

NOTA TÉCNICA: Avaliação da Lei 15.627/2020 e sua influência nos repasses do transporte público de Curitiba-PR

Análise da legislação e pontos críticos que carecem de esclarecimento

Por Luiz Calhau*

No último 4 de maio, a Câmara de Vereadores de Curitiba, diante do cenário de pandemia do Coronavírus, aprovou a Lei n. 15.627, proposta pelo prefeito Rafael Greca, estabelecendo um regime especial para a operação de Transporte Público na cidade, denominado o Regime Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo. Tal regime tem como objetivo alterar as condições contratuais do serviço de transporte público tendo em vista a redução da demanda de passageiros no sistema e a necessidade de higienização e distanciamento entre pessoas dentro dos veículos e edificações pertencentes ao sistema de transporte coletivo. Com isto a Lei especifica:

“Art. 2º A programação operacional especial dos serviços definida pela URBS - Urbanização de Curitiba S.A levará em consideração não apenas o quantitativo efetivo da demanda a ser transportada, mas também a quantidade adicional de veículos necessários a evitar aglomerações no interior dos ônibus e terminais de integração, sobretudo nos horários de pico”.

Neste novo cenário, a URBS coloca a necessidade de realizar uma programação operacional do sistema de transporte que condiz com as necessidades do momento, repassando apenas os valores condizentes aos custos do sistema para as empresas de transporte, conforme art. 4º da Lei. Além disso, no art. 11º, a lei dispõe:

“Art. 11. As medidas previstas nesta lei poderão retroagir no máximo até a data da publicação do Decreto no 421, de 16 de março de 2020, que declarou emergência em saúde pública por força da COVID-19 e vigorarão por no máximo 3 (três) meses após a data de publicação desta lei”.

Aqui, o valor repassado de forma retroativa tem como referência a decretação da emergência em saúde (Decreto N. 421 de 16/03/2020). Desta forma, entende-se que as distorções entre demanda e oferta no sistema de transporte público começaram a partir do dia 16 de março de 2020, com adesão expressiva da população às recomendações de isolamento social, como mostra notícia de 31 de março¹ que utiliza as emissões de carbono como parâmetro.

Uma breve recapitulação dos fatos

No dia 20 de março, a URBS anunciou² a regularização dos serviços na capital, uma vez que, diante da queda de passageiros, as empresas de transporte reduziram sua operação ocasionando aglomerações nos terminais e dentro dos veículos. De acordo com esta notícia, a queda de passageiros no sistema vinha sendo identificada desde 10 de março.

Ao longo do mês de abril e de maio, a partir da influência da postura do Governo Federal e das pressões de alguns grupos empresariais locais, houve queda da adesão ao isolamento social na cidade, como aponta reportagem³ de 22 de abril, que utiliza dados de celulares levantados pela empresa In Loco.

Tais flutuações influenciaram na relação oferta/demanda do sistema de transporte coletivo da capital, que vinha trabalhando com oferta reduzida como mostra notícia da própria URBS⁴ de 24 de março. Esta notícia afirma que a tabela horária referente aos dias úteis do sistema foi alterada para a tabela horária de sábado, reduzindo, portanto, a oferta de transporte na capital e os seus custos operacionais. Com base na diminuição da demanda, algumas empresas de transporte da capital paranaense pagaram apenas metade dos salários de seus funcionários, como noticiado em 7 de abril⁵.

O movimento de diminuição da operação para a tabela horária de sábado e de gradual retorno da população e do comércio às atividades fez com que o

1 <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2020/03/31/coronavirus-poluicao-do-ar-em-curitiba-cai-apos-medidas-de-isolamento-social.ghtml>

2 <http://urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/empresas-voltam-a-trabalhar-com-frota-normal>

3 <https://www.plural.jor.br/noticias/vizinhanca/curitibano-esta-abandonando-isolamento-aponta-indice/>

4 <http://urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/urbs-altera-tabela-onibus-a-partir-desta-quarta-feira>

5 <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2020/04/07/parte-dos-motoristas-e-cobreadores-de-curitiba-e-regiao-recebem-metade-do-salario-de-abril.ghtml>

transporte coletivo de Curitiba fosse centralizado como possível vetor de propagação do Coronavírus. No dia 15 de abril, o UOL noticiou⁶ que o prefeito Rafael Greca anunciou, em uma live, a reabertura do comércio e o relaxamento das medidas de isolamento social .

Como consequência, a partir de 22 de abril, foram noticiadas diversas ocasiões que relatavam a superlotação de ônibus no sistema, como mostram a Tribuna do Paraná⁷, a Gazeta do Povo⁸ e o blog Contraponto⁹. Soma-se à isto influencia do prefeito Rafael Greca no relaxamento das medidas de isolamento social, os sucessivos pronunciamentos do presidente da República, Jair Bolsonaro, e a inclusão de cada vez mais atividades econômicas como de caráter essencial por parte do Governo Federal. Esta configuração permitiu que ao longo de abril e maio cada vez mais pessoas transitassem pela cidade e portanto utilizassem o serviço de transporte público.

Sendo assim, não está clara qual foi a distorção entre oferta e demanda por transporte público na cidade desde o dia 16 de março de 2020. Se, ao mesmo tempo que a demanda caiu por conta da adesão ao isolamento social, a operação também foi reduzida, reduzindo também custos que as empresas teriam na operação do transporte. Custos estes que não se referem apenas a menos ônibus rodando na rua, mas também à redução e/ou suspensão de pagamentos aos trabalhadores do sistema. Nesse sentido, a própria Lei n. 15.627 prevê no seu artigo 6º a adesão da empresas operadoras ao Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda do Governo Federal, no sentido destas reduzirem seus custos a partir da suspensão de contratos com os trabalhadores:

“Art. 6º Independente dessas medidas, as Concessionárias dos serviços de transporte coletivo de Curitiba deverão adotar todos os meios admitidos em lei com vistas a reduzir ao patamar mínimo seus custos operacionais, em especial aqueles já previstos ou que venham a ser instituídos no Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda do Governo Federal, acautelando-se, todavia, de que tais medidas não impliquem descontinuidade dos serviços.”

6 <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2020/04/15/prefeito-diz-curitiba-vai-reabrir-comercio-e-relaxar-isolamento-na-sexta.htm>

7 <https://www.tribunapr.com.br/noticias/curitiba-regiao/passageiros-temem-contrair-covid-19-em-onibus-lotados-de-curitiba-e-rmc/>

8 <https://www.gazetadopovo.com.br/curitiba/onibus-lotados-medo-passageiros-pandemia-coronavirus/>

9 <https://contraponto.jor.br/na-volta-para-casa-onibus-nao-obedecem-as-regras/>

Este artigo contribui para a diminuição do custo operacional neste momento e portanto beneficia as empresas de ônibus, visto que, de acordo com a URBS, a incidência de Salários e Encargos Sociais representa 49,04% dos custos do sistema.

Outra redução de custo que beneficiou as empresas operadoras neste momento foi a redução do custo do diesel, que acumula variação negativa de 13,25% no acumulado do ano de 2020 e 7,82% entre março e abril segundo a Agência Nacional de Petróleo. A URBS informa que o custo de combustíveis e lubrificantes representa 16,18% da composição tarifária, ou seja, do custo total do sistema.

Desta forma, salários e combustíveis podem representar até 65,22% do custo do sistema. Isto representa um potencial de economia de custos operacionais que pode ter reduzido os alegados prejuízos das empresas neste período.

No dia 07 de maio de 2020, foi publicada no Diário Oficial do Município de Curitiba o Decreto 607 que regulamenta a Lei n. 15.627 e estipula a transferência de R\$ 20 milhões por mês para o Fundo de Urbanização de Curitiba - FUC, fundo responsável pelo repasse de valores aos consórcios que operam o transporte coletivo de Curitiba. No mesmo dia, a URBS publicou, através da Resolução n. 10, as novas tabelas de parâmetros de custo do transporte, atualizando em retroativo a tarifa técnica do mês do período de fevereiro à março e do período da emergência em saúde (a partir de 16/03/2020).

Esta dinâmica influencia diretamente no equilíbrio financeiro dos contratos e como a Prefeitura irá considerar os repasses estipulados pelo regime emergencial, contido na Lei 15.627 e no Decreto 607. Ou seja, é preciso esclarecer para a população e órgãos de controle qual a dimensão real dos alegados prejuízos das empresas de ônibus e qual a justificativa para a Prefeitura dedicar R\$ 20 milhões por mês do orçamento público para este resgate. Além disso, não está claro se as empresas aderiram ou não ao Regime de Emergência estabelecido pela Lei 15.627.

Diante disto, cabe uma análise sobre a Resolução n. 10 publicada pela URBS no dia 7 de maio de 2020 e assinada por seu presidente Ogeny Pedro Maia Neto, que reestabelece a tarifa técnica do sistema e portanto indica a programação operacional estabelecida pela URBS no período de emergência na saúde.

Questões sobre a Resolução n. 10 de 2020 da URBS S.A.

A proposta deste artigo é realizar uma análise primária sobre os dados operacionais que serão considerados para remunerar as empresas de transporte coletivo de Curitiba, ou seja, que compõe a Tarifa Técnica do período de vigência da emergência em saúde, a partir de 16 de março de 2020. Isto porque a Prefeitura irá transferir os valores citados pelo Decreto 607 para o FUC, valores estes que, segundo o próprio prefeito Rafael Greca, tem origem em um contingenciamento de 500 milhões de reais reservados para o combate à pandemia de Covid-19.

Portanto, é necessário auditar estes repasses para que a Lei n. 15.627 não onere o poder público de forma desnecessária e arbitrária, ainda mais em um cenário em que todos os esforços devem ser direcionados para o combate à Covid-19.

A Resolução n. 10 da URBS estabelece novos parâmetros de custo para a remuneração do serviço de transporte público de Curitiba e o faz para dois períodos, sendo o primeiro de 26 de fevereiro até 15 de março, e o segundo a partir de 15 de março com prazo de pelo menos 90 dias, de acordo com a Lei n. 15.627. As tabelas abaixo mostram os principais dados operacionais estabelecidos pela resolução, em valores por mês e em variações.

Valores por mês			
Dados	Até 26/02/2020	A partir de 26/02/2020	A partir de 15/03/2020
Quilometragem Rodada (km)	7.917.575,31	7.728.059,61	7.556.615,46
Custo/km (R\$)	9,7666	10,0765	9,9855
Custo total do sistema (R\$)	77.327.764,31	77.871.753,52	75.456.439,49
Frota Operante (veículos)	1288	1279	1226
IPK (passageiros/km)	1,8621	1,8402	1,882
Passageiros pagantes	14.743.494	14.221.192	14.221.192
Tarifa Técnica (R\$)	5,2449	5,4758	5,3059

Fonte: URBS, 2020

Variações em porcentagem com referência no período até 26/02/2020			
Dados	Até 26/02/2020	A partir de 26/02/2020	A partir de 15/03/2020
Quilometragem Rodada (km)	-	-2,394%	-4,559%
Custo/km (R\$)	-	3,173%	2,241%
Custo total do sistema (R\$)	-	0,703%	-2,420%
Frota Operante (veículos)	-	-0,699%	-4,814%
IPK (passageiros/km)	-	-1,176%	1,069%
Passageiros pagantes	-	-3,543%	-3,543%
Tarifa Técnica (R\$)	-	4,402%	1,163%

Fonte: URBS, 2020

De início cabe o questionamento sobre a necessidade de se reajustar a tarifa técnica de forma retroativa para o período entre 26/02/2020 até 15/03/2020, que não corresponde ao período estabelecido pela Lei 15.627 e pelo Decreto n. 607 que a regulamenta. Outra motivação para este questionamento é o aumento de 4,402% da tarifa técnica para este período, aumentando a remuneração das empresas de transporte para R\$ 5,4758 por passageiro em um período em que não estava em curso medidas de isolamento social pelo município.

Um segundo questionamento poderia ser realizado em relação aos valores de quilometragem rodada que serão remunerados a partir do dia 15 de março de 2020. A tabela do período a partir da decretação da emergência em saúde prevê uma redução de apenas 4,559% da quilometragem rodada se comparada com o período até 26 de fevereiro. Esta quilometragem, portanto, orienta os custos que o sistema apresenta, custos estes que diminuíram apenas 2,420% em relação ao mesmo período. Cabe o questionamento se esta quilometragem corresponde à operação da tabela horária de sábado, tabela esta que foi anunciada pela própria URBS no dia 24 de março de 2020 e, portanto, se estes custos representam de fato os custos que as empresas tiveram no período a partir de 15/03/2020.

Um terceiro questionamento é sobre os valores pagos em retroativo a partir de 15 de março de 2020. Isto porque houve conflitos entre URBS e empresas até o dia 20 de março de 2020 em relação à redução da operação de transporte, além do contingenciamento dos salários dos trabalhadores do transporte no mesmo mês. Estes conflitos, aqui já relatados, sugerem que no período entre março e abril pode ter ocorrido um contingenciamento de custos por parte das empresas que não está representado nas tabelas publicadas na Resolução n.10. Soma-se a estas distorções a aferição da quilometragem rodada neste mesmo período, como foi pontuado no questionamento anterior.

Um quarto questionamento seria em relação à remuneração das empresas por tarifa técnica, ou seja, por passageiro pagante, o que não faz sentido sendo que o Regime Emergencial se propõe a cobrir os custos das empresas de ônibus. Uma melhor forma seria remunerar por quilômetro rodado e não por passageiro pagante, uma vez que a própria Lei n. 15.627 dispõe que a aferição de passageiros durante este período será considerada atípica e não entrará nos cálculos da tarifa técnica do período tarifário subsequente. Além disso, os dados de passageiros pagantes equivalentes do período a partir de 15 de março de 2020 mostram uma redução 3,543% do valor, o que difere das leituras observadas pela própria URBS e empresas de transporte ao longo do início da pandemia, que chegaram a relatar uma redução de até 70% da demanda. A correção deste valor aumentaria ainda mais a tarifa técnica neste período, comprovando que o modelo de remuneração a partir desta variável é insustentável dentro do Regime Emergencial.

Um quinto questionamento pode ser desenvolvido em relação à tabela de custos do período a partir do dia 15 de março de 2020, uma vez que desde então diversos cenários da relação oferta e demanda do transporte se sucederam, sendo mais apropriado aferir a tarifa técnica de forma semanal no período de pandemia.

CONCLUSÃO

Em suma cobra-se maior transparência por parte da URBS, da Prefeitura e das empresas operadoras, visto que o sistema de transporte experienciou desde o mês de março diversas flutuações de demanda e de operação, o que certamente gerou distorções entre oferta e demanda no transporte coletivo de Curitiba. No entanto, tais distorções não estão claras nas novas regras de remuneração às empresas de transporte da capital, gerando os questionamentos aqui desenvolvidos.

Soma-se à isto as diversas investigações de fraude e superfaturamento, à que as empresas de transporte de Curitiba foram submetidas nos últimos 10 anos, gerando receio por parte da população em aceitar de boa fé suas ações. Tais investigações geraram ao longo dos anos ações populares, CPIs, delações premiadas, denúncias públicas e até mandados de prisão.

Este artigo é um apelo à população de Curitiba para que se atente ao possível mau uso do dinheiro público em um momento de pandemia e às autoridades para que auditem as contas públicas e os repasses da Prefeitura Municipal ao FUC e do FUC às empresas operadoras. É de profundo interesse do



Sindicato do Engenheiros do Paraná, como organização da sociedade civil, que a comunidade curitibana não venha a ter prejuízos futuros no combate à Covid-19 decorrentes de relações pouco transparentes entre URBS, Prefeitura de Curitiba e empresas de ônibus. Esta contribuição faz parte do nosso compromisso com a sociedade e com os valores democráticos e fraternos, tão necessários neste momento.

Eng. Civil Luiz Henrique Calhau da Costa
SINDICATO DOS ENGENHEIROS DO PARANÁ – SENGGE-PR