



**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA _____ VARA CÍVEL DA
COMARCA DE NITERÓI - RJ**

**O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE
JANEIRO, CNPJ 28.305.936/0001-40**, no uso de suas atribuições legais,
por meio da **PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA
DE DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DO
NÚCLEO NITERÓI**, vem, com fulcro no art. 129, incisos III e IX
Constituição Federal, artigos 1º, inc. II, e 5º, inc. I, da Lei nº.
7.347/85, artigos 81, 82 e 84, da Lei nº. 8.078/90, propor a
presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

com pedido de tutela provisória de urgência

de natureza antecipada

em face dos réus: **MUNICÍPIO DE NITERÓI** inscrito no CNPJ nº
28.521.748/0001-59, situado na Rua Visconde de Sepetiba, nº 987,
Centro, CEP: 24.020-206 e **CONSÓRCIO TRANSOCEÂNICO** inscrito no
CNPJ sob o nº 15.635.449/0001-01, situado na Alameda São Boaventura,
nº 67, Fonseca, CEP 24.130-005 a serem citados nesses endereços, pelos
fatos e fundamentos jurídicos que adiante expõe:



1 – DA LEGITIMIDADE ATIVA:

O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbida da defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, segundo preceitua o art. 127 da Constituição da República Federativa do Brasil.

Na esteira da missão constitucional conferida ao Ministério Público, o ordenamento infraconstitucional determinou uma série de prerrogativas ao *Parquet*. Dentre estas, importa a presente ação a **legitimação conferida ao Ministério Público para a propositura de Ação Civil Pública**, pela Lei nº 7.347/85:

“Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: (...)

II - ao consumidor; (...)

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

I - o Ministério Público; (...)”

Ratificando a função do Ministério Público de tutela aos interesses difusos, coletivos e individuais homogêneos dos consumidores, o Código de Defesa do Consumidor dispõe:

“Art. 81. A defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título coletivo.



Parágrafo único. A defesa coletiva será exercida quando se tratar de:

I - interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato;

II - interesses ou direitos coletivos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível de que seja titular grupo, categoria ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base;

III - interesses ou direitos individuais homogêneos, assim entendidos os decorrentes de origem comum.

Art. 82. Para os fins do art. 81, parágrafo único, são legitimados concorrentemente:

I - o Ministério Público;”

2 – DOS FATOS:

O **Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro**, por intermédio desta Promotoria de Justiça, instaurou o Inquérito Civil nº. **2022.00513625** para apurar os impactos negativos para população de Niterói, em razão das alterações dos horários e itinerários das linhas **38A, 52, 54, 57, 46 e OC3** operadas pelo Consórcio Transoceânico.

Neste sentido, é preciso salientar que as alterações foram autorizadas pelo Município de Niterói por meio de **Portaria**, sem qualquer participação popular ou pedido dos usuários, que passaram a apresentar inúmeras reclamações por todos os canais possíveis, em relação ao transtorno causado pelas referidas alterações.



Sem dúvida, foram alterações que atenderam aos interesses das empresas de ônibus que compõem o consórcio, visto que os usuários se encontram extremamente insatisfeitos.

Os consumidores que utilizam as linhas 38A e OC3 relatam a dificuldade que enfrentam, principalmente no horário da tarde, no trajeto do Terminal - Centro de Niterói ao Engenho do Mato, com veículos completamente lotados, com passageiros amontoados, sendo que a viagem chega a durar duas horas, devido ao trânsito intenso no horário do rush.

Questionado sobre tais reclamações, o Município informou que as alterações produzidas nas linhas elevaram a frota ao patamar do atendimento anterior à Pandemia e que seriam feitas verificações semanais para observar a demanda dos usuários, de modo que a população estivesse plenamente satisfeita.

No entanto, parece que os moradores não foram e nem estão sendo ouvidos, pois são muitas as reclamações, anexadas a investigação, narrando - a superlotação da linha OC3, tempo de espera longo e, principalmente, reclamações sobre a mudança do itinerário pela Praia de Icaraí, que tornou o trajeto mais longo.

Os consumidores reclamam, ainda, da alteração do horário da linha 57, afirmando que a demora é tão grande, que não se consegue precisar o horário dos ônibus nos pontos.

Por outro lado, é importante consignar que, **a população não tem acesso aos horários a serem cumpridos pelas linhas de ônibus**. Em nenhum canal oficial do Município está disponibilizado, de forma clara e acessível, os horários e itinerários das linhas municipais, o que certamente viola o direito à informação dos consumidores.



Em um mundo contemporâneo e completamente digital é inadmissível que tais informações não estejam disponibilizadas nos canais oficiais do Município de Niterói para serem facilmente consultadas pela população.

Outros consumidores reclamam que a linha 52A, que atende ao bairro do Cantagalo, não circula nos finais de semana, prejudicando as pessoas que precisam desta linha para fazer a baldeação e chegar até outras regiões da cidade. Além disso, os usuários da linha 52 relatam a superlotação na parte da manhã, horário em que as pessoas ficam amontoadas, na roletas, em cima dos motoristas.

Quanto à linha 46, a principal reclamação é quanto ao tempo de espera por um ônibus e a superlotação, que claramente é consequência da redução das linhas de ônibus.

É preciso deixar bem claro que a população foi extremamente afetada por estas alterações e jamais foi consultada pelo Município de Niterói. Isso é pontuado unanimemente pela população.

Importante frisar que o Município usou como base de estudo para efetuar as alterações nas linhas, as pesquisas operacionais (fl. 150 do IC). No entanto, o que se observa da documentação acostada pelo Município (fls. 146/194 do IC), denominada como estudo, é apenas um compilado de dados majoritariamente fornecidos pelos consórcios, sem nenhuma consulta popular.

Em outras palavras: o Município atendeu a demanda apresentada pelo Consórcio Transoceânico, sendo que a demanda da população não foi apreciada, pautando-se as mudanças no uso da integração por meio do Bilhete Único.



É sabido, que o bilhete único foi instituído com o intuito de reduzir o custo do transporte público pela população.

Ocorre que, no Município de Niterói, não vem sendo feitas divulgações adequadas para a população sobre a necessidade da realização de um cadastro prévio, para possibilitar sua validação e utilização.

Assim, **para que o Bilhete Único seja validado e utilizado nas integrações é necessário o referido cadastro.** Todavia, tal informação não é passada ao consumidor. Os consumidores não são esclarecidos no sentido de que sua utilização não é automática, que não basta comprar o bilhete único e utilizar, ou seja, **o consumidor precisa se cadastrar adequadamente para que não seja obrigado a pagar as duas passagens.**

Além disso, para uso do benefício de pagamento de uma única tarifa, utilizando-se duas linhas de ônibus, é necessário que esta integração seja feita **dentro do período de 1 hora**, o que é inviável para muitos usuários, em razão do trânsito caótico e pelo tempo de espera no ponto de ônibus.

Por mais que o Município se utilize do argumento do benefício do Bilhete Único, para justificar e fundamentar as supressões das linhas, não se considerou que o tempo de 1 hora é insuficiente para a realização da integração, principalmente, pelo espaçamento e descumprimento do quadro de horário.



No mais, o denominado estudo apresenta o mapa de Niterói com desenho das linhas e só. Isso mesmo! O estudo de alterações de grande impacto para os moradores é composto apenas por isso.

No resumo da reestruturação da oferta do serviço de transporte coletivo da Região Oceânica, restaram configuradas as seguintes alterações - a linha 52 deixou de operar fora do horário de pico, passando o itinerário a ser atendido pela linha 35 e por transferência para as linhas 38A, 39A e 46; a linha 54 deixou de operar em qualquer horário, passando a ter atendimento pela linha 36 e por transferência para as linhas 38A, 39A e 46.

A OC3, linha que atende Itaipu (via Engenho do Mato) passou a ter seu trajeto pela Praia de Icaraí, o que gerou inúmeras reclamações quanto ao tempo de espera, a demora na viagem e a superlotação.

Note-se, numa simples análise, que, com as alterações da linha 52 e 54, as linhas 38A, 39A e 46 foram sobrecarregadas com o evidente aumento dos passageiros.

No entanto, não houve nenhum aumento na frota destas linhas, demonstrando que o interesse não é prestar um serviço melhor para o consumidor e sim atender as empresas de ônibus, afinal, foram retiradas linhas e sobrecarregadas outras, sem aumento da frota e dos horários, resultado: SUPERLOTAÇÃO e DEMORA nos pontos de ônibus.

Observe-se, ainda, que, além de todos os impactos trazidos pelas alterações autorizadas pelo Município, o Consórcio Transoceânico recebeu a Notificação 0272 e 0777 (fl. 94 e 95 do IC) pelo descumprimento do quadro de horários das linhas 38A e OC3. Ou seja, além da diminuição



da frota, alteração do itinerário, as empresas não cumprem o quadro de horário. Este é o cenário enfrentado pelos moradores de Niterói.

Conforme já mencionado, o Município usou como base os dados de processamento da bilhetagem eletrônica para promover estas alterações e – não há qualquer indício da participação popular na elaboração do referido “estudo”.

Os usuários destas linhas não foram ouvidos em nenhum momento. Resultado - Ônibus superlotados, demora demasiada entre os ônibus e uma população extremamente insatisfeita, obrigada a suportar o trânsito caótico de Niterói, espremida em ônibus por quase duas horas para chegar ao seu destino.

Sejamos realista. A classe trabalhadora não deixou de trabalhar, nem mesmo durante a Pandemia. Portanto, estes trabalhadores continuaram usando o transporte coletivo como principal meio de locomoção e agora suportam viagens degradantes, pagando uma das tarifas de ônibus mais caras do Brasil. Ressalte-se que – **NÃO SE TRATA DE SERVIÇO GRATUITO.** Os consumidores pagam alta tarifa, por serviço precário e medíocre, apoiado pelo Município, que promoveu alterações que só atenderam às empresas de ônibus.

Note-se que as reclamações são tão numerosas que a Câmara Municipal de Niterói promoveu uma Audiência Pública com o tema: A Situação dos Ônibus no Município de Niterói, na qual muitos moradores apresentaram suas reclamações sobre várias linhas e muito foi dito sobre a falta de um projeto que atenda aos interesses da população, inclusive, no que diz respeito ao trânsito caótico da cidade.

Sem dúvida, alterações e/ou supressões de itinerários, linhas e horários de circulação do serviço público deveriam ser precedidas



de procedimento democrático-participativo da população. É fundamental um controle social e popular no que diz respeito às alterações dos serviços públicos de mobilidade urbana.

Alterações promovidas apenas entre as concessionárias e o Poder Público sempre ensejam em descontentamento e desconfiança pela população, principalmente, quando tais alterações beneficiam apenas as empresas de ônibus.

Alterações de rotas e retiradas de linhas, sem prévia discussão ou conhecimento da população, inviabilizam o pleno exercício do direito ao transporte, essencial para que a classe trabalhadora tenha acesso não somente ao próprio trabalho como à educação, ao lazer, à cultura, à saúde.

Assim, em razão das incontáveis reclamações recebidas dos consumidores de Niterói, a respeito das alterações de algumas linhas do consórcio Transoceânico, o Ministério Público requer a procedência desta ação, para que o Município, bem como o consórcio, preste serviço público adequado e de qualidade, atendendo às necessidades da população.

3- DO DIREITO:

Diante dos fatos expostos, irrefutável é a ilação de que o Município de Niterói efetivamente descumpriu diversas normas e princípios vigentes no ordenamento jurídico pátrio.

Prima facie, os usuários do serviço público de transporte coletivo deste município são consumidores, conforme definição contida no Código de Defesa do Consumidor (Lei 8072/90), em seu artigo 2º:



“Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”.

Estabelecida a qualidade de consumidores dos usuários do transporte coletivo municipal, resta afirmar que os réus atuam, mesmo que por concessão, como fornecedores de serviços, conforme previsto no Código de Defesa do Consumidor.

Veja-se o artigo 3º da Lei n.º 8078/90:

“Art. 3º. Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividades de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

Parágrafo Único: Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração inclusive as de natureza bancária, financeira, e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista”.

Cediço que, sendo relação de consumo, a prestação dos serviços essenciais, tais como o transporte público municipal de



passageiros, deve visar à saúde e segurança do consumidor, além de serem prestados de forma adequada e eficaz, na esteira do artigo 6º, incisos I e X da lei n.º 8078/90, o qual prevê os direitos básicos do consumidor:

"Art. 6º - São direitos básicos do consumidor:

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

(...)

X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral. (...)"

A eficácia do serviço público prestado é devida, sob pena de responsabilidade civil, na forma do artigo 22 do Código de Defesa do Consumidor:

"Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste Código". (negritos postos)



Nesse sentido, cumpre destacar que o princípio da eficiência foi desrespeitado pelos requeridos, não obstante seja norteador da atividade da administração pública, consoante previsto no artigo 37 da Constituição Federal de 1988. De acordo com Hely Lopes Meirelles, o princípio da eficiência:

“É o dever que se impõe a todo agente público de realizar suas atribuições com presteza, perfeição e rendimento funcional”¹

Ressalta-se o ensinamento de Odete Medauar, a qual entende o princípio da eficiência como contraposição à lentidão e ao descaso: *“(...) o princípio da eficiência determina que a administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se à lentidão, à descaso, à negligência, à omissão (...)”²* (Autora citada, in Direito administrativo moderno, editora RT, 10^a edição, 2006, p.129).

Uma das razões para que haja no Brasil os regimes da descentralização e desconcentração administrativas das atividades incumbidas ao Poder Público é justamente a de satisfazer referido princípio: quanto mais específica for a função delegada a um ente (seja ela um órgão administrativo, no caso de desconcentração, ou uma outra pessoa jurídica distinta, no caso da descentralização), com mais eficiência o serviço público será executado.

¹ (Autor citado, in Direito Administrativo Brasileiro, 22^a Edição. Editora Malheiros, 1997, p. 90).

² (Autora citada, in Direito administrativo moderno, editora RT, 10^a edição, 2006, p.129).



Ao invés de uma só pessoa ficar incumbida da execução de diversos serviços, tais serviços são delegados (ou outorgados) a diversas pessoas, a fim de que, cada uma, de acordo com suas habilidades, conhecimentos etc., execute-o da forma mais eficiente, de acordo com suas especialidades técnicas, satisfazendo-se, com isso, o interesse público primário (o bem-estar da coletividade).

Em outras palavras: caso as metas a serem perseguidas pela administração pública fossem todas centralizadas no próprio ente político, sem escalonamento de funções (por meio dos órgãos) ou distribuição das tarefas entre outras pessoas, certamente os serviços públicos não seriam prestados com a devida eficiência, diante do acúmulo de funções, desconhecimento técnico etc.

Não há que se olvidar que seja diretamente ou por meio da concessão o Poder Público está obrigado a prestar o serviço com eficiência. Alexandre de Moraes identifica a busca pela qualidade como uma das características do princípio da eficiência:

“(...) busca da qualidade: ressalte-se a definição dada pela Secretaria Geral da Presidência, de que ‘qualidade de serviço público é, antes de tudo, qualidade de um serviço, sem distinção se prestado por instituição de caráter público ou privado; busca-se a otimização dos resultados pela aplicação de certa quantidade de recursos e esforços, incluída, no resultado a ser otimizado,



*primordialmente, a satisfação proporcionada ao consumidor, cliente ou usuário*³.

Por sua vez, a concessionária não presta um serviço adequado, quando não cumpre os horários fixados pelo Poder Público, visto que geram uma superlotação nos veículos, bem como tempo demasiado de espera nos pontos de ônibus.

Notadamente, há uma violação clara a Lei n.º. 8.987/95 a qual dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos nos seguintes moldes:

*“Art. 6.º Toda concessão ou permissão **pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários,** conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.*

*§ 1.º **Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.***

§ 2.º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.” (grifos postos)

³ (MORAES, Alexandre de. Reforma Administrativa: Emenda Constitucional n.º 19/98, Atlas, São Paulo, 1999, 3ª edição, página 30).



Não se pode esquecer que o artigo 7º desta Lei estabelece que são direitos dos consumidores receber um serviço adequado, sem prejuízo do disposto na Lei 8.078/90.

Nesse mesmo diploma legal, estabeleceu também:

“Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

(...)

IV - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

(...)

VIII - captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.”

Conforme se verifica no dispositivo supracitado, incumbe à concessionária captar e aplicar os recursos financeiros necessários à prestação do serviço. A lei ao disciplinar tal matéria tem como escopo a prestação do serviço adequado. Deste modo, a concessionária ao gerir os negócios deve fazê-lo de modo a atender as necessidades dos usuários e não apenas visar ao lucro.

Em virtude dessas considerações, é patente que a empresa ré tem o dever jurídico de reparar os danos gerados aos usuários desta linha. Também por este prisma é o entendimento do respeitável mestre *Cavaliari*:

“Há, assim, um dever jurídico originário, chamado por alguns de primário cuja violação gera um dever



jurídico sucessivo, também chamado de secundário, que é o dever de indenizar o prejuízo." (in Programa de Responsabilidade Civil, 8ª edição, Editora Atlas: São Paulo, 2008, p. 2)

É inegável que do descumprimento de um dever jurídico originário surge à responsabilidade civil: o dever de compor o prejuízo causado pelo descumprimento da obrigação.

Nesta linha, cumpre frisar que pela prestação de serviço defeituoso, responde a ré independentemente de culpa, tal como esculpido no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor:

“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 função 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 de se esperam;

III – a época em que foi fornecido.” (negritos deste Promotor)



Em que pese a clareza do dispositivo em comento, cabe ainda dizer que é indiscutível a responsabilidade objetiva da concessionária, visto que esta é prestadora de serviço público por meio de concessão. A Administração Pública ao descentralizar o serviço, além de transferir a execução deste a outra entidade, transfere conjuntamente o ônus da responsabilidade objetiva pela prestação adequada do serviço, tal como previsto no artigo 37, § 6º da Constituição Federal:

“§ 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços público responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.”

Com efeito, assumindo a concessionária o ônus da responsabilidade, é pacífico seu envolvimento com a teoria dos riscos. Como ensina a citada teoria, todo e qualquer ente que se propõe a desenvolver determinada atividade, arca, necessariamente, com a obrigação de responder pelos eventuais danos ocorridos. A este entendimento coaduna-se o previsto no artigo 25 da Lei 8.987/95:

“Art. 25 - Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilização.”



Ademais, é louvável que a concessionária assuma este encargo, pois como ensina Sergio Cavalieri Filho: (...) **quem tem o bônus deve suportar o ônus. Aquele que participa da Administração Pública, que presta serviços públicos, usufruindo os benefícios dessa atividade, deve suportar os seus riscos, deve responder em igualdade de condição com o Estado em nome de quem atua.** (Filho, Sergio Cavalieri. Programa de Responsabilidade Civil. 2.ed. p.172) (grifos postos).

3.1 – ALTERAÇÕES AUTORIZADAS PELO PODER MUNICIPAL SEM PARTICIPAÇÃO POPULAR:

As alterações que trouxeram grande impacto para os consumidores que utilizam as linhas **38A, 52, 54, 57, 46 e OC3** operadas pelo Consórcio Transoceânico, foram autorizadas pela Portaria n.º. **013/2022:**

“SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE

Ato do Secretário

Portaria SMU n.º 013/2022, de 27 de maio de 2022.

O Secretário Municipal de Urbanismo e Mobilidade, no cumprimento de suas atribuições; **Considerando** o disposto nas Leis Municipais n.º. 2.834/2011 e 3.022/2013, e no Decreto Municipal n.º 11.075/2011;

Considerando que a prestação do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, nos termos do Edital e do Contrato de Concessão, teve início em 14/07/2012, e visa atender primordialmente os passageiros com as prioridades legais;

Considerando que o CONSÓRCIO TRANSNIT opera a malha de linhas que integram a Área Operacional I e as linhas que trafegam pela Área Operacional III (área comum), sob o regime jurídico da concessão, conforme Termo de Concessão n.º 106/2012;

Considerando que o CONSÓRCIO TRANSOCEÂNICO opera a malha de linhas que integram a Área Operacional II e as linhas que trafegam pela Área Operacional III (área comum), sob o regime jurídico da concessão, conforme Termo de Concessão n.º 107/2012;

Considerando o disposto no processo administrativo n.º 080004599/2022.

RESOLVE:

Art. 1.º. Expedir a ORDEM DE SERVIÇO n.º 002/2022/SMU/SSTT.



Art. 2º. Fica estabelecido o itinerário Linha Oceânica 3, operada pelo Consórcio Transoceânico, nos termos do Anexo I desta Portaria, a contar de 28/05/2022.

Art. 3º. As Linhas 52-A e 54, operadas pelo Consórcio Transoceânico, passarão a circular somente em dias úteis e em horários de pico (das 05:00 às 10:00 e das 16:00 às 20:00), com intervalos de frequência estabelecidos no Anexo II desta Portaria.

Art. 4º. Fica estabelecido o itinerário e os intervalos de frequência da Linha 57 (Santa Rosa-Centro, via Rua Fagundes Varela – Linha Circular), operada pelo Consórcio Transoceânico, nos termos do Anexo III desta Portaria, a contar de 28/05/2022.

Art. 5º. A Linha 46 (Várzea das Moças - Centro), operada pelo Consórcio Transoceânico, passará a utilizar o Ponto de embarque e desembarque de passageiros ao lado da Plataforma Sul localizado na Av. Visconde do Rio Branco em vez do ponto localizado próximo a estação das Barcas.

Art. 6º. Fica extinta a Linha 62A (Caramujo/Charitas), operada pelo Consórcio Transnit. Parágrafo único. Os usuários da extinta Linha 62A poderão fazer o transbordo até a Alameda São Boaventura e seguir viagem por meio da Linha 62 pagando apenas uma passagem caso utilizem o Bilhete Único Municipal, as Linhas 26 e 26 A, terão suas frotas aumentadas e sua programação com intervalos reduzidos (conforme anexo IV).

Art. 7º. Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANEXO I

Itinerário Linha Oceânica 3 – OC3 (Itaipu x Centro – via Praia de Icarai):

IDA:

- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Estação Engenho do Mato - CORREDOR BHLS)
- Avenida Irene Lopes Sodré
- Estrada do Engenho do Mato
- Avenida Central Ewerton Xavier
- Avenida Central Ewerton Xavier (Praça Central - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Maravista - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Morro da Peça- CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Vila São Pedro - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Santo Antônio - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Oceânica - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Maralegre - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Piratininga - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Lagoa de Piratininga - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Cafubá - CORREDOR BHLS)
- Avenida Prefeito Sílvio Picanço (Charitas - CORREDOR BHLS)
- Avenida Prefeito Sílvio Picanço
- Avenida Quintino Bocaiúva
- Túnel Raul Veiga
- Avenida Almirante Ary Parreiras
- Avenida Jornalista Alberto Francisco Torres (Praia de Icarai)
- Praia João Caetano
- Rua Doutor Paulo Alves
- Rua São Sebastião
- Rua Badger da Silveira
- Avenida Visconde do Rio Branco
- Terminal João Goulart

Volta

- Terminal João Goulart
- Avenida Visconde do Rio do Branco



- Rua Prof. Hernani Melo
- Rua Visconde de Morais
- Rua Presidente Pedreira
- Rua Doutor Paulo Alves
- Praia de João Caetano
- Avenida Jornalista Alberto Francisco Torres (Praia de Icarai)
- Rua Joaquim Távora
- Túnel Roberto Silveira
- Estrada Leopoldo Fróes
- Avenida Quintino Bocaiuva
- Avenida Prefeito Sílvio Picanço
- Avenida Prefeito Sílvio Picanço (Charitas - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Cafubá - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Lagoa de Piratininga - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Piratininga - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Maralegre - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Oceânica - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Santo Antônio - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Vila São Pedro - CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Morro da Peça- CORREDOR BHLS)
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Maravista - CORREDOR BHLS)
- Avenida Central Ewerton Xavier (Praça Central - CORREDOR BHLS)
- Avenida Central Ewerton Xavier
- Estrada do Engenho do Mato
- Avenida Irene Lopes Sodré
- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Estação Engenho do Mato - CORREDOR BHLS)

Intervalos de frequência da Linha Oceânica 3 – OC3 (Itaipu x Centro – via Praia de Icarai):

Linha	OC3 - Itaipu x Centro		Linha	OC3 - Centro x Itaipu	
Faixa Horária	Partidas	Headway	Faixa Horária	Partidas	Headway
04:00 às 04:59h	2	30	05:05 às 05:59h	2	28
05:00 às 05:59h	4	15	06:00 às 08:59h	17	11
06:00 às 07:59h	14	8	09:00 às 13:59h	21	14
08:00 às 14:59h	28	15	14:00 às 15:59h	10	12
15:00 às 15:59h	6	10	16:00 às 17:59h	12	10
16:00 às 16:59h	7	8	18:00 às 19:59h	10	12
17:00 às 17:59h	5	12	20:00 às 22:59h	9	20
18:00 às 18:59h	4	15	23:00 às 23:30h	1	30
19:00 às 21:59h	8	23			
22:00 às 24:00h	3	40			

ANEXO II



Intervalos de frequência Linha 52A (Baldeador x Charitas):

Linha	52A - Baldeador x Charitas		Linha	52A - Charitas x Baldeador	
Faixa Horária	Partidas	Headway	Faixa Horária	Partidas	Headway
05:27 às 08:59h	7	34	06:13 às 09:59h	7	34
15:20 às 17:35h	3	67	16:05 às 18:30h	3	72

Intervalos de frequência Linha 54 (Sapê x Piratininga):

Linha	54 - Sapê x Piratininga		Linha	54 - Piratininga x Sapê	
Faixa Horária	Partidas	Headway	Faixa Horária	Partidas	Headway
06:00 às 8:20h	4	47	06:45 às 09:10h	4	48
14:35 às 19:00h	6	53	15:25 às 19:45h	6	52

ANEXO III

Itinerário Linha 57 - Circular (via Fagundes Varela/Miguel de Frias): CIRCULAR

- Terminal Rodoviário João Goulart
- Avenida Visconde do Rio Branco
- Plataforma Sul
- Rua Prof. Hernani Melo
- Rua Visconde de Moraes
- Rua Presidente Pedreira
- Rua Doutor Paulo Alves
- Rua Fagundes Varela
- Rua Miguel de Frias (Ponto de Retorno)
- Av. Jornalista Alberto Torres
- Praia das Flechas
- Rua Paulo Alves
- Rua São Sebastião
- Avenida Visconde do Rio Branco
- Terminal Rodoviário João Goulart

Intervalos de frequência da Linha 57 - Circular (via Fagundes Varela/Miguel de Frias):

Linha	57 - Sta Rosa x Centro		Linha	57 - Centro x Sta Rosa	
Faixa Horária	Partidas	Headway	Faixa Horária	Partidas	Headway



05:35 às 05:59h	1	35	05:55 às 06:59h	3	25
05:35 às 22:59h	51	20	05:35 às 22:59h	48	20
23:00 às 23:59h	2	30	23:00 às 24:00h	3	25

Anexo IV (...)"

Conforme já mencionado, o “estudo” apresentado pelo Município não contou com nenhuma participação popular. Seja por audiência pública, pesquisas, entrevistas com moradores do lugar, com relatório de fiscalização e/ou participação dos Conselhos Municipais.

Não consta nas respostas apresentadas pelo Município de Niterói, nenhuma informação que o COMPUR Conselho Municipal de Política Urbana tenha sido ouvido nestas ou em outras alterações ocorridas nas linhas de ônibus Municipais.

O Plano Diretor do Município, Lei Municipal nº. 3385/2019, é extremamente claro e objetivo em pontuar a importância da Gestão Democrática, inclusive, estando prevista como um dos princípios da implementação do Plano:

“Art. 5º. A implementação do Plano Diretor de Niterói será orientada pelos seguintes princípios:

I – Função Social da Cidade;

II – Função Social da Propriedade Urbana;

III – Equidade e Inclusão Social e Territorial;

IV – Direito à Cidade;

V – Direito ao Meio Ambiente Ecologicamente Equilibrado;

VI – Gestão Democrática.



(...)

§ 6º Entende-se por Gestão Democrática a garantia da participação de representantes dos diferentes segmentos da população, diretamente ou por intermédio de associações representativas, nos processos de planejamento e gestão da cidade, na elaboração, implantação e avaliação de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano mais eficiente, eficaz e efetivo. (negritos postos)”

Assim como dispôs sobre os instrumentos fundamentais para garantir a Gestão Democrática:

“Art. 58. Consideram-se Instrumentos implementadores do Plano Diretor, sem prejuízo dos Instrumentos urbanísticos relacionados no artigo 311 da Lei Orgânica do Município:

(..)

VIII – Instrumentos de Gestão Democrática:

- a) Audiência Pública;*
- b) planos, programas e projetos de Iniciativa Popular;*
- c) referendo popular e plebiscito.*

§ 1º Os Instrumentos previstos neste artigo que demandam dispêndio de recursos por parte do poder público municipal devem ser objeto de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil através de:



I – promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

II – publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;

III – acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos;

IV – apreciação nos conselhos municipais competentes. (grifou-se)

Durante a investigação do Inquérito Civil, bem como da documentação carreada aos autos pela Câmara Municipal, verifica-se que não foram feitas audiências públicas ou oitiva da associação de moradores, bem como não consta apreciação feita pelo COMPUR a respeito da alteração nas linhas de ônibus municipais.

Nesse cenário, é essencial destacar a importância do COMPUR conforme disposto no Plano Diretor:

“Art. 285. O Conselho Municipal de Política Urbana é órgão colegiado, permanente e deliberativo, que reúne representantes do poder público e da sociedade civil, integrante da Administração Pública Municipal e tem por finalidade assessorar, estudar e propor diretrizes para o desenvolvimento urbano com participação social e integração das políticas fundiária e de habitação, de saneamento ambiental e de trânsito, transporte e mobilidade



urbana, bem como acompanhar e avaliar a execução da Política Urbana no Município, conforme dispõe a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Parágrafo único. O Conselho Municipal Política Urbana é parte integrante do Sistema Nacional de Conselhos de Cidades e do Sistema Municipal de Planejamento, e ficará vinculado funcionalmente ao Órgão Gestor da Política Urbana Municipal.

Art. 287. No cumprimento de suas finalidades, são atribuições do Conselho Municipal de Política Urbana:

I – propor, debater e aprovar diretrizes para a aplicação de Instrumentos da política de desenvolvimento urbano e das políticas setoriais em consonância com as deliberações da Conferência Nacional das Cidades;

(...)

XIII – propor a realização de estudos, pesquisas, debates, seminários ou cursos afetos à política de desenvolvimento urbano;

XIV – opinar sobre todos os assuntos que lhe forem remetidos, pela sociedade civil organizada e pelo Poder Público, relativos à política urbana e aos Instrumentos previstos no Plano Diretor;” (negritos postos).



Verifica-se, portanto, que o COMPUR, como órgão colegiado e com representantes da sociedade civil poderia assessorar e estudar soluções para as questões do transporte e mobilidade urbana, com o fim de promover adequações necessárias para o equilíbrio financeiro do contrato, sem onerar apenas o consumidor.

Por meio deste importante órgão de gestão popular, o Município poderia ter proposto estudos, pesquisas e debates sobre a problemática relacionada à mobilidade urbana. No entanto, nada disso foi feito e os consumidores amargam estas alterações extremamente prejudiciais para o serviço público.

Neste sentido, é preciso salientar a importância do direito à informação do consumidor, direito este estabelecido como básico no art. 3º, III da Lei nº. 8.078/90. O acesso à informação garante evidente controle e fiscalização sobre a qualidade do serviço. Portanto, é fundamental que o Município disponibilize em seus canais oficiais o quadro de horários e itinerários das linhas municipais, de modo simples e de fácil acesso.

Sem dúvida, o acesso à informação clara e objetiva garante também a gestão democrática da cidade e a qualidade dos serviços prestados.

Em face do exposto, é fundamental a procedência desta ação, para que os usuários de transporte público sejam atendidos adequadamente na prestação de serviço essencial.



4 – DO DANO MORAL COLETIVO:

Os réus, inquestionavelmente, se enquadram na figura jurídica de fornecedor, nas relações de consumo que estabelece para com os consumidores sendo incontroversa a aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao caso.

Nesse sentido, cabe dizer que é plenamente possível e admitida, doutrinária e jurisprudencialmente, a condenação dos réus ao pagamento de danos morais coletivos, independentemente da comprovação individual e casuística dos danos causados especificamente a cada consumidor.

O cabimento jurídico dos danos morais repousa no art. 5º, inciso X, da Constituição Federal, e no art. 6º, inciso VI e VII, da Lei nº 8.078/90, estes últimos expressamente tratando dos danos morais coletivos:

“Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

(...)

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos, com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;”



A Lei nº 7.347/1985, que disciplina a Ação Civil Pública, também afirma a tutela jurídica dos danos materiais e morais aos consumidores, em seus artigos 1º, inciso II, 2º e 5º:

“Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

(...)

II - ao consumidor; (...)

Frise-se que o **dano moral coletivo não se restringe ao caráter compensatório dos danos individuais homogêneos causados, devendo ser um instrumento de garantia da adequada tutela jurisdicional aos interesses metaindividuais**. Entende o *Parquet*, em sua missão constitucional de coibir e prevenir danos à coletividade, que o dano moral coletivo, além de apresentar um caráter compensatório, deve ter uma **aplicação punitiva** da conduta da empresa, **tendo o condão de desestimular novas lesões**. Sobreleva-se a importância da função preventiva dos danos morais coletivos, acerca da qual se destaca o seguinte entendimento doutrinário, de André Gustavo Corrêa de Andrade:

“No dano moral coletivo não se cogita de compensação ou satisfação de alguma dor ou de algum sofrimento de um sujeito individualizado, como resultado de ofensa a algum direito subjetivo extrapatrimonial. Como observa André de Carvalho Ramos: ‘O ponto-chave para a aceitação do chamado dano moral coletivo está na ampliação de seu conceito, deixando de ser o dano moral um equivalente da dor psíquica, que seria



exclusividade de pessoas físicas'. Sobressai a finalidade dissuasória ou exemplar do montante indenizatório, que atua como fator de desestímulo de comportamentos lesivos semelhantes por parte do réu ou de terceiros” (ANDRADE, André Gustavo Corrêa de. Dano Moral e indenização Punitiva. Rio de Janeiro. Forense, 2006. p. 66).

Da mesma obra, cita-se, ainda, o seguinte trecho:

"A indenização punitiva surge, no sistema jurídico vigente, não apenas como reação legítima e eficaz contra a lesão e a ameaça de lesão a princípios constitucionais da mais alta linhagem, mas como medida necessária para a efetiva proteção desses princípios. Com efeito, não é possível, em certos casos, conferir efetiva proteção à dignidade humana e aos direitos da personalidade senão através da imposição de uma sanção que constitua fator de desestímulo ou dissuasão de condutas semelhantes do ofensor, ou de terceiros que pudessem se comportar de forma igualmente reprovável. Não é possível contar apenas com a lei penal e com penas públicas para prevenir a prática de atentados aos direitos da personalidade. A lei tipicamente penal não tem como prever, em tipos delituosos fechados, todos os fatos que podem gerar danos injustos, razão pela qual muitas ofensas à dignidade humana e a direitos da



personalidade constituem indiferentes penais e, por conseguinte, escapam do alcance da justiça criminal. Além disso, por razões diversas, nem sempre a sanção propriamente penal, oriunda de uma sentença penal condenatória, se mostra suficiente como forma de prevenção de ilícitos. Nesse contexto, a indenização punitiva constitui instrumento indispensável para a prevenção de danos aos direitos personalíssimos.” (ANDRADE, André Gustavo Corrêa de. Dano Moral e indenização Punitiva. Rio de Janeiro. Forense, 2006. p. 169).

Do artigo “Responsabilidade por dano não-patrimonial a interesse difuso (dano moral coletivo)”, de Luís Gustavo Grandinetti Castanho de Carvalho, extrai-se relevante contribuição acerca do caráter transindividual do dano moral coletivo:

“Ora, quando se protege o interesse difuso – o que é um interesse de um número indeterminável de pessoas, que é de todos e de cada um ao mesmo tempo, mas que não pode ser apropriado por ninguém – o que se está protegendo, em última instância, é o interesse público. Não se trata de soma de interesses privados, particularizados, fracionados, pois cada pessoa é titular de todo o bem, sem que possa se opor ao gozo por parte dos demais titulares do mesmo direito. Inegavelmente,



portanto, trata-se de um interesse público, não titularizado pelo ente público.

(...)

De tudo resulta que os requisitos para fazer surgir a reação do direito à lesão de interesse difuso, os princípios que norteiam o critério de responsabilidade, bem como a própria função da imposição de responsabilidade devem ganhar certa flexibilidade, permitindo-se, com isso, agilidade e praticidade no combate e na reparação de atos violadores de interesses difusos.

Com essa conformação e preocupação, surge o recém denominado dano moral coletivo. O dano moral, portanto, deixa a concepção individualista caracterizadora da responsabilidade civil para assumir uma outra mais socializada, preocupada com valores de uma determinada comunidade e não apenas com o valor da pessoa individualizada”.

(CARVALHO, Luís Gustavo Grandinetti Castanho de. Responsabilidade por dano não-patrimonial a interesse difuso (dano moral coletivo). Revista da EMERJ, v. 03, n. 09. 2000. p 21-42.

Converge com as doutrinas expostas o entendimento jurisprudencial mais arrojado, sendo o cabimento de danos morais coletivos, e seu caráter punitivo e preventivo, admitido em diversos Tribunais de Justiça, dentre os quais se incluem o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro.



Cita-se, nesse sentido, a ementa do Acórdão na Apelação Cível nº 2009.001.05452:

“Ementa: Apelações cíveis. Ação coletiva de consumo movida pelo Ministério Público. Publicidade enganosa em empréstimo pessoal consignado para aposentados e pensionistas do INSS. Omissão de informe sobre a taxa de juros praticada e outros encargos. Garantia de acesso ao Judiciário. Direito do consumidor, considerado vulnerável, de amplo acesso à Justiça representado pelo MP (inteligência dos arts. 4º I c.c 6º VII e 82 I CDC). Violação dos princípios da informação, da transparência, e dos deveres anexos à boa-fé objetiva. Publicidade enganosa por omissão. Mídia televisiva, impressa e radiofônica. Percentual da taxa de juros e demais encargos, valor total do empréstimo e periodicidade do pagamento que deveriam constar na publicidade de forma clara, objetiva e em igual destaque às demais informações relativas ao contrato de empréstimo. Inteligência do art. 31, dos parágrafos 1º e 3º do art. 37 e dos parágrafos 3º e 4º do art. 54 CDC. Sentença que determinou que a informação sobre a taxa de juros venha em destaque da mesma forma que as demais informações concernentes ao contrato de empréstimo consignado. Correção. Indenização por danos materiais e morais individuais e danos



morais coletivos. Pedido regular e legalmente feito na vestibular. Possibilidade à inteligência do art. 3º da Lei 7347/85 e dos arts. 6º VI e VII da Lei 8078/90, na forma dos arts. 95 e 97 desta última. Dano material individual a ser apurado em liquidação ocasião em que o consumidor deverá comprová-lo. Dano moral individual que, na mesma senda, é devido em função da angústia e sofrimento impostos aos aposentados pela enganiosidade, ludíbrio e abusividade gerados pela publicidade enganosa. Dano moral coletivo, a ser revertido para o Fundo de Reconstituição de Bens Lesados, que, de caráter preventivo-pedagógico, visa a banir da sociedade mal formada e mal informada, comportamentos antiéticos. Inteligência do Dec. 92302/86, Dec. 1306/94 e Lei 9008/95. Responsabilização do fornecedor pelos danos material e moral individuais. Condenação em valor certo pelo dano moral coletivo. Desprovemento do primeiro apelo. Provimento do recurso do MP” (TJRJ, Apelação Cível nº 2009.001.05452, Rel. Des. Cristina Tereza Gaulia, publicado em: 28/09/2009)

Portanto, uma vez se tendo evidenciado a lesão praticada, faz-se fundamental a condenação dos réus ao pagamento de danos morais coletivos, com o intuito punitivo-pedagógico, prevenindo a prática de novas lesões.



5 – DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA:

Impõe-se a inversão do ônus da prova na presente ação nos termos do artigo 6º, inciso VIII, da Lei n.º 8.078/90, *in verbis*:

“Art. 6º - São direitos básicos do consumidor:

(...)

VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da

prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do Juiz, for verossímil a

alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de

experiência;(...)”

Diante dos fatos narrados, incontestado é que há verossimilhança nas alegações, também demonstrada pelos documentos carreados durante a instrução do Inquérito Civil, os quais demonstram as inúmeras reclamações recebidas, em razão das alterações promovidas nas linhas de ônibus.

Além da verossimilhança das alegações, não obstante somente esta já autorize a inversão do ônus da prova, também se constata a hipossuficiência do consumidor, a qual não é infirmada pela legitimidade ativa do Ministério Público para o ajuizamento da presente ação. Ao contrário, o Ministério Público é legitimado para ajuizamento destas ações, para a defesa dos direitos dos consumidores, em razão desta mesma hipossuficiência.



A hipossuficiência é aferida diante da relação entre o fornecedor e o consumidor, demonstrando que este último não possui paridade de armas com o primeiro. Na presente ação, de um lado tem-se a concessionária de serviço público, representada pelo Consórcio, e o próprio Município de Niterói e, de outro lado, o consumidor que depende deste serviço público essencial. Certo é que o usuário é hipossuficiente e o ajuizamento da ação pelo Ministério Público não lhe confere a paridade de armas, a qual demanda a inversão do ônus da prova.

Neste sentido:

“CONSUMIDOR E PROCESSUAL CIVIL. JULGAMENTO MONOCRÁTICO. LEGALIDADE. ART. 557 DO CPC. POSSIBILIDADE DE AGRAVO INTERNO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. MINISTÉRIO PÚBLICO. INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA. POSSIBILIDADE. 1. Não há óbice a que seja invertido o ônus da prova em ação coletiva - providência que, em realidade, beneficia a coletividade consumidora -, ainda que se cuide de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público. 2. Deveras, "a defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas" - a qual deverá sempre ser facilitada, por exemplo, com a inversão do ônus da prova - "poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título coletivo" (art. 81 do CDC). 3. Recurso especial improvido.”
(Recurso Especial 951785 – 2006.0154928-0. Rel. Min. Luis Felipe Salomão – 4ª Turma)

Assim, requer o Ministério Público a inversão do ônus da prova pelas razões expostas.



6 - DA TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA DE NATUREZA ANTECIPADA:

A partir dos fatos e argumentos veiculados nos itens anteriores da presente peça vestibular, verifica-se, dentro de um juízo de cognição sumária, a presença dos requisitos autorizadores da concessão da liminar almejada na presente ação (art. 300 do Código de Processo Civil).

Com efeito, pelos inequívocos argumentos já apontados e pelos dados trazidos à baila, não há qualquer dúvida de que o Município de Niterói está atuando em desconformidade com os direitos básicos dos consumidores.

O *fumus bonis iuris* encontra-se configurado, pois o serviço público essencial de transporte coletivo não tem sido prestado adequadamente, violando não só preceitos constitucionais que conferem ao consumidor o direito a receber especial proteção do Estado, mas também a Lei n°. 8.078/90.

O *periculum in mora* se prende à circunstância dos prejuízos gerados continuamente aos consumidores, visto que a presente demanda trata de serviço essencial, qual seja o transporte público.

Desta forma, faz-se necessária a concessão da tutela provisória de urgência de natureza antecipada ora perseguida, face à existência de norma que deve ser obedecida.



Em face do exposto, o Ministério Público requer que o CONSÓRCIO TRANSOCEÂNICO, sob pena de multa de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) por cada autuação recebida:

- disponibilize *veículos suficientes para atender a demanda dos moradores dos bairros que eram atendidos pelas linhas 52, 52A e 54*, tanto nos horários picos, como nos horários noturnos e nos fins de semana, em razão da supressão de linhas ocorridas nestes locais; disponibilize *veículos suficientes para atender as linhas 38A, 46 e OC3*; obedeça ao *limite de lotação dos veículos das linhas 38A, 46 e OC3* e, por fim, cumpra o *horário estabelecido para as linhas 38A, 46, 57 e OC3*.

No mesmo sentido, requer que o Município de Niterói, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) seja obrigado a:

- *atender ou determinar a disponibilização de veículos para suprir a demanda do trajeto Itaipu (Engenho do Mato) via Roberto Silveira, conforme praticado anteriormente; promover campanhas informativas sobre o uso do Bilhete Único no Município, aumentar para 2 horas o tempo para utilização do benefício da integração do Bilhete Único e, por fim, a disponibilizar de forma clara e objetiva, em seus canais oficiais, os horários e itinerários de todas as linhas atendidas pela Consórcio Transoceânico.*

7 – DO PEDIDO:

Requer, assim, o Ministério Público, do que foi exposto:



1 - a **distribuição** da presente ação.

2 - a **citação** do réu para, querendo, contestar a presente ação;

3 - **LIMINARMENTE**, *inaudita altera pars* seja concedida a TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA DE NATUREZA ANTECIPADA constantes dos itens **4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 e 4.8** dos pedidos principais formulados abaixo, sob pena de multa.

4 - Ao final, seja **juizado procedente** o pedido para **condenar** o **CONSÓRCIO TRANSOCEÂNICO** nas **obrigações de fazer** consistentes em:

4.1 – Disponibilizar veículos suficientes para atender a demanda dos moradores dos bairros que eram atendidos pelas linhas 52, 52A e 54, tanto nos horários picos, como nos horários noturnos e nos fins de semana, em razão da supressão de linhas ocorridas nestes locais, sob pena de multa de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) por autuação recebida.

4.2 – Disponibilizar veículos suficientes para atender as linhas 38A, 46 e OC3, sob pena de multa de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) por autuação recebida.

4.3 – Obedecer ao limite de lotação dos veículos das linhas 38A, 46 e OC3, sob pena de multa de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) por autuação recebida.

4.4 – Cumprir o horário estabelecido para as linhas 38A, 46, 57 e OC3, sob pena de multa de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) por autuação recebida;

De igual modo, seja **juizado procedente** o pedido de condenar o **MUNICÍPIO DE NITERÓI** nas seguintes **obrigações de fazer**:



4.5 – Atender ou determinar a disponibilização de veículos para suprir a demanda do trajeto Itaipu (Engenho do Mato) via Roberto Silveira, conforme praticado anteriormente, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por multa diária;

4.6 – Promover campanhas informativas sobre o uso do Bilhete Único no Município, com explicações sobre o cadastramento e forma de utilização, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por multa diária;

4.7 – Aumentar para 2 horas o tempo para utilização do benefício da integração do Bilhete Único, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por multa diária;

4.8 – Disponibilizar de forma clara e objetiva, em seus canais oficiais, os horários e itinerários de todas as linhas atendidas pela Consórcio Transoceânico, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por multa diária;

4.9 – Promover a gestão popular, seja por meio de audiência pública ou pela participação do COMPUR, em quaisquer outras novas alterações substanciais e/ou supressão de linhas, itinerários e horários das linhas atendidas pelo Consórcio Transoceânico, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por multa diária;

5 - A condenação solidária dos réus ao pagamento de danos morais coletivos, no valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), tomando-se por base as lesões causadas aos consumidores coletivamente considerados.

6 - A condenação dos réus no ônus de sucumbência, a ser revertido ao Fundo Especial do Ministério Público do RJ, nos termos da Lei Estadual nº 2.819/97, artigo 4º, inciso XII, e regulamentação pela Resolução GPGJ nº 801/98.



7- A publicação de edital, para ciência dos interessados, nos termos do art. 94, da Lei nº. 8.078/90.

8- A inversão do ônus da prova, nos termos do art. 6º, inciso VIII, da Lei nº 8.078/90 e do art. 373, §1º do Código de Processo Civil.

O Ministério Público informa que, em razão da matéria tratada nesta ação, não tem interesse na designação de Audiência de Conciliação.

Protesta por todos os meios de prova em direito admitidos, a serem especificados oportunamente, apresentando com a presente a prova documental relativa ao **Inquérito Civil nº. 2022.00513625** desta Promotoria de Justiça.

Dá-se a causa o valor R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), para efeito do artigo 319, V, do CPC.

Termos em que;
Espera Deferimento.

Niterói, 05 de julho de 2023.

JACQUELINE EL JAICK

RAPOZO: [REDACTED]



JACQUELINE EL-JAICK RAPOZO

Assinado de forma digital
por JACQUELINE EL JAICK

RAPOZO: [REDACTED]

Dados: 2023.07.05

18:24:50 -03'00'

Promotora de Justiça