

EDITORIAL



Vale-transporte, a gênese de uma boa ideia que completou 25 anos de vigência

Rogério Belda

Ex-presidente e membro do Conselho Diretor da ANTP

O primeiro impacto da crise do petróleo de 1973 sobre as condições da economia brasileira foi sentido pelo aumento dos preços dos combustíveis com efeitos perversos sobre o funcionamento dos sistemas de transporte. No transporte coletivo urbano, o efeito se acentuou com a intensificação da inflação. A vivência dos conflitos sociais decorrentes levou os responsáveis e técnicos do setor dos transportes coletivos urbanos a examinarem qual era a experiência da prática de subvenção social aos serviços de transporte público em cidades fora do Brasil. Mesmo nos Estados Unidos, onde predomina a visão liberal da economia, havia a prática de subvenções sob formas diversas mediante adoção de taxas sobre combustíveis e imposto sobre propriedades ou atividades comerciais. Nos países europeus, entre as diferentes práticas adotadas, era bem conhecido o mecanismo legal francês do *Versement Transport* que, ainda em vigor, arrecada recursos das empresas, conforme o número de seus empregados, e que são destinados localmente à subvenção do transporte coletivo público urbano.

Já no II Congresso da ANTP em 1979, em Porto Alegre, foi apresentada a tese da sua Comissão de Economia onde se constatava terem crescido os gastos com transporte no orçamento das famílias. Era decorrência da queda real dos salários e aumento dos custos do transporte refletido na elevação das tarifas. A predominância dos deslocamentos motivados pelo emprego estimulava a procura de um novo arranjo institucional que garantisse condições adequadas de desempenho ao setor de transporte coletivo urbano sem onerar ainda mais os seus usuários. Mas duas situações dificultavam a adoção de qualquer novo sistema: a diversidade dos órgãos públicos gestores e, principalmente, a falta de confiança em que qualquer arrecadação, em uma época de inflação acentuada, pudesse chegar à destinação final.



Na *Revista dos Transportes Públicos* da ANTP nº 9, de setembro de 1980, Mauricio Cadaval divulga pela primeira vez a ideia do sistema do vale-transporte, tendo como base o estudo “A política tarifária dos transportes coletivos: permanência do sistema tarifário existente ou proposta de um novo sistema”, elaborado no Ciclo de Formação em Administração Pública promovido pela Fundap, de São Paulo, em março de 1980 (veja reprodução do artigo na página 9). Inspirado no exemplo do vale-refeição, a proposta considerava as empresas empregadoras como fonte de recurso para fornecer subsídio direto ao usuário sob a forma de tarifa que remuneraria indiretamente as empresas operadoras de transporte coletivo. Era a proposta de um “vale”, similar ao vale-refeição, como instrumento prático de uma política tarifária que visasse reduzir a incidência de gastos com transporte coletivo no orçamento das famílias de baixa renda sem prejuízo das empresas operadoras. Apontava também a necessidade de lei federal para instituir o novo sistema tendo como estímulo um incentivo fiscal.

Lembre-se que a época era um período econômico de dificuldades que tornavam extremamente sensíveis, para as famílias de menor renda, as despesas de alimentação e gastos com condução. É possível imaginar, ainda hoje, o que esta condição significava em um momento posterior a um longo período de restrições sociais e políticas. Basta lembrar que tarifas do transporte coletivo eram reguladas por uma comissão do Ministério da Fazenda como forma de retardar os reajustes apesar das consequências sobre a prestação dos serviços. Quando a regulação da tarifa voltou a ser atribuição dos governos locais, o que ocorreu numa época de aumento da inflação, isto se tornou uma fonte de conflitos locais que prejudicavam o funcionamento cotidiano das cidades e das empresas, provocando intranquilidade social.

As reivindicações de melhoria de acesso ao uso de transportes coletivos nas cidades durante a presidência de José Sarney, portanto após o longo período de governo militar, correspondeu a um momento de manifestação das insatisfações comprimidas e também das incertezas em face da economia devido às ameaças inflacionárias. Era uma época de reajustes de preços em todos os setores e de redução do poder aquisitivo da população, em especial para as pessoas de menor renda. Estas condições eram bastante desfavoráveis à prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, sempre alvo fácil e imediato como desaguadouro de insatisfações.

NO III CONGRESSO DA ANTP – 1981

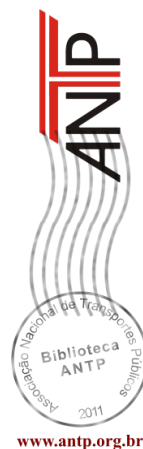
A maturação inicial da proposta de vale-transporte, que se deu no âmbito da Comissão de Economia da ANTP, ganhou apoio e adesão entre os organismos gestores e no setor empresarial do transporte urbano de

passageiros, tendo recebido um impulso adicional durante o III Congresso da ANTP realizado em 1981, em Recife. Com base nas contribuições técnicas, neste mesmo ano o deputado Victor Faccioni apresentou o pioneiro projeto de lei nº 5.378 (23 de outubro de 1981). O advogado Darci Norte Rebelo, em recente livreto *A história do vale-transporte* editado pela NTU, conta como foi elaborada a minuta da lei e do regulamento em colaboração com o advogado Adérito Gomes Cruz, do Geipot, que originou a lei. Registra também a importante participação do deputado, senador e posteriormente ministro Affonso Camargo na promoção da ideia que veio a ser implantada por lei, inicialmente em caráter facultativo - Lei Federal nº 7.418/1985 que se transformou na Lei Federal nº 7.619/1987, do senador Afonso Camargo.

A ampliação de uso do vale-transporte, a institucionalização e reconhecimento de sua utilidade sofreram resistências tanto de setores que empregam muita mão-de-obra como de organismos governamentais. Por ocasião da implantação do Plano Real, chegou a ser proposto ao ministro Pedro Malan a assinatura de ato de extinção do benefício sob a capa de medida anti-inflacionária. Nesta ocasião, a ANTP encaminhou ao ministro Pedro Malan carta com argumentos objetivos sobre a necessidade social de manutenção do benefício que deve ter colaborado para a decisão de não acolhimento da desastrosa proposição.

Atualmente, é grande a quantidade de trabalhadores que utilizam diariamente os serviços de transporte público, e em especial os de menor remuneração, beneficiados pelo vale-transporte. Num contexto em que a população cresce e o trânsito nas cidades é mais caótico, o vale-transporte se confirma como um instrumento importante para garantir a mobilidade urbana.

Os sistemas de bilhetagem eletrônica que se difundiram associados à distribuição do vale-transporte contribuíram de fato para a integração entre diferentes modos de transporte. A tecnologia veio ao encontro do combate a fraudes, eliminou os desvios de finalidade no uso do vale-transporte além de cumprir a função de antídoto contra a existência de serviços “piratas” e de transporte clandestino urbano. Em síntese, o vale-transporte, hoje veiculado em cartões eletrônicos nas capitais e cidades médias do Brasil, cumpriu e ainda cumpre importante papel para garantir acesso à mobilidade urbana para a grande maioria dos trabalhadores e garantir sustentabilidade para os sistemas de transporte coletivo urbano em nosso país.



www.antp.org.br