

Fls.

Processo: 0013577-16.2020.8.19.0042

Processo Eletrônico

Classe/Assunto: Ação Civil Pública - Transporte Terrestre / Concessão / Permissão / Autorização / Serviços

Autor: MINISTÉRIO PÚBLICO
Réu: MUNICÍPIO DE PETRÓPOLIS
Réu: COMPANHIA PETROPOLITANA DE TRANSITO E TRANSPORTE
Intimado: REPRESENTANTE LEGAL DA SETRANSPETRO
Intimado: BERNARDO CHIM ROSSI
Intimado: DIRETOR-PRESIDENTE DA CPTRANS
Interessado: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PETRÓPOLIS (SETRANSPETRO)
Intimado: SRA. FABÍOLA HECK

Nesta data, faço os autos conclusos ao MM. Dr. Juiz
Alexandre Teixeira de Souza

Em 26/11/2020

Decisão

Cuida-se de Ação Civil Pública assestada pelo **Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro**, aos 16.set.20, em face do **Município de Petrópolis** e da **Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes - CPTrans** na qual pretende, dentre outras medidas, e com natureza liminar, o restabelecimento do serviço de transporte coletivo ao status quo existente antes do início da implementação das medidas de proteção e contágio da Pandemia do novo Coronavírus (SARS-COV-2), ou seja, que as operadoras do serviço voltem a operar com a frota integral e com observância de todos os horários, viagens, linhas e itinerários anteriormente existentes, sem prejuízo do respeito integral às normas de distanciamento social.

Aduz, em breve síntese, que, com o reconhecimento pelo Ministério da Saúde do estado de Emergência de Saúde Pública Nacional em razão da Pandemia do COVID-19, o Município de Petrópolis, assim como os demais entes da federação, foi obrigado a adotar medidas de isolamento/distanciamento social com vistas a evitar a contaminação e propagação do vírus, o que resultou na drástica redução do número de passageiros e, por conseguinte, na redução da oferta do serviço.

Assevera que, a partir de 1º de junho de 2020, o Município de Petrópolis deu início ao Plano de Retomada das Atividades Econômicas, acarretando o aumento gradual da demanda pelo serviço de transporte público, mas, no entanto, conforme reconhecido pela própria CPTrans, diversas linhas continuam suspensas e/ou com horários reduzidos. Além disso, em razão da premente necessidade de se continuar observando o distanciamento social, foram estabelecidas normas para a ocupação dos ônibus, diminuindo, ainda que acertadamente, o número de passageiros em pé, mas tornando ainda mais prejudicada a oferta do serviço.

Argumenta que a redução da oferta, decorrente da diminuição do número de veículos circulando, da eliminação de horários e linhas e da necessária imposição de menor número de passageiros em pé, tem provocado filas e aglomerações nos pontos de ônibus e terminais rodoviários, acarretando risco à saúde dos usuários do sistema de transporte coletivo, bem como a sociedade como um todo, ante o incremento da transmissibilidade do vírus, situação que tem sido recorrentemente denunciada pela mídia e por usuários do sistema diretamente ao órgão ministerial.

Destaca, por outro lado, que a redução da oferta, a supressão de linhas e a alteração de itinerários configuram falha na prestação do serviço por violação aos postulados da eficiência, comodidade e continuidade e, por conseguinte, são fatores de causação de danos aos usuários do serviço de transporte público.

A inicial está instruída com os documentos de fls. 25/338.

Decisão inaugural às fls. 340/341, na qual foi oportunizado aos demandados a possibilidade de se manifestarem sobre o pedido liminar, bem como foi afirmado que seria realizada Audiência Especial de Conciliação. Na oportunidade, foi consignada a importância da participação do representante legal da SETRANSPETRO ante a existência de demandas distribuídas pelas concessionárias/permissionárias do serviço de transporte rodoviário, nas quais buscam o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, haja vista o *déficit* decorrente das medidas restritivas impostas pelo ente público no curso da pandemia.

Decisão às fls. 370/371 acolhendo o pedido liminar anotado no item 6 de fls. 21 e determinando que a CPTrans realizasse, no prazo de 10 (dez) dias, estudo técnico capaz de revelar o impacto econômico-financeiro que seria suportado pelas concessionárias/permissionárias na hipótese de serem acolhidos os pedidos liminares contidos nos itens 1 e 3 de fls. 21.

Manifestação da CPTrans às fls. 380/389, instruída pelos documentos de fls. 390/443, na qual argumenta, resumidamente, que não há probabilidade de direito ou perigo de dano a justificar a concessão das medidas liminares, já que está sendo por ela cumprida, em relação a todas as operadoras do serviço de transporte público, a tutela provisória de urgência proferida nos autos do processo nº 0006544-72.2020.8.19.0042, na qual foi determinada a adequação da frota à demanda existente; que o retorno de 100% da frota além de aumentar ainda mais o impacto econômico-financeiro para as concessionárias/permissionárias, obrigaria ao retorno dos funcionários que estão com os seus contratos suspensos por força de benefícios legalmente previstos, bem com daqueles que foram afastados por fazerem parte do grupo de risco; que o alegado *déficit* do serviço público de transporte de passageiros e eventuais riscos para a transmissibilidade do COVID-19 demanda instrução probatória, já que inexistem estudos que indiquem que o uso do transporte público é fator de risco e, por fim, que, em que pese a retomada das atividades em vários setores da sociedade, a Educação continua com as suas atividades presenciais suspensas, implicando numa drástica redução de demanda, já que alunos, pais, professores e profissionais da educação não estão se utilizando do transporte público.

O Município de Petrópolis, por sua vez, manifestou-se às fls. 480/488 sobre o pedido de tutela provisória de urgência e, da mesma forma que a CPTrans, pugnou pelo seu indeferimento visto que, conforme restou decidido nos autos do Agravo de Instrumento nº 0041917-96.2020.8.19.0000, a CPTrans tem diligenciado no sentido de promover a adequação da frota à demanda, observadas as orientações dos órgãos de saúde e vigilância sanitária; que a concessão das medidas afrontará o contraditório e ampla defesa, já que notória a necessidade de dilação probatória, bem como esgotará o objeto da lide, o que é vedado pela Lei 9494/97 e, por fim, que o pleito liminar teria o condão de onerar ainda mais os cofres públicos, sendo certo que as verbas municipais estão sendo direcionadas às políticas públicas em geral, em especial aquelas destinadas ao enfrentamento da Pandemia do COVID-19.

Petição da CPTrans às fls. 520/521 reiterado os argumentos apresentados pelo Município de Petrópolis e apresentando o Estudo de Impacto Econômico-Financeiro (fls.522/529 c.c. 530/567) a ser suportado pelas prestadoras do serviço no caso de deferimento integral das medidas liminares.

Decisão às fls. 569/570 determinando a inclusão na polaridade passiva da SETRANSPETRO, na qualidade de terceira interessada; autorizando a participação dos representantes legais e processuais das concessionárias/permissionárias na Audiência Especial de Conciliação, já que tal ato albergaria, também, as pretensões manejadas nos processos nº 0006544-72.2020.8.19.0042, 0011464-89.2020.8.19.0042, 0013766-91.2020.8.19.0042 e 0016501-97.2020.8.19.0042; concedendo o prazo de 05 (cinco) dias para os litigantes se manifestarem acerca do Estudo de Impacto Econômico-Financeiro e designando a AEC para às 14h00min do dia 05 de novembro p.p.

Decisão às fls. 607 autorizando a participação na AEC de um membro do Conselho Municipal de Saúde, bem como do Coordenador da Vigilância Sanitária responsável pela elaboração da Nota Técnica SAS/DVS/COVISA nº 15/2020.

ATA da Audiência Especial de Conciliação às fls. 621/622, na qual é possível verificar que, após intensos debates e incansáveis tentativas de se buscar uma solução amigável para os pleitos não apenas do Ministério Público, mas, também, dos operadores do serviço de transporte público, o ato foi suspenso para a realização de reunião a ser organizada pelo Ministério Público, visando o aprofundamento da análise de algumas propostas e ajuste dos dados apresentados, ficando designada audiência em continuação para 15h30min do dia 12 deste mês.

Manifestações do Ministério Público às fls. 676/678; da SETRANSPETRO às fls. 680/681 e da CPTrans às fls. 695/696 explicitando os assuntos tratados nas reuniões realizadas pelo Ministério Público nos dias 09 e 10 e noticiando que não foi possível chegar a uma composição amigável, inviabilizando, assim, a realização da audiência em continuação (fls.683).

Decisão às fls. 699/700 determinando a realização de diligências e apresentação de documentos pelos litigantes, no prazo de 03 (três) dias, com vistas a consolidação do juízo de convencimento acerca do acolhimento, ou não, da tutela provisória de urgência, já que a harmonização não foi alcançada, inobstante os esforços tanto deste magistrado, quanto da douta representante do MP.

Manifestações e documentos às fls. 738/739, 741 c.c. 742/780 e 782 c.c. 783/788, apresentados, respectivamente, pela Secretaria Municipal de Saúde, pelo Ministério Público e pela CPTrans.

É o relatório. Passo a decidir.

Inicialmente, impende destacar a indiscutível existência de conexão entre esta Ação Civil Pública e as demandas assestadas pelos prestadores do serviço de transporte Público no Município de Petrópolis (0006544-72.2020.8.19.0042, 0011464-89.2020.8.19.0042, 0013766-91.2020.8.19.0042 e 0016501-97.2020.8.19.0042), porquanto é indene de dúvidas de causa de pedir em todos os processos decorre dos nefastos efeitos da Pandemia do COVID-19, consistentes nas medidas restritivas de prevenção e combate adotadas pelo Poder Público ao longo destes mais de 08 (oito) meses a contar do reconhecimento pelo Ministério da Saúde do estado de Emergência de Saúde Pública em âmbito Nacional, motivo pelo qual **determino**, com fulcro na regra inserta no artigo 55, CPC, o apensamento de todos os feitos.

Superada esta questão processual, percuciente releitura de todas as peças que ornaram os autos, sobremodo dos estudos técnicos apresentados pelos litigantes após cautelosa instrução do feito, ainda que em sede de cognição sumária, bem como das relevantes manifestações de todos

aqueles que participaram da Audiência Especial de Conciliação realizada no dia 05 deste mês, têm o condão de convencer-me de que **a tutela provisória de urgência merece ser acolhida, ainda que parcialmente.**

Conforme resumidamente relatado, pretende o Ministério Público a concessão liminar das seguintes medidas:

- "1. Determinem às operadoras do sistema de transporte público coletivo por ônibus que, nos dias úteis e horários de pico, assim considerados aqueles compreendidos entre as 7h e 11h e as 16h e 20h, operem com frota integral e com observância de todos os horários/viagens estabelecidos anteriormente à pandemia, até o julgamento final da lide;
2. Determinem às operadoras que retomem os itinerários anteriores à pandemia, em todas as linhas;
3. Determinem às operadoras que restabeçam as linhas que foram integralmente suprimidas, ao menos nos horários de maior demanda (pico);
4. Apliquem as penalidades contratuais no caso de inobservância do acima estabelecido;
5. Monitorem diariamente a observância ao item 1, que deverá ocorrer sem prejuízo ao serviço ofertado nos demais horários;
6. Apresentem, no prazo de 10 dias, estudo comprovando o impacto que as medidas previstas nos itens 1 a 3 eventualmente terão sobre o equilíbrio tarifário, por operadora, indicando possíveis medidas para suporte à liquidez do sistema.

Requer, ainda, que seja cominada multa diária não inferior a R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) para a hipótese de descumprimento de qualquer das obrigações impostas em sede de tutela de urgência, com o depósito dos eventuais valores em conta vinculada a esse Juízo, a serem revertidos a projetos relacionado à proteção de direitos e interesses difusos e coletivos no Município de Petrópolis ou ao Fundo Nacional dos Direitos Difusos (Lei nº 7.347/85, art. 13)."

Destaca-se, por relevante, que a pretensão contida na parte inicial do item 6 já foi objeto de acolhimento por este Juízo (fls.370/371), tendo a CPTrans, tempestivamente, realizado, através da sua equipe técnica, o Estudo de Impacto Econômico-Financeiro (fls. 522/529, atualização (19/11) às fls. 783/788) a ser suportado pelas concessionárias/permissionárias, o qual será objeto de análise judicial mais adiante.

Por outro lado, impõe-se destacar que, ressalvadas as especificidades de cada um dos processos assestados pelos prestadores do serviço de transporte público, a pretensão contida na parte final do referido item 6 - (...) **indicando possíveis medidas para suporte à liquidez do sistema** - confunde-se com a essência dos pedidos liminares formulados por aqueles personagens em suas demandas, já que a indicação e, por óbvio, a concretização de medidas de suporte à liquidez do sistema nada mais é do que a restauração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

É de sabença comum que o acolhimento da tutela provisória de urgência está a exigir a coexistência da **probabilidade do direito** e do **perigo de dano** ou do **risco ao resultado útil do processo**, *ex vi* artigo 300, *caput*, CPC.

Neste contexto, no que concerne à probabilidade do direito, verifica-se que a pretensão ministerial está amparada, essencialmente, em dois pilares: serviço público de transporte adequado e equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Com efeito, no que concerne ao primeiro, considera-se adequado, nos termos do § 1º do artigo 6º da Lei 8.987/95, o serviço público que satisfaça as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Nesta quadra, ainda que inexista nos autos qualquer controvérsia, mínima que seja, acerca da tempestividade, imperatividade, imprescindibilidade e adequação das medidas restritivas de isolamento social impostas pelo Poder Executivo Municipal com o escopo de conter a propagação do novo Coronavírus, não há, por outro lado, resquícios de dúvidas de que tais medidas tiveram, e continuam tendo, impactos na regularidade, continuidade e eficiência do serviço de transporte público e, se nada for feito, em breve, também na modicidade das tarifas.

É fato notório, porque rotineiramente noticiado nas mídias jornalísticas e sociais, e, não fosse isso, bastaria circular pelo centro da cidade em determinados horários do dia e da noite para se constatar que a população petropolitana vem sofrendo com aglomerações nos pontos de ônibus e terminais rodoviários, assim como com o excesso de passageiros nos coletivos em determinados horários, situações que, apesar de já serem uma realidade em alguns casos antes da pandemia, evidentemente, estão sendo potencializadas pela redução da oferta de veículos, horários, linhas e da ainda necessária limitação do número de passageiros em pé.

Nesta quadra, em que pese a verossimilhança dos fatos alegados pela CPTrans em suas manifestações, bem como a clareza do Estudo de Impacto Econômico-Financeiro, revelarem que a Companhia Petropolitana de Trânsito e Transporte tem atuado de forma técnica e diligente, seja no âmbito da fiscalização, seja no âmbito da permanente adequação entre a oferta e demanda, observadas as recomendações da Vigilância Sanitária, é possível constatar no referido estudo (fls.522/529), bem como na sua atualização (fls. 783/788), que, passados mais de 08 (oito) meses entre o início de enfrentamento à pandemia e hoje, o serviço de transporte público está operando com apenas 67% da sua capacidade (fls.786).

Como bem destacado pela própria CPTrans, a redução das atividades econômicas e de convívio social tiveram início com a edição do Decreto nº 1.049/2020 de 18/03/2020 e foram "endurecidas" com a edição do Decreto nº 1.103/2020, através do qual se restringiu substancialmente o funcionamento das atividades econômicas, produzindo, assim, uma drástica redução na demanda de passageiros.

Ocorre que, a partir de 1º de junho, por meio do Decreto nº 1.199/2020, iniciou-se um processo gradativo de retomada das atividades socioeconômicas. Hoje, 30 de novembro de 2020, restam pouquíssimos setores da economia com restrições de funcionamento, dentre eles o setor da Educação, o qual, ainda que represente relevante parcela dos usuários do sistema, não parece suficiente para justificar uma redução de 33% da capacidade total do serviço de transporte coletivo.

É evidente que a regra legal que conforma a adequação do serviço público não tem caráter absoluto e, por isso, foi corretamente relativizada durante o período mais crítico da pandemia, em prol do direito à saúde e a vida, e assim deverá ser feito, novamente, na hipótese de vir a ocorrer o aumento dos casos de contágio, colocando em risco o sistema público de saúde. Porém, não é

minimamente razoável admitir que a regularidade, continuidade, eficiência e segurança continuem a ser mitigadas meses após a retomada da maior parte das atividades socioeconômicas e isso porque, apesar da demanda estar hoje reduzida em torno de 33% (fls.785), os outros 67% dos usuários do sistema, ao efetuar o pagamento da tarifa, devem receber como contraprestação um serviço minimamente adequado.

Por outro lado, ainda que a exata aferição da extensão dos efeitos das medidas restritivas adotadas pelo Poder Público esteja a exigir percuciente dilação probatória, não há dúvidas de que o restabelecimento da adequação do serviço deve ser acompanhado do restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos preceituados pelo § 4º do artigo 9º da Lei 8.987/95.

Neste ponto, apesar da distinção quantitativa e qualitativa existente entre os estudos reveladores dos custos operacionais realizados pela CPTrans (fls.522/529 c.c. 530/567 e 783/788) e pelo GATE - Grupo de Apoio Técnico do Ministério Público (fls. 742/753 c.c. 754/780), os quais serão objeto de instrução probatória no momento oportuno, não podemos olvidar que a própria CPTrans reconheceu no seu Estudo de Impacto Econômico-Financeiro que: "**entre março/2020 e outubro/2020, o Sistema de Transporte acumula uma perda de receita superior a 48 milhões de reais**", bem como que, com a implementação das medidas pretendidas pelo autor, "**o prejuízo do Sistema aumentaria 146%, representando um déficit de mais de 2 milhões de reais por mês**".

Destarte, parece-me absolutamente razoável que, observados os estudos realizados pelo Grupo de Apoio Técnico do Ministério Público, os quais, a princípio, teriam o condão de restabelecer, ainda que minimamente, o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e permissão, sem onerar, demasiadamente, os cofres públicos neste momento tão difícil que estamos enfrentando, já que, ao contrário dos estudos apresentados pela CPTrans, consideraram apenas os custos operacionais absolutamente essenciais e imprescindíveis para o funcionamento do sistema, o Município de Petrópolis passe a arcar, a partir da recomposição da frota no percentual que será definido mais adiante, com a complementação tarifária recomendada por aquele órgão técnico, até que haja uma estabilização da equação: oferta x demanda e/ou os referidos contratos venham a ser revisados.

Anote-se, por relevante, que este posicionamento não deve ser considerado com uma mudança de entendimento com relação aos motivos que fundamentaram o indeferimento do pedido de tutela provisória de urgência nos autos do processo nº 0006544-72.2020.8.19.0042, exatamente porque aquela interlocutória foi proferida quando decorridos apenas 02 (dois) meses do início da adoção das medidas restritivas de combate ao COVID-19, momento no qual toda e qualquer verba pública deveria ser direcionada para salvaguardar o direito à saúde e a vida, com o fortalecimento do sistema público de saúde, sendo esta a única prioridade possível naquele cenário.

A imprescindibilidade do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de transporte público, ao sentir deste julgador, tornou-se uma realidade diante da manutenção, muito além do esperado, dos efeitos danosos da Pandemia do COVID-19. Tanto é assim que há poucos dias o Congresso Nacional aprovou o Projeto de Lei nº 3364/2020 e o enviou para sanção Presidencial, o qual tem por objeto assegurar o repasse de recursos aos Estados e Municípios visando reequilibrar os contratos de serviço de transporte público impactados pelos efeitos da pandemia, *in verbis*:

"Dispõe sobre o repasse de recursos a Estados, Distrito Federal e Municípios, em caráter emergencial e em razão do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, com o objetivo de garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros e de reequilibrar os contratos

impactados pelos efeitos da pandemia da Covid-19; altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências."

O perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, por sua vez, encontra amparo em 3 (três) vertentes: a primeira, decorre do fato de que os usuários de transporte público prejudicados pela inadequação do serviço prestado dificilmente serão ressarcidos haja vista a impossibilidade prática de se aferir danos dessa natureza de forma individual; a segunda, ainda que inexistia comprovação científica, decorre da inarredável possibilidade de potencialização dos riscos de contágio do COVID-19 em razão das aglomerações ocasionadas pela redução de horários, linhas e da frota em si e, a terceira, da igualmente inquestionável possibilidade de colapso financeiro por parte das concessionárias/permissionárias do serviço de transporte público, ocasionando a paralisação total do serviço e, por conseguinte, a perda de centenas de postos de trabalho.

Entretantes, conforme afirmado na parte inicial desta decisão, não seria razoável, tampouco proporcional, acolher integralmente os pedidos de tutela provisória de urgência porquanto, ao que parece, ainda estamos longe de nos livrarmos dessa impiedosa pandemia e, em sendo assim, o retorno de 100% da frota não se justificaria, primeiro, porque, conforme assinalado pelo próprio Ministério Público às fls. 676, 88 (oitenta e oito) motoristas integram o grupo de risco, o que corresponderia a 10% da frota, e, segundo, porque nem todas as atividades foram retomadas, a exemplo da Educação, o que têm o condão de excluir, por ora, da demanda de passageiros um substancial número de alunos, pais e professores.

Portanto, no cenário atual, entendo cabível que a oferta do serviço de transporte público seja readequada para contemplar 80% da frota, passando a 90% assim que as o setor da Educação volte ao funcionamento presencial, ainda que parcialmente, e, aos 100%, somente quando for autorizada a volta ao trabalho dos profissionais que integram o grupo de risco, sendo certo que esta readequação deverá priorizar a retomadas de linhas e itinerários suprimidos, bem como a potencialização da frota nos horários de maior demanda.

Exatamente neste ponto, impõe-se trazer à baila o que afirmou o Técnico Pericial do GATE, Sérgio Pedro Lopes, às fls. 752, *in verbis*: "(...) **O GATE considera que a concretização do cenário 80% é suficiente para atender as tutelas de urgência da ACP, vinculados a uma otimização da operação, com atendimento máximo nos horários de pico e pontos de maior demanda.** (...)"

Como corolário, observados os cálculos acostados às fls. 751, o Município de Petrópolis deverá subsidiar o sistema de transporte público com o aporte da quantia mínima mensal de R\$ 764.844,52 (setecentos e sessenta e quatro mil, oitocentos e quarenta e quatro reais, cinquenta e dois centavos), com vencimento até o vigésimo dia mês seguinte à efetiva prestação do serviço, devendo o referido subsídio ser acrescido, gradativamente, conforme a frota for sendo maximizada por recomendação técnica da CPTrans, recaindo sobre esta (CPTrans) o dever de proceder a partilha proporcional do referido valor, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, a contar do vencimento (20) e do efetivo repasse do numerário pelo Município à CPTrans, observados os critérios técnicos apontados pelo Grupo de Apoio Técnico Especializado do Ministério Público e, sobretudo, o número de passageiros transportados no mês em referência por cada operador do sistema.

Anote-se, por relevante, que a obrigação de subsidiar o sistema, na forma posta nesta decisão, deverá ser objeto de reanálise tão logo entre em vigor a Lei nº 3364/2020 e seja comprovado nos autos a adesão do Município de Petrópolis aos seus termos, bem como o efetivo início do recebimento e repasse dos recursos federais.

Portanto, acolhendo parcialmente os pedidos de tutela provisória de urgência, **DETERMINO** que o Município de Petrópolis e a CPTrans:

- a)** no prazo de 05 (cinco) dias, ultimem as medidas necessárias para que as operadoras do sistema de transporte público coletivo por ônibus, nos dias úteis e horários de pico, assim considerados aqueles compreendidos entre as 7h e 11h e as 16h e 20h, passem a operar com 80% da frota, observando-se, de acordo com a possibilidade técnica, os horários/viagens estabelecidos anteriormente à pandemia;
- b)** no prazo de 05 (cinco) dias, ultimem os procedimentos conducentes ao retorno dos itinerários anteriores à pandemia, em todas as linhas, observada a limitação de 80% da frota;
- c)** no prazo de 05 (cinco) dias, restabeçam as linhas que foram integralmente suprimidas, ao menos nos horários de maior demanda (pico), observada a limitação de 80% da frota;
- d)** apliquem as penalidades contratuais no caso de inobservância do acima estabelecido;
- e)** monitorem diariamente a observância ao item 1, que deverá ocorrer sem prejuízo ao serviço ofertado nos demais horários;
- f)** subsidiem as concessionárias/permissionárias com o aporte financeiro mensal mínimo de R\$ 764.844,52 (setecentos e sessenta e quatro mil, oitocentos e quarenta e quatro reais, cinquenta e dois centavos), com vencimento até o vigésimo dia mês seguinte à efetiva prestação do serviço, a contar da intimação desta decisão, sob pena de imediato sequestro on-line da referida quantia;
- g)** no prazo de 05 (cinco) dias, a contar do retorno das atividades escolares, readequem a oferta do serviço ao patamar de 90%, nos exatos moldes previstos nos itens 1 e 2;

Na hipótese de eventual descumprimento das obrigações de fazer listadas linhas acima, com exceção daquela prevista na alínea f), os demandados serão solidariamente sancionados com multa diária que fixo em R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

Por fim, no que concerne às **tutelas provisórias de urgência pleiteadas nos processos** nº 0011464-89.2020.8.19.0042, 0013766-91.2020.8.19.0042 e 0016501-97.2020.8.19.0042, **DECLARO-AS** prejudicadas diante do conteúdo desta decisão com relação aos efeitos futuros e, com relação às situações pretéritas, **INDEFIRO-AS** ante a impostergável necessidade de dilação probatória.

Junte-se uma cópia desta decisão nos autos dos processos nº 0006544-72.2020.8.19.0042, 0011464-89.2020.8.19.0042, 0013766-91.2020.8.19.0042 e 0016501-97.2020.8.19.0042, intimando-se os litigantes e o douto representante do MP para ciência, bem como para, no prazo de 05 (cinco) dias, requererem o que entenderem de direito com vistas ao prosseguimento dos respectivos feitos.

Citem-se os demandados.

Intimem-se o Município de Petrópolis, a CPTrans e o SETRANSPETRO em diligência encetada por OJA, com a rubrica URGENTE.

Petrópolis, 07/12/2020.

Alexandre Teixeira de Souza - Juiz em Exercício

Autos recebidos do MM. Dr. Juiz

Alexandre Teixeira de Souza

Em ____/____/____

Código de Autenticação: **4VY8.WGN3.KBF6.11U2**

Este código pode ser verificado em: www.tjrj.jus.br – Serviços – Validação de documentos