

lêda Maria de Oliveira Lima

**Retrospectivas e perspectivas do
financiamento do transporte coletivo urbano
no Brasil**

**IPEA / IPLAN
Brasília
Dezembro de 1989**

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO/IPLAN
COORDENADORIA DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

RESTROSPECTIVAS E PERSPECTIVAS
DO FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO NO
BRASIL

Brasília
Dezembro de 1989

IEDA MARIA DE OLIVEIRA LIMA

SUMÁRIO

	Pag.
1. INTRODUÇÃO	5
2. FONTES TRADICIONAIS DE RECURSOS PARA INVESTIMENTO	7
2.1. Setor Rodoviário Urbano	18
2.2. Setor Metro-ferroviário Urbano	20
3. A POLÍTICA TARIFÁRIA E AS FONTES DE RECURSOS PARA CUSTEIO	27
3.1. Setor Rodoviário Urbano	31
3.1.1. Custos	31
3.1.2. Tarifas	35
3.2. Setor Ferroviário Urbano	37
3.2.1. Custos	39
3.2.2. Tarifas	47
4. FONTES ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO	53
4.1. Outros Setores Produtivos	56
4.2. Usuários das Vias Públicas	63
4.2.1. Hierarquização das Vias	64
4.2.2. Instrumentos de Arrecadação	66
4.3. Grupos Lindeiros	66
4.4. Privatização	67
4.5. Locação de Equipamentos	72
4.6. Conversão da Dívida Externa	74
5. CONCLUSÕES	75

LISTA DE TABELAS

	Pag.
Tabela 01: Transporte Coletivo Urbano Evolução dos Percentuais Legais de Participação nos Recursos Tributários da União.	8
Tabela 02: Empresa Brasileira de Transportes Urbanos-EBTU Evolução das Fontes de Financiamento.	10
Tabela 03: Execução Orçamentária do Sistema BNDES:1984-88	12
Tabela 04: Receitas Globais da EBTU Segundo a Origem:1976-88	15
Tabela 05: Investimentos no Transporte Rodoviário Urbano:1978-88	19
Tabela 06: Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU Evolução das Fontes de Financiamento:1980-88	23
Tabela 07: Dívida Consolidada das Operadoras do Transporte Metro-ferroviário Urbano	24
Tabela 08: Investimentos no Transporte Metro-ferroviário Urbano-Global	25
Tabela 09: Investimentos no Transporte Metro-ferroviário por Operadora	26
Tabela 10: Evolução dos Preços dos Insumos Básicos para o Cálculo do Custo Operacional do Ônibus.	34
Tabela 11: Evolução da Tarifa Média Anual do Transporte Urbano por Ônibus:1978-88	38
Tabela 12: Companhia do Metropolitano de São Paulo Receitas e Despesas Operacionais(inclusive e exclusive Depreciação, Amortização, Despesas Financeiras e Depreciação Pré-Operacional). Tarifas e Subsídios	40
Tabela 13: Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro Receitas e Despesas Operacionais(excluindo Depreciação, Amortização, Despesas Financeiras e Depreciação Pré-Operacional). Tarifas e Subsídios.	41
Tabela 14: Companhia Brasileira de Trens Urbanos Receitas e Despesas Operacionais. Tarifas e Subsídios.	42
Tabela 15: Ferrovia Paulista S.A. Receitas e Despesas Operacionais. Tarifas e Subsídios.	43
Tabela 16: Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro-METRO Receitas e Despesas Operacionais.	44

Tabela 17: Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU	
Aplicação do Modelo para Determinação da Tarifa	52
Tabela 18: Estimativa do Número de Empregos Informais nas Principais Regiões Metropolitanas do Brasil.	62

LISTA DE ANEXOS

Anexo 01: Acordo-Programa da FEPASA	
Anexo 02: Projeto-de-Lei 1.391	
Anexo 03: Lei 7.619 - Obrigatoriedade do Vale-Transporte	
Anexo 04: Resolução nº 1.460 do BANCO CENTRAL	

1. INTRODUÇÃO

A crise financeira que afetou o País na década de 80 refletiu-se no transporte público através do crescimento desenfreado dos custos de investimento e custeio e da queda relativa da capacidade de pagamento do usuário.

Os governos (principalmente a esfera federal) tiveram sua capacidade fiscal esgotada, situação essa aprofundada com a busca, sem critérios, de recursos externos, através das operações de crédito, que trouxeram pesados encargos aos cofres públicos.

Somaram-se a esses problemas a ineficiência gerencial (resguardadas as excessões) em grande parte causada por incipientes sistemas de acompanhamento e análise de custos, a completa ausência de fixação de prioridades de investimento, além da instabilidade institucional.

Pretende-se, neste trabalho, promover uma análise do comportamento dos investimentos realizados e respectivas fontes financeiras, dos custos operacionais e tarifas do transporte público rodoviário e ferroviário urbano e dos respectivos subsídios.

Objetiva-se, também, analisar e enriquecer propostas de fontes alternativas de financiamento, surgidas a partir do momento de crise, bem como os condicionantes e efeitos de sua operacionalização.

O método que norteará o trabalho combinará os processos indutivos e dedutivos de análise. As conclusões sobre a política de financiamento do custeio do transporte público, por exemplo, seguirão a uma análise dos dados de custos das operadoras do transporte metroviário, ferroviário e rodoviário urbano, porém orientadas por uma hipótese geral que o transporte urbano é um empreendimento econômico rentável, isto é, que é autofinanciável.

Por sua vez, a análise da política de financiamento seguirá o mesmo caminho metodológico, isto é, procurar-se-á analisar as condicionantes e os reais resultados da política de financiamento para investimento em transporte urbano a partir de exemplos mais representativos, tendo como hipótese geral a idéia de que a responsabilidade de financiamento de investimento desse setor poderia ter sido dividida com todos os beneficiários do sistema.

2. FONTES TRADICIONAIS DE RECURSOS PARA INVESTIMENTO

O transporte público construiu a base financeira de seus projetos de investimento através de recursos orçamentários, empréstimos e financiamentos.

Os recursos orçamentários destinados ao transporte urbano tinham como fontes tributárias o Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos-IULCLG, a Taxa Rodoviária Única-TRU, o Adicional do IULCLG e o Adicional da TRU.

O transporte coletivo urbano somente foi contemplado com essas fontes de recursos a partir de 1976, as quais detinham a seguinte participação percentual:

IULCLG - entre 18% em 1976 a 6,1 em 1984;

TRU - entre 14% em 1976 a 16,2% em 1984;

ADIC. do IULCLG - entre 69% em 1976 a 24% em 1984;

ADIC. DA TRU - 100% entre 1976 e 1979 (foi extinto a partir de 01.01.80).

Junto com a política de financiamento adotada para o transporte urbano, que refletia o início da preocupação com o setor, foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos-EBTU, que deveria formular, orientar e acompanhar uma política nacional de transportes urbanos e, com ela, foi criada também a base financeira dessa política que foi o Fundo de Desenvolvimento em Transporte Urbano-FDTU, alimentado com recursos da TRU, do Adi-

cional da TRU e do adicional do IULCLG.

Além da EBTU, também o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES e a Agência Especial de Financiamento Industrial-FINAME, subsidiária do Banco, também se tornaram instrumentos de política de financiamento para o transporte urbano.

A evolução dos percentuais legais de participação dos recursos tributários vinculados ao transporte urbano no período entre 1976 e 1984 está demonstrada na Tabela 01.

Tabela 01
TRANSPORTE COLETIVO URBANO
EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE PARTICIPAÇÃO
NOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO1

Em porcentagem

ANOS	IULCLG			ADIC DO IULCLG			TRU		ADIC. TRU	
	FND/ SEPLAN	Estados Munic.	Total	FNDU/ FDTU	Estados Munic.	Total	FNDU/ FDTU	PMF	Total	FNDU/ FDTU
1976	12,00	6,10	18,10	45,00	24,00	69,00	14,00	-	14,00	100,00
1977	12,00	6,10	18,10	45,00	24,00	69,00	14,00	-	14,00	100,00
1978	12,00	6,10	18,10	45,00	24,00	69,00	14,00	-	14,00	100,00
1979	12,00	6,10	18,10	45,00	24,00	69,00	14,00	-	14,00	100,00
1980	12,00	6,10	18,10	45,00	24,00	69,00	12,00	16,20	28,20	-
1981	12,00	6,10	18,10	22,50	24,00	46,50	6,00	16,20	22,20	-
1982	-	6,10	6,10	-	24,00	24,00	-	16,20	16,20	-
1983	-	6,10	6,10	-	24,00	24,00	-	16,20	16,20	-
1984	-	6,10	6,10	-	24,00	24,00	-	16,20	16,20	-
1985	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1986	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1987	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1988	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fagnani, 1988. 1. Com a desvinculação dos recursos a complementação tornou-se impossível.

Com a desvinculação gradual dos recursos e a redução das transferências da União para os órgãos repassadores, além da crise energética que se instalou no País, adotou-se uma estratégia de financiamento que comprometeu profundamente o desenvolvimento do setor.

Iniciaram-se os empréstimos e financiamentos internos e externos em larga escala, em decorrência da crescente crise fiscal, envolvendo nessa estratégia a EBTU e a RFFSA/CBTU como instrumentos de captação de recursos. "No caso da EBTU, a participação dos recursos externos na receita total passou de cerca de 5% em 1980, para 60%, em 1984 e 89% em 1985. A composição das fontes de financiamento dos programas de trens de subúrbio desenvolvidos pela RFFSA/CBTU também demonstra expressivo aumento da participação de recursos externos de cerca de 4% em 1979, para 44% em 1983, até 72%, em 1984. Os custos dessa estratégia emergem com vigor em meados dos anos 80, sendo especialmente graves em 1987.. . No caso da EBTU, por exemplo, a relação dívida/investimento, que era de 0,5%, em 1980, atinge 71% em 1985 e 538% em 1987" (Fagnani F./Cadaval, M., 1988.p.45).

A Tabela 02 mostra como evoluiu a participação dos empréstimos externos para financiamento dos transportes urbanos entre 1978 e 1988.

Tabela 02
 EMPRESA BRASILEIRA DE TRANSPORTES URBANOS-EBTU
 EVOLUÇÃO DAS FONTES DE FINANCIAMENTO
 1978-1988

Cz\$ médios de 1988

ANO	Receitas Próprias da EBTU	Transf. da União EBTU	Financiamentos Extern. Intern. (EBTU)	Outros	Total
1978	ND	ND	ND	-	-
1979	ND	ND	ND	-	-
1980	38.350.512	52.978.503	5.042.046	-	96.371.060
1981	-	64.053.693	6.784.683	-	70.838.377
1982	-	43.146.602	20.083.367	1.697.394	64.927.362
1983	-	32.034.025	40.401.905	15.012.828	87.449.759
1984	-	49.482.569	94.309.278	12.038.648	155.830.495
1985	3.193.489	5.348.433	106.979.038	4.869.385	120.390.345
1986	4.254.449	78.019.258	33.913.940	200.389	116.388.036
1987	3.492.085	88.787.367	3.632.282	96.368	96.008.102
1988	7.558.673	96.577.261	23.351.811	205.549	127.693.294

Fagnani/Cadaval, 1989, p. 30.

Quanto ao Sistema BNDES não foi possível elaborar um quadro de fontes de recursos destinados ao transporte urbano em virtude da sua múltipla ação e, conseqüentemente, tratamento muito agregado dos dados

O Sistema BNDES é composto pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES, e duas subsidiárias do Banco que são a Agência Especial de Financiamento Industrial-FI-

NAME, com a atividade de concessão de refinanciamentos a agentes financeiros, implementadores de programas de financiamento, para a compra de máquinas, equipamentos e conjuntos industriais de produção nacional e/ou com índices relevantes de nacionalização, e a BNDES Participações S.A.-BNDESPAR, voltada para o apoio à dinamização e ao fortalecimento de empresas nacionais, principalmente mediante participação societária.

O Banco também está investido na função de agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante, e administrador do Fundo de Investimento Social-FINSOCIAL.

As diretrizes operacionais do Sistema BNDES, considerada a sua função de fomento, contemplam: a conversão de créditos por operações de empréstimos e financiamentos em participações societárias; e a alienação, preferencialmente através de oferta pública, das participações societárias em empreendimentos já maturados, considerados os objetivos governamentais de manutenção de controle nacional, de concentração ou desconcentração de controle, de privatização, etc.

O seu espectro de ação abrange os setores de Indústria, Agricultura, Energia, Infra-estrutura, Social e Outros e os recursos destinados a transporte urbano geralmente vêm dos recursos ordinários do Banco.

A Tabela 03 mostra o quadro de execução orçamentária do Sistema BNDES nos anos 1986, 1987 e 1988.

TABELA 03.a
SISTEMA BNDES
EXECUCAO ORCAMENTARIA
a: Quadro de Recursos

CZ\$ milhoes correntes

DISCRIMINACAO	1984		1985		1986		1987		1988	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
(+)RECURSOS	9.200,5	100	29.182,9	100	86.568,1		305.908,6 *		1.842.910,4	
RECURSOS OPERACIONAIS	4.734,8	51	17.780,9	61	49.753,6	57	161.222,4	53	1.182.355,5	64
Retorno	3.467,3	38	11.993,5	41	31.812,6	37	96.822,4	32	909.771,9	49
Ret.Outros Exerc./Caraiba-Usimec	-	-	-	-	10.607,7	12	18.978,8	6	85.080,7	5
Outros	1.267,5	14	5.787,4	20	7.333,3	8	45.421,2 **	15	187.502,9	10
RECURSOS NAO OPERACIONAIS	37,4	-	155,6	1	287,2	0	36,5	0	60.383,0	3
RECURSOS DO TESOURO	1.278,1	14	3.389,0	12	6.961,6	8	9.779,8	3	128.744,3	7
Ressarcimento D.L. 1.452	267,2	3	1.142,1	4	4.667,7	5	3.000,0	1	73.350,3	4
FND	-	-	-	-	847,8	1	2.655,6	1	15.649,8	1
Vinculados	1.010,9	11	2.246,9	8	1.446,1	2	4.124,2	1	39.744,3	2
. Finsocial	874,3	10	1.947,5	7	790,1	1	2.756,0	1	30.064,5	2
. Outros	136,6	1	299,4	1	656,0	1	1.368,2	0	9.679,8	1
OPERACAO DE CREDITO	1.319,3	14	2.752,2	9	6.644,5	8	14.713,1	5	28.928,3	2
Internas - Moedas	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	397,5	0
Externos - Moeda	837,4	9	1.803,3	6	863,9	-	5.363,7	2	0,0	-
BIRD/POC e BIRD/Industrial	-	-	-	-	1.273,1	1	4.861,5	2	2.152,3	0
Assunção Op.Ext./Caraiba-Usimec	-	-	-	-	2.593,1	1	151,6	0	0,0	-
Vinculados	481,9	5	948,9	3	1.914,3	3	4.336,3	1	26.378,5	1
OUTROS RECURSOS	1.830,9	20	5.105,2	17	22.921,1	2	120.156,9	39	442.499,3	24
PIS/Pasep	477,6	5	1.955,0	7	14.930,5	26	36.649,0	12	65.856,3	4
Vinculados	1.353,3	15	3.150,2	11	7.990,6	17	83.507,9	27	321.349,0	17
. Finsocial	-	-	-	-	39,2	9	20,0	0	10.461,0	1
. FMM	1.353,3	15	3.150,2	11	7.951,4	0	49.127,9	16	305.087,3	17
. FND	0,0	-	0,0	-	0,0	-	34.360,0	11	5.800,7	0
Outros	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	55.294,0	3

Obs: As diferenças verificadas em alguns somatórios são decorrentes dos arredondamentos realizados mecanicamente
1)Esta tabela substitui a anteriormente denominada "Fluxo de Recursos Consolidado" em razão de a Diretoria do BNDES ter decidido adotar para acompanhamento da execução orçamentária, a partir de 1986, o modelo utilizado pela SEST.

*) Acrescido de parcela que no relatório do exercício anterior apresentada no fluxo de fechamento

**)Reclassificação

TABELA 03.b
SISTEMA BNDES
EXECUCAO ORCAMENTARIA
b: Despendios e Fluxos

13

CZ\$ milhoes correntes

DISCRIMINACAO	1984		1985		1986		1987		1988	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
(+)RECURSOS	9.200,5	100	29.182,9	100	86.568,1		305.908,6 *		1.842.910,4	
(-)DISPENDIOS	8.090,3	100	26.555,9	100	79.072,4	100	258.929,0	100	1.782.817,5	
DESPESAS DE CAPITAL	720,6	9	2.756,2	10	9.354,2	12	26.059,6	10	280.546,8	16
Imobilizado	1,6	-	5,3	-	20,3	-	184,3	0	6.030,8	0
Amortização e outras	719,0	9	2.750,9	10	9.334,0	12	25.875,2	10	210.116,0	12
Cobertura do Benefício PIS-Pasep	0	-	0	-	0	-	0	-	64.400,0	4
DESPESAS CORRENTES	924,6	11	3.355,8	13	7.742,8	10	23.227,1	9	146.123,9	8
Encargos Financeiros	751,4	9	2.564,0	10	5.394,7	7	14.727,8	6	101.548,4	6
Despesas Administrativas	173,2	2	791,8	3	2.348,1	3	8.499,3	3	44.575,5	2
APLICACOES	6.445,1	76	20.443,9	77	61.975,3	78	209.642,3	81	1.356.146,8	76
Recursos Ordinarios Disp.	4.289,2	50	15.591,7	59	42.630,6	54	174.103,2	67	1.131.217,1	63
Rec.Ord.Escrit./Caraiba-Usimec	-	-	-	-	13.200,8	17	19.130,4	7	85.080,7	5
Recursos Vinculados	2.155,9	27	4.852,2	18	6.143,9	8	16.408,7	6	139.848,9	8
F L U X O										
(+) Saldo Inicial	62,0		1.313,8		4.136,8		11.811,6		62.574,9	
(+) Operações de Curto Prazo	-		203,4		(757,1)		(1.893,2)		0,0	
(+) Variação de Valores de Terceiros	141,5		(7,4)		936,2		5.676,8 **		39.074,5	
(=) Saldo final	1.313,8		4.136,8		11.811,7				161.742,4	

Obs: As diferenças verificadas em alguns somatórios são decorrentes dos arredondamentos realizados mecanicamente
1) Esta tabela substitui a anteriormente denominada "Fluxo de Recursos Consolidado" em razão de a Diretoria do BNDES ter decidido adotar para acompanhamento da execução orçamentária, a partir de 1986, o modelo utilizado pela SEST.

*) Acrescido de parcela que no relatório do exercício anterior apresentada no fluxo de fechamento

**) Reclassificação

Pode-se constatar, comparando com os dados de liberações para investimento em transporte urbano, constantes nas tabelas 05 e 08, a potencialidade do Sistema BNDES de ampliar e consolidar a sua função de fomento desse setor no Brasil.

No período em que os recursos eram vinculados ao transporte urbano (1976-1984), os valores globais e a participação relativa das fontes de financiamentos para o transporte urbano geridos pela EBTU eram o que mostram a Tabela 04

TABELA 4

EBTU
RECEITAS GLOBAIS SEGUNDO A ORIGEM
1976/88

Em mil cruzados medios de 1988(1)

Anos	Receitas Proprias				Transferencias das Uniao				Financiamentos			Outros Recursos	Total Geral
	FDTU				Dotacao Ordinaria	FND	PRE	Total	Internos	Externos	Total		
	TRU da TRU	Adicional	Adicional	Total									
1976	35.397	10.027	31.582	77.006	-	-	-	-	-	-	-	-	77.006
1977	48.033	23.448	38.529	110.011	-	17.074	-	17.074	-	-	-	-	127.085
1978	25.912	20.106	39.699	85.717	-	32.826	-	32.826	-	2.934	2.934	14.649	136.125
1979	18.167	14.181	25.430	57.778	-	139.899	-	27.816	-	5.385	5.385	32.175	123.154
1980	11.908	9.292	84.096	37.921	32.137	-	20.249	52.386	-	4.976	4.986	-	95.293
1981	-	-	-	-	57.994	-	5.359	63.353	-	6.711	6.711	-	70.064
1982	-	-	-	-	36.543	-	6.146	42.690	-	19.871	19.871	1.679	64.240
1983	-	-	-	-	28.762	-	2.932	31.694	-	39.973	39.973	14.853	86.520
1984	-	-	-	-	47.990	-	944	48.935	-	93.265	93.265	11.905	154.105
1985	-	-	-	3.193	5.348	-	-	5.348	-	106.979	106.979	4.869	129.390
1986	-	-	-	4.254	78.019	-	-	78.019	-	33.914	33.914	200	116.388
1987	-	-	-	3.492	88.787	-	-	88.787	-	3.632	3.632	96	96.008
1988	-	-	-	7.559	96.577	-	-	96.577	-	33.352	33.352	205	127.493

Em percentagem

1976	45,97	13,02	41,01	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	100,00
1977	37,80	18,45	30,32	86,57	-	13,43	-	13,43	-	-	-	-	100,00
1978	19,04	14,77	29,16	42,97	-	24,11	-	24,11	-	2,16	2,16	10,76	100,00
1979	14,75	11,52	20,65	46,92	-	22,59	-	22,59	-	4,37	4,37	26,13	100,00
1980	12,50	9,75	17,55	39,79	33,72	-	21,25	54,97	-	5,23	5,23	-	100,00
1981	-	-	-	-	82,77	-	7,45	90,42	-	9,58	9,58	-	100,00
1982	-	-	-	-	56,89	-	9,57	66,45	-	30,93	30,93	2,61	100,00
1983	-	-	-	-	33,24	-	3,39	36,63	-	46,20	46,20	17,17	100,00
1984	-	-	-	-	31,14	-	0,01	31,75	-	60,52	60,52	7,73	100,00
1985	-	-	-	2,65	4,44	-	-	4,44	-	88,86	88,86	4,04	100,00
1986	-	-	-	3,66	67,03	-	-	67,03	-	29,14	29,14	0,17	100,00
1987	-	-	-	3,64	92,48	-	-	92,48	-	3,78	3,78	0,10	100,00
1988	-	-	-	5,92	75,63	-	-	75,63	-	18,29	18,29	0,16	100,00

FONTE: AT/EBTU-OPOR/DIFIN.

Elaborado por Fagnani e complementado pelo autor.

(1) Valores inflacionados pelo IGP-DI *Coluna 2* (IBRE/F64).

Os acordos feitos com o Banco Mundial para obtenção desses empréstimos externos são historiados a seguir:

EBTU/BIRD I

Este acordo foi assinado em 21 de julho de 1978 no valor de US\$ 278 milhões e o último desembolso dos recursos de empréstimo deu-se em 27 de junho de 1984.

Esse período caracterizou-se pela conclusão de Planos Diretores de Transportes Urbanos e pela implantação de sistemas estruturais locais de transporte urbano, abrangendo as Regiões Metropolitanas de Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Salvador e Recife.

EBTU/BIRD II

Acordo assinado em 01 de agosto de 1980 no valor de US\$ 312 milhões, com o último desembolso em 29 de outubro de 1986.

Período onde se deu ênfase à redução do consumo do óleo diesel, e se incentivou a adoção do sistema eletrificado e se implantou o trem metropolitano de Porto Alegre.

EBTU/BIRD III

Acordo assinado em 15 de junho de 1981 no valor de US\$ 270 milhões. O último desembolso deu-se em 1987.

Período em que se eliminou o Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos - FDTU e iniciou-se o ciclo das restrições orçamentárias. Os programas implantados com esse empréstimo foram o Aglomerados Urbanos de Porte Médio-AGLURB; Projeto de Pavimentação de Baixo Custo - PROPAU e o Institucional, destinado à im-

plantação e consolidação de órgãos de gerência locais.

EBTU/BIRD IV

O acordo foi assinado em 27 de julho de 1987, no valor de US\$ 400 milhões e foi cancelado em agosto de 1989 por proposta da SEPLAN.

Com esse empréstimo seriam implantados corredores de Transportes e Vias Alimentadoras, bem como seriam investidos recursos na manutenção do sistema viário e no desenvolvimento institucional do setor, abrangendo as nove Regiões Metropolitanas do País.

O serviço da dívida contraída pela EBTU era, em 1988, de Cz\$66.173.450, o equivalente a US\$251,8 milhões, se tomada a taxa de câmbio média anual de 1988.

"A participação do serviço da dívida no dispêndio total da empresa elevou-se de 0,5% em 1980 para 80% em 1987, enquanto a participação dos investimentos se reduziu, em igual período, de 95% para 15%" (Fagnani E./Cadaval.M,1989.p.20).

Um outro problema que tornou essa política de financiamento desastrosa foi o emperramento no fluxo dos recursos orçamentários governamentais desde a alocação até o pagamento final dos fornecedores. O atraso na sua liberação provocava atrasos de pagamentos das obras realizadas, o que constituía fato gerador de aumento dos custos de investimentos, porque os preços propostos para execução das obras eram inflacionados. Com isso, os custos financeiros elevaram-se, limitando a manutenção da política de endividamento.

2.1. Setor Rodoviário Urbano

Os recursos para o financiamento do transporte rodoviário urbano foram geridos pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos-EBTU, pela Agência Especial de Financiamento Industrial-FINAME e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES. Assim como o transporte metro-ferroviário urbano, um outro complicador da política de financiamento adotada na década de 80 foi a desarticulação entre esses órgãos públicos, chegando ao nível da desinformação mútua sobre os critérios, as prioridades e o valor dos investimentos feitos e suas fontes.

Além disso, inexistiu acompanhamento crítico dos recursos investidos, a começar pelo insuficiente tratamento estatístico, devida e oportunamente desagregados, dos dados financeiros.

Isso dificultou a avaliação de desempenho dos programas e projetos e estimulou apenas o exercício contábil do balanço físico-financeiro do programado, para efeitos orçamentários.

Os investimentos realizados pelo BNDES no transporte rodoviário urbano foram mais significativos para projetos de implantação e melhoramento do Trólebus.

Os recursos investidos em ônibus pelo BNDES foram destinados a projetos em Salvador, Vitória e Aracaju. Por sua vez, os recursos liberados para trolebus foram aplicados em Belo Horizonte, Campinas, Ribeirão Preto, Recife, Santos e São Paulo. A Tabela 05 mostra os resultados dos investimentos realizados em transporte rodoviário urbano.

Tabela 05
 INVESTIMENTOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO URBANO

Cz\$ milhões médios de nov. de 1989

(Constantes)

ANO	ÔNIBUS		TRÓLEBUS		TOTAL
	EBTU	BNDES	EBTU	BNDES	
1978	ND	ND	ND	-	-
1979	ND	ND	ND	-	-
1980	2.500,22	-	-	-	2.500,02
1981	824,48	22,10	-	-	846,58
1982	920,58	34,40	-	-	954,98
1983	432,05	14,56	-	-	446,61
1984	428,03	-	-	11,06	439,09
1985	650,21	4,84	-	113,71	768,76
1986	1.115,60	8,72	-	183,75	1.348,07
1987	451,86	5,24	-	204,40	661,50
1988	ND	90,70	-	94,17	184,87

Fontes: .EBTU. Elaboração do autor. Inflator-IGP/DI médio de nov.89

.BNDES.- Conversão considerando o valor da OTN igual à

UR do BNDES = NCz\$40,076613. Nov.89

- Somente obras civis. O financiamento da FINAME não foi possível obter de
 vido à agregação dos dados.

2.2. Setor Metro-ferroviário Urbano

As principais fontes geradoras dos recursos para investimento no setor metro-ferroviário foram os empréstimos de grande vulto e o financiamento.

Essa política de financiamento adotada fez com que o serviço da dívida abalasse a estrutura financeira da empresa tomadora do empréstimo, quando não prevaleceu o capital próprio. O caso da FEPASA é um típico exemplo desse processo.

Em 1971 coube à primeira administração da FEPASA a tarefa de consolidar a fusão das ex-ferrovias que a constituíram (Companhia Paulista de Estrada de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana), além de dar continuidade aos projetos em execução, voltadas para o transporte de carga. Com o estímulo do governo federal a projetos metro-ferroviários a FEPASA foi motivada a adquirir locomotivas, trilhos e vagões com financiamento da FINAME, elevando a dívida ao final de 1975.

Entre 1975 e 1979 foi implantado o Plano de Modernização de Subúrbios com financiamento da ordem de US\$700 milhões. Foram adquiridos mais vagões e autos de linha e captados recursos para reforço do capital de giro da ordem de US\$270 milhões. Nesse período (1975 a 1979) a dívida passou de US\$325,6 milhões para US\$1.025,2 milhões.

A FEPASA viu-se obrigada a incrementar "a rolagem da dívida" que passou a exigir a tomada de recursos para o pagamento de desembolsos anuais superiores a US\$300 milhões.

A captação direta dos bancos internacionais tornou-se difícil. A solução foi tomar empréstimos no exterior através de agências de bancos brasileiros, os quais eram repassados internamente, pelo mecanismo da chamada "Operação 63".

Ao final do exercício do ano de 1982, a dívida excedeu a US\$1368,4 milhões, com pagamentos anuais de juros e amortizações acima de US\$300 milhões.

Em 1984 a dívida do principal era de US\$1419,5 milhões. Desde essa época a União vem honrando avais externos da FEPASA, sem que houvesse o repagamento pela FEPASA ou pelo governo do estado.

Em dezembro de 1986 o saldo da dívida total (somatória do saldo devedor do principal mais juros e encargos incorridos) alcançava o valor de US\$1806,9 milhões, distribuídos em US\$1744,6 de principal, US\$40,4 de juros e US\$21,2 de encargos.

Desse montante da dívida, 40% foi contraído para o trem metropolitano que integra o sistema de transporte urbano da grande São Paulo (SEPLAN-BRASIL, 1987).

O exemplo da FEPASA foi usado para ilustrar a verdadeira "armadilha" que significou a busca, sem critérios, de recursos não definitivos (operações de crédito) para o financiamento do transporte urbano, obrigando o poder público a efetuar novas operações apenas para a cobertura da dívida.

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU, criada para operar os sistemas federais de trens de subúrbio, a partir de 1984, também não ficou isenta da crescente pressão dos custos de financiamento oriundos de operações de crédito.

Vale relembrar que até o ano de 1984 a responsabilidade da operação dos trens de subúrbio era da RFFSA, através da Diretoria de Transporte Metropolitano.

"A participação das receitas externas na composição das fontes de financiamento dos investimentos da RFFSA/CBTU, passou de 4% em 1979 para 72% em 1984" (Fagnani/Cadaval, 1989.p.21). Ver Tabela 06

Com isso, o endividamento deixou de ser um fonte líquida de recursos para todas as operadoras do sistema metro-ferroviário no Brasil.

A Tabela 07 mostra a situação da dívida consolidada das principais operadoras do sistema metro-ferroviário brasileiro .

TABELA 06
 COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CITU
 EVOLUCAO DAS FONTES DE FINANCIAMENTO
 1980/88

Em cruzados de 1988(1)

Anos	Recursos Próprios	Transferências da União			Financiamentos			Total geral
		Dotações Ordinárias	PRE	Total	Interno	Externo	Total	
1980	22.436.766	-	18.215.988	18.215.988	18.458.330	26.644.080	45.102.410	85.755.165
1981	15.066.742	-	31.957.910	31.957.910	27.138.733	9.846.768	36.985.501	84.010.153
1982	-	-	36.097.908	36.097.908	35.115.552	15.583.223	50.698.775	86.796.682
1983	4.550.884	-	27.315.616	27.315.616	31.758.898	50.658.309	82.417.206	114.283.707
1984	-	10.052.815	17.195.943	27.248.758	18.137.289	118.477.250	136.614.539	163.863.297
1985	-	11.081.204	9.280.220	20.361.424	19.799.644	36.591.453	56.391.097	76.752.521
1986	-	18.664.288	4.779.737	23.444.025	15.856.603	39.972.754	55.829.357	79.273.382
1987	961.051	19.049.232	2.080.933	21.130.165	30.912.856	16.064.620	46.977.476	69.068.691
1988	432.514	19.967.883	1.691.337	21.659.220	11.689.832	4.544.588	16.234.420	38.326.154

FONTE: NT/STU - Secretaria de Transportes Urbanos (Dados de 1980/84).
 NT/SPO - Sistema de Acompanhamento de Programação Orçamentária (Dados de 1985/88).
 Elaboração IESP/FUNDAP. Área de Política Social.
 Inflator: IGP-DI, FGV, Média Anual.

Tabela 07

DÍVIDA CONSOLIDADA DAS OPERADORAS DO TRANSPORTE METRO-FERROVIÁRIO URBANO

OPERADORAS	TOTAL DA DÍVIDA			USmilhões	
	Principal	Encargos	Total	Interna	Externa
METRÔ-SP1	72,40	31,90	104,30	29,10	75,20
METRÔ-RJ2	-	-	1.854,76	1.780,90*	73,86
FEPASA3	2.778,11	88,57	2.866,68	725,53	2.141,15
TRENSURB4	111,44	30,64	142,08	ND	ND
CBTU	624,41	227,21	851,62	352,02	499,60

1- Posição em 31.10.1989.

2- Posição em 31.12.88, valores convertidos pela taxa de câmbio(média ponderada) de dez.88

3- Posição em 30.09.89, conversão pela taxa de câmbio(média ponderada) de set.89.

4- Posição em 23.11.1989.

* Inclui cz\$981.967.443 mil decorrentes da dívida junto à União, em virtude de adiantamentos efetuados do AVISO MF-087/85 e seus sucedâneos, para pagamento de compromissos financeiros externos com aval do governo federal.

Explicitar a dívida sem indicar em que projetos os recursos foram aplicados não permitiria visualizar os reais efeitos dessa fonte tradicional de recursos.

Assim, as Tabelas 08 e 09 resumem os investimentos realizados no total e por operadora no período entre 1978 e 1988.

Tabela 08

INVESTIMENTOS NO TRANSPORTE METRO-FERROVIÁRIO URBANO - GLOBAL

NCz\$milhões médio de 1989

(Constantes)

ANO	METRÔ			TREM URBANO		
	EBTU1	BNDES2	TOTAL	EBTU1	BNDES2	TOTAL
1978	ND	-	-	ND	-	ND
1979	ND	-	-	ND	-	ND
1980	43,34	-	43,34	3,66	121,36	168,36
1981	57,34	-	57,34	9,69	278,50	345,53
1982	24,95	117,21	142,16	23,99	492,02	658,17
1983	13,96	38,34	52,30	82,54	476,00	610,84
1984	-	80,15	80,15	181,68	321,71	583,54
1985	-	563,08	563,08	91,75	179,46	834,29
1986	-	579,91	579,91	26,94	376,65	983,50
1987	-	148,28	148,28	-	547,02	695,30
1988	-	153,01	153,01	15,89	342,60	511,50

Tabela 09

INVESTIMENTOS METRO-FERROVIÁRIAS POR OPERADORA
1978-1988

US\$ milhões médios correntes

OPERADORAS	INVESTIMENTOS REALIZADOS	DEMANDA ATENDIDA/MÊS
METRO-SP	2.225,10	34.855.376
METRÔ-RJ	1.071,72	6.874.192
FEPASA	ND	5.705.521
TRENSURB	127,36	3.069.116
CBTU		
-Rio de Janeiro	823,23	16.192.166
-São Paulo	297,33	17.125.166
-Recife	ND	2.670.250
-Belo Horizonte	137,90	813.416
-DEMAIS:	ND	
.Recife Linha Sul		472.250
.Natal		151.417
.João Pessoa		263.417
.Maceió		93.166
.Fortaleza		884.083
.Salvador		416.083

Fonte: MT- Secretaria de Transportes Urbanos Ferroviários e Diretorias
Financeiras da Empresas.

3. A POLÍTICA TARIFÁRIA E AS FONTES DE RECURSOS PARA CUSTEIO

Antes de entrar na análise dos custos do transporte urbano é importante que se ordene alguns conceitos que estarão sombreado esta análise.

Em primeiro lugar considera-se a operação do transporte, isto é, a materialização do deslocamento, como um processo produtivo próprio. Dele participam a força de trabalho, os meios de produção e o objeto da produção, três elementos básicos para materialização de um processo produtivo com algumas carecterísticas específicas:

- Os meios de produção são constituídos pelos meios de transporte, sistema viário e equipamentos fixos de apoio.

Os meios de transporte do sistema rodoviário são, em sua pesada maioria, propriedade de empresas privadas, ao contrário do transporte ferroviário onde o Estado tem o monopólio. Os meios de transporte estão em contínuo movimento e expostos a ações externas de difícil controle como as condições do sistema viário, as desfavoráveis condições climáticas, e até mesmo as depredações pelo próprio objeto da produção.

Além disso, os meios de produção não são utilizados na sua plena capacidade de produção durante todo o período. A capacidade ociosa no chamado entrepico é um problema muito sério a ser resolvido.

O sistema viário é de propriedade do Estado que é, portanto, responsável por sua implantação, expansão e manutenção. Quanto aos equipamentos fixos de apoio como terminais, abrigos, em geral tem sido o Estado o responsável por sua implantação e manutenção, com raras exceções.

- a força de trabalho está, na sua grande maioria, alocada dispersamente no espaço, em contato individual com o objeto da produção, o homem. Essa especificidade gera problemas na implantação e fiscalização de medidas de racionalização, de segurança e salubridade do trabalho, bem como de treinamento.

- o objeto da produção, o usuário do transporte, aquele que necessita do deslocamento para satisfazer suas necessidades de reprodução como homem, apresenta algumas características específicas importantes que devem ser considerados ao gerenciar uma empresa operadora ou um sistema. Por ser o homem o objeto, participa conscientemente do processo produtivo, coloca-se individualmente frente à oferta e confunde-se com o consumidor do produto, que é o deslocamento.

Destacados os tres elementos do processo de produção do transporte, pode-se concluir que as condições de apropriação de custos e formação de preços são bastante peculiares.

Primeiramente, o controle dos itens de custos variáveis do transporte rodoviário urbano, originados pelas despesas com combustível, lubrificantes, pneus e câmaras, peças e acessórios, está na dependência da manutenção preventiva dos meios de transporte e da infra-estrutura viária, bem como das condições técnico-administrativas do poder público de acompanhar e criticar os dados de dispêndios das empresas.

Soma-se a isso a necessidade do correto controle e da justa estimativa, por exemplo, da quilometragem média rodada, unidade determinante do custo unitário do transporte rodoviário urbano, além de vários outros itens.

Quanto aos custos fixos, a distribuição da frota por distintas faixas etárias, exige especial atenção ao definir os custos de remuneração e depreciação do capital.

No transporte ferroviário urbano a questão torna-se mais complexa, na medida em que a implantação da infraestrutura de uso exclusivo, como no caso do Metrô, exige vultosos investimentos em terrenos, vias permanentes, estações, túneis, material rodante, etc., que são assumidos pelo Estado, através da operadora.

Os custos de manutenção e operação da via exclusiva e de manutenção do sistema de controle da operação são muito elevados.

Os custos de capital originados da captação de recursos para o investimento no sistema viário e nos equipamentos de apoio, em geral, não são contabilizados.

No que se refere às condições de formação de preços, o processo produtivo de transporte apresenta as seguintes características:

- o bem produzido é insubstituível. O consumidor pode reduzir o consumo do leite, da carne, do sapato tipo A, etc. mas não pode fazê-lo com o deslocamento quando se trata de deslocamento a trabalho, a estudo ou a tratamento de saúde. A demanda é cativa e a elasticidade demanda-preço é muito próxima de 0.

- o vendedor, em geral, domina o mercado sozinho (área seletiva) ou divide com mais uma empresa, caracterizando existir uma estrutura monopolista e/ou oligopolista de mercado. No transporte ferroviário urbano o Estado, através da empresa operadora pública, domina 100% do mercado.

Feitas essas considerações gerais, os próximos itens estarão voltados para o comportamento dos custos e tarifas no período 1978-1988, assim como dos subsídios aportados ao mesmo transporte.

3.1 Setor Rodoviário Urbano

A modalidade ônibus é responsável por cerca de 56% das viagens/dia realizadas nos centros urbanos brasileiros. Transportava, em maio de 1988, 625,8 milhões de passageiros por mês nas 27 capitais brasileiras e contava com uma frota operante de 32,2 mil carros.

Pela sua pulverização expressada no grande número de empresas operadoras e órgãos de gerência, analisar as condições de financiamento do custeio do transporte urbano por ônibus torna-se complexo, exigindo um estudo específico e localizado sobre o tema.

Além disso, apesar da força de que dispunha, a EBTU não conseguiu montar um Banco de Dados satisfatório que permitisse acompanhar e avaliar o desempenho dos custos operacionais e das políticas e estrutura de tarifação usadas.

3.1.1. Custos

O aspecto mais importante para o processo de financiamento de custeio do transporte rodoviário urbano é a determinação dos custos operacionais do sistema.

A diversidade de empresas nas mais diferentes condições operacionais e gerenciais e a deficiente estruturação gerencial do poder público leva os órgãos de gerência a adotarem um custo operacional médio que, por um lado, podem repassar ao usuário custos de ineficiência das operadoras e, por outro lado, não transpiram a confiança necessária para mobilizar recursos complementares à receita tarifária, quando esta não for suficiente para cobrir os custos.

É mister que o poder público considere:

- que deve estruturar em cada órgão de gerência do transporte rodoviário urbano uma unidade de acompanhamento estatístico e contábil de forma a ter capacidade para criticar permanentemente os dados de dispêndios entregues pelas empresas operadoras.

- que o processo de crítica dos dados, de um determinado universo de operadoras, deve iniciar pela determinação de coeficientes de consumo técnico e de custo. Nesse sentido a EBTU desenvolveu uma metodologia de cálculo de custos operacionais que, naquele determinado momento histórico, cumpriu uma função de orientação metodológica importante. Para ela, foram calculadas médias dos coeficientes de consumo encontrados nos sistemas mais representativos. De posse desses parâmetros o poder público pode questionar a operação de certas empresas e influir efetivamente sobre elas, motivando ou forçando sua reestruturação.

- que calcular os custos para uma determinada data-base e fixar a tarifação nesse ponto e somente reajustar 6 meses depois (como aconteceu em várias cidades) levou necessariamente a que as tarifas, a partir de um certo momento, se tornassem insuficientes para cobrir os custos em razão da escalada inflacionária.

No período entre dois reajustes tarifários a tarifa permanecia constante e só cobria os custos no período imediatamente após o reajuste. Com isso, a empresa buscava o equilíbrio reduzindo a oferta, à revelia do órgão de gerência, objetivando aumentar o índice de passageiros por quilômetro - IPK (ou aproveitamento) ou deteriorando as condições do equipamento rodante, ao deixar de fazer manutenção ou de providenciar a sua renovação.

A Tabela 10 mostra a evolução dos preços dos insumos básicos para o cálculo do custo operacional no período entre 1986 e 1989.

TABELA 10

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS INSUMOS BÁSICOS PARA O
CÁLCULO DO CUSTO OPERACIONAL (1987 A 1989)

INSUMOS	PREÇOS							
	1986 Cz\$	Z	1987 Cz\$	Z	1988 Cz\$	Z	1989 MCz\$	Z
1 - Veículo								
. AB-CHASSI								
OF-1113/45(1)	228.269,30		ND					
. AB-CHASSI								
OF-1114/45(2)	ND		1.123.041,24		9.357.299,00	733,22	91.509,18	877,94
. CARROCERIA								
MARCOPOLDO(3)	ND		968.624,23		5.148.540,04	431,53	65.401,33	1.170,28
2 - Pneus(4)	6.413,29		21.111,74	229,18	134.583,00	537,48	1.659,92	1.133,38
3 - Câmaras de Ar(5)	333,65		1.706,21	411,38	6.459,62	278,59	74,54	1.053,94
4 - Protetor(6)	ND		820,89		4.958,26	504,01	51,88	946,33
5 - Recapagem(7)	1.190,00		4.049,00	265,10	25.766,00	536,35	410,13	1.491,75
6 - Óleo Diesel(8)	3,10		10,40	235,48	53,90	418,27	0,62	1.050,28
7 - Óleos e Lubri- ficantes(9)	119,97		562,29	368,69	3.085,15	448,65	36,75	1.091,19

OBS.: a) A variação do valor nominal do salário mínimo no período de março/86 (Cz\$ 864,00) a junho/87 (Cz\$ 1.969,92) foi de 145,81%.

b) A inflação (calculada pela FGV-IGP-DI) no período de março/86 a maio/87 foi de 160%.

- 1 - Saiu de linha em 1986.
- 2 - Lançamento a partir de janeiro de 1987 com o preço inicial de Cz\$ 883.487,02; substituiu o modelo OF 1113/45.
- 3 - Montada sobre chassi OF 1114/45 da Mercedes Benz.
- 4 - 11,00 x 22 radial 14 lonas. Preço de São Paulo-SP.
- 5 - 11,00 x 22 diagonal. Preço de São Paulo-SP.
- 6 - 11,00 x 22 radial. Preço de São Paulo-SP.
- 7 - 11,00 x 22 radial. Preço médio de Brasília/Goiania.
- 8 - Preço de bomba no País.
- 9 - Preço da Shell em Brasília.

3.1.2. Tarifas

Poucas são as cidades brasileiras onde se adotou uma política tarifária planejada e consciente.

Para determinação de uma política tarifária, três aspectos principais devem ser considerados e compatibilizados:

- . a receita tarifária deve garantir um grau de cobertura dos custos operacionais compatível com um nível de transferência de recursos públicos acordado com o governo;

- . a estrutura de tarifa, simples e integrada, deve ser equacionada de forma a permitir o equilíbrio, a racionalização e otimização da utilização dos diversos modos de transporte e viabilizar o sistema de integração;

- . o nível de comprometimento de renda do usuário com gastos mensais em transporte deve ser limitado a um nível a ser fixado de acordo com as condições reais de pagamento dos usuários cativos.

As tarifas adotadas, em geral, refletiam apenas a preocupação de repassar os custos operacionais (em geral estimados como valores médios de cada sistema local).

A preocupação com política tarifária era expressada de forma tímida e isolada por alguns órgãos de gerência melhor estruturados. Apesar disso alguns avanços foram obtidos na política tarifária. A grande maioria das cidades tentou eliminar o problema das tarifas inacessíveis para os usuários de linhas mais distantes através da diminuição dos anéis tarifários ou áreas tarifárias e a adoção de tarifa única.

O vale transporte (idéia nascida no seio da Associação Nacional dos Transportes Públicos-ANTP), significou um alívio da pressão da tarifa sobre a renda de uma parte dos usuários cativos e uma forma de assegurar a cobertura dos custos operacionais sem ter que repassar ao usuário. Porém os custos operacionais continuaram subindo, apesar das tentativas de alguns órgãos de gerência de racionalização e melhoria de produtividade.

Relembrando os aspectos conceituais sobre a função do transporte urbano no processo produtivo, para que o processo de deslocamento cumpra sua função de insumo do processo produtivo e possa exercer sua função de processo produtivo em si mesmo, torna-se necessário que as tarifas não pressionem a renda do usuário cativo (mão-de-obra em deslocamento para o processo produtivo), como também as despesas sejam ressarcidas e o capital investido pelas empresas transportadoras seja remunerado.

Para que os aspectos sociais sejam atendidos, a empresa transportadora tem que manter qualidade do serviço e o governo

exigir itinerários não de todo ótimos financeiramente, embora o seja economicamente.

O atendimento dessas necessidades antagônicas indica que as tarifas devem ser calculadas independentemente dos custos, atendendo aos aspectos sociais e de insumo do processo produtivo, enquanto que as despesas racionalizadas do sistema devem ser cobertas por recursos gerados pelas fontes que usufruem do transporte público urbano.

A tabela 11 mostra como evoluíram as tarifas médias do transporte rodoviário urbano nas principais cidades brasileiras entre 1978 e 1988.

3.2. Setor Ferroviário Urbano

Ao contrário do setor rodoviário urbano, a fonte principal de recursos para financiar o custeio dos serviços oferecidos pelos sistemas metro-ferroviários não é a tarifa. A receita tarifária constitui apenas uma pequena parcela das receitas próprias, tornando-se necessária a busca por receitas extra-tarifárias como exploração de áreas comerciais, publicidade, arrendamento dos espaços aéreos, licenciamento de marcas, imagem da Companhia ou Empresa. Os custos são também conceituados diferentemente, de acordo com o tipo de apropriação dos mesmos.

TABELA 11

EVOLUCAO DA TARIFA MEDIA ANUAL DO TRANSPORTE URBANO POR ONIBUS

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1. Aracaju	2,73	7,80	14,00	25,00	75,00	242,50	nd*	1,00	6,20	41,22
2. Belem	2,82	7,70	16,27	35,66	84,78	202,64		1,20	7,00	47,63
3. Belo Horizonte	2,82	6,02	13,66	27,60	91,63	233,73		2,00**	9,00	49,50
4. Boa Vista	3,00	6,33	18,25	31,67	nd	250,00		1,60	10,66	71,36
5. Brasilia	5,79	13,17	26,78	56,37	142,29	387,60		2,30**	13,50	111,22
6. Campo Grande	3,83	8,16	18,33	31,67	67,50	232,50		1,40	7,75	45,00
7. Cuiaba	4,06	8,83	19,75	41,00	85,00	230,00		1,50	7,75	45,00
8. Curitiba	2,75	6,08	15,25	29,00	77,50	183,34		1,40	5,92	36,80
9. Florianopolis	2,96	6,85	15,77	30,27	69,58	205,07		1,20	6,20	39,00
10. Fortaleza	3,23	6,42	15,80	35,45	73,27	235,52		1,10**	5,75	48,14
11. Goiania	3,40	8,83	15,00	33,34	73,34	176,67		1,50	8,00	37,92
12. Joao Pessoa	2,65	5,33	16,33	25,00	58,67	205,00		1,35	6,10	30,00
13. Macapa	3,50	7,75	19,00	31,50	84,46	201,70		1,40	7,50	55,50
14. Naceio	2,53	5,98	17,34	31,40	72,50	188,72		1,60**	7,50	48,17
15. Manaus	4,02	7,92	16,34	33,34	87,50	221,67		1,50	11,60	55,00
16. Natal	2,87	6,00	13,67	32,00	72,40	220,00		1,35	6,75	40,86
17. Porto Alegre	5,10	9,66	24,55	52,72	119,52	267,56		1,60	8,63	57,81
18. Porto Velho	3,00	6,50	17,50	38,34	88,00	262,50		1,50	9,50	50,80
19. Recife	4,59	8,56	20,32	35,01	91,69	284,37		1,50**	7,25	40,20
20. Rio Branco	3,63	7,50	14,50	28,75	66,00	240,00		1,80	9,40	50,00
21. Rio de Janeiro	4,51	11,13	20,92	45,88	91,43	248,34		1,30**	7,67	51,85
22. Salvador	3,48	6,62	13,36	23,23	63,01	192,92		1,45	8,36	47,22
23. Sao Paulo	4,36	9,50	19,00	35,50	85,71	256,00		1,50	10,80	53,13
24. Sao Luis	3,17	6,44	15,74	28,84	94,16	202,85		1,30	7,50	44,75
25. Teresina	2,75	5,83	12,75	33,34	80,00	250,00		1,40	8,44	37,11
26. Vitoria	2,69	6,10	14,12	36,97	78,83	234,23		1,30	6,80	39,29

FONTE: Empresa Brasileira de Transportes Urbanos-EBTU.

Elaborado pelo autor.

* Tarifa predominante.

** Nao disponivel nos arquivos da EBTU.

3.2.1. Custos

Os conceitos usuais de custos do transporte ferroviário urbano são diferentes daqueles usados no transporte rodoviário urbano, tendo em vista que o primeiro apropria diferenciadamente os custos de produção com e sem os itens depreciação, juros, amortização e outras despesas financeiras.

Essa diferenciação se dá em razão da impossibilidade de incluir na planilha de custos, itens como depreciação e remuneração do capital por serem esses de elevadíssimo custo.

Observa-se, no entanto, o uso de conceitos de custos e despesas de maneira incorreta, caracterizando a pouca clareza de conceitos, bem como a falta de padronização.

Todas as operadoras metro-ferroviárias no Brasil apresentam um quadro de déficit operacional, assim como ocorre no mundo inteiro com raras exceções. Essa situação deficitária tem dois motivos. O primeiro, decorre da característica diretamente relacionada aos vultosos investimentos necessários no sistema metro-ferroviário. O segundo, deve-se à decisão política de manter uma tarifa social que não cobre seus elevados custos operacionais, necessários para manter a prestação de serviços com padrão de conforto, rapidez e segurança necessários.

As tabelas 12 a 16 mostram a evolução das receitas e despesas, bem como dos custos e tarifas do Metrô-SP, da CBTU, do Metrô-RJ e da FEPASA respectivamente, no período entre 1978 e 1988.

TABELA 12

CIA. DO METROPOLITANO DE SAO PAULO - METRO
 DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS
 RECEITAS E DESPESAS OPERACIONAIS. TARIFAS

Inclusive: Depreciação, Amortização, Despesas Financeiras e
 Depreciação Pre-Operacional

DISCRIMINACAO	Valores Correntes					
	1983 Cr\$ milhoes	1984 Cr\$ bilhoes	1985 Cr\$ bilhoes	1986 Cz\$ milhoes	1987 Cz\$ milhoes	1988 Cz\$ milhoes
1 - RECEITAS	22.195	62,6	251,6	484,4	3.551,3	36.863,2
. Operacionais	20.983	59,4	210,6	459,2	2.171,7	17.481,0
. Nao Operacionais	1.212	0,9	10,1	25,2	85,1	1.316,5
. Subvencoes	0	0,0	30,5	0,0	1.294,5	18.075,7
. Outros Operacionais	0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
2 - DESPESAS	50.912	203,5	637,5	1.768,7	6.499,9	80.310,7
3 - RESULTADO	(28.717)	(140,9)	(385,9)	(1.284,3)	(2.948,6)	(43.447,5)
4 - COBERTURA COM SUBVENCAO(%)	43,6	30,8	39,5	27,4	54,6	45,9
5 - COBERTURA SEM SUBVENCAO(%)	43,6	30,8	34,7	27,4	34,7	23,4

FONTE: Metro-SP Relatorio de Administracao.

TABELA 13

CIA. DO METROPOLITANO DE SAO PAULO - METRO
 DEMONSTRATIVO DE RESULTADO
 COBERTURA DOS CUSTOS OPERACIONAIS

Exclusive: Depreciação, Amortização, Despesas Financeiras e
 Depreciação Pre-Operacional

DISCRIMINACAO	Valores Correntes					
	1983 Cr\$ milhoes	1984 Cr\$ bilhoes	1985 Cr\$ bilhoes	1986 Cz\$ milhoes	1987 Cz\$ milhoes	1988 Cz\$ milhoes
1 - RECEITAS	22.195	62,6	251,6	484,4	3.551,3	36.863,2
. Operacionais	20.983	59,4	210,6	459,2	2.171,7	17.481,0
. Nao Operacionais	1.212	0,9	10,1	25,2	85,2	1.306,5
. Subvencoes	0	0,0	30,5	0,0	1.294,5	18.075,7
. Outras Operacionais	0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
2 - DESPESAS	26.282	81,5	311,2	1.057,5	3.483,1	44.349,5
3 - RESULTADO	(4.087)	(18,9)	(59,6)	(573,1)	68,2	(7.486,3)
4 - COBERTURA COM SUBVENCAO(%)	84,4	76,8	80,8	45,8	102,0	83,1
5 - COBERTURA SEM SUBVENCAO(%)	84,4	76,8	71,0	45,8	64,8	42,4

FONTE: Metro-SP Relatorio de Administracao.

TABELA 14

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU(1)
RECEITAS E DESPESAS OPERACIONAIS
CUSTOS OPERACIONAIS E TARIFAS

INDICADORES	ANO					NCZ(2)			
	1984	1985	1986	1987	1988	VARIACAO(3)			
						85/84	86/85	87/86	88/87
1 - RECEITAS	-	31.434,57	28.376,37	41.461,97	34.523,75	-	-9,73	46,11	-16,73
2 - DESPESAS	146.068,37	237.965,22	243.103,04	262.217,04	269.488,80	62,29	2,16	7,86	2,77
3 - RECEITA/PASSEIRO	-	0,06	0,06	0,08	0,07	-	0,00	33,00	-12,05
4 - DESPESAS/PASSEIROS	0,31	0,46	0,50	0,51	0,56	48,39	8,70	2,00	9,80
5 - COBERTURA DAS DESPESAS(2)	0,00	13,21	11,67	15,81	12,81	-	-	-	-
6 - CUSTO UNITARIO(3) NCZ(2)/PASS.	0,26	0,32	0,39	0,53	0,79	23,08	21,88	35,90	49,06
7 - TARIFA MEDIA(3) NCZ(2)/PASS.	0,05	0,06	0,06	0,08	0,08	20,00	0,00	33,33	0,00

1 - Inclui dados do TRENSURB.

2 - Moeda Media de janeiro de 1989 - Correcao pelo IGP.

3 - Media ponderada com demanda mensal como peso.

TABELA 15
 FERROVIA PAULISTA S.A. - FEPASA
 DESPESAS E RECEITAS OPERACIONAIS
 CUSTOS E TARIFAS

Em CZ\$ milhares correntes

INDICADORES	ANO				
	1984	1985	1986	1987	1988
1. Receitas(1)					
Operacionais			198.388	579.192	5.501.921
. Tarifarias			47.580	280.424	2.374.694
. Outras				-	-
. Contribuicao do Estado			150.808	298.768	3.127.227
2. Despesas Operacionais			247.060	824.084	6.032.000
3. Resultado(2)					
. sem Contribuicao do Estado			(199.480)	(543.600)	(3.657.306)
. com Contribuicao do Estado			(48.672)	(244.079)	(530.074)
4. Custo Medio (por unidade de Trafego)(3)			CZ\$/Unid./Corr	CZ\$/Unid./Corr	NCZ\$/Unid/corr.
5. Tarifa Media(4) (CZ\$/pass)	0,06	0,22	0,60	4,90	28,90
6. Volume Pass. (quantidade)	72.209.800	76.178.300	86.907.719	84.973.732	68.466.274

1 - Sao incluidos os itens Normalizacao Contabil, Manutencao Via Permanente e Instalacoes de Seguranca
 2 - Sem Depreciacao e Sem Renovacao Teorica
 3 - Sem Depreciacao e Sem Despesas Financeiras
 4 - Media das Tarifas Vigentes no Ultimo Dia do Mes

TABELA 16
CIA. METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO
RECEITAS E DESPESAS OPERACIONAIS

INDICADORES	CZ\$ Milhares Correntes						
	ANO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1. Receitas Próprias		7.193	22.513	64.520	113.588	554.440	4.668.302
. Operacionais		6.336	20.068	53.307	105.071	475.409	3.808.214
. Não Operacionais		857	2.445	11.213	8.517	79.031	860.088
2. Subvenções do Estado		10.494	48.494	188.867	487.197	1.703.521	14.291.240
Sub-Total 1+2		17.687	71.007	253.387	600.785	2.257.961	18.959.542
3. Despesas Oper.		17.775	63.476	229.823	579.299	2.150.084	17.675.961
4. Resultado							
. sem subvenção		(10.582)	(40.963)	(165.303)	(465.711)	(1.595.655)	(13.007.659)
. com subvenção		88	7.531	23.564	21.486	107.877	1.283.581
5. Tarifa Média CZ\$/pass		-	-	-	-	8,00	80,00
6. Custo/pass.		-	-	-	-	-	-
7. Passageiros (quantidade)		117.990.559	110.506.233	97.140.589	104.925.767	94.495.249	82.490.304

Os sistemas metro-ferroviários brasileiros¹ são deficitários. Não somente em virtude do alto custo dos investimentos, como também pela política tarifária adotada.

Um agravamento do já existente déficit operacional, sem que haja cobertura dos custos por outras fontes, acarreta às empresas do setor público, de forma geral:

- . uma imagem pública de ineficiência gerencial;
- . uma redução dos investimentos e da melhoria e expansão desses sistemas

No Metrô de São Paulo a cobertura do custo operacional está reduzindo significativamente, passando de 43,6% em 1983 para 23,4% em 1988. Se forem considerados Depreciação, Despesas Financeiras e Amortização de Despesas Pré-operacionais, estes índices passam para 24,4% e 42,4% respectivamente, mantendo praticamente a mesma proporção de redução.

Neste caso, a queda de cobertura deve-se, principalmente, à evolução das tarifas que não acompanharam a inflação do período, associada a acréscimos de custos em função, principalmente, de alterações na legislação trabalhista e acordos coletivos de trabalho, incidência do FINSOCIAL e diminuição do subsídio da tarifa de energia elétrica de tração.

No caso do Metrô do Rio de Janeiro ainda não foi implantado um sistema de acompanhamento e análise de custos, dificultando sobre

1- Na realidade, o que existem são linhas ou trechos inacabados de linhas que não constituem um sistema propriamente dito. O que mais se aproxima desse conceito é o Metrô de São Paulo que, apesar de não ter conseguido implementar o projeto completo, mantém uma boa integração operacional e tarifária internamente e com outros modos.

maneira a crítica do seu desempenho.

Pela Tabela 16 pode-se ver que as receitas próprias representaram apenas 6,31% do total da receita (Cz73.966.025). A subvenção aportada pelo governo do estado foi três vezes maior do que as receitas próprias.

Observou-se a necessidade do poder público definir claramente se os recursos encaminhados às empresas públicas são para a cobertura de déficits operacionais ou para investimento.

A Ferrovia Paulista S.A.-FEPASA, já implantou um instrumento de repasse de subvenções econômicas que é a Normalização Contábil.

A FEPASA firmou um acordo com o governo do estado de São Paulo, o Acordo-Programa, para instituição da normalização contábil.

Os critérios de aprovação e repasse são fixado periodicamente por uma comissão mista com representantes da FEPASA e secretarias de estado diretamente envolvidas (transportes, fazenda, planejamento).

São definidos os itens de custos que devem compor o cálculo do valor da Normalização Contábil; o método de atualização monetária bem como o limite (percentual da receita operacional) do valor da Normalização Contábil. Ver Anexo 01.

Esse instrumento, no entanto, deve estar vinculado a medidas concretas para evitar a evasão de receitas; ao controle das gratuidades ou o repasse das mesmas às instituições beneficiadoras e/ou interessadas; e à existência de uma unidade de controle e crítica de dados de demanda, de custos e tarifas.

3.2.2. Tarifas

As tarifas aplicadas nos metrôes, trens metropolitanos e trens de subúrbios brasileiros, não são suficientes para cobertura dos custos operacionais gerando déficits que vêm crescendo assustadoramente.

A estrutura tarifária do Metrô-SP contempla diversos tipos de bilhetes exclusivos e integrados com ônibus e ferrovia.

Para os bilhetes integrados, são concedidos descontos maiores, procurando assim beneficiar os usuários da periferia que se utilizam do sistema integrado (mais de um modo de transporte) e geralmente possuem menor poder aquisitivo.

O nível tarifário, bem como o percentual de desconto concedido, embora a elasticidade da demanda seja pequena com relação ao preço, contribue para o equilíbrio e racionalização da utilização dos diversos modos de transporte. Assim, enquanto a oferta (trens em operação) era maior que a demanda, considerados os níveis desejáveis de conforto e segurança, os descontos concedidos pelo Metrô-SP eram maiores e as tarifas eram menores, ou iguais à do ônibus. Atualmente, com a demanda ultrapassando os limites desejáveis de ocupação nas horas de pico, sobretudo na linha Leste-Oeste, a situação se inverte.

Quanto à política tarifária, tem predominado uma tarifa "social" isto é, compatível com o poder aquisitivo da população.

Com a introdução do Vale-Transporte abriu-se a possibilidade de fixar as tarifas em patamares mais elevados, pois a manutenção em níveis baixos estaria financiando as empresas que beneficiam os seus empregados com o Vale-Transporte, na medida em que aquilo

que ultrapassar a esse limite será repassado às empresas.

Sobre a utilização do Vale-Transporte como mecanismo de financiamento do custeio do transporte urbano será tratado nos próximos itens.

O Metrô-RJ não dispõe de uma política tarifária bem definida. O Metrô tem apresentado uma queda na demanda desde 1986 afetando suas receitas tarifárias. Mas essa queda é, também, decorrente da ausência de adequadas política e estrutura tarifária.

Predominam ainda, na administração do Metrô, dúvidas sobre os efeitos de uma redefinição dos níveis tarifários na demanda, em decorrência da rede rodoviária de transporte coletivo no Rio de Janeiro, que é extremamente competitiva na área de influência do mesmo.

Quanto à tarifação dos sistemas vinculados à Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU, pôde-se encontrar a elaboração e aplicação de um modelo de tarifação que reflete uma política tarifária clara e permite identificar um intervalo tarifário no qual a tarifa básica deverá estar contida. Este modelo foi desenvolvido utilizando uma formulação matemática que procura compatibilizar as diferentes diretrizes estabelecidas pela política tarifária da CBTU.

São três os parâmetros básicos que definem os níveis tarifários da CBTU:

"A-participação relativa adequada aos gastos mensais com transportes na renda do usuário (pontos A e B da figura 01):

$$\frac{\text{ALFA 1} \cdot y_m}{50} + T_f + \frac{\text{ALFA 2} \cdot y_m}{50}$$

onde ALFA1 e ALFA2 = grau de comprometimento da renda do usuário com transporte ferroviário, a ser definido pela política governamental;

y_m = renda média mensal do usuário, determinada através de pesquisas periódicas;

T_f = tarifa básica ferroviária;

50 = número de viagens-mês por usuário;

B-taxa de cobertura dos custos médios operacionais (ponto C, figura 01).

$$T_f = \text{BETA} \cdot (\text{Cmf})$$

onde: T_f = Tarifa básica ferroviária

BETA = taxa de cobertura do custo unitário pela tarifa

Cmf = custos médios operacionais unitários do transporte ferroviário urbano;

C-tarifas vigentes nos outros modos de transporte alternativos ou complementares ao sistema ferroviário urbano (ponto D, figura 01).

$$T_f = \text{GAMA} \cdot T_{ma}$$

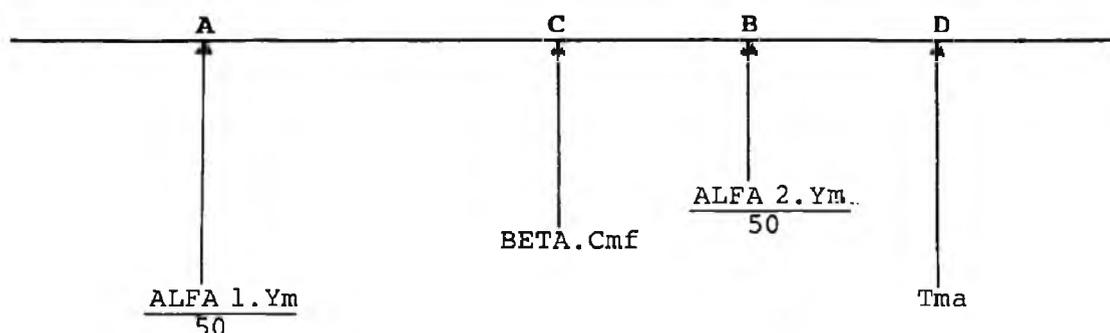
onde: T_{ma} = tarifa do modo alternativo adotada

T_f = tarifa básica ferroviária

GAMA = relação tarifária entre a tarifa ferroviária e a tarifa do modo alternativo, de tal forma que sejam contabilizadas as políticas tarifárias modais e que seja reflexo da adoção de uma repartição modal racional da

demanda e compatível com a capacidade instalada dos diversos modos de transportes. Esta relação deve ser obtida da política governamental local" (Comissão de Operação Metro-ferroviária-ANTP, 1989.p.37-38)

Figura 01:



A aplicação desse modelo apresentado poder ser vista na Tabela 17.

Permanece, no entanto, a pergunta "quem paga a conta?" e sob que condições pagará. O próximo item será dedicado a encontrar respostas para essa pergunta.

Alguns problemas que foram detectados e que deverão ser solucionados antes de sair a mobilizar fontes alternativas de financiamento para o transporte ferroviário urbano merecem ser destacados:

- . algumas linhas de metrô e os trens de subúrbio modernizados estão operando com capacidade ociosa. Há necessidade urgente de adotar medidas de racionalização operacional como a reestruturação das redes dos modos alternativos e principalmente competitivos.
- . ali onde não existe controle de custos ou esteja necessitando de modernização conceitual metodológica deve-se investir priori-

tariamente no institucional como condição para financiamento de investimento expansivo.

. a definição sobre a "novela" da estadualização dos trens de subúrbio só será resolvida quando houver clareza política e definição quantitativa das potencialidades da geração de receitas. Do contrário, a bandeira da descentralização refletirá um mero jogo de empurra de responsabilidades, tanto da esfera do governo federal como do governo estadual.

Nesse sentido, o projeto de Lei nº 1.391 teria que estar respaldado, no mínimo, de estimativas da cobertura do déficit operacional por cada estado. Ver Anexo Ø2.

. as tarifas dos trens de subúrbio poderiam ter o seu patamar mais elevado, pois as taxas de cobertura dos custos operacionais pela tarifa decresceram de 19,0 % em 1984 para 10,0% em 1988. Ver Tabela 14.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS
 APLICACAO DO MODELO PARA DETERMINACAO DE TARIFA
 SITUACAO EM 01/10/89

OPERADOR	YR	YR	1 *YR	2 *YR	Z	C	C	Z	t	t	t	t	t
	(P.S.)	(CZ\$)	50	50		(CZ\$)	(CZ\$)		(CZ\$)	(CZ\$)	ATUAL	MODELO	SOLIC.
			(A)	(B)		(C)	(C)		(D)	(D)			
COTU-STU/RJ	1,80	449,06	0,36	0,54	25	2,69	0,67	80	0,88	0,70	0,30	0,54	0,60
COTU-STU/SP	3,10	773,39	0,42	0,93	60	1,38	0,83	80	0,75	0,60	0,30	0,60	0,70
COTU-STU/BH	3,40	848,23	0,68	1,02	8	4,71	0,38	80	0,80	0,64	0,30	0,64	0,60
COTU-STU/REC	1,70	424,12	0,34	0,51	19	6,09	1,16	80	0,70	0,56	0,30	0,51	0,50
TRENSURB	2,50	623,70	0,50	0,75	25	2,16	0,54	90	0,65	0,62	0,30	0,52	0,70
GER. FORTALEZA	1,70	424,12	0,34	0,51	19	6,09	1,16	80	0,65	0,52	0,30	0,51	0,50
GER. SALVADOR	1,70	424,12	0,34	0,51	19	6,09	1,16	80	0,65	0,52	0,30	0,51	0,50
DEMAIS SUB.	1,70	424,12	0,34	0,51	19	6,09	1,16	80	0,65	0,52	0,30	0,51	0,50

OBS.: PISO SALARIAL DE SETEMBRO/89 - NCZ\$ 249,48

1 E 2 - GRAU DE COMPROMETIMENTO DA RENDA DO USUARIO COM O TRANSPORTE FERROVIARIO

YR - RENDA MEDIA MENSAL DO USUARIO

t - TARIFA BASICA FERROVIARIA

f

50 - NUMERO DE VIAGENS-MES POR USUARIOS

- TAXA DE COBERTURA DO CUSTO UNITARIO PELA TARIFA

4. FONTES ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO

Uma política de financiamento do transporte urbano, deve estar apoiada em conceitos e metodologia de enfoque vinculados ao processo de reprodução do capital.

Isto significa tratar o transporte urbano como um setor produtivo da economia e ordenar a infraestrutura de transportes (equipamentos fixos como vias férreas, rodovias, ruas, avenidas, terminais e abrigos, bem como os equipamentos rodantes como caminhões, ônibus, trens) no conceito de meios de produção.

Assim, o transporte deve crescer na proporção real do crescimento de outros setores importantes para a economia do País, pois ele exerce influência direta e ativa sobre todos os setores da economia, chegando a representar um dos seus fatores de produtividade, de estabilidade e de crescimento.

Nesse sentido, a atenção à infraestrutura do transporte deve estar orientada pelo conceito da produtividade e não unicamente da expansão acriteriosa impulsionada principalmente pela pressão irracional das construtoras.

Portanto, devem ser considerados cinco pontos:

Primeiro, são necessárias estratégias (cenários) de reprodução, os quais devem resultar de uma combinação mais adequada possível de elevação do aproveitamento, manutenção, restauração e investimento.

A experiência francesa de prolongamento de 12 para 15 anos a idade máxima para substituição dos ônibus é um exemplo típico de política de elevação da produtividade do capital.

No Brasil, a vida útil da frota de ônibus urbanos está em torno de 7 anos.

Até 1983, os ônibus urbanos franceses eram sucateados com 12 anos. A RATP, nos últimos anos fez um estudo sobre a atualização da vida útil dos seus veículos, em virtude de sua experiência em obter bons preços no mercado para seus veículos de 12 anos reformados.

A sua frota é composta basicamente de ônibus "Standard", do tipo SC10 de diversas gerações, construídos pela Renault Veículos Industriais.

Essa medida, combinada com outras como o estudo da duração ótima de uma carroceria e sobre a época de reposição de diferentes peças mecânicas como a direção, o freio, o alternador, etc., representou para as operadoras francesas e o sistema em geral um ganho substancial.

Segundo, o interesse social exige investimentos que levem à reprodução intensiva do capital, isto é, com o aproveitamento máximo da capacidade existente.

Terceiro, a reprodução simples do capital exige, dentro do tempo de vida útil do projeto, a existência de organizados e eficientes esquemas de manutenção. Se isso não acontece, a depreciação cresce e decresce o grau de modernidade.

Quarto, falhas e perdas no aproveitamento, na manutenção, assim como na restauração em virtude de ausência de investimentos substitutivos elevam a necessidade de recursos financeiros para assegurar a reprodução da infraestrutura de transporte.

Quinto, a reprodução intensiva do capital investido na infraestrutura de transporte exige a utilização de tecnologia de ponta através do acoplamento entre o procedimento físico do transporte com a transmissão, o armazenamento e o tratamento de informações. A consequência disso é uma renovação ou expansão da infraestrutura de transporte. A avaliação econômica desse processo e a contabilização dos resultados desejados são bastante complexas. O insatisfatório estado de reprodução da infraestrutura de transporte leva que se repense a metodologia e/ou legislação que não considera a infraestrutura de transporte como um item gerador de custos, especialmente o rodoviário.

A reprodução da infraestrutura de transporte urbano deve ser assegurada começando pela sua contabilização. A alocação pura e simples de recursos financeiros no orçamento nas rubricas investimento e manutenção, não estimula os órgãos responsáveis pela infraestrutura a buscar aproveitamento máximo dos recursos.

Ela deveria estar vinculada ao alcance comprovado de determinados objetivos de eficácia e eficiência, anteriormente traçados.

Como parâmetros de eficiência poderiam ser considerados:

- . redução de acidentes e avarias;
- . aceleração no processo de circulação de insumos para a produção (a mão-de-obra é um insubstituível insumo da produção);
- . pontualidade e o conseqüente ganho de tempo (produtivo e individual);
- . elevação da atratividade do transporte coletivo.

Com a descentralização tributária e gerencial do transporte urbano, se criarão condições para um melhor tratamento da infraestrut-

tura do transporte urbano. Vale lembrar que a existência de uma base institucional e técnica é essencial para o sucesso no tratamento da infraestrutura.

Essas observações objetivaram mostrar que a busca de fontes alternativas de financiamento deve passar, primeiro, pela busca do ordenamento conceitual do transporte, da modernização dos métodos de contabilização de custos e pelo fortalecimento administrativo, jurídico e técnico dos órgãos de gerência e das empresas operadoras.

Nos próximos itens serão discutidas as fontes alternativas de financiamento que poderão ser mobilizadas para o transporte urbano.

4.1. Outros Setores Produtivos

Se o transporte coletivo urbano materializa o acesso da mão-de-obra ao capital, os outros setores produtivos beneficiados com o transporte poderiam participar do financiamento do custeio e até de investimento desse transporte.

Até o advento do transporte coletivo urbano, o processo de industrialização estava intimamente ligado à estrutura da habitação, com cada indústria de grande demanda de mão-de-obra mantendo a sua própria "vila industrial" para garantir o acesso da força de trabalho contratada.

Com o desenvolvimento da indústria automobilística e o surgimento dos meios de transporte, o capital se permitiu buscar a competição entre os operários e entre seus próprios concorrentes, deixando de oferecer a moradia, que criava um vínculo forte da empresa com o empregado, para oferecer salários mais atrativos para

trabalhadores residentes em locais mais distantes e só acessíveis com o transporte público.

No Brasil, a participação dos outros setores produtivos no financiamento do transporte coletivo urbano foi concretizada ao final de 1985 com o Vale-Transporte. No entanto, o Vale-Transporte não alcançou a maioria dos seus potenciais usuários e apresenta dificuldades operacionais. "O Vale-Transporte é, hoje, bilhete de passagem que o empregador é obrigado a antecipar ao trabalhador para a utilização efetiva para o pagamento dos deslocamentos residência-trabalho e vice-versa no sistema de transporte público urbano ou com características urbanas(Sant'Anna,1989).

O Vale-Transporte é mecanismo importante de financiamento do transporte urbano, necessitando, apenas, que se assuma politicamente essa posição e se tomem medidas mais claras e efetivas para que isso realmente ocorra, como sugere Sant'Anna:

."desvincular o preço do Vale-Transporte do valor das tarifas, das linhas, dos modos e das empresas é um primeiro passo, simples e de fácil execução com benefícios palpáveis.

.O Vale-Transporte deve valer uma viagem ou módulo-viagem(ou um único Vale-Transporte).

.O Vale-Transporte pode, também, ter seu valor de aquisição calculado de forma a subsidiar parte dos déficits das Câmaras de Compensação e seu valor de resgate, para as empresas operadoras, ajustado de forma a desestimular o uso indevido.

Um preço ligeiramente mais elevado que a tarifa desestimula a compra por parte do empregador, que ao tempo que deve ser fiscalizado pelo Ministério do Trabalho, para cumprir a lei (ver Anexo

03), deve ser desestimulado ao uso indevido.

Um preço de resgate ligeiramente abaixo da tarifa usual desestimula a troca por parte das empresas de ônibus que passariam a aceitar somente o mínimo necessário.

Como exemplos, podemos ver a situação mais simples de uma cidade com tarifa única e uma única empresa operadora onde não haveria problemas. Passamos por cidades com tarifa única e várias empresas onde, por exemplo, com tarifa de NCz\$1,00 o Vale-Transporte poderia custar ao empregador NCz\$1,10 e o valor do resgate para as empresas de ônibus ser NCz\$0,90. O diferencial de NCz\$0,20 formaria um fundo para cobrir os déficits da Câmara de Compensação e seria recolhido a esta, quando da venda dos vales. A Câmara de Compensação deve ser fiscalizada pela comunidade, assim como as tarifas.

Em cidades com várias tarifas o processo seria semelhante, mas estabelecendo-se um valor modular que, nos múltiplos, fizesse o mesmo efeito do apresentado para cidade de tarifa única.

Operacionalmente, os atuais comercializadores dos Vales-Transporte teriam que recolher o diferencial para a Câmara de Compensação e continuar operando normalmente, com um único tipo de Vale, válido para todo o sistema.

No caso das regiões metropolitanas, seria admissível dois tipos de Vales com valores diferentes, um para a cidade e outro para a região metropolitana, à semelhança das fichas telefônicas "locais" e "DDD". Os empregadores teriam o processo de aquisição e distribuição simplificados, com redução de seus custos operacionais e não haveria problema de "validade".

Os trabalhadores passariam a manusear um único tipo de Vale-Transporte (ou no máximo dois tipos) para todo o sistema.

Os operadores também teriam simplificação no processo e o Sistema de Transporte Público seria altamente beneficiado, levando o sistema produtivo a financiá-lo diretamente, a exemplo do que acontece em países mais desenvolvidos como a França, a Alemanha e a Inglaterra, levando a uma otimização do processo e provável redução do custo total do sistema"(SANT'ANNA, 1989).

O problema que deve ser considerado nessa proposta é que o nível de emprego informal no Brasil alcançou um patamar muito elevado, o que o torna, na prática, pouco eficaz nas condições dadas hoje. Ainda não se tem, no Brasil, uma ordem de grandeza segura do número de empregos informais. Mas, a partir dos dados da Pesquisa Mensal de Empregos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, pôde-se chegar a uma aproximação para que se possa estimar a receita de transporte coletivo urbano, tendo o Vale-Transporte como instrumento de participação do setor produtivo no financiamento do custeio do transporte coletivo urbano.

Em outubro de 1989, o número de ocupados na Região Metropolitana de São Paulo era de 7,3 milhões de pessoas, sendo que, deles, 4,5 milhões tinham carteira profissional assinada e 2,8 milhões não possuíam carteira. Somando aos "sem carteira" os que trabalham por conta própria, o número de empregos informais chega a 3,9 milhões. A Tabela 18 mostra os números das principais regiões metropolitanas do País.

Considerando um índice de viagem por habitante de 1,6 em São Paulo, o número de viagens/mês, das pessoas ocupadas seria de

11.766.042, enquanto que o número de viagens/mês geradas pelas pessoas com emprego informal seria da ordem de 6.183.661.

Se se toma o mesmo preço do Vale-Transporte considerado pelo Sant'Anna, de NCz\$1,10, a receita arrecadada pelos Vales-Transporte, nas condições de hoje, seria de NCz\$12,9milhões. A receita não arrecadada alcançaria o valor de NCz\$6,8 ou seja, se estaria perdendo o correspondente a 52,7% da receita do Vale-Transporte.

Uma outra fonte, que já vinha sendo discutida há alguns anos de forma tímida e foi relemburada por ocasião do 7º Congresso da Associação Nacional dos Transportes Públicos-ANTP pela comissão de economia, é a implantação de uma taxa de transporte coletivo.

"Os proprietários de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços, situados ao longo dos corredores de transporte coletivo, desfrutam de uma acessibilidade privilegiada que outros moradores da cidade não possuem. Portanto poderia ser criada uma taxa de transporte coletivo urbano cuja base tributária seria calculada com base em um dos seguintes fenômenos, ou em ambos:

- . a acessibilidade especial dos clientes à rede de transporte coletivo urbana de que dispõem os estabelecimentos comerciais localizados nas áreas lindeiras e que acarretam a elevação do volume de negócios;

- . a acessibilidade dos empregados de que dispõem as empresas na área de influência da rede de transporte coletivo urbano, gerando maior produtividade do trabalho"(ANTP,1989)

Essa proposta exige que se analise os fundamentos constitucionais para criação de taxas. Segundo alguns tributaristas o poder público somente pode criar taxa para aqueles serviços que exigem o uso do poder de polícia do Estado isto é, que geram problemas de segurança ou algum tipo de risco. Consideram, também, que a prestação do serviço público é específico e divisível e só pode ser utilizada pelo usuário do serviço público. Portanto, a taxa criada deve beneficiar aquele que usa diretamente os serviços. O deslocamento não é uso obrigatório das empresas produtivas e, portanto, torna-se difícil justificar a constitucionalidade dessa proposta.

No entanto, poder-se-ia criar, ao invés de taxas, impostos, em razão da competência residual da União, desde que não entre na competência municipal ou estadual. Como exemplos podem ser tomados os impostos sobre atividade comercial ou industrial e o imposto sobre outras atividades produtivas.

O imposto não necessariamente precisa estar vinculado, mas poderia, na exposição de motivos, direcionar ao sistema de transporte urbano. A legislação pode prever o lançamento, a arrecadação e a aplicação dos recursos pelo órgão de gerência local (estadual ou municipal).

TABELA 18

ESTIMATIVA DO No. DE EMPREGOS INFORMAIS
NAS PRINCIPAIS REGIOES METROPOLITANAS DO BRASIL

Cidades	Pessoas Ocupadas 1 (2+3)	Empreg. c/ Carteira 2	Empreg. s/ Carteira 3 (1-2)	Conta Propria 4	Informais (Aproxim.) 5 (3+4)
Recife	1.054.359	525.068	529.291	230.304	759.595
Salvador	901.181	491.603	409.578	193.555	603.133
Belo Horizonte	1.476.176	849.003	627.173	258.207	885.380
Rio de Janeiro	4.613.688	2.574.226	2.039.462	900.988	2.940.450
Sao Paulo	7.353.776	4.584.184	2.769.592	1.095.196	3.864.788
Porto Alegre	ND	ND	-	ND	-
Total	15.399.180	9.024.084	6.375.096	2.678.250	9.053.346

Fonte: IBGE - Pesquisa Mensal de Empregos.

4.2. Usuários das Vias Públicas

Uma outra alternativa de fonte de financiamento para o transporte urbano levantada pela ANTP foi "criar a taxa com base no uso da rede de transporte por automóveis e caminhões, seja para deslocamento, seja para estacionamento.

A comissão, entretanto, alerta para a necessidade de uma definição, em cada cidade, de uma rede básica de transporte coletivo. Tais redes poderiam ser definidas como um conjunto de vias urbanas ou metropolitanas que dariam suporte aos principais fluxos do transporte coletivo e sua caracterização seria objeto de lei específica.

Na verdade, essa medida iria dar força jurídica para tratamento hierarquizado do Sistema Viário Urbano da maioria das cidades brasileiras, que levou à concentração do transporte coletivo urbano em determinados corredores.

Reconhecida, legalmente, a existência de uma rede na qual o transporte coletivo tem prioridade sobre o individual, abrir-se-ia a possibilidade de cobrança de uma taxa dos proprietários de veículos não coletivos que quisessem circular pela rede.

Poder-se-ia pensar em uma cobrança diferenciada, tendo como base a proximidade do corredor em relação ao centro. A destinação dos recursos provenientes da arrecadação da taxa de transporte coletivo seria exclusivamente para investimentos na melhoria da infraestrutura pelas vias, terminais, abrigos, sinalização.

As limitações dessa proposta, mais que as dificuldades de arrecadação, estão na incerteza de aplicação efetiva desses recursos no sistema de transporte urbano.

É necessário que os recursos sejam vinculados para assegurar a eficácia da proposta. Do contrário, ela terá semelhante destino ao do selo pedágio, criado para manutenção das estradas federais. Esses condicionantes, no entanto, são mais de ordem gerencial e não jurídica, o que sugere ser esta fonte mais viável que a anterior.

4.2.1. Hierarquização das Vias

A necessidade de hierarquização das vias é decorrente da necessidade de reprodução da infraestrutura do transporte coletivo urbano, como já foi citado no item anterior. A hierarquização pode contemplar três níveis de vias. Via exclusiva, via de circulação predominante do transporte coletivo e via de uso misto. Essas vias podem compor a rede básica de transporte coletivo urbano que terá prioridade real de manutenção e expansão.

Outros critérios que poderão nortear essa hierarquização são:

- . ligação rodoviária entre pólos de atividades;
- . ligação alimentadora de ferrovias urbanas;
- . via com caráter tradicional de corredor;
- . vias que levam a pontos de transbordo rodoviário;
- . via estruturante.

É importante atentar para a necessidade de elaboração de um instrumento legal específico que poderá conter não somente a hierarquização, como também as restrições de uso e respectivas taxações para aqueles que se utilizarem da rede básica, bem como os critérios de aprovação de recursos para implantação e manutenção dessa rede.

Caberia à regulamentação dessa lei específica, detalhamento dos procedimentos a serem exigidos para contabilização dos custos de reprodução dessas vias nos custos operacionais, bem como das competências do órgão gestor do transporte urbano para acompanhar, criticar e definir os dados de custos da rede básica do transporte coletivo urbano, deixando todo o restante do sistema viário da cidade sob a jurisdição da secretaria de obras do município.

Se essa hierarquização estaria ou não vinculada à elaboração de um plano diretor físico é um problema a ser decidido por cada cidade. Quanto mais flexível for o projeto, mais adequado estará às condições de permanente modificação do tecido urbano da maioria das cidades brasileiras.

Far-se-á necessária a utilização das instituições responsáveis por pesquisas sócio-econômicas periódicas (IBGE, por exemplo), ou aplicação de pesquisas específicas (de placa ou entrevistas em pontos de acesso a vias pertencentes à rede viária básica) para identificar o usuário motorizado que usa obrigatoriamente aquela via como acesso ao seu local de trabalho. Esse procedimento geraria um cadastro de veículos que pagariam adicional ao IPVA para o fim específico de manutenção da rede básica de transporte coletivo.

Quanto à proposta de pedágio urbano, também levantada pela ANTP, pode ser financeiramente interessante, mas economicamente desvantajosa por provocar redução de velocidade comercial, quando não, congestionamento.

4.2.2. Instrumento de Arrecadação

Poder-se-á utilizar os seguintes instrumentos de arrecadação:

- . sobretaxa específica exigível no licenciamento do veículo, com base no cadastro previamente elaborado;
- . destinação legal de parte do IPVA;
- . adicional ao ICMS para o caso dos usuários do transporte de carga (à excessão de veículos leves e utilitários); trata-se de taxar o usuário, isto é, o embarcador ou o receptor da carga, facilmente identificável, através de pesquisa de Nota de Conhecimento nos pontos de acesso ou diretamente nas secretarias da fazenda do estado;
- . pedágio urbano.

4.3. Grupos Lindeiros

Consiste na aplicação de processos e métodos simplificados de distribuição do tributo pelos imóveis beneficiados com projetos de melhoria do transporte coletivo urbano, isto é, a contribuição de melhoria.

"A importância financeira do Tributo pode ser avaliada pelo fato de que sua aplicação pode, sem sombra de dúvidas, se fazer sobre o custo total da obra, aí incluídos os referentes aos projetos e desapropriações. Assim sendo, é de se esperar uma expressiva redução no peso dos encargos financeiros sobre as tarifas, uma vez que o serviço estaria se aproveitando de benefícios até então inaproveitados...Um exemplo dessa proposta foi a aplicação da contribuição de melhoria sobre o trecho inicial da 3ª linha do Metrô de São Paulo (trecho Paraíso a Clínicas).

De grande impacto, gerando valorização significativa dos imóveis, em 1987, representava um montante próximo a 9% de uma arrecadação anual do ICM paulista, ou seja, perto de 4% de todo o ICM arrecadado em um ano no País"(ANTP,1989).

Essa proposta, que já tem amparo constitucional há mais de meio século e foi lembrada pela ANTP e e, segundo tributaristas, constitucional, desde que traga valorização imobiliária pela construção de obras públicas, sendo apto para arrecadar aquela que estiver executando a obra, se a lei assim o disser.

O instrumento de controle poderia ser o plus de valorização imobiliária calculada para efeito de imposto de renda.

Poder-se-ia operacionalizar essa proposta através de convênio entre o governo do estado interessado e a Receita Federal para troca de informações das declarações de imposto de renda.

Para tornar a proposta mais viável, no período de implantação dos projetos, isto é, durante as obras, poder-se-ia reduzir, transitoriamente, a cobrança do IPTU.

4.4. Privatização

A participação do capital de risco de origem privada para financiar o transporte coletivo urbano é outra proposta muito em moda. Há que considerar que a participação do capital privado no transporte urbano se assim for a política adotada, deve ser cuidadosamente regulamentada.

O transporte coletivo urbano no Brasil é definido na Constituição como um serviço público de caráter essencial e, portanto, exige uma base legal sólida, especialmente no que se refere ao instru-

mento da concessão, caso o poder público não o opere diretamente. A concessão implica em uma transferência de atribuições ao empresário privado, hoje com capacidade de aportar recursos próprios e com boas condições de endividamento.

Sem um instrumento legal firme qualquer proposta de privatização pode trazer sérias conseqüências para os cofres do Estado. A Constituição é privativista e veda ao Estado a presença em muitas atividades. Mas é importante que se tenha claro o que significa privatizar.

Adriano Branco diz, muito corretamente, que "em primeiro lugar privatizar é suprimir o paternalismo do Estado, responsável por um sem número de artifícios através dos quais um conjunto significativo de atividades privadas vive, amparado em subsídios, créditos privilegiados e até em "prontos socorros" oficiais, pouco cuidando de sua própria eficiência, já que o poder público paga a conta.

Em segundo lugar, privatizar é a retirada do Estado de muitas áreas de atividade econômica em que ele se meteu indevidamente, competindo com a iniciativa privada, muitas vezes com "cartas marcadas" que lhe permitiam alijar do mercado o concorrente particular, não obstante oferecendo produtos e serviços inferiores ou mais caros...

...Em terceiro lugar, desestatizar é também promover a desverticalização da atividade pública, muito característica das empresas estatais, que, para ampliar a sua própria dimensão e, conseqüentemente, o seu próprio poder (ou o de seus dirigentes) produzem internamente insumos que poderiam adquirir externamente...Final-

mente, desestatizar pode ser também conceder a particulares a prestação de serviços de utilidade pública, conforme prevê o artigo 175 da Constituição Federal, mediante regulamentação, contrato e fiscalização por parte do Estado. É aí fica nítido que falar em desregulamentação quando se trata de serviço de utilidade pública, é uma grande heresia administrativa, que precisa ser bem compreendida para ser adequadamente combatida" (BRANCO, ago.89).

Ao conceder os serviços de utilidade pública o Estado deve continuar responsável por eles o que implica em regulamentá-los e fiscalizá-los.

Assim, solidamente embasada, essa proposta de concessão do transporte urbano a empresas privadas viria substituir o papel que o Estado cumpriu até hoje, de assumir a responsabilidade de reprodução da infraestrutura do transporte urbano.

As perspectivas do poder concedente usar o instrumento da concessão no Brasil para dividir as despesas de implantação e até de operação de projetos de transporte coletivo urbano com o concessionário privado (de trem ou ônibus) são boas no Brasil.

As possíveis resistências que possam haver estão mais ligadas à habilidade técnica e administrativa dos nossos órgãos de gerência, isto é, óbices institucionais do próprio poder público, ao invés de resistência do empresário privado pela incerteza sobre os ganhos que esse empreendimento pode gerar.

Um exemplo de participação do capital de risco da iniciativa privada em transporte coletivo urbano encontra-se no Japão onde se pode encontrar ferrovias privadas. "...nos três maiores centros

metropolitanos - Tóquio, Osaca e Nagoia -, que abrigam 40% de uma população total próxima dos 120 milhões de habitantes, verifica-se que 53,2% dos 30 milhões de viagens diárias motorizadas são atendidas pelo sistema metro-ferroviário, composto essencialmente de metrô (11,6%), ferrovia nacional(17,8%) e ferrovias privadas(23,8%).

O restante fica por conta do transporte individual (29,1%), ônibus(12,5%) e outros(5,3%).

...as ferrovias privadas fazem as ligações centro-periferia. Pode-se verificar que nas áreas centrais, seus terminais se situam próximos a grandes lojas de departamentos e hotéis do mesmo grupo; em seu caminho para os subúrbios e nas periferias urbanas, as linhas passam por grandes conjuntos habitacionais próprios. Em cada estação, assim como em seu entorno, os imóveis de aluguel costumam pertencer à ferrovia, não sendo incomum a própria exploração de comércio varejista local, bares, restaurantes, etc. como uma atividade paralela da empresa ferroviária.

Um exemplo de uma grande grupo é a Kintetsu Corporation. Inicialmente uma pequena ferrovia, Kinki Nippon Railway Company Ltda., fundada em 1910 para servir o distrito de Kinki, no oeste do Japão, é hoje uma organização com ativo próximo a 8,1 bilhões de dólares, vendas anuais de 8,7 bilhões de dólares e 76.000 empregados, a qual evoluiu de sua atividade básica para um complexo de mais de 170 subsidiárias operando no país e no exterior.

Além da empresa ferroviária, com 595 km de linhas, 1823 carros e 11.520 empregados, fazem parte do grupo 14 empresas de ônibus, 28 empresas de táxis e de aluguel de veículos, 5 empresas de trans-

porte de carga, 5 agências de viagens, 26 hotéis, 11 lojas de departamentos, supermercados, 9 empresas de alimentação (entre lojas e restaurantes, 27.489 assentos), 13 empresas de recreação e entretenimento, 20 empresas de revenda de automóveis, 12 imobiliárias e 18 empresas de construção, manufatura e outras atividades...

...A composição societária das empresas ferroviárias, em especial quanto às de maior porte, é formada principalmente por investidores institucionais - grandes bancos, fundos de pensão, distribuidoras de valores, seguradoras, etc....Os subsídios são destinados a propósitos bem definidos, não privilegiam a operação e ademais, vêm decrescendo sensivelmente nos últimos anos. Os repasses de recursos à Japan National Railways-JNR, nos anos fiscais de 1985, 1986 e 1987, foram respectivamente de 4,30 bilhões de dólares, 2,68 bilhões de dólares e 0,68 bilhões de dólares, sobretudo como resultado do já mencionado processo de privatização. Nesse triênio, os metrôes receberam em média 313,8 milhões de dólares anuais para cobrir parte de seus custos de construção. No mesmo período, as transferências governamentais para as ferrovias privadas foram respectivamente de 27,8 milhões de dólares, 29,8 milhões de dólares e 12,6 milhões de dólares para projetos geradores de efeitos externos importantes - construção de trechos de ligação com cidades dormitórias, construção e modernização de ferrovias locais, aumento da capacidade de trechos saturados e para cobertura de déficit operacional de serviços de interesse social. Este último item correspondeu a apenas 2,43 milhões de dólares anuais em média, quantia insignificante se comparada com

o volume de viagens atendidas pelo sistema"(PAIM,1988).

4.5. Locação de Equipamentos

Uma outra proposta apresentada pela ANTP, "trata da adoção de uma sistema de aluguel de equipamentos, em que empresas de controle de capital privado, constituídas para esse fim, comprariam os veículos direto ao fabricante e os alugariam a empresas públicas ou privadas que detivessem concessão ou permissão de linhas de transporte"(ANTP,1989).

Essa proposta, segundo seus autores, poderia reduzir as limitações legais e financeiras das empresas públicas para aquisição de novos equipamentos, bem como permitiria um melhor planejamento da aquisição do material rodante junto às empresas.

Esse mecanismo pode, no entanto, originar elevados custos decorrentes:

- . da inclusão da hora do veículo parado no preço do aluguel;
- . da dependência do locatário às ofertas de equipamentos sofisticados e periodicamente modificados em pequenos detalhes para elevação de preços;
- . do desinteresse das empresas concessionárias do serviço de transporte e seu preposto (o motorista) no manuseio com o veículo;
- . da impossibilidade de controle (pelo locatário e pelo poder público) das práticas de manutenção do equipamento, diluindo-se, portanto, as responsabilidades de acidentes ou elevação do custo operacional;

Na verdade, essa proposta assegura um mecanismo de elevação da rentabilidade do capital e não da produtividade do capital que deve ser o eixo orientador da política de financiamento do transporte urbano no Brasil.

No estudo de casos simulados feito pela comissão, se analisou a rentabilidade desse tipo de proposta.

Foram considerados dois tipos de casos. O primeiro, com o PADRON ARTICULADO e o segundo com o PADRON SIMPLES como veículos a serem alugados.

Considerando os dados operacionais e financeiros estimados com base em dados da CMTC, relatório de atividades, indicados abaixo:

- . Demanda/dia - 100.000
- . Fator de Pico - 8%
- . Tarifa - NCz10,25
- . Receita Operacional Mensal - 1.537,98 OTN/mês
- . Despesa Operacional Mensal - 1.106,25 OTN/mês
- . Resultado 467,73 OTN/mês

O quadro da rentabilidade do aluguel do Padron Articulado seria o seguinte:

- . a locatária estaria propensa a pagar o título de aluguel no valor correspondente ao saldo operacional;
- . com a receita do aluguel no período de 120 meses e despesas administrativas e comerciais totalizando 5% desta receita, o fluxo financeiro da empresa locadora seria de 12,8% ao ano, considerando-se um prazo de depreciação que seria de 7 anos, por analogia ao aplicado nas empresas de leasing.

- . a locadora poderia adquirir o veículo por 30,00 com financiamento da FINAME (80% do investimento total), a juros de 5% a.a. prazo de carência de 12 meses e amortização de 48 meses.

- . o custo de capital da locatária, caso adquirisse o veículo, seria de 390,45 OTN/mês.

- . se a locatária pudesse pagar 310 OTN/veículo, a locadora teria ainda receita para cobrir despesas administrativas, comerciais e financeiras, obtendo um fluxo financeiro de 12,5% a.a.

Para o Padron Simples:

- . o custo mensal do capital para a locatária seria de 260,30 OTN/veículo;

- . a locatária teria que pagar a título de aluguel em torno de 19% do que gastaria com a aquisição do veículo.

4.6. Conversão da Dívida Externa

Outra proposta que surgiu como alternativa de fonte de financiamento do transporte coletivo urbano foi a de conversão da dívida externa em capital de risco.

No entanto, foram consideradas algumas limitações como:

- . a expansão monetária resultante, principalmente da conversão da dívida vencida (via leilão e conversão informal), o que pode provocar um impacto inflacionário após a liberação dos recursos pelo Banco Central;

- . as dívidas do setor público só poderão ser convertidas em investimentos juntos a entidades do setor público de acordo com a Resolução nº 1460 do Banco Central. Ver Anexo 04. Essa obrigatoriedade limita o investimento no setor público fazendo com que os

investimentos sejam direcionados para aquelas empresas de melhor desempenho econômico-financeiro, o que reduziria a eficácia do uso da conversão da dívida externa como mecanismo de financiamento do transporte coletivo urbano.

5. Conclusões

Muitas foram as contribuições isoladas (parte por assimilação de experiências em outros países desenvolvidos e parte pelo processo de aprendizagem que uma crise fiscal e financeira provoca) encontradas durante a fase de levantamento de dados.

Muita foi, também, a desarticulação intrasetorial e intramodal, bem como a falta de padronização dos dados e, o que é mais importante para o estudo em pauta, a utilização de indevida de conceitos como Despesas e Custos, Financiamento e Investimento, Custo Operacional e Custo de Produção.

Constatou-se, também, a existência de um forte corporativismo no seio dos organismos gerenciadores (da política e da operação) do transporte coletivo urbano, o que dificulta a implementação de quaisquer proposta de racionalização institucional e administrativa.

No entanto, se a Secretaria de Planejamento da Presidência da República-SEPLAN, assumir a sua função de Ministério coordenador e não acompanhador de programas e projetos, pode-se vislumbrar a utilização racional do acompanhamento da execução orçamentária das empresas operadoras estatais pela SEST, da potencialidade de fomento do Sistema BNDES e da penetração da EBTU junto aos órgãos de gerência estaduais e municipais.

Essa prática é condição essencial para que o governo federal possa cumprir as funções normativas e de planejamento que lhe reservou a Constituição de 1988.

De qualquer forma, para quaisquer níveis de governo, qualquer política de financiamento a ser adotada, deve ter como eixo central a elevação da produtividade do capital e a viabilização de captação de recursos internos e locais para assegurar a cobertura do investimento e do custeio, bem como de capitais de risco da iniciativa privada, desde que devidamente regulamentada e fiscalizada.

Refêrencias Bibliográficas

- AQUINO, William Alberto Aquino.-Considerações sobre Fontes de Recursos para os Transportes Urbanos. Cópia Xerox. s.d.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP.-Comissão de Operação Metro-ferroviária. Política de Custos Cobertos. Teses de Comissões Técnicas. Trabalho apresentado no 7º Congresso da ANTP. Rio de Janeiro. Maio, 1989
- ,- Relatórios Técnicos do 7º Congresso da ANTP. São Paulo, maio de 1979.
- BRANCO, Adriano Murgel.-Série de Artigos do Jornal "O Estado de São Paulo". Coluna "Espaço Aberto". São Paulo. jul. a out. 1989.
- ,- Desestatização e Desregulamentação. Cópia Xerox. s.d.
- COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS-CBTU.- Síntese do Relatório de Atividades. Vários números. Rio de Janeiro.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO-METRÔ. Departamento de Planejamento. Divisão de Integração de Transportes.-Tarifação e Efeitos na Demanda. Cópia Xerox. Rio de Janeiro, set. 1989.
- EMPRESA BRASILEIRA DE TRANSPORTES URBANOS-EBTU.-Registros. Vários Números. Brasília.
- ,-Relatórios de Atividades. Vários números. Brasília.
- FAGNANI, Ricardo.- Financiamento do Transporte Coletivo Urbano no Brasil. Cadernos FUNDAP. Transportes Coletivos Urbanos. 6(12),p.36-64. São Paulo, jun.1986.

- FAGNANI, Ricardo/CADAVAL, Maurício.- A Política Federal de Transporte Coletivo no Anos 80. Revista de Transportes Públicos, ANTP. a.10(42): 43-58. São Paulo, dez.1988.
- ,-O Novo Cenário da Política Social no Brasil: O Caso do Transporte Coletivo Urbano. Revista dos Transportes Públicos, ANTP. a.11(45): 13-36. São Paulo, set.1989.
- FERROVIA PAULISTA S.A.-FEPASA. Diretoria de Transporte Metropolitano.-Relatório Mensal. Vários números.
- ,-Normalização Contábil. Sumário Executivo. Cópia Xerox. São Paulo. Setembro,1986.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE.-Pesquisa Mensal de Emprego. Outubro,1989.
- MAGALHÃES, Vande Laje.- Política de Tarifação dos Trens Urbanos de Passageiros. Revista dos Transportes Públicos, ANTP. a.10(37): 67-90. São Paulo. setembro,1987.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Secretaria de Transportes Urbanos-STU.- Subsídio ao Transporte Coletivo Urbano: Alternativas de Aplicação. Brasília. Fev.1985.
- PAIM, Luís Carlos Ramos.- Formas não Convencionais de Financiamento dos Transportes Urbanos: As Ferrovias Privadas Japonesas. Revista dos Transportes Públicos, ANTP. a.10(41):19-28. São Paulo. Setembro,1988.
- SANT'ANNA, José Alex/LIMA, Iêda Maria O. - As Funções do Transporte Urbano nas Relações Econômico-Sociais e a Tarifação. Trabalho apresentado do IV Congresso Latino-Americano de Transporte Público y Urbano. Havana/Cuba. Setembro,1989.

SANT'ANNA, José Alex. -Vale-Transporte: Mecanismo de Financiamento ao Sistema de Transporte Público. Cópia Xérox. Brasília. Outubro, 1989.

SEPLAN-BRASIL. Comissão Interministerial. -Equacionamento da Dívida da FEPASA, Garantida pela União. Relatório da Comissão. Brasília. Dezembro, 1987.

SISTEMA BNDES.- Relatório de Atividades. Vários números. Brasília.

ANEXO 01

ACORDO-PROGRAMA FEPASA-FERROVIA PAULISTA S/A.
E ESTADO DE SÃO PAULO PARA TRANSFERÊNCIA DE
NORMALIZAÇÃO CONTÁBIL - EXERCÍCIO DE 1989 E 1990

Em cumprimento ao que dispõe o Decreto Estadual nº 26.772 de 18/02/87 e o Contrato de Empréstimo nº 2857 de 27/07/87, assinado com o "BIRD", Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, constituiu-se uma Comissão com representantes da FEPASA, Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes, Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda e Secretaria de Estado dos Negócios da Economia e Planejamento, para análise dos aspectos que envolvem sua aplicação e formulação do acordo-programa, para fixação da Normalização Contábil a ser transferida pelo Estado, nos exercícios de 1989 e 1990.

Merecem, por parte da Comissão, atenção especial os seguintes pontos:

- os cálculos dos custos evitáveis elaborados pela FEPASA, para os tráfegos de passageiros interior e metropolitano, bem como as implicações para sua aplicação, em face da recente medida de concessão de passes gratuitos a idosos, do transporte de empregados com direito a gratuidade e a existência do trem subúrbio de Santos;
- a necessidade de se melhorar as informações estatísticas, referentes a utilização dos trens de passageiros de interior, na identificação de cada trem e de cada setor de linha;
- o alto volume de evasão de rendas e a expectativa de entrada em operação do novo equipamento destinado à emissão de bilhetes;

ey *M.R.B.* *[assinatura]* *[assinatura]*

- a impossibilidade de imediatas inversões de capitais na melhoria do sistema de trens de passageiros de interior, bem como a supressão desses serviços, quer pelos seus aspectos sócio-econômicos, quer para afastar a possibilidade da ocorrência de monopólio do transporte rodoviário no Estado.

Por estas razões acordaram, os representantes do Estado e da FEPASA, que compõem a Comissão, pela manutenção dos atuais serviços de passageiros de interior de metropolitano e subúrbio.

A par da conclusão a que chegou a Comissão da inaplicabilidade imediata do conceito de Normalização, calculada com base nos custos evitáveis, recomenda ela a aplicação do critério, a seguir expresso, para a apuração da Normalização Contábil, nos exercícios de 1989 e 1990:

1. SERVIÇOS DE PASSAGEIROS INTERIOR-METROPOLITANO E SUBÚRBIO

1.1. Será obtida pelos custos totais, sem renovação e sem gastos financeiros, dos serviços de Passageiros Interior como um todo, dos serviços de Subúrbio e Metropolitano, também como um todo, menos suas Receitas Tarifárias.

1.2. O cálculo do valor da Normalização efetuar-se-á considerando-se os custos totais desses serviços e suas respectivas receitas tarifárias, tomando-se como base os resultados reais do ano de 1987.

Considera-se, para este critério, o desempenho físico e financeiro reais, apurados neste ano de 1987, como padrão para 1989 e 1990.

Handwritten signatures and initials:
M
M.R.B.
[Signature]
[Signature]

O valor assim obtido será atualizado, monetariamente, pela variação média do IPC-Índice de Preços ao Consumidor - para os exercícios de 1989 e 1990, resultando o valor da Normalização a ser paga pelo Estado.

O IPC utilizado será o mesmo empregado nos orçamentos da FEPASA para os exercícios de 1989 e 1990, revisado nos segundos semestres desses exercícios e aprovado pelas Secretarias dos Negócios dos Transportes e Planejamento.

2. SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE CARGA

Estando em fase de desenvolvimento os estudos de mercado e de definição do potencial de tráfego ferroviário, para cada trecho de linha da FEPASA, não recomenda a Comissão a implementação, neste momento, do cálculo de Normalização Contábil para os trechos de linha em que os serviços de carga se mostrem, em princípio, anti-econômicos.

A Comissão recomenda que a FEPASA se responsabilize, até o exercício de 1990, inclusive, pela rentabilidade dos serviços de carga como um todo. E que, nesse interim, complete os estudos de mercado e de potencial ferroviário para cada trecho de sua malha, procedendo a implementação de um sistema estatístico adequado, o que permitirá a determinação dos custos e receitas de cada trecho. Como consequência se poderá definir sua economicidade e viabilizar o cálculo da Normalização para os serviços de carga, em linhas que forem efetivamente anti-econômicas.

3. ASSISTÊNCIA TÉCNICA PARA CUSTOS E TARIFAS

A FEPASA, utilizando os recursos do BIRD, encontra-se em processo

M ...CB at ↓

de contratação de assistência técnica especializada para os assuntos de custos e tarifas. Integra o objeto dessa contratação o exame do problema da Normalização, com utilização dos conceitos de custos evitáveis e exame das estatísticas de produção necessárias.

Com vistas à essa circunstância, recomenda a Comissão que se guarde as conclusões da assistência técnica, para definir-se a metodologia e procedimentos para o cálculo da Normalização a serem aplicados após 1990.

4. TARGETS DO APPRAISAL (ÍNDICES DE DESEMPENHO DO CONTRATO BIRD)

O Appraisal do contrato, assinado com o BIRD, em seus itens 4.26 e 5.01 (C), estabelece que a Normalização Contábil, para Passageiro Interior e Cargas, não ultrapasse 10 e 8% da receita operacional dos exercícios de 1989 e 1990, respectivamente, não limitando o valor para o caso do Metropolitano.

O critério, recomendado e ora exposto pela Comissão, corresponde a um valor, para 1989, no caso de Passageiros de Interior, da ordem de 9,9% da receita operacional da FEPASA, orçada para esse exercício, nos tráfegos de Carga, Passageiros Interior e outras receitas operacionais.

O valor total da Normalização, em 1989, para Passageiros Interior e Metropolitano, pelo critério recomendado pela Comissão, deverá

3

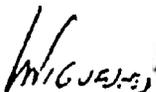
M/C B

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

situar-se a um nível de, aproximadamente, 15% da receita operacional total da FEPASA

COMISSÃO:

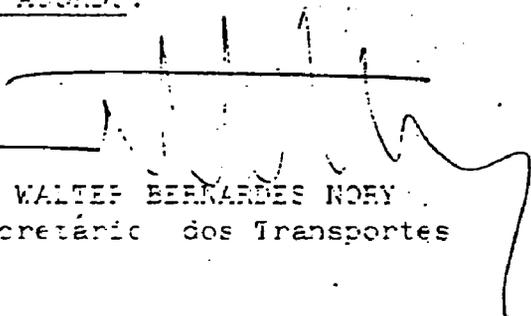

VICTOR MARIA FIGUEIREDO JR.
Pela Secretaria dos Negócios
dos Transportes

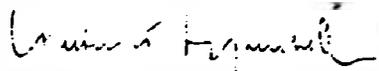

JOSÉ HERMANO MACHADO
Pela Secretaria dos Negócios
da Fazenda

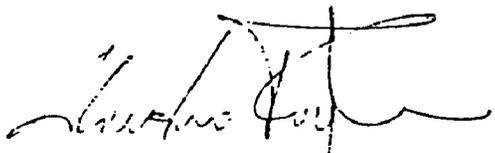

MÁRIO ROQUE BONINI
Pela Secretaria dos Negócios
de Economia e Planejamento


OSWALDO ANTONIO REGAZZINI
Pela FEPASA-FERROVIA PAULISTA S/A.

DE ACORDO:


WALTER BERNARDES NORY
Secretário dos Transportes


FREDERICO MATHIAS MAZZUCHELLI
Secretário de Planejamento


JOSÉ MACHADO DE CAMPOS FILHO
Secretário de Fazenda
CONTRATO FORMIGAS
Estado de São Paulo


ANTONIO CARLOS PIRES CORRAL
Diretor Presidente da FEPASA

ANEXO 02

PROJETO DE LEI

Nº 1.391, de 1988

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 524/88

Dispõe sobre as empresas de transporte ferroviário de passageiros que menciona e dá outras providências.

(As Comissões de Constituição e Justiça, de Transportes e de Finanças.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) transferirão, atendidas exclusivamente as condições previstas nesta lei, à União, a totalidade das ações de sua propriedade, representativas do capital da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Empresa Brasileira de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A (Trensurb).

§ 1º O valor das ações a serem transferidas corresponderá ao apurado em balanço patrimonial especial, levantado no prazo de trinta dias contados da data da publicação desta lei.

§ 2º O valor apurado na forma do parágrafo anterior, convertido no equivalente em Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), constituirá débito da União, a ser compensado, até o exercício financeiro de 1995, com créditos decorrentes de dividendos e de resultados de exercício, bem assim com os relativos a sub-rogação proveniente de operações de crédito interno e externo contratadas até a data da publicação desta lei, inclusive os de que trata o art. 2º do Decreto-Lei nº 2.178, de 4 de dezembro de 1984.

§ 3º As transferências a que alude este artigo far-se-ão mediante a lavratura de instrumento em livro próprio da sociedade, sendo a União representada nos termos do art. 10, item V, letra b, do Decreto-Lei nº 147, de 5 de fevereiro de 1967.

Art. 2º A Procuradoria Geral da Fazenda Nacional convocará, no prazo de oito dias após a lavratura dos instrumentos de transferência de ações, assembléia geral de acionistas para deliberar sobre a cisão do patrimônio da CBTU, e utilização da parcela correspondente, na proporção que vier a ser fixada em ato do Poder Executivo, para constituição do capital inicial das seguintes empresas públicas federais:

I — Empresa de Trens Urbanos de Fortaleza;

II — Empresa de Trens Urbanos de Recife;

III — Empresa de Trens Urbanos de Salvador;

IV — Empresa de Trens Urbanos de Belo Horizonte;

V — Empresa de Trens Urbanos do Rio de Janeiro;

VI — Empresa de Trens Urbanos de São Paulo.

§ 1º Na execução do disposto neste artigo, observar-se-á, respectivamente, o estatuto nos arts. 8º a 10 e 229 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 2º O Poder Executivo disporá, em regulamento, sobre o exercício do direito de opção do pessoal da CBTU para as entidades referidas neste artigo, observadas as normas legais pertinentes à sucessão trabalhista.

Art. 3º Fica a União autorizada a doar:

I — ao Estado do Rio Grande do Sul, as ações representativas do capital da Trensurb;

II — aos Estados do Ceará, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, as ações representativas do capital das entidades a que aludem, respectivamente, os itens I a VI do artigo anterior.

Parágrafo único. A não-aceitação da doação pelos Estados, ou a ausência de manifestação sobre ela, no prazo de noventa dias contados da data de sua formalização, implicará a extinção das entidades referidas neste artigo, na forma estabelecida em ato do Poder Executivo.

Art. 4º À RFFSA, bem assim a quaisquer empresas públicas ou autarquias federais, é facultado transferir, mediante doação sem encargos, os bens imóveis, integrantes dos respectivos patrimônios, indispensáveis, direta ou indiretamente, às operações das entidades referidas no art. 2º.

Art. 5º A União sucederá a CBTU e a Trensurb nos direitos e obrigações decorrentes da lei, ato administrativo ou contrato, bem assim nas demais obrigações pecuniárias, salvo as de natureza trabalhista e previdenciária.

§ 1º A Procuradoria Geral da Fazenda Nacional adotará as providências necessárias à celebração de aditivo, visando à adaptação dos instrumentos contratuais em que sejam partes as entidades referidas neste artigo, aos preceitos legais que regem os contratos em que seja parte a União.

§ 2º Nos aditivos a contratos de crédito externo constará, obrigatoriamente, cláusula excluindo a jurisdição de tribunais estrangeiros, admitida, tão-somente, a submissão de eventuais dúvidas e controvérsias delas decorrentes, à Justiça brasileira ou à arbitragem, nos termos do art. 11 do Decreto-Lei nº 1.312, de 15 de fevereiro de 1974.

Art. 6º São cancelados os débitos de qualquer natureza para com a Fazenda Nacional de responsabilidade da CBTU e da Trensurb, inclusive os relativos a sub-rogação decorrente de garantia concedida pelo Tesouro Nacional, em operações de crédito interno e externo.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará, no prazo de noventa dias, o disposto nesta lei.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.399, de 21 de dezembro de 1987, e demais disposições em contrário.

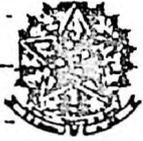
DECRETO-LEI Nº 2.178,
DE 4 DE DEZEMBRO DE 1984

Fixa as bases para o acergimento da Rede Ferroviária Federal S/A — RFFSA, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto no art. 55, item II, da Constituição, decreta:

Art. 1º A partir de 1º de janeiro de 1985, o cumprimento de obrigações financeiras resultante de operações de crédito, internas e externas, contraídas até 31

ANEXO 03



Diário Oficial

REPÚBLICA
FEDERATIVA
DO BRASIL

ANO CXXV — Nº 187

QUINTA-FEIRA, 1 DE OUTUBRO DE 1987

BRASÍLIA — DF

Lei 7.619



Altera dispositivos da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o vale-transporte.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - O ~~caput~~ parágrafo do artigo 1º (VETADO) da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação, revogados o § 2º do art. 1º e o (VETADO) art. 2º, revuando-se os demais:

"Art. 1º - Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que a empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesa de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

Art. 2º -
Parágrafo único - (VETADO)."

Art. 3º - (VETADO).

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 30 de setembro de 1987;
1669 da Independência e 91ª da República.

JOSE SARNEY
Mário André Garcia Placeno

Art. 4º Caberá ao Conselho Penitenciário, proceder na forma do artigo 736 do Código de Processo Penal, depois do que encaminhará o processo ao Juiz das Execuções Criminais que, verificando satisfazer a condenada os requisitos desta lei, declarará extinta a punibilidade e expedirá o competente alvará de soltura.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 10 de dezembro de 1985; 164ª da Independência e 97ª da República.

JOSE SARNEY

Fernando Lyra

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

Institui o Vale-Transporte, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído o Vale-Transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, poderá antecipar ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, mediante celebração de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho e, na forma que vier a ser regulamentada pelo Poder Executivo, nos contratos individuais de trabalho.

§ 1º Equiparam-se ao trabalhador referido no *caput* deste artigo, para os benefícios desta lei, os servidores públicos da Administração Federal direta ou indireta.

§ 2º A concessão do Vale-Transporte cessará caso a convenção coletiva ou o acordo coletivo de trabalho não sejam renovados ou prorrogados.

Art. 2º O Vale-Transporte destina-se à sua utilização no sistema de transporte coletivo público, urbano, intermunicipal ou interestadual com características semelhantes ao urbano, operado diretamente pelo poder público ou mediante delegação, em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

Art. 3º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos nesta lei, no que se refere à contribuição do empregador:

a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;

b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;

c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador.

Art. 4º Sem prejuízo da dedução como despesa operacional, a pessoa jurídica poderá deduzir, do Imposto de Renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do Imposto de Renda sobre o valor das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte, na forma em que dispuser o regulamento desta lei.

Parágrafo único. A dedução a que se refere este artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis nºs 6.297, de 15 de dezembro de 1975, e 6.321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o § 3º do artigo 1º do Decreto-lei nº 1.704, de 23 de outubro de 1979, podendo o eventual excesso ser aproveitado por dois exercícios subsequentes.

Art. 5º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico.

Art. 6º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º A emissão e a comercialização do Vale-Transporte poderão também ser efetuadas pelo órgão de gerência ou pelo poder concedente, quando este tiver a competência legal para emissão de passes.

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.

Art. 7º O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora que comercializar o vale diretamente ou através de delegação, no caso de falta ou insuficiência de estoque de Vales-Transporte necessários ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.

Art. 8º. Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta lei, vedada a cumulação de vantagens.

Art. 9º. Asseguram-se os benefícios desta lei ao empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento integral de seus trabalhadores.

Art. 10. Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data do reajuste tarifário.

Art. 11. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias.

Art. 12. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 16 de dezembro de 1985; 164ª da Independência e 97ª da República.

JOSE SARNEY

Afonso Camargo

LEI Nº 7.419, DE 17 DE DEZEMBRO DE 1985

Reajusta os valores de vencimentos, salários, soldos e proventos dos servidores civis e militares da União, dos Territórios e das autarquias federais, dos membros do Poder Judiciário da União, do Distrito Federal e dos Territórios, do Tribunal de Contas da União, bem como os valores das pensões, e de outras providências.

O PRESIDENTE DA REPUBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º. Os atuais valores de vencimentos, salários, soldos e proventos dos servidores civis e militares da União, dos Territórios e das autarquias federais, dos membros do Poder Judiciário da União, do Distrito Federal e dos Territórios, do Tribunal de Contas da União, bem como os das pensões, decorrentes da aplicação da Lei nº 7.333, de 2 de julho de 1985, ficam reajustados em 75% (setenta e cinco por cento).

Art. 2º. Os atuais valores dos salários fixados para as funções de Assessoramento Superior — FAS, de que tratam os artigos 122 a 124 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, e alterações posteriores, ficam majorados no mesmo percentual fixado no artigo 1º desta lei.

Parágrafo único. O atual montante da despesa com a retribuição das Funções de Assessoramento Superior fica reajustado na mesma proporção prevista neste artigo.

Art. 3º. As gratificações, indenizações e auxílios, cujos valores são fixados monetariamente, bem como a vantagem pecuniária de que trata a Lei nº 7.374, de 30 de setembro de 1955, ficam reajustadas no mesmo percentual fixado no artigo 1º desta lei.

Art. 4º. O valor do soldo de Almirante-de-Esquadra, resultante da aplicação do disposto no artigo 2º da Lei nº 7.333, de 2 de julho de 1985, fica reajustado em 75% (setenta e cinco por cento).

Art. 5º. As atuais diferenças salariais verificadas no enquadramento dos servidores alcançados pelo Decreto-lei nº 2.161, de 11 de setembro de 1984, e pelo artigo 2º do Decreto-lei nº 1.874, de 2 de julho de 1981, ficam igualmente reajustadas com base no percentual fixado no artigo 1º desta lei.

Art. 6º. O valor do salário-família fica elevado para Cr\$ 30.000 (trinta mil cruzeiros).

Art. 7º. A aplicação das normas referentes à opção contida nos artigos 3º, 4º e 7º do Decreto-lei nº 1.971, de 30 de novembro de 1982, na área das autarquias federais de regime especial, restringe-se aos dirigentes das entidades de que tratam as Leis nºs 4.595, de 31 de dezembro de 1964, e 6.385, de 7 de dezembro de 1976, e outras da mesma espécie, cujo regime de remuneração de pessoal não obedeça, integralmente, ao disposto na Lei nº 5.645, de 10 de dezembro de 1970, observadas as disposições regulamentares pertinentes.

Art. 8º. A despesa decorrente da execução desta lei contém a parcela das dotações do Orçamento Geral da União para o exercício de 1986.

Art. 9º. Os órgãos competentes, nas respectivas áreas de atribuição, elaborarão as tabelas com os valores reajustados nos termos desta lei.

Art. 10. Aplicar-se-á o disposto nesta lei, no que couber, nos servidores ativos e inativos, bem como aos pensionistas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal.

Art. 11. Esta lei entra em vigor no dia 1º de janeiro de 1986.

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário, (VETADO).

Brasília, 17 de dezembro de 1985, 164ª da Independência e 37ª da República.

JOSE SARNEY

Aluizio Alves

ANEXO 04

COMISSÃO DAS LEIS DO COMÉRCIO EXTERIOR
- RESOLUÇÕES E.C.B.

- d) nos municípios com densidade populacional superior a 250.000 (duzentos e cinquenta mil habitantes) (condição estabelecida no BCGF para 1985), o Banco Central do Brasil poderá examinar o estabelecimento do horário de atendimento ao público, compreendido entre 10h00 e 16h30, observadas as conveniências locais e as limitações impostas pela integração dos Serviços de Compensação de Cheques e rotinas bancárias.

ii - Delegar competência ao Banco Central para solucionar casos omissos.

iii - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogados, a partir de 22.02.88, as Circulares nºs 400, de 19.10.78, 403, de 07.11.78, no que tange à antecipação para pagamento de beneficiários, e 1.014, de 25.03.86, bem como as disposições da Resolução nº 478, de 26.05.77, relativas ao funcionamento para o público pelas instituições mencionadas no item I desta Resolução.

Brasília (DF), 27 de janeiro de 1988.

D.O.U. de 28/01/88 - Retificação D.O.U. de 02/02/88.

RESOLUÇÃO Nº 1.458

O Banco Central do Brasil, na forma do artigo 9º da Lei nº 4.595, de 31.12.64, torna público que o Conselho Monetário Nacional, em sessão realizada nesta data, tendo em vista o disposto nos artigos 26 e 28 da referida Lei, resolveu:

I - Alterar o item I da Resolução nº 1.287, de 20.03.87, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"I - Admitir que o recolhimento das quantias recebidas na subscrição inicial e nos aumentos de capital em espécie dos bancos comerciais, bancos de investimento, bancos de desenvolvimento, caixas econômicas, sociedades de crédito, financiamento e investimento, sociedades de crédito imobiliário, sociedades de arrendamento mercantil, sociedades corretoras e sociedades distribuidoras de títulos e valores mobiliários seja efetuado em moeda corrente, em Letras Financeiras do Tesouro, em Letras do Banco Central, em Letras do Tesouro Nacional e/ou em Obrigações do Tesouro Nacional."

ii - O Banco Central poderá adotar as medidas julgadas necessárias à execução desta Resolução, nem como permitir o recolhimento de que trata o item I da Resolução nº 1.287, de 20.03.87, com a redação dada por esta Resolução, em outras espécies de títulos públicos federais.

iii - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília (DF), 27 de janeiro de 1988.

D.O.U. de 28/01/88.

COLETADEIRA DAS LEIS DO COMÉRCIO EXTERIOR
- RESOLUÇÕES B.C.B.

RESOLUÇÃO Nº 1.459

O Banco Central do Brasil, na forma do artigo 9º da Lei nº 4.515, de 31.12.64, torna público que o Presidente do Conselho Monetário Nacional, por ato de 28.01.88, com base no artigo 2º, do Decreto nº 94.303, de 01.05.87, "ad referendum" daquele Conselho, tendo em vista as disposições do artigo 4º, inciso VI, da citada Lei, e dos artigos 4º e 14 da Lei nº 4.829, de 05.11.65, resolveu:

I - Estabelecer calendário agrícola para plantio e replantio das lavouras de milho, soja e sorgo, safra de verão 1987/88, destinado a contemplar os produtores efetivamente prejudicados pela estiagem que assola determinadas micro-regiões, no Estado do Rio Grande do Sul, e que já tenham contratado financiamento de custeio ou venham a obter crédito para replantio, conforme documento anexo a esta Resolução.

II - Recomendar às instituições financeiras que, havendo expressa orientação das órgãos de pesquisa e de assistência técnica, dêem preferência absoluta na concessão de créditos destinados ao replantio das lavouras mencionadas no item anterior, relevando, neste caso, para fins de PROAGRO, perdas por evento anterior à data de assinatura do crédito (MCR 19-7-2-d).

III - Determinar que as medidas especiais ora fixadas não poderão beneficiar produtores rurais que tenham praticado:

- a) desvio de recursos para fins não consignados nos orçamentos;
- b) alienação, abandono ou remoção indébita de garantias;
- c) qualquer outra irregularidade grave.

IV - Estabelecer que esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília (DF), 29 de janeiro de 1988.
D.O.U. de 01/02/88.

RESOLUÇÃO Nº 1.460

O Banco Central do Brasil, na forma do artigo 9º da Lei nº 4.515, de 31.12.64, torna público que o Conselho Monetário Nacional, em sessão realizada em 27.01.88, tendo em vista as disposições dos artigos 4º, inciso V e XXXI, e 57, da mencionada Lei, e do artigo 50 do Decreto nº 55.762, de 17.02.65, observadas as normas legais vigentes sobre investimentos estrangeiros no País, resolveu:

I - Aprovar o Regulamento anexo que disciplina a conversão, em investimento no País, de créditos sujeitos a acordos de reestruturação da dívida externa brasileira.

II - O Banco Central do Brasil baixará as normas complementares e adotará as medidas necessárias à execução do disposto nesta Resolução.

III - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Resolução nº 1.416, de 17.11.87, e disposições em contrário.

Brasília (DF), 01 de fevereiro de 1988.
D.O.U. de 02/02/88.

**COLETADEIRA DAS LEIS DO COMÉRCIO EXTERIOR
RESOLUÇÕES B.C.B.**

REGULAMENTO ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 1.460 - DE 01.02.88

**QUE DISCIPLINA A CONVERSÃO,
EM INVESTIMENTOS NO PAÍS, DE CRÉDITOS SUJEITOS A ACORDOS
DE REESTRUTURAÇÃO DA DÍVIDA EXTERNA BRASILEIRA**

CAPÍTULO I

Dos Créditos Externos Objeto de Conversão

Art. 1º - Poderão ser objeto de conversão em investimentos no Brasil, nos termos deste Regulamento, os créditos sujeitos a acordos de reestruturação da dívida externa brasileira, relativos a:

- I - obrigações externas de médio e longo prazos (empréstimos e financiamentos) registradas no Banco Central do Brasil e respectivos encargos;
- II - depósitos em moeda estrangeira constituídos no Banco Central do Brasil relativos a parcelas de principal, vencidas, e respectivos encargos;
- III - depósitos em moeda estrangeira constituídos no Banco Central do Brasil ao amparo do item I da Resolução nº 1.263, de 20.02.87, e respectivos encargos.

Parágrafo único - Os créditos mencionados neste artigo poderão ser convertidos em investimentos tenham ou não sido objeto de cessão os direitos creditícios no exterior ou as correspondentes obrigações no País.

CAPÍTULO II

Das Conversões Sujeitas a Leilão

Art. 2º - As conversões para investimento dos valores contratualmente devidos pelo Banco Central do Brasil ou junto a ele depositados (incisos II e III do artigo 1º) serão realizadas através de leilões em Bolsas de Valores.

§ 1º - O Banco Central do Brasil estabelecerá, para esse fim, periodicamente, dois leilões de conversão, um dos quais destinado a projetos a serem desenvolvidos nas áreas da SUDENE, SUDAM, Espírito Santo e Vale do Jequitinhonha, cuja execução será fiscalizada e atestada pelos Órgãos regionais competentes.

§ 2º - O valor alocado para os leilões destinados a investimentos nas áreas da SUDENE, SUDAM, Espírito Santo e Vale do Jequitinhonha corresponderá a 50% (cinquenta por cento) do total a ser alocado para os leilões, revertendo-se as eventuais sobras para o leilão que se seguir.

Art. 3º - Excetuam-se do sistema de leilão as conversões dos valores contratualmente devidos pelo Banco Central do Brasil ou junto a ele depositados, quando destinadas a investimentos em entidades do setor público, para pagamento de empréstimos amparados pelo Aviso MF nº 30, de 29.08.83, e seus sucedâneos, ou de créditos externos de médio e longo prazos registrados no Banco Central do Brasil, também de responsabilidade dessas entidades.

COLETÂNEA DAS LEIS DO COMÉRCIO EXTERIOR
- RESOLUÇÕES B.C.B.

Art. 4º - Os recursos resultantes das conversões de que trata o artigo 2º deverão ser aplicados unicamente:

- I - na integralização do capital de novas sociedades ou no aumento de capital de sociedades já existentes;
- II - na subscrição de cotas de fundos de Conversão-Capital Estrangeiro.

CAPÍTULO III
Da Dívida dos Setores Público e Privado

SEÇÃO I
Da Dívida do Setor Público

Art. 5º - A dívida registrada no Banco Central do Brasil em nome de entidades do setor público - União, Estados, Distrito Federal, Territórios, Municípios e respectivas Autarquias, Empresas Públicas, Sociedades de Economia Mista, fundações e sociedades por elas controladas direta ou indiretamente - bem como as operações realizadas com base na Resolução nº 63, de 21.08.67, repassadas a essas entidades, somente poderão ser convertidas em investimentos junto a entidades do próprio setor público.

Parágrafo único - Em se tratando de conversão de dívida de entidades da administração direta - União, Estados, Distrito Federal, Territórios e Municípios - os recursos investidos serão necessariamente utilizados para o pagamento de empréstimos amparados pelo Aviso MF nº 30, de 29.08.83, e seus sucedâneos, ou de créditos externos de médio e longo prazos registrados no Banco Central do Brasil, também de responsabilidade de entidades do setor público.

Art. 6º - As conversões para investimento em entidades do setor público respeitarão as restrições e limitações legais e regulamentares vigentes e serão precedidas de manifestação favorável da Secretaria Especial de Controle das Empresas Estatais (SEST) e da Secretaria do Tesouro Nacional (STN).

SEÇÃO II
Da Dívida do Setor Privado

Art. 7º - A dívida registrada no Banco Central do Brasil em nome de empresas ou entidades não compreendidas no artigo 5º poderá ser convertida em investimento em empresas ou entidades do setor privado ou do setor público.

SEÇÃO III
Da Dívida dos Setores Público e Privado
Sob Depósitos Voluntários no Banco Central

Art. 8º - As conversões dos depósitos constituídos no Banco Central do Brasil ao amparo da Circular nº 230, de 29.08.74 e da Resolução nº 432, de 27.06.77, estarão sujeitas ao disposto nos artigos 5º, 6º e 7º, conforme o caso, bem como a todo o seram periodicamente estabelecidos pelo Banco Central do Brasil, que examinará as respectivas propostas conforme a ordem cronológica de sua apresentação.

**CC - ETÁPIA DAS LEIS DO COMÉRCIO EXTERIOR
- RESOLUÇÕES R.C.B.**

Parágrafo único - Executam-se dos tetos referidos no "caput" deste artigo as conversões destinadas a investimentos em entidades do setor público, para pagamento de emissões amparadas pelo Aviso MI nº 30, de 29.08.83, e seus sucedâneos, ou de créditos externos de médio e longo prazos requisitados no Banco Central do Brasil, também de responsabilidade dessas entidades.

**CAPÍTULO IV
Do Registro do Investimento**

Art. 9º - Os investimentos resultantes das conversões de que trata o artigo 2º e seus respectivos registros serão iguais aos valores das propostas que resultarem vencedoras nos leilões.

Art. 10 - O registro do investimento resultante das conversões de que tratam os artigos 3º, 5º, 7º e 8º será igual ao valor de face das obrigações convertidas deduzido do desconto a ser fixado pelo Banco Central do Brasil, que levará em conta, para esse fim, uma vez realizados os leilões de que trata o artigo 2º, os resultados neles obtidos.

Parágrafo único - A diferença entre o valor de face das obrigações convertidas e o valor do registro do investimento, correspondente ao desconto mencionado no "caput" deste artigo, se capitalizada, será considerada como capital nacional.

**CAPÍTULO V
Do Fundo de Conversão - Capital Estrangeiro**

Art. 11 - Os recursos provenientes de conversões, exceto os oriundos da dívida das entidades do setor público, referida no artigo 5º, podem também ser aplicados em valores mobiliários através de "Fundos de Conversão - Capital Estrangeiro", obedecendo as seguintes regras:

- I - as regras de emissão do "Fundo de Conversão - Capital Estrangeiro" serão expedidas e sua transabilidade, no exterior, somente poderá ocorrer na forma e no prazo que vierem a ser estabelecidas pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM);
- II - o "Fundo de Conversão - Capital Estrangeiro" não poderá manter, em sua carteira, mais de 5% (cinco por cento) do capital votante ou 20% (vinte por cento) do capital total de uma única empresa;
- III - os regimes fiscal e de registro de capital estrangeiro obedecerão à Lei nº 4.131, de 03.09.62, aplicando-se, no mais, o disposto no Regulamento - Anexo II à Resolução nº 1.289, de 20.03.87, bem como as disposições que vierem a ser estabelecidas pela CVM.

**CAPÍTULO VI
Do Prazo Mínimo de Permanência**

Art. 12 - O prazo mínimo de permanência no País dos recursos convertidos é de doze anos, contados a partir da data da capitalização dos recursos.

COLETÂNEA DAS LEIS DO COMÉRCIO EXTERIOR
- RESOLUÇÕES B.C.B.

CAPÍTULO VII
Das Remessas para o Exterior

Art. 13 - Os lucros ou dividendos gerados por investimentos de orrentes das conversões são passíveis de remessa, observadas as disposições da Lei nº 4.131, de 03.09.62, e a legislação fiscal aplicável.

Art. 14 - Qualquer remessa ao exterior a título de retorno ou ganho de capital por parte de empresas já com participação de capital estrangeiro estará sujeita a depósito no Banco Central do Brasil, até o montante dos investimentos resultantes das conversões de que trata este Regulamento. Esses valores serão mantidos em depósito, nas condições que vierem a ser estabelecidas, até completar-se o prazo mínimo de permanência dos recursos no País indicado no artigo 12.

CAPÍTULO VIII
Das Vedações

Art. 15 - Em qualquer hipótese, os recursos decorrentes das conversões somente poderão ser destinados a aplicações de risco, vedadas as operações que se assemelham a formas diversas de crédito.

§ 1º - Observado o disposto no "caput" deste artigo, poderão os recursos das conversões ser aplicados em projetos de infra-estrutura, desde que entidades do setor público não assegurem rentabilidade garantida e/ou mercado para os bens e serviços produzidos.

§ 2º - Não serão admitidas conversões para projetos em que fique assegurada, a qualquer tempo, a recompra do investimento por entidades do setor público.

Art. 16 - Não serão admitidas conversões que resultem, direta ou indiretamente, na transferência de controle de empresas ou entidades direta ou indiretamente controladas por pessoas físicas domiciliadas no País, para pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas no exterior.

Art. 17 - Não serão autorizadas conversões quando os participantes nas operações, ou pessoas com as quais mantenham vínculo de controle, tenham efetuado remessas ao exterior a título de retorno ou ganho de capital nos 36 (trinta e seis) meses imediatamente anteriores à data de apresentação do pedido de conversão ao Banco Central do Brasil.

Parágrafo único - Essa vedação não se aplicará quando houver o reingresso no País dos recursos transferidos ao exterior no mencionado período.

Art. 18 - Os recursos resultantes das conversões não poderão ser aplicados pelos participantes nas operações, ou por pessoas com as quais mantenham vínculo de controle, durante o prazo mínimo de permanência dos recursos indicado no artigo 12, na aquisição parcial ou total de investimentos estrangeiros, a menos que o produto da alienação seja reinvestido no País, ficando sujeito às regras deste Regulamento.

**COLEÇÃO DAS LEIS DO COMÉRCIO EXTERIOR
- RESOLUÇÕES R.C.B.**

**CAPÍTULO IX
Das Disposições Gerais e Transitórias**

Art. 19 - O valor dos créditos objeto de conversão já autorizada em investimento poderá ser depositado no Banco Central do Brasil, nas condições que vierem a ser por esta estabelecidas.

Art. 20 - As propostas de conversão apresentadas ao Banco Central do Brasil até 20.07.87 permanecem sujeitas às regras da Carta-Circular nº 1.125, de 09.11.84, cabendo observar os seguintes prazos a contar da data da aprovação deste Regulamento:

- I - no prazo de 30 (trinta) dias, os participantes na conversão deverão confirmar a operação e atender as exigências formuladas pelo Banco Central do Brasil;
- II - no prazo de 60 (sessenta) dias, o Banco Central do Brasil se manifestará conclusivamente sobre as propostas apresentadas;
- III - no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, expirará o período de disponibilidade para levantamento dos recursos depositados, para fins da conversão da que trata o "caput" deste artigo.

§ 1º - A liberação dos depósitos de que trata o inciso III deste artigo observará a ordem cronológica de apresentação das propostas e os lotes mensais que vierem a ser estabelecidos, para esse fim, pelo Banco Central do Brasil.

§ 2º - Observado o disposto no parágrafo anterior, a autorização para levantamento dos depósitos deverá ser utilizada no período que vier a ser indicado pelo Banco Central do Brasil, sendo o qual o direito à conversão estará automaticamente extinto.

RESOLUÇÃO Nº 1.461

O Banco Central do Brasil, na forma do artigo 9º da Lei nº 4.595 de 31.12.64, torna público que o Conselho Monetário Nacional, em sessão realizada em 27.01.88, tendo em vista as disposições do artigo 4º, inciso VI, da citada Lei, e dos artigos 4º e 14 da Lei nº 4.829, de 05.11.65, resolveu:

I - Aprovar os Valores Básicos de Custo (VBC) para diversos produtos, entre 1988, bem como o calendário de liberações, conforme indicado no Anexo I desta Resolução.

II - Divulgar os VBCs convertidos em Obrigações do Tesouro Nacional (ONT), com vistas a manter atualizados os financiamentos de custo.

III - Determinar que os créditos destinados às lavouras de sementes de amendoim e feijão, sejam concedidos com acréscimos de 7% (sete por cento e 8% (oito por cento), respectivamente, sobre o VBC do grão comercial.

**COLEÇÃO DAS LEIS DO COMÉRCIO EXTERIOR
- RESOLUÇÕES R.C.B.**

IV - Determinar que na concessão de crédito de custeio para lavoura de trigo do cerrado deverão ser observados os limites de altitudes indicados nas Recomendações da Comissão Centro Brasileiro de Pesquisa de Trigo.

V - Delegar competência ao Banco Central para expedir normas que se tornem necessárias à execução desta Resolução.

VI - Estabelecer que esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília (DF), 03 de fevereiro de 1988.
D.O.U. de 04/02/88.

RESOLUÇÃO Nº 1.462

O Banco Central do Brasil, na forma do artigo 9º da Lei nº 4.595, de 31.12.64, torna público que o Presidente do Conselho Monetário Nacional, por ato de 09.02.88, com base no artigo 2º do Decreto nº 94.303, de 01.05.87, "ad referendum" daquele Conselho, tendo em vista as disposições do artigo 4º, incisos VI e XVII, da citada Lei, e dos artigos 4º e 14 da Lei nº 4.829, de 05.11.65, resolveu:

I - Prolongar para 29.02.88 o prazo para formalização dos ajustes previstos nas Resoluções nºs 1.352, de 01.07.87, 1.367, de 30.07.87, 1.383, de 27.08.87, e 1.431, de 15.12.87.

II - Delegar competência ao Banco Central para adotar as medidas necessárias à execução desta Resolução.

III - Estabelecer que esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília (DF), 10 de fevereiro de 1988.
D.O.U. de 11/02/88.

RESOLUÇÃO Nº 1.463

O Banco Central do Brasil, na forma do artigo 9º da Lei nº 4.595, de 31.12.64, torna público que o Presidente do Conselho Monetário Nacional, por ato de 10.02.88, com base no artigo 2º do Decreto nº 94.303, de 01.05.87, "ad referendum" daquele Conselho, tendo em vista o disposto no artigo 4º, incisos V e XXXI, da mencionada Lei, e no Decreto-Lei nº 1.578, de 11.10.77, resolveu:

I - Alterar o Anexo "B", da Resolução nº 1.011, de 06.05.85, dando-lhe nova redação.

II - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília (DF), 11 de fevereiro de 1988.
D.O.U. de 12/02/88.