

Pelas razões apontadas de início, o sistema de transporte coletivo carece de soluções permanentes, não podendo sujeitar-se aos efeitos de políticas econômicas e a medidas conjunturais de ajuste econômico, como a política de restrição ao crédito e as elevadas taxas de juros.

A falta de medidas estruturais virá afinal impactar negativamente as próprias taxas inflacionárias, na medida em que obrigará aumentos tarifários excepcionais para cobrirem os aumentos postergados. Na situação extrema registram-se encampações de empresas, aumentando a intervenção do Estado na economia, com custos ainda mais elevados para a sociedade.



www.antp.org.br



Durante o 8º Congresso Nacional dos Transportes Públicos, o tema voltará a ser debatido, no painel sobre “Fontes Inovadoras de Recursos Financeiros para os Transportes Públicos”.* A ênfase das discussões será colocada em quatro experiências recentes de mobilização de novas fontes de recursos: o Fundo OUROMAQ-SIMEFRE, o vale-transporte, a taxa transporte e o assim chamado “plus tarifário”. Ao lado da análise das condições atuais de aplicação destes quatro instrumentos de captação de recursos, o painel pretende avaliar os resultados obtidos e as dificuldades encontradas na sua operacionalização.

Os textos seguintes são contribuições dos debatedores para a discussão do tema.

Outras abordagens recentes podem ser encontradas em:

- Dias, Sonia Telles H. R., “Sugestões para o Financiamento dos Transportes Urbanos”, *Revista dos Transportes Públicos* (RTP/ANTP), nº 50, dez./90, pp. 111-117.
- *Revista Trajeto*, publicação da Secretaria de Transporte da Prefeitura Municipal de Santo André (ver especialmente: legislação da taxa transporte em Campinas, Diadema e Santo André).
- Scharinger, J. F. e outros, “O Financiamento dos Investimentos em Transportes Urbanos de Passageiros”, *Revista dos Transportes Públicos* (RTP/ANTP), nº 50, dez./90, pp. 5-24.
- Grupo de Trabalho ANTP/1989, “Fontes de Recursos Financeiros para os Transportes Públicos”, *Revista dos Transportes Públicos* (RTP/ANTP), nº 47, mar./90, pp. 33-65.

Ver também o relatório sobre o “plus tarifário”, de autoria de Joaquim Soutinho, debatedor do painel, a ser distribuído em edição à parte durante o 8º Congresso Nacional dos Transportes Públicos.

* O painel, a ser realizado em 20/6/91, tem programadas as seguintes participações: Paulo Murilo Bandeira de Albuquerque, Presidente da EMTU/Recife (Presidente); Maurício Cadaval, Diretor Adjunto da ANTP e Professor da Universidade de Brasília (Coordenador); Debatedores: José Alberto Machado Guerreiro, Presidente da ATP, Porto Alegre; Jaime Pasini, Gerente de Vendas da Marcopolo; Silvio Caccia Bava, consultor da Secretaria de Transporte de Campinas; Joaquim Soutinho Neto, engenheiro da TCI-Planejamento, Projeto e Consultoria Internacional.



www.antp.org.br

TAXA TRANSPORTE

Silvio Caccia Bava

Diretor do Pólis e Consultor da Secretaria de Transportes da Prefeitura de Campinas.

Recente pesquisa sobre o desempenho dos prefeitos das capitais mostrou que o transporte coletivo é o pior problema vivido pelos moradores de São Paulo e Recife, o segundo maior problema dos cidadãos de Porto Alegre, e o terceiro maior de quem vive no Rio de Janeiro, Curitiba e Salvador.

Mas o problema não afeta somente as capitais do País. Atinge todas as cidades brasileiras, particularmente as metrópoles e as de porte médio. A intensa e recente urbanização não foi acompanhada por investimentos que permitissem sequer a manutenção da qualidade, já ruim, dos serviços prestados.

Por conta de uma política irresponsável do governo federal, que negou recursos aos investimentos necessários à manutenção e melhoria dos sistemas municipais de transportes coletivos, assistimos a uma progressiva deterioração da qualidade desses serviços e ao sucateamento dos equipamentos e da frota rodante.

Frente a esta realidade, as administrações municipais das cidades médias e grandes do País vivem um desafio aparentemente insolúvel: como enfrentar, sem recursos, a crise dos transportes coletivos?

As tarifas, hoje, mal e mal cobrem os custos de operação do sistema, sendo muitas vezes necessário o subsídio por parte do tesouro municipal, uma vez que a compressão do poder aquisitivo dos salários torna impraticável maiores aumentos de preços.

Portanto, o que deve ser pensado é como encontrar novas fontes de recursos para financiar os investimentos necessários à ampliação e melhoria dos sistemas municipais de transportes coletivos.

Novas Responsabilidades do Município

A Constituição diz, em seu artigo 30, inciso V: “é obrigação do município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Esta definição da Constituição deixa como responsabilidade exclusiva das administrações municipais a solução do problema do transporte coletivo. A responsabilidade foi delegada, mas não foram destinados recursos suplementares para o poder público municipal enfrentar o desafio.

O aumento da receita municipal determinado pela nova Constituição não corresponde ao aumento da responsabilidade que lhe foi atribuída.

Com a Constituição, os municípios tiveram reforçada a sua receita com cerca de 30%. Se é verdade que houve melhora, ela entretanto significa um aumento de 21,5% para cerca de 28% no volume total de recursos geridos pelas Prefeituras. As transferências de recursos dos governos federal (15%) e Estadual (56%), continuam expressando o grau de dependência política dos municípios brasileiros.

Vale dizer, inclusive, que a deterioração dos serviços públicos vai muito além da questão dos transportes, e se estende para áreas extremamente importantes, como a da saúde e educação, que também precisam da atenção do poder público municipal.

Evidentemente, está fora do alcance das prefeituras a solução dos problemas relativos à deterioração dos serviços públicos. Sem aportes expressivos de recursos federais e estaduais e sem uma maior autonomia financeira, a administração municipal é a administração da escassez.

A constatação, no entanto, não pode imobilizar as administrações. A democratização do país é um processo de luta. Cabe aos governos municipais eleitos nele engajarem-se profundamente.

É enorme a contribuição que as administrações podem dar ao bem-estar da coletividade, melhorando a qualidade de vida da população usuária dos serviços, especialmente dos serviços de transporte público.



Neste âmbito, hoje, as prefeituras têm todo o poder para promover reformas radicais no atual modelo de gestão do sistema de transportes coletivos. Através da priorização dos transportes coletivos em relação ao transporte individual, do controle efetivo sobre as empresas permissionárias, da racionalização e modernização do sistema, de uma redução importante nos seus custos reais, pode-se chegar a políticas de transportes inovadoras, como várias experiências em curso têm demonstrado. Curitiba, Santo André e Campinas, por exemplo.

A estratégia de intervenção do poder público municipal no sistema de transportes coletivos deve ter como prioridade a melhoria da qualidade, combinada a programas de subsídio às tarifas para os setores mais carentes da população.

Uma nova política de transportes somente se tornará viável com a obtenção de novas fontes de financiamento. Nesta perspectiva, a Taxa Transporte se apresenta como uma alternativa ao alcance do poder público municipal.

Experiência Francesa

O projeto da Taxa Transporte é inspirado em uma experiência francesa da década de 70. Nessa época foi criado na Grande Paris um tributo - o *versement transport* -, que incidia sobre as empresas sediadas na região metropolitana, correspondendo a uma porcentagem do faturamento de cada estabelecimento.

Os recursos arrecadados pelo *versement transport* durante anos priorizaram os investimentos em infra-estrutura e equipamentos para a melhoria do sistema metropolitano de transportes. À medida que se atingiu o padrão de qualidade desejado, ele foi progressivamente dirigido a subsidiar a tarifa.

O argumento básico para a criação da taxa na França foi o de que as atividades econômicas da região metropolitana geravam uma demanda adicional ao sistema do transporte coletivo. Essa demanda adicional implicava novos investimentos do poder público. E os estabele-

cimentos comerciais, industriais e de serviços, que ocasionavam o aumento, não contribuíam com recursos para atender a esses investimentos.

Havia, portanto, uma distorção: o conjunto dos cidadãos, através do pagamento de taxas e impostos, arcava com os investimentos exigidos pelas atividades produtivas, subsidiando assim a iniciativa privada. Ao perceber essa distorção, a sociedade francesa propôs a criação de um novo tributo que co-responsabilizasse o setor empresarial pelos investimentos requeridos, através da taxa.

A inovação em política tributária, que permitiu à região metropolitana de Paris buscar novas fontes de financiamento para o sistema de transportes coletivos, chamou a atenção de técnicos brasileiros já nos anos 70. No entanto, a Constituição Brasileira da época não facultava aos municípios a instituição de um tributo semelhante.

A Taxa Transporte

A partir de 1988, com a atual Constituição, o transporte coletivo passou a ser considerado essencial, de responsabilidade exclusiva do município. Além disto, abria-se aos municípios a possibilidade de criação de novas taxas municipais.

Com base nesta realidade, o Pólis-Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais passou a desenvolver estudos no sentido de viabilizar a criação de um tributo, inspirado no modelo francês, ajustado às necessidades do poder público municipal e à realidade jurídica brasileira.

A partir desses estudos, alicerçados em pareceres de renomados juristas, o Pólis procurou parceiros em administrações municipais democráticas e inovadoras, que se dispusessem a enfrentar os *lobbies* dos interesses econômicos e políticos. Era certo que fatalmente haveria oposição à criação de um tributo que recaísse sobre seus ombros, mesmo que em benefício de toda a coletividade.

Não podendo se opor ao sentido social da criação da Taxa Transporte, esses setores conservadores lançaram mão do argumento de inconstitucionalidade do projeto.



E o enfrentamento, sob a aparência de uma disputa jurídica, deu-se entre os setores populares organizados, que se aliaram às administrações municipais defensoras do projeto, e os setores patronais refratários a darem sua parcela de contribuição à melhoria do sistema de transportes coletivos municipais.

Já durante o processo constituinte municipal, as cidades de Santo André e Piracicaba incluíram em sua Lei Orgânica a Taxa Transporte. Isto reforçou a possibilidade de aprovação do projeto de lei em vários outros municípios. Afinal, como pode ser inconstitucional algo que já consta em Leis Orgânicas?

Durante 1990, várias administrações municipais encaminharam às suas Câmaras projetos de lei diferenciados, ajustados à realidade local, propondo a criação da Taxa Transporte. Campinas e Diadema aprovaram os projetos. Santo André deixou de aprová-lo por apenas um voto. Estava vencida a batalha da constitucionalidade. A nova taxa passará a ser cobrada ainda este ano em Campinas e Diadema.

O precedente é extremamente importante, pois abre caminho a que outras administrações proponham sua criação nos próximos anos. A iniciativa pioneira desses municípios será largamente recompensada, e beneficiará a população com uma melhoria, ano a ano, do seu sistema de transportes coletivos. Para se ter uma idéia da extensão dos recursos que a Taxa Transporte irá arrecadar, em Campinas, em 1991, o valor será de 1,4 bilhão de cruzeiros, a preços de dezembro de 1990.

O que é a Taxa Transporte

Ela é uma contraprestação de serviços cobrada das pessoas jurídicas do município. Abrange o comércio, a indústria e o setor de serviços, tendo por base o número de empregados de cada empresa.

Seu fundamento é que os transportes coletivos municipais são um insumo de produção para as atividades econômicas, assim como a água ou a eletricidade. Nada mais justo, portanto, que os estabelecimentos sediados

no município co-responsabilizem-se pelos investimentos que o poder público municipal se vê obrigado a realizar para promover a melhoria e a ampliação desse serviço.

Na determinação do valor a ser pago pelas empresas são feitos estudos do perfil econômico da cidade e do que representará o tributo em relação à folha de pagamento e ao faturamento das empresas locais. Isto de tal maneira que o valor possa ser absorvido facilmente pelos estabelecimentos sediados no município. Em Campinas, em média, ele deverá representar algo em torno de 1% do faturamento.

Seu valor é determinado a partir de reuniões sucessivas com vereadores e entidades da sociedade civil envolvidas com a questão, a partir de um plano de investimentos projetado pela administração. É um valor definido ano a ano e aprovado juntamente com o orçamento municipal.

Uma das principais vantagens da Taxa Transporte é que os recursos de sua arrecadação somente poderão ser aplicados na melhoria e ampliação do sistema municipal de transportes coletivos. É um dinheiro carimbado, que não pode ser transferido para qualquer outra área, e que não depende das prioridades definidas a cada gestão municipal.

Tomando por referência a deficiência crônica dos sistemas de transportes municipais, o projeto define que os recursos da Taxa Transporte não podem ser destinados ao subsídio à tarifa, mas devem ser aplicados integralmente nas áreas de infra-estrutura (corredores, terminais, abrigos, pavimentação, sinalização, aquisição de equipamentos), planejamento, fiscalização e controle do sistema.

Finalmente, para ampliar o processo de participação democrática na gestão municipal, o projeto cria o Conselho Municipal de Transportes com participação paritária de todos os setores da sociedade civil ligados à política municipal de transportes coletivos. Cabe ao Conselho a análise e a deliberação sobre a aplicação dos recursos arrecadados com a Taxa Transporte.

Também neste caso, por força de lei, a criação do Conselho assegura que nesta e nas próximas gestões esteja garantida a participação da sociedade civil no planejamento e controle da utilização dos recursos arrecadados pela Taxa Transporte.

FUNDO OUROMAQ/SIMEFRE

Jaime Pasini

Gerente de Vendas da Marcopolo S.A. - Carrocerias e Ônibus.

Para que o País retome o caminho do desenvolvimento econômico auto-sustentado é necessário que se obtenha maior grau de racionalidade na utilização dos mecanismos de poupança, direcionando-os para o financiamento de investimentos produtivos de médio e longo prazos.

Os mecanismos tradicionais desse tipo de financiamento encontram-se praticamente paralisados (excetuando-se os projetos integrados). Os recursos oficiais deverão ser destinados, prioritariamente, à educação, saúde e saneamento básico: além disso, os recursos oriundos dos organismos internacionais permanecem no aguardo de condição mais estável de nossa economia e da resolução da dívida externa.

O setor financeiro, que tem a função de canalizar os recursos dos poupadores, que exigem remuneração máxima, para os tomadores, que procuram custos mínimos, passou a canalizar as aplicações para o mercado de curtíssimo prazo.

Dessa forma, o mercado financeiro precisa criar novos instrumentos de captação de recursos de longo prazo, principalmente no setor privado, cuja atratividade não seja somente a remuneração financeira.

Nesse sentido, o Banco do Brasil, através do BB-Banco de Investimento de longo prazo voltado para os investimentos do setor produtivo da economia, criou o fundo OUROMAQ.



Objetivo

Geração de recursos de longo prazo voltados para complementar financiamentos, aprovados pelo Banco do Brasil, ao abrigo da FINAME.

Diretrizes

A linha de ação do BB-Banco de Investimento objetiva torná-lo um dos principais braços financeiros na promoção do novo ciclo de crescimento do País.

Nesse sentido, pode-se citar alguns fatores que justificam o Fundo, segundo a estratégia de atuação do BB-BI, a saber: promoção do novo ciclo de crescimento econômico; modernização e aumento da competitividade do parque industrial; expansão do mercado interno; complementação da atuação dos bancos de fomento oficiais e de investimentos privados e, principalmente, apoio à política industrial do governo.

Fontes de Recursos

Os recursos para o crédito complementar provêm de três fontes distintas: do Fundo OUROMAQ, composto por aportes dos associados do SIMEFRE; do BB-Banco de Investimento; e, finalmente, de outro agente financeiro que no momento está identificado como o Banco do Brasil.

Os recursos do OUROMAQ/SIMEFRE, do BB-BI e do Banco do Brasil, como terceiro participante, serão aplicados na complementação de financiamentos ao da FINAME nas seguintes condições:

- limite: o financiamento global (FINAME mais complementação) não poderá exceder 70% do valor do bem financiado;
- juros: sobre o valor do financiamento complementar serão cobrados juros correspondentes à média ponderada pela participação de cada fonte das taxas;
- do OUROMAQ/SIMEFRE = mesma taxa FINAME;
- do BB-BI = custo do recurso mais 1,5% *spread*;
- do Banco do Brasil = custo do repasse mais 1,5% *spread*;
- correção do principal = índice utilizado pela FINAME.

Resumo esquemático:

Fontes de Financiamento	Financiado (%)	Taxa de juros Del Credere (%)
FINAME	30%	12
Fabricante	1/3	12
BB-BI	1/3	18
Banco do Brasil	1/3	21,5
Taxa média ponderada		15,62

O custo do financiamento será de ao ano mês TR (taxa referencial) administrado apenas pelo BB-BI.

Prazos de Financiamento

Os prazos serão os mesmos da FINAME para linha de recursos e equipamentos de transportes coletivos (36 meses com 6 meses de carência).

Habilitação para Financiamento

Os clientes que desejarem OUROMAQ/SIMEFRE deverão ter seus cadastros aprovados junto a qualquer agência do Banco do Brasil e ter conta corrente ativa junto à instituição.

Conclusão

Nesse contexto, o Banco do Brasil, visando resgatar o objetivo social de fomentar a produção nacional e promover a sua circulação, espera, com a elaboração deste Fundo, estar contribuindo para a adoção de um modelo de desenvolvimento baseado em estratégia de crescimento industrial objetivando, nesse *continuum*, a formação de uma sociedade de consumo de massa.



VATRAM - UM PROJETO DE FINANCIAMENTO DOS TRANSPORTES URBANOS DENTRO DA REALIDADE BRASILEIRA

José Alberto Machado Guerreiro

Presidente da Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre e Vice-Presidente da NTU.

- Muito se tem falado no Brasil sobre a necessidade de institucionalização de um sistema de financiamento dos transportes coletivos urbanos.

Alguns preconizam a alocação de subsídios aproveitando os impostos e taxas já existentes como IPTU, IVCC, TRU etc. que contribuiriam para a formação de um fundo de financiamento. Outros defendem a idéia de criação de uma taxa específica atingindo os beneficiários indiretos do sistema que também carregaria recursos para o financiamento.

Muito embora seja indiscutível a necessidade de alocação de recursos específicos para o setor, as hipóteses até agora levantadas esbarram em alguns obstáculos que, dentro da realidade nacional, parecem intransponíveis.

Em primeiro lugar, a indisposição da sociedade para a criação de novas taxas ou impostos, quando existe uma verdadeira cruzada para a redução, ou mesmo, a eliminação de alguns.

Em segundo, a insuficiência dos recursos públicos gerados atualmente, que impede a sua utilização para novos investimentos. Os eventuais aumentos reais desses impostos ou taxas já serão automaticamente absorvidos pelo financiamento dos atuais programas e projetos, pouco ou nada restando para novos investimentos. Também é de se registrar a dificuldade jurídica da adoção dessas alternativas. Alguns recentes exemplos demonstram a quase impossibilidade dessas propostas. A taxa de conservação de rodovias, a correção do imposto de renda, a correção de prestação da casa própria etc. provam que as tentativas de

correção real de impostos e taxas, bem como a criação de novas, após o advento da nova Constituição, tornou-se tarefa de extrema complexidade e riscos ponderáveis.

- A ATP, entidade que congrega as empresas de transportes de passageiros de Porto Alegre, desenvolveu um projeto denominado VATRAM que pretende ser uma alternativa visando à busca de recursos para o setor.

A idéia, bastante simples, baseia-se em aproveitar as atuais possibilidades institucionalizadas, adequando-as a esse objetivo.

- Para uma melhor compreensão do proposto necessário se faz uma pequena discussão sobre a implantação e desenvolvimento do vale-transporte em Porto Alegre.
- Sendo uma das precursoras na luta pela implantação do vale-transporte, Porto Alegre sentiu-se no dever de demonstrar a viabilidade do projeto. Assim é que, enquanto ainda tramitava no Congresso Nacional a primeira lei sobre o assunto, a Prefeitura Municipal, em 1985 instituiu o vale-transporte para seus funcionários, nos moldes do projeto de lei nacional. Em poucos meses de sua aplicação, duas conclusões puderam ser retiradas da experiência: a necessidade de um detalhado sistema operacional que facilitasse a circulação dos vales em todas as suas fases-emissão-distribuição-usuários-empresas operadoras-indenização, bem como a agilidade na pronta disponibilidade dos recursos gerados para transferir as operadoras visto tratar-se de recursos delas e necessários à sua manutenção.
- Com o advento da lei do vale-transporte, embora em caráter facultativo, evidentemente houve a absorção, por parte desse novo Instituto, do sistema municipal. Nesse momento entendeu a ATP de investir nessa nova idéia e, após um pequeno período de estudo do sistema operacional a ser utilizado, começou efetivamente a comercializar o vale-transporte de início para todo o município e após para a Região Metropolitana, a partir de 1º de fevereiro de 1986.



- A tabela a seguir demonstra a evolução anual da distribuição de vales somente no Município de Porto Alegre, bem como identifica logo abaixo as razões determinantes da alteração da curva de crescimento.

Evolução da Comercialização de Vales-Transporte no Município de Porto Alegre*

Ano	Nº Vales Comercializados
86	4.117.712
87	18.147.687
88	114.078.720
89	109.993.562
90	88.065.122

Fonte: ATP.

* A partir de agosto/89 o vale-transporte foi dividido em duas centrais de venda, com fichas independentes.

- O sistema operacional utilizado desde então baseia-se em fichas plásticas, hoje produzidas segundo um método bem mais tecnologicamente desenvolvido e aperfeiçoado, que dificulta ou quase impossibilita a existência de desvios, fraudes ou falsificações. Desde a escolha do desenho da ferramenta (matriz) para a confecção das fichas, até a sua utilização e reutilizações, todo um complexo de segurança e controle de qualidade nos permite hoje assegurar, cinco anos após sua implantação, que não tivemos nesse período, felizmente, qualquer tipo de fraude ou falsificação.

- Tanto a ATP, como as operadoras do sistema públicas ou privadas, equiparam-se nesse período com máquinas contadoras automáticas, as quais aliadas ao sistema central de computação, possibilita uma agilização na circulação das fichas em todas as suas etapas, possibilitando um acompanhamento diário e permanente de tudo que é comercializado, distribuído, usado nos ônibus e devolvido para reutilização.

- Através da formação dos coeficientes de desempenho de uso, estabelecidos pela quantidade de vales entregues por cada operadora diariamente ou semanalmente, a ATP distribui imediata e diariamente a cada uma,

o produto da comercialização, de forma que a empresa disponha do recurso como se ela mesma estivesse vendendo o vale.

- Por outro lado, como a ATP visava desde fevereiro de 1986 disseminar o uso do vale-transporte como forma de financiamento dos serviços, sem onerar as camadas de menor renda dos usuários, entendeu de implantar um sistema operacional que facilitasse tanto ao empregador como ao usuário. Nessas condições foi descartada, desde o início, qualquer possibilidade de fixação de prazo de validade das fichas ou complementação de valores, por ocasião de reajustes tarifários. Decidiu-se interpretar como contrapartida ao volume da receita antecipada, a possibilidade dos empregadores adquirir o produto, nos prazos e quantidades que desejasse, como convém a um regime de livre iniciativa e os usuários utilizassem quando e onde desejassem. Em Porto Alegre, portanto, existe a liberdade total para a compra de quando ou quantos vales se deseja adquirir, assegurando-se aos mesmos a validade por prazo indeterminado. Talvez por essa razão, hoje o número de usuários do sistema de transporte coletivo que efetivamente pagam a passagem na catraca seja inferior ao de usuários do vale-transporte.
- Admitindo-se que a média salarial dos portadores de vales seja de dois salários mínimos (Cr\$ 34.000,00), o que é bastante razoável, a tabela abaixo nos mostra o valor da tarifa média cobrada dos usuários em Porto Alegre.

Tarifa Média Cobrada dos Usuários em Porto Alegre

Junho/1991

(Tarifa = Cr\$ 100,00)

	Nº Usuários (em milhão)	Valores (em milhões de cruzeiros)
Vale-transporte	16,8 x 6% x Cr\$ 34.000,00/50	= 685.440
Pagam roleta	9,0 x 100,00	= 900.000
Estudantes	4,2 x 50,00	= 210.000
Isentos	4,0 -	= -
Total	34,0	1.795.440
Tarifa média cobra da dos usuários =		$\frac{1.795.440.000}{34.000.000} = 52,81$

Fonte: ATP.



- É necessário reconhecer que outro importante fator que contribuiu e está contribuindo para a disseminação do instituto é o programa de marketing utilizado. Várias campanhas publicitárias foram feitas, visando ora ao empregador, ora ao empregado, malas-diretas, visitas, palestras e debates em entidades empresariais e até nas próprias empresas, entrevistas à imprensa e participação em seminários, congressos etc. constituíram o esforço para a divulgação do vale-transporte. Porto Alegre conta hoje com um importante acervo de peças publicitárias, *jingles*, vídeos a respeito do assunto.

O que é o VATRAM

- Uma vez estabelecida uma boa infra-estrutura de emissão e comercialização do vale-transporte, respaldada por um eficaz sistema operacional, a ATP propõe o uso desse instituto como forma de viabilizar a locação de recursos para financiar os sistemas de transportes urbanos.
- Consiste em simplesmente estabelecer uma planilha tarifária que realmente contemple todos os custos de operação do setor, assegure uma adequada rentabilidade ao operador e contemple uma parcela para esses investimentos. Essa alternativa seria mais facilmente compreendida pelas entidades que congregam os empregadores, que em última análise irão financiar o sistema.
- Propõe-se a adoção de medidas paralelas que efetivamente obriguem a todos os empregadores, sem exceção, a conceder o vale-transporte a seus empregados, através de medidas conjuntas de fiscalização e punição a serem tomadas pelas DRT's, órgãos estaduais e municipais de proteção ao trabalhador e de licenciamento de atividades.
- As operadoras poderiam participar de um programa de financiamento para equipar essa fiscalização com os meios necessários para a realização de um trabalho mais eficaz.



www.antp.org.br

- Paralelamente, uma ampla campanha de divulgação atingindo a todos os segmentos da sociedade, também financiada pela central de vale-transporte, além de um melhor esclarecimento da questão e de seus objetivos, contribuiria, em associação ao sistema de fiscalização, que se atingisse a um mínimo de 70% dos usuários de passagens inteiras, que passariam a ser beneficiários do instituto de vale-transporte.
- Dos, no máximo, 30% restantes de usuários pagantes nas catracas, parte poderia ser beneficiada por um sistema tarifário especial que atingisse desempregados. Nessas condições muitos trabalhadores de economia informal, conseguindo provar sua condição formal de "desempregado" poderia também ser protegidos de um sistema tarifário que por ser mais realista resultaria uma tarifa de valor relativo maior. O atual salário-desemprego poderia vir acompanhado de uma determinada quantidade de passes necessários ao deslocamento da pessoa enquanto estiver na condição de desempregado.
- Muito embora a alternativa apresente o inconveniente de não proteger o universo dos trabalhadores de baixa renda, poderá ter essa situação reduzida a níveis insignificantes pela efetiva obrigatoriedade da concessão do vale-transporte e pela proteção aos desempregados. Por outro lado, observa-se em Porto Alegre que com o acelerado crescimento do uso do vale-transporte (veja tabela a seguir), a economia informal está sendo obrigada a conceder esse benefício a seus "empregados", conforme foi constatado em inúmeros clientes da central de vales da ATP.

Evolução da Venda de Vales-Transporte em Porto Alegre 1991

Mês	Nº de vales
Jan.	11.203.562
Fev.	10.579.701
Março	11.672.850
Abril	12.921.850
Mai	16.800.000

Fonte: ATP.

Obs.: A partir de 28 de dezembro de 1991 as fichas vendidas pelas centrais passaram por lei a ter aceitação compulsória em todos os ônibus do município.

- De forma resumida e esquemática e proposta da ATP de uso do vale-transporte como fonte de financiamento do setor é a seguinte:

1º - Um eficiente sistema operacional de comercialização e uso do vale-transporte, baseado no princípio da livre iniciativa, que assegure a imediata alocação dos recursos às operadoras, facilite a aquisição pelos empregadores e simplifique a circulação e uso pelos empregados.

2º - A institucionalização de uma planilha tarifária que assegure a cobertura de todos os custos de operação, rentabilidade aos operadores e financiamento dos serviços.

3º - A criação de equipes de fiscalização conjunta DRT's, órgãos estaduais e municipais visando ao cumprimento da legislação do vale-transporte.

4º - Amplas campanhas de divulgação e esclarecimento sobre o sistema de financiamento e do instituto do vale-transporte.

5º - Sistemas de proteção ao desempregado ou outras formas seguras de identificar trabalhadores do setor informal.



www.antp.org.br

Calendário de Eventos Nacionais e Internacionais

Título ou Assunto	Local e Data	Promotor
5º ENFRE - 5º Encontro Nacional de Freio	São Paulo 8 a 12/7/91	SIMEFRE
6º Congresso Brasileiro de Manutenção	Rio de Janeiro 16 a 20/9/91	ABRAMAN
5º Encontro Nacional da ANPET - Associação de Ensino e Pesquisa em Transporte	Belo Horizonte outubro de 1991	ANPET
32º RT - Transporte Metropolitano: Inovação x Tradição	Recife 14 e 15/10/91	CBTU
5º Encontro da Associação Latino-Americana de Metrô - 5º ALAMYS	São Paulo 11 a 14/11/91	ANTP/METRÔ-SP
5º Congresso Latino-Americano de Transporte Público e Urbano	Santiago/Chile 18 a 22/11/91	REDES/CEPAL
Exposição Internacional de Transporte	Hanói 10 a 13/12/91	CP Exhibition
6ª Conferência Mundial de Pesquisa de Transporte	Lyon/França 20/6 a 3/7/92	WCTR