alegam que o Tribunal de origem violou os apontados artigos do CPC/1973, pois, "como reforço argumentativo, buscou desqualificar dados objetivos constantes do laudo pericial a partir de informações extraídas de site desconhecido ([www.aceguarulhos.com.br](http://www.aceguarulhos.com.br)) e pesquisa realizada no Google, sendo certo que tais dados não se submeteram ao contraditório das partes e somente foram inseridos no processo no voto do MM. Desembargador Relator do recurso de apelação" (e-STJ, fl. 901).

Nesse particular, convém realçar que as informações obtidas em pesquisa na *internet*, em relação à qual se insurgem os recorrentes e sobre as quais alegam não ter havido o contraditório, não serviram de fundamento essencial para conclusão do acórdão recorrido.

Tratou-se, em rigor, de apenas argumento *a latere* com o intuito de realçar que a Rodovia Ayrton Senna seria considerada uma das melhores estradas do Brasil (e-STJ, fl. 752) e que a colocação de defensas metálicas muitas vezes até causam mais danos (e-STJ, fl. 754).

É de se ressaltar que o próprio perito concluiu que "a Rodovia Ayrton Senna, uma das melhores do país, apresenta-se como excelente rodovia em seu traçado, em

suas pistas e em sua manutenção" (item 6.1 do laudo pericial - e-STJ, fl. 383).

Dessa forma, embora no acórdão recorrido tenha constado que a notícia havia sido extraída em *site* na internet, a informação acerca da qualidade da Rodovia Ayrton Senna, sobretudo no que diz respeito à segurança, constava nos próprios autos, isto é, no laudo pericial.

Com efeito, o Tribunal de origem reformou a sentença para julgar improcedente o pedido com base nas provas colhidas nos autos, sobretudo os laudos juntados pela DERSA, os documentos emitidos pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo e o laudo pericial.

Por essas razões, não há que se falar em violação dos arts. 131 e 458, II, do CPC/1973.

### **3. Da violação do art. 535 do Código de Processo Civil de 1973**

Os recorrentes sustentam a ocorrência de vícios no acórdão recorrido consistentes na existência de contradição, obscuridade e omissão.

A contradição se revela porque "ora se afirma que a causa dos danos não foi a ausência de obstáculo, e em outro momento se afirma que a existência de tal obstáculo poderia ter contido o veículo desgovernado que ocasionou a morte dos filhos dos embargantes" (e-STJ, fl. 905).

Já a obscuridade é apontada porque, "ao afirmar que a existência da barreira poderia ter contido o veículo desgovernado (fato comprovado pelo laudo pericial) e, na seqüência passar a — com o máximo respeito — tecer ilações sobre eventual possibilidade de tal fato gerar risco para os veículos que trafegam pelo mesmo lado do veículo desgovernado, o v. acórdão deixa dúvidas sobre a obrigatoriedade ou não de a concessionária do serviço público seguir estritamente o que diz as normas técnicas e nada além ou diferente disso. Isto porque, conforme apurado pela perícia, em trechos com traçados semelhantes ao do acidente, a DERSA instalou defensas metálicas ou barreiras de concreto" (e-STJ, fl. 905).

A omissão, por sua vez, consiste no fato de que o acórdão deixou "de esclarecer se a ABNT pode ou não limitar o dever de segurança imposto de forma ampla

no Código de Defesa do Consumidor" (e-STJ, fl. 906).

As referidas alegações, contudo, não procedem.

Como visto em linhas atrás, o Tribunal de origem foi claro em reconhecer que a Rodovia Ayrton Senna preenche todos os requisitos exigidos para garantir a segurança dos usuários, sendo expressamente ressaltado, todavia, que "rodovia segura não significa rodovia IMUNE a acidentes" (e-STJ, fl. 762), por óbvio.

Além disso, o acórdão recorrido não deixa dúvidas que a causa do acidente "não foi a falta dos referidos obstáculos físicos, mas o desgoverno do veículo que atravessou o canteiro central e atingiu o veículo das vítimas nas pistas de sentido contrário" (e-STJ, fl. 860), isto é, o acidente se deu por fatos que não tinham relação com alguma deficiência ou falta de segurança que se pudesse atribuir à concessionária.

No particular, ficou registrado, sem qualquer obscuridade ou contradição, que não era exigível a instalação de barreiras no local em que ocorrera o acidente, conforme estabeleciam as normas técnicas da ABNT sobre segurança viária, pois, embora a existência de algum obstáculo físico entre as pistas pudesse ter contido o veículo desgovernado, era bem possível que esse mecanismo de proteção pudesse acarretar mais vítimas fatais.

Da mesma forma, também não se verifica a omissão apontada, porquanto o Tribunal de origem consignou expressamente que "as normas da ABNT não são máximas, podendo o réu ampliar os itens de segurança. As regras da ABNT são pautadas em estudos e estatísticas que não podem ser ignoradas. O atendimento às determinações do contido nas regras da ABNT constitui um verdadeiro atestado de eficiência, como se fosse uma certificação de qualidade. Não dizem as normas que elas são mínimas e em certos casos devem ser superadas. Elas são suficientes".

Afasta-se, assim, os apontados vícios do acórdão recorrido.

#### **4. Da alegação de divergência jurisprudencial**

Por fim, os recorrentes afirmam que o acórdão recorrido divergiu da interpretação dada ao art. 14, § 1º, do Código de Defesa do Consumidor pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais, por ocasião do julgamento da Apelação n.

# Superior Tribunal de Justiça

1.0439.04.033337-9/001, bem como da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no que concerne ao alcance da excludente de responsabilidade do art. 14, § 3º, II, do CDC, questão apreciada no Recurso Especial n. 439.408/SP.

Ocorre que, analisando ambos os acórdãos apontados como paradigmas, constata-se que não há similitude fática entre eles e o acórdão recorrido.

Em relação ao acórdão do TJ/MG, verifica-se que a concessionária que explorava a rodovia foi condenada ao pagamento de indenização por danos materiais causados a terceiro que por ela travegava, tendo em vista que seu veículo foi atingido por pedaço de pneu não retirado da rodovia.

Nota-se, portanto, que o caso ali julgado não tem a mínima semelhança fática com a hipótese aqui analisada. No julgado paradigma houve a comprovação de falha na segurança da rodovia, que não havia retirado o pedaço de pneu da pista, não havendo a demonstração de qualquer excludente da responsabilidade civil objetiva. Já no acórdão recorrido, como analisado anteriormente, constatou-se não haver qualquer falha na segurança da Rodovia Ayrton Senna, sendo a responsabilidade pelo acidente exclusiva de terceiro, circunstância que fez romper o nexo de causalidade e o respectivo dever de indenizar.

No tocante ao acórdão paradigma proferido por esta Corte Superior, a Primeira Turma do STJ, no julgamento do REsp n. 439.408/SP, reconheceu a responsabilidade civil do Município de São Paulo pelo falecimento dos pais dos autores em razão da queda de veículo na Marginal do Tietê, tendo em vista a ausência de grades de proteção.

No referido acórdão paradigma, ficou consignado que a morte das vítimas decorreu exclusivamente em razão da ausência da grade de proteção, o que impediria a queda do veículo na Marginal do Tietê, caracterizando, assim, deficiência na segurança da rodovia.

No caso aqui analisado, todavia, constatou-se que a grade de proteção não era necessária no local do acidente, por se tratar de uma reta, com canteiro central de 13 (treze) metros de largura e baixo fluxo de veículos, considerando as normas técnicas da ABNT, ficando registrado, ainda, que, caso existisse o *guard rail* no local, seria possível que o acidente causasse ainda mais vítimas, além de se constatar a culpa exclusiva de

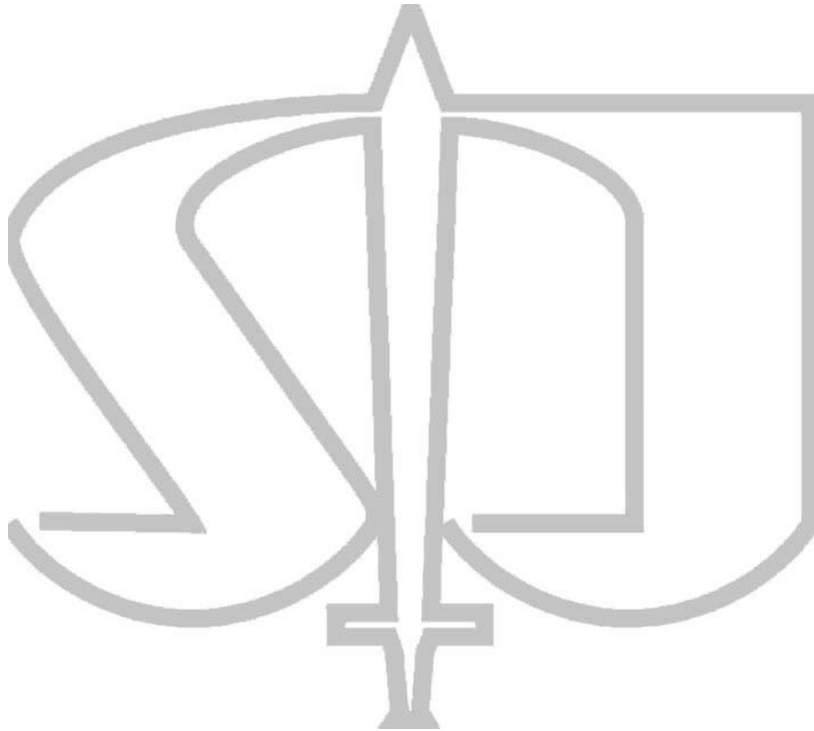


# *Superior Tribunal de Justiça*

terceiro, visto que o veículo Ford Ka atravessou a pista desgovernado em razão da imprudência (alta velocidade) e imperícia (no controle do volante) da motorista, circunstâncias, portanto, completamente diferentes do caso julgado no aludido acórdão paradigma.

Ante o exposto, nego provimento ao recurso especial.

É o voto.



**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
TERCEIRA TURMA**

Número Registro: 2016/0234509-3      **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.762.224 / SP**

Números Origem: 0986844.5/0-00 191803 1918053030288510 2885103 91806109220098260000 9868445000  
994.09.236667-0 994092366670

PAUTA: 06/11/2018

JULGADO: 06/11/2018

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **MARCO AURÉLIO BELLIZZE**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro MOURA RIBEIRO

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. DURVAL TADEU GUIMARÃES

Secretária

Bela. MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : MARIO SERGIO DE MORAES  
RECORRENTE : ELIANE DE CAMPOS MORAES  
RECORRENTE : ADEMIR JOSE CALENZANI  
RECORRENTE : MARILENE LIMA CALENZANI  
ADVOGADOS : FREDERICO FONTOURA DA SILVA CAIS - SP136615  
                  HOMAR CAIS - SP016650  
                  CÁSSIO HILDEBRAND PIRES DA CUNHA - DF025831  
                  VICTOR FELFILI ARAGÃO - DF035325  
RECORRIDO : DERSA DESENVOLVIMENTO RODOVIARIO SA  
ADVOGADOS : FATIMA LUIZA ALEXANDRE - SP105301  
                  RENATA DE FREITAS BADDINI - SP182601  
                  SABRINA MARADEI SILVA - SP164072

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil

**SUSTENTAÇÃO ORAL**

Dr(a). CÁSSIO HILDEBRAND PIRES DA CUNHA, pela parte RECORRENTE: MARIO SERGIO DE MORAES

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia TERCEIRA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Após o voto do Sr. Ministro Marco Aurélio Bellizze, negando provimento ao recurso especial, pediu vista, antecipadamente, o Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino. Aguardam os Srs. Ministros Moura Ribeiro (Presidente) e Ricardo Villas Bôas Cueva. Ausente, justificadamente, a Sra. Ministra Nancy Andrighi.

**RECURSO ESPECIAL Nº 1.762.224 - SP (2016/0234509-3)**

**RELATOR** : **MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE**  
**RECORRENTE** : MARIO SERGIO DE MORAES  
**RECORRENTE** : ELIANE DE CAMPOS MORAES  
**RECORRENTE** : ADEMIR JOSE CALENZANI  
**RECORRENTE** : MARILENE LIMA CALENZANI  
**ADVOGADOS** : FREDERICO FONTOURA DA SILVA CAIS - SP136615  
HOMAR CAIS - SP016650  
CÁSSIO HILDEBRAND PIRES DA CUNHA - DF025831  
VICTOR FELFILI ARAGÃO - DF035325  
**RECORRIDO** : DERSA DESENVOLVIMENTO RODOVIARIO SA  
**ADVOGADOS** : FATIMA LUIZA ALEXANDRE - SP105301  
RENATA DE FREITAS BADDINI - SP182601  
SABRINA MARADEI SILVA - SP164072

**VOTO-VISTA**

**O EXMO. SR. MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO:**

Eminentes Colegas. Pedi vista dos autos na sessão de 6 de novembro de 2018 para melhor examinar a controvérsia acerca da responsabilidade civil da DERSA por acidente automobilístico ocorrido em rodovia por ela administrada, próximo ao Município da Itaquaquecetuba/SP.

Relembro que, na origem, foi ajuizada ação de indenização por danos materiais e morais pelos recorrentes, argumentando, em apertada síntese, que, no dia 28 de fevereiro de 2003, Diogo de Campos Moraes e Luigi Lima Calenzani, filhos dos autores, faleceram na Rodovia Ayrton Sena, após terem sido atingidos por um automóvel que, trafegando na pista contrária, perdeu o controle, atravessando o canteiro central da rodovia e atingindo o carro das vítimas.

O eminente relator, em judicioso voto, manifestou-se no sentido do desprovisionamento do recurso especial, confirmando o acórdão recorrido.

Peço vênias, porém, para divergir do eminente relator acerca da responsabilidade da DERSA no presente caso.

A questão aqui, ao meu ver, pode ser solucionada com a aplicação do art. 14, §1º, do CDC, que assim dispõe:

*Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.*

*§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:*

- I - o modo de seu fornecimento;*
- II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;*
- III - a época em que foi fornecido.*

A legislação não forneceu um conceito preciso de defeito, que tenha abrangência para a totalidade das situações possíveis na vida social, tendo optado por uma cláusula geral em cujo núcleo está a expressão "**segurança legitimamente esperada**", cuja ausência caracteriza um produto ou serviço como defeituoso.

E expressão "**segurança legitimamente esperada**" constitui um conceito jurídico indeterminado, que deve ser concretizado pelo juiz, atendendo as circunstâncias do caso concreto.

Em sede doutrinária (*Responsabilidade civil no Código do Consumidor e a defesa do fornecedor*. 1ª ed. São Paulo: Editora Saraiva. 2002, p. 118-122), já tive a oportunidade de analisar o tema, aduzindo o seguinte:

*A identificação do defeito do produto ou do serviço nem sempre é simples, pois, freqüentemente, há dúvida sobre a sua efetiva ocorrência. Em função disso, estabeleceram-se critérios de valoração para checagem concreta da defeituosidade.*

*Já se aludiu à dicção legal segundo a qual se considera defeituoso um produto ou serviço quando não ofereça a segurança que dele legitimamente se espera. Na verificação concreta do que seja a "segurança legitimamente esperada" pelo consumidor, devem-se*

# *Superior Tribunal de Justiça*

*observar algumas circunstâncias sugeridas pelo legislador: a apresentação do produto ou do serviço; o uso e os riscos razoavelmente esperados; e a época em que foi colocado em circulação.*

*(...)*

*O uso e os riscos razoavelmente esperados dizem respeito à utilização normal do produto, concretamente, nos moldes do contexto social. Naturalmente, o uso normal do produto ou do serviço deve ser observado conforme um juízo de razoabilidade, abrangendo, também, outras formas de utilização segundo critérios razoáveis. O fabricante de brinquedos ou de canetas deve prever que, além do seu uso normal, esses produtos sejam' colocados na boca por crianças, não podendo, por isso, ser tóxicos.*

*Na Itália, a Corte de Cassação responsabilizou o fabricante de uma pistola de brinquedo pelo fato de uma criança ter aberto o tambor, explodindo uma cápsula de pólvora e atingindo o seu olho. Os juizes entenderam que o fabricante agiu com negligência por não ter previsto a hipótese de uma criança usar de forma anormal o produto, não providenciando mecanismos de segurança para evitar a extração do tambor do revólver de brinquedo.*

*Assim, mesmo a utilização incorreta, desde que seja legitimamente esperada, deve ser considerada defeito, ensejando a responsabilidade do fornecedor. Diferente é a utilização incorreta do produto, que não é legitimamente esperada, como o uso de cola de sapateiro como substância entorpecente, ou a ingestão de dosagem excessiva de sedativos. (...)*

*Além desses elementos de valoração que foram expressamente elencados pelo legislador, outros critérios podem ser utilizados pelo juiz, em face das peculiaridades do caso concreto. O CDC deixou claro que os critérios enumerados não são taxativos ao utilizar a locução "entre as quais", admitindo o reconhecimento de outros elementos valorativos.*

*A técnica mostra-se plenamente adequada, pois as circunstâncias indicativas de um defeito do produto ou do serviço podem ser melhor identificadas pelo juiz no exame do caso concreto. A riqueza das relações de consumo e a imensa gama de atividades desenvolvidas no universo social impedem que se estabeleça, previamente, em fórmulas legislativas fechadas, a totalidade das situações que devem ser consideradas como defeitos. Por isso, a atividade do Juiz no processo de concreção da norma mostra-se extremamente relevante.*

# *Superior Tribunal de Justiça*

*Thierry Bourgoignie, após salientar que a Diretiva não necessitava ser mais precisa a respeito do que seja expectativa do consumidor, complementa com a afirmação: "a avaliação do que seja defeito é, fundamentalmente, uma questão a ser resolvida na interpretação judicial dos fatos".*

*João Calvão da Silva sintetiza o papel do juiz na concreção da cláusula geral de defeito, identificando, no caso, o significado desse conceito jurídico indeterminado: "Deve o juiz, na determinação do caráter defeituoso, ser intérprete do sentimento geral de legítima segurança esperada do produto". (...)*

*Enfim, essas circunstâncias deverão ser valoradas, concretamente, pelo Juiz para a identificação de um produto ou serviço como defeituoso. Como não há fórmulas fechadas e as circunstâncias analisadas são apenas exemplificativas, a verificação do defeito deverá atender às peculiaridades de cada caso.*

Partindo dessas premissas teóricas analisadas doutrinariamente, passo à análise do caso concreto de modo a valorar as circunstâncias do acidente para verificar se houve ou não a prestação de um serviço defeituoso por parte da recorrida.

Constitui fato incontroverso nos autos que o acidente ocorreu em razão de o veículo Ford Ka, que trafegava em sentido contrário ao do Corsa dirigido pelas vítimas, ter atravessado o canteiro central da rodovia, ingressando na via de lado oposto, colidindo no automóvel e causando a morte do motorista e passageiro.

Independentemente das ilações acerca do implemento do risco a colocação de *guard rails* na rodovia, partindo da moldura fática apresentada pelo acórdão recorrido, pode-se afirmar:

(a) a Rodovia Ayrton Senna é de alta velocidade, sendo a velocidade máxima autorizada de 120km/h;

(b) o carro da Senhora Leda Natalie perdeu o controle em razão do estouro de um dos pneus.

Destaco, ainda, o seguinte trecho do voto do relator da apelação:

*No laudo pericial realizado a fls. 320, o perito conclui que deveria haver mais itens' de segurança na rodovia, mas não nega que o réu utiliza dos itens aconselhados pela ABNT. (fl. 753)*

Não constam do acórdão recorrido mais informações acerca do acidente, especialmente a velocidade exata do veículo no momento do acidente, o estado geral dos pneus etc, razão pela qual o julgamento deve se basear nas informações existentes, que são suficientes para concluir, pedindo vênias ao eminente relator, que a concessionária demandada deveria ter tomado outras precauções atinentes à segurança da rodovia que poderiam ter evitado o acidente fatal.

Não se está aqui defendendo que a rodovia deva ser 100% segura, o que é evidentemente impossível.

Entendo, porém, que não se está esperando, ao trafegar em uma rodovia pedagiada, que um automóvel cruze a pista oposta, vindo a atingir os veículos que trafegam na mão contrária também em alta velocidade.

Com efeito, situa-se dentro do desdobramento normal do tráfego de rodovias acidentes na mesma mão da via por uma série de motivos: frenagens bruscas, troca de pista sem o devido cuidado e, até mesmo, o estouro de um pneu. Os motoristas que estão trafegando em uma rodovia estão preparados para esse tipo de acontecimento.

No caso dos autos, porém, como constatado pelo próprio perito, a ré deveria ter utilizado mais itens de segurança, que poderiam ter evitado o acidente fatal.

E não se diga que, no caso, houve fato exclusivo de terceiro.

Isso porque a intervenção do terceiro, culposa ou não, deve aparecer como causa adequada e exclusiva do evento causador dos danos sofridos pela vítima.

# *Superior Tribunal de Justiça*

A questão, aliás, foi bem analisada pela sentença, *in verbis*:

*Acrescente-se àquilo que foi dito, no sentido da responsabilidade objetiva do Estado, que o fato de terceiro, como alegado pela requerida, não rompe o nexo causal.*

*A uma, porque não ficou comprovada a existência de culpa por parte da condutora do veículo Ford Ka.*

*A duas, porque mesmo que terceira pessoa houvesse concorrido para o acidente, caberia ainda assim, a indenização, já que só a culpa exclusiva de terceiro rompe o nexo de causalidade.*

*Veja-se que, segundo inferência dos peritos do Instituto de Criminalística, a certa altura, não se sabe o porquê, Leda Natalie Liberati acionou o freio do Ford-Ka (fls. 37). Não se sabe se havia um buraco, se o pneu teria estourado, etc. Enfim, tudo são dúvidas. (fl. 562).*

Não há dúvida de que, se houvesse uma barreira que impedisse que o carro da condutora do Ford Ka cruzasse a rodovia para a pista contrária, o veículo não teria causado a morte dos filhos dos recorrentes.

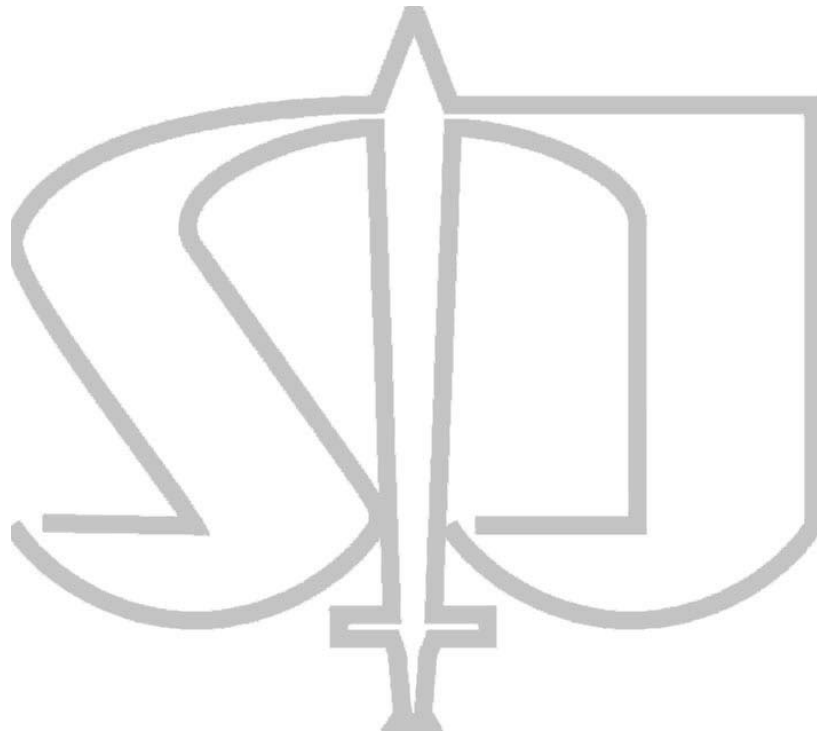
Portanto, a verificação da existência de defeito na prestação do serviço, na modalidade "segurança legitimamente esperada" deve atender às peculiaridade do caso concreto.

A conclusão a que chego, analisando as circunstâncias em que ocorreu o acidente, é a de que a Rodovia Ayrton Senna, a despeito de ser uma excelente rodovia e de obedecer às regras da ABNT, falhou, no caso concreto, no quesito segurança ao não providenciar um mecanismo que impedisse o acidente, deixando de apresentar, conseqüentemente, a "segurança legitimamente esperada" pelos usuários falecidos.

**Ante o exposto, pedindo vênia ao eminente Relator, voto no sentido de dar provimento ao recurso especial, restabelecendo os comandos sentença de fls. 554/565.**



**É o voto.**



**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
TERCEIRA TURMA**

Número Registro: 2016/0234509-3      **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.762.224 / SP**

Números Origem: 0986844.5/0-00 191803 1918053030288510 2885103 91806109220098260000 9868445000  
994.09.236667-0 994092366670

PAUTA: 04/12/2018

JULGADO: 04/12/2018

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **MARCO AURÉLIO BELLIZZE**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro MOURA RIBEIRO

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. MARIA SOARES CAMELO CORDIOLI

Secretária

Bela. MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : MARIO SERGIO DE MORAES  
RECORRENTE : ELIANE DE CAMPOS MORAES  
RECORRENTE : ADEMIR JOSE CALENZANI  
RECORRENTE : MARILENE LIMA CALENZANI  
ADVOGADOS : FREDERICO FONTOURA DA SILVA CAIS - SP136615  
HOMAR CAIS - SP016650  
CÁSSIO HILDEBRAND PIRES DA CUNHA - DF025831  
VICTOR FELFILI ARAGÃO - DF035325  
RECORRIDO : DERSA DESENVOLVIMENTO RODOVIARIO SA  
ADVOGADOS : FATIMA LUIZA ALEXANDRE - SP105301  
RENATA DE FREITAS BADDINI - SP182601  
SABRINA MARADEI SILVA - SP164072

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia TERCEIRA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Prosseguindo no julgamento, após o voto-vista do Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino, divergindo do voto do Sr. Ministro Marco Aurélio Bellizze, a Terceira Turma, por maioria, negou provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Votou vencido o Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino. Os Srs. Ministros Moura Ribeiro (Presidente), Nancy Andrighi e Ricardo Villas Bôas Cueva votaram com o Sr. Ministro Relator.