



## EXCELENTÍSSIMO SENHOR CONSELHEIRO PRESIDENTE DO EGRÉGIO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

**MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**, pelo Procurador que esta subscreve, no exercício do poder-dever constitucional e legal, vem, perante Vossa Excelência, com fundamento no art. 130 da Constituição da República c/c art. 3º da Lei Complementar nº. 451/2008, expor e requerer o que segue.

### **REPRESENTAÇÃO COM PEDIDO DE TUTELA DE NATUREZA CAUTELAR**

em face de:

**EDSON FIGUEIREDO MAGALHÃES** - Prefeito de Guarapari/ES, inscrito no CPF/MF n.º 558.693.787-53, com endereço profissional na Rua Alencar Moraes Resende, n.º 100, Jardim Boa Vista, CEP.: 29217-080, Guarapari/ES;

Pelos motivos de fato e de direito a seguir aduzidos.

#### **I – SÍNTESE FÁTICA**

De conhecimento público e notório, o Ministério Público de Contas do Estado do Espírito Santo tomou ciência do aumento de tarifas no transporte público do Município de Guarapari por meio de reportagens jornalísticas difundidas amplamente pela imprensa.



Com o alardeado anúncio de aumento da tarifa levado a cabo, esta sofreu reajuste conforme a tabela abaixo:

Tipo de transporte público	Tarifa praticada em 2016	Tarifa praticada em 2017
Convencional	R\$ 2,50	R\$ 2,80 <sup>1</sup> R\$ 3,10 <sup>2</sup>

Neste cenário, foram recepcionadas por esta Procuradoria de Contas diversas denúncias no sentido de indicar a abusividade e ilegalidade do aumento, sendo determinada a instauração de procedimento preliminar averiguatório, notificando-se o responsável para que encaminhasse documentos e manifestações que entendesse pertinentes, conforme o ofício **01917/2017/MPC/GAB/HCGO**.

Notificado por meio do ofício 01917/2017-8, o representado encaminhou cópia de vários procedimentos alusivos aos reajustes das tarifas do transporte coletivo de passageiros do município de Guarapari, conforme se verifica na documentação anexa (ofício GABINETE N.º 201/2017 – **Protocolo 17668/2017-4**).

Por conseguinte, visando maior instrução do procedimento, foi encaminhado o ofício **0916/2018/MPC/GAB/LHAS**, no qual se elencou um rol de quesitos a serem esclarecidos, sobrevindo, todavia, pelo representado, tão somente cópia do processo 21588/2017 (**Protocolo 06138/2018-5**).

No caso vertente, analisando toda a documentação encaminhada e **considerando a ausência de esclarecimentos requeridos no ofício 916/2018-5**, verificam-se indícios veementes da ilegalidade do aumento posto, ao passo que não há motivação – justa causa –, ante a ausência de documentos que corroborem o fim almejado, e transparência nos dados fornecidos pelo responsável. O aumento, feito de forma temerária, é uma medida que atinge milhares de usuários do sistema, provocando aumento acima da inflação para

<sup>1</sup> Decreto Municipal n.º 586/016, assinado pelo Excelentíssimo Prefeito na data de 28.12.2016.

<sup>2</sup> Decreto Municipal n.º 107/2018, assinado pelo Excelentíssimo Prefeito na data de 16.02.2018.



aqueles que utilizam do transporte público rodoviário municipal na cidade de Guarapari, valendo aqui ressaltar que o egrégio Tribunal de Contas do Estado do Paraná suspendeu o reajuste de tarifas de transporte público municipal nos mesmos termos que vem ocorrendo neste município, conforme consta nos autos TCE-PR n.º 16340/2016, anexo ao processo n.º 624373/2013, cuja cópia do acórdão deste segue anexo.

Cumpra-se enfatizar que o Ministério Público de Contas propôs Representação em desfavor de gestores do município de Vitória cujo objeto é análogo ao desta peça inicial – Processo TC-2968/2017, tendo a mesma sido recebida, conhecida e instruída pelo corpo técnico, que exarou ITI 293/2018, apontados as seguintes inconsistências:

[...]

## **2.2 Firmar/prorrogar contrato de concessão de forma irregular**

### **2.3 Descumprimento de diligência que impediu o exercício das ações de controle externo**

### **2.4 Deficiências na fiscalização/apreciação dos parâmetros utilizados para a precificação do serviço de transporte público municipal de passageiros.**

[...]

**Nexo:** a falta de análise de itens com impacto relevantes nos custos do sistema ocasionou a aceitação, por parte da Prefeitura, de parâmetros superdimensionados.

### **2.5 Deficiências na fiscalização/apreciação das receitas acessórias auferidas pelas empresas**

[...]



**Nexo:** a conduta do Responsável resultou num cálculo tarifário sem considerar as receitas acessórias arrecadadas pelas Permissionárias.

## **2.6 Fixação de tarifa em valor superior ao necessário para arcar com os custos do sistema**

[...]

**Nexo:** a falta de análise de itens com impacto relevantes nos custos do sistema ocasionou a aceitação, por parte da Prefeitura, de parâmetros superdimensionados.

## **2 - DOS FUNDAMENTOS FÁTICO-JURÍDICOS**

De início, o art. 2º da Lei Federal n.º 4.717/65 prescreve o seguinte:

Art. 2º São **nulos** os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de: a) incompetência; b) vício de forma; c) ilegalidade do objeto; d) inexistência dos motivos; e) desvio de finalidade.

Desse modo, evidencia-se a existência de fortes indícios que o reajuste que entrou em vigor está maculado por **vício de forma, ilegalidade, inexistência de motivação e transparência.**

Da singela leitura das informações prestadas pelo Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal, em especial, dos documentos apresentados, observa-se que embora o ato busque comprovar que está revestido de necessária forma, legalidade, motivação e transparência para a majoração da tarifa, vários requisitos do ato administrativo não estão presentes, tornando nula a equação dos custos e, conseqüentemente o Decreto Municipal 107/2018 da Prefeitura de Guarapari.

Vejamos.



## **I – CONSIDERAÇÕES INICIAIS. ANÁLISE DA PLANILHA DE CUSTOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO.**

O Prefeito de Guarapari, Edson Figueiredo Magalhães, publicou os Decretos Nº 047/2015, 651/2015, 586/2016 e 107/2018 com a finalidade de definir novas tarifas dos Sistemas de Transporte Convencional de Passageiros do Município de Guarapari, em consonância com as deliberações da Reunião do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – COMUTTRAN.

Depreende-se dos documentos encaminhados – embasadores das revisões das tarifas –, que é utilizada ferramenta desenvolvida conjuntamente pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, do longínquo ano de 1983, conhecida como Planilha GEIPOT (revisada em 1996).

Conquanto sua execução ofereça simplicidade no lançamento dos dados operacionais e de custos, a metodologia de cálculo da planilha GEIPOT exige acurácia e precisão nos elementos informadores de sua base de dados, **chegando a níveis exatos quando se trata da quilometragem percorrida e da quantidade de passageiros transportados.**

O rigor na apuração desses elementos, a gestão e o respeito aos preceitos estatísticos no seu tratamento são requisitos essenciais para confiabilidade dos cálculos. A ausência de tais requisitos desvirtua o método e o transforma em mero instrumento de cálculo, despojado de conteúdo, distorcido da realidade e produz um arremedo de cálculo tarifário, travestido unicamente na aplicação da forma.

Todavia, o cálculo da “tarifa técnica” positivado pela municipalidade, sobressaltando a parca documentação fornecida, **não se sustenta diante da análise das informações prestadas, as quais evidenciam ausência de fidedignidade tanto dos dados operacionais como da base de dados de custos, facilmente manipuláveis, além de apresentarem inconsistências, com reflexo direto sobre o cálculo da tarifa.**



A ausência de acurácia e precisão alcança o cálculo do custo de operação da mesma forma. O requisito básico para a identificação do preço dos insumos, segundo a metodologia GEIPOT, é o preço dos insumos pagos pelas empresas, levando-se em conta os descontos recebidos pela sua condição de frotista.

Nessa vertente, evidencia-se que a municipalidade apura o preço de insumos apropriados no custo variável (óleo diesel, lubrificantes, graxa e elementos de rodagem) em dados ultrapassados e pretéritos, impondo-se a dúvida ainda quanto à veracidade desses dados; demonstrando-se, assim, a falta de acesso do órgão público ao sistema contábil das empresas, como deve ser feito, e a inobservância de técnicas estatísticas, comezinhas quando do tratamento conferido ao banco de dados de preços de insumos, exigido como técnica de gerenciamento de custos e que compromete, inapelavelmente, o cálculo da tarifa, também sobre o viés do custo de operação.

## II - DA PLANILHA GEIPOT

No cálculo das tarifas do sistema de transporte coletivo de passageiros do município de Guarapari, foi utilizada metodologia desenvolvida conjuntamente pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, ambas extintas.

O modelo, proposto em 1983 e consolidado nas Instruções Práticas para Cálculo das Tarifas de Ônibus Urbanos, é conhecido como Planilha GEIPOT. Seu desenvolvimento decorreu da necessidade de oferecer aos municípios a técnica para apurar custos e fixá-los.

Em 1993, grupo de trabalho coordenado pelo EBTU, composto por integrantes do Fórum Nacional dos Secretários de Transportes, pela Associação Nacional das Empresas dos Transportes Urbanos (NTU) e pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com a supervisão do Ministério dos Transportes, revisou os coeficientes, adequando-os às novas condições de operação e de evolução tecnológica aplicada em veículos, equipamentos, acessórios e insumos, readequando a planilha de cálculo, republicada em 1996 e aplicada sem alteração desde então.



Os coeficientes aplicados no cálculo da tarifa refletem condições existentes há trinta e quatro anos, se considerados aqueles que permaneceram inalterados com a revisão de 1993 e de vinte e quatro, caso considerada a revisão de 1993.

Estudos desenvolvidos naquela época estabeleceram coeficientes a serem adotados no cálculo dos custos, como por exemplo, os aplicados ao combustível, lubrificantes e graxas, mas estes exigem do poder público, concedente ou permitente, o acompanhamento operacional de modo a permitir sua adequação às condições atuais de execução do serviço: alterações tecnológicas aplicadas em veículos, equipamentos e instalações; modificações na estrutura viária, a serem apuradas através de informações das operadoras ou de pesquisa do próprio poder concedente, conforme prescrito nas notas explicativas nas suas instruções<sup>3</sup>.

Em linhas gerais, grosso modo, a planilha GEIPOT parte da premissa de que a tarifa é o rateio do custo total dos serviços entre os passageiros pagantes e tem como seus elementos essenciais para o cálculo: a quilometragem percorrida, o número de passageiros transportados e o custo total, podendo ser demonstrada de forma simplificada na seguinte fórmula:

**Tarifa= (CT/Km) / IPKe, onde:**

*CT – Custo Total*

*Km – Quilometragem*

*IPKe – Índice de Passageiro Equivalente por Km*

A quilometragem mensal das empresas operadoras é obtida multiplicando-se a extensão de cada linha pelo respectivo número de viagens programadas, observando-se o número de dias úteis, sábados, domingos e feriados, discriminados segundo as Ordens de Serviço Operacional (OSO). A esse resultado poderá ser acrescida a quilometragem percorrida entre a garagem e o ponto inicial/final da linha (quilometragem morta ou ociosa), a qual não poderá ser superior a 5% da quilometragem percorrida em operação pelos veículos de cada empresa.

---

<sup>3</sup> GEIPOT. Instruções Prática Para Cálculo de Tarifas de ônibus Urbanos, 1983.



Não havendo tarifa com desconto, o custo dos serviços é rateado entre os passageiros pagantes. Porém, diante da existência de descontos para determinadas categorias de usuários, é necessário evidenciar o quantitativo de pagantes da tarifa integral, os pagantes parciais e não pagantes, compondo um quantitativo denominado passageiro equivalente.

A apropriação do custo se faz pelo somatório do custo variável, referente ao consumo de insumos como: combustível, lubrificantes, rodagem e peças e acessórios, e do custo fixo, referente às despesas mensais com pessoal, despesas administrativas, depreciação e remuneração do capital. O produto da soma dessas duas parcelas, dividida pela quilometragem percorrida é o custo total por quilômetro (CT/Km).

A confiabilidade do cálculo da tarifa depende necessariamente da perfeita apuração dos custos e despesas do sistema e da confiabilidade dos dados operacionais; que devem resultar, em linhas gerais, da apuração dos seguintes elementos:

Custos variáveis:

- Combustível
- Lubrificantes e graxas
- Rodagem – pneus e recapagem
- Peças e acessórios

Custos fixos:

- Depreciação de veículos
- Depreciação de máquinas/equipamentos/instalações
- Remuneração do capital
- Remuneração de máquinas/equipamentos/instalações
- Remuneração almoxarifado
- Pessoal (motorista/cobrador/fiscal/mecânico)
- Benefícios do pessoal
- Seguro e tributos
- Pessoal administrativo
- Outras despesas

Alternativamente à metodologia GEIPOT, alguns municípios adotam outros métodos para o cálculo da tarifa do transporte urbano de passageiros, como por exemplo, o método de fluxo de caixa.



Esse método visa manter o equilíbrio econômico-financeiro da prestação dos serviços durante o período do contrato, por meio de ajustes na tarifa de equilíbrio calculados pelos valores realizados e projetados dos investimentos, dos custos operacionais, da demanda pagante e das receitas, além de promover ajustes na fórmula paramétrica. A rentabilidade do investimento é preservada pela taxa interna de retorno (TIR), que é a taxa que torna o valor presente das entradas de caixa igual ao valor presente das saídas de caixa do empreendimento como um todo.

### III - DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DE GUARAPARI - OPERAÇÃO E CUSTEIO

O sistema de transporte urbano de passageiros da cidade de Guarapari é gerido pelo Órgão Gestor e será coordenado pelo Departamento de Trânsito e Transporte Urbano – DETTUR – da Secretaria Municipal de Planejamento e Obras – SEPLURO, conforme Lei Complementar n.º 002/2006 (evento 14 do protocolo 17668/2017-4), sendo prestado, hoje, pela empresa C LORENZUTTI PARTICIPAÇÕES LTDA, consoante Contrato n.º 106/2016 – processo 20.267/2015 (evento 18 do protocolo 06138/2018-5).

Para execução do contrato, não se conseguiu verificar como se dará a forma de execução do serviço, pois a cláusula quarta assim prescreve:

CLAUSULA QUARTA – DO MODO, FORMA E CONDIÇÕES DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS (Lei 8.987/95, art. 23, II)

4.1 – A **CONCESSIONARIA** se obriga a prestar serviço adequado aos usuários, assim considerado, nos termos da legislação de concessões (Lei 8987/95, art. 6º), aquele que satisfizer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade de tarifas. Esses requisitos constituem os critérios definidores da qualidade dos serviços, sem prejuízo dos parâmetros previstos nos arts. 25 e 26 da Lei 1872/99.

Em leitura ao contrato celebrado, não se evidencia de forma clara como se dará o cumprimento das ordens, ou seja, se será monitorado por meio do Sistema Pontual, em tempo



real, com base no equipamento GPS instalado nos veículos da frota do Sistema Municipal de Transporte. A única ordem para cumprimento do contrato encontra-se no art. 37, inciso I, da Lei Complementar n.002/2006 – cumprir ordens operacionais. Além disso, há no contrato o sistema de bilhetagem eletrônica, no qual se pode permitir apurar o número de pagantes com tarifas integrais, meias, bem como as gratuidades, por linha e também por viagem, no entanto, a municipalidade nada informa a respeito, no sentido de melhor colher informações sobre o valor da tarifa.

**Desse modo, a ausência dessas informações permite identificar inconsistências nos dados operacionais, quando cotejados os lançamentos nas diferentes planilhas que subsidiam a formulação da tarifa dos ônibus urbanos constante dos autos.**

Os dados operacionais – quilometragem rodada e passageiro equivalente – são destaques na aferição de qualquer tarifa de transporte público, segundo a metodologia de cálculo aplicada no município de Guarapari – Planilha GEIPOT. Nela, o custo total é dividido pela quilometragem rodada, apurando-se o R\$/Km e a quantidade de passageiro equivalente é dividida pela quilometragem rodada, apurando-se índice de passageiro por quilômetro (IPKe). O produto da divisão do primeiro pelo segundo nada mais é do que a tarifa, o R\$/passageiro.

Assim, por afetar diretamente o valor da tarifa, exige-se acurácia na aferição dos passageiros transportados e no cálculo do seu equivalente, a qual, ferida pela suspeição de manipulação em sua base de dados, compromete irremediavelmente os valores tarifários apurados.

Mais uma vez, em busca dos cálculos e fundamentos para que se possa embasar o real valor da tarifa, nada foi encontrado e, pasmem, a representante da Procuradoria Geral do Município, Sra. Lucia Maria Roriz Veríssimo Portela, assevera, consoante se extrai do parecer jurídico constante no evento 11 do protocolo 06138/2018-5, “*para que seja adotado um ou outro valor*”, senão vejamos:

[...]



**Entendo que um aumento demasiado, oneraria demais o munícipe, que necessita do transporte público no seu dia a dia, de modo que qualquer valor entre R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos) e R\$ 3,63 (três reais e sessenta e três centavos), conforme a discricionariedade da Administração atenderia ao reajuste pretendido.**

**É inaceitável que a tarifa de transporte público municipal seja posta ao munícipe dessa forma, ou seja, ante a ausência de qualquer cálculo confiável, utilizando, ainda da DISCRICIONARIEDADE DA ADMINISTRAÇÃO em colocar um valor ou outro. É absurdo como se trata ponto tão relevante com tamanho desdém. A tarifa é obtida por meio de método técnico, deve refletir a escorreita composição para seu custo, como alhures mencionado nesta peça.**

Não bastando os erros na apuração dos dados operacionais, a apropriação de custos resta comprometida pelo primarismo na sua execução. O aumento tarifário denota o descompromisso com a coisa pública, dado que ausente documentos que, de forma técnica, apontem o valor da tarifa a ser praticado.

Se a formação dos preços dos insumos é suspeita, como depreendido dos autos se surge, naturalmente o resultado dos cálculos não são confiáveis, acarretando custos diferentes do real.

#### **IV - CÁLCULO DA TARIFA NO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS E SUAS EXTERNALIDADES**



Outro ponto que deve ser considerado são as externalidades, que surgem quando uma atividade causa efeitos negativos ou positivos para aqueles que dela não participaram.

O uso inadequado da metodologia da chamada “Planilha GEIPOT”, a falta de atualização de seus coeficientes, os erros na coleta, tratamento e aferição das informações da base de dados, aliados à inexistência, ineficácia e/ou ineficiência na execução dos meios fiscalização e auditoria que devem ser observados na composição tarifária refletem na apuração dos custos do sistema de transporte e na eficiência do sistema, gerando externalidade negativa.

Quando aumentam os custos devido aos novos preços dos insumos, a tarifa deve ser recalculada para manter o equilíbrio econômico da atividade. Se isso não ocorrer, o balanço das empresas começa a acusar déficit. A reação usual é a de diminuir a oferta de ônibus, baixando o nível do serviço, piorando as condições de transporte dos passageiros, aumentando a lotação de veículos, atrasando as viagens, piorando as condições de segurança e irritando motoristas e cobradores.

Pesquisas demonstram os efeitos deletérios de erros na execução de políticas de mobilidade urbana. Os efeitos são sentidos nos congestionamentos, nos acidentes e na poluição causados pelo uso intensivo dos automóveis em detrimento do transporte coletivo.

O advento da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, representa avanço na medida em que fornece segurança jurídica para que os municípios possam tomar medidas ou adotar instrumentos de priorização aos meios não motorizados e coletivos de transporte em detrimento do individual e, a obrigação de que os investimentos das prefeituras não venham a contrariar as suas diretrizes.

Entre os princípios fundamentais da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que estão ligados direta e intimamente ao transporte, podemos citar: “equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo”; inciso IV, “eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano”; e inciso IX, “eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana”.



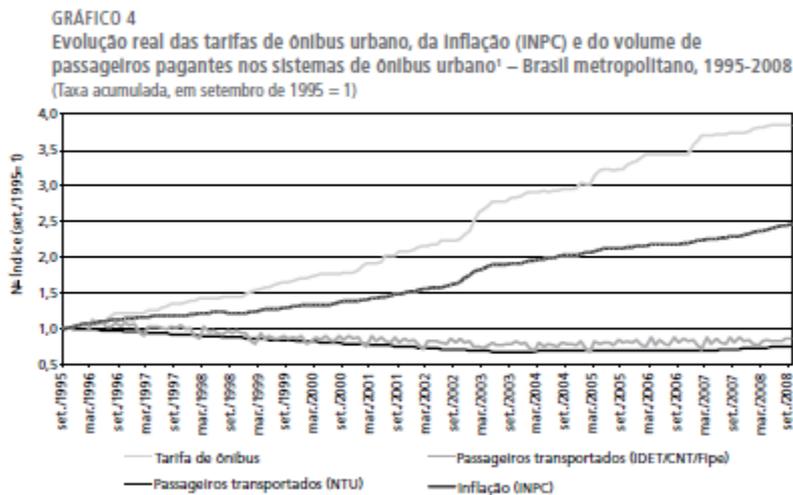
Digno de leitura, dois textos para discussão, publicados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – *Ipea* (Efeitos da Variação da Tarifa e da Renda da População Sobre a Demanda de Transporte Público Coletivo Urbano no Brasil<sup>4</sup> e Gastos das Famílias Brasileiras com Transporte Urbano Público e Privado no Brasil: Uma Análise da Pof 2003 e 2009<sup>5</sup>), ajudam a compreender as externalidades negativas sob a ótica da redução do número de usuários do sistema de transporte urbano coletivo de passageiros e o impacto da tarifa sobre a renda das pessoas.

**As publicações do *Ipea* evidenciam que o impacto médio do gasto com transporte público na renda domiciliar é de 13% dos mais pobres, enquanto a média total, que inclui famílias de todas as faixas de renda, é de 3,4%.**

Texto para  
Discussão

1 5 9 5

Efeitos da Variação da Tarifa e da Renda da População sobre a Demanda de Transporte Público...



Fontes: Dados do INPC/IBGE, Anuário de NTU 2008/2009 (2009) e IDET/CNT/Fipe.

Elaboração dos autores.

Nota: <sup>1</sup>Os dados do Anuário de NTU 2008/2009 (2009) e do IDET/CNT/Fipe captam apenas o volume de passageiros transportados no município sede de nove dessas dez RMs (Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo). Apesar de a base territorial desses dados ser menor abrangendo do que aquela utilizada no cálculo do INPC, acredita-se que isso em nada comprometa as análises.

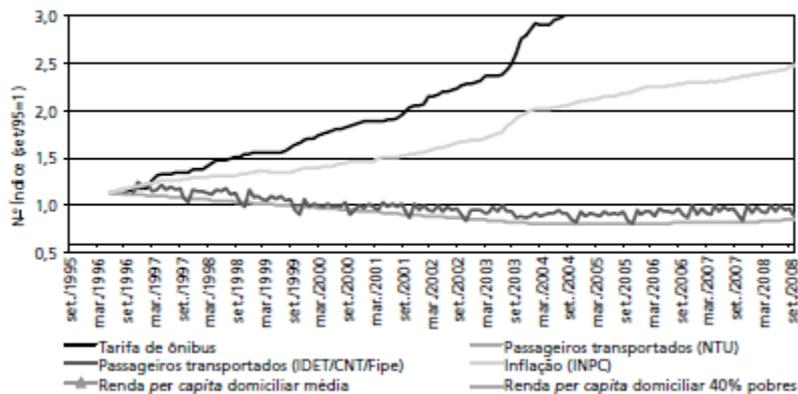
Obs.: RMs de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Brasília e município de Goiânia.

<sup>4</sup> [http://www.ipea.gov.br/porta1/index.php?option=com\\_content&view=article&id=9767](http://www.ipea.gov.br/porta1/index.php?option=com_content&view=article&id=9767)

<sup>5</sup> [http://www.ipea.gov.br/porta1/index.php?option=com\\_content&view=article&id=16579](http://www.ipea.gov.br/porta1/index.php?option=com_content&view=article&id=16579)



**GRÁFICO 5**  
Evolução da inflação (INPC), das tarifas de ônibus urbanos, do número de passageiros pagantes, da renda domiciliar *per capita* e da renda domiciliar familiar *per capita* dos 40% mais pobres – Brasil metropolitano, 1995-2008  
(Taxa acumulada, em setembro de 1995 = 1)



Fontes: Dados do INPC/IBGE, Anuário de RDT/2009/2009(2009), IDET/CNT/Fipe e dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD/IBGE).  
Elaboração dos autores.  
Obs.: Tópicos de Belo Horizonte, Fortaleza, Recife, Salvador, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Brasília e município de Goiânia. Os dados de renda obtidos por esta pesquisa não abrangem Goiânia.

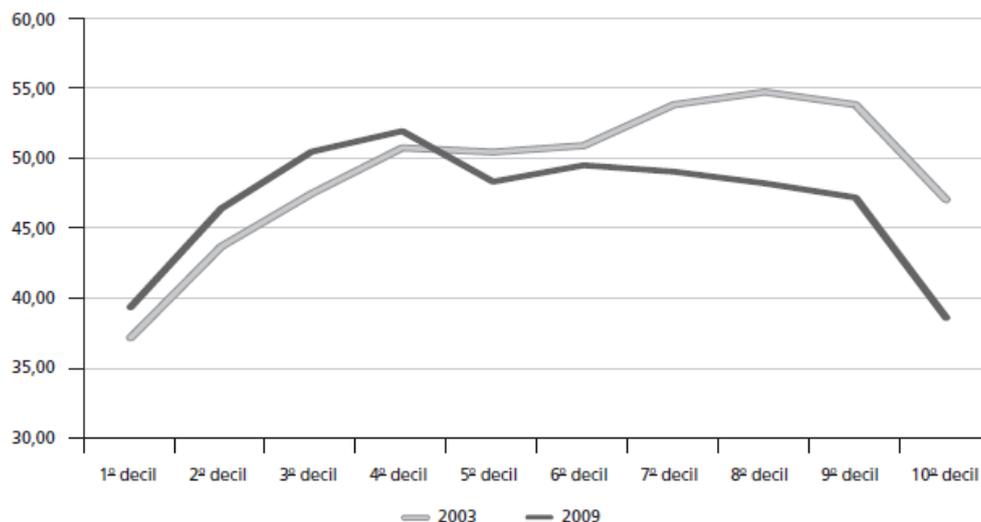
**TABELA 2**  
Gasto mensal médio com transporte público e privado das famílias brasileiras, segundo decil de renda (2009)

Intervalos de renda familiar <i>per capita</i>	Gastos com transporte urbano (R\$)			Renda familiar (R\$)	Comprometimento da renda (%)		
	Transporte público	Transporte privado	Total		Transporte público	Transporte privado	Total
1ª decil	54,82	61,34	<b>116,16</b>	532,03	10,30	11,53	<b>21,83</b>
2ª decil	64,75	97,14	<b>161,90</b>	917,20	7,06	10,59	<b>17,65</b>
3ª decil	71,03	118,74	<b>189,77</b>	1.165,42	6,10	10,19	<b>16,28</b>
4ª decil	83,82	164,72	<b>248,54</b>	1.490,95	5,62	11,05	<b>16,67</b>
5ª decil	82,69	213,93	<b>296,63</b>	1.730,79	4,78	12,36	<b>17,14</b>
6ª decil	88,07	262,23	<b>350,30</b>	2.102,56	4,19	12,47	<b>16,66</b>
7ª decil	89,47	350,45	<b>439,92</b>	2.573,93	3,48	13,62	<b>17,09</b>
8ª decil	86,57	454,56	<b>541,14</b>	3.237,67	2,67	14,04	<b>16,71</b>
9ª decil	83,07	727,52	<b>810,59</b>	4.669,59	1,78	15,58	<b>17,36</b>
10ª decil	76,66	1.426,78	<b>1.503,45</b>	10.872,28	0,71	13,12	<b>13,83</b>
Média	78,89	427,44	<b>506,33</b>	3.211,25	2,46	13,31	<b>15,77</b>

Fonte: IBGE (2010).  
Elaboração dos autores.



GRÁFICO 2  
Famílias com gastos em transporte urbano público, por décimos  
de renda *per capita* (2003 e 2009)  
(Em %)



Fonte: IBGE (2004; 2010).  
Elaboração dos autores.

É evidente a falta de transparência na apresentação das informações necessárias para subsidiar a decisão tomada pelo conselho tarifário. Ao que parece, ninguém sabe de nada, apenas consolidam o valor proposto sem análise alguma, conforme se extrai das fls. 469, 470 e 471 da Peça Complementar 06293/2018-7 (evento 11 do protocolo 06138/2018-5).

Em publicação, Haydeé Svab, engenheira civil e mestranda na área de Planejamento de Transportes na Escola Politécnica da USP, destaca a importância da transparência na forma de fazer gestão do transporte público urbano e faz remissão aos movimentos da sociedade civil organizada questionadores de reajuste tarifário ocorridos em São Paulo, em junho de 2013:

*Ao se falar em accountability, logo se compõe um mosaico de conceitos que envolvem monitoração das atividades dos governantes pela sociedade civil, (Lavalle e Castelo, 2008) controle social do poder público, transparência dos atos da administração pública e possibilidade de sanção, entre os principais. Para além, é muito comum empregar o termo*



*ao se enfatizar a atividade de administração pública no que tange à prestação de contas. Porém, já existe certo consenso que não se trata somente desse aspecto, mas também da sensibilidade das autoridades públicas em relação ao que os cidadãos pensam e desejam – sensibilidade esta que só pode ser ajustada e refinada mediante canais de diálogo entre poder público e sociedade civil.*

*As “jornadas de junho” do presente ano levaram milhares de pessoas às ruas, inicialmente movidas pelo descontentamento com os aumentos tarifários nos sistemas públicos de transporte público, mas num segundo momento movidas também por forte crítica à gestão pública, **por aversão à falta de transparência que permeia as decisões públicas e por carência de permeabilidade nas estruturas burocráticas.** As “jornadas de junho” mostraram também como o tema transporte e, mais amplamente, mobilidade é transversal e presente na vida de uma gama variada de segmentos sociais.<sup>6</sup> (grifo nosso)*

Ao eleger o método da “Planilha GEIPOT” como instrumento para fixar a tarifa técnica do sistema, o representado teria a inequívoca obrigação de assegurar o cumprimento dos requisitos básicos nela exigidos. No entanto, optou por simular o que não vê e dissimular o que vê, e enveredou por caminho no qual desvirtuou o método e o transformou em mero instrumento de cálculo, despojado de conteúdo, distorcido da realidade e produtor de arremedo de cálculo tarifário, travestido unicamente na aplicação da forma, se é que existiu algum dia, em manifesto prejuízo à sociedade usuária e, também, não usuária, mas que reflexamente é atingida (externalidades).

Nesse compasso, os valores apresentados pelo responsável a título de “tarifa técnica” são manifestamente ilegítimos, por não seguirem rigorosamente o método sugerido, conhecido como “Planilha GEIPOT”; adotando políticas tarifária e operacional que não assegurem efetivamente a cobertura dos custos relativos aos serviços prestados em regime de eficiência e a sua justa remuneração, a fim de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços e a remuneração do investimento dos operadores.

Ao fixar tarifa dessa forma, cria externalidades negativas e ofende as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, comprometendo as políticas públicas de mobilidade urbana, especialmente aquelas previstas em seu art. 5º,

---

<sup>6</sup> [http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/userFiles/EnsaiosCriticos/Turma1/Haydee.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/EnsaiosCriticos/Turma1/Haydee.pdf)



inciso III, “equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo”; inciso IV, “eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano”; e inciso IX, “eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana”.

## V - DA RECEITA ACESSÓRIA AUFERIDA PELA EMPRESA

Ao analisar a documentação constante nos autos (fornecida pelo responsável) observa-se que não foram consideradas, para fins de modicidade tarifária, as receitas acessórias arrecadadas pelo Sistema. Ora, vale dizer, compulsando os documentos, tais receitas sequer é mencionada.

Como asseverado pelo corpo técnico na ITI 293/2018 do processo TC-2968/2017, *verbis*:

“Para o serviço de transporte coletivo de passageiros, é possível listar, a título meramente exemplificativo, as seguintes receitas acessórias que podem ser auferidas pelos Permissionárias:

- i. Receitas com veiculação publicitária nos ônibus;
- ii. Receitas de créditos não utilizados por passageiros (ex.: passageiro com crédito no cartão e que mudou seu modal de transporte – passou a pegar carona ou a se locomover com carro ou moto próprios); e
- iii. Receitas financeiras, tendo em vista a antecipação de pagamento oriundo da bilhetagem eletrônica.

É dever da Prefeitura fiscalizar a arrecadação desse tipo de receita, que deve ser considerada para efeitos de atendimento ao princípio da modicidade tarifária.”



## VI – DA VIOLAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DA LEGALIDADE, MOTIVAÇÃO E TRANSPARÊNCIA

Como alhures exposto, praticamente não existiram cálculos para se chegar à tarifa para o usuário, não atendendo, assim, aos princípios da motivação, transparência e da publicidade, a qual determina ampla divulgação dos critérios e elementos caracterizadores do reajustamento definido, culminando, assim, na sua manifesta ilegalidade na ordem jurídica.

O que se observa simplesmente são manifestações e indicação de valores a serem aplicados nas tarifas do transporte público, sem o apontamento dos reais e concretos indicadores que levaram ao aumento fixado, a real motivação de composição dos custos unitários dos serviços prestados, memórias de cálculo contendo as despesas operacionais do sistema, o real e idôneo fluxo de usuários em cada modalidade de tarifa aplicada (sistema comum e especial), enfim; sem um documento que evidenciasse a pertinência do reajuste estabelecido.

Essas informações fundamentais, que inexistem nos esclarecimentos prestados pelo responsável, permitiriam avaliar a adequação do reajustamento à realidade do sistema de transporte público, evitando a aplicação da abusiva correção de tarifa como está fartamente demonstrado, sem o mínimo de nexo de pertinência.

A simples publicação na imprensa oficial de tabela com os novos valores não atende à determinação das regras jurídicas, nem tampouco aos princípios regras e leis asseveradas, em especial, repita-se, à **legalidade, motivação, transparência, publicidade e modicidade tarifária**, relegando o reajustamento à manifesta ilegalidade e, via de consequência, à anulação do ato.

**O Ministério Público de Contas não consegue sequer saber a origem dos valores nem tampouco como se chegou nessa composição, ante a ausência de informações fidedignas para o aumento.**

Não se está aqui a falar que o reajuste não é devido, até por que vivemos em um país com carga inflacionária, mas os responsáveis não demonstraram o mínimo condizente



para tal reajuste, não trazendo informações transparentes sobre os custos do transporte, tampouco alinhamento de dados, não se sabendo, até o momento, calcular o valor real da tarifa municipal.

A falta desses mesmos elementos definidores do reajustamento estipulado, sem a indicação precisa do número de usuários afetados por parte dos responsáveis, falha na devida motivação, implicando de igual modo a nulidade do ato impugnado, nos termos da Lei Federal n.º 4.717/65.

O transporte coletivo urbano tem seu alcance no transporte não individual, que se caracteriza pelos deslocamentos diários de passageiros realizados em áreas urbanas. Para tal desiderato é compreensível a importância da racionalidade dos preços dos sistemas de transporte, cobrindo seus custos e em contrapartida oferecendo uma maior eficiência dos serviços de transporte público. Não se pode deixar de mencionar que o outro lado expressivo desse sistema é o passageiro e sua capacidade de pagamento dos valores estabelecidos nas tarifas, observando-se que sua locomoção diária não seja afetada de forma significativa e desarrazoada de suas economias.

No Texto Constitucional de 1988, os Direitos Sociais são tratados no Capítulo II do Título II, destinado aos Direitos e Garantias Fundamentais. O artigo 7º, *caput*, da Carta de Outubro aponta que **o transporte é um direito social, não podendo haver restrição a esse benefício, como a aplicação de reajuste de forma irracional, não considerando todos os fatores que gravitam em sua órbita, como a inflação x custos x modicidade da tarifa.**

Por conseguinte, mais ainda, a Lei Federal n.º 8.987, de fevereiro de 1995, em seu artigo 6º, § 1º, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviço público, destacando que serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, como alhures mencionado nesta peça. Está claro que esse último destacado requisito não foi observado pelos requeridos, ao aplicar de forma iníqua um reajuste sem primar pela legalidade das normas e ao afrontar aos princípios e regras aqui diversas vezes citados.



Dessa forma, é extremamente relevante a responsabilidade do requerido em todo espectro que envolve a prestação de serviço de transporte público urbano municipal, bem como no aspecto da política pública que envolve a fixação das tarifas e seus custos perante o usuário do sistema, sem o mínimo de indicadores para compor a tabela.

Sobre o vício de forma previsto na Lei de Ação Popular, está claro que a simplíssima indicação dos custos, sem estudos aprofundados e justa causa, não produz lastro para que os atos formais que darão validade aos reajustamentos possam ser admitidos para permitir o início nem tampouco a vigência dos reajustamentos. A forma como fora composta a tabela de reajustamento, sem estudos adequados, pois impossível saber a origem dos custos de cada unidade, é vício insanável, pois a publicação do reajuste é imprestável ao fim a que se destina.

Essa questão de formalidade do ato deve levar à anulação dos reajustes.

Para Maria Sylvia Zanella Di Pietro, o princípio da motivação exige que a Administração Pública indique os fundamentos de fato e de direito de suas decisões. Ele está consagrado pela doutrina e pela jurisprudência, não havendo mais espaço para as velhas doutrinas que discutiam se a sua obrigatoriedade alcançava só os atos vinculados ou só os atos discricionários, ou se estava presente em ambas as categorias. A sua obrigatoriedade se justifica em qualquer tipo de ato, porque se trata de formalidade necessária para permitir o controle de legalidade dos atos administrativos. (Direito Administrativo, 21ª ed., Atlas, p. 77).

Nas prudentes palavras do expoente administrativista Celso Antônio Bandeira de Mello, a motivação dos atos administrativos, contemporânea à prática do ato, ou pelo menos anterior a ela, há de ser tida como uma regra geral, pois os agentes administrativos não são “donos” da coisa pública, mas simples gestores de interesses de toda a coletividade, esta, sim, senhora de tais interesses, visto que, nos termos da Constituição, todo o poder emana do povo (Curso de Direito Administrativo, Malheiros Ed., 2006, p. 382).

O que se observa no ato administrativo combatido é que não há o mínimo de documentos que justifique o aumento, as informações prestadas são incompatíveis entre si, não há motivação real para o injustificável aumento, **mas mero formalismo apresentando**



**os novos valores a vigorar. Só.** É mero formalismo para um assunto tão sério e que afeta milhares de usuários do sistema

Além da ausência de motivação no ato administrativo impugnado, a violação à moralidade administrativa também torna viciada a conduta do requerido. Obviamente há limites para os atos praticados, sendo o constitucional princípio da moralidade administrativa um deles, a impor a anulação desse aumento sem amparo da tarifa do transporte público.

Sobre a moralidade administrativa, cujo princípio está consagrado na Constituição Federal, grandes doutrinadores trazem conceitos preciosos, no qual fazemos a transcrição de alguns, como a lição de Juarez de Freitas:

Segundo tal princípio constitucional, estão vedadas condutas eticamente transgressoras do senso moral médio superior da sociedade, a ponto de não comportarem condescendência ou leniência. Exige-se a "atuação segundo padrões éticos de probidade, decoro e boa-fé". Não se confunde, está claro, a moralidade pública com o repulsivo moralismo, este último intolerante, imoral e não-universalizável, por definição. Decerto, o princípio determina que se trate a outrem do mesmo modo ético pelo qual se apreciaria ser tratado, isto é, de modo virtuoso, honesto e leal. O "outro", aqui, é a sociedade inteira, motivo pelo qual o princípio da moralidade exige que, fundamentada e intersubjetivamente, os atos, contratos e procedimentos administrativos sejam contemplados e controlados à base do dever de a Administração Pública observar, com pronunciado vigor e com a máxima objetividade possível, os referenciais valorativos da Constituição. Tudo no combate contra qualquer modalidade de corrupção ou de lesão exclusivamente moral e imaterial provocada por intermédio das condutas omissivas ou comissivas dos agentes públicos, destituídas de probidade ou honradez (Juarez de Freitas, in O Controle dos Atos Administrativos e os Princípios Fundamentais, 4ª ed. São Paulo, Malheiros, 2009, p. 87/88).

No mesmo sentido, o sempre citado Celso Antônio Bandeira de Mello assim define o princípio da moralidade administrativa:

De acordo com ele, a Administração e seus agentes têm de atuar na conformidade de princípios éticos. Violá-los implicará violação ao próprio Direito, configurando ilicitude que



sujeita a conduta viciada a invalidação, porquanto tal princípio assumiu foros de pauta jurídica, na conformidade do art. 37 da Constituição. Compreendem-se em seu âmbito, como é evidente, os chamados princípios da lealdade e boa-fé [...]. Segundo os cânones da lealdade e da boa-fé, a Administração haverá de proceder em relação aos administrados com sinceridade e lhaneza, sendo-lhe interdito qualquer comportamento astucioso, eivado de malícia, produzido de maneira a confundir, dificultar ou minimizar o exercício de direitos por parte dos cidadãos. (Celso Antônio Bandeira de Mello, Curso de Direito Administrativo, 29ª ed., São Paulo, Malheiros, 2012, p. 122/123).

Diante de tais conceitos sobre a moralidade administrativa, fica mais uma vez evidente que o modo por meio do qual foi realizado o reajuste da tarifa do transporte público afronta o princípio da moralidade administrativa, bem como não contém o requisito da motivação para fundamentá-lo, da legalidade, da publicidade, contendo ainda vício de forma insanável, devendo ser anulado.

## VI - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pois bem Excelência, *prima facie*, como bem se observa dos documentos e, em especial, das informações e planilhas – se é que se pode chamar de planilha - acostadas nesta peça, evidencia-se que o responsável não cumpriu a obrigação legal de aplicar os critérios básicos para conceder os reajustamentos nas tarifas do transporte público, tampouco na divulgação das planilhas de custos, **tornando impossível qualquer análise quanto à pertinência dos reajustamentos fixados.**

Os documentos encaminhados não se prestam a demonstrar a real necessidade dos reajustes que passaram a vigorar, por total falta de transparência e adequação dos valores de tarifa alterados com as despesas das companhias de transporte.

Importante registrar que é dever do gestor público, no específico caso de aumento de tarifas públicas, ante as normas e princípios norteadores da administração pública como o da legalidade, motivação, transparência, modicidade das tarifas entre outros, apresentar não apenas a planilha de custos do reajuste, mas também outros elementos que caracterizem a



necessidade da correção, como a composição de custos referentes aos serviços prestados, memórias de cálculo do reajuste fixado, os lucros das empresas prestadoras do serviço, o fluxo de usuários/dia em cada modalidade de tarifa existente. Nada disso compõe, de forma fidedigna, a planilha de custos de reajuste informada pelos requeridos, importando ausência de motivação, transparência e legalidade no reajuste estabelecido.

Também não houve a ampla divulgação – conforme propriamente se verifica nas Atas de reunião do COMUTTRAN, como a Ata de Reunião n.º 003/2018 – dos critérios de reajustamento estabelecido, que certamente não se restringe a um pífio comunicado dos valores a que supostamente chegaram. O princípio da publicidade não se resume a publicações na imprensa oficial ou notas em portais do órgão competente, intensas campanhas e divulgação de propaganda institucional. A transparência, como corolário do princípio da publicidade, deve trazer riqueza de detalhes a enaltecer e apontar com exatidão os critérios que levaram ao reajuste, para dar conhecimento a toda população das medidas que impactam diretamente sua vida cotidiana, o que não foi feito e, também, e de elevada envergadura, aos órgãos de controle, como essa Casa de Contas.

Ora, o princípio da boa-fé objetiva, que deve nortear os atos do gestor público, não foi observado pelos requeridos, anunciando oficialmente um aumento de tarifas do transporte que não se mostra correto, despido de um procedimento administrativo escorreito e alinhado ao normativo municipal.

Se o reajustamento com percentual muito acima da inflação do período em tarifa do transporte público municipal, serviço público essencial prestado ao cidadão, já fere de morte a moralidade administrativa, outras peculiaridades do caso tornam a violação a esse princípio da Administração Pública ainda mais patente, dando azo à decretação de nulidade do aumento abusivo. Em primeiro lugar, a ausência de critério dos requeridos na concessão do reajustamento, como já exaustivamente mencionado em linhas atrás, não indica os detalhes e bases conceituais que justificam o aumento, as memórias de cálculo, a composição de preços, o número de usuários afetados e transportados, em especial, e tantas outras informações relevantes para aferir a adequação do reajuste, nos termos da lei.



Em segundo lugar, igualmente chama a atenção a não motivação do acréscimo, em flagrante afronta ao princípio da isonomia e a ausência de atos formais por parte dos requeridos, com a devida publicidade e prazo para entrada em vigor dos aumentos, tudo a impor a anulação do reajustamento.

### 3 – DO SUJEITO PASSIVO

Extreme de dúvidas é a responsabilidade de **EDSON FIGUEIREDO MAGALHÃES**.

Conforme esmiuçado ao longo desta peça, as manifestações e documentos oferecem, de per si, elementos bastantes para que se possa constatar que não existem estudos claros para reajustar a tarifa, inobservando-se os princípios da legalidade, motivação e transparência, bem como em desacordo com a legislação municipal e federal.

Assegura-se que a responsabilidade do senhor **EDSON FIGUEIREDO MAGALHÃES** resulta dos **atos que praticou**, como **gestor municipal**, em editar **os Decretos Municipais n.º 586/2016 e 107/2018**, chancelando o irregular reajuste em favor da empresa permissionária. Deveria o responsável, como emissor do último ato, verificar se os atos praticados por seus subordinados estavam de acordo com as leis e normas jurídicas exaustivamente mencionadas nesta peça, o que não ocorreu. Vale dizer que o aumento só é válido por meio de emissão de Decreto Municipal, normativo este assinado pelo responsável, recaindo, assim, total responsabilidade por seu ato. Ademais, qualquer suspensão ou anulação do Decreto será determinado pela sua autoridade pública.

Por sua vez, conforme se depreende da ATA Reunião n.º 003/2018 (COMUTRAN) e respectiva Resolução n.º 001/2018 – Conselho COMUTRAN, observam-se indícios veementes de que os atores que participaram da reunião não sabiam, sequer, o que continha as planilhas, tampouco como era realizada a composição de custos para se chegar ao valor final da tarifa.

De simples leitura, observa-se um festival de desídia, negligências e omissões ao tratar de assunto de extrema relevância não só para os munícipes de Guarapari, mas para



quem precisa do transporte público com tarifas módicas e necessita de um transporte público de qualidade.

A Lei Federal n.º 8429/92, em seu art. 4º, assim estabelece:

Art. 4º “Os agentes públicos de qualquer nível ou hierarquia são obrigados a velar pela estrita observância dos **princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade** no trato dos assuntos que lhes são afetos” (grifamos)

Em complementação ao art. 4º, prescreve o art. 11, *caput*, também da Lei n. 8.429/92, que:

**“Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade e lealdade às instituições ...”** (mais uma vez grifamos).

Logo, ao apresentar cálculos que revelam sérias suspeitas e finalizar com o Decreto Municipal de reajuste, assume a inarredável responsabilidade de praticar ato *contra legem*, contribuindo decisivamente para tal resultado ante as razões sustentadas, agredindo, outrossim, os princípios constitucionais da legalidade, moralidade e modicidade das tarifas, ante os indícios de erro de cálculo para o aumento constante no contrato de permissão para exploração de serviço público.

Imprescindível se faz afirmar, ademais, que a conduta de **EDSON FIGUEIREDO MAGALHÃES** encontra tipificação não apenas no art. 11, *caput*, da Lei n. 8.429/92, mas também no **art. 11, *caput* e inciso I, do mencionado diploma legal**, que reza:

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

I - praticar ato visando fim proibido em lei ou regulamento ou diverso daquele previsto, na regra de competência;



#### 4 - DA NECESSIDADE DE EXPEDIÇÃO DE MEDIDA CAUTELAR

O art. 300 do Novo Código de Processo Civil reza que “*A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo*”.

A probabilidade do direito do autor está fartamente demonstrada nos tópicos que se sucedem nessa peça inicial, na qual está exaustivamente comprovado que inexistem estudos, critérios reais e concretos, atingindo o seu ápice com a total ausência de transparência nos dados e cálculos para se chegar à tarifa técnica do transporte público, havendo aumento ilegal e injustificado à significativa parcela de usuários que mais utilizam o serviço. O aumento iníquo e abusivo está acima da inflação do último período, acentuando os efeitos deletérios da atual conjuntura.

Os indícios de irregularidades que acompanham a representação evidenciam a inexistência de transparência de informações nas planilhas que demonstrem efetivamente a necessidade do reajustamento, tampouco foi respeitada a mais variada gama de normas e princípios que determinam ampla divulgação dos critérios de reajuste e de seus elementos. É necessário que os responsáveis realizem estudos sérios e fundados para tal mister. Na forma realizada, sem indicar os mínimos vetores, é ilegal o reajuste formulado, convergindo em sérios indícios de ato de improbidade administrativa.

As insanáveis máculas de forma do ato, sem os custos efetivos em indicadores alusivos ao ato, impõem a nulidade do Decreto Municipal mencionado. Com todas as vênias, impõe-se a duvidar da confiabilidade do sistema de contagem de passageiros empregado.

Finalmente, ainda sob o prisma do *fumus boni juris* ou da probabilidade do direito, evidente no caso para a concessão da tutela urgência, parcos foram os atos legais e em atendimento ao princípio da publicidade, motivação, transparência e atendimento à Lei Municipal que regula o ato da Administração por parte dos requeridos. Dos documentos fornecidos pelos responsáveis, repita-se, evidencia-se a ausência de inequívoca



transparência nos dados fornecidos, impondo injusta correção abusiva nos preços das tarifas suportadas pelos cidadãos que mais utilizam o sistema.

A reprovável conduta atenta frontalmente contra o princípio da moralidade, tudo a impor a anulação do reajuste anunciado, com a imediata concessão de tutela de urgência de natureza cautelar para suspender os efeitos maléficos de tal medida.

O *periculum in mora* encontra-se no risco de dano irreparável aos usuários do sistema, sendo mais que patente, real, pois as companhias de transporte de ônibus já estão cobrando o irreal e abusivo aumento dos usuários, sem saber, realmente, pelas planilhas informadas, se existe necessidade de aumento. Pode estar ocorrendo, *in casu*, indevido enriquecimento por parte de quem detém contrato com a administração pública em detrimento dos administrados.

Mais ainda, o *periculum in mora* atinge seu cume com valores adotados que refogem da realidade do contrato celebrado, com dados inexatos e valores que não se alinham e, ato contínuo, com a tarifa majorada que está sendo cobrada dos usuários do transporte coletivo desde o dia 16 de janeiro deste ano, de modo que possíveis prejuízos ao Município de Guarapari e à população têm se renovado continuamente desde então.

Vale ressaltar que o Tribunal de Contas do Estado do Paraná suspendeu o aumento das tarifas de ônibus do sistema por justamente não haver transparência nos documentos e planilhas que subsidiaram o reajuste das tarifas, ou seja, *mutatis mutandis*, o caso é similar ao conteúdo objeto desta Representação.

**Em sendo assim, é inequívoca a necessidade de concessão de tutela de urgência para suspender o aumento tarifário praticado pelo responsável, tendo como consectário legal, a suspensão do Decreto Municipal 107/2018, devendo, destarte, retornar a tarifa ao valor anterior até análise final dessa Corte de Contas.**

## 5 - DOS PEDIDOS:



Por todo o quanto exposto, requer o **Ministério Público de Contas**:

1 - o conhecimento, recebimento e processamento desta representação, na forma do artigo 99, § 1º, VI, da LC nº. 621/12;

2 – **LIMINARMENTE**, o deferimento de tutela de natureza cautelar para **suspender a eficácia do Decreto Municipal n.º 107/2018**, autografado pelo Excelentíssimo Senhor Prefeito **EDSON FIGUEIREDO MAGALHÃES**, no qual definiu nova tarifa do Sistema de Transporte Convencional de Passageiros do Município de Guarapari em consonância com as deliberações da Reunião do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – COMUTTRAN, que vigoram desde o dia 16 de janeiro de 2018, **retornando, assim, a tarifa do transporte público municipal convencional para o valor de R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos)** até decisão final de mérito;

3 - notificação do responsável para prestar esclarecimentos;

4 - cumpridos os procedimentos legais e regimentais de fiscalização, seja o responsável, nos termos do art. 56, inciso II, da LC 621/2012, citado para, querendo, deduzir defesa;

5 - a notificação da empresa de ônibus que opera o sistema de transporte público municipal de Guarapari para integrar a lide proposta em litisconsórcio passivo, pois é afetada pela medida;

6 - após as providências processuais, sejam os autos encaminhados para a área técnica responsável para a instrução do feito;

7 - ao final, seja julgada procedente a presente representação para anular em definitivo o Decreto Municipal n.º 107/2018, por caracterizar afronta aos preceitos principiológicos e normativos jurídicos exaustivamente mencionados nesta peça;

7.1 – seja **DETERMINADO** ao responsável, ou a quem lhe suceder:



a. que exerça efetivamente sua competência fiscalizatória legal e contratual e obedeça aos preceitos de transparência, disponibilizando em seu sítio na internet, os dados reais analíticos de custos das empresas em comparação com os valores pagos pela tarifa técnica;

b. que desempenhe efetivamente o seu papel fiscalizador dando transparência ao sistema divulgando periodicamente, em seu sítio na internet, os indicadores de qualidade e cumpra efetivamente a cláusula contratual e a norma legal no que tange aos índices de qualidade, no prazo de 06 (seis) meses;

8 - seja o responsável apenado com multa, dada a gravidade dos atos por ele praticado;

9 - Instaurar procedimento de **Monitoramento**, visando a verificação do efetivo atendimento às determinações impostas;

10 – Seja criado grupo de estudo de forma a gerar um diagnóstico objetivo, fiscalizando as revisões ou reajuste de tarifas de transporte público por meio de parâmetros racionais e análise de custos, ao considerarem a relevância desses contratos, bem como solicitar aos jurisdicionados a metodologia de cálculo – fórmula - para definir, dimensionar a composição de custos utilizados para se chegar a tarifa de transporte, ou seja, criar um relatório de procedimentos para definição de custos e tarifa do transporte.

11 - seja encaminhado cópia do r. Acórdão a todos os órgãos que possuem representantes no COMUTTRAN para conhecimento e adoção das providências que entenderem cabíveis, face a desídia, negligência e omissão de seus representantes em desfavor da coisa pública.

Nestes termos, pede deferimento.

Vitória/ES, 17 de setembro de 2018.



MINISTÉRIO  
PÚBLICO  
DE CONTAS  
ESTADO DO  
ESPÍRITO SANTO

1ª Procuradoria de Contas

---

**LUIS HENRIQUE ANASTÁCIO DA SILVA**

Procurador de Contas