

CLÁUDIO JACQUES LOPES SINOTI

LEASING: UMA OPÇÃO DE FINANCIAMENTO  
ÀS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS.  
ANÁLISE DA RENOVAÇÃO DA FROTA DE  
ÔNIBUS URBANOS, EM SALVADOR (BA), NO  
PERÍODO DE 1989 A 1993.

SALVADOR.  
1994

CLAUDIO JACQUES LOPES SINDTI

LEASING: UMA OPÇÃO DE FINANCIAMENTO AS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. ANÁLISE DA RENOVAÇÃO DA FROTA DE ONIBUS URBANOS, EM SALVADOR (BA), NO PERÍODO DE 1989 A 1993.

Monografia  
Apresentada ao Curso Graduação da  
Escola de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia  
como requisito parcial à obtenção do grau de  
BACHAREL EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

ORIENTADOR : PROF. ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO DA SILVEIRA

SALVADOR  
1994

## AGRADECIMENTOS

Estendo meus agradecimentos às pessoas abaixo, que de forma direta ou indireta contribuíram para que este trabalho fosse executado:

- Professor Antonio Henrique, orientador e amigo, que soube conduzir como Mestre a difícil tarefa de orientar uma monografia. Nas horas de lazer entra em campo o goleiro TONI, talvez sem a mesma categoria do professor. "VAI QUE É SUA TONI".

- Professor Fernando Cardoso Pedrão, que sempre me recebeu de portas abertas, até mesmo em suas horas de folgas, para dar seus sábios conselhos. Desculpe os incômodos do vizinho.

- Professora Iêda, que contagia a todos com a sua alegria e sinceridade, e que serviu de estímulo para que eu superasse os momentos difíceis da vida acadêmica .

Gustavo e Herbert Frank, do SETPS, que nunca hesitaram em me receber e dar informações valiosas para que esta pesquisa pudesse ser concluída.

- A Daniela Costa de Oliveira, namorada, colega e amiga, por sua total compreensão , pela ajuda , pelos conselhos dados e pelo afeto, sem os quais esta caminhada seria muito mais difícil. UM BEIJO.

- Aos meus pais, Sérgio e Maria Luiza, e a meus irmãos, André, Rogério e Daniella, que sempre me auxiliaram , orientaram e compreenderam os meus ideais, me ajudando a crescer cada vez mais.

---

---

S U M A R I O

---

---

APRESENTAÇÃO.....	I
INTRODUÇÃO.....	II
1. Os Conceitos e Formas do Leasing.....	01
1.1 Conceitos Básicos.....	01
1.2 Breve Histórico.....	02
1.3 O Setor de Leasing no Brasil.....	03
1.4 Tipos de Leasing.....	05
1.5 Regulamentação do Leasing no Brasil...	08
1.6 Aspectos Operacionais.....	11
2. O Sistema de Transportes Urbanos de Salvador e a Política Nacional de Transportes.....	14
2.1 Os Transportes Urbanos em Salvador....	14
2.2 Importância Econômica do Setor.....	16
2.3 As Políticas de Financiamento do Transporte Coletivo Urbano no Brasil.....	21
2.3.1 Industrialização Pesada e Padrão Automobilístico-Rodoviário (1956/73).....	22
2.3.2 O II PND e a "Nova Política de Transportes (1974/78).....	23
2.3.3 Recessão e Política Econômica Ortodoxa (1979/84).....	25
2.4 A Realidade Constitucional e as Alternativas de Financiamento.....	27
3. A Renovação da Frota de Transportes Urbanos em Salvador.....	31
3.1 O Projeto de Modernização.....	31
3.2 O Financiamento da Frota.....	35
3.3 O Repasse de Recursos Através da FINAME.....	37
3.4 As Contratações via Leasing.....	38
3.5 As Vantagens e Desvantagens do Leasing.....	39
3.6 A Atualidade e as Novas Perspectivas no Setor de Transportes Urbanos.....	44
C O N C L U S ã O.....	46
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	49
ANEXOS.....	51

---

---

SUMARIO DE TABELAS

---

---

TABELA 2.1

- Gastos Mensais do Sistema de Transportes
- Base Agosto/94 . Fonte: SETPS.....17

TABELA 2.2

- BRASIL : Empréstimos Contraídos para Programas de Transporte Urbano.Fonte:EBTU.....27

TABELA 3.1

- STCO - Renovação da Frota 1989/1992
- Fonte: SMTU/STP.....33

TABELA 3.2

- STCO - Frota por Equipamento
- Fonte: SMTU/STP.....34

TABELA 3.3

- STCO - Evolução dos Dados Operacionais 1988/1992. Fonte: SMTU/STP.....34

TABELA 3.4

- Taxa de Variação de Índices Econômicos e do Valor do Veículo Padrão, Janeiro 86/Julho 88. Fonte: Moreira, 1993.....35

TABELA 3.5

- Participação do Leasing, FINAME e Compra Direta. Período de 1989 a 1993. Fonte: SMTU.....36

TABELA 3.6

- Efeitos Comparativos nos Índices Financeiros LEASING / COMPRA A VISTA / COMPRA FINANCIADA
- Fonte: CIA ITAULEASING.....42

## APRESENTAÇÃO

A apresentação desta monografia, com o tema " Leasing: Uma opção de financiamento as empresas de transportes urbanos. Análise da renovação da frota de ônibus urbanos, em Salvador (BA), no período de 1989 a 1993", deve-se a uma exigência da disciplina " ECO177 - Elaboração de Monografia II", sob orientação do professor Lielson Antonio de Almeida Coelho, sendo um dos pré-requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

A pesquisa foi elaborada entre Julho de 1993 e Novembro de 1994, sob a orientação do professor Antonio Henrique Pinheiro da Silveira. A recompensa maior foi verificar que a produção acadêmica, mesmo nos cursos de graduação, enriquece muito a passagem do aluno pela Universidade, pois o conhecimento adquirido durante o curso pode ser utilizado para a observação da realidade, mesmo que parcialmente.

Fica a ressalva que a pesquisa acadêmica nem sempre tem a compreensão de todos. Em nosso caso, algumas empresas visitadas não responderam a um questionário apresentado, motivo pelo qual deixamos de observar alguns dados que poderiam ser relevantes à pesquisa empreendida.

## INTRODUÇÃO

Após os anos 50, passou a se verificar no Brasil, principalmente nas grandes cidades, um crescente processo de urbanização, sem que, entretanto, houvesse um planejamento adequando o crescimento dos grandes centros aos serviços públicos. Os setores de transportes urbanos incluíam-se como um dos grandes prejudicados no processo, sendo, durante um longo período, marginalizado pelas políticas governamentais e tendo que buscar soluções locais para sua estruturação.

A cidade de Salvador conta atualmente com uma população de mais de 2 milhões de habitantes, sendo um dos principais pólos turísticos do país. Há uma grande demanda pelos serviços de transportes coletivos, principalmente por ônibus, já que a cidade não possui outros meios alternativos. Deste modo, todos os setores produtivos da Região Metropolitana de Salvador acabam por sofrer influências das decisões tomadas no setor de transportes. Um exemplo disto é o "caos" que se torna a cidade quando o serviço fica paralizado.

Em sua última gestão, a Prefeitura Municipal de Salvador, apresentou um projeto de modernização do transporte coletivo por ônibus. Este projeto incluiu um processo de renovação da frota, onde, durante o período de Março de 1989 a Janeiro de 1993, 1.417 novos ônibus foram adquiridos, passando a fazer parte do Sistema de Transportes Coletivos. Quanto a viabilização destas aquisições, constatou-se um crescimento do financiamento através do Leasing, que foi responsável por mais de

50% das operações contratadas.

Partindo da constatação do crescimento do financiamento através do Leasing, o problema de pesquisa foi formulado da seguinte forma : "Quais foram os possíveis fatores econômicos que levaram as empresas de transportes urbanos da cidade de Salvador a optarem pelo Leasing como forma de financiamento?"

Uma das perspectivas que se abrem, frente ao problema de pesquisa, é a de analisar como o Leasing passou a se constituir uma opção aos investimentos produtivos no Setor de Transportes Urbanos, tomando como ponto de referência a renovação da frota de ônibus ocorrida nesta capital.

A estruturação do texto foi feita da seguinte forma: Temos um 1º Capítulo , "Os conceitos e formas do Leasing", onde é feita a conceituação do Leasing, mostrando um breve histórico, aspectos operacionais e a regulamentação das operações de Leasing no Brasil.

No capítulo 2, "O Sistema de transportes urbanos de Salvador e a Política Nacional de Transportes", fazemos um breve histórico da estruturação dos transportes urbanos na cidade de Salvador, além de mostrar a Política Nacional de Transportes, de 1956 até a atualidade.

O capítulo 3, " A renovação da frota de transportes urbanos em Salvador", mostra o processo de modernização dos transportes urbanos nesta capital, passando pela análise do Leasing e seus aspectos operacionais . No final temos as Conclusões e as considerações finais da monografia.



## CAPITULO 1 - OS CONCEITOS E FORMAS DO LEASING

Neste capítulo serão apresentados alguns conceitos básicos, um breve histórico, aspectos operacionais e a forma como estão regulamentadas as operações de Leasing no Brasil.

### 1.1 CONCEITOS BASICOS

O Leasing, ou Arrendamento Mercantil (como é denominado na legislação brasileira), consiste numa operação onde uma Pessoa Jurídica ou Pessoa Física, tendo necessidade de um determinado bem, firma contrato com uma empresa de Arrendamento Mercantil, para que esta adquira o bem em questão e ceda seu usufruto, através de remunerações periódicas e com um prazo determinado.

O fundamento econômico utilizado para explicar a opção pelo Leasing é que "o fato gerador de rendimentos para uma firma é o uso e não a propriedade de um bem"<sup>1</sup>. Para uma empresa, a propriedade <sup>de</sup> um bem não significa necessariamente que sua situação econômica seja favorável, pois elevadas imobilizações podem significar menor produtividade e menor rentabilidade, além de diminuir o capital de giro próprio da empresa. O bem arrendado pode então liberar capital de giro das empresas, além de gerar recursos suficientes para o pagamento das contraprestações.

---

1.SAMANEZ, 1991, pag.13.

## 1.2 BREVE HISTORICO

O Leasing, na forma como é praticado atualmente pelas empresas de Arrendamento Mercantil, surgiu nos Estados Unidos após a II Guerra Mundial. Foi criado inicialmente por Boothe Jr., no Estado da Califórnia (EUA), que para cumprir contrato de fornecimento de alimentos ao exército americano optou pelo aluguel de equipamentos, pois não dispunha de quantia suficiente para comprá-los. Com o sucesso deste empreendimento, criou ele próprio uma empresa destinada ao aluguel de equipamentos, a qual denominou US Leasing.

Houve porém durante a II Guerra Mundial a criação do chamado "Lend and Lease Act", durante o governo de Roosevelt, destinado a garantir ajuda aos países aliados dos Estados Unidos. Esta foi, segundo opinião de alguns autores<sup>1</sup>, a fonte de inspiração para criação do Leasing como forma de financiamento.

Após a II Guerra, e principalmente durante a década de 60, começa ocorrer uma maior intensidade nas operações envolvendo o Leasing, ao mesmo tempo em que instituições bancárias começam a atuar no mercado. Nos Estados Unidos, os bancos começaram a atuar a partir de 1964, em operações onde contratualmente é recuperada a totalidade do investimento feito (full pay out leasing)<sup>2</sup>.

---

1. AFFONSO, 1969.

2. CIA ITAULEASING DE ARRENDAMENTO MERCANTIL - Súmula do Seminário - Introdução - pag.04

### 1.3 O SETOR DE LEASING NO BRASIL

No Brasil, a prática do Leasing teve início no final da década de 60, quando algumas empresas revendedoras de veículos e alguns empresários não ligados ao setor financeiro criaram as primeiras empresas de Leasing. A partir da década de 70, houve a entrada dos "grandes conglomerados financeiros nacionais"<sup>1</sup>, além de uma atuação mais forte no mercado de varejo.

Desde o início, foi uma área do sistema financeiro brasileiro marcada por grande penetração do capital estrangeiro. Isto deve-se ao fato do Leasing ter sido, durante boa parte da década de 70, uma atividade desconhecida das instituições financeiras brasileiras e também porque o setor de bens de capital não possuía ainda a importância econômica que assumiu posteriormente.<sup>2</sup>

Do início até a metade dos anos 70, as atividades vinculavam-se aos bancos comerciais e bancos de investimento estrangeiros já instalados no país. As atividades restringiam-se a operações de arrendamento de veículos, e algumas empresas de leasing vincularam-se diretamente a grupos industriais multinacionais, como foi o caso da Volkswagen.

A partir de 1975 o sistema financeiro brasileiro passou a regulamentar as operações de arrendamento, quando ficaram proibidas as operações de leasing com equipamentos importados e

---

1. BB LEASING S.A - ARRENDAMENTO MERCANTIL. pag.5.

2. BAER, 1986.

ficou limitada em 33% a participação do capital estrangeiro em empresas de leasing, com exceção das empresas estrangeiras já instaladas.

A expansão do setor de bens de capital e o crescimento econômico fez com que o setor de leasing expandisse suas atividades. As empresas começaram a operar com arrendamento de equipamentos pesados e minicomputadores nacionais. Mas a vantagem das empresas estrangeiras ainda era visível, tanto que em 1977, "das vinte maiores empresas de arrendamento no Brasil, dez eram totalmente estrangeiras e responsáveis por 57% do imobilizado em leasing".<sup>1</sup>

A participação dos "conglomerados financeiros nacionais" começou a intensificar-se a partir de 1978, explicada em partes pelas vantagens apresentadas às empresas produtivas em uma situação de crise, especialmente as vantagens fiscais, como veremos a seguir. Outro fato que contribuiu para esta maior participação foi que a política de crédito interno restritiva não se aplicava às operações de leasing, o que tornava estas operações atrativas ao capital bancário.

A associação entre bancos e empresas de leasing deu um novo impulso ao setor, que passou a diversificar cada vez mais sua área de atuação. Atualmente grande parte dos bancos instalados no Brasil operam vinculados a empresas de leasing, como o Banco do Brasil, o Bradesco, o Itaú, o Bamerindus, o Nacional e vários outros.

---

1. BAER, 1986.

#### 1.4 TIPOS DE LEASING

As operações de Leasing são divididas em duas modalidades: O Leasing Financeiro e o Leasing Operacional, que apresentam ainda subdivisões, como mostraremos abaixo.

**A) LEASING OPERACIONAL** - Este tipo de operação envolve locações de objetos móveis, na maioria das vezes entre o fabricante do bem e o usuário, onde o contrato pode ser cancelado se uma das partes estiver interessada. O locador, na maioria das vezes, é quem presta assistência técnica na manutenção do equipamento. Os riscos de obsolescência são arcados pelo arrendador.

Estas operações não são controladas pelo Banco Central, pois as "locadoras operacionais, devido à natureza de suas funções, não se enquadram como instituições financeiras"<sup>1</sup>. O leasing operacional pode ser encontrado nas operações praticadas pela IBM, XEROX, serviços telefônicos, automóveis e outros, tendo como características:

- a empresa fabrica ou é importante distribuidora do equipamento;
- o prazo contratual é geralmente curto ou médio;
- os riscos de propriedade são arcados pelo arrendador;
- a empresa presta serviços de operação e manutenção do bem;
- uma das diferenças da locação simples é que o leasing permite a opção de compra, relocação ou devolução do equipamento no final do contrato.

---

1. SAMANEZ, 1971, pag.16.

B) LEASING FINANCEIRO - é chamado no Brasil de Arrendamento Mercantil, sendo uma operação financeira na qual uma empresa (arrendante) atua como intermediária, adquirindo bens de acordo com as especificações do usuário (arrendatário). O arrendatário, em contrapartida, fica comprometido a pagar contraprestações periódicas (que incluem juros), podendo ainda optar, no final do contrato, pela compra, devolução do bem ou renovação do contrato.

O contrato firmado não pode ser cancelado por nenhuma das partes, e sua duração é normalmente menor que a vida útil do bem arrendado. Ao contrário do Leasing Operacional, o arrendatário arca com o risco de obsolescência do bem, pois caso opte pela devolução do bem ao término do contrato, está obrigado por contrato a garantir o preço mínimo de revenda igual ao valor residual contratual.<sup>1</sup>

As etapas da contratação do Leasing Financeiro são as seguintes:

1. O arrendatário escolhe os bens, negocia os preços e faz pedido pró-forma ao fornecedor.
2. O arrendatário faz a seleção da empresa de Leasing, onde é firmado o contrato. A arrendadora então emite a Ordem de Compra seguindo as instruções da Arrendatária.
3. Após emissão da ordem de compra, a fornecedora entrega os equipamentos ao arrendatário, que assina então o TRA (Termo de Recebimento e Aceitação).

---

1. Neste caso, a diferença, para mais ou para menos, entre o preço de venda e o valor residual é transferida para a Arrendatária.  
CIA ITAULEASING DE ARRENDAMENTO MERCANTIL.

4. A empresa arrendadora paga ao fornecedor, tendo início a vigência do contrato de leasing.

5. A arrendatária paga os aluguéis periódicos, fazendo ao final do contrato a opção desejada entre compra, devolução ou renovação do contrato.

O Leasing Financeiro apresenta ainda outras modalidades, abaixo especificadas:

- **LEASEBACK** - Operação pela qual uma empresa vende bens de seu ativo a uma arrendadora, que promove o arrendamento ao ex-proprietário, com opção de compra exercitável no término do prazo contratual.
- **SUBARRENDAMENTO** - Através do subarrendamento, empresas de Leasing que atuam no Brasil podem contratar operações com entidades no exterior, que repassam o bem a uma subarrendatária no Brasil. A operação depende de prévia autorização do Banco Central do Brasil. A arrendadora no Exterior e a subarrendatária no País não podem ser empresas coligadas ou interdependentes.
- **LEASING DE BENS MOVEIS** - Operações que envolvem bens classificados como bens móveis nos ativos fixos das empresas, como: instalações, móveis, automóveis, máquinas, serviços, etc.
- **LEASING IMOBILIARIO** - Operações que envolvem terrenos com edificação concluída ou a ser efetivada, podendo financiar a construção do projeto inicial até o seu término.
- **LEASING IMPORTAÇÃO** - Operações onde bens de capital produzidos

no exterior são arrendados a firmas com sede no Brasil, através de empresas de Leasing ou autorizadas a praticá-lo

- LEASING PARA PESSOAS FISICAS - Estas operações são feitas basicamente com profissionais liberais que atuam no setor de serviços, pois os benefícios fiscais só poderão realizar-se com pessoas físicas possuidoras do "Livro Caixa", como por exemplo Motoristas Autônomos, Médicos, Dentistas e Advogados.

- LEASING AGRICOLA - Tem as mesmas características do destinado a pessoas físicas, tendo como especificidade intervalos de pagamento superiores a seis meses para que a operação esteja adequada às atividades agrícolas.

#### 1.5 REGULAMENTAÇÃO DO LEASING NO BRASIL

Na década de 60 começaram a operar as primeiras empresas com atividades dedicadas ao Leasing no Brasil. Mas o impulso a essas atividades deu-se somente nos anos 70, quando ocorreu a regulamentação da gestão das operações de Leasing, propiciando condições para o crescimento ordenado.

A lei 6.099, de 12 de setembro de 1974, "dispõe sobre o tratamento tributário das operações de arrendamento mercantil, e dá outras providências". No artigo 19, parágrafo único, "considera-se arrendamento mercantil a operação realizada entre pessoas jurídicas, que tenha por objeto o arrendamento de bens adquiridos a terceiros pela arrendadora, para fins de uso próprio da arrendatária e que atendam às especificações desta."



O artigo 79 subordina as operações de arrendamento mercantil "ao controle e fiscalização do Banco Central do Brasil, segundo normas estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional", ficando evidenciado o caráter financeiro da operação.

De acordo com a competência que lhe foi atribuída pela Lei 6.099, o Conselho Monetário Nacional baixou a Resolução nº 351 do Banco Central do Brasil, que "disciplina as operações de arrendamento mercantil, define a competência e regula a atuação das sociedades autorizadas à prática dessas operações."

As operações de arrendamento mercantil ficam previstas para pessoas jurídicas "registradas no Banco Central, que tenham como objeto social exclusivo a prática de operações de arrendamento mercantil". Além disto, constam exigências de capital mínimo, de departamento técnico estruturado, de constituição sob a forma de Sociedade Anônima e da aprovação dos administradores pelo Banco Central, que caracteriza "o disciplinamento do setor e a não-autorização quanto ao ingresso de pequenas empresas de locação existentes, sem o mínimo suporte financeiro e de pouca expressão no mercado."<sup>1</sup>

A Resolução define ainda diretrizes quanto a:

#### A) CONTRATOS DE ARRENDAMENTO.

- Devem conter a perfeita discriminação dos bens;
- O pagamento das contraprestações deve dar-se em períodos não superiores a um semestre, e o prazo de vencimento do contrato deve estar determinado;

---

1. SAMANEZ, 1991, pag. 21.

- o direito da empresa arrendatária de, no vencimento do contrato optar pela devolução do bem, pela renovação do contrato ou pela aquisição dos bens arrendados;

- critérios quanto ao reajuste das contraprestações e quanto a fixação do preço do bem, em caso de opção de compra pela arrendatária.

#### **B) OPERAÇÕES DE ARRENDAMENTO**

" Poderão ser objeto de arrendamento, exclusivamente, bens imóveis de produção nacional classificáveis no ativo fixo adquiridos pela sociedade arrendadora para uso próprio da arrendatária em sua atividade econômica e que atendam às especificações desta". Os bens de produção estrangeira ficam subordinados a regulamentação do Conselho Monetário Nacional.

#### **C) LIMITES OPERACIONAIS**

- As sociedades arrendadoras devem destinar no mínimo cinquenta por cento do valor global de suas operações de arrendamento mercantil a empresas com sede no Brasil e controladas majoritariamente por capitais privados nacionais;

- Deve existir diversificação das operações de arrendamento mercantil, não devendo nenhum cliente isolado ser responsável por mais de dez por cento das aplicações da sociedade arrendadora;

#### **D) NORMAS CONTÁBEIS**

As receitas e despesas das operações ativas e passivas

devem ser escrituradas da seguinte forma:

- "serão registradas como receita de arrendamento as contraprestações previstas no contrato de arrendamento";
- constarão como despesas de arrendamento as parcelas de depreciação dos bens arrendados ou destinados a arrendamento, além dos encargos financeiros que incidirão sobre as operações passivas contratadas;
- "o prejuízo contábil decorrente do exercício de opção de compra não será dedutível";
- a escrituração das receitas e despesas deve ser feita com base no regime de competência, "em função dos prazos de vencimento das operações que lhes derem origem".

Em 13 de dezembro de 1984, através da Resolução 980 do Banco Central do Brasil, as operações de Leasing estenderam-se às pessoas físicas, restringindo-se aos setores agropecuários, às firmas individuais, aos profissionais liberais e aos trabalhadores autônomos.<sup>1</sup>

#### 1.6 ASPECTOS OPERACIONAIS

Os aspectos operacionais diferenciam-se de outras formas de financiamento, principalmente por situar-se como uma forma mista de financiamento e locação. O processo operacional pode ser subdividido nas etapas a seguir :

---

1. Os grifos encontrados neste ponto são da própria Legislação Brasileira de Leasing.

- A empresa arrendatária escolhe um equipamento que atenda suas necessidades ,negociando preço, condições de entrega e outros aspectos comerciais da compra do equipamento. A arrendatária então contacta a empresa arrendadora, para que esta verifique dentro das normas ditadas pelo Banco Central se o equipamento desejado pode ser objeto de um contrato de leasing;
- Verificadas as restrições legais, a arrendatária e a arrendante negociam os detalhes da operação a ser acordada, onde ficam especificados o prazo da operação, o valor das contraprestações, o valor residual, o valor dos seguros e os impostos . Normalmente a formalização é feita através de uma Proposta de Operação, entregue à empresa arrendante;
- Com a posse da Proposta de Operação, a Sociedade de Arrendamento faz a análise do limite de crédito, muitas vezes calculado sobre a "saúde financeira" da empresa, mostrada no Balanço Patrimonial. A partir desta análise o contrato pode ser firmado, devendo seguir as normas da Resolução 351 do Banco Central;
- Com a assinatura do contrato, a Sociedade de Arrendamento emite a autorização de compra ao fornecedor. O fornecedor entrega o bem ao arrendatário juntamente com a Nota Fiscal, onde aparece a Sociedade de Arrendamento como comprador. A arrendatária faz a emissão do Termo de Aceitação, que é um comprovante de recebimento do bem acordado;
- Inicia-se então o período de Arrendamento, quando a arrendatária deve cumprir as normas pré-estabelecidas no contrato até o final deste, onde pode ser exercida a opção de compra,

a renovação do contrato ou devolução do bem à arrendante.

Quando as Sociedades de Arrendamento estão associadas a bancos, a análise de crédito equivale à análise feita a financiamento de médio e longo prazo, onde é calculada a capacidade de pagamento pela arrendatária. Entraremos em maiores detalhes no capítulo 3, onde serão analisados os aspectos operacionais do Leasing no setor de transportes públicos.

## CAPITULO 2 - O SISTEMA DE TRANSPORTES URBANOS DE SALVADOR E A POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTES

Este capítulo tem por objetivo mostrar como está estruturado o sistema de transportes públicos na cidade de Salvador e mostrar qual o tratamento dispensado pelo Governo Federal ao setor de transportes públicos no Brasil.

### 2.1 - OS TRANSPORTES URBANOS EM SALVADOR

Contando atualmente com uma população que ultrapassa dois milhões de habitantes, Salvador é uma cidade que, além de Centro econômico do Estado da Bahia, vem se firmando como um dos grandes pólos turísticos do país. Verificam-se altas taxas de crescimento populacional, que "aliado aos padrões de urbanização da cidade, tem resultado em uma forte pressão sobre o transporte coletivo".<sup>1</sup>

As raízes dos transportes urbanos em Salvador datam do século passado, quando a lei nr.223 de 03 de maio de 1845 tratava do estabelecimento de gôndolas (diligência puxada por animais). Em 1851 duas linhas iniciaram suas atividades, "uma da Cidade Alta até a Barra, e a outra das Pedreiras até o Bonfim"<sup>2</sup>. Em 1866 surgiu em Salvador o serviço de diligência sobre o trilho, ligando Muganga a Baixa do Bonfim. Quatro anos depois a cidade começava a ser "dominada" pelos bondes, com a inauguração de um

1. 49 TPM - Anais do Encontro -, 1993, pág.23.

2. BELO, 1987, pág.13.

primeiro trecho ligando o largo da Graça ao largo da Piedade. As linhas eletrificadas só apareceram em 1897, interligando o Comércio à península de Itapagipe.

A primeira regulamentação dos serviços de transporte coletivo por meio de auto-ônibus ocorreu em 1940, com o Decreto-Lei nº10, assinado pelo então prefeito Durval Neves da Rocha. A cidade foi dividida em Zona Norte ( Penha, Mares, Pilar e Cidade Baixa), Zona Central ( Santo Antônio, Soledade e Brotas) e Zona Sul ( Nazaré, São Pedro, Santana e Vitória). Cada Zona tinha suas linhas predeterminadas. Foi criado em 1955 o SMTC - Serviço Municipal de Transporte Coletivo, que passou a cadastrar as empresas prestadoras de serviço de ônibus, registrando suas linhas e respectivos "permissionários".

Conforme cita Anita Belo, surge nos fins da década de 40 "a figura do proprietário de ônibus"<sup>1</sup>, que ligado a um "pequeno capital" ou poupança familiar comprava os ônibus e os mantinha em funcionamento. Com o aumento do número de proprietários, houve a degradação dos serviços prestados. Para controlar isto, ficou deliberada uma intervenção da Prefeitura Municipal de Salvador nas empresas de transporte coletivo, através do Decreto nº 2.218, de novembro de 1961.

Após isto, sucederam-se Decretos que acabaram por consolidar um Setor de Transporte Coletivo de Salvador, com a formação de Empresas atuantes no setor de transportes urbanos e com a regulamentação do setor, que se concretizou na gestão de

---

1. BELO, 1987, pág.16.

Clériston Andrade, com a criação do CMTC - Conselho Municipal de Transporte Coletivo, quando foi decretada a obrigatoriedade das empresas operadoras serem Pessoas Jurídicas e foi elaborado um plano diretor de transporte coletivo.

Atualmente, podemos citar as seguintes opções para o transporte coletivo urbano na cidade de Salvador:

- o serviço de transporte coletivo por ônibus, composto de 386 linhas, baseado em "linhas diretas dos bairros para os terminais de centro e subcentros de serviço e comércio";<sup>1</sup>
- linha ferroviária que liga o Terminal da Calçada à Peripe;
- linha de barca ligando os bairros de Plataforma e Ribeira, gerenciada pela CNB - Companhia Baiana de Navegação;
- três ascensores ligando a Cidade Alta à Cidade Baixa, que são o Elevador Lacerda, o Plano Inclinado Gonçalves e o Plano Inclinado Liberdade-Calçada.

Entre as opções disponíveis à população, o serviço de transporte por ônibus é o mais solicitado, chegando a transportar mais de três milhões de passageiros por mês, segundo avaliações da STP. Isto mostra a necessidade de uma frota bem equipada para atender a demanda da população, além de uma boa infra-estrutura, que garanta qualidade aos serviços oferecidos.

## 2.2 IMPORTANCIA ECONOMICA DO SETOR

Segundo dados do SETPS, O Sistema emprega diretamente

---

1. BELO, 1987, pág.25.



13.095 trabalhadores, entre pessoal de operação (motoristas, cobradores, despachantes e fiscais), pessoal de manutenção e administrativo. Há ainda a sub-contratação de serviços como: renovadora de pneu, limpeza e informática. Estes 13.095 trabalhadores rodoviários representam uma despesa mensal para o Sistema, com salários e encargos sociais, da ordem de R\$ 6.100.000 ( SEIS MILHÕES E DEZ MIL REAIS).

Como principal meio de transporte da cidade, o setor possibilita o perfeito funcionamento dos setores produtivos da cidade, sendo ainda um dos maiores contribuintes da Prefeitura Municipal. Através do pagamento do ISS e da Taxa de Gerenciamento do Transporte, as empresas de transportes representam juntas 8% (oito por cento) de toda a receita das empresas. No mês de agosto/94 este percentual correspondeu a R\$ 1.453.500 (Um milhão, quatrocentos e cinquenta e três mil e quinhentos reais).

A Tabela 2.1 mostra alguns dos gastos mensais do Sistema, tendo como base o mês de Agosto/94:

**TABELA 2.1 GASTOS MENSAIS DO SISTEMA - BASE AGOSTO/94**

	QUANTIDADE	R\$
EMPREGADOS	13.095	6.100.000
ENCARGOS	-	1.453.500
OLEO DIESEL	6.300.000 litros	1.973.200
LUBRIFICANTES	921.000 litros	288.000
PNEUS NOVOS	1.500	810.000

**FONTE : SETPS**

Os custos são apurados mensalmente pela Prefeitura Municipal do Salvador, utilizando metodologia definida pelo Governo Federal e apurando os índices, fatores, dados operacionais e preços praticados no mercado local. São apurados dados como :

- Fatores de utilização de mão-de-obra e encargos sociais;
- Passageiros pagantes;
- Quilometragem rodada e frota em operação.

A participação, em termos percentuais, pode ser mostrada conforme abaixo:<sup>1</sup>

ITENS	PARTICIPAÇÃO %
CUSTO VARIÁVEL	31,14%
- Combustível	14,39
- Óleos/lubrificantes	2,12
- Peças e acessórios	8,67
- Rodagem	5,95
CUSTO FIXO	58,21
- Depreciação	6,99
- Remuneração	4,80
- Pessoal	41,03
- Despesas administrativas	5,39
IMPOSTOS E TAXAS	10,65
- Taxa de Gerenciamento	6,00
- ISS	2,00
- Cofins	2,00
- PIS	0,65

A Prefeitura calcula os custos do transporte para cada empresa operadora e para o sistema que as remunera. Ficam

---

1.FONTE: SETPS - Relatório de Setembro de 1994.

estabelecidos parâmetros que as empresas devem seguir na utilização de índices e fatores.

De acordo com a Lei Municipal nº 4534, de 21.05.92, a Prefeitura Municipal fica responsável pelo cálculo tarifário, além de apurar quanto cada empresa deve receber pelo serviço executado, tendo como base os quilômetros rodados, a frota alocada à operação e os passageiros pagantes transportados.

A cidade conta hoje em dia com um serviço de transporte coletivo por ônibus operado por 18 empresas, sendo dezessete de capital privado e uma de capital público (TRANSUR), tendo como órgão fiscalizador e regulamentador a SMTU - Secretaria Municipal de Transportes Urbanos, ligada a Prefeitura Municipal de Salvador.

As empresas têm uma frota disponível de 2.177 ônibus, que são alocados ao Sistema de transportes da cidade. Do total de ônibus alocados ao Sistema, 1.417 foram adquiridos há menos de quatro anos, o que garante uma idade média de 4,44 anos a frota do sistema em Salvador.

Existe uma correlação entre a qualidade do serviço prestado e a idade média da frota. A qualidade do serviço pode ser avaliada segundo índices como o de quebra de veículos e o de cumprimento de viagens. O índice de quebra de veículos tende a variar na mesma direção da idade média da frota ; já o índice de cumprimento de viagens, varia na direção oposta, ou seja, quanto maior for a idade média da frota, menor o índice de cumprimento de viagens. Logicamente outros fatores influenciam nestes índices, no entanto, a resposta observada em comparações feitas

no sistema de transportes coletivos de Recife mostra uma resposta imediata dos índices com a obtenção de uma frota mais nova.<sup>1</sup>

Para que se mantenha em padrões satisfatórios o desempenho do serviço de transporte coletivo, recomenda-se uma idade média não muito elevada (entre 3 e 4 anos). Ao mesmo tempo, quando as idades médias das frotas estão muito reduzidas, há uma elevação do custo total da operação, o que faz com que se pressionem as tarifas de ônibus. Neste caso, o fator político passa a interagir com o fator econômico, pois os aumentos de tarifas refletem diretamente na população de baixa renda, que é a que mais se locomove através de ônibus coletivos.<sup>2</sup>

Para que haja uma constante renovação da frota de ônibus faz-se necessária uma política clara e estável, que dê condições às empresas manterem suas frotas com uma idade média não muito avançada. Uma das maiores dificuldades é o grande aumento verificado no preço dos ônibus, que (conforme análise feita no período de maio de 1980 a dezembro de 1992) cresceu muito acima da inflação e da maioria das aplicações financeiras comuns no mercado. Segundo Moreira, "um ônibus novo custava em 1980 o equivalente a US\$24.011,00; em março de 1991 US\$66.779,00 e, em dezembro de 1992 US\$84.282,00"<sup>3</sup> (comparações feitas de

---

1.Vide " Moreira, Renato Pina- Alguns Aspectos Relacionados A Definição de Políticas e Ampliação de Frotas de Ônibus Urbanos".

2.Com a concessão de um aumento de 60% nas tarifas, em agosto de 1981, houve um "quebra-quebra" de 14 dias, deixando dezenas de pessoas feridas e mais de 500 ônibus danificados.

3. MOREIRA, 1993, pág.17.

acordo com o veículo padrão adotado pela EMTU/Recife).

O custo para manter uma frota "nova" é alto, e as empresas devem tentar alocar seus recursos da melhor maneira possível, procurando formas de financiar a renovação de suas frotas de maneira a adequar a demanda da população por um serviço de qualidade ( significando ônibus novos e com bom estado de conservação) aos seus custos operacionais.

Mostraremos a seguir como o Estado, dos anos 50 até a atualidade, vem tratando as questões ligadas ao financiamento do Transporte Coletivo Urbano, já que este aspecto toma grande importância a partir do processo de "inchamento" dos grandes Centros Urbanos.

## 2.3 AS POLITICAS DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO NO BRASIL

O crescente processo de urbanização no Brasil, principalmente após os anos 50, fez com que se tornasse cada vez maior a demanda por transportes coletivos nos grandes centros. Um agravante para esta situação é que este processo não veio acompanhado de uma política de financiamento, que desse suporte a criação de uma infra-estrutura capaz de suprir a demanda crescente por transportes coletivos.

De acordo com Fagnani<sup>1</sup>, podemos identificar três períodos onde a Política Nacional de Transportes apresenta

---

1.FAGNANI, 1987.

conteúdos diferentes, mas que em sua essência mantiveram-se estáveis. Tratamos, nas próximas páginas, destes três períodos.

### 2.3.1 - INDUSTRIALIZAÇÃO PESADA E PADRÃO AUTOMOBILÍSTICO-RODOVIÁRIO (1956/73).

A partir da segunda metade dos anos 50, o país começou a suprir a escassez de capitais "abrindo as portas" às multinacionais e através do endividamento externo. Iniciou-se a etapa da industrialização pesada, privilegiando a produção de bens de consumo duráveis e bens de capital (material de transportes, material elétrico e metal-mecânico). Estes dois setores passaram a comandar a dinâmica da economia brasileira.

A política de transportes vinculou-se a esta nova fase do processo de acumulação, sendo considerado o transporte como infra-estrutura básica para o crescimento industrial. O predomínio foi do setor rodoviário, estando o transporte coletivo urbano ausente no âmbito da Política Nacional de Transporte no Brasil.

Os recursos para a Política de Transportes eram constituídos pelos seguintes tributos federais:

- Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis (IULCLG);
- Taxa Rodoviária Única (TRU); Impostos sobre os Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas (ISTR);
- Adicional ao Frete da Marinha Mercante (AFRMM) e
- Taxa de Melhoramento dos portos (TMP).

Havia ainda recursos provenientes da arrecadação de pedágios, das transferências orçamentárias do Tesouro Nacional e de outras operações de crédito.

Das fontes existentes, o IULCLG foi a principal, servindo para consolidar o padrão automobilístico-rodoviário. Prova disto é que a maior parte da arrecadação proveniente desta fonte estava ligada ao FRN para o financiamento do setor rodoviário.

Até 1976, o setor de transportes coletivos urbanos ficou marginalizado pela Política Nacional de Transportes, até mesmo a nível de discurso, e os recursos tributários priorizaram o setor rodoviário.

### 2.3.2 - O II PND E A "NOVA POLITICA DE TRANSPORTES (1974/78)"

Este período coincide com o Governo Geisel, que toma posse após o chamado "Milagre Brasileiro", período no qual a economia brasileira teve altos índices de crescimento, comparáveis ao dos EUA e do Japão. Havia porém desproporções setoriais e fortes pressões inflacionárias, além das pressões deficitárias no Balanço de Pagamentos. O quadro mundial era também desfavorável, principalmente após o 1º Choque do Petróleo.

O Governo Geisel teve que administrar uma forte tendência a desaceleração da economia, com agravantes como a crise mundial, a crise no BP e as pressões inflacionárias. O II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) foi a tentativa de manter o crescimento do período anterior, forçando a substituição de

importações, fazendo grandes investimentos no setor hidrelétrico e adotando um novo padrão de industrialização, que visava recompor a matriz insumo-produto.

As políticas energéticas e de industrialização tiveram impactos diretos no setor de transportes, onde a ênfase se deu a nível de:

- pavimentação e conservação da rede rodoviária;
- estímulo ao transporte ferro-hidroviário de cargas e passageiros (eletrificação ferroviária e expansão das frotas marítima e fluvial);
- inclusão do setor de transportes coletivos urbanos no âmbito da Política Nacional dos Transportes.

A revisão da política no setor de transportes passou por alterações na estrutura de financiamento, que se inicia com "um processo de restrição paulatina da capacidade de financiamento autônomo das políticas setoriais federais"<sup>1</sup>, que concretizou-se nos anos 80, com a transferência para o Tesouro Nacional da administração dos recursos tributários.

Começa então a haver uma transformação do padrão até então existente (automobilístico-rodoviário), que se concretiza com a diminuição da participação relativa na receita fiscal destinada ao setor rodoviário frente às outras modalidades de transportes. De um total de 76% em 1973 a participação cai para 55,8% em 1978, revertendo-se a favor do setor de transportes coletivos urbanos, o que era compatível com a nova estratégia de

1. FAGNANI, 1987, pág.18.



desenvolvimento. Parcelas do IULCLG e da TRU e adicionais criados sobre estes impostos passaram a constituir a "base financeira" dos transportes coletivos urbanos, que contou ainda com a criação, no ano de 1975 do FDTU - Fundo de Desenvolvimento do Transporte Urbano.

Após todos os ajustes, a participação dos transportes coletivos urbanos sobre a base fiscal era a seguinte:

- 18,1% do total da arrecadação do IULCLG;
- 14% da arrecadação do TRU;
- 69% do adicional do IULCLG;
- 100% do adicional da TRU.

Esta participação, porém, não foi suficiente para concretizar a adequação do setor de transportes ao padrão de industrialização pretendido pelo II PND, principalmente em função da grave crise por que passou a economia brasileira. O aumento da participação relativa dos transportes coletivos urbanos na base fiscal foi ofuscado em função da diminuição das receitas fiscais vinculadas ao setor de transportes e também pelos limites da própria política de desenvolvimento do governo.

### **2.3.3 - RECESSÃO E POLÍTICA ECONÔMICA ORTODÓXA (1979/84) : O ESGOTAMENTO DO PADRÃO DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE URBANO**

O período de 1979 a 1984 coincide com a chamada crise estrutural dos anos 80, onde o modelo de desenvolvimento esgotou-se. A crise foi principalmente do padrão de financiamento, uma vez que as fontes de financiamento externo não

estavam mais disponíveis, principalmente em função da política fiscal dos EUA, que, ao promover um aumento de suas taxas de juros internas, ocasionou problemas de Balança de Pagamentos aos países endividados.

No Brasil, a crise mundial, que além da política de juros altos do Tesouro Americano apresentava o impacto do 2º Choque do Petróleo, refletia-se num crescimento das dívidas externa e interna, que passaram a comprometer o orçamento da União e os serviços prestados pelo Estado. O Estado passou a adotar uma política ortodoxa e contencionista, adequada aos moldes do FMI - Fundo Monetário Internacional, e que visava garantir os serviços da dívida.

O esgotamento do padrão de financiamento refletiu-se também no setor de transportes coletivos urbanos, onde ocorreu o quase que total esvaziamento das receitas tributárias. Intensificou-se, a partir de 1979, a desvinculação de recursos fiscais à órgãos, fundos e despesas. Isto implicou em redução, e até mesmo exclusão, da participação dos setores rodoviário, ferroviário, hidroviário e de transportes coletivos urbanos em parcela do IULCLG, da TRU e dos Adicionais sobre estes impostos. Uma das consequências diretas disto foi a elevação de 4,4% para 60,5% da participação de fontes de recursos externos na receita global da EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos.

A centralização e a transferência das receitas fiscais fizeram com que se efetivasse o esvaziamento da capacidade de investimento autônomo no setor de transportes. O financiamento

passou então a depender de empréstimos externos e de doações governamentais, já que o Estado brasileiro não conseguiu promover o "equilíbrio" das finanças públicas.

#### 2.4 - A REALIDADE CONSTITUCIONAL E AS ALTERNATIVAS PARA O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Houve, na Constituição de 1988, uma modificação do "perfil de centralização de recursos e decisões, coincidindo essa modificação com o esgotamento do padrão de financiamento da política de transportes"<sup>1</sup>. Com a definição de mudanças na política tributária, os poderes estaduais e municipais passam a ter maior autonomia na gerência do transporte urbano, cabendo à União legislar e dar diretrizes acerca da política nacional de transporte e trânsito.

A EBTU divulgou dados do endividamento externo para aplicação de programas de transporte urbano em janeiro de 1988, conforme a tabela 2.2, a seguir :

TABELA 2.2

BRASIL : Empréstimo Contraídos para Programas de Transporte Urbano

Contratos	Valor (US\$ mil)	Objetivo	Período
1-BIRD I	88.000	Infra-estrutura para 5 RMs (Rio, SP, FOA, SSA, BH)	1978/1980

1. LIMA, 1989, pág.07.

CONTINUAÇÃO DA TABELA 2.2

Contratos	Valor	Objetivo	Período
2-BIRD II	139.000	Trem de Porto Alegre - TRENSURB	1980/1986
3-BIRD III	90.000	ABLURB/PROPAV (Outras capitais e cidades de porte médio)	1981/1986
4-ALEM/INGL.	680.000	Trem do Recife - METROREC	1982/1986
5-CREDIT LYONNAIS	164.000	Trem de Bel.Horiz. DEMETRO	1981/1985
6-BIRD IV	200.000	Infra-estrutura para 9 RMs (Rio, SP, BSA, RCF, POA, BA, Belém, Fortaleza e Curitiba)	1987/1990
TOTAL	1.361.000		

-----  
 FONTE : EBTU , Janeiro/1988

O esgotamento das fontes de financiamento externo trouxe à tona a discussão do controle do déficit público no setor de transportes urbanos, setor este que passou a ter o seu desenvolvimento comprometido pela gradual desvinculação dos recursos destinados ao setor e pela redução das transferências da União para os órgãos, que se efetivou com o esgotamento do modelo de desenvolvimento brasileiro, vivido nos anos 80.<sup>1</sup>

No caso dos chamados "Modos de Baixa Capacidade", modo como se conhece o setor de transportes urbanos que opera com frota de ônibus elétricos ou movidos a óleo diesel, constata-se uma grande ineficiência dos sistemas, que, principalmente nos grandes centros urbanos, parecem não estarem preparados para

-----  
 1. LIMA, 1991.

atender à demanda crescente da população.

A necessidade do efetivo exercício do poder estadual ou municipal no ordenamento dos sistemas de transportes urbanos tem causado uma falta de racionalidade na operação de serviços de ônibus, que se traduz em má qualidade de serviços, irregularidade nos horários, inadequação dos veículos e falta de uma política de renovação da frota.

Outro grande problema é a quase inexistência de uma política tarifária planejada, que dê condições às empresas de obter remuneração compatível com os investimentos efetuados, sem correr o risco de arcar com tarifas abaixo dos custos, o que muitas vezes ocorre por motivos políticos.

Conforme Ieda Lima, " a mobilização é o uso de fontes de financiamento para o transporte urbano requer a formação de uma estrutura gerencial"<sup>1</sup>, que possa assegurar a participação nas dotações orçamentárias destinadas ao financiamento do transporte urbano. A solução passa por uma atuação conjunta entre as empresas e os órgãos municipais responsáveis pelo setor de transportes.

As soluções encontradas para o financiamento dos investimentos no setor de transportes urbanos é um comprometimento do poder local e das empresas em ter uma visão a longo prazo, que vise atingir uma solução global do transporte urbano de passageiros. De acordo com Scharinger<sup>2</sup>, a participação

---

1. LIMA, 1991, pág. 46.

2. SCHARINGER/MAROT/MARCHETTI/POUBEL, 1990.

do BNDES é também importante, mesmo com suas limitações, pois pode atuar diretamente, com recursos ordinários, captando recursos privados e direcionando-os ao setor produtivo, dando aval em projetos prioritários e repassando recursos vinculados.

Como veremos no capítulo 3, a renovação ocorrida na cidade de Salvador, no período de 1989 a 1993, deu-se em grande parte graças a um comprometimento do poder municipal, que tinha um projeto na área de transportes, e a atuação do BNDES, que agiu na captação de recursos para os investimentos necessários.

As soluções passam também pelo incentivo a fontes alternativas de investimento, como contribuição de melhorias, FINAME, consórcios e Leasing de equipamentos.

A perda da capacidade de financiamento do Estado Brasileiro faz com que os investimentos no setor de transportes urbanos dependam de ações a nível de poder local, que em conjunto com as empresas do setor deve tentar articular soluções globais para propiciar condições a novos e permanentes investimentos no setor.

## CAPITULO 3 - A RENOVACAO DA FROTA DE TRANSPORTES URBANOS EM SALVADOR.

Este capítulo mostra como se deu a renovação da frota de ônibus urbanos na cidade de Salvador, considerando o período de março de 1989 a janeiro de 1993. Enfocaremos as formas de financiamento utilizadas e o crescimento do financiamento através do Leasing, mostrando ainda alguns aspectos operacionais das operações de Leasing no setor de transportes urbanos.

### 3.1 - O PROJETO DE MODERNIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO.

A Prefeitura Municipal de Salvador, através da SMTU - Secretaria Municipal de Transportes Urbanos, apresentou na sua última gestão (1989 a 1992) um projeto de modernização na área de transportes coletivos da capital baiana.

De acordo com as avaliações da SMTU<sup>1</sup>, os principais problemas da área de transporte no início da gestão eram:

- modelo físico-operacional defasado e anti-econômico;
- a idade média da frota, de 6,39 anos, era alta, sendo composta de ônibus convencionais simples e com capacidade reduzida;
- falta de conforto, regularidade, pontualidade e segurança para a população;
- não haviam limites de frota por empresa;
- falta de estruturação para atender o usuário.

As atividades na área de planejamento e

---

1. Relatório da Secretaria Municipal de Transportes Urbanos - 1989/1990/1991/1992 - Prefeitura Municipal do Salvador.

operacionalização do sistema eram administradas pela SUTRAM, o que sobrecarregava esta autarquia pela diversidade de atividades e pela necessidade de soluções ágeis e eficazes na área, por serem de grande complexidade.

A SMTU, através da Lei 4533/92, aprovada pela Câmara Municipal de Salvador, criou uma forma de "holding" de órgãos especializados, centralizando na SMTU as funções de planejamento global e do exercício da política de transportes do município. Após decretada a Lei, efetivou-se a reestruturação da SMTU. Houve a extinção da SUTRAM e a criação dos seguinte órgãos:

- Superintendência de Transporte Público - STP, responsável pela gestão do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus, táxis, estações e terminais;
- Superintendência de Engenharia de Tráfego - SET, responsável pela gestão do Sistema de Trânsito e Tráfego do município;
- Fundo de Desenvolvimento do Transporte Coletivo de Salvador - FUNDETRANS, com a finalidade de promover o desenvolvimento e modernização do transporte coletivo do município e gerenciar o processo de remuneração das empresas operadoras do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus de Salvador - STCO.

O Projeto de Modernização do Transporte Coletivo "englobou a reestruturação institucional e organizacional do gerenciamento dos transportes urbanos municipais e uma nova sistemática de contratação dos serviços de ônibus da cidade"<sup>1</sup>,

---

1. Relatório da Secretaria Municipal de Transportes Urbanos, op.cit. página 09.



Criou-se também um novo modelo de controle e processamento dos dados da operação, o SIGET - Sistema Integrado de Gerência de Transportes Urbano, para dar base ao Projeto de Modernização.

Ficou estabelecido um novo Modelo de Remuneração, onde por meio de terminais On Line, o FUNDETRANS poderia administrar os recursos provenientes da arrecadação tarifária do Sistema. Houve ainda a informatização de todas as Empresas Operadoras do Sistema.

O Projeto sinalizou para as empresas a necessidade da ampliação da frota de ônibus e, durante o período de 1989 a 1992, houve a aquisição de 1.417 veículos novos, o que significava 84,75% da frota total em 1988. Estas aquisições implicaram em redução da idade média da frota de 6,3 para 3,2 anos.

TABELA 3.1

STCO - RENOVAÇÃO DA FROTA 1989/1992 (1)

FROTA	1989	1990	1991	1992	TOTAL
VEICULOS NOVOS	242	402	369	404	1.417

FONTE : SMTU/STP

Com a implantação do Projeto ENE, em 1989, houve também uma mudança do tipo de equipamento em operação, onde foram substituídos os 135 convencionais e 15 padrons por 109 padrons 2 portas, 76 padrons 3 portas e 12 articulados, conforme tabela 3.2 a seguir :

1. DADOS DE 31 DE OUTUBRO DE 1992.

TABELA 3.2

## STCO - FROTA POR EQUIPAMENTO

TIPO	DEZ/88	NOV/92	%
CONVENCIONAIS SIMPLES	1.038	539	-48,07
CONVENCIONAIS MONOBLOCOS	447	281	-37,14
CONVENCIONAIS ALONGADOS	108	712	650,93
PADRON 2 PORTAS	37	491	1.227,03
PADRON 3 PORTAS	--	77	--
ARTICULADOS	--	14	--
EXECUTIVOS	42	61	45,24
TOTAL	1.672	2.175	30,08
IDADE MÉDIA (anos)	6,39	3,2	

FONTE : SMTU/STP

TABELA 3.3

## STCO - EVOLUÇÃO DOS DADOS OPERACIONAIS 1988 / 1992

DADOS	1988	1989	1990	1991	1992
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (milhões)	462,01	481,67	486,40	495,31	534,93
QUILOMETRAGEM RODADA (milhões)	148,37	142,67	150,51	159,43	177,74
FROTA TOTAL	1.672	1.747	1.779	2.064	2.175
VIAGENS PROGRAMADAS	4,95	5,18	5,43	5,77	5,86
Nº EMPRESAS	10	11	12	16	16
LINHAS	285	368	345	375	386

FONTE : SMTU/STP

### 3.2 O FINANCIAMENTO DA FROTA

A apresentação de um Projeto de Modernização dos Transportes Urbanos, aliado a garantia de uma política tarifária real, ou seja, compatível com os custos das empresas, foi o que estimulou as empresas na promoção da renovação da frota. A partir desta "sinalização" dada pela Prefeitura Municipal, as empresas partiram para a viabilização da renovação, ou seja, para busca de formas de financiamento que se adequassem ao Investimento pretendido.

Como mostramos no Quadro abaixo, o preço dos ônibus foi um dos itens mais atingidos pela inflação dos anos 80. O preço de um ônibus em dezembro de 1992 (considerando o veículo padrão adotado pela EMTU - Recife), em dólares, custava aproximadamente 3,5 vezes o seu valor em maio de 1980.

TABELA 3.4

TAXA DE VARIAÇÃO DE INDICES ECONOMICOS E DO VALOR DO VEICULO PADRAO (ONIBUS) NO PERIODO DE JANEIRO/86 A JULHO/88

PARAMETRO ECONOMICO	INDICE (JULHO/88)
DOLAR (Câmbio oficial- preço de venda)	1.777,6
OTN	1.996,6
SALARIO MINIMO	2.074,0
CADERNETA DE POUANÇA	2.309,7
DURD (Bolsa de São Paulo)	2.513,6
VALOR DO VEICULO PADRAO (ônibus)	3.702,8

FONTE: MOREIRA, Maurício Renato Pina. Op. Cit.  
Índices em Janeiro/86 = 100

Este alto preço dos veículos padrões faz com que se busque fontes alternativas de financiamento, a Longo e Médio Prazo, que dêem condições para as empresas de obter remunerações ao mesmo tempo em que devem saldar suas obrigações.

Analisadas as disponibilidades, o financiamento da renovação da frota de transportes urbanos em Salvador, no período que estamos analisando, deu-se basicamente através de duas formas: o Leasing de equipamentos, contratado diretamente com os agentes financeiros e a FINAME, que através do intermédio de agentes financeiros repassa os recursos às empresas.

Ao fim de todo o processo de renovação, a aquisição dos veículos deu-se da seguinte forma : 540 veículos foram contratados através da FINAME, 768 veículos através do Leasing e 109 veículos foram comprados diretamente ao fabricante, de forma parcelada. Em termos percentuais, a FINAME corresponde a 37,10% do total das operações, o Leasing a 54,19% e a compra direta a 8,71% .

TABELA 3.5 - PARTICIPAÇÃO DO LEASING, FINAME E COMPRA DIRETA. EM NUMEROS E EM TERMOS PERCENTUAIS. PERÍODO : 1989 A 1993.

	CONTRATAÇÕES	%
LEASING	768	54,19
FINAME	540	37,10
COMPRA DIRETA	109	8,71

FONTE: SMTU

Esta distribuição ficou inteiramente a cargo das empresas, não tendo a Prefeitura Municipal participado

diretamente na contratação das operações. Analisamos a seguir quais as condições para contratação das operações de Leasing e FINAME encontradas pelas empresas.

### 3.3 O REPASSE DE RECURSOS ATRAVÉS DA FINAME

A FINAME - Agência Especial de Financiamento Industrial - "é uma empresa pública ligada ao BNDES que administra diversas linhas de financiamento de máquinas e equipamentos industriais"<sup>1</sup>. O repasse de recursos é feito através de empresas nacionais, sendo intermediado por instituições financeiras ( bancos comerciais, de investimento e sociedades financeiras) que estejam cadastradas como agentes da FINAME.

Inicialmente, as empresas devem dirigir-se ao BNDES, para que façam o Pedido de Financiamento. Após isto, a empresa deve aguardar o Certificado de Enquadramento, ou seja, uma declaração de que a operação que se deseja contratar está amparada pela FINAME. De posse do Certificado, as empresas devem procurar um agente financeiro e preencher o PAC - Proposta de Abertura de Crédito. Aprovada a abertura do crédito, o agente financeiro solicita a aprovação da FINAME, que então faz o repasse de recursos para o fabricante do bem.

As condições de crédito para as empresas de transportes urbanos de Salvador, segundo informações do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador ( SETPS ), foram as

---

1. SAMANEZ, 1971, pág.97.

seguintes:

- Participação de 80% - A FINAME fazia o repasse de 80% do valor global da operação. Os 20% restantes ou foram pagos pelas empresas ou foram financiados por outras linhas de crédito pelo mesmo agente financeiro;
- Havia carência de 1 ano para o pagamento das prestações;
- As amortizações seriam feitas em quatro anos;
- Juros de 10,5% ao ano;
- Comissão (Del Credere) de 1% cobrada pelo agente financeiro;
- Correção Monetária de acordo com o DTN/IPC ou qualquer outro índice divulgado regularmente e reconhecido pelas autoridades monetárias.

### 3.4 AS CONTRATAÇÕES VIA LEASING

Para contratação de operações de Leasing, as empresas dirigiram-se diretamente as instituições financeiras (bancos) que trabalhavam com carteira de Leasing. Em Salvador, a contratação foi viabilizadas por bancos comerciais e pelo Banco do Brasil S.A, que voltou a operar com a Carteira de Leasing em 1987. As etapas para operacionalização do contrato de Leasing, conforme citado no 1º capítulo, são as seguintes:

- A empresa escolhe o equipamento junto ao fornecedor;
- A empresa preenche uma proposta de operação com o agente financeiro;
- Aceita a proposta, o agente financeiro emite uma Autorização de Faturamento para o fornecedor;

- O agente financeiro promove o pagamento junto ao fornecedor, que promove a entrega do bem e o fatura em nome da Companhia de Leasing, normalmente vinculada a um banco. Após estas etapas há o pagamento das contraprestações e, em alguns casos, do VRG - Valor Residual Garantido, caso a empresa tenha feito a opção de compra do bem.

As condições negociadas com as empresas de transportes, quando da renovação da frota no período analisado, foram as seguintes:

- Participação de 100% do valor da compra;
- Taxas de juros de mercado, normalmente um pouco mais elevadas que as dos contratos de FINAME;
- Correção Monetária de acordo com o ISPM - Índice Geral de Preços de Mercado, divulgado pela FGV;
- Garantia de até 02 meses para início das amortizações;
- Contratos com opção de compra, sendo o VRG pago em conjunto com as contraprestações.

### 3.5 - AS VANTAGENS E DESVANTAGENS DO LEASING

Vimos que, em termos percentuais, a renovação da frota foi financiada 54,19% através do Leasing e 37,10% através da FINAME. Vejamos então alguns aspectos que podem influenciar na escolha entre formas de financiamento, conforme proposição de Carlos Samanez<sup>1</sup>.

---

1. SAMANEZ, 1991, pág.133.

Partindo do princípio que as decisões de investimento levam em conta a melhor aplicação dos recursos da empresa, dentro do possível, aceitamos a hipótese de que o Leasing foi, na maioria das vezes, mais vantajoso às empresas que as outras formas de financiamento disponíveis.

Um dos aspectos salientados pela literatura especializada é que as deduções fiscais, escriturações contábeis, os riscos da operação e o impacto econômico são diferentes quando o ativo é arrendado ou comprado. A principal peculiaridade é que a opção pelo Leasing Financeiro combina decisões de investimento e financiamento, implicando em análise de fluxo destas duas decisões.

Algumas das vantagens apresentadas pelo Leasing são:

- 1 - Financiamento Total do Equipamento - A empresa de Leasing que adquire o equipamento proporciona o financiamento de 100% do valor de aquisição do bem, podendo ainda incluir encargos de instalação e serviços adicionais;
- 2 - Liberação de Capital de Giro - O arrendamento do bem pode gerar receitas para empresa maiores que o valor das contraprestações, o que proporciona a liberação de capital de giro para empresa;
- 3 - Prazo Contratual Compatível com a Amortização Econômica do Bem - Há possibilidade, no contrato de Leasing, de se compatibilizar o prazo de retorno do investimento com o prazo da operação, evitando problemas de liquidez na empresa;
- 4 - Encargos Pré-Fixados - Os encargos das operações de Leasing



são pré-fixados, o que dá a empresa a possibilidade de quantificá-los. O aspecto variável das parcelas é a correção monetária, que, mesmo assim, pode situar-se abaixo do nível inflacionário. Temos que levar em consideração que o preço do bem arrendado pode ser corrigido acima da inflação, como vimos no preço do ônibus padrão ;<sup>1</sup>

5 - Mantém Inalterados os Índices Financeiros - Por não ser contabilizado como empréstimo, o valor do contrato não é incluído no exigível da empresa, não alterando sua capacidade de obtenção de empréstimos ;

6 - Flexibilidade - O pagamento das contraprestações pode ser adaptado de acordo com as necessidades da empresa, ou seja, de acordo com as perspectivas que a empresa tem quanto a rentabilidade, ela pode optar por prestações crescentes, decrescentes ou constantes, fazendo com que a amortização se ajuste ao retorno do investimento;

7 - Vantagens Fiscais - São apresentados como vantagens fiscais do Leasing a total dedutibilidade fiscal das contraprestações, a depreciação acelerada e a não imobilização.

A Lei 6.099 confere a dedutibilidade fiscal aos bens arrendados. A dedutibilidade vem decorrente da não imobilização dos bens no Ativo Permanente (AP), pois, por não constar no AP, o valor do bem não está sujeito à correção monetária. As contraprestações, por sua vez, são classificadas como despesas, sendo então dedutíveis do Lucro Tributável no cálculo do Imposto

---

1. Conforme tabela 3.4 na página 35.

de Renda (IR) da empresa. O valor pago como aluguel é recuperado em parte pela economia no pagamento do IR.

Para melhor entendimento, podemos exemplificar conforme a Tabela 3.6, a seguir 1;

**TABELA 3.6**  
**HIPÓTESES - CUSTO DO EQUIPAMENTO = R\$ 500**  
**variação percentual das ORTNs = 25%**

**EFEITOS COMPARATIVOS NOS INDICES FINANCEIROS**

**LEASING X COMPRA A VISTA X COMPRA FINANCIADA**

	ANTES DA AQUISIÇÃO	LEASING	COMPRA A VISTA	COMPRA FINANCIADA
CAIXA	600	600	100	600
REALIZAVEL	700	700	700	700
ATIVO PERMANENTE	700	700	1.200	1.200
TOTAL ATIVO	2.000	2.000	2.000	2.500
PATRIMONIO LIQ.	1.300	1.300	1.300	1.300
EXIGIVEL	700	700	700	1.200
TOTAL PASSIVO	2.000	2.000	2.000	2.500
<b>INDICES</b>				
LIQUIDEZ GERAL (AC+RLP)/(PC+ELP) 2	1,86	1,86	1,14	1,08

CONTINUA NA PAGINA 43

1. Fonte : CIA ITAULEASING DE ARRENDAMENTO MERCANTIL - Súmula do Seminário - páginas 17 e 18.

2. O índice de Liquidez Geral mostra quanto a empresa tem de bens e direitos realizáveis a curto e longo prazo, para fazer face as suas obrigações com terceiros de curto e longo prazo.

TABELA 3.6

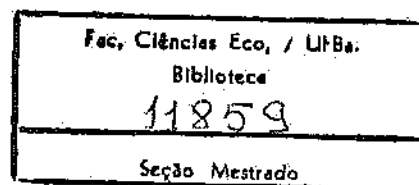
	ANTES DA AQUISIÇÃO	LEASING	COMPRA A VISTA	COMPRA FINANCIADA
ENDIVIDAMENTO (PC+ELP)/AT <sup>1</sup>	0,54	0,54	0,54	0,93
EFEITOS FISCAIS CONFORME LEI Nº 1.598				
CORR. MONET. DO AP	350	350	600	600
CORR. MONET. DO PL	(650)	(650)	(650)	(650)
DIMINUIÇÃO DO LUCRO TRIBUTAVEL	300	300	50	50
ECONOMIA DE IR (35%)	105	105	17,5	17,5
(40%)	120	120	20,0	20,0

A tabela 3.6 mostra que a economia de Imposto de Renda (IR), no caso dos bens arrendados através do Leasing, é maior que no caso dos bens comprados à vista ou financiados por outras linhas de crédito. Isto acontece pelo fato do contrato de leasing não ser contabilizado como empréstimo, não sendo, portanto, incluído no exigível da empresa como obrigação.

O contrato de Leasing pode, porém, apresentar algumas desvantagens, não se adequando às características da empresa. Podemos citar as seguintes:

1 - Quando uma empresa opera com baixa rentabilidade ou com rentabilidade negativa, as vantagens fiscais tornam-se desprezíveis, tornando a operação de Leasing "mais cara" para a empresa.

1.0 índice de Endividamento mostra quanto a empresa tem do seu ativo total comprometido com obrigações da empresa a curto e longo prazo com terceiros.



2 - Quando a vida útil do bem é menor que o prazo de arrendamento o Leasing não é uma operação recomendada. Atualmente, os bancos só contratam operações com prazo igual ou menor que a vida útil do bem.

3 - A flexibilidade da operação, que permite adequar o pagamento das contraprestações com a capacidade de pagamento da empresa, pode dificultar as metas de lucro, caso o planejamento da empresa seja mal feito ou ocorram situações imprevisíveis.

4 - O contrato de Leasing não pode ser desfeito, podendo apenas haver uma transferência de arrendatária, que implica em uma nova análise de crédito pelo agente financeiro.

5 - O bem arrendado não serve como garantia real para outras operações financeiras da empresa, pois o proprietário do bem é a empresa de arrendamento.

### 3.6 - A ATUALIDADE E AS NOVAS PERSPECTIVAS NO SETOR DE TRANSPORTES URBANOS

O ano de 1993 foi um "ano ruim" para o setor, segundo avaliações do SETPS. Não houve renovação da frota existente e nenhum projeto de melhoria no setor foi implementado, pelo menos em termos significativos.

"Com o Plano Real, a tendência é melhorar", diz o Sr. Herbert Frank, diretor do SETPS, "o preço dos insumos tem se mantido constante e a tarifa está num nível satisfatório, o que vem de certo modo impulsionando o setor". Os empresários só temem que a pressão pela elevação do salário mínimo possa acarretar

aumento de custos nas empresas, ocasionando um aumento das tarifas.

A partir de 1994 duas novas empresas passaram a fazer parte do Sistema, a "São Pedro" e a "Axé". As contratações de frota tem mantido o mesmo perfil da renovação do período anterior, estando divididas entre Leasing, FINAME e compra com recursos próprios das empresas.

Na avaliação do ex-secretário de Transporte, Eládio Gomes da Silva, o processo de renovação da frota, ocorrida durante o período analisado, representou um grande impacto no setor de transportes da cidade. Este impacto gerou dificuldade em algumas empresas, que não dimensionaram devidamente o custo do empreendimento efetuado. Porém, os sinais de recuperação do setor dão conta que o período de maior dificuldade já passou e desde o início do ano novas contratações vem sendo feitas.

## CONCLUSÃO

A perda da capacidade de financiamento do Estado Brasileiro, principalmente após os anos 80, fez com que as decisões de investimento no Setor de Transportes Urbanos se transferissem aos poderes estaduais e municipais, que devem em conjunto com as empresas tentar articular soluções globais para o setor.

A Prefeitura Municipal de Salvador, na tentativa de modernizar o Sistema de Transporte Coletivo por ônibus, implementou um projeto de modernização, que previa a renovação da frota de ônibus das empresas. Como vimos, foram comprados 1.417 novos veículos entre março de 1989 e janeiro de 1993.

A decisão, por parte das empresas, da compra de novos veículos, foi influenciada pela decisão da Prefeitura de praticar uma política tarifária "justa", onde os aumentos de custos nas empresas, com as novas aquisições, seria repassado às tarifas.

No capítulo 3, mostramos que 54,19% da renovação da frota foi efetuada através de contratos de arrendamento mercantil - Leasing - , ficando a escolha da forma de financiamento exclusivamente a cargo das empresas.

Uma série de fatores fez com que o Leasing fosse escolhido como forma de financiar a renovação da frota das empresas. Não podemos sabê-los em sua totalidade, já que outros fatores, que porventura deixamos de analisar, podem ter influenciado positiva ou negativamente no processo, mas podemos citar alguns fatores, como:

- A possibilidade de financiamento de 100% do valor do bem,

enquanto que as outras fontes, principalmente a FINAME, só financiavam até 80% do valor do bem;

- O alto preço dos ônibus, inviabilizando grandes compras diretas por parte das empresas;
- A flexibilidade dos contratos de Leasing, onde as prestações podem ser planejadas de acordo com as receitas esperadas pelas empresas. Este aspecto inclui ainda a compatibilização do prazo contratual com a amortização econômica do bem;
- Liberação de Capital de Giro, que tem grande significação quando se leva em conta que sua diminuição leva a uma redução da capacidade operacional da empresa;
- Os índices financeiros da empresa não são afetados, capacitando-a a operar com outras formas de financiamento;
- Vantagens fiscais, pois o bem arrendado só é imobilizado no Ativo da empresa após o término do contrato.

Esta série de fatores contribuem para tornar o Leasing uma boa opção às empresas de Transportes, longe porém de ser a solução definitiva para o problema de estruturação dos Sistemas de Transportes Urbanos nos grandes centros, que envolve uma série de variáveis que não foram nosso objeto de análise.

Caberia questionar : O Leasing continua sendo uma opção de financiamento para as empresas de transportes urbanos? Conforme análise feita pelo SETPS , o Leasing continua servindo como opção à renovação da frota. Exemplo disto são as contratações feitas em 1994 pelas novas empresas do setor. Passado o ano de 1993, quando houve poucas contratações, o setor começa a se revigorar, motivado pelo "congelamento" do preço dos

insumos, verificado após o Plano Real. As contratações continuam sendo feitas através de Leasing, FINAME e com recursos próprios das empresas.

As empresas, porém, esperam um papel mais ativo do Poder Público, tendo em vista a cidade contar com uma estrutura quase igual a de 1981, mesmo que a demanda por transporte tenha aumentado bastante.

Vimos alguns dos fatores que dão ao Leasing a condição de uma "boa" opção para o financiamento no setor de transportes urbanos. Gostaríamos de ver um Poder Público cada vez mais atuante, no sentido de, em conjunto com as empresas, trazer soluções globais ao setor, garantindo a melhoria dos serviços prestados e gerando um maior bem estar à população.



## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- 1) AFFONSO, Almino. Leasing: Nova Técnica de Financiamento. Carta Mensal. Rio de Janeiro, 15(17) :3-9, jun.1969.
- 2) BB LEASING S.A - Arrendamento Mercantil. Rio de Janeiro, Editora Gráfica do Banco do Brasil S.A, 1990.
- 3) BAER, Mônica - A Internacionalização Financeira no Brasil. Petrópolis (RJ), Vozes, 1986.
- 4) BELO, Anita - Empresários e Empresas de Transporte por Ônibus - Tese de Mestrado Apresentada na Faculdade de Administração da UFBA, 1987.
- 5) CIA ITAULEASING DE ARRENDAMENTO MERCANTIL, Súmula do Seminário. Rio de Janeiro, 1981.
- 6) FAGNANI, Eduardo . Financiamento do Transporte Coletivo Urbano no Brasil. Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 9 - nº 36 - jun.1987.
- 7) LIMA, Ieda Mã. de Oliveira. Transporte Urbano: As Responsabilidades do Governo Federal e a Autonomia Municipal. IFLAN - Agosto de 1989.
- 8) LIMA, Ieda Mã. de Oliveira. Modernização Gerencial: A Antesala do Financiamento do Transporte Urbano. ANTP - Ano 14 - nº 53 - set.1991.
- 9) MOREIRA, Renato Pina - Alguns Aspectos Relacionados à Definição de Políticas de Ampliação de Frotas de Ônibus Urbanos. Recife, 1993.
- 10) PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. Relatório da SMTU - 1989/1990/1991/1991/1992 - Salvador, 1993.

- 11) 4º TPM - Anais do Encontro - Sistema Integrado de Transporte de Salvador - Gerência de Projetos - STP - F.de Santana (BA), 1993.
- 12) SETPS - Sistema de Transporte Coletivo em Salvador. Salvador (BA), Setembro de 1994.
- 13) SAMANEZ, Carlos Patrício. Leasing- Análise e Avaliação. São Paulo, Atlas, 1990.
- 14) SHARINGER, João Francisco et al. O Financiamento aos Investimentos em Transportes Urbanos de Passageiros. Revista dos Transportes Públicos. ANTP, ano 13, nº 50, dez.1990.
- 15) ZDANOWICZ, José Eduardo. Arrendamento Mercantil : Legislação Básica. Porto Alegre, Luzzato, 1988.

ANEXOS

ANEXO 01 - " CONTRATO DE ARRENDAMENTO MERCANTIL " -  
BB LEASING S.A., Brasília, 1994.

ANEXO 02 - " A PALAVRA DO SECRETARIO " -  
SILVA, Eládio Gomes da. PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, SMTU,  
1991.

ANEXO 03 - " AS EMPRESAS DE ONIBUS DE SALVADOR " -  
SETPS - AGOSTO/1994.

ANEXO 04 - " A FROTA DE ONIBUS DE SALVADOR " -  
SMTU/STP - AGOSTO/1994.

ANEXO 05 - " A ESTRUTURA DA SMTU " -  
PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, SMTU, 1992.

ANEXO 06 - " A RENOVACAO DA FROTA " - 89/92 -  
STCO - PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, SMTU, 1992.

ANEXO 07 - " PARTICIPACAO RELATIVA DA FROTA POR EMPRESA  
-DEZ/88-OUT/92".  
PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, SMTU, 1992.

=====

ANEXO 01

=====

ANEXO 01 -" CONTRATO DE ARRENDAMENTO MERCANTIL" -  
BB LEASING S.A., Brasília, 1994.

=====

ANEXO 01

=====

CONTRATO DE ARRENDAMENTO MERCANTIL

01. PARTES CONTRATANTES - São partes contratantes neste instrumento, de um lado, como ARRENDADORA, a BB-LEASING S.A. - Arrendamento Mercantil, com sede em Brasília, Capital Federal, no Setor Bancário Sul (SBS), Quadra 1, Bloco "C", 7º andar, inscrita no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda (GGC/MF) sob o nº 31.548.478/0001-58, doravante denominada abreviadamente BB-LEASING, representada pelos Srs ... (nome, qualificação e domicílio), no final assinado e, de outro lado, ... (pessoa jurídica - razão ou denominação social, endereço, sede e inscrição no GGC/MF e representação -- pessoa física - nome, qualificação, domicílio e inscrição no CPF/MF), aqui chamada ARRENDATÁRIA.

02. OBJETO - A BB-LEASING obriga-se a dar à ARRENDATÁRIA e esta obriga-se a receber, em arrendamento mercantil, o(s) bem(ns) a seguir descrito(s) e caracterizado(s) e doravante denominado(s) BENS: ... (descrição do(s) bem(ns) que constitui(em) o objeto do contrato, com todas as características que permitam sua perfeita identificação: data de aquisição, ano de fabricação, tipo, marca, número etc.).

03. PRAZO - O prazo do arrendamento é de ... (por extenso) meses, contados a partir da data em que a ARRENDATÁRIA assinar o único ou último Termo de Recebimento e Aceitação, doravante denominado TRA.

04. COMPRA/RECEBIMENTO/ACEITAÇÃO DOS BENS

4.1 - Os BENS serão adquiridos pela BB-LEASING, consoante as características e especificações técnicas determinadas pela ARRENDATÁRIA, descritas na Cláusula 02, do(s) seguinte(s) fornecedor(es): ...

4.2 - Os BENS serão entregues pelo(s) fornecedor(es) à ARRENDATÁRIA, no prazo máximo de ... (por extenso) dias, no seguinte endereço: ... (local de entrega/instalação).

4.3 - A ARRENDATÁRIA declara que os BENS são destinados a ... (destinação/uso). Os BENS objeto da presente avença serão, após a equalização referida na Cláusula 4.1, de exclusiva propriedade e domínio da BB-LEASING, não tendo a ARRENDATÁRIA, sobre eles, nenhum outro direito que não o de uso, nos termos das estipulações constantes deste contrato.

4.4 - A BB-LEASING não se responsabilizará por omissões e/ou erros verificados nas características e especificações técnicas dos BENS, determinadas pela ARRENDATÁRIA.

4.5 - Correrão por exclusiva conta da ARRENDATÁRIA os riscos ou ônus a) de despesas e encargos relativos à remessa, transporte, seguro de transporte, recebimento, instalação, funcionamento, remoção e obtenção de alvará para funcionamento dos bens; b) decorrentes de defeitos que os BENS possam vir a apresentar e/ou de inobservância das especificações técnicas previamente estabelecidas pelo(s) fornecedor(es)/fabricante(s), para o que, desde já, se obriga a ARRENDATÁRIA a tomar todas as providências, inclusive na esfera do Judiciário, visando a reparação ou reposição dos BENS, tornando-se obrigatória, nesta última hipótese, a formalização de aditivo a este contrato, objetivando a discriminação pormenorizada do(s) novo(s) bem(ns); c) que possam resultar da inidoneidade do(s) fornecedor(es).

4.6 - A ARRENDATÁRIA deverá entregar à BB-LEASING, no prazo máximo de 5 (cinco) dias, contados do recebimento e instalação dos BENS, o TRA a que se refere a Cláusula 3, devidamente assinado, que passará a fazer parte integrante deste contrato, no qual declarará que os BENS estão de acordo com as especificações contidas na Cláusula 02, equivalendo, tal declaração, à aceitação plena dos BENS.

*[Handwritten signatures]*

ET

4.7 - No caso de o(s) fornecedor(es) entregar(em) os BENS de forma parcelada, fica a ARRENDATÁRIA obrigada a entregar à BB-LEASING 1 (um) TRA para cada entrega parcial de bens, no prazo máximo de 5 (cinco) dias, contados do recebimento e instalação dos BENS, conforme o descrito na Cláusula 4.6.

4.8 - Se houver alteração para mais no preço de qualquer dos BENS em relação ao valor orçado, sua aquisição e arrendamento somente ocorrerão se a BB-LEASING e a ARRENDATÁRIA concordarem com o aumento, mantendo-se em vigor o presente contrato, se for o caso, em relação aos demais BENS.

4.9 - Não havendo concordância sobre o que se contém na Cláusula 4.8, obrigará-se a ARRENDATÁRIA a pagar em moeda corrente, no máximo em 24 horas, a Taxa de Compromisso sobre os adiantamentos concedidos ao(s) fornecedor(es), e reembolsar à BB-LEASING, no mesmo prazo, todos os pagamentos, despesas, taxas e impostos suportados pela BB-LEASING.

4.10 - Se o(s) fornecedor(es) não efetuar(em) a entrega dos BENS encomendados, ainda que em razão de força maior, caso fortuito, inobservância, concordata ou falência, ou efetuar(em) em desacordo com as especificações de encomenda, o arrendamento reputar-se-á cancelado de pleno direito, devendo a ARRENDATÁRIA não só pagar a Taxa de Compromisso prevista, como também ressarcir a BB-LEASING dos pagamentos e das despesas que até então esta houver desembolsado, em razão deste contrato.

4.11 - Os BENS que não forem entregues no prazo fixado na Cláusula 4.2 poderão ser excluídos do arrendamento, em razão do que se obrigará a ARRENDATÁRIA não só a ressarcir a BB-LEASING dos valores por esta desembolsados relativos àqueles BENS, como também a pagar-lhe, até a efetiva data do referido ressarcimento, a respectiva Taxa de Compromisso que incidir sobre os mesmos BENS.

4.12 - Se recebidos os BENS, deixar a ARRENDATÁRIA de entregar o TRA, no prazo máximo fixado na Cláusula 4.8, poderá a BB-LEASING considerar rescindido o contrato, hipótese em que a ARRENDATÁRIA se obrigará a ressarcir a BB-LEASING, nos termos da Cláusula 4.11 e, ainda, a pagar multa de 10% (dez por cento) sobre o valor imobilizado, fixado na Cláusula 8.1.

#### 05. TAXAS

5.1 - TAXA DE JUROS - A taxa efetiva prevista para o presente contrato é de ...% (por extenso) ao ano.

5.2 - TAXA DE COMPROMISSO - Na hipótese de a BB-LEASING vir a efetuar qualquer desembolso antes do início do prazo do arrendamento, será devido pela ARRENDATÁRIA à BB-LEASING encargo denominado básico, calculado pelo método hamburguês sobre os saldos devedores diários referentes às quantias desembolsadas, com base na variação da TR ou outro índice que legalmente venha a substituí-lo. Sobre a média mensal dos saldos devedores diários assim atualizada incidirá, ainda, encargo denominado adicional, à taxa de ...% (por extenso) ao mês, equivalente à taxa efetiva de ...% (por extenso) ao ano, calculado, também, pelo método hamburguês, com base na taxa proporcional diária (mês comercial). Referidos encargos serão debitados à ARRENDATÁRIA mensalmente, na data de aniversário, a partir do primeiro adiantamento efetuado, e no dia imediatamente anterior ao início do prazo de arrendamento.

PARÁGRAFO PRIMEIRO - A soma dos encargos acima descritos (encargos básico e adicional) constituirá a TAXA DE COMPROMISSO, que será calculada segundo as fórmulas a seguir:  $TC = EB + EA$ , em que  $EB = N \times (FACA/FACT - 1)$  e  $EA = N \times (FACA/FACT) \times (1/3000)$ , onde: EB corresponde ao valor dos encargos básicos, calculados e debitados mensalmente, na data de aniversário e no dia imediatamente anterior ao início do prazo de arrendamento; N corresponde aos números devedores do período sob atualização; EA corresponde ao valor dos encargos adicionais, calculados e debitados mensalmente, na data de aniversário e no dia imediatamente anterior ao

início do prazo de arrendamento; I corresponde à taxa especificada na Cláusula 5.2, expressa na forma percentual ao mês; TC corresponde à Taxa de Compromisso; FACA corresponde ao fator acumulado da TR na data da atualização; FACT. corresponde ao fator acumulado da TR na data da assinatura do único ou último TRA/última atualização/liberação/amortização.

PARÁGRAFO SEGUNDO - A BB-LEASING, a seu critério, poderá exigir, antes do início do prazo de arrendamento, o saldo dos encargos financeiros calculados na forma da Cláusula 5.2 ou incorporá-lo ao valor do contrato. Neste caso, os valores constantes das Cláusulas 5.1 (valor imobilizado) e 5.3 (valor original) deverão ser recalculados, lavrando-se o competente aditivo.

no caso de rescisão instruída com recursos de origem externa, adotar a seguinte redação:

05. TAXAS

B.1 - TAXA DE JUROS - A taxa efetiva prevista para o presente contrato é de ...% (por extenso) ao ano.

B.2 - TAXA DE COMPROMISSO - Na hipótese de a BB-LEASING vir a efetuar qualquer desembolso antes do início do prazo de arrendamento, será devida pela arrendatária, sobre o referido desembolso, correção cambial, calculada mediante utilização da taxa de câmbio médio para a venda do dólar dos Estados Unidos da América, relativa ao segundo dia útil anterior à data do cálculo. Sobre o desembolso assim atualizado, serão devidos juros à taxa de ...% (por extenso) ao mês, equivalente à taxa efetiva de ...% (por extenso) ao ano, calculados pelo método hamburguês, com base na taxa proporcional diária (mês comercial). Referidos encargos (correção cambial e Juros) serão debitados à ARRENDATÁRIA no último dia de cada mês, a partir do primeiro adiantamento efetuado, e no dia imediatamente anterior ao do início do prazo de arrendamento.

PARÁGRAFO PRIMEIRO - Referido desembolso será convertido em dólar dos Estados Unidos da América pela taxa de câmbio médio, cotação para compra, relativa ao segundo dia útil anterior à data do evento.

PARÁGRAFO SEGUNDO - A soma dos encargos acima descritos constituirá a TAXA DE COMPROMISSO, que será calculada segundo as fórmulas a seguir:  $CC = VLC \times (DV/DL - 1)$ ;  $J = N \times (I/3000) \times DV$ ;  $TC = CC + J$ ; onde: CC corresponde ao valor da correção cambial, em reais, calculado no dia imediatamente anterior ao do início do prazo de arrendamento; VLC corresponde ao valor, em reais, do desembolso; DV corresponde à taxa de câmbio médio para a venda do dólar dos Estados Unidos da América, relativa ao segundo dia útil anterior à data do cálculo; DL corresponde à taxa de câmbio médio para a compra do dólar dos Estados Unidos da América, relativa ao segundo dia útil anterior à data do desembolso; J corresponde ao valor dos juros em reais; N corresponde aos números devedores, em dólares, do período sob atualização; I corresponde à taxa especificada na Cláusula 5.2, expressa na forma percentual ao mês; TC corresponde ao valor, em reais, da taxa de compromisso.

PARÁGRAFO TERCEIRO - A BB-LEASING, a seu critério, poderá exigir, antes do início do prazo de arrendamento, o saldo dos encargos financeiros calculados na forma da Cláusula 5.2 ou incorporá-lo ao valor do contrato. Neste caso, os valores constantes das Cláusulas 5.1 (valor imobilizado) e 5.3 (valor original) deverão ser recalculados, lavrando-se o competente aditivo.

06. VALOR DO CONTRATO

B.1 - O valor imobilizado corresponde à quantia de R\$ ... (por extenso), sendo composto do preço de compra dos BENS, acrescido, se for o caso, dos pagamentos e das despesas efetuadas pela BB-LEASING a título de transporte, seguro de transporte, impostos, da Taxa de Compromisso e de quaisquer outras despesas que se façam

15

- continua -

necessárias à instalação e início de funcionamento dos BENS.

6.2 - O valor orçado do contrato, correspondente à quantia de R\$ ... (por extenso), é o preço orçado dos BENS, acrescido do valor estimado dos encargos que se façam necessários à instalação e início de funcionamento dos BENS.

6.3 - O valor total original do contrato, que corresponde à quantia de R\$ ... (por extenso), é o valor equivalente à multiplicação da quantidade de contraprestações pactuadas na Cláusula 7.1, pelo valor base da contraprestação especificado na Cláusula 7.2.

## 07. CONTRAPRESTAÇÕES

7.1 A ARRENDATÁRIA pagará à BB-LEASING ... (quantidade por extenso) contraprestações, de periodicidade ... (mensal, bimestral, trimestral, semestral ou anual), no valor e na forma estipulados na Cláusula 7.2.

7.2 - A ARRENDATÁRIA pagará à BB-LEASING tantas contraprestações quantas indicadas na Cláusula 7.1, cujo valor base, correspondente a R\$ ... (por extenso), será reajustado de acordo com o especificado na Cláusula 09, conforme a periodicidade avencada na Cláusula 7.1, contada da data da assinatura do único ou último TRA, de modo que os vencimentos verificar-se-ão em igual dia dos meses, bimestres, trimestres ou semestres subsequentes. Para tanto, a ARRENDATÁRIA autoriza a BB-LEASING, em caráter irrevogável e irretroatável, a proceder aos pertinentes e necessários lançamentos contábeis e débito de sua conta corrente de depósitos no ... na agência ... (nome, prefixo/DV), do Banco do Brasil S.A., obrigando-se a manter, nas épocas próprias, disponibilidade financeira suficiente à escolha de tais lançamentos, independentemente de aviso ou notificação.

7.3 - Os pagamentos das contraprestações e de quaisquer outras quantias devidas pela ARRENDATÁRIA em razão deste contrato não estão subordinados a condição alguma, independentes que são de quaisquer circunstâncias, inclusive a de se tornarem inúteis, inadequados ou inoperantes os BENS objeto do arrendamento.

no caso de operação lastreada com recursos de origem externa, acrescentar as Cláusulas 7.4, 7.5 e 7.6:

7.4 - Caso o dia do vencimento da contraprestação não exista em um determinado mês, será considerado, neste caso, como data de vencimento, o último dia útil do mês.

7.5 - Caso o dia do vencimento da contraprestação recaia em data que não seja dia útil, o vencimento ocorrerá no dia útil imediatamente posterior, exceto quando este dia avançar o mês civil subsequente, ocasião em que o vencimento ocorrerá no dia útil imediatamente anterior.

7.6 - Para todos os efeitos deste contrato, considera-se como dia útil todos os dias, exceto sábados, domingos e feriados bancários nacionais.

## 08. VALOR RESIDUAL GARANTIDO (VRG)

8.1 - O valor residual garantido, doravante denominado simplesmente VRG, será de R\$ ... (por extenso), correspondente à ... % (por extenso) sobre o valor imobilizado especificado na Cláusula 6.1.

caso o VRG seja diluído, incluir:

8.2 - O VRG, apurado de acordo com a Cláusula 8.1, será recolhido pela ARRENDATÁRIA à BB-LEASING em ... (por extenso) parcela(s), com valor base de R\$ ... (por

- continua -



extenso), nas mesmas datas dos vencimentos das contraprestações, sendo que, sobre essas parcelas, não incidirá qualquer remuneração ou fruto. A provisão assim constituída somente será disponível para pagamento do VRG.

Caso o VRG seja ANTECIPADO, incidirá:

B.2 - O VRG, apurado de acordo com a Cláusula B.1, será recolhido pela ARRENDATÁRIA à BB-LEASING em uma única parcela, na data do início do prazo de arrendamento, sendo que, sobre esse valor, não incidirá qualquer remuneração ou fruto. A provisão assim constituída somente será disponível para pagamento do VRG.

**DB. CORREÇÃO DO VALOR DAS CONTRAPRESTAÇÕES, DO VALOR RESIDUAL GARANTIDO (VRG) E DO VALOR DE PROVISÃO DAS PARCELAS DE ANTECIPAÇÃO DO VRG**

B.1 - O valor das contraprestações, o VRG e o valor da provisão de cada parcela de antecipação do VRG, se houver, serão corrigidos mensalmente no período compreendido entre a data do início do arrendamento e as datas de suas exigibilidades, mediante a aplicação da seguinte fórmula:  $E_t = E_{(t-1)} \times (FACA/FACT)$ , onde:  $E_t$  corresponde ao valor atualizado da contraprestação, do VRG ou do valor da provisão da parcela de antecipação do VRG;  $E_{(t-1)}$  valor correspondente à última atualização da contraprestação, VRG, do valor da provisão de parcela de antecipação do VRG; ou, valor nominal da contraprestação, VRG, do valor da provisão de parcela de antecipação do VRG, no instante zero (data do início do contrato); FACA corresponde ao fator acumulado de TR na data de atualização; FACT corresponde ao fator acumulado de TR na data de assinatura do único ou último TRA/última atualização/liberação/amortização;

B.2 - O valor das contraprestações, o VRG e o valor da provisão de cada parcela de antecipação do VRG, se houver, serão corrigidos mensalmente pela variação da TR ou outro índice que legalmente venha a substituí-la.

no caso de operação lastreada com recursos de origem externa, adotar a seguinte redação:

**DB. CORREÇÃO DO VALOR DAS CONTRAPRESTAÇÕES, DO VALOR RESIDUAL GARANTIDO (VRG) E DO VALOR DA PROVISÃO DAS PARCELAS DE ANTECIPAÇÃO DO VRG:**

B.1 - O valor das contraprestações, o VRG e o valor da provisão de cada parcela de antecipação do VRG, se houver, serão corrigidos mensalmente, no período compreendido entre a data do início do arrendamento e as datas de suas exigibilidades, mediante a aplicação da seguinte fórmula:  $VA = VB \times (DV/DC)$ , onde: VA corresponde ao valor atualizado da contraprestação, do VRG ou do valor da provisão de parcela de antecipação do VRG; VB corresponde ao valor base da contraprestação, do VRG ou do valor da provisão da parcela de antecipação do VRG; DV corresponde à taxa de câmbio médio para a venda do dólar dos Estados Unidos da América, relativa ao segundo dia útil anterior ao do vencimento da contraprestação, do VRG ou do valor da provisão da parcela de antecipação do VRG; DC corresponde à taxa de câmbio médio para a compra do dólar dos Estados Unidos da América, relativa ao segundo dia útil anterior à data de contratação da operação.

B.2 - O valor das contraprestações, o VRG e o valor da provisão de cada parcela de antecipação do VRG, se houver, serão corrigidos mensalmente, pela taxa de câmbio médio para a venda do dólar dos Estados Unidos da América, divulgada pelo Sistema de Informações do Banco Central - SISBACEN (transação PTAXB00), relativa ao segundo dia útil anterior à data de vencimento da contraprestação, VRG ou da provisão de parcela de antecipação do VRG, conforme o caso.

B.3 - Caso o índice de reajuste indicado na Cláusula B.2 venha a ser extinto ou por qualquer circunstância se torne inaplicável, o reajuste dos valores mencionados na Cláusula B.1 será efetuado de acordo com as taxas de câmbio para compra e

- continua -

para venda em que o Banco for obrigado a utilizar na conversão do montante de recursos das operações de captação e remessa de divisas para pagamento de operações contratadas no exterior, respectivamente.

#### 10. UTILIZAÇÃO/MANUTENÇÃO DOS BENS

10.1 - Os BENS arrendados permanecerão em poder da ARRENDATÁRIA, que se obriga a guardá-los e conservá-los como se lhe pertencessem, de modo e mantê-los em perfeitas condições de funcionamento.

10.2 - A ARRENDATÁRIA não poderá utilizar, operar, manter ou armazenar os BENS de maneira imprópria, contrariando as disposições deste contrato, qualquer lei em vigor, ou ainda em desacordo com as especificações do fabricante, devendo, apenas, utilizá-los para suas próprias atividades, por pessoal devidamente habilitado.

10.3 - A ARRENDATÁRIA deverá responder ao longo de todo o período contratual pela boa manutenção técnica e perfeita conservação dos BENS, devendo providenciar, por sua exclusiva conta e risco, todos os ajustes, consertos, reparos, revisões e substituições de peças e partes desgastadas, cuidando, inclusive, de devida assistência técnica a ser prestada pelo fabricante ou seu representante.

10.4 - À ARRENDATÁRIA são transferidas todas as garantias e direitos dados pelo fabricante/produzidor/vendedor/fornecedor/construtor, ficando a BB-LEASING desobrigada de qualquer responsabilidade a este respeito.

10.5 - A hipótese de a ARRENDATÁRIA não vir a utilizar os BENS conforme sua expectativa não acarretará pagamento de indenização alguma por parte da BB-LEASING, do mesmo modo que, por idêntica circunstância, não sofrerá diminuição, cessação ou mesmo remissão, qualquer obrigação pecuniária devida pela ARRENDATÁRIA à BB-LEASING em razão deste contrato.

10.6 - Quaisquer transformação ou adaptação que a ARRENDATÁRIA desejar promover na estrutura ou características dos BENS, bem como alteração na atual destinação deles, somente poderão ser implementadas mediante expressa autorização da BB-LEASING, por escrito.

10.7 - A BB-LEASING poderá a qualquer tempo vistoriar os BENS e, ainda, exigir da ARRENDATÁRIA a adoção das providências indispensáveis à sua preservação e perfeito funcionamento.

10.8 - Em nenhuma hipótese caberá à ARRENDATÁRIA qualquer direito de indenização ou de retenção sobre os BENS arrendados, em razão de benfeitorias de qualquer natureza, ainda que estas tenham sido efetuadas com a concordância da BB-LEASING.

#### 11. SEGURO

11.1 - Obriga-se a ARRENDATÁRIA a manter, durante toda a vigência do contrato e suas prorrogações, os BENS segurados, na mais ampla forma, contra todos os riscos a que possam estar sujeitos.

11.2 - Quando for o caso, a ARRENDATÁRIA deverá manter seguro de responsabilidade civil, tanto para acidentes pessoais como danos a propriedade de terceiros.

11.3 - A ARRENDATÁRIA suportará todos os custos e encargos decorrentes do seguro dos BENS, e de suas futuras renovações, designando-se a BB-LEASING como única e exclusiva beneficiária das indenizações devidas.

11.4 - A apólice deverá cobrir, no mínimo, o valor imobilizado dos BENS indicado na Cláusula 8.1. As renovações deverão ser feitas pelo valor de compra devidamente reajustado pela variação da Taxa Referencial - TR, calculado desde a data de recebimento dos BENS pela ARRENDATÁRIA, até a data de renovação da apólice em questão.

- continuação -

11.5. - Obriga-se a ARRENDATÁRIA a comunicar, por escrito, à BB-LEASING, imediatamente à sua ocorrência, qualquer sinistro que envolva os BENS objeto deste contrato.

11.6 - O saldo da indenização, paga pela seguradora em razão de sinistro dos BENS, observados os termos da Cláusula 12.1, será revertido à ARRENDATÁRIA após o pagamento do Valor de Perda Estipulado de que trata a Cláusula 12.2, se for o caso.

**12. PERDA DOS BENS**

12.1 - Ocorrendo perda, furto, roubo ou destruição total ou parcial dos BENS arrendados, a BB-LEASING poderá: a - proceder à sua substituição ou reparo, correndo por conta da ARRENDATÁRIA a diferença a maior entre o valor da indenização porventura recebido e o custo total dos BENS adquiridos ou reparados; b - optar pela rescisão deste contrato e exigir o pagamento, pela ARRENDATÁRIA, do Valor de Perda Estipulado previsto a seguir, deduzindo-se o valor da indenização porventura recebido da seguradora pela BB-LEASING; c - no caso de perda, furto ou destruição total de qualquer dos BENS, a BB-LEASING poderá exigir o pagamento do Valor de Perda Estipulado correspondente, calculado "pro rata temporis", continuando este contrato em pleno vigor para os demais BENS.

12.2 - O Valor de Perda Estipulado corresponderá sempre à quantia resultante do somatório das contraprestações vincendas, das vencidas e não pagas, acrescidas dos encargos pertinentes e do VRG devidamente corrigido, ou será o valor imobilizado indicado na Cláusula 8.1, da mesma forma corrigido até a data do efetivo pagamento do Valor de Perda Estipulado, prevalecendo o que for maior, sempre acrescido dos demais encargos ainda não pagos pela ARRENDATÁRIA.

12.3 - Os riscos por eventual destruição total ou parcial dos BENS arrendados, independentemente de sua causa, danos irreparáveis, apreensão, perda ou roubo, serão de total e integral responsabilidade da ARRENDATÁRIA, que não poderá deixar de comunicar, de imediato, qualquer desses fatos à BB-LEASING.

12.4 - A ARRENDATÁRIA isenta e exclui desde já a BB-LEASING de qualquer responsabilidade pela destruição total ou parcial dos BENS, bem como por qualquer lesão ao direito de terceiros devido à má utilização ou falta de manutenção, correndo por sua conta todos os custos, indenizações e despesas decorrentes.

12.5 - A ARRENDATÁRIA está sujeita a indenizar a BB-LEASING pelo equivalente aos danos decorrentes da má utilização e/ou manutenção dos BENS, sem prejuízo de sanções, outras multas e medidas que se façam necessárias, em caso de, no conjunto ou isoladamente, a destinação dos BENS ter sido diferente da prevista neste instrumento.

12.6 - As responsabilidades civis ou penais, originadas de danos diretos ou indiretamente causados a terceiros pelo uso dos BENS, são integralmente assumidas pela ARRENDATÁRIA que, igualmente, se obriga a ressarcir a BB-LEASING pelos valores, devidamente reajustados pela variação acumulada da TR (Taxa Referencial), referentes a indenizações, despesas judiciais ou extrajudiciais, inclusive honorários advocatícios, porventura pagos pela BB-LEASING em virtude de sentença judicial prolatada em ação de responsabilidade civil contra ela ajuizada por aqueles terceiros.

**13. GARANTIA**

13.1 - Compareça(m) neste ato o Sr. ... (nome, qualificação e CPF) e sua mulher ... que, na qualidade de fiadores e principais pagadores, com desistência dos fatores dos Art. 1.481, 1.488, 1.500, 1.502 e 1.503 do Código Civil e Art. 281 e 282 do Código Comercial, solidariamente se responsabilizam pelo cumprimento de todas as obrigações assumidas pela ARRENDATÁRIA neste instrumento.

Inserir no caso de garantias adicionais:

13.2 - Em garantia do cumprimento de todas as obrigações assumidas neste instrumento, a ARRENDATÁRIA dá, em ... (orientar-se pelas minutas contidas na CIC OPERAÇÕES 4-4-7).

**14. VENCIMENTO ANTECIPADO**

14.1 - A BB-LEASING poderá declarar extinto este contrato, independentemente de interpelação, aviso ou notificação judicial ou extrajudicial, na ocorrência de qualquer dos seguintes eventos: a - falta de cumprimento de qualquer das obrigações assumidas neste contrato; b - não-pagamento, quando vencido, de qualquer débito que decorra direta ou indiretamente deste contrato; c - protesto legítimo de título de crédito, insolvência, decretação de falência, cessação de atividades ou liquidação judicial ou extrajudicial da ARRENDATÁRIA, assim como requerimento de concordata ajuizado pela ARRENDATÁRIA; d - não-substituição, por parte da ARRENDATÁRIA, quando solicitado pela BB-LEASING, do(s) FIADOR(ES) que se encontra(m) em uma das situações previstas na alínea "c" anterior; e - falsidade de qualquer declaração prestada pela ARRENDATÁRIA neste contrato ou falsidade de informação fornecida à BB-LEASING; f - ausência de autorização por escrito da BB-LEASING na hipótese de a ARRENDATÁRIA transferir a terceiros os direitos e obrigações que lhe sejam concernentes e decorram deste contrato; g - uso inadequado dos BENS por parte da ARRENDATÁRIA, ou sua utilização em fins diversos dos pactuados neste instrumento; h - perda, roubo, furto, destruição ou desapropriação dos BENS; i - não substituição de quaisquer dos BENS envolvidos em litígio versando sobre sua origem ou quanto à titularidade do(s) fornecedor(es), dentro do prazo de 24 horas contado a partir da solicitação da BB-LEASING, ou do mandado de citação ou notificação policial e/ou apreensão dos BENS, prevalecendo o que ocorrer primeiro.

14.2 - Ocorrendo a extinção por quaisquer dos motivos citados na cláusula 14.1, a ARRENDATÁRIA obriga-se a: a - restituir os BENS à BB-LEASING no prazo máximo de 20 (vinte) dias corridos, salvo no caso das alíneas "h" e "i" da Cláusula 14.1; b - indenizar a BB-LEASING pelo montante correspondente ao total do Valor da Perda Estipulado previsto na Cláusula 12.2; c - suportar, a partir do momento da resolução, todos os ônus, inclusive e principalmente de ordem pecuniária, originários de obrigações contraídas pela BB-LEASING com terceiros, em razão deste contrato.

14.3 - Promovida a restituição referida na alínea "a" da Cláusula 14.2, a BB-LEASING providenciará a venda dos BENS pela melhor oferta à vista. Após o pagamento do Valor da Perda Estipulado, na forma da alínea "b" da Cláusula 14.2, a ARRENDATÁRIA receberá a importância da venda dos BENS, deduzidas as despesas pertinentes.

15. PENALIDADES - Na hipótese de inadimplemento de qualquer das obrigações de responsabilidade da ARRENDATÁRIA, sobre o valor da obrigação em atraso, ou sobre o saldo devedor do arrendamento, no caso de vencimento final -- ou se a BB-LEASING, a seu critério, considerar a dívida vencida por antecipação, com base em disposições legais ou convencionais --, incidirão, em substituição aos encargos de normalidade: a) Comissão de Permanência calculada à Taxa de Mercado, conforme facultam as Resoluções 1129 e 1522, de 15.08.88 e 18.01.89, respectivamente, do Conselho Monetário Nacional; b) Multa de 10% (dez por cento) incidente, nas datas das amortizações, sobre os valores amortizados e, na liquidação final, sobre o saldo devedor apresentado naquela data; c) Juros Moratórios à taxa de 1% (um por cento) ao mês, calculados pelo método exponencial. Os encargos de que tratam os itens "a", "b" e "c" retro serão calculados, debitados/capitalizados e exigidos nas datas das amortizações e na liquidação da dívida.

16. DESPESAS ADICIONAIS - Exceção feita ao Imposto de Renda devido pela BB-LEASING, correrão por conta da ARRENDATÁRIA todas as despesas que vierem a ser suportadas, a qualquer título, pela BB-LEASING, quer em razão deste contrato, quer em razão da propriedade, disponibilidade, utilização e remessa dos BENS, relativas a seguros, emolumentos, licenças, impostos e taxas, inclusive Imposto Sobre Servi-

- continua -

cos (ISS) e outros previstos ou que vierem a ser previstos por lei, independentemente da natureza, bem como multas e juros de mora resultantes do não-pagamento das despesas no devido prazo e qualquer outro encargo oriundo deste contrato e da utilização dos BENS.

**17. MANUTENÇÃO DO CONTRATO**

17.1 - A rescisão unilateral do presente contrato por parte da ARRENDATÁRIA obrigá-la-á a providenciar a imediata devolução dos BENS à BB-LEASING, e suportar todos os ônus, inclusive e principalmente de ordem pecuniária, que se tenham originado de obrigações contraídas pela BB-LEASING com terceiros em razão deste contrato, bem como do valor total dos tributos que serão devidos pela BB-LEASING em decorrência da desocharacterização da operação, e, ainda, a indenizar a BB-LEASING pelo montante correspondente ao Valor de Perda Estipulado, previsto na Cláusula 12.2 e multa de 10% (dez por cento), sobre este valor, motivada pela rescisão.

17.2 - Por expressa solicitação da BB-LEASING, obriga-se a ARRENDATÁRIA a tomar todas as providências das quais dependam não só o cumprimento de qualquer Cláusula deste contrato, mas também o resguardo de direitos da BB-LEASING, especialmente no que concerne à hipótese de diminuição ou depreciação das garantias, que deverão, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, ser substituídas ou reforçadas, de forma considerada satisfatória pela BB-LEASING, formalizando, no caso, o competente instrumento aditivo a este contrato, que dele será considerado parte integrante e inseparável.

17.3 - Configurada a desocharacterização da operação de que trata o presente ajuste em decorrência de iniciativa unilateral da ARRENDATÁRIA, esta se declara oitante de que estará sujeita à perda dos respectivos benefícios fisco-tributários, tornando-se, ainda, responsável por qualquer ônus que esta ato ocasiona à BB-LEASING, ficando esta isenta de qualquer responsabilidade a esse respeito.

17.4 - No caso de uma das partes efetuar despesas por conta de cobrança de obrigações avençadas neste instrumento, a outra parte se obrigará a ressarcir os valores despendidos, devidamente corrigidos pela variação acumulada da TR (Taxa Referencial) ou outro índice que legalmente venha a substituí-la, no período compreendido entre a data do desembolso e a do efetivo ressarcimento, independentemente das custas processuais, inclusive honorários advocatícios que vierem a ser fixados em juízo, se os valores forem liquidados através de procedimento judicial.

17.5 - No caso de rescisão unilateral do presente contrato por parte da BB-LEASING, por motivos diferentes dos previstos neste instrumento, esta se obrigará a indenizar a ARRENDATÁRIA pelo montante correspondente ao Valor de Perda Estipulado, previsto na Cláusula 12.2, e multa de 10% (dez por cento) sobre este valor, motivada pela rescisão, ficando, neste caso, a ARRENDATÁRIA obrigada a devolver os BENS à BB-LEASING, nas condições estabelecidas na Cláusula 21.

**18. CESSÃO DE DIREITOS**

18.1 - A ARRENDATÁRIA não poderá ceder ou transferir os direitos e obrigações oriundas deste contrato, sem prévio e expresso consentimento da BB-LEASING.

18.2 - A BB-LEASING poderá, a qualquer tempo, transferir, onular, ceder os direitos, títulos, garantias ou interesses seus a terceiros, independentemente de qualquer por união à ARRENDATÁRIA, permanecendo este, no entanto, como responsável pelo fiel cumprimento deste contrato.

**19. DIREITO DE PROPRIEDADE**

19.1 - A ARRENDATÁRIA protegerá incondicionalmente a posse direta que tem sobre os BENS objeto deste contrato, de tal modo que, se eles sofrerem ou estiverem na iminência de sofrer embaraços ou turbanças, fundadas ou não em direito, tendentes a ameaçar-lhes a estrutura e/ou funcionamento, bem como qualquer investida por parte

21

e terceiros que vise molestar ou privar aquela posse, adotará a ARRENDATÁRIA, incontinenti, todas as providências necessárias, inclusive judiciais, no sentido de esguardar os BENS e/ou a aludida posse, devendo imediatamente comunicar o fato à BB-LEASING que, na qualidade de possuidora indireta e plena proprietária dos BENS, poderá assistir à ARRENDATÁRIA, inclusive na existência de eventual lide que se tenha estabelecido entre esta e terceiros, suportando, no entanto, a ARRENDATÁRIA, em qualquer hipótese, as despesas decorrentes.

9.2 - Na hipótese de omissão ou negligência por parte da ARRENDATÁRIA na tomada das providências referidas na Cláusula 19.1, a ela caberá integral responsabilidade pelos prejuízos que advierem para a BB-LEASING, resultantes de eventual turbacão ou privação da posse dos aludidos BENS.

9.3 - Todos os BENS deverão ter plaquetas ou sinais indicativos de que são de propriedade da BB-LEASING.

19.4.- A desapropriação total ou parcial dos BENS objeto deste contrato desobrigará e liberará, automaticamente, a BB-LEASING das obrigações pactuadas neste contrato, obrigando-se a ARRENDATÁRIA, no prazo máximo de 10 (dez) dias, contados do ato expropriatório, a pagar o valor das contraprestações vencidas, bem como todos os encargos previstos no presente contrato, que, por força de Ato do Poder Público, se extingue, restituindo-se à ARRENDATÁRIA, contudo, o valor da indenização paga pelo Poder Público, propiamente, deduzido o Valor de Perda Estipulado e as despesas pertinentes.

10. DIREITOS DA ARRENDATÁRIA - Fica assegurado à ARRENDATÁRIA ao final do prazo deste contrato, desde que solicite por escrito à BB-LEASING, com antecedência de até 60 (sessenta) dias do final do prazo de arrendamento, e QUE ESTEJA RIGOROSAMENTE EM DIA COM SUAS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS, exercer uma das seguintes opções: a - renovar o presente contrato por prazo e condições que de comum acordo estabelecer com a BB-LEASING; b - comprar a totalidade dos BENS objeto deste contrato, pelo valor do VRG estabelecido na Cláusula 8, corrigido de acordo com a Cláusula 10 ou c - devolver os BENS, hipótese em que: I - pagará à BB-LEASING o montante correspondente ao VRG estabelecido na Cláusula 8, reajustado de acordo com a Cláusula 9; II - os BENS serão alienados pela BB-LEASING, facultando-se à ARRENDATÁRIA a indicação do comprador, o qual terá preferência na sua compra, desde que em igualdade de condições com terceiros; III - todas as despesas decorrentes da alienação correrão por conta da ARRENDATÁRIA; IV - a BB-LEASING, no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da alienação, devolverá à ARRENDATÁRIA o valor líquido da transação, já deduzidas todas as despesas a ela inerentes e qualquer débito de porventura ainda exista pendente por parte da ARRENDATÁRIA.

11. DEVOLUÇÃO DOS BENS - Terminado o prazo de arrendamento e não exercida a opção de compra pela ARRENDATÁRIA ou, na hipótese de rescisão deste contrato, a ARRENDATÁRIA, arcando com as despesas e sob sua inteira responsabilidade, devolverá os BENS arrendados à BB-LEASING, em local indicado, por escrito, por esta. Na devolução dos BENS, a ARRENDATÁRIA retirará deles o seu nome e características de identificação que tenham sido colocados e se responsabilizará pela sua devolução nas mesmas condições em que os recebeu, com exceção do desgaste normal de uso, livres de qualquer ônus, gravames ou direito de terceiros. A efetiva devolução dos BENS caracterizar-se-á pela assinatura da BB-LEASING em Termo de Recebimento.

12. SUBSTITUIÇÃO DOS BENS - A ARRENDATÁRIA, arcando com os gastos, nestes incluídas despesas com o pagamento de eventuais tributos, poderá substituir total ou parcialmente os BENS objeto deste contrato por outros da mesma natureza, que melhor atendam às suas necessidades, desde que prévia e expressamente autorizada pela BB-LEASING, hipótese em que será formalizado editivo ao presente contrato, que se tornará parte integrante e inseparável.

13. SALDO REMANESCENTE APÓS O TÉRMINO DO PRAZO CONTRATUAL - Eventuais débitos existentes após o término do prazo contratual, de responsabilidade da ARRENDATÁRIA para com a BB-LEASING, serão liquidados pela ARRENDATÁRIA na data de sua apre-

sentença, em moeda corrente.

24. **PRESERVAÇÃO DOS DIREITOS** - Todos os direitos da BB-LEASING aqui estipulados são cumulativos e poderão ser utilizados simultaneamente ou separadamente, ficando entendido que o exercício de qualquer um deles não será considerado uma eleição de tal direito com efeito de impedir ou excluir o exercício de qualquer outro. A eventual renúncia ou concessão da BB-LEASING não importará novação ou alteração contratual, nem a impedirá de exercer, a qualquer tempo, todos os direitos que lhe são assegurados neste contrato.

no caso de operação lastreada com recursos de origem externa, incluir, renumerando as cláusulas seguintes:

25. **RISCO DE CÂMBIO:**

25.1 - Nos termos da Resolução nº 980, de 13.12.84, do Conselho Monetário Nacional, e atendendo à solicitação da ARRENDATÁRIA, a BB-LEASING para adquirir os BENS e lastrear a presente operação estará captando recursos provenientes do exterior conforme contratos de repasse por ela firmados.

25.2 - O Artigo 4º da Resolução 1.888, de 21.02.80, do Conselho Monetário Nacional, estabelece que "Os contratos de arrendamento mercantil de bens cuja aquisição tenha sido efetuada com recursos provenientes de empréstimos contraídos, direta ou indiretamente, no exterior deverão ser firmados com cláusula de atualização com base na variação cambial".

25.3 - De conformidade com o regulamento acima, a ARRENDATÁRIA assume todas as obrigações da BB-LEASING que digam respeito à variação cambial, que são integralmente transferidas para a ARRENDATÁRIA.

25. **DISPOSIÇÕES ESPECIAIS**

25.1 - Em se tratando de BENS móveis, estes somente poderão transitar fora do território nacional mediante prévio entendimento e concordância por escrito da BB-LEASING.

25.2 - É facultado à BB-LEASING considerar a prova de entrega dos BENS pelos fornecedores como aceitação plena dos BENS pela ARRENDATÁRIA e sua data como a do início do prazo de arrendamento.

25.3 - Na hipótese de o imóvel de localização dos BENS não ser de propriedade da ARRENDATÁRIA, deverá esta, antes de receber os BENS, entregar à BB-LEASING documento que contenha declaração do proprietário do aludido imóvel, com reconhecimento de firma em cartório, consubstanciando inequívoca ciência quanto à legítima propriedade da BB-LEASING relativamente àqueles BENS.

25.4 - Se o imóvel for de propriedade da ARRENDATÁRIA e esta desejar hipotecá-lo ou onerá-lo por qualquer forma, deverá entregar à BB-LEASING, antes da constituição, legal do ônus, declaração do beneficiário da garantia, nos termos previstos nesta Cláusula, fazendo constar referida declaração do instrumento que instituir o ônus.

25.5 - Obriga-se a ARRENDATÁRIA a enviar balanços, atas e outras informações que a BB-LEASING solicitar.

25.6 - O registro do presente contrato será providenciado pela BB-LEASING, correndo todas as despesas por conta da ARRENDATÁRIA.

25.7 - A ARRENDATÁRIA autoriza o Banco do Brasil S.A. a debitar em sua conta corrente de depósitos no ..., na agência ... (nome, prefixo/DV), por solicitação da BB-LEASING, os valores das contraprestações e demais encargos previstos neste contrato, durante todo o prazo de sua vigência.

25.8. - A ARRENDATÁRIA obriga-se a manter nas épocas próprias saldo suficiente à escolha do débito, independentemente de aviso ou notificação.

25.9 - Todos os avisos, comunicações ou notificações previstos neste contrato devem ser feitos por escrito e serão considerados recebidos mediante a aposição de "ciente" na segunda via, quando enviados sob protocolo, ou, ainda, quando enviados através de Cartório de Títulos e Documentos, diretamente aos endereços constantes deste contrato, ou que forem comunicados posteriormente à sua assinatura.

Caso a operação seja lastreada com recursos de origem externa, incluir:

25.10 - Na hipótese da ocorrência de qualquer modificação em normativos divulgados pelo Banco Central do Brasil relacionados com operações de repasse realizadas ao amparo da Resolução nº 83 do Conselho Monetário Nacional, que, por qualquer motivo, altere as condições aqui pactuadas e aumente os custos da operação, inclusive no tocante ao benefício de isenção/redução do Imposto de Renda, obriga-se a ARRENDATÁRIA a arcar com todos os ônus e/ou encargos daí decorrentes, sendo tais alterações automaticamente incorporadas ao presente instrumento.

26. EFEITOS DO CONTRATO - Este contrato obriga a BB-LEASING, a ARRENDATÁRIA, Cesionários, FIADORES, bem como seus respectivos herdeiros e sucessores.

27. FORO - As partes contratantes declaram que o foro eleito para dirimir quaisquer dúvidas oriundas do presente contrato será o do domicílio da ARRENDATÁRIA ou de localização dos BENS.

E, por estarem assim justos e contratados, assinam o presente instrumento em 3 (três) vias de igual teor e para um só efeito, na presença de 2 (duas) testemunhas.

Brasília (DF), ... de ..... de 19..

BB-LEASING

Nome: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

ARRENDATÁRIA

Nome: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

FIADOR(ES)

Nome: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

TESTEMUNHAS

Nome: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

CPF: \_\_\_\_\_

CPF: \_\_\_\_\_

*[Handwritten signature]*



=====

ANEXO 02

=====

ANEXO 02 -" A PALAVRA DO SECRETARIO "-  
SILVA, Eládio Gomes da. PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR -  
SMTU - 1991

=====

ANEXO 02

=====

## A PALAVRA DO SECRETÁRIO

Transformar radicalmente a fisionomia do transporte em Salvador.

Essa a ideia e o ideal perseguidos nos dois últimos anos, com a consciência de que somente o conseguiríamos através de um trabalho sério, corajoso e competente.

Resultado mais notável: um desempenho operacional médio acima de 90% do sistema de transportes urbanos e uma renovação de frota jamais vista, determinando uma mudança da idade média dos ônibus de 8 para 4 anos.

Hoje, inclusive, empresas com frota de idade média de 3 anos, o que beneficia sensivelmente a população.

O sistema, que dispunha de 10 empresas operadoras, conta atualmente com 16. Todas com frota semelhante à da operadora e reguladora municipal, estruturadas de modo a oferecerem serviços melhores e mais ágeis à população.

A introdução de 700 novos ônibus e com 20% a mais de capacidade em tão pouco tempo, é fato sem precedentes no Brasil.

Diversos pontos críticos, na área de tráfego e trânsito, hoje são coisa do passado, tais como o entroncamento Bonocó-Ogunjá, o retorno da Coca-Cola, a mão-inglesa da Tend Tudo, Sitep, Largo da Marquilha e Barreira, entre outros.

As vias de tráfego estão sinalizadas horizontal e verticalmente. Muitas sinalizas novas foram instaladas e todas estão devidamente codificadas para facilitar as intervenções da manutenção que hoje é contratada.

Novos abrigos estão sendo instalados em pontos de ônibus, tanto do modelo antigo quanto de um modelo moderno, mais leve e de fácil instalação e manutenção. Os abrigos instalados há mais tempo estão sendo lavados, pintados, polidos e iluminados.

As duas grandes estações de transbordo estão limpas, sinalizadas e com vários serviços implantados, inclusive com agências do Banep e postos de venda de vale transporte e passe escolar.

Os estações rotativos tiveram sua operação controlada junto à iniciativa privada e apresentaram um melhor nível de serviço, passando a ser uma fonte de recei-

ta para a Prefeitura.

Estamos buscando, também, a modernização das frotas de táxi, hoje com oferta maior que a demanda e de baixa rentabilidade.

Paulatinamente, os veículos irregulares estão sendo retirados do sistema e a fiscalização tem sido mais rigorosa.

O transporte vertical, que liga as cidades Alta e Baixa, passou por uma recuperação substancial. Ainda longe, porém, do que pretendemos fazer, tanto nos Planos Inclinados quanto no Elevador Lacerda.

Até o final deste ano, estaremos com um novo projeto de programação visual e de operação para todo o transporte vertical da cidade.

Todos os setores de atividades da Secretaria sofreram mudanças importantes. Vale ressaltar aqui, dois fatores fundamentais: a atuação da empresa pública Transur e o comportamento empresarial do setor de transportes urbanos.

A Transur teve seu passivo regularizado junto aos fornecedores e prestadores de serviços, tendo inclusive adquirido 27 novos ônibus com recursos próprios.

Seu desempenho operacional foi ampliado para 93%, quando a média anterior girava em torno de 60%. Passou a transportar cerca de 2.900.000 passageiros por mês, ao invés dos 1.300.000, praticamente com a mesma frota. Um resultado que nos estimula e que traduz nos a filosofia de trabalho.

Quanto ao empresarial do setor, houve uma mudança comportamental que vem revelando resultados alentadores, mediante a adoção de uma nova linguagem e atuação, mais funcional, e a transformação do seu sindicato num organismo absolutamente profissional.

A contratação de técnicos especializados nas áreas financeiras e de recursos humanos, propiciou ao sistema empresarial um novo comportamento, com absorção de novos valores. O Sindicato centralizou muitas atividades, prestando serviços nas áreas de financiamentos, seguros, informática, treinamento, saúde, previdência e outros. Com o apoio dos sindicatos, foram contratados cursos e palestras na área gerencial e muitas experiências



foram trocadas. Foram divulgados, rotineiramente, dados técnicos, operacionais administrativos, o que contribuiu para uniformização de procedimentos, facilitando o desenvolvimento das empresas e capacitando-as à prestação de um melhor serviço e à absorção da filosofia desenvolvida pela Secretaria Municipal de Transportes.

A discussão com o Sindicato dos Empregados foi centralizada pelo Sindicato Empresarial, evitando os problemas frequentes com empresas menos desenvolvidas. Conscientizado do importante papel que lhe cabe na economia do município e no seu desenvolvimento, o empresário mantém hoje uma atuação mais dinâmica e melhor preparada para enfrentar os problemas gerados no setor.

Elituando um balanço do desempenho nesses dois primeiros anos de atuação, constatamos que o sistema está mais controlado e o serviço apresenta sensíveis melhoras - embora ainda longe do nível que pretendemos atingir até o final de 1992. A luta prosseguirá com a mesma intensidade, porque temos a consciência de estarmos trilhando o caminho certo e atendendo às metas definidas pelo Prefeito Fernando José.

A comunidade técnica de transportes de outros Estados reconhece os resultados obtidos até aqui. Seguiremos nosso caminho com o mesmo desempenho e dispostos a vencer obstáculos com o ideal da competência, respeito à população e amor à cidade. Salvador, junho de 1991.

ELÁDIO GOMES DA SILVA  
Secretário

=====  
ANEXO 03  
=====

ANEXO 03 - " AS EMPRESAS DE ONIBUS DE SALVADOR" -  
SETPS - AGOSTO/1994.

=====  
ANEXO 03  
=====

OPERAÇÃO DO SISTEMA

AS EMPRESAS DE ONIBUS DE SALVADOR

As linhas de ônibus urbanas de Salvador são operadas por 17 empresas privadas e uma pública, vinculada à Prefeitura do Salvador.

São elas:

NOME DA EMPRESA	ENDEREÇO	TELEFONE
B T U	Av. Santiago de Compostela Bretas	381-7777
BOA VIAGEM	Av. Suburbana, 901 Paripe	521-1344
CAMPO GRANDE	Rua Lopes Trovão, 117 Massaranduba	312-2618
I T T	Pque Res. S.S. Schindler São Caetano	392-4488
JOEVANZA	Rua Thomaz Gonzaga, 262 Pernambúes	244-1530
LIBERDADE	Av. San Martin, s/n Retiro	233-1934
ONDINA	Av. Vasco da Gama, 347 Vasco da Gama	245-6366
OGUNJA	Baixa de Santo Antônio, 317 Retiro	381-1392
RIO VERMELHO	Av. Dorival Caymi, 18.270 São Cristóvão	377-2587
SÃO PEDRO	Rua Martiniano do Bomfim, 744 Barros Reis	234-5371
SUL AMÉRICA	Av. Titadentes, 146 Caminho de Areia	312-3100
TRANSOL	Av. San Martins, s/n Retiro	244-1444
T S S	Estrada Velha Aeroporto, km 1,5 Campinas de Pirajá	246-1522

UNIÃO	Rua Tio Juca, 84-E  I.A.P.I	233-2293
VERDEMAR	Av. Vasco da Gama, 850  Vasco da Gama	237-1022
VITRAL	Rua Thomáz Gonzaga, 43 .  Pernambues	244-8633
VISA	Rua Clíão Arouca, 165  Acupe de Brotas	357-4033
TRANSUR(*)	BR 324 Km 8,5 Porto Seco  Pirajá	392-2136

(\*) Empresa Pública Municipal

### O QUE É O SETPS

O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador - SETPS é uma entidade que congrega as empresas de transportes urbanos do município e tem por finalidade representar legalmente este segmento empresarial junto à sociedade e o desenvolvimento técnico e organizacional do setor.

Desde sua fundação em 1980, o SETPS vem se consolidando como entidade representativa da categoria, investindo na contínua melhoria dos serviços prestados à comunidade do Salvador, dentre os quais pode-se destacar, a administração do Vale-Transporte e do Passe-Escolar.

O SETPS informatizou os postos de venda do vale-transporte e ampliou os do passe-escolar, atualmente em número de 26, melhorando a qualidade do atendimento aos usuários de Salvador.

=====

ANEXO 04

=====

ANEXO 04 - " A FROTA DE ONIBUS DE SALVADOR " -  
SMTU/STP - AGOSTO/1994.

=====

ANEXO 04

=====

=====

ANEXO 05

=====

ANEXO 05 -" A ESTRUTURA DA SMTU "-  
PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, SMTU, 1992.

=====

ANEXO 05

=====

=====

ANEXO 06

=====

ANEXO 06 -" A RENOVACAO DA FROTA "- 89/92 -  
STCO - PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, SMTU, 1992.

=====

ANEXO 06

=====



=====

ANEXO 07

=====

ANEXO 07 - " PARTICIPAÇÃO RELATIVA DA FROTA POR EMPRESA  
-DEZ/88-OUT/92".

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, SMTU, 1992.

=====

ANEXO 07

=====

