



ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) RELATOR(A) DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DO NATAL – SETURN, associação sindical representativa da categoria econômica constituída pelas empresas permissionárias do Serviço de Transporte Público de Passageiros por Ônibus do Município do Natal/RN, inscrito no CNPJ nº 02.967.096/0001-97, localizado a Av. Romualdo Galvão, nº 2109, Condomínio Empresarial Trade Center, Salas 06 e 07, Lagoa Nova, Natal/RN, CEP 59.056-205, telefone (84) 3211-6984, e-mail secretaria@seturn.com.br, neste ato representado por seu presidente AGNELO CÂNDIDO DO NASCIMENTO, inscrito no CPF sob o nº. 076.313.674-34, vem, perante Vossa Excelência, por meio dos advogados que esta subscrevem (**conforme procuração em anexo – doc. 01**), apresentar

DENÚNCIA

de atos cometidos pelo **PREFEITO DO NATAL, ÁLVARO COSTA DIAS**, com endereço profissional na Rua Ulisses Caldas, nº. 81, Cidade Alta, Natal/RN, CEP 59025-090, pelos motivos a seguir expostos.

I – DOS FATOS

Inicialmente, insta esclarecer que, antes do advento da **Constituição Federal de 1988**, as linhas de ônibus eram regidas por “*Termos de Permissão*” (doc. 02). Dito isso, no ano de 1997, através de inquérito civil, o **Ministério Público do Rio Grande do Norte** requereu documentos instrutivos ao órgão público responsável, e concluiu que os “*Termos de Permissão*” correspondentes a 38 (trinta e oito) linhas de ônibus de Natal, firmados no ano de 1983, estavam com o vencimento da concessão fixado para o mês de junho de **1990**.



No mesmo momento, o **MPRN** alegou que 8 (oito) dessas permissões tinham vencido em 1990, 3 (três) delas em 1992 e 1 (uma) no ano de 1995. As demais linhas, criadas após a **CRFB/88**, deveriam ter sido submetidas a licitação, conforme rege o referido dispositivo. **No entanto, tal procedimento não foi realizado** e, findos os respectivos vencimentos, a renovação foi realizada através de um “Termo Aditivo”, em junho de 1996, pela **Prefeitura Municipal de Natal**, negligenciando mais uma vez o procedimento licitatório.

Nesse ínterim, em 8 de novembro de 1999, o **MPRN** ingressou com uma **Ação Civil Pública (doc. 03) em face do Município de Natal e da Superintendência de Trânsito e Transportes Urbanos (STTU)**, além de diversas empresas do setor como litisconsortes passivos.

Tal ação tramitou sob o nº. **0016028-48.1999.8.20.0001** na **4ª Vara da Fazenda Pública da Comarca de Natal (doc. 03)**, e tinha por objetivo a declaração de nulidade de todos os Termos de Permissão concedidos sem a devida licitação, assim como a realização de licitações nos moldes da legislação vigente.

Diante disso, o juízo monocrático, **Dr. Cícero Martins de Macedo Filho**, julgou no seguinte sentido:

“Improcedente o pedido de declaração de nulidade dos termos de permissão outorgadas às empresas litisconsortes, reconhecendo, via de consequência, a sua validade jurídica, bem como o direito à prorrogação do prazo nele previsto, que não poderá, em nenhuma hipótese, ser superior a 07 (sete) anos, e desde que atendido o critério de boa qualidade do serviço”.

Em relação aos demais pedidos, **o juízo da 4ª Vara da Fazenda Pública** decidiu da seguinte forma:

- b) determinar que a Superintendência de Trânsito e Transportes Urbanos e a Prefeitura Municipal de Natal promovam, com conclusão dos atuais termos de permissão na forma acima, a licitação para a admissão de concessionário ou permissionário das linhas de transporte coletivo municipal, observando, obrigatoriamente, no edital de convocação, o seguinte:
 - b.1 – todos os termos das leis reguladoras do processo licitatório;
 - b.2 – todas as leis garantidoras da qualidade do serviço a ser prestado, inclusive, quanto aos idosos e deficientes físicos;
 - b.3 – todas as condições físicas que promovam o acesso indiscriminado de qualquer usuário ao serviço prestado, exigindo ônibus adaptados para transportarem pessoas portadoras de deficiência, idosos e gestantes;
- c) determinar que o Município do Natal garanta o acesso dos idosos e dos deficientes físicos aos transportes coletivos, construindo rampas de acesso;
- d) determinar que a Superintendência de Trânsito e Transportes Urbanos:
 - d.1) retire imediatamente de circulação todos os ônibus do tipo ‘gaiola’;
 - d.2) exija imediatamente que todas as empresas de ônibus do Município cumpram com o disposto na Lei n.º 3.847, de 29 de setembro de 1998,



reservando bancos de frente (bancos duplos) para pessoas portadoras de deficiência física e gestantes, devendo ser colocada sinalização indicando que aqueles lugares são destinados às pessoas portadoras de deficiência física e gestantes e no caso de descumprimento da determinação, sob pena de arcarem, solidariamente, Município e empresa, com pagamento de multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

d.3 – exija que sejam reservados dois lugares destinados a pessoas idosas, nos termos do art. 17, do Decreto 948, de 3 de julho de 1996, com indicação dos assentos reservados;

d.4 – fiscalize as empresas para que se abstenham da exigência de entrega de carteiras para a anotação ou qualquer outro fim, sendo suficiente apenas que o idoso comprove ter mais de 65 anos de idade, e no caso de deficiente físico, que comprove a deficiência

Já na segunda instância, o **Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte** julgou o referido processo nos seguintes moldes:

- a) conhecer e negar provimento à remessa necessária;
- b) conhecer e negar provimento à apelação interposta pelo Ministério Público Estadual, para manter a decisão *a quo* por seus próprios fundamentos, no que se refere ao prazo e prorrogação dos mencionados termos de permissões;
- c) conhecer e negar provimento aos recursos adesivos interpostos pelas empresas litisconsortes necessárias, por reconhecer viável o dispositivo da sentença hostilizada que julgou procedente o pedido inicial, conforme determinação constantes das letras 'b', 'bl', 'bll', 'blll', 'c', 'd', 'dl', 'dll', 'dlll' e 'dlV', do *decisum* hostilizado.

No dia **25 de maio de 2006** foi certificado o trânsito em julgado e remetidos os autos para o **TJRN**.

Ademais, é imperioso informar que, já em **2007**, mais precisamente no dia **04 de setembro**, foi realizado **TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA** (doc. **04**), entre a **61ª Promotoria de Justiça de Defesa do Consumidor**, o **Município de Natal**, através do seu Prefeito à época, e da **Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito Urbano**, bem como o denunciante, dentre outras empresas de ônibus.

No referido **TAC** foram estabelecidas diversas obrigações às empresas de ônibus, tais como renovação de frota, ampliação do serviço, extensão de linhas para áreas de atendimento deficiente dentre outros. Além disso, estabeleceu-se a **REVISÃO DOS ÍNDICES (Reequilíbrio econômico financeiro)**, nos seguintes termos:



CLÁUSULA DOZE – Revisão dos Índices - Os seguintes índices, componentes da planilha tarifária, serão revisados até o 31 de maio de 2008, em estudo promovido pela STTU com a participação do SETURN:

- a) encargos sociais;
- b) fator de utilização de motoristas e cobradores;
- c) peças e acessórios;
- d) pessoal administrativo e de manutenção;
- e) consumo de combustível.

Todavia, o reflexo da revisão, na tarifa, só se dará por ocasião do reajuste anual, previsto na Cláusula Treze.

A cláusula treze do referido TAC estabelece que as datas de reajuste das tarifas deveriam ocorrer em **junho** de cada ano. **É válido observar que o reajuste foi estabelecido apenas para os anos de 2008 e 2009, vez a expectativa de que até esse período a nova licitação de ônibus já teria ocorrido.**

Ainda a cláusula quatorze do TAC prevê o seguinte cálculo de reajuste da tarifa:

CLÁUSULA QUATORZE – Forma de Cálculo do Reajuste da Tarifa - O reajuste anual de tarifas se processará da seguinte forma:

A tarifa base (T_1) a vigorar a partir do dia 08 de setembro de 2007 será de R\$ 1,7421 (um real e sete mil quatrocentos e vinte e um décimos de milésimos), tendo sido obtida considerando-se o resultado da divisão entre o CPK_1 (custo por quilômetro) no valor de R\$ 2,8888 (dois reais, oito mil oitocentos e oitenta e oito décimos de milésimo) e o IPK_1 (índice de passageiro por quilômetro) 1,6582 (um inteiro, seis mil quinhentos e oitenta e dois décimos de milésimos), arredondando-se a tarifa então para R\$ 1,75 (um real e setenta e cinco centavos).

A tarifa a vigorar no próximo reajuste será o resultado da divisão entre o CPK_2 (custo por quilômetro) e o IPK_2 (índice de passageiro por quilômetro) obtidos da seguinte forma:

$$CPK_2 = CPK_1 \times [1 + (0,75 \Delta IPCA + 0,25 \Delta Diesel)]$$

Onde:

CPK_2 = custo total por quilômetro a vigor no segundo ano.
 CPK_1 = custo total por quilômetro vigente no primeiro ano.
 $\Delta IPCA$ = variação percentual do IPCA (IBGE) nos doze meses que antecedem o reajuste
 $\Delta Diesel$ = variação percentual do índice de preço de Óleo Diesel (FGV) nos doze meses que antecedem o reajuste.

e

$$IPK_2 = (IPK_1 + IPK_{Obs.1}) \div 2$$

Onde:

IPK_1 = Índice de Passageiro por quilômetro em vigência
 $IPK_{Obs.1}$ = Índice médio de passageiro por quilômetro observado durante do primeiro período

O IPK médio observado é o resultado da divisão entre a quantidade total de passageiros-equivalentes pela quilometragem total do sistema, nos doze meses que antecedem o reajuste.
A nova tarifa será o resultado da aplicação da fórmula abaixo:

$$T_2 = CPK_2 / IPK_2$$

No reajuste da tarifa do ano de 2008, na data definida na cláusula treze, procederá à aplicação da fórmula, como acima explicitado, o novo cálculo do CPK_1 , a



Entretanto, a despeito dos entes privados terem cumprido a sua parte, o **Município de Natal**, até hoje não vem aplicando o **reajuste anual das tarifas**, tampouco a **revisão dos índices estabelecidos no cálculo tarifário estabelecidos**.

Não obstante isto, no dia 10 de maio de 2011, foi protocolizada pelo MPRN, na ACP nº. 0016028-48.1999.8.20.0001, petição requerendo o **CUMPRIMENTO DE SENTENÇA**. E no dia 19 do mesmo mês, o Município de Natal foi intimado a informar, no prazo de 30 dias, quais as providências que estavam sendo adotadas para:

- a) A realização do processo de licitação para admissão de concessionárias ou permissionárias de transportes coletivos de Natal, com explicações detalhadas sobre cada uma delas;
- b) Qual o prazo previsto pelo Município para a convocação e realização do certame.

Em 21 de junho de 2011, o **Município de Natal**, em cumprimento ao determinado pelo juízo da 4ª Vara da Família de Natal/RN, protocolou uma primeira manifestação, que logo foi atualizada por uma segunda, em 07 de julho de 2011, que anexou novo cronograma otimizado para alcançar o termo final da licitação em março de 2012.

Uma nova decisão foi proferida pelo juízo da 4ª Vara da Fazenda Pública de Natal em 28 de setembro de 2011, considerando razoável o cronograma apresentado pelo **Município de Natal**, acolhendo-o e fixando, para o mês de março de 2012, o prazo para a conclusão do processo licitatório dos transportes coletivos de Natal. Determinou também que, após a intimação da decisão, os autos voltem conclusos para melhor análise do requerimento das empresas de transportes coletivos e pelo SETURN.

Foi ainda instituído pelo juízo, após requerimento do MPRN, a fixação de multa diária no valor de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais) em caso de descumprimento do cronograma apresentado pelo **Município de Natal**. Tal multa deveria ser paga, solidariamente, pelo **Município e pela Chefe do Executivo**.



Dado o término do prazo para realização do cronograma e, não tendo provas nos autos sobre o cumprimento da sentença, determinou vistas ao **Ministério Público**, pelo **prazo de 10 (dez) dias**, para requerer o que for de seu interesse. Já nessa ocasião, o parquet requereu pela aplicação de multa ao **Município de Natal e ao Chefe do Executivo**, com intimação pessoal.

O Município de Natal foi intimado a informar, no prazo de 05 (cinco) dias, sobre o novo calendário relativo ao processo licitatório em questão. A resposta do **Município de Natal** veio requerendo a juntada do Ofício nº 390/2012-SEMOB/GS/AJ, com o cronograma do processo licitatório de transportes coletivos da capital.

Em 14 de junho de 2012, o **Ministério Público** protocolizou Agravo de Instrumento, requerendo a concessão do efeito ativo do recurso, para determinação de medidas executivas úteis e que assegurem o resultado prático equivalente, sobretudo a multa a ser considerada desde o descumprimento, à intimação do Agravado, da Chefe do Executivo Municipal e dos litisconsortes passivos.

Foi proferido despacho determinando ao **Município de Natal** que fornecesse ao juízo, no prazo de 05 (cinco) dias, o cronograma integral do processo licitatório até as etapas de conclusão, a requerimento do **MPRN**. No entanto, não houve resposta por parte do Município, que só se manifestou em **05 de setembro de 2012**, informando que a atuação do Procurador Municipal foi prejudicada.

Em 05 de novembro de 2012 foi proferido despacho, determinando a certificação da Secretaria Judiciária do trânsito em julgado do acórdão de fls. 2.442/2459-vol. VIII, cumprindo os termos da Resolução nº 57/2012-TJRN, do contrário à conclusão.

Decorrido o prazo para interposição de qualquer recurso ao acórdão, foi declarado o **trânsito em julgado às 18 horas do dia 13 de dezembro de 2012**, sendo conclusos os autos para apreciação do Juízo da 4ª Vara da Fazenda Pública em 13 de março de 2013.

Após diversas intimações por parte do juízo e do *parquet*, a **SEMOB**, em **03 de junho de 2014**, acostou o cronograma acerca da conclusão do procedimento administrativo nº 015021/2014-45.

Logo, foi proferido despacho com propósito de intimar a SEMOB a remeter ao juízo, após a conclusão de cada etapa do cronograma anexado, documentos que comprovem a realização de cada uma delas. Em outra oportunidade, também foi requerido em despacho cronograma para a contratação da empresa que iria realizar os estudos e elaboração do



edital de licitação do transporte coletivo de Natal, com o respectivo cumprimento de cada etapa.

O **MPRN** requereu designação de audiência, com a participação do **Órgão Ministerial, do Procurador-Geral do Município e da Secretaria Municipal da STTU**. O pedido foi acolhido e a audiência designada para o dia 30 de março de 2015, às 09h00min, e determinando a intimação do **Procurador Geral do Município e da Secretária Municipal da STTU**.

Realizada a audiência, ficou acordado o seguinte:

- 1) O Município de Natal deverá deflagrar o processo licitatório de que trata a presente ação no prazo de 90 (noventa) dias, contados a partir do dia 31/03/2015;
- 2) Tal providência independe de processo legislativo no âmbito da Câmara Municipal de Natal;
- 3) Na eventualidade de sobrevir norma editada pelo legislativo municipal que possa interferir no cumprimento do prazo pelo Poder Executivo, terá este o prazo de mais 30 (trinta) dias para realizar as adequações necessárias, desde que devidamente justificados.

Após o acordo, ficou determinado vista dos autos ao **MPRN**, que requereu imposição de multa processual e multa cominatória diária em valor não inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) diários em detrimento do Prefeito Municipal de Natal, em razão do descumprimento do acordo firmado às fls. 3067/3068, homologado pelo juízo.

Somado a isso, o **Município de Natal** peticionou requerendo a prorrogação do prazo para deflagração do Processo Licitatório do Sistema de Transporte de Natal/RN.

O **MPRN** peticionou requerendo, entre outras coisas, a decretação da intervenção judicial parcial da **STTU**, com a nomeação de um administrador. No entanto, todos os pedidos foram indeferidos em juízo, que considerou cumprida a obrigação, julgou extinta a execução e determinou o arquivamento com baixa na distribuição, após o trânsito em julgado.

Assim, é imperioso observar que, em 4 de abril de 2017, o juízo monocrático extinguiu o cumprimento de sentença, por ter entendido que, com a abertura do certame licitatório (Concorrência n.º 11.001/2016), o Município de Natal teria cumprido com a sua obrigação.



O **MPRN** apelou da decisão, determinando o prosseguimento do cumprimento de sentença, para o cumprimento integral da obrigação imposta à parte recorrida, consubstanciada não só na realização de certame licitatório, mas na extinção das permissões precárias de exploração do serviço de transporte coletivo no âmbito da Capital. No entanto, apesar da Desembargadora Maria Zeneide Bezerra ter expedido relatório opinando pelo conhecimento e provimento da apelação, o TJRN, em sua maioria, proferiu acórdão negando provimento à apelação.

Em 9 de junho de 2022, o **STJ**, por sua vez, entendeu que, por se tratar de questão fática, não caberia a sua análise em sede de Recurso Especial, em face da Súmula nº 7 da Corte.

Por outro lado, **a licitação aberta pelo Município de Natal em 2016 (Concorrência n.º 11.001/2016) foi deserta. E até a presente data, o ente público municipal se exime de realizar nova licitação.**

Feito o apanhado histórico do processo, observamos o fato de que o **Município de Natal**, administrativamente, através da **STTU**, já adiou, por 3 (três) vezes, apenas em **2022**, a **licitação de transporte**, sem qualquer anúncio de quando esse procedimento ocorrerá (doc. 05 e 06).

A **Secretária da STTU, Daliana Bandeira**, em entrevista ao Jornal Agora RN, declarou: *“Eu prefiro não falar em prazo. O que posso falar é que estamos trabalhando para lançar o Edital o mais breve possível”*. Já em entrevista para o Novo Jornal, Daliana afirmou que

“Entende que a tarifa que está sendo calculada pode estar acima do que consideramos suportável pela população. O valor não pode ser revelado, pois estará incluso dentro do processo licitatório. Não é desejo do município repassar integralmente os valores dos custos ao usuário”.

Posteriormente, a reportagem cita outra fala da Secretária:

“Não estamos mais trabalhando com datas, para não criar uma expectativa na população. Tínhamos o prazo até o final do ano passado, depois, o primeiro trimestre deste ano, e agora adiamos. Mas, seguimos diariamente buscando uma solução e atender o mais rápido possível essa demanda dos usuários.”



Tampouco em 2023, o Município tem qualquer previsão para a realização do procedimento licitatório:

4 AGORARN • Sábado e domingo, 25 e 26 de fevereiro de 2023 Política

Licitação dos transportes não tem prazo para ser realizada em Natal

Prefeitura aguarda estudo da ANTP com "radiografia" do sistema de transporte público para lançar edital de concorrência

Diego Campelo
Repórter de Política

Iniciado o ano legislativo e formadas as comissões temáticas, a Câmara Municipal de Natal (CMN) se prepara para mais um ano de debates em torno dos projetos que serão apresentados na Casa do Povo. Entre os temas prioritários defendidos pelos vereadores, o que mais se destaca é a licitação dos transportes públicos de Natal, que já passou pelo Legislativo, mas está travada há anos com o Executivo. Atualmente o processo encontra-se em fase de estudos, mas não há prazo definido para lançamento por parte da Secretaria de Mobilidade Urbana de Natal (STTU).

Embora o projeto já tenha sido alvo de discussões na Câmara, os vereadores defendem que o tema seja pauta constante no Legislativo em 2023, como forma de cobrar e fiscalizar o Executivo para a realização do certame que definirá as regras para selecionar as empresas e os critérios de qualidade que serão levados em consideração para a execução do serviço.

Integrante da bancada de oposição, a vereadora Júlia Arruda (PCdoB) defende que a licitação seja um dos temas de destaque na Câmara de Natal em 2023. "Aguardada há anos, esperamos o posicionamento do Executivo para o cumprimento dessa demanda que tem afetado a população, que paga um valor considerável na passagem para usufruir de uma frota de ônibus que não se atualizou e também de linhas que deixaram de existir".

Outros temas que a parlamentar considera prioritários são o cumprimento do reajuste salarial do piso dos professores, além

das defesas da mulher, das crianças, dos adolescentes e juventude, bem como das pessoas com deficiência e trabalhadores em geral.

O vereador Anderson Lopes (Solidariedade), que faz parte da bancada independente, também defende que a licitação dos transportes seja um tema-chave nas discussões da CMN em 2023. Ele afirma que não cabe ao Legislativo executar a licitação, mas sim fiscalizar o processo e cobrar celeridade da Prefeitura do Natal em torno do tema.

"Acho que uma pauta principal que o Executivo ficou devendo do ano passado é colocar a licitação do transporte público para andar, agilizar a licitação do transporte público e fiscalizar para que as demais obras possam acontecer, como o Mercado da Redinha, a engorda de Ponta Negra, a conclusão da Felizardo Moura, que são obras importantes e devem entrar no calendário pautado pela Câmara para fiscalização".

COMISSÃO. Escolhido essa semana para presidir a Comissão de Transportes, Legislação Participativa e Assuntos Metropolitanos, o vereador Milklei Leite (PV) se disse "indignado" pelo fato de o prefeito Álvaro Dias (Republicanos) não ter sequer mencionado o tema da licitação na leitura da mensagem anual, evento que abriu os trabalhos legislativos de 2023, no último dia 15 de fevereiro. O parlamentar pretende pautar o tema na comissão, bem como em audiências públicas, a fim de cobrar celeridade do Executivo na conclusão do certame.

"Eu vou ficar cobrando toda hora, estou acompanhando para que essa licitação saia, porque nós só vamos resolver definitivamente o problema dos transportes se tiver a licitação, se não tiver vai ser sempre um paliativo, um transtorno e não vai ter como punir as empresas, porque não tem contrato", declara o vereador.

Integrante da bancada que dá sustentação ao prefeito Álvaro Dias, o vereador Kleber Fernandes (PSDB) também acredita que o tema da licitação dos transportes seja pauta prioritária na CMN na sessão legislativa de 2023. "A Câmara já cumpriu seu papel de aprovação do processo de licitação e agora deverá acompanhar o redesenho das linhas, que está sendo feito pelo Poder Executivo. Vamos buscar garantir que, com a nova licitação, a população natalense tenha um transporte público de qualidade por um preço justo que caiba no bolso do trabalhador".

PROBLEMA ANTIGO. Durante entrevista coletiva após a leitura da mensagem anual que abriu os trabalhos legislativos de 2023 na CMN, o prefeito Álvaro Dias afirmou que os problemas no transporte público da capital potiguar não foram criados por sua gestão. O prefeito apontou que administrações anteriores à dele deixaram o transporte chegar na situação atual, com problemas como a retirada de linhas de circulação, a falta de um contrato de concessão para que as empresas operem, veículos sucateados, entre outros.

"A licitação do transporte público já deveria ter sido feita há bastante tempo. Não é um problema que foi criado por mim. É um problema complexo, que Natal enfrenta há muito tempo. Gestões anteriores poderiam ter resolvido ou avançado nessa questão e não o fizeram", afirmou o prefeito, que não deu uma previsão de quando o edital será publicado.

O prefeito ainda afirmou que a prefeitura contratou a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) para realizar um estudo sobre o transporte da cidade. "Nós agora contratamos a ANTP para que, juntamente com a secretária Daliana, que é uma pessoa muito preparada – tem mestrado e doutorado em

transporte –, possam analisar essa questão e encontrar as saídas e os caminhos para resolver a situação tanto da licitação quanto da modernização dos transportes públicos na cidade do Natal".

STTU. Procurada para responder sobre o andamento da licitação dos transportes, bem como prazos para que o edital seja lançado, a STTU repetiu o que disse o prefeito, afirmando que contratou a ANTP para realizar uma "radiografia de como se encontra o sistema". A ideia é que a associação ajude com soluções para melhorar o serviço.

"Os estudos devem ser entregues agora no mês de março e na sequência novas decisões", declarou a STTU por meio de nota.

A última previsão dada pela pasta para a conclusão da licitação foi em julho de 2022, o que não aconteceu. Antes disso, em setembro de 2021, a secretaria realizou diversas reuniões nos bairros de Natal a fim de debater mudanças nos transportes. O balanço desses encontros foi o registro de mais de 1,8 mil contribuições da população, que apontou as possíveis melhorias na rede de transporte coletivo da capital.

Na época, a análise dessas contribuições foi mais um pretexto usado pela STTU para adiar o lançamento da licitação. A pasta alegou que não houve tempo hábil para essa verificação.

Após o prazo frustrado, uma nova previsão foi feita pela STTU para março do ano passado. Dessa vez, porém, a alegação para o novo adiamento foi o aumento no preço do diesel, o que resultou na necessidade de novos cálculos.

Atualmente, com o os estudos em andamento por parte da ANTP, o lançamento do edital está sem prazo definido para ocorrer. ●



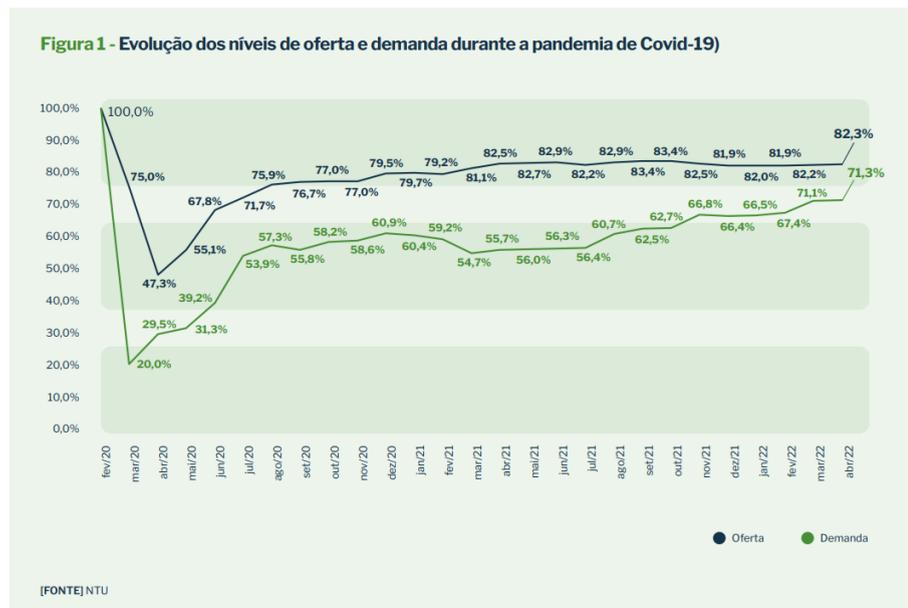
JOSE ALDENIR / AGORA RN

Câmara de Natal vai cobrar que prefeitura tire projeto do papel em 2023

Não obstante, as empresas foram obrigadas a devolver linhas, em razão da crise financeira causada pela perda de passageiros e aumento no preço do óleo diesel, por exemplo (doc. 07). O Setor de Transportes teve uma redução de 10,8 milhões de viagens realizadas por passageiros pagantes por dia em todo o país, de acordo com os dados do



Anuário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) 2021-2022¹. Os dados são referentes ao ano de **2021**, e fazem comparação com o cenário de **2019**, anterior à pandemia.



O monitoramento da associação também mostra que a última atualização de demanda de passageiros oscilava entre **66,8% e 71,3%** em relação à situação do período pré-pandemia. A **NTU** alerta que não há indicação, até o momento, de que essa perda de passageiros será totalmente revertida, indicando a possibilidade de encolhimento estrutural do setor.

De fato, há um enorme caos no setor de transportes, em que os denunciados se negam e criam obstáculos à realização da **licitação** necessária. A ausência de **licitação** prejudica toda a população, que deveria usufruir de melhor qualidade no serviço público. Além disso, a realização do procedimento licitatório garante maior segurança jurídica às empresas do setor e, por conseguinte, a possibilidade de novos investimentos.

É válido ressaltar ainda, que durante a **pandemia do SARS-CoV-2**, popularizado como Covid-19, as viagens do transporte público de Natal diminuíram 52,8%, ocasionando um grave desequilíbrio na relação jurídica econômica contratual entre as prestadoras desse serviço público e o **Município de Natal**.

¹ Anuário NTU: 2021-2022 / Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2022.



Em 3 anos, viagens do transporte público de Natal diminuem 52,8%

« MOBILIDADE » Dados da bilhetagem eletrônica do transporte público mostram que desde 2019 o número de viagens de ônibus caiu 52,8%. Sistema também teve redução de 41,6% das linhas e 31,3% da frota de ônibus

BRUNO VITAL
Reportagem

Dados da bilhetagem eletrônica do transporte público de Natal mostram que de 2019 para cá a quantidade de viagens dos ônibus acabou cair 52,8%. Nos primeiros seis meses deste ano, os veículos fizeram 445.202 viagens, número bem abaixo do primeiro semestre de 2019, período pré-pandemia em que os veículos rodaram 1.046.329 vezes. As informações da Secretaria de Mobilidade Urbana (STMU), analisadas pelo TRIBUNA DO NORTE, revelam ainda que nesses três anos, o sistema registrou redução de 41,6% das linhas e 31,3% da frota, além de uma perda de 16 milhões na quantidade de passageiros.

Os números confirmam a necessidade de abertura de licitação para os serviços de transporte público e a necessidade de uma justa licitação para os serviços de transporte coletivo urbano dessa cidade é tão antiga quanto a insistência para sua efetivação. A inexistência de contrato que regule e delimite os interesses dos prestadores do serviço e a administração pública fere a Lei nº 8.987/95, Lei 12587/2012, Lei Complementar Municipal n.º 149/2015 e, por consequência, o art. 175 da Constituição Federal, que traz demais providências acerca dos princípios gerais da atividade econômica.



Linhas que atendem o bairro Planalto são campeãs de reclamação dos usuários. Reportagem de BRUNO VITAL acompanhou uma viagem de linha 0-33

Em virtude dos graves prejuízos sofridos durante o período pandêmico, as empresas precisaram devolver diversas linhas, a fim de possibilitar a continuidade de suas operações, reduzindo, nesses dois anos, o número de linhas de 83 para 55, segundo a Secretaria de Mobilidade Urbana da capital (doc. 07).

A necessidade de uma **justa licitação** para os serviços de transporte coletivo urbano dessa cidade é tão antiga quanto a insistência para sua efetivação. A inexistência de contrato que regule e delimite os interesses dos prestadores do serviço e a administração pública fere a **Lei nº 8.987/95, Lei 12587/2012, Lei Complementar Municipal n.º 149/2015** e, por consequência, o **art. 175 da Constituição Federal**, que traz demais providências acerca dos princípios gerais da atividade econômica.

Ainda que exista, por parte do **Município de Natal**, reiteradas tentativas de reaver, por exemplo, linhas suspensas, as condições justas, observando o reequilíbrio econômico financeiro, para que este e outros serviços sejam retomados devem também ser oferecidas. **A licitação**, em conformidade com a Lei de Mobilidade Urbana, é o primeiro passo para tal.

Ressalte-se a necessidade da abertura de editais de licitação que façam jus a situação econômica e financeira do País, ou melhor, dada a pluralidade de regiões, um edital condizente com a realidade do transporte público urbano de Natal. Utilizar parâmetros inalcançáveis para a realidade do mercado municipal inviabiliza por completo o atendimento por parte das prestadoras de serviço, resultando em mais e mais editais desertos.



É o exemplo do edital abaixo, que foi o motivo da interrupção do processo de execução aberto em **2017**. Apesar da grande espera por sua abertura, seus critérios estavam além da realidade financeira suportada pelas prestadoras de serviços, não havendo, portanto, resultado vencedor.

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Concorrência Pública nº. 11.001/2016

Processo nº 025772/2015-51

Objeto: OUTORGA DE CONCESSÃO A TÍTULO ONEROSO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS DE PASSAGEIROS – TIPO REGULAR I NA CIDADE DO NATAL. A COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (CELSTP/PMN), vinculada à SECRETARIA MUNICIPAL DE GOVERNO – SMG, localizada na Rua Santo Antônio, nº. 665, Cidade Alta, telefone (84) 3232-4985, nesta Capital, torna público que no certame acima identificado com data de abertura marcada para o dia 31.01.2017, às 10h00min, não apareceram empresas interessadas em participar do certame, nem mesmo envelopes de empresas foram entregues até o horário previsto no instrumento convocatório, sendo declarada a Licitação DESERTA. Devido à importância da contratação do objeto pela Administração, o Sr. Presidente da CELSTP/PMN, determinou a prorrogação do certame, estipulando nova data para a entrega e abertura dos envelopes das empresas interessadas em participar, para o dia 04 de abril de 2017, às 10:00h no mesmo local, esclarecendo que um novo edital tempestivamente, será disponibilizado com as alterações das datas. Aos interessados, fica-lhes assegurado vista imediata dos autos no referido endereço, no horário das 08h00min às 14h00min.

Natal/RN, 31 de janeiro de 2017.

LUCIANO SILVA DO NASCIMENTO - Presidente da CELSTP/PMN

Além da inércia do Poder Público em realizar o justo procedimento licitatório determinado pela Justiça Potiguar em **2007**, **os fatos ainda são agravados pela decisão da 6ª Vara da Fazenda Pública de Natal, que proferiu, em 4 de abril de 2022, na Ação Civil Pública nº 0836814-80.2020.8.20.5001 (doc. 08)**, que

Posto isso, e por tudo mais que nos autos consta, JULGO por sentença, para que produza seus jurídicos e legais efeitos, PROCEDENTE a pretensão formulada pela DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE na AÇÃO CIVIL PÚBLICA nº 0836814-80.2020.8.20.5001 ajuizada em desfavor do MUNICÍPIO DO NATAL/RN, regularmente qualificados, para, confirmando a tutela de urgência anteriormente concedida:

(i) **RESTABELEÇA, de forma integral, a circulação de toda a frota de ônibus e opcionais, para que passe a operar com 100% (cem por cento) dos veículos**, como forma de evitar maiores aglomerações que favoreçam a disseminação do contágio do COVID-19;

(ii) **RESTABELEÇA, em sua integralidade, as 20 (vinte) linhas de ônibus (01A, 01B, 12-14, 13, 18, 20, 23-69, 30A, 31A, 34, 41B, 44, 48, 57, 65, 66, 81, 587, 588 e 592)** que foram suspensas após o início da pandemia da



COVID-19 sem prévia deliberação do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito Urbano – CMTTU; e

(iii) FISCALIZE, por meio dos órgãos competentes, a frota de veículos do transporte coletivo urbano, quanto à observância das normas sanitárias de combate à disseminação da COVID19, inclusive, com aplicação das medidas administrativas cabíveis às empresas permissionárias do setor em situação irregular.

Ademais, diante do descumprimento da decisão interlocutória, DEFIRO, em parte, os pedidos formulados no petição (ID 73609509) para:

a) DETERMINAR que o ente municipal junte relatório, no prazo de 30 (trinta) dias, indicando o estado atual de cada auto de infração decorrente da decisão prolatada neste feito;

b) AUTORIZAR que o transporte público opcional opere as linhas suspensas apontadas na petição da Defensoria Pública – *Linhas de n.º 01A, 01B, 12-14, 13, 18, 23- 69, 30A, 31A, 34, 41B, 44, 48, 57, 65, 66, 81, 585, 587, 588, 591, 592 – e as em circulação devolvidas pelo SETURN – Linhas de n.º 36, 593, Linha A (Corujão), Linha C (Corujão)* – não tenham retornado até o momento, de modo a mitigar os prejuízos à população. A habilitação e a fiscalização dos opcionais será disciplinada pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana - STTU, em até 30 (trinta) dias corridos, a partir da intimação da Secretária Municipal, para cumprimento de decisão. (grifos nossos)

A referida decisão obriga os prestadores de serviço a retomarem o funcionamento das linhas suspensas, **sem considerar que tal suspensão ocorreu por completo desequilíbrio entre a prestação do serviço e a contraprestação pactuada e determinada no Termo de Ajustamento de Conduta**, o que, somado ao contexto do COVID-19, causou a sua inviabilidade. Nota-se, portanto, que decisão foi imposta sem nem informar a fonte de custeio, tal como prevê o disposto no **art.9º da Lei 12587/2012**.

Não se pode deixar de observar que o último reajuste da tarifa ocorreu em 2019, através do Decreto n.º 11.733, de 16 de maio (doc. 09):



DECRETO N.º 11.733 DE 16 DE MAIO DE 2019

Reajusta os valores das tarifas do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do município do Natal, e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DO NATAL, no uso de suas atribuições legais conferidas pelo art. 55, inciso IV, da Lei Orgânica do Município do Natal;

CONSIDERANDO na necessidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Público de Passageiros do Município do Natal;

CONSIDERANDO o discutido pelo Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana – CMTMU em suas reuniões;

DECRETA:

Art. 1º Ficam reajustadas as tarifas do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do município do Natal a partir do dia 19 de maio de 2019, na forma do Anexo deste Decreto.

§ 1º O valor da tarifa inteira cobrada no cartão eletrônico será R\$ 0,10 (dez centavos de real) inferior a cobrada em dinheiro;

§ 2º A diferenciação tratada no parágrafo anterior será aplicada, de forma proporcional, a tarifa estudantil;

§ 3º A tarifa das linhas de bairro será 80% (oitenta por cento) da tarifa inteira cobrada em espécie.

I – Na tarifa das linhas de bairro, não haverá diferenciação entre o valor cobrado no cartão eletrônico e em espécie;

II – Será aplicado a esta tarifa, de forma proporcional, a tarifa estudantil e a tarifa social.

Art. 2º A tarifa social do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do município do Natal poderá ser paga apenas por meio do cartão eletrônico.

Parágrafo único. No caso de pagamento em espécie em dias de tarifa social, será cobrada o valor da tarifa inteira em espécie de forma integral.

Art. 3º Ficam revogados:

I – De imediato:

a) o Decreto nº 10.757, de 17 de julho de 2015;

b) o Decreto nº 10.955, de 28 de janeiro de 2016; e

c) o Decreto nº 11.226, de 20 de abril de 2017.

II – A partir de 19 de maio de 2019, o Decreto nº 11.518, de 18 de maio de 2018.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio Felipe Camarão, Natal-RN, 16 de maio de 2019.

ÁLVARO COSTA DIAS

Prefeito

ANEXO

Valores em Real das tarifas do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do município do Natal.

Modalidade	Valor
Tarifa inteira em espécie	R\$ 4,00
Tarifa estudantil em espécie	R\$ 2,00
Tarifa inteira em cartão	R\$ 3,90
Tarifa estudantil em cartão	R\$ 1,95
Tarifa social (cartão)	R\$ 1,95
Tarifa inteira das linhas de bairro	R\$ 3,20
Tarifa estudantil das linhas de bairro	R\$ 1,60
Tarifa social das linhas de bairro	R\$ 1,60

Este são os valores que são utilizados até o presente momento no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Natal.

Em 16 de novembro de 2022, a SETURN apresentou requerimento administrativo, em tramite na STTU sob o n.º 20221556741 (doc. 10), com fulcro de que seja realizado atualização monetária da tarifa vigente com base na inflação oficial medida pelo IPCA, a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2023, observando que, desde o último reajuste, a perda inflacionária já está em 24,38%, conforme se observa da tabela abaixo:



Período	variação IPCA ¹	variação acumulada IPCA	atualização da tarifa cartão, IPCA ³
2019, maio a dezembro	2,18%	2,18%	3,99
2020, janeiro a dezembro	4,52%	6,80%	4,17
2021, janeiro a dezembro	10,06%	17,54%	4,58
2022, janeiro a dezembro	5,82% ²	24,38%	4,85

¹ IBGE, IPCA. ² Banco Central, Boletim Focus, 11.11.2022. ³ Atualização monetária pelo IPCA

É importante mencionar também que, em 26 de junho de 2021, a SETURN apresentou requerimento administrativo no STTU, que tramita sob o n.º 20210498926 (doc. 11), com o objetivo de contribuir na elaboração de estudos tarifários, com dados da produção quilométrica, passageiros transportados e insumos. No referido requerimento, aponta-se a insuficiência do valor tarifário por divergências dos preços dos insumos, índices de coeficientes de consumo, demanda realizada, quilometragem percorrida e reajuste salarial, já demonstrada nas as Cartas nº 0314, de 15.10.2019, 0353, de 13.11.2019 e 0389, de 19.12.2019.

Informou-se, ainda, no processo que no decorrer do ano de 2020, após a tramitação burocrática, foi convocada reunião do Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana (CMTMU) que deliberou pelo reajuste da tarifa do serviço de transporte público urbano para o valor de R\$ 4,35 para pagamento no momento do embarque (em espécie) e R\$ 4,15 para aquisição antecipada dos bilhetes pelo sistema de bilhetagem eletrônica.

Em ato contínuo, o Exmo. Sr. Prefeito de Natal editou o Decreto Municipal nº 11.906, de 27 de fevereiro de 2020, fixando a tarifa inteira em espécie no valor de R\$ 4,25, com redução de dez centavos frente aos estudos técnicos, e R\$ 4,15 para aquisição antecipada dos bilhetes pelo sistema de bilhetagem eletrônica. Mas, passadas menos de 24h desta decisão, foi publicado o Decreto Municipal nº 11.907, de 28 de fevereiro de 2020, revogando o reajuste tarifário do serviço de transporte público.

Entretanto, o processo n.º 20210498926 encontra-se parado, sem qualquer movimentação, desde janeiro de 2022, quando restou frustrada a tentativa de conciliação.

Logo, a presente petição visa denunciar os sucessivos atos ilícitos praticados pelos denunciados e pela Administração Pública municipal, de modo que, enquanto não seja realizada nova licitação, seja possível realizar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, de acordo com o estabelecido no **TAC** e observada a legislação vigente, com a



apresentação da planilha de custas do serviço de transporte público e a indicação da fonte de custeio, nos termos do art. **art.9º §5,º da Lei 12.587/2012**.

Não podemos deixar de observar que o Município vem atuando com má-fé, ao utilizar-se de uma decisão judicial, em que determina a prestação integral do serviço público. E, por outro lado, não cumpre com suas obrigações legais, contratuais e determinadas no Termo de Ajustamento de Conduta, o qual prevê a contraprestação pecuniária ao particular, nem dá o devido andamento aos processos administrativos iniciados pelo denunciante, o qual visa discutir administrativamente essa matéria.

É o que, em apertada síntese, importa relatar.

II - DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS DA PRESENTE DENÚNCIA

Inicialmente, devemos ressaltar a inegável necessidade da realização do procedimento licitatório, tal como exigido pelo **art. 37, inc. XXI, CF/88, pela Lei n.º 8.666/93, Lei n.º 8.987/95, Lei 12.587/2012 e da Lei Complementar Municipal n.º 149/2015**, assim como reconhece a **Ação Civil Pública n.º 0016028-48.1999.8.20.0001**, que tramitou na 4ª Vara da Fazenda Pública da Comarca de Natal.

Entretanto, a despeito da ciência sobre a importância da implementação de tal instrumento, o **Município de Natal** reiteradamente dificulta a efetivação de um justo procedimento licitatório, o que, de certa forma, obriga os prestadores de serviço a se verem numa situação de séria insegurança jurídica. Tal inconformidade com a lei prejudica, além dos prestadores de serviço, sobretudo, os cidadãos natalenses, que são os reais consumidores do serviço público e parte sempre hipossuficiente nesta equação.

Não podemos esquecer ainda, que a pandemia do **SARS-CoV-2 (COVID-19)**, com suas inúmeras e devastadoras consequências, trouxe também graves prejuízos ao setor de transporte público. A drástica redução no número de passageiros teve por consequência a também redução na quantidade de viagens, resultando no desajuste do equilíbrio econômico financeiro determinado pelas partes no **Termo de Ajustamento de Conduta de 2007**.

Segundo Nota Técnica lançada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (doc. 12): "Ao longo das 24ª, 25ª e 26ª semanas epidemiológicas houve



a redução da quantidade de viagens, que foi acentuada na 26ª semana em decorrência de uma greve dos rodoviários².

1.20.005. COVID-19/2020



NOTA TÉCNICA

Sistema	Abrangência	Semana	Casos confirmados	Demanda Viagens pass.	Var. Casos +7 dias	Var. Demanda
Natal-RN	Municipal	14	69	462.971	NA	NA
Natal-RN	Municipal	15	40	450.220	163%	-3%
Natal-RN	Municipal	16	105	478.468	28%	6%
Natal-RN	Municipal	17	134	459.826	122%	-4%
Natal-RN	Municipal	18	297	485.292	-31%	6%
Natal-RN	Municipal	19	205	544.318	103%	12%
Natal-RN	Municipal	20	416	480.399	39%	-12%
Natal-RN	Municipal	21	577	493.714	81%	3%
Natal-RN	Municipal	22	1.043	523.779	-32%	6%
Natal-RN	Municipal	23	706	523.471	130%	0%
Natal-RN	Municipal	24	1.621	403.500	39%	-23%
Natal-RN	Municipal	25	2.253	463.412	-14%	15%
Natal-RN	Municipal	26	1.941	203.065	89%	-56%
Natal-RN	Municipal	27	3.670	519.782	-54%	156%
Natal-RN	Municipal	28	1.701	569.166	13%	10%
Natal-RN	Municipal	29	1.919	590.846	-37%	4%
Natal-RN	Municipal	30	1.207	621.214	44%	5%
Natal-RN	Municipal	31	1.740	ND	-39%	ND
Natal-RN	Municipal	32	1.062	ND	ND	ND

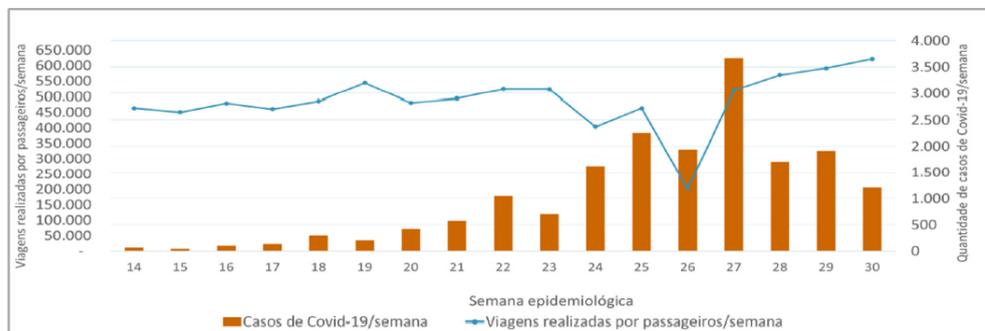


Figura 9 – Natal-RN (Municipal): evolução das viagens realizadas por passageiros e dos casos de COVID-19

Ainda em relação ao contexto pandêmico, de modo exemplificativo, por entender se tratar de uma situação de força maior, a **Advocacia Geral da União, no Parecer n.º 262/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, sob o NUP: 50000.017282/2020-12, exigiu o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato nos seguintes termos:**

² ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). Evidências sobre infectologia, propagação e impactos da COVID-19 no transporte público. Nota técnica. 2020.



PARECER n. 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 50000.017282/2020-12

INTERESSADOS: SECRETARIA DE FOMENTO, PLANEJAMENTO E PARCERIAS

ASSUNTOS: Consulta em tese. Covid-19. Reequilíbrio de contratos de concessão. Força maior.

EMENTA: CONSULTA. CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SETOR DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. PANDEMIA DO NOVO CORONAVÍRUS. COVID-19.

I. Os concessionários têm direito ao reequilíbrio de seus contratos em caso de superveniência de evento cujo risco tenha sido alocado ao poder concedente, caso dele tenha decorrido impacto significativo em suas receitas ou despesas.

II. Em regra, o concessionário assume os riscos ordinários do negócio e o poder público retém os riscos extraordinários. Mas nada impede que os contratos estabeleçam uma divisão de riscos diferente.

III. Para a aplicação da teoria da imprevisão para fins de revisão de contratos de concessão é necessário que, observada a alocação contratual de riscos, ocorra evento superveniente e extraordinário, cuja ocorrência ou consequências sejam imprevisíveis e inevitáveis e que tenha gerado onerosidade excessiva decorrente de um significativo desequilíbrio no contrato.

IV. A pandemia do novo coronavírus configura força maior ou caso fortuito, caracterizando álea extraordinária para fins de aplicação da teoria da imprevisão a justificar o reequilíbrio de contratos de concessão de infraestrutura de transportes, desde que atendidos os demais requisitos indicados neste Parecer.

Por outro lado, houve uma enorme inflação nos insumos indispensáveis para a prestação do serviço, tal como tentou-se demonstrar no processo administrativo n.º 20210498926 (doc. 11) e do conhecimento público do valor do diesel, que corresponde a grande parcela do custo das empresas.

Desse modo, o suposto "*equilíbrio econômico financeiro*" - que já estava desbalanceado há muito tempo - pendeu ainda mais contra as entidades privadas, que passaram a atuar quase no prejuízo. E a continuidade da situação tal como hoje se encontra ocasionará a total falência do sistema, prejudicando não apenas as empresas como também os usuários do serviço.

a) Do Reequilíbrio Econômico-Financeiro: o Reajuste das Tarifas

Como já citado, no caso ora em análise, houve um Termo de Ajustamento de Conduta, em que não apenas as partes, mas também o **MPRN**, após longa discussão estabeleceram obrigações a serem cumpridas pelos entes privados na prestação do serviço, com a referida contrapartida do ente público quanto ao reajuste contratual.



Logo, após o estabelecimento desse marco da equação econômica financeira, ficou estabelecido que, quando quebrado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, impõem-se a sua restauração, independentemente da causa do desequilíbrio.

Sobre o direito do contratado ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, Marçal Justen Filho³ afirma que a submissão da Administração Pública contratante às cláusulas econômico-financeiras do ajuste, quando decidir por modificações visando melhor adequá-lo (o contrato) às finalidades de interesse público (**art. 58 §2º Lei 8.666/93**), aplica-se a "qualquer evento que afete a equação econômico-financeira".

Desse modo, o direito ao reajuste e à recomposição da equação econômico-financeira não decorre, em absoluto, de cláusula contratual, mas, como dito, *da manutenção das condições efetivas da proposta*, conforme determina o **art. 37 XXI da Constituição Federal**, no que interessa ao caso, assim redigido:

"Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer 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:

(...)

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, **mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei**, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações." (grifamos)

A disposição constitucional tem, indiscutivelmente, o condão de estabelecer a base sobre a qual se assenta toda a disciplina relativa aos contratos administrativos. Tanto assim que a **Lei nº 8.666/93**, reconhecida como Estatuto das Licitações e Contratos Administrativos, possui a seguinte ementa:

"Regulamenta o art. 37, XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências".

³ *Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos*, 4ª ed., 2ª tiragem, Rio de Janeiro, Aide, 1996, p. 401



Além do mais, não se reconhece à Administração Pública contratante senão um comportamento compatível com o princípio, regulador de todas as relações humanas, que veda o ganho, a vantagem, e o enriquecimento sem causa.

Mais uma vez, a **Lei nº 8.666/93** - que regulamenta a mencionada disposição constitucional, e é uma das Leis fundamentais ao presente contrato - disciplina de maneira contundente a questão em várias de suas disposições, mas principalmente em seu **art. 65, II, alínea "d"**. Vejamos:

"Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

II - por acordo das partes:

d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)"
(sem grifos no original)

Não obstante, a **Lei 8.987/95**, que trata sobre os *contratos de concessão e permissão de serviço público*, dispõe sobre a possibilidade de **alteração tarifária com vistas a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato**, como segue:

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

§ 5º A concessionária deverá divulgar em seu sítio eletrônico, de forma clara e de fácil compreensão pelos usuários, tabela com o valor das tarifas praticadas e a evolução das revisões ou reajustes realizados nos últimos cinco anos. (Incluído pela Lei nº 13.673, de 2018)



Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. (VETADO)

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

Nesse ínterim, resta claro a imprescindibilidade de uma **licitação justa**, a fim de que a manutenção do equilíbrio constitucionalmente garantido às entidades prestadoras de serviço seja efetivado conforme a legalidade e os princípios basilares da Administração Pública.

Em complemento, o Estatuto das Licitações e Contratos Administrativos, em seu **art. 65, II, "d"**, englobou as hipóteses de desequilíbrio econômico financeiro, determinando imperativamente a revisão do contrato nesses casos. Essa normativa, assim como o disposto na **Lei nº 8.987/95**, aplica-se integralmente aos contratos ora analisados.

É imperioso considerar que, nas permissões de serviço público, as tarifas cobradas dos usuários correspondem à forma de remuneração do particular pelo serviço prestado; de modo que a sua análise corresponde à própria análise do equilíbrio econômico financeiro, no que se refere aos elementos necessários à composição das tarifas e o seu preço estabelecido.

Observe-se, ainda, que não é somente o tipo de área econômica extracontratual que é admitida como causadora de desequilíbrio. Ao citar, entre os motivos possíveis, "o caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe", a Lei abrange situações diversas, como a que estamos a evidenciar: A crise provocada pelo vírus **SARS-CoV-2**.

No caso, após a pandemia do Corona Vírus, a situação do transporte público se agravou ainda mais, em razão da drástica redução de passageiros, os quais ainda não retornaram ao quantitativo do momento anterior à pandemia. E ainda: os insumos necessários à prestação do serviço sofreram aumento acima da inflação, tal como



demonstrado no processo n.º 20210498926 (doc. 11) e que é de conhecimento público, como o diesel.

Além disso, a 6ª Vara da Fazenda Pública de Natal proferiu na Ação Civil Pública nº 0836814-80.2020.8.20.5001 para as empresas voltarem a operar com 100% (cem por cento) da frota.

Assim, faz-se necessário tanto a realização do reajuste quanto da recomposição da cláusula econômica financeira, com vistas a evitar o total perecimento e paralisação do serviço.

A observação do **reajuste tarifário** é obrigatório e está previsto no próprio Termo de Ajustamento de Conduta. E a última vez que foi concedido foi em 2019, de modo que até o presente momento, as empresas acumulam um prejuízo, em razão da não atualização inflacionária dos valores, de 24,38%, tal como informado no processo n. 20221556741 (doc. 10).

A necessidade de recomposição **econômico-financeiro** foi intensificada em razão da pandemia, no entanto ela persiste há muitos anos, chegando ao ponto de que as prestadoras de serviço de transporte público se viram obrigadas a suspender diversas linhas de ônibus. O **Município do Natal** tem oficiado às empresas para a retomada de tais linhas sem, no entanto, considerar as demandas das prestadoras de serviço a fim de certificar se existem condições favoráveis para tal.

Sobre tal desequilíbrio, podemos citar a explicação dada pelo Professor Rubens Lemos Ramos⁴, em parecer técnico dado em **2019 (doc. 14)**. Nele, fica esclarecido que os custos e as receitas são dois elementos essenciais para um equilíbrio no transporte público. Vejamos:

Há dois elementos essenciais para um equilíbrio no transporte público, a saber, os custos e as receitas, essas últimas a depender da demanda pagante, também chamada de demanda equivalente, onde, por exemplo, dois estudantes que pagam meia passagem equivalem a apenas um usuário tarifa inteira, sendo assim contabilizados na demanda equivalente. Por seu turno, um usuário gratuito idoso ou deficiente, ou outro, embora seja efetivamente transportado e implique em custos ao sistema, é contabilizado com valor zero na demanda equivalente, pois não agrega nenhuma remuneração na atual prática adotada no transporte público de Natal de seus dias iniciais até o presente.

⁴ Professor Titular da UFRN, Engenheiro Civil, Mestre em Engenharia de Transporte, Doutor em Engenharia de Produção, Pós-Doutorado em Economia dos Transportes.



Ainda no citado parecer, o **Prof. Rubens** observa que, de **2007** a **2019** foram realizados 10 reajustes de tarifa. Contudo, embora definido um valor nos anos de **2013** a **2018**, não há memória de cálculo explicando como se chegou ao valor atribuído.

Sobre o assunto, é interessante registrar a seguinte passagem do Parecer:

Sem alongar-se exaustiva e sem necessidade em todos os custos do transporte coletivo, um deles é suficiente para evidenciar uma mudança na direção do desequilíbrio, os custos do trabalho, os quais representam uma parcela significativa dos custos totais, entre 40 a 50%. Em todos os anos após o referido TAC de 2007, houve aumentos decorrentes dos aumentos salariais decididos em dissídios coletivos anuais. Os custos do trabalho, de mudança anual, portanto, apontam para uma revisão anual de tarifa.

Adicionalmente, a inclusão de um serviço adicional sem sua remuneração explícita no cálculo tarifário implica em aumento de custos que vai na direção do desequilíbrio econômico-financeiro.

Aumentos de custos, entretanto, podem ser compensados pelo aumento de demanda equivalente (ver Tabela 4, a seguir). Em 2010, houve aumento de demanda equivalente e não houve aumento de tarifa. [...] os dados oficiais da STTU revelam que de 2011 a 2013, onde não houve aumento de tarifa, houve quedas contínuas da demanda equivalente, produzindo um desequilíbrio continuado.

Na verdade, mesmo quando houve reajustes com aumentos de tarifa, esses aumentos foram elemento de redução de demanda e, portanto, também causa do desequilíbrio que buscavam corrigir.

Tabela 4 Evolução da demanda equivalente e tarifas, 2006-2018

Natal, Transporte Público - demanda equivalente e tarifa, jan-dez /2012-2008

Ano	Dem jan-dez	tarifa	mês reajuste	% reajuste
2006	89.100.734	1,60		
2007	86.481.126	1,75	Set	9,37%
2008	94.885.072	1,85	Jul	5,71%
2009	98.178.189	2,00	Set	8,10%
2010	101.580.832	2,00	-	-
2011	101.421.304	2,20	Jan	10,00%
2012	88.193.072	2,20	-	-
2013	90.579.003	2,20	-	-
2014	87.573.046	2,35	Jul	6,81%
2015	81.268.848	2,65	Jul	12,76%
2016	71.180.604	2,90	Jan	9,43%
2017	66.600.930	3,35	Abr	15,51%
2018	63.915.176	3,65	Mai	8,95%

Dados: Bilhetagem, STTU

Logo, tornam-se evidentes os diversos fatores que implicam no desequilíbrio econômico-financeiro do setor de transporte público urbano da cidade de Natal.



Em acréscimo a esse ponto, é de suma importância, ainda, citar a **Lei 12.587/2012**, também conhecida como **Lei de Mobilidade Urbana**. Ela deixa claro que a concessão e a permissão de serviço de transporte público coletivo devem ser regidos por licitação, de modo que o regimento por **TAC** não pode ser regra, mas sim, uma exceção de caráter provisório.

Ademais, a forma de remuneração do parceiro privado, prestador do serviço, é o modelo de **tarifa de remuneração**, correspondente ao preço cobrado do usuário do preço público cobrado do usuário, somados à receita oriunda de outras fontes de custeio, tal como o disposto no art. 9º da Lei nº 12.587/2012. E, em caso de déficit tarifário, o poder público tem de subsidiar o referido valor, indicando as receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte (art. 9, § 5º)

Vejamos:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A **tarifa de remuneração** da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser **constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.**

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

(...)

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser **coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes**, instituídos pelo poder público delegante.

Ora, a utilização, em 2023, de valores tarifários estabelecidos em 2019 implica em uma clara violação ao equilíbrio econômico financeiro, seja pela ausência de reajuste, a qual demandaria um aumento de quase 25%, seja pela recomposição dos preços necessários



para compor esse valor, o qual sofreram aumento acima do índice inflacionário, como se demonstrou no processo administrativo n. 20210498926.

Inclusive, o art. 20 da Lei Complementar Municipal nº 149/2015, prevê que a “*As tarifas de remuneração deverão ser reajustadas e/ou revistas segundo os prazos e critérios estabelecidos no edital de licitação e nos contratos administrativos de forma a assegurar o seu equilíbrio econômico e financeiro.*” E isto não vem ocorrendo por parte do Município.

De todo modo, o que se observa é que a situação atual é insustentável, de modo a implicar um grave prejuízo ao serviço público, com grave risco de paralisação total, razão pela qual a inércia do ente público não pode prosperar.

Logo, salienta-se a competência do poder público para indicar e cobrir o déficit proveniente do subsídio orçamentário, cuja cobertura deve ser feita através de receitas extra tarifárias, alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes, entre outras fontes.

III - DA MEDIDA CAUTELAR NO ÂMBITO DO TCE/RN

O art. 79 da Lei Complementar n.º 464/2012⁵ prevê que a denúncia sobre matéria de competência do Tribunal pode ser apresentada por qualquer associação ou sindicato com o objetivo de apurar irregularidades e/ou ilegalidade de que tiver notícia, atribuída a administrador ou responsável sujeito à sua jurisdição.

As irregularidades e ilegalidades foram devidamente narradas ao longo dos fatos e do mérito, que corresponde especificamente ao atraso, por parte dos denunciados, em realizar o procedimento licitatório no âmbito do **Município de Natal**, o qual está inserido no âmbito da jurisdição deste Tribunal.

No caso, é clara a ilegalidade perpetrada, vez que há mais de uma década fora proferida decisão transitada em julgado, determinando a realização do procedimento licitatório, em que o ente público municipal, no presente caso representado pelo seu Prefeito e Secretário da pasta responsável, utilizam-se de omissão ilegal para não realizar o

⁵ Dispõe sobre a Lei Orgânica do Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande Norte.



procedimento licitatório previsto no art. 37, inc. XXI, CF/88, pela Lei n.º 8.666/93, Lei n.º 8.987/95, Lei 12.587/2012 e da Lei Complementar Municipal n.º 149/2015 e na referida decisão judicial.

Além disso, é de competência do Tribunal fiscalizar as concessões, permissões, autorizações de serviço público previstas no art. 175 da CRFB/88 e legislação pertinente, que é exatamente o caso destes autos. Assim, verificada a ilegalidade de ato, o Tribunal deverá assinar prazo para que o responsável adote as providências necessárias ao exato cumprimento da lei, com indicação expressa dos dispositivos a serem observados, sem prejuízo do disposto no inciso IV do caput do **art. 90 desta lei, bem como de seus §§ 1º e 2º (art. 91 da Lei n.º 464/2012).**

Registre-se que o **art. 90, § 1º, da Lei n.º 464/2012** determina, inclusive, a aplicação de multa, prevista pelo **art. 107 desta lei**, caso não elidido o fundamento da impugnação. **O art. 107 estabelece, em seu inc. II, que a multa é de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, em caso de ato praticado com infração à norma legal ou regulamentar de natureza operacional ou patrimonial (**alínea “b”**); de ato de gestão ilegal, ilegítimo ou antieconômico de que resulte injustificado dano ao erário (**alínea “c”**). **O § 3º deste artigo estabelece ainda a possibilidade dessa multa ser aplicada em dobro no caso de reincidência na mesma infração.**

No caso, se observarmos que a ilegalidade ocorre em razão da omissão na prática de ato determinado pelo ordenamento jurídico brasileiro e que essa omissão perdura por mais de uma década, podemos afirmar que a teleologia da lei - *evitar a violação reiterada do ordenamento jurídico* - está ocorrendo no presente caso.

Ao não cumprir com o determinado em decisão judicial, utilizando-se de meios para fugir à sua responsabilidade, os denunciados estão reiteradamente violando o ordenamento jurídico, de modo a demonstrar validade para a aplicação da multa em valor dobrado.

Ainda em razão do exposto, o **art. 120 da Lei n.º 464/2012** possibilita a determinação de **medida cautelar com vistas a evitar grave lesão ao patrimônio público ou direito alheio ou risco de ineficácia da decisão de mérito**. E, no caso em concreto, percebe-se que a situação se agrava a cada dia, de modo que, caso a medida cautelar não seja deferida, há o risco de perecimento deste importantíssimo serviço público.

Assim, faz-se indispensável a determinação cautelar deste tribunal para



- (a) que o Município de Natal apresente a planilha de custos do serviço de transporte público no prazo de 10 (dez) dias, assim como indique a fonte de custeio de acordo com o disposto no **art.9º §5º, da Lei 12587/2012**;

Registre que o art. 21 da Lei Complementar Municipal nº 149/2015 cria o Fundo Municipal de Transportes Coletivos (FMTC), destinado a garantir recursos financeiros para custeio e investimentos dos Serviços Públicos de Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros de Natal. E o art. 23, inc. XI, desta mesma normativa, possibilita a utilização de, no mínimo 20% (vinte por cento) das receitas do Fundo Municipal de Transportes Coletivos – FMTC, para **subsidiar as tarifas dos Serviços Públicos de Transportes Coletivos**, de modo a garantir a função social do transporte público; (NR, Lei Complementar nº 179/2019).

- (b) que o Município de Natal analise o processo administrativo n.º 20210498926 (doc. 11), que solicitou a elaboração de estudos tarifários, bem como o processo administrativo n. 20210498926 (doc. 10), que requer o reajuste tarifário, de acordo com os índices inflacionário, em razão de violar o princípio da razoável duração do processo administrativo (art. 5º, inc. LXXXVIII, CF/88) e o previsto na Lei de Processo Administrativo do Município de Natal nº 5.872/2008, art. 49.

Registre-se que, em 17 de agosto de 2022, foi publicado em Diário Oficial do Município o extrato do contrato administrativo n.º 024/2022 - STTU, cuja contratada é a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e o objeto é a realização de estudos, relatórios e apresentação de proposta de modelagem para o sistema de transporte público coletivo de passageiros da cidade de Natal, com vistas a promoção de melhoria na prestação de serviço e garantia da modicidade tarifária (doc. 15 e 16):



SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

EXTRATO DO CONTRATO Nº.: 024/2022— STTU

Processo Nº.: STTU-20220721513

Contratante: Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana - STTU, CNPJ nº 08.565.566/0001-72.

Contratada: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICOS -ANTP, CNPJ nº 49.351.919/0001-19

Objeto: Prestação de Serviços de Consultoria especializada para a realização de estudos, relatórios e apresentação de propostas de modelagem para o sistema de transporte público coletivo de passageiros da cidade do Natal, com vistas a promoção de melhoria na prestação do serviço e garantia da modicidade tarifária, assim como proposta de transição da rede da rede do sistema atual para a rede projetada pela STTU e a apresentação soluções para atendimento emergencial das áreas desatendidas em razão das linhas devolvidas e/ou paralisadas.

Fundamentação Legal: Lei nº 8.666/93, 21 de junho de 1993.

Execução: 180 (cento e oitenta) dias corridos, a contar da data do recebimento da Ordem de Serviços.

Vigência: 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contados da data de sua assinatura, com eficácia legal após a publicação no Diário do Município.

Valor Global: R\$ 526.632,15 (quinhentos e vinte e seis mil seiscentos e trinta e dois reais e quinze centavos)

Dotação Orçamentária: Atividade/Projeto: 15.453.156.2527 — Fortalecimento das Ações de Operações e Controle de Trânsito - Elemento de Despesa: 33.90.39 — Outros serviços de Terceiros — Pessoa Jurídica - Fonte: 17520001 — Sub Elemento: 99.

Data da assinatura: 12/08/2022

Contratante: Daliana Bandeira Luz Monteiro Santos — Secretária de Mobilidade Urbana-STTU

Contratada: Ailton Brasileiro Pires - Associação Nacional De Transporte Públicos -ANTP

Contratada: Luiz Carlos Mantovani Néspoli - Associação Nacional De Transporte Públicos -ANTP

Testemunha: Hélio Falcão Sales — CPF: 061.010.784-42

Testemunha: Alan Victor Silva de Lima — CPF: 085.738.924-63

Ordenadora de despesas: Daliana Bandeira Luz Monteiro Santos

Dessa forma, faz-se necessário que seja determinado que o Município de Natal junte a este processo no Tribunal de Contas o estudo realizado, vez que o prazo do contrato expirou em janeiro.

Isto posto, percebe-se que o Tribunal de Contas é competente para analisar a presente situação, em que os denunciados se utilizam dos meios necessários para não concretizar os ditames constitucionais e legais, além de determinação judicial, para a realização do procedimento licitatório no âmbito do **Município de Natal**.

IV – DOS PEDIDOS

Pelo exposto, requer a apuração da **DENÚNCIA** acima apresentada acerca de ilegalidades cometidas pelo **Prefeito do Município de Natal** e pela Secretária da Secretaria de Mobilidade Urbana de Natal.

Ato conseguinte, requer seja:



a) **CAUTELARMENTE**, que

- i) o **Município de Natal** apresente planilha de custos do serviço de transporte público no prazo de 10 (dez) dias, assim como indique a fonte de custeio de acordo com o disposto no **art.9º §5º, da Lei 12587/2012**.
 - 1) Caso haja déficit, que seja determinado a implementação do **Fundo Municipal de Transportes Coletivos (FMTC)**, nos termos da Lei Complementar Municipal nº 149/2015; e, posteriormente, utilizado o percentual mínimo (20%) previsto na Lei Complementar nº 179/2019 para subsidiar as tarifas dos Serviços Públicos de Transportes Coletivos;
- ii) Município de Natal **analise o processo administrativo n.º 20210498926** (doc. 11), que solicitou a elaboração de estudos tarifários, bem como o **processo administrativo n. 20210498926** (doc. 10), que requer o reajuste tarifário, de acordo com os índices inflacionário, dentro de prazo de 30 (trinta) dias, conforme previsto no art. 49 da Lei de Processo Administrativo do Município de Natal nº 5.872/2008;
- iii) Que seja determinado ao Município de Natal para que **anexe a este processo no Tribunal de Contas o estudo realizado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)**, em razão do contrato administrativo n.º 024/2022 - STTU.

- b) no **MÉRITO**, que seja assinalado prazo para que o denunciado realize o procedimento licitatório, tal como previsto na Constituição Federal, na **Lei nº 8.666/93 e Lei nº 8.987/95**, sob pena de multa de **R\$ 20.000,00 (vinte mil reais)** por mês;

Natal/RN, datado e assinado digitalmente.

Raphael de Almeida Araújo
Advogado - OAB/RN n.º 8763

Ricardo C. F. Duarte Júnior
Advogado - OAB/RN n.º 7834