

**Excelentíssimo Senhor Gustavo Fruet
Prefeito Municipal de Curitiba**

Em defesa do transporte público de qualidade, como serviço essencial aos cidadãos de Curitiba e da Região Metropolitana, as entidades populares e sindicais, abaixo nominadas, manifestam a Vossa Excelência a preocupação quanto a majoração da tarifa da Rede Integrada de Transporte coletivo acima do índice inflacionário. Tal medida, definida por decreto sem ampla discussão com a sociedade, onera os trabalhadores e contraria a defesa feita por V.Exa., quando em campanha à Prefeitura, da necessidade de abrir a “caixa preta do transporte coletivo”.

O aumento da passagem de ônibus de R\$ 2,60 para R\$ 2,85, um pouco abaixo da tarifa técnica fixada em R\$ 3,1292 (DOM 14/3/13), é da ordem de 9,62%, portanto, 2,66% acima do índice de inflação calculada pelo INPC. Mais uma vez, os empresários do transporte coletivo, sob a proteção do poder público, conseguem uma tarifa acima da taxa inflacionária. Esta é uma prática danosa à economia popular e extremamente grave, se levarmos em consideração que desde julho de 1994 até 2013, a taxa da inflação acumulada foi de 338,68% e a majoração das tarifas do transporte coletivo de Curitiba e Região Metropolitana foi de 612,50%, registrando 62,42% acima da inflação do período (DIEESE).

O mais grave, Sr. Prefeito, é saber que V.Exa., publicamente, tem reconhecido que é necessário abrir a “caixa preta do transporte coletivo”. Mesmo assim, contraditoriamente, e sem saber o custo real da passagem, para surpresa da sociedade, promoveu, por decreto, a majoração da tarifa. Decretou aumento sem retomar com a população, a discussão ocorrida na audiência pública em 8/3/2013, no auditório do Mercado Municipal de Curitiba, onde compareceram mais de 300 pessoas e 50 entidades representativas da sociedade civil. Com esse ato da majoração da tarifa ficaram sem esclarecimentos graves denúncias apresentadas naquela audiência, tais como:

- a queda de 2,5 (dois milhões e meio de passageiros/mês) desde 1994, quando o número de passageiros transportados era de 27 milhões, passando a 26,5 milhões em 1995; 27.9 milhões em 1996 e hoje de 25 milhões, segundo a URBS, com o inexplicável aumento da frota em 53%. Em 1994, a frota era de 1.300 veículos e hoje é de 1950 veículos (URBS, 2013). Como se explica a queda no número de passageiros haja vista o aumento da frota e da quilometragem rodada? Os usuários têm denunciado que não houve essa queda do número de passageiros, quando afirmam que os ônibus estão rodando com superlotação;
- falta, portanto, um controle do número de passageiros, já que as informações estão sob controle do Instituto Curitiba de Informática (ICI), cuja transparência foi criticada até mesmo por V.Exa. na campanha eleitoral de 2012. Além do mais, há mais de 20 anos o IPPUC deixou de fazer a pesquisa de origem-destino dos usuários do transporte coletivo de Curitiba e não há notícia de pesquisa na Região Metropolitana. Se a tarifa é o resultado da divisão do custo total pelo número total de passageiros, sem o conhecimento do número exato de passageiros e do custo total, o custo tarifa é falso;
- entre os componentes de custos está o diesel, que representa 15,55% da tarifa e

cujo valor do litro é o preço de varejo das bombas nos postos de combustíveis. Cabe ressaltar que são os empresários os grandes consumidores e adquirem o diesel e os demais insumos diretamente das distribuidoras com grandes descontos. Porém, o contrato estipula que o preço para o cálculo da tarifa é o da bomba. O item rodagem representa 1,87% na tarifa, sendo que o contrato garante o preço de varejo, em que os preços dos pneus, de acordo com cada tipo de ônibus, variam de R\$ 617,00 a unidade até 1.509,00 a unidade. Isso, sem falar da recapagem, o que é uma prática antiga no transporte coletivo;

- o item amortização, peças e acessórios representa 12,70% da tarifa. A depreciação que o usuário paga na passagem para reposição da frota é muito duvidosa, pois a vida útil do veículo foi encurtada de 15 para 5 anos, em média, de acordo com o contrato. É muito pouco tempo para o desgaste dos ônibus, sendo o que mais majora a tarifa é o preço dos veículos: Micro-ônibus R\$ 168.632,00, Micro Especial R\$ 238.000,00, Comum R\$ 247.500,00, Semi Padron R\$ 275.000,00, Padron R\$ 331.945,00. PADRON HÍBRIDO R\$ 625.000,00, Articulado 18 metros R\$ 587.148,47, Articulado 20 metros R\$ 605.100,00, Biarticulado R\$ 896.034,07 (URBS, 2013). **É exorbitante o preço do Híbrido frente ao Articulado, sendo que o Híbrido é para 70 passageiros e o Articulado para 200 passageiros. O curto tempo de vida útil e o preço exagerado dos ônibus Híbridos pesam muito na tarifa.**
- por força do contrato decorrente da discutível licitação, ocorrida em 2008, com vício de origem, em razão do direcionamento da licitação para favorecer as mesmas empresas, que estavam operando o sistema, como é o caso da exigência de 25 anos de experiência no modal de transporte coletivo de Curitiba. Qual empresa de transporte coletivo no país opera com o mesmo modal de Curitiba, com tecnologia adaptada às estações tubo? Exigência do depósito de R\$ 250 milhões às empresas vencedoras da licitação. Garantia na lei de licitação de indenização da frota, caso outras empresas vencessem a referida licitação. O resultado foi o esperado, os mesmos empresários que operavam o transporte coletivo de Curitiba, há mais de 40 anos, continuaram operando por mais quinze anos com possibilidade de prorrogar por até 25 anos.
- como explicar, Sr. Prefeito, que dos R\$ 250 milhões que a URBS deveria receber dos vencedores da licitação, recebeu somente R\$ 54.776.088,40, sendo as empresas ressarcidas em R\$ 197.223.911,60 em itens duvidosos, tais como: **indenização da frota** (como, se os mesmos empresários continuam operando o sistema?), **confissão de dívida** (que a URBS reconheceu e fez o acordo para suspender a ação judicial impetrada pelos empresários), **indenização de pessoal** (como, se as mesmas empresas continuam operando e não precisaram demitir trabalhadores?) e **multa por atraso de pagamento da URBS às empresas.** (<http://www.slideshare.net/professorajosete/indenizacao-das-empresas-urbs>), acesso em 18/3/2013, Gazeta do Povo, 03/7/2010).
- a falta de transparência da URBS, durante todos esse anos e que, inexplicavelmente, na gestão de V.Exa., só trocou o presidente, mantendo os mesmos diretores que dirigiram a tal licitação, que prejudica milhares de usuários com a invenção da chamada tarifa técnica, levando o poder público estadual e municipal a ter que desviar recursos públicos de outras necessidades básicas da população, para praticar o subsídio, que nada mais é do que transferir recursos públicos para as empresas privadas, mascarando assim o preço real da tarifa. Isto

porque os empresários recebem R\$ 3,1292 e não os R\$ 2,85 pago pelos usuários.

Entendemos, Sr. Prefeito, que a verdade tarifária não será resolvida, abrindo apenas a “Caixa Preta”, com a criação da Comissão de Análise dos Custos tarifários que, inclusive, tem maioria absoluta do poder público (7), apenas 3 representantes de entidades (IEP, DIEESE, MPE), sendo o IEP acionista da URBS (<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/acionistas>) e ainda sem a representação dos usuários.

Entendemos que a “Caixa Preta” continuará fechada enquanto permanecer o atual marco legal, isto é, enquanto a Lei de Licitação, o Regulamento, Decreto e os Contratos do transporte coletivo de Curitiba não forem revistos. Isto porque tais instrumentos jurídicos engessaram a planilha de custos, que está legalmente sustentada pelos mesmos. É um quadro que favorece os empresários que irão à Justiça e terão êxito em suas ações se os atuais contratos continuarem como estão.

Diante desses fatos, é necessária a sua decisão política, de ampliar a Comissão de Análise dos Custos tarifários, com a representação de membros participantes das entidades abaixo nominadas e de encaminhar à Câmara Municipal de Curitiba, com urgência, a revisão imediata do processo de licitação aprovado pelo Legislativo Municipal em 2008, para que a sociedade possa compreender o custo real da tarifa de ônibus de Curitiba e Região Metropolitana e assim estabelecer a tarifa justa.

Assinam:

Coordenação dos Movimentos Sociais - Paraná

Sindicato dos Servidores do Poder Judiciário do PR - SINDIJUS

Sindicato dos Bancários de Curitiba e região – SEEB Curitiba

Sindicato dos Engenheiros do Paraná - SENGE

Sindicato dos Trabalhadores na Construção Civil - SINTRACON

Sindicato dos Trabalhadores em Urbanização do Estado do Paraná - SINDIURBANO

Sindicato dos Servidores do Magistério Municipal de Curitiba - SISMMAC

Sindicato dos Servidores Municipais de Curitiba - SISMUC

Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Ônibus de Curitiba e região - SINDIMOC

Associação dos Professores da Universidade Federal do Paraná - APUFPR

Federação dos Trabalhadores do Ramo Financeiro do Paraná – FETEC/CUT

Sociedade Peatonal

Movimento Nacional de Luta pela Moradia - MNLM

Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu - CICLOIGUAÇU

Assembleia Popular Paraná

Centro de Pesquisa e Apoio ao Trabalhador - CEPAT

Levante Popular da Juventude

Centro de Formação Urbano-Rural Irmã Araújo – CEFURIA

MPM - Movimento Popular por Moradia

Resistência Urbana

Organização Nova Primavera de Direitos Humanos e Cidadania

Diretório Central dos Estudantes da UNICURITIBA

Diretório Acadêmico Clotário Portugal – Direito – UNICURITIBA

Colaboração:

Departamento Intersindical Estudos Estatísticos e Socio-Econômicos – DIEESE PR