

---

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA VARA FEDERAL DE  
PORTO ALEGRE/RS**

***PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA***

***INAUDITA ALTERA PARS***

**FERNANDA MELCHIONNA DA SILVA**, brasileira, solteira, vereadora em Porto Alegre, vereadora em Porto Alegre, RG 6074311736, CPF 002134710/05, residente e domiciliada nesta capital, na Rua Ramiro Barcelos, nº 2073, apto. 93,

**CARLOS ROBERTO DE SOUZA ROBAINA**, brasileiro, casado, vereador em Porto Alegre, RG 7030314533, CPF 642442530/68, residente e domiciliado em Porto Alegre, na Rua Bananal, nº 1679;

**KAREN SANTOS**, brasileira, solteira, vereadora em Porto Alegre, RG 6093034863, CPF 020510800-89, residente e domiciliada em Porto Alegre à Rua Camaquã, 671;

**JURANDIR BUCHWEITZ E SILVA**, brasileiro, assessor parlamentar, solteiro, RG 1062287808, CPF 000921890-40, residente e domiciliado em Pelotas-RS, à rua Dr. Cassiano, nº 593;

**FERNANDA MIRANDA**, brasileira, vereadora, casada, RG 2073852895, CPF 99922606020, residente e domiciliada em Pelotas, à rua Prof. Flávio Farias da Rocha, nº 205;

**CARLOS AUGUSTO DA SILVA LOPES**, brasileiro, vereador, solteiro, RG 806617559, CPF 92973914000, domiciliado em Viamão, à Praça Julio de Castilhos, s/n;

**LUIS HENRIQUE CHAGAS**, brasileiro, metroviário, divorciado, RG 9014165428, CPF 45739250072, residente e domiciliado em Porto Alegre à rua Monsenhor Felipe Diehl, 48;

todos cidadãos no perfeito gozo de seus direitos políticos. vem, perante Vossa Excelência, amparada no art. 5º, LXXIII, CF, combinado com o

Artigo 1º da Lei 4.717/65, em causa própria e juntamente com o procurador constituído (instrumento de mandato em anexo), **propor**

**AÇÃO POPULAR, COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA**

Contra

**UNIÃO (Ministério das Cidades e Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão)**, pessoa jurídica de direito público interno, com endereço sito na Esplanada dos Ministérios – Brasília (DF), na pessoa de seu Representante Legal (Advocacia-Geral da União – AGU);

**EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S.A. - TRENSURB**, Sociedade de Economia Mista Federal, pessoa jurídica de direito privado, com endereço na Av. Ernesto Neugebauer 1985, - Humaitá – Porto Alegre – RS – Brasil – CEP 90250-140, por seu Representante Legal;

**FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO E REGIONAL – METROPLAN**, pessoa jurídica de direito privado, neste ato representado por seu Diretor Superintendente - Pedro Bisch Neto, com endereço no Centro Administrativo Fernando Ferrari (CAFF) – Av. Borges de Medeiros, nº 1501, 4º andar – Ala Norte – Bairro Centro Porto Alegre,

mediante as razões de fato e de direito que passam a expor.

Porto Alegre, 5 de fevereiro de 2018

**LUCIANA GENRO**

**OAB/RS 83.739**

**PEDRO RUAS**

**OAB/RS 13.289**

**RAFAEL LEMES**

**OAB/RS 83.706**

## I – PRELIMINARMENTE – DA COMPETÊNCIA

Em primeiro lugar, dever-se verificar a **correção do procedimento adotado ao ajuizar a presente ação nesta Justiça Federal. A Trensurb é sociedade de economia mista, sendo a principal acionista a União Federal, com 99,8812% do capital, seguida do Estado do Rio Grande do Sul, detentor de 0,0919% e o município de Porto Alegre, com 0,0269%. Além disso, o ato administrativo que autorizou o aumento da tarifa é do Ministério do Planejamento (em anexo).**

A competência da Justiça Federal é atraída em razão do **art. 109, I, da Constituição da República Federativa no Brasil, *in verbis*:**

“Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:

I - as causas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes, exceto as de falência, as de acidentes de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho;”

Assim, resta evidente a competência desta Justiça Federal, razão pela qual a presente merece regular processamento.

## II - DOS FATOS

A população do Estado do Rio Grande do Sul, durante o final do mês de janeiro, foi surpreendida com a notícia de que a **tarifa de transporte por trens aumentaria (a partir de 03 de fevereiro, portanto, já está sendo aplicado o aumento) em 94%** para os usuários do serviço de transporte coletivo

no Trensurb, **passando de R\$ 1,70 para R\$ 3,30**. O Metrô de Porto Alegre é operado pelo governo federal através da empresa Trensurb e possui 22 estações, totalizando 43,4 km de extensão. Transporta cerca de 228 mil usuários por dia.

Como se sabe e se sente no bolso, a crise econômica até agora não passou, havendo um alto índice de endividamento das famílias<sup>1</sup>, atingindo os maiores patamares dos últimos 7 anos, cerca de 58,5% das famílias, bem como alarmantes níveis de desemprego, com quase 13 milhões de desempregados no Brasil, segundo IBGE<sup>2</sup>. A Região Metropolitana de Porto Alegre, por sua vez, registrou aumento do desemprego em novembro, cerca de 12.6%<sup>3</sup>.

Tais indicadores já não recomendariam qualquer aumento nos custos básicos que são implementados via política econômica de governo. No entanto, mesmo em caso de necessidade de aumento, a fim de reequilibrar financeiramente operações, dever-se-ia primar pela prudência desse reajuste.

Veja-se que o usuário do serviço, até o dia 03 de fevereiro, gastaria em 22 dias de trabalho num mês cerca de R\$ 74,80. Agora passará a pagar o valor de R\$ 145,20!

	Tarifa individual	Gasto mensal somente para ida e volta do trabalho
Até o dia 02/02/2018	R\$ 1,70	R\$ 74,80
A partir de 03/02/2018	R\$ 3,30	R\$ 145,20

Ocorre que o aumento da tarifa supera em 100% do pedido realizado pela própria Trensurb!

---

<sup>1</sup> <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2017-10/endividamento-das-familias-cresce-e-atinge-584>

<sup>2</sup> <http://epocanegocios.globo.com/Economia/noticia/2017/10/epoca-negocios-brasil-tem-desemprego-de-124-no-trimestre-ate-setembro-diz-ibge.html>

<sup>3</sup> <http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/Economia/2017/12/637682/Regiao-Metropolitana-de-Porto-Alegre-registra-234-mil-desempregados-em-novembro>

Conforme ofício de 6 de dezembro de 2017 (doc. Xx), portanto de exatamente 3 meses atrás, o pedido foi de aumento para o valor de R\$ 2,50 (um aumento de R\$ 0,80, e não de R\$ 1,60!), *in verbis*:

“(…)

TRENSURB

Porto Alegre, 6 de dezembro de 2017

CE PRES-0112/2017

Ilmo. Sr.

MARCO AURÉLIO DE QUEIROZ CAMPOS

Secretário Executivo do Ministério das Cidades

Secretaria Executiva do Ministério das Cidades

Setor de Autarquias Sul – Quadra 01, lote 01/06, bloco “H”,

Ed. Telemundi II – 14º Andar – Brasília/DF 70070-010 3

Ref.: Ofício nº 9147/2017-MP – Recomposição Tarifária –

Convênio METROPLAN-TRENSURB – Processo nº 03650.00079/2017-69

Senhor Secretário,

Reporto-me ao ofício em epígrafe no qual a Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais – SEST, deu conhecimento a vossa senhoria, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração desta Empresa, da Nota Técnica nº 21375/2017/MP, bem como instou o colegiado de Administração a promover a revisão da tarifa da TRENSURB no cronograma que menciona, **a iniciar pela revisão do valor, ainda em 2017, para R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos).**

(…)

Atenciosamente,

David Borille

Diretor-Presidente.”

Mesmo que seja verdade que desde 2008 não há aumento de tarifa, o valor de majoração de 94% extrapola, sob qualquer hipótese, a razoabilidade e viola a modicidade tarifária, além de ter sido feito sem qualquer estudo técnico que embase o referido aumento. Dessa forma, não pode o Poder Judiciário omitir-se em realizar o controle de legalidade e proporcionalidade do ato realizado, pois desarrazoado e abusivo.

### **III – DO DIREITO**

O reajuste tarifário da tarifa de trem foi realizado sem transparência ou participação dos setores da sociedade, em ofensa aos princípios da modicidade, informação, proporcionalidade e razoabilidade, representando abuso de direito, conforme se verá.

#### **III.a – Do Aumento Abusivo – violação à modicidade tarifária**

Como já asseverado, a questão envolve aumento abusivo da tarifa. A lide pode ser resolvida aplicando-se o Código de Defesa do Consumidor (lei 8.078/90), conforme art. 39, V e X, que dispõem:

“Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos e serviços, dentre outras práticas:

V- exigir do consumidor vantagem manifestamente exagerada;

X- elevar sem justa causa o preço de produtos e serviços;”

Veja-se que a intenção do CDC é de que não sejam realizadas algumas práticas contra o consumidor, por serem consideradas abusivas. Entretanto, em caso de ocorrência, é possível a readequação ao *status quo ante*, ou punição daquele que a comete. Vale ressaltar que o código objetiva um rol

exemplificativo de quais podem ser essas práticas, contudo ele não esgota a matéria.

A intenção do legislador é resguardar o consumidor que, na grande maioria, não tem ideia ou conhecimento sobre o processo de produção de bens ou da prestação de serviço, fato que o faz aceitar abusividades por parte do comerciante ou prestador de serviço. Assim, nos casos em que há flagrante abusividade de encargos pela empresa fornecedora do produto ou serviço, em razão do que dispõe o CDC, deve o Poder Judiciário intervir a fim de adequar as obrigações, para evitar vantagem exagerada ou abusividade, não caracterizando a atuação judiciária ofensa ao *pacta sunt servanda*.

Nos termos do art. 39, incisos V, X, do CDC, é vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas, exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva, bem como elevar sem justa causa o preço.

Da mesma forma é a disciplina legal do regime de concessões, conforme a lei 8.987/95, que determina a **modicidade tarifária**:

“Art. 6º **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.

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

Assim, resta evidente que não há prestação de serviço adequado com uma taxa abusiva de toda uma coletividade de usuários, afinal de contas, o transporte público é serviço público essencial, sem o qual é impossível a realização do direito de ir e vir diário.

### **III. b – Da Falta de Transparência – surpresa do consumidor**

Além disso, há uma situação referente à falta de transparência do reajuste, que é norma de direito subjetivo dos consumidores por disciplina legal.

A Lei nº 13.460/2017, que “Dispõe sobre participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública”, exige tal transparência, conforme segue:

“Art. 6º São direitos básicos do usuário:

VI - **obtenção de informações precisas e de fácil acesso** nos locais de prestação do serviço, assim como sua disponibilização na internet, especialmente sobre:  
e) **valor das taxas e tarifas cobradas pela prestação dos serviços**, contendo informações para a compreensão exata da extensão do serviço prestado.”

Importante ressaltar que a própria lei trata da concomitância de aplicação juntamente com o Código de Defesa do Consumidor:

“Art. 1º Esta Lei estabelece normas básicas para participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos prestados direta ou indiretamente pela administração pública.

§ 1º O disposto nesta Lei aplica-se à administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos termos do inciso I do § 3º do art. 37 da Constituição Federal.

§ 2º **A aplicação desta Lei não afasta a necessidade de cumprimento do disposto:**



I - em normas regulamentadoras específicas, quando se tratar de serviço ou atividade sujeitos a regulação ou supervisão; e

II - **na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, quando caracterizada relação de consumo.**”

A lei 12.527/11, por sua vez, também consagra a necessidade imperiosa da publicidade dos atos como forma de controle social das medidas:

“Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre os procedimentos a serem observados pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, com o fim de garantir o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei:

II - as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

(...)

Art. 3º Os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes:

I - **observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção;**

II - **divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações;**

## **V - desenvolvimento do controle social da administração pública.”**

Sem dúvidas, o aumento de 94% causa surpresa, pois sem aviso prévio e sem o controle social da medida.

Sendo assim, deve ser suspenso o reajuste tarifário liminarmente para, ao final, ser considerado nulo o aumento da tarifa ou, no mínimo, estabeleça os valores que a própria Trensurb postulou.

### **III.c – do Plano Nacional de Mobilidade Urbana**

Segundo o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, em seu art. 8º, a política tarifária deve respeitar a modicidade (pouco, escasso, cujo valor é baixo, proporcional):

“Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

**IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;**

**V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;**

**VI - modicidade da tarifa para o usuário;**

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e  
IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.” (grifo nosso)

Para que não se tenha dúvidas de que tal lei se aplica no presente caso, o art. 26 refere que a “Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de **transporte público coletivo intermunicipal**, interestadual e internacional de caráter urbano”.

Dos incisos grifados se depreendem algumas conclusões.

Em primeiro lugar, que **a tarifa deve ser módica, barata (inciso VI)**. Trata-se do direito de ir e vir para as pessoas mais pobres de nossa sociedade (que, infelizmente, representam milhões de pessoas no Brasil). Conforme dados do PNAD (Programa Nacional por Amostra de Domicílios) realizada pelo IBGE, se escolhermos uma faixa salarial de, por exemplo, R\$ 4.000,00, já se estaria entre os 8% melhor remunerados no país. Esse exemplo não tem consonância com as pessoas que são usuárias do transporte por trem (obviamente não se tem esse dado), mas é somente para que se verifique que **QUALQUER AUMENTO TARIFÁRIO já teria ENORME IMPACTO** no custo de vida dos gaúchos.

Em segundo lugar, que todo **o procedimento de revisão tarifária e seu consequente aumento**, exatamente por impactar severamente na vida dos cidadãos, das atividades empresariais (que pagam o vale-transporte), **deve ser transparente, simples e com controle social das medidas (inciso V)**, o que não ocorre no presente caso.

Conforme matérias da imprensa nacional, 9 milhões de brasileiros foram para baixo da linha da pobreza nos últimos dois anos<sup>4</sup> e os

---

<sup>4</sup> <http://www.valor.com.br/brasil/5230253/bienio-de-recessao-levou-9-milhoes-pobreza>

recordes de desemprego seguem em virtude do desaquecimento da economia e a desaceleração das atividades empresariais<sup>5</sup>. Com esse aumento a situação só tende a piorar!

Vale dizer, da mesma forma, que, em seu **inciso IV, a política tarifária é custeada pelo beneficiários diretos e indiretos**, não havendo qualquer ilegalidade na tarifa social.

Dessa forma, é legal e desejável que sejam aportados recursos para a cobertura de uma tarifa que possibilite às pessoas o pleno direito de ir e vir.

### **III.d – DA NOTA TÉCNICA**

Todo aumento de tarifas de regime de concessões ou de preços públicos deve ser subsidiado com um estudo técnicos de viabilidade para que haja um equilíbrio entre o custo da operação e a tarifa paga pelo usuário.

Dessa forma, o “estudo técnico” que alegadamente estaria sendo utilizado é o da **Nota Técnica nº 21375/2017 do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão** (em anexo, que pouco tem de técnica, como se verá).

No referido documento, somente há gráficos que demonstram os valores de cobertura do serviço pagos pelo Governo Federal e um arrazoado político a respeito das finanças, **sem qualquer planilha de custos, de valores de passageiros por quilômetro rodado, de manutenção, pessoal ou qualquer coisa que o valha que demonstrem tecnicamente a necessidade de aumentar o valor da tarifa e, principalmente, de QUANTO deve aumentar a tarifa.**

**A bem da verdade, Excelência, a proposta de aumento tarifário mais parece um “chute”, uma escolha aleatória de valores, ainda mais porque compara com o custo do transporte rodoviário intermunicipal, sugerindo, ao final, que o valor do transporte por trem deva ser equivalente ao valor da tarifa dos ônibus!**

---

<sup>5</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/03/1871475-desemprego-bate-novo-recorde-e-ja-atinge-mais-de-13-milhoes-no-brasil.shtml>

Ora, Excelência, essa “Nota ATÉCNICA”, com o perdão pelo motejo ortográfico, nada mais faz do que uma defesa de que a tarifa de trens deve ser equivalente às dos ônibus intermunicipais. Refere inclusive que fizeram muitos estudos, mas sem apresentar nada! Ou seja, é muito mais uma defesa das empresas de ônibus do sistema do que propriamente um estudo técnico de viabilidade a respeito da tarifa praticada pelo Trensurb.

Ao final, refere já um aumento escalonado de 2018 até 2020! É o que refere o documento:

“I - Em 2017, a 1ª parcela de recomposição deverá acrescentar R\$ 0,80 (oitenta centavos de reais) à tarifa vigente, de modo que a nova tarifa praticada passe a ser de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos);

II - Em 2018, na data base de reajuste para o modal na Região Metropolitana, a 2ª parcela de recomposição de R\$ 0,80 deverá ser acrescida à tarifa vigente, passando a R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos) adicionado o índice de reajuste aplicado pela Metroplan e CETM para o período 2017 – 2018. O novo valor da tarifa guardaria equivalência com o praticado no ano de 2008, quando a tarifa da Trensurb correspondia a 81% daquela praticada pelos ônibus na Cidade de Porto Alegre - RS;

III - Na data base de 2019, a última parcela de R\$ 0,90 deve ser somada à tarifa fixada na forma descrita no item b, acrescida do índice de reajuste anual aplicado pela Metroplan e CETM para o período 2018 – 2019. O que resultará em um valor de tarifa mais próximo ao valor de equilíbrio entre as receitas e custos com a operação[11] ; e

IV - A partir de 2020, trabalhar com reajustes que garantam que a empresa opere em equilíbrio tarifário, em conformidade com o previsto no §1, art. 9º da Lei 12.587.”

Ou seja, os valores já estão pré-fixados daqui pra frente, sem qualquer embasamento técnico sério que se possa entender como legítimo!

Ainda, a Nota Técnica acaba cometendo um “sincericídio”: o governo federal admite que o Trensurb faz parte do sistema Metropolitano de Transporte e atestam que a competência de aumento tarifário é do Estado, e não de competência federal!

Transcrevemos o trecho:

“Embora a constituição e a operação da referida empresa sejam anteriores à Constituição Federal Brasileira de 1988, esta Carta Magna e a Lei da Mobilidade Urbana (Lei no 12.587, de 03 de janeiro de 2012) determinam que **a competência pela prestação dos serviços de transporte público coletivo, incluindo a fixação dos níveis tarifários, é dos Estados, quando intermunicipal de caráter urbano,** e dos Municípios, quando municipal.”

Trata-se de confissão, que pode ser extrajudicial, conforme art. 389 do CPC.

Dessa forma, extraem-se daí as seguintes conclusões:

- a) **Não há planilha tarifária que justifique o aumento.**
  
- b) **Não há competência do governo federal de estabelecer o aumento da tarifa.**

É o que passaremos a sustentar.

### **III.d1 - da falta de competência da Trensurb e Ministério do Planejamento para o aumento da tarifa**

Conforme o próprio documento federal refere, é do Estado a competência para fixação de tarifas no nível intermunicipal, forte no art. 17, §1º da Lei 12.587 (Plano Nacional de Mobilidade Urbana):

#### **“Art. 17. São atribuições dos Estados:**

**I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;**

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.”

No nível intermunicipal, quem gere tal situação é a METROPLAN, razão pela qual está no polo passivo da ação.

A METROPLAN (Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional) foi criada pela lei estadual nº 11.127, que instituiu o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros, da qual própria Metroplan faz parte:

**“Art. 1º - Fica instituído o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros - SETM, com a finalidade de definir e executar a política de transporte coletivo de regiões metropolitanas do Estado do Rio Grande do Sul, instituídas em consonância com o artigo 16 da Constituição Estadual.**

Art. 2º - **O transporte coletivo de passageiros realizado nas regiões metropolitanas é considerado serviço público essencial** e será explorado, diretamente ou por delegação, em conformidade com as Leis Federais nºs. 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 9.074, de 07 de julho de 1995.

Art. 3º - **É considerado metropolitano, para os efeitos desta Lei, o transporte coletivo de passageiros executado entre dois ou mais municípios, por vias federais, estaduais ou municipais, no âmbito das regiões metropolitanas do Estado.**

§ 1º - Constituem serviços de transporte metropolitano, ainda:

I - as linhas intermunicipais que operam mercados metropolitanos por um ou mais itinerários ou variantes, com um ou mais terminais na origem e destino da concessão, dentro das regiões metropolitanas;

II - linhas entre municípios pertencentes a aglomerações urbanas;

III - linhas de integração, tanto modal como intermodal, com função intermunicipal;

IV - serviços ou rotas intermunicipais contratados por entidades públicas ou privadas para seus empregados, servidores ou alunos.

V - o transporte público hidroviário de passageiros.”

**No que se refere ao aspecto tarifário, o art. 7º da referida**

**lei é cristalino:**

**“Art. 7º - À Fundação de Planejamento Metropolitano e Regional - METROPLAN, como órgão de planejamento, coordenação, fiscalização e gestão do sistema instituído por esta Lei, compete privativamente:**



VII - **propor e executar a política tarifária** dos serviços de transporte metropolitano e das linhas de integração, **elaborando os respectivos estudos e cálculos tarifários, submetendo-os ao Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros - CETM, instituído por esta Lei, aplicando as tarifas homologadas pelo mesmo e aprovadas pelo Poder Executivo Estadual;**”

Ou seja, **cabe à METROPLAN privativamente**, e não ao Governo Federal, estabelecer a tarifa do transporte do Trensurb! Da mesma forma, deve passar pelo Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros (CETM), O QUE OBVIAMENTE NÃO OCORREU, pois frisado pela própria Nota Técnica do Governo Federal!

Veja-se que há evidente **vício de forma do ato administrativo** que aumento o valor da tarifa de trens, impugnável pela ação popular, como se verá. Da mesma forma, a presunção de legalidade do ato cai por terra, tendo em vista a confissão do Governo Federal e a legislação acima apontada.

### **III.d2 – não há critérios técnicos ou planilha tarifária que justifique o aumento**

Da mesma forma, como já apontado, não há qualquer planilha de custos tarifários, que sem dúvidas são documentos essenciais, pois auditáveis e que são parte do dever de transparência que a Lei Nacional de Mobilidade Urbana impõe.

Em não havendo tal estudo (conforme a Lei Estadual deve ser realizado pela METROPLAN, mas nem mesmo o Governo Federal fez), há ilegalidade do aumento, pois sem observar os deveres mínimos éticos de transparência com a população administrada que, mais uma vez, sofrerá no bolso a falta de seriedade com que se realizam os atos administrativos desse calibre.

### **III.e – do controle da bilhetagem – documento essencial**

Por outro lado, o controle da bilhetagem do Trensurb é feito, integralmente, pela Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP) de Porto Alegre. Sim, é muito estranho, mas é verdadeiro. Isto significa, entre outras coisas, que a ATP tem interesse direto no tema, já que auferes grandes lucros com tal “acerto” insólito. Assim, por óbvio, é imprescindível que a mencionada ATP seja intimada a apresentar os resultados da bilhetagem eletrônica, até porque os mesmos vão demonstrar lucros extras para esta mesma entidade...

### **III. f – Da Ação Popular**

A Constituição Federal, em seu artigo 5º, inciso LXXIII, prevê expressamente a Ação Popular e o que ela objetiva, falando expressamente na **nulidade** de atos lesivos à moralidade administrativa, entre outras situações:

“Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

Inciso LXXIII – qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à **moralidade administrativa**, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;”

**Ora, a moralidade administrativa é desrespeitada sempre que são violados quaisquer dos princípios da administração pública, como se**

**sabe**. E esses princípios, por sinal, também são definidos pela Carta Magna, mais precisamente em seu artigo 37:

“Art.37 A administração pública direta e indireta dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de **legalidade**, impessoalidade, **moralidade**, **publicidade** e eficiência e, também, ao seguinte:”

Ora, Excelência, como antes se disse, quando são infringidos princípios da administração pública, tais como o da **legalidade e publicidade**, o que é infringida é a própria regra constitucional da **moralidade administrativa**, prevista no transcrito inciso LXXIII, do art. 5º constitucional. E quando é atacada a moralidade administrativa, em prejuízo da população, o direito de ação se impõe e as medidas têm que ser imediatas.

Dessa forma, **a legalidade e publicidade, restam violadas, ao se verificar o CDC, a lei de Mobilidade Urbana e o correspondente dever de informar (vide tópicos III.a, III.b e III.c).** O referido artigo 37, que define os princípios da administração pública, vai ligar-se, então, ao inciso LXXIII, do artigo 5º, da Carta Magna, onde existe a regra pertinente à moralidade administrativa, que é exatamente o caso de que tratamos na presente ação.

Vale dizer, com outras palavras, que a ausência do cumprimento dos requisitos básicos da administração pública, como o da legalidade e publicidade, acarreta, necessariamente, o descumprimento da regra constitucional da moralidade administrativa. Sendo assim, deve ser anulado o aumento tarifário do transporte coletivo por trens.

Ou no, mínimo, deve ser suspenso o reajuste até que não haja qualquer dúvida a respeito da legalidade de tais medidas.

Além de tudo isso, é importantíssimo registrar que o *caput* do artigo 2º, da Lei Federal 4.717, de 1965 (que trata da Ação Popular), determina a

nulidade dos atos praticados com **vício de forma e ilegalidade do objeto**, sendo que, a seguir, nas alíneas **b e c**, de seu parágrafo único, descrevem a situação:

“b) o **vício de forma** consiste na omissão ou na observância incompleta ou irregular de formalidades indispensáveis à existência ou seriedade do ato;

c) a **ilegalidade do objeto** ocorre quando o resultado do ato importa em violação de lei, regulamento ou outro ato normativo;”

Da mesma forma, há **evidente vício de forma, pois o aumento tarifário não observou a Constituição Federal, a Lei Nacional de Mobilidade Urbana e a legislação estadual referente ao tema, conforme retratado no item III.d**, que determina o aumento tarifário a partir de um procedimento legalmente previsto, com análise de planilha tarifária e controle social (Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros – CETM), que deve votar o aumento para que seja válido.

**Por fim, tem-se que o aumento tarifário do Trensurb, autorizado pela Nota Técnica 21.375 do Ministério do Planejamento deve ser anulado em razão do (1) vício de forma e (2) ilegalidade do objeto, conforme a legislação a respeito dos requisitos de competência para o ato, transparência, modicidade tarifária e não abusividade ao consumidor, já delineados nos itens precedentes.**

#### **IV – DA TUTELA DE URGÊNCIA**

Não há dúvidas de que a presente demanda atrai a possibilidade de pedido conforme os arts. 300 e seguintes do CPC/2015:

“Art. 300. 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.”

Trata-se de pedido em situação de urgência. Ocorre que o aumento se deu a partir do dia 03 de fevereiro de 2018, com 3 dias de antecedência, razão pela qual não havia outra alternativa a não ser a demanda judicial. Dessa forma, resta configurado o perigo de dano, posto que a cobrança já está ocorrendo de milhares de passageiros. Por outro lado, a mesma tarifa já vem ocorrendo há dez anos, razão pela qual não há prejuízo inverso (sem urgência).

Quanto à probabilidade do direito, esta já foi tratada nos itens III.a, III.b, III.c e III.d, o que não se repete para evitar tautologias, mas que se refere, sinteticamente, aos requisitos de competência para ato, transparência, modicidade tarifária e não abusividade ao consumidor.

Dessa forma, **requer a suspensão do reajuste tarifário do transporte coletivo por trens imediatamente, sem oitiva da parte contrária ou, caso seja o entendimento deste juízo, com a oitiva das demandadas – mas em caráter de urgência.**

**Sucessivamente, ainda em tutela de urgência, requer haja a suspensão do aumento tarifário, no mínimo, até o padrão requerido pela própria Trensurb, no valor de R\$ 2,50,** até que haja cognição plena e exauriente da demanda, sob os mesmos fundamentos.

## V - DOS PEDIDOS

Diante do exposto, a autora requer à Vossa Excelência a total procedência da ação, **com o seguinte conteúdo decisional:**

- a) **Concessão da tutela de urgência, inaudita altera pars ou após manifestação da parte contrária, conforme entendimento de V. Exa., para que as demandadas suspendam o Reajuste Tarifário do transporte coletivo por trens imediatamente**, sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00;
- b) **Sucessivamente ao pedido “a”, a concessão da tutela de urgência, inaudita altera pars ou após manifestação da parte contrária, conforme entendimento de V. Exa., para que as demandadas suspendam o Reajuste Tarifário do transporte coletivo por trens imediatamente, no mínimo, até o padrão requerido pela própria Trensurb, no valor de R\$ 2,50**, sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00;

b) ao final, confirmando a decisão liminar em caráter definitivo, que sejam as demandadas condenadas à obrigação de não fazer - não implementação do reajuste no percentual anunciado;

c) devem, ainda, as demandadas, serem condenadas à obrigação de não fazer, consistente na abstenção de autorizar e implementar novos reajustes sem a devida transparência e demonstração da modificação nos custos do serviço público prestado e sem passar pelo Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros (CETM), sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

**Condenação** dos réus no pagamento das custas e demais despesas judiciais e extrajudiciais, bem como dos ônus de sucumbência;

Para que seja averiguado o controle da bilhetagem eletrônica e possíveis custos da Trensurb em razão de tal situação ou lucros da Associação de Transportadores de Passageiros, **requer seja oficiada a ATP, que recebe**

**intimações na** Av. Protásio Alves, 3885 - Petrópolis, Porto Alegre - RS, 90830-030, conforme item III.e;

**Requerem os autores, ainda,** que seja citado cada réu, para, querendo, contestar a ação, no prazo legal, sob pena de confissão, após o deferimento da tutela de urgência.

**Protestam** pela produção de todo o meio de prova em direito admitido (principalmente pericial, documental e testemunhal) e querem o depoimento pessoal dos demandados, por quem de direito, sob pena de confissão, bem como o indispensável parecer do Ministério Público.

Dão à causa o valor de alçada.

Porto Alegre, 5 de fevereiro de 2018

**LUCIANA GENRO**  
**OAB/RS 83.739**

**PEDRO RUAS**  
**OAB/RS 13.289**

**RAFAEL LEMES**  
**OAB/RS 83.706**