

O vereador Rubão perguntou se ser multado pela ausência dos cobradores é melhor financeiramente do que mantê-los.

Marcelo Carvalho disse que há muitas questões a serem discutidas sobre o atual contrato.

O presidente perguntou se as obras realizadas para melhorias viárias foram levadas em consideração pelas empresas para fins de redução de custos.

Marcelo Carvalho respondeu que desconhece tal situação.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a Rodopass está em dia com o pagamento do fundo garantidor e dos seguros, conforme previsto contratualmente.

Marcelo Carvalho respondeu que não sabe informar.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quem é o responsável por essas funções na empresa.

Marcelo Carvalho disse que há um funcionário responsável por isso no setor financeiro. Explicou que a Sra. Ana Paula não é a pessoa que cumpre as funções cotidianas do setor, mas a responsável pela chefia do setor.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha tem conhecimento de algum ato ilícito praticado na concorrência de 2008, na suposta auditoria da empresa Maciel Consultores, ou na execução dos serviços de transporte coletivo no Município.

Marcelo Carvalho respondeu que não.

O presidente disse que, apesar da resposta da testemunha, ela afirmou, durante seu depoimento, que não lhe foi requerido qualquer nota fiscal para a realização da auditoria de 2018 e que houve a retirada dos cobradores dos ônibus, o que configura a presença de ilícito em ambas as situações.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou à testemunha se a BHTrans tinha ciência de que a Rodopass estava trabalhando sem a presença dos cobradores nos ônibus.

Marcelo Carvalho afirmou não ter conhecimento sobre o assunto.

Deu-se início a oitiva com Romeu Aguiar Carvalho, representante legal da Empresa Valadarense de Transporte Coletivos Ltda.

Registrou-se que a testemunha estava acompanhada de seu advogado, Dr. Juliano Brasileiro.

O presidente perguntou à testemunha de quais empresas que atuam no transporte coletivo em Belo Horizonte ela participa.

Romeu Carvalho disse que participa como sócio, atualmente, das empresas Rodopass, Urca Auto Ônibus e Viação Carneirinhos.

O presidente perguntou de quais empresas a testemunha participava em 2008, durante a Concorrência Pública nº 131/08.

Romeu Carvalho informou que, em 2008, era o gestor da Empresa de Transporte Coletivo Valadarense e tinha participação nas três empresas previamente citadas.

Às 11h47min, o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

O presidente perguntou à testemunha por que ela saiu da Empresa de Transporte Coletivo Valadarense.

Romeu Carvalho disse que, em 2007, a sociedade estava pensando em uma divisão de participação dos sócios, o que foi adiantado com o advento da Concorrência Pública nº 131/08. Explicou que decidiu, portanto, participar da concorrência com a empresa Valadarense.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha participa ou já participou, de alguma forma, dos processos de concorrência pública.

Romeu Carvalho respondeu que participou da Concorrência Pública nº 131/08, com a empresa Valadarense.

O vereador Braulio Lara perguntou se a testemunha reconhece a formação de cartel na Concorrência Pública nº 131/08.

Romeu Carvalho disse não ter conhecimento de qualquer ilicitude na referida licitação.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se o Sr. André Barra, da empresa Tecnotrans, participou, de alguma forma, da licitação de 2008.

Romeu Carvalho disse que não.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se o Setra-BH participou, de alguma forma, da licitação de 2008.

Romeu Carvalho respondeu que não.

O vereador Rubão afirmou que, em análise das emissões das certidões civis do TJMG, bem como das certidões de FGTS, tem-se que foram emitidas seguindo uma sequência temporal e em curtos intervalos de tempo, retiradas no balcão do tribunal. Perguntou se existia um representante de cada uma das empresas teoricamente concorrentes no TJMG e nos cartórios neste dia.

Romeu Carvalho disse não ter conhecimento.

O presidente comentou que a autentificação dos documentos, perante o Cartório do 8º Ofício de Notas de Belo Horizonte, ocorreu de forma sequencial. Perguntou quem foi o responsável por fazer essa autentificação no consórcio em que a testemunha atua.

Romeu Carvalho disse que não se lembrava, devido ao decurso de tempo.

O presidente perguntou se há registros, na empresa, de quem teria realizado tal ação.

Romeu Carvalho afirmou que não há registro.

O presidente perguntou quem é o setor responsável, na empresa, para realizar autenticações de documentos.

Romeu Carvalho respondeu que havia um grupo de pessoas trabalhando na juntada de documentos para a concorrência pública.

O presidente perguntou quem estava à frente desse setor em 2008.

Romeu Carvalho disse que não se lembra.

O presidente perguntou se a testemunha saberia citar o nome de, ao menos, uma pessoa que tenha participado dessa equipe.

Romeu Carvalho respondeu que não se lembra.

O vereador Braulio Lara perguntou se o administrador da empresa na época era a testemunha.

Romeu Carvalho respondeu que sim.

O vereador Braulio Lara perguntou se todos os encaminhamentos, diligências e decisões da empresa eram de responsabilidade da testemunha.

Romeu Carvalho disse que sim.

O presidente perguntou quantas empresas a testemunha administrava na época da licitação.

Romeu Carvalho disse que administrava a Empresa Valadarense de Transportes Coletivos, a Transporte Coletivo Maranhense - TCM - e a Viação Primor.

O presidente perguntou quantas dessas empresas venceram o processo licitatório.

Romeu Carvalho informou que nenhuma.

O presidente perguntou se a testemunha chegou a questionar o resultado da licitação na Justiça.

Romeu Carvalho disse que não, uma vez que perdeu tanto na proposta técnica quanto na comercial.

O presidente perguntou se a testemunha não estranhou o fato de que as empresas vencedoras da licitação tiveram seus documentos autenticados de maneira sequenciada.

Romeu Carvalho disse que não teve conhecimento dessa informação.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão afirmou que, no relatório das apurações pelo MPC, há provas de que as propostas de todos os concorrentes foram feitas por uma mesma pessoa/empresa, tais como textos idênticos, com a mesma formatação, planilhas com mesma nomeação, salvas por funcionária da Tecnotrans, dentre outros elementos consubstanciados nos documentos juntados a esta Comissão. Perguntou se os concorrentes tinham conhecimento das propostas uns dos outros.

Romeu Carvalho disse que não.

O presidente perguntou qual empresa a testemunha administra atualmente.

Romeu Carvalho disse que administra a Viação Primor e a TCM.

O presidente perguntou se as duas empresas prestam serviço para o Município.

Romeu Carvalho disse que não. Explicou que as empresas atuam na região Nordeste do País.

O presidente perguntou se a testemunha tem participação societária em alguma empresa que presta serviço em Belo Horizonte.

Romeu Carvalho respondeu que possui participação societária nas empresas Rodopass, Urca Auto Ônibus e Viação Carneirinhos.

O presidente apontou que a testemunha participava, em 2008, de três empresas que perderam o processo licitatório de Belo Horizonte e atualmente é sócio de três empresas que prestam serviço ao Município.

O advogado Juliano Brasileiro informou que as empresas Viação Primor e TCM, atualmente administradas pela testemunha e que prestam serviço no Estado do Maranhão, não participaram da Concorrência Pública nº 131/08. Acrescentou que apenas a Empresa Valadareense, à época administrada pela testemunha, perdeu a referida concorrência.

O presidente perguntou de quantas empresas que participaram do processo de concorrência à época da licitação a testemunha era sócia.

Romeu Carvalho respondeu que era sócio de três empresas. Esclareceu que participou da concorrência como gestor da Empresa Valadareense e perdeu.

O presidente perguntou de quantas empresas que atuam em Belo Horizonte a testemunha é sócia atualmente.

Romeu Carvalho disse que é sócio de três empresas, quais sejam, Rodopass, Urca e Carneirinhos.

O presidente comentou que a testemunha participou do processo licitatório com uma empresa, que saiu perdedora, mas cerca de dez anos depois é sócio de três empresas vencedoras.

A vereadora Bella Gonçalves pontuou que, apesar de a empresa da testemunha ter perdido, empresas pertencentes a seus irmãos foram vencedoras do processo licitatório.

O presidente perguntou se a testemunha tem problemas familiares com seus irmãos.

Romeu Carvalho respondeu que não.

O presidente perguntou se a empresa Tecnotrans Engenheiros Consultores já prestou qualquer serviço para sua empresa.

Romeu Carvalho disse que não.

O presidente perguntou se a testemunha conhece o Sr. André Barra.

Romeu Carvalho respondeu que não o conhece. Disse que apenas o conhece por nome e sabe que ele tem uma empresa de consultoria em transportes.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou quais foram os questionamentos apresentados pela comissão de licitação à época da concorrência.

Romeu Carvalho respondeu que, pelo que se lembra, não houve qualquer questionamento.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou se a BHTrans ou qualquer outro órgão público questionou a coincidência entre sócios das supostas concorrentes e a participação de empresas cujo grupo de controle se confunde, em mais de um RTS.

Romeu Carvalho disse que não houve questionamentos.

O vereador Braulio Lara perguntou se a empresa da testemunha teve ou tem informações privilegiadas sobre a fiscalização dos veículos pela BHTrans e se já recebeu informações do Setra-BH sobre linhas, dias e horários em que seriam fiscalizados pela BHTrans.

Romeu Carvalho respondeu que não é administrador de nenhuma empresa que atua em Belo Horizonte. Reiterou que é apenas acionista de empresas que

prestam serviço para o Município.

O vereador Bráulio Lara perguntou se a testemunha não influencia de qualquer forma na administração das empresas que atuam na cidade.

Romeu Carvalho disse que não.

O vereador Bráulio Lara questionou se a testemunha é acionista apenas com a intenção de auferir lucros.

Romeu Carvalho reiterou que não atua na administração das empresas que prestam serviço para a cidade.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha se recorda da auditoria realizada em Belo Horizonte a fim de demonstrar que os valores das passagens estavam abaixo do preço que deveria ser praticado.

Romeu Carvalho disse não ter conhecimento.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão afirmou que os empresários de ônibus alegam que atuam em prejuízo e, por isso, requisitaram a realização de duas auditorias a fim de comprovar tal alegação. Perguntou se a testemunha tinha conhecimento que os resultados auferidos pelas empresas das quais é sócia estavam aquém do esperado.

Romeu Carvalho disse não ter conhecimento do trabalho das empresas que atuam em Belo Horizonte. Afirmou que trabalha e administra empresas que atuam em São Luís, no Maranhão.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se as ações que a testemunha possui nas empresas que atuam na cidade estão em prejuízo, tendo em vista a alegação dos empresários do transporte de que atuam em prejuízo.

Romeu Carvalho respondeu que, quando as empresas têm prejuízo, isso é apresentado a ele.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha sabe afirmar se as empresas atuam em prejuízo.

Romeu Carvalho disse desconhecer tal informação.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha não se preocupa com a sustentabilidade das suas ações nas empresas que atuam na cidade.

Romeu Carvalho explicou que as empresas têm longevidade e vida própria, sendo administradas por pessoas em Belo Horizonte.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou por que a testemunha mantém ações em empresas que supostamente operam em prejuízo.

Romeu Carvalho disse que empresas de ônibus não podem fechar porque deram prejuízo, uma vez que têm contratos a cumprir. Disse saber que as empresas dão prejuízo, mas não é administrador delas.

O vereador Rubão perguntou se as empresas da testemunha agiram de alguma forma para impedir que a auditoria da Maciel Consultores apurasse os verdadeiros custos do transporte coletivo na capital.

Romeu Carvalho disse que não tem conhecimento.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha tem conhecimento de algum ato ilícito praticado na concorrência de 2008, na suposta auditoria da empresa Maciel Consultores, ou na execução dos serviços de transporte coletivo no Município.

Romeu Carvalho disse que não tem conhecimento.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha tem conhecimento da decisão das empresas de retirar os agentes de bordo dos ônibus.

Romeu Carvalho disse que não.

O presidente perguntou se a testemunha conhece o Sr. Roberto José Carvalho.

Romeu Carvalho disse que sim. Informou que Roberto José Carvalho é seu irmão e sócio nas empresas.

O presidente perguntou qual o papel que o Sr. Roberto José Carvalho desempenha na empresa Valadarense.

Romeu Carvalho disse que ele, atualmente, não desempenha qualquer função nas empresas, estando delas desligado desde 2016.

O presidente perguntou se o Sr. Roberto José Carvalho ainda é sócio das empresas.

Romeu Carvalho disse que sim, mas que não mais administra nenhuma empresa de transporte coletivo em Belo Horizonte.

O presidente perguntou se os filhos e sobrinhos da testemunha participam das reuniões de herdeiros das empresas de ônibus.

Romeu Carvalho respondeu que esporadicamente sim.

O presidente perguntou qual era a frequência das reuniões.

Romeu Carvalho respondeu que as reuniões eram realizadas a cada seis meses ou a cada ano, com o objetivo de demonstrar os resultados de cada empresa.

O presidente leu trechos de declaração prestada pelo Sr. Roberto José Carvalho ao MP, em inquérito com objetivo de apurar fraudes na Concorrência Pública nº 131/08. Perguntou se a testemunha tem conhecimento da declaração lida.

Romeu Carvalho disse que não.

O presidente perguntou se era o Sr. Roberto José Carvalho que administrava a empresa Valadarense à época da licitação.

Romeu Carvalho disse que não. Explicou que em 2008 administrava a empresa Valadarense, da qual saiu após a Concorrência Pública nº 131/08, para assumir as empresas de São Luís.

O presidente perguntou se a família da testemunha organizou um arranjo societário apenas para fraudar a concorrência.

Romeu Carvalho disse que não.

O presidente perguntou se as mudanças nas empresas no período da concorrência foram coincidências.

Romeu Carvalho disse não saber afirmar.

O presidente perguntou à testemunha como é possível ela ter perdido a licitação em 2008, mas atualmente ser prestadora do serviço na capital.

Romeu Carvalho afirmou que, à época da licitação, já era sócio das empresas que operam em Belo Horizonte.

O presidente perguntou se em 2008 a testemunha não era sócia apenas da Empresa Valadarense, que perdeu a licitação.

O advogado Juliano Brasileiro esclareceu que Romeu Carvalho à época da licitação, era sócio e administrador da Empresa Valadarense, que perdeu a licitação, mas também já era sócio, mas não administrador, das outras três empresas que ganharam a licitação.

O presidente perguntou a Romeu Carvalho se as quatro empresas das quais era sócio à época da licitação concorreram entre si.

Romeu Carvalho disse que confirma que ele participou da concorrência como administrador da Empresa Valadarense, e era sócio das outras três empresas, já citadas, que ganharam.

A vereadora Bella Gonçalves apontou que a testemunha perdeu a concorrência para empresas das quais ela também auferiu lucro. Questionou se a testemunha acredita que houve uma concorrência real em 2008.

Romeu Carvalho explicou que concorreu contra consórcios de empresas e

não contra suas empresas especificamente.

O presidente perguntou se a testemunha acredita que isso estava dentro dos limites da lei.

Romeu Carvalho respondeu que, se não estivesse, teria sido impugnado, o que não ocorreu.

O presidente afirmou que essa é questão que gera maior estranheza a esta CPI, visto que a grande quantidade de evidências de fraude não gerou a impugnação do contrato. Relatou que há informação de que, antigamente, havia vários vereadores que recebiam valores dos empresários de ônibus exatamente para não questionar o contrato. Afirmou que nenhum dos vereadores desta CPI recebe qualquer dinheiro dos empresários de ônibus para ficar calado.

A vereadora Bella Gonçalves apontou que, apesar dos diferentes depoentes ouvidos hoje, três estão acompanhados do mesmo advogado.

O advogado Juliano Brasileiro informou que é advogado da família Carvalho.

O presidente perguntou ao advogado quantas empresas ele representa.

Juliano Brasileiro informou que assiste as empresas da família Carvalho em Belo Horizonte, quais sejam: Rodopass, Urca e Carneirinhos. Informou que, das que perderam a concorrência, representa também a Empresa Valadarense e a Trancid.

O presidente pontuou que as cinco empresas participaram da Concorrência Pública nº 131/08, sendo três vencedoras, mas todas com mesmo quadro societário.

Deu-se início a oitiva com Ana Paula Carvalho, representante credenciada da Empresa Valadarense de Transportes Coletivos Ltda.

Registrou-se que a testemunha estava acompanhada de seu advogado, Dr. Juliano Brasileiro.

O presidente perguntou em qual empresa de transporte coletivo a testemunha trabalha atualmente.

Ana Paula Carvalho disse que trabalha na Rodopass.

O presidente perguntou qual função a testemunha exerce na empresa.

Ana Paula Carvalho disse que exerce função administrativa, trabalhando nos departamentos pessoal, de recursos humanos e financeiro.

O presidente perguntou se a testemunha presta serviço a outras empresas do ramo do transporte em Minas Gerais.

Ana Paula respondeu que não, somente na Rodopass, em Belo Horizonte.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha participa ou já participou de alguma forma de processos de concorrência pública.

Ana Paula Carvalho respondeu que nunca participou.

O presidente perguntou se a testemunha reconhece a formação de cartel na Concorrência Pública nº 131/08.

Ana Paula Carvalho respondeu que não.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou se a testemunha conhece o Sr. André Barra, da empresa Tecnotrans.

Ana Paula Carvalho disse que sabe de quem se trata, mas não o conhece pessoalmente. Disse saber que o Sr. André Barra já prestou serviço em Governador Valadares, tendo feito a integração da cidade, mas nunca conversou com ele.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a Tecnotrans presta serviço frequentemente para as empresas das quais a testemunha participa.

Ana Paula Carvalho respondeu que não sabe dizer.

O vereador Braulio Lara perguntou se o Setra-BH participou de alguma forma da licitação de 2008.

Ana Paula Carvalho disse não saber.

O presidente perguntou qual o parentesco da testemunha com o Sr. Romeu Carvalho, ouvido anteriormente.

Ana Paula disse que é sobrinha de Romeu Carvalho.

O presidente perguntou quem é o pai da testemunha.

Ana Paula respondeu que seu pai é Roberto José Carvalho.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que Marcelo Carvalho disse que a responsável pelo setor financeiro da Rodopass se chamava Ana Paula e perguntou se era a testemunha.

Ana Paula Carvalho disse que sim.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha participa de tomada de decisões de mais de uma empresa de transporte coletivo em Minas Gerais e qual o seu papel na Empresa Valadarense.

Ana Paula disse que não participa de tomada de decisões em mais de uma empresa e que não possui qualquer papel na Empresa Valadarense.

O vereador Rubão informou que, no relatório das apurações pelo MPC, há provas de que as propostas de todos os concorrentes foram feitas por uma mesma pessoa/empresa, tais como textos idênticos, com a mesma formatação, planilhas

com mesma nomeação, salvas por funcionária da Tecnotrans, dentre outros elementos consubstanciados nos documentos juntados a esta Comissão. Perguntou se os concorrentes tinham conhecimento das propostas uns dos outros.

Ana Paula Carvalho disse que não participou da licitação, mas que, até onde tem conhecimento, os concorrentes não tinham conhecimento das propostas uns dos outros.

O presidente perguntou qual foi o objetivo da viagem que fez para Governador Valadares na companhia dos Srs. André Barra e Roberto Carvalho.

Ana Paula Carvalho disse não se lembrar de ter ido a Governador Valadares com o Sr. André Barra.

O presidente perguntou se a testemunha tem controle das despesas com abastecimento e cessão da aeronave pertencente ao grupo empresarial da família Carvalho.

Ana Paula Carvalho informou que a aeronave era da Empresa Valadarense e era ela quem fazia os controles do abastecimento.

O presidente perguntou se a testemunha tem conhecimento das chamadas "reuniões de herdeiros" das empresas de ônibus, cujas atas foram apreendidas em operação da Polícia Federal - PF.

Ana Paula Carvalho disse ter conhecimento das reuniões de herdeiros, acrescentando que não sabia dizer se são as mesmas das atas apreendidas pela PF.

O presidente perguntou como funcionam as reuniões de herdeiro.

Ana Paula Carvalho disse que as reuniões ocorrem duas vezes por ano, em que participam os donos das empresas e seus filhos e são apresentados dados operacionais das empresas. Afirmou que as reuniões se tratavam de um motivo para reunir toda família. Informou que quem tinha poder de decisão eram os pais, donos das empresas.

O presidente perguntou se, nessas reuniões, os filhos estavam aprendendo como seguiriam com os negócios.

Ana Paula Carvalho respondeu que sim.

O presidente comentou que, em algumas das atas apreendidas pela PF, havia a informação de interesse de aproximar os filhos dos empresários a filhos de juízes e advogados. Perguntou se a testemunha se lembra disso.

Ana Paula Carvalho disse não se lembrar.

O presidente informou que está registrado em ata e perguntou se a testemunha tinha conhecimento disso.

Ana Paula disse que não.

O presidente perguntou se a testemunha já foi presa.

Ana Paula Carvalho respondeu que não.

O presidente perguntou se a testemunha tem ciência de determinações para promover o furto de água e energia elétrica mediante adulteração de equipamentos.

Ana Paula disse que não.

O presidente leu e-mail enviado pela gerência da Empresa Valadarense e recebido pela testemunha, o qual tratava de posto de vendas da empresa que utilizava energia da rua. Perguntou se a testemunha se lembrava do e-mail.

Ana Paula Carvalho disse que não se lembra, mas que, com certeza, ela não aprovou a realização de "gatos" de energia.

O presidente perguntou por que ela respondeu o e-mail informando que o posto de vendas utilizava energia da rua e se isso não seria considerado um "gato".

Ana Paula Carvalho disse que não se lembrava desse documento. Afirmou que, caso ela tenha tomado conhecimento da utilização de energia da rua, mandou findar tal situação.

O presidente perguntou se a testemunha trabalha na Rodopass e se já trabalhou em outra empresa.

Ana Paula Carvalho informou que, atualmente, trabalha na Rodopass, mas já trabalhou também na Empresa Valadarense.

O presidente perguntou por que o aluguel da casa de eventos Mix Garden para a realização do casamento da testemunha foi faturado para a empresa de transporte coletivo para a qual trabalha.

Ana Paula Carvalho disse não ter conhecimento de tal situação. Disse que nenhuma empresa nunca pagou nenhum gasto pessoal seu.

O presidente perguntou quem pagou o referido aluguel.

Ana Paula Carvalho informou que quem pagou as despesas de seu casamento foi seu pai. Ressalvou que, caso a empresa tenha pagado alguma despesa, seu pai a reembolsou posteriormente.

O presidente perguntou, então, se a testemunha não sabe dizer se a despesa foi ou não paga pela empresa.

Ana Paula Carvalho afirmou que, normalmente, a empresa não paga gastos pessoais de seus sócios ou herdeiros. Disse que, caso a situação relatada pelo presidente tenha de fato ocorrido, seu pai reembolsou a empresa.

O presidente perguntou se o pai da testemunha pagou os gastos de sua festa de casamento por meio da pessoa física ou jurídica.

Ana Paula Carvalho disse não saber.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão afirmou que, pelos documentos apreendidos na operação "Mar de Lama", fica claro que a testemunha exerce funções de controle, supervisão e tomada de decisões nas empresas do Sr. Roberto José Carvalho. Perguntou como é feito o controle mensal dos custos das empresas.

Ana Paula Carvalho respondeu que há um relatório mensal.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou por que havia duas planilhas sobre a mesma prestação de serviço com valores distintos, no material apreendido.

Ana Paula Carvalho disse desconhecer o material ao qual o vereador se refere.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se o material não ficava sob responsabilidade da testemunha.

Ana Paula Carvalho reiterou sua resposta anterior.

O presidente perguntou o endereço da testemunha à época de seu casamento.

Ana Paula informou o endereço.

O presidente leu uma fatura do Mix Garden emitida em nome da testemunha, mas com endereço distinto. Perguntou à testemunha se reconhecia o endereço.

Ana Paula Carvalho disse se tratar do endereço da Rodopass, mas afirmou não ter conhecimento do referido documento.

O presidente informou se tratar da nota fiscal do casamento da testemunha.

O vereador Braulio Lara afirmou que as planilhas citadas pelo vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão e apreendidas na operação "Mar de Lama" tinham como objetivo justificar o aumento do valor das passagens em Governador Valadares. Perguntou se tais planilhas têm relação com o transporte público da capital, tendo em vista que a Empresa Valadarense também participou da Concorrência Pública nº 131/08.

Ana Paula Carvalho disse que não era responsável pelo setor financeiro quando trabalhou na Empresa Valadarense. Informou que os custos apontados em planilha não são considerados para cálculo de tarifa, que é calculada com base em uma planilha com custos pré-estabelecidos.

O vereador Braulio Lara perguntou se a testemunha estava afirmando que a tarifa era calculada somente pela fórmula paramétrica e que, em nenhum momento, as empresas fundamentavam requisição de aumento de tarifa com base nos custos realizados.

Ana Paula Carvalho afirmou que sim.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se, em 2018, foi solicitada à testemunha, como responsável pelo setor financeiro da Rodopass, notas fiscais de combustíveis de todos os dias, para realização de auditoria.

Ana Paula Carvalho disse que não.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou o que foi solicitado.

Ana Paula Carvalho respondeu que não tomou qualquer conhecimento acerca da auditoria, uma vez que não foram eles os contratantes. Afirmou que nada foi solicitado a ela.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha se lembrava da auditoria de 2018.

Ana Paula Carvalho reiterou que nada lhe foi solicitado.

O presidente perguntou se a testemunha tem conhecimento da referida auditoria.

Ana Paula Carvalho disse que hoje tem conhecimento de que ela ocorreu, mas que, na época, não teve.

O presidente perguntou se a testemunha já leu o contrato de transporte público ao qual está vinculado.

Ana Paula Carvalho disse que sim.

O presidente afirmou que, portanto, a testemunha deveria saber que a cada quatro anos os custos das empresas devem ser auferidos. Perguntou como a testemunha não sabia da auditoria de 2018.

Ana Paula Carvalho disse que não sabia que a auditoria estava acontecendo.

O presidente afirmou que os empresários de ônibus alegam que operam em prejuízo e perguntou se a testemunha concorda com tal afirmação.

Ana Paula Carvalho disse que concorda.

O presidente perguntou em quais cálculos a testemunha baseia essa afirmação.

Ana Paula Carvalho informou que, baseado no investimento feito pelos empresários, o resultado é deficitário.

O presidente questionou como é a situação de operar permanentemente em prejuízo.

Ana Paula Carvalho disse ser péssima.

O presidente perguntou por que a testemunha não sugere a interrupção do contrato.

Ana Paula Carvalho disse que poderia ser.

O advogado Juliano Brasileiro pontuou que a sugestão de interrupção do contrato não foi da testemunha, mas do próprio presidente.

O presidente perguntou se a testemunha sugere que o contrato se mantenha ou não.

Ana Paula Carvalho disse que o atual contrato não é bom para o empresário. Afirmou que deseja que o contrato se mantenha, devido ao investimento já feito.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha participa da tomada de decisões da Rodopass.

Ana Paula Carvalho respondeu que, de algumas decisões, sim.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a testemunha entrou em contradição, pois afirmou, anteriormente, que não participava da tomada de decisões de mais de uma empresa de transporte em Belo Horizonte, mas também afirmou que participa da tomada de decisões na Empresa Valadarense e na Rodopass.

Ana Paula Carvalho disse que a vereadora se enganou. Explicou que já trabalhou na Empresa Valadarense, mas atualmente somente trabalha na Rodopass.

O presidente afirmou que a empresa Tecnotrans apresentou os cálculos para subsidiar o aumento das passagens em Governador Valadares. Perguntou se essa empresa teve alguma participação no cálculo do alegado prejuízo sofrido pelas empresas que atuam na capital durante a pandemia.

Ana Paula Carvalho disse não ter conhecimento.

O presidente perguntou se a testemunha é usuária de ônibus.

Ana Paula Carvalho disse que já foi, mas, há cerca de dez anos, não é mais.

O presidente perguntou se a testemunha se considera preparada para o cargo que exerce.

Ana Paula Carvalho disse que sim.

O presidente perguntou qual a graduação da testemunha.

Ana Paula Carvalho disse que é formada em Contabilidade.

O presidente perguntou se a testemunha estuda sobre os sistemas de mobilidade que existem no Brasil e no mundo.

Ana Paula Carvalho respondeu que não.

O presidente perguntou se a testemunha considera o serviço de ônibus da cidade bom.

Ana Paula Carvalho respondeu que não, acrescentando que isso não depende apenas das empresas.

O vereador Braulio Lara perguntou se a retirada de cobradores dos ônibus foi para compensar os supostos prejuízos das empresas.

Ana Paula Carvalho disse que não.

O presidente informou que, nas planilhas de gastos do grupo empresarial de Roberto Carvalho apreendidas pela PF, há valores de mais de R\$2 milhões referentes a pagamentos de escolas. Perguntou se a testemunha tem conhecimento desses documentos e se sabe a que se referem esses gastos.

Ana Paula respondeu que não, acrescentando não saber dizer a que se referem tais gastos por não ter conhecimento dos documentos.

O vereador Braulio Lara perguntou se a empresa realizava algum tipo de ação social de fomento de escolas.

Ana Paula Carvalho disse que não.

O presidente perguntou se o pai da testemunha trabalhou com o ramo da educação.

Ana Paula Carvalho disse que ele nunca trabalhou no ramo da educação.

O presidente informou que, conforme relatório da PF, os gastos da empresa com propinas eram lançados nas planilhas como gastos com escolas. Criticou o serviço prestado pelas empresas de ônibus na cidade. Disse haver conluio na concorrência de 2008 e na prestação de serviço à capital. Afirmou que o sistema de ônibus tem que funcionar efetivamente, para que o trânsito da cidade não pare.

A vereadora Bella Gonçalves pontuou que os empresários alegam que atuam em prejuízo e que o contrato não está bom, mas, ao mesmo tempo, querem a sua

manutenção. Afirmou que deve haver a rescisão completa do contrato e a participação de novos agentes políticos, devido à atual existência de cartel. Afirmou que a comissão de revisão de contrato e tarifa não pode promover uma revisão contratual nos moldes requeridos pelos empresários. Disse ser necessário a promoção de uma revisão séria do contrato ou a sua rescisão. Comentou que há outras pessoas interessadas em participar do ramo do transporte, mas são impedidas pelo cartel estabelecido.

O vereador Braulio Lara disse ser necessário lutar por um mercado concorrencial, uma vez que o monopólio é prejudicial para a cidade.

A vereadora Bella Gonçalves disse que deve haver um planejamento e controle público do transporte. Afirmou que o maior problema do contrato de 2008 é que o controle e planejamento do transporte ficaram a cargo das empresas.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h57m.

4.25. DA 27ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A vigésima sétima reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 19 de agosto de 2021, com início às 14h56m, no plenário Amyntas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença da vereadora Bella Gonçalves e dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Braulio Lara e Professor Claudiney Dulim.

Deu-se início a oitava com o presidente da Comissão Permanente de Licitação – CPL, responsável pela Concorrência Pública nº 2017/002, Emerson Duarte Menezes.

O presidente perguntou à testemunha sobre sua formação acadêmica e que papel desempenhou na licitação da Concorrência Pública nº 2017/002.

A testemunha respondeu que é formado em Ciências Econômicas e que era o presidente da CPL. Explicou que não é servidor da BHTrans e que essa CPL faz parte da estrutura da Secretaria Municipal de Fazenda - SMFA - como um órgão central de compras. Disse ter recebido a demanda para que essa licitação fosse realizada pela SMFA.

O presidente perguntou quem era, à época, o titular da SMFA.

A testemunha respondeu que, à época, o secretário municipal de Fazenda era o atual vice-prefeito, Fuad Noman, e que seu secretário adjunto era o atual

secretário municipal de Fazenda, João Antônio Fleury Teixeira. Informou que era servidor da Subsecretaria de Administração e Logística.

O presidente perguntou quem era, à época, o subsecretário de Administração e Logística.

A testemunha respondeu que o subsecretário era João Antônio Fleury Teixeira. Explicou que o subsecretário respondia pelo secretário durante sua ausência, por isso é designado como “adjunto”.

O presidente perguntou qual era o objetivo do certame.

A testemunha respondeu que o objetivo do certame era realizar licitação para serviços de auditoria e verificação independente para a BHTrans.

O presidente perguntou quem era o diretor de Compras.

A testemunha respondeu que era ele próprio.

O presidente fez a leitura do objeto do contrato da concorrência pública.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou como foi feita a pesquisa de preços para obtenção do valor de referência e quantos orçamentos foram considerados.

A testemunha respondeu que sua atividade é uma atividade-meio. Explicou que recebem demandas da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH e, nesse caso, da BHTrans. Esclareceu que realizam apenas o processo licitatório que, depois de homologado, é devolvido aos demandantes do serviço, os quais são os responsáveis pela elaboração, fiscalização e gerência do contrato. Acrescentou que todas as etapas da fase preparatória da licitação vêm do demandante, inclusive os orçamentos que compõem o valor estimado da licitação. Disse que foram formalizadas, pela BHTrans, sete consultas com obtenção de três retornos de propostas de orçamento. Explicou que os documentos são analisados à luz da legislação.

O presidente perguntou se é exigida a adequação de documentos, caso esses não estejam adequados.

A testemunha respondeu que sim. Explicou que foram recebidas sete solicitações de orçamento com três orçamentos apresentados. Acrescentou que dois foram aproveitados e um, por estar muito acima do valor dos demais, foi desconsiderado, mediante justificativa incluída no processo pela BHTrans, para que não puxasse a média de preços muito para cima.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se, pela experiência que a testemunha possui sobre o assunto, não teria sido possível suspeitar do preço fornecido pela empresa Maciel Consultores, por ser bem inferior aos dos demais fornecedores.

A testemunha respondeu que não. Explicou que, durante a fase de planejamento, há vários orçamentos fornecidos para a estimativa do valor da licitação, e que este valor é lançado no edital como referência do preço de mercado. Disse que esse valor serve de base para o julgamento da CPL sobre a exequibilidade do preço. Disse que a Maciel Consultores não participou da fase de orçamentação elaborada pela BHTrans. Afirmou que a empresa foi uma concorrente que participou no momento do certame com a proposta de R\$944 mil e que este preço estava dentro do preço praticado pelo mercado.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se não lhe pareceu estranho que os orçamentos prévios tivessem valores três vezes superiores ao orçamento apresentado pela Maciel Consultores e que ela tenha sido a única empresa a participar do certame.

A testemunha respondeu que, com relação aos valores propostos nos orçamentos prévios, é comum, em licitações, os valores definitivos dos licitantes ficarem muito abaixo do valor estimado.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se lhe parece típico o fato de a Maciel Consultores ter sido a única a participar da concorrência, já que as demais desistiram.

A testemunha informou que o valor estimado da licitação era de R\$2.248.000,00. Explicou que, em relação à participação em licitações, há licitações que são mais simples, realizadas por meio de pregão e, normalmente, com maior participação do mercado. Acrescentou que há licitações mais complexas, do tipo técnica e preço, em que o mercado não é tão amplo e que, historicamente, nesses processos, há em torno de um, dois ou três participantes. Disse que esse não é o objeto com o qual sua diretoria está acostumada a licitar corriqueiramente, pois a atividade de sua diretoria é prover a PBH de bens e serviços de natureza comum. Explicou que a abrangência da participação está muito ligada ao objeto e à característica da licitação.

O vereador Braulio Lara perguntou se a opção por um adiamento do prazo para apresentação de propostas não foi cogitada, pelo fato de não haver tantos concorrentes.

A testemunha respondeu que no processo há recibos de empresas que retiraram edital no site da PBH. Explicou que não há como ter garantia de que apenas duas empresas retiraram o edital, pois muitas empresas podem ter acessado o edital sem preencherem o recibo, pois ele não é obrigatório.

O vereador Braulio Lara disse que a empresa cujo orçamento foi desconsiderado solicitou dilação do prazo e perguntou à testemunha por que esse pedido não foi atendido.

A testemunha explicou que o prazo legal de ancoragem do edital é de, no mínimo, 45 dias, e o pedido não foi atendido porque foi dado o prazo, ainda maior, de 51 dias. Acrescentou que a BHTrans foi ouvida sobre a solicitação de adiamento e que houve o entendimento de que não seria cabível. Considerou que não havia como prever quantas empresas participariam no dia de realização da concorrência.

A vereadora Bella Gonçalves citou jurisprudência que diz ser necessária a existência de, no mínimo, três orçamentos distintos e perguntou se a testemunha teria conhecimento dessa jurisprudência.

A testemunha explicou que essa exigência é para a coleta de orçamentos da fase de planejamento da licitação e que não existe na legislação nenhum impedimento para que a licitação se realize com um ou dois participantes.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se, mesmo tendo sido desconsiderado um orçamento, o procedimento seguiu devido ao fato de haver urgência por parte da PBH.

A testemunha respondeu que são duas coisas diferentes. Disse que um dos orçamentos apresentados estava superestimado em mais de R\$7 milhões e que, durante a fase de orçamentação, foi desconsiderado porque provocaria distorção na média. Explicou que a orçamentação é fase interna de planejamento da licitação e que o pedido da empresa para que o prazo da licitação fosse adiado foi feito na fase externa, depois de o edital ter sido publicado. Reforçou que são dois momentos distintos.

O vereador Braulio Lara perguntou se a PBH, mesmo com a apresentação de somente uma proposta de valor bem abaixo do valor de referência, resolveu negar o adiamento por querer agilidade no processo.

A testemunha respondeu que o processo era considerado prioritário pelo governo e que, no entendimento do demandante do serviço, o prazo dado de 51 dias era mais que suficiente para que qualquer interessado se mobilizasse para participar. Explicou que é comum haver a negação de pedidos de adiamento. Reforçou que o pedido de adiamento precede a sessão pública da concorrência, e que, por isso, não teria como saber se haveria ou não a participação de mais empresas.

O vereador Braulio Lara perguntou se o interesse por agilizar o procedimento não soaria como negligência.

A testemunha respondeu que, em relação à concorrência, a Maciel Consultores cumpriu todos os requisitos de habilitação e apresentou todos os documentos exigidos. Continuou dizendo que, com relação ao que aconteceu depois da licitação homologada, cabe avaliação da equipe da BHTrans responsável pela gestão e fiscalização do contrato. Explicou que, sob o ponto de vista do processo licitatório, deve-se ater aos documentos exigidos pela lei e, nesse caso, a licitante apresentou todos a contento.

O vereador Rubão perguntou se a testemunha avaliou se a Maciel Consultores tinha condições plenas de cumprimento do contrato.

A testemunha respondeu que a análise da sua diretoria é feita nos termos da documentação exigida pelo edital, conforme a legislação. Repetiu que, sob o ponto de vista da execução do contrato, a responsabilidade é da BHTrans. Explicou que a participação da equipe de licitação termina com a homologação do processo e que, a partir daí, inicia-se a fase de gestão e fiscalização contratual a ser feita pelo demandante do serviço, no caso, a BHTrans.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se não existe nenhuma diligência a ser realizada para verificar se a empresa possui condições adequadas para a prestação de serviço.

A testemunha respondeu que diligência teria sido necessária caso tivesse havido alguma dúvida em relação aos atestados apresentados. Acrescentou que foram apresentados atestados de serviços semelhantes realizados e que todos eles estavam de acordo e seus emissores atestaram a qualidade dos serviços a eles prestados.

O vereador Braulio Lara mencionou que, em 2014, houve uma contratação para que se fizesse a revisão tarifária. Disse que essa contratação teve um escopo

menor de trabalho e um valor de mais que o dobro do valor apresentado pela Maciel Consultores. Perguntou à testemunha se isso não lhe soou estranho.

A testemunha esclareceu que essa licitação de 2014 não foi realizada no âmbito de sua diretoria. Disse que não a conhecia e que, por isso, não tem como saber se o objeto é compatível para que essa comparação seja feita.

A vereadora Bella Gonçalves disse que o objeto é o mesmo, inclusive previsto no contrato de 2008, que é o contrato que fundamenta a auditoria realizada.

A testemunha respondeu que é servidor da SMFA e que a BHTrans possui uma equipe própria de compras e licitações. Disse que esse processo foi recebido por sua diretoria por meio de uma delegação de competência específica para esse processo. Explicou que o processo de 2014 não foi para sua diretoria. Considerou que ele pode ter sido realizado pela própria BHTrans. Ressaltou que, na comparação entre os processos, há que se verificar também se a descrição detalhada do objeto é compatível, pois a comparação da descrição resumida não é suficiente.

A vereadora Bella Gonçalves comentou que os responsáveis técnicos listados na proposta não assinaram os documentos produzidos e nem participaram das reuniões para acompanhamento da prestação dos serviços. Perguntou à testemunha se isso era permitido pelo edital.

A testemunha respondeu que o edital exigia que a licitante vencedora disponibilizasse equipe técnica com requisitos mínimos listados com relação à experiência e formação técnica. Disse que esses profissionais foram todos apresentados e pontuados na fase de licitação.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se não foi observado que os técnicos listados na proposta não tenham sido os mesmos que efetivamente participaram do processo de auditoria.

A testemunha explicou que, depois que o processo licitatório foi homologado, sua diretoria concluiu o processo e o encaminhou para a BHTrans para que fosse celebrado o contrato. Reiterou que, a partir daí, quem tem responsabilidade de avaliar e fiscalizar se aqueles profissionais atuaram ou não é a equipe de fiscalização e gestão do contrato. Acrescentou que esses contratos permitem substituição de membros da equipe técnica, caso haja algum impedimento, desde que os substitutos tenham idêntica qualificação. Reiterou que a responsabilidade de verificação dessa condição é do gestor do contrato, e não do gestor da licitação.

O vereador Braulio Lara disse que o objeto da contratação constituía em uma apuração mês a mês de todos os custos. Acrescentou que a análise realizada pela auditoria foi feita por amostragem. Perguntou se isso não demonstra que houve incapacidade da Maciel Consultores para cumprir esse contrato.

A testemunha respondeu que o pós-licitação não está sob a área de avaliação de sua diretoria. Explicou que todo o acontecido durante a fase de execução do contrato extrapola a atuação de sua diretoria. Considerou que a responsabilidade da execução do contrato é do demandante da licitação que, no caso, é a BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves questionou o fato de a Maciel Consultores ter sido a única a manifestar interesse e o fato de o processo de licitação ter sido acelerado.

O vereador Braulio Lara perguntou se não soa estranho o fato de apenas a Maciel Consultores ter apresentado proposta.

A testemunha reiterou que a solicitação de adiamento precede realização da sessão pública de licitação. Disse que, quando aconteceu a solicitação de adiamento, não havia como saber quantos participantes haveria. Acrescentou que o pedido de adiamento foi acompanhado de uma justificativa que, na época, não pareceu plausível pelo fato de o edital ter sido publicado com 51 dias de antecedência.

O vereador Rubão perguntou se a testemunha recebeu dinheiro de alguma empresa ou sindicato para conduzir o processo.

A testemunha respondeu que não e ressaltou que a licitação cumpriu todos os requisitos legais.

O vereador Rubão perguntou como explicar o diferencial de preço.

A testemunha explicou que o valor de R\$2.248.000,00 era o valor referencial de teto e que a administração não pode pagar além desse valor para não caracterizar superfaturamento. Acrescentou que a administração deve buscar a proposta economicamente mais vantajosa e que o valor obtido de R\$944 mil era abaixo do preço praticado no mercado. Informou que há ampla jurisprudência que diz que a inexequibilidade da proposta não pode ser presumida e tem que ser comprovada. Acrescentou que não houve nenhuma contestação em relação ao valor proposto e que a empresa cumpriu todos os requisitos previstos no edital.

O presidente perguntou à testemunha se ele ouviu o depoimento prestado a esta CPI pela senhora Shaila, funcionária da Maciel Consultores.

A testemunha respondeu que não ouviu nenhum depoimento prestado e que, por ser algo de responsabilidade da BHTrans, tem acompanhado esporadicamente por meio da mídia

O presidente perguntou à testemunha se ele, sendo alguém que acompanha essa função há tantos anos, acha adequada a contratação de uma empresa que nunca fez esse tipo de auditoria.

A testemunha esclareceu que a modelagem do edital, com a definição do que deve ser exigido em termos de qualificação técnica, é prevista no Termo de Referência - TR - elaborado pelo demandante que, no caso, é a BHTrans. Explicou que a legislação determina que a qualificação técnica da empresa deve ser compatível com o objeto, porém não idêntica. Acrescentou que há entendimento jurisprudencial de que os atestados exigidos não podem ser idênticos ao objeto da licitação, sob pena de se restringir a competitividade do processo licitatório. Disse que todos os atestados exigidos e a definição do que deveria ser realizado vieram da BHTrans e foram reproduzidos no processo.

O presidente mencionou que a Maciel Consultores nunca havia prestado esse tipo de serviço de auditoria em relação a contratos de transporte público. Perguntou à testemunha se ele considera que esse tipo de contratação cumpre o papel de entregar um trabalho relevante de auditoria.

A testemunha respondeu que sua diretoria licita o que lhes é solicitado. Disse que a Maciel Consultores apresentou atestados de diversos segmentos verificadores independentes que demonstravam a compatibilidade com o objeto, e não identidade, conforme determina a jurisprudência.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou à testemunha se ele ainda segue realizando procedimentos de licitação para a BHTrans.

A testemunha respondeu que essa foi a última feita para a BHTrans, pois esta possui um setor próprio de compras e licitações.

O vereador Braulio Lara perguntou se este processo foi o único procedimento de licitação realizado pela SMFA para a BHTrans.

A testemunha respondeu que, em sua diretoria, sim.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou por que a própria BHTrans não fez especialmente este processo.

A testemunha respondeu que os técnicos da BHTrans saberão responder. Explicou que o processo foi encaminhado à SMFA por meio de um ofício do então

presidente da BHTrans para que fosse realizada a licitação. Explicou que foi feita uma delegação de competência e que não é incomum o recebimento de demandas de outros órgãos que possuem estrutura de licitação.

O presidente perguntou se a BHTrans teria participado de algumas das análises ocorridas no processo licitatório.

A testemunha respondeu que a BHTrans elaborou toda a documentação preparatória para a licitação, inclusive o TR, que é a base para a elaboração do edital de licitação.

O presidente perguntou quais os nomes das pessoas da BHTrans que teriam, de alguma forma, contribuído com essa licitação.

A testemunha forneceu os nomes e cargos das pessoas que assinaram o TR que serviu de base para a elaboração do edital.

O presidente parabenizou a testemunha pela clareza de seu depoimento.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou à testemunha se ele testemunhou alguma atuação por parte de empresários ou do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - Setra-BH - no processo de concorrência.

A testemunha respondeu que não.

O vereador Bráulio Lara perguntou se, após a adjudicação do objeto da licitação, a testemunha teve mais alguma participação no processo. Perguntou também quem era o responsável pela verificação dos atos posteriores à finalização da licitação.

A testemunha esclareceu que a homologação e a adjudicação são os últimos atos da SMFA nesse processo e que, a partir daí, o processo é encaminhado para o demandante, que, nesse caso, é a BHTrans. Disse que lá é que o contrato será celebrado e fiscalizado e que, por não fazer parte da BHTrans, não sabe dizer quais serão os responsáveis por essa gestão contratual.

O presidente perguntou sobre o procedimento realizado em 2014.

A testemunha respondeu que desconhece o conteúdo do processo de 2014.

O presidente perguntou desde quando a testemunha trabalha com licitações.

A testemunha respondeu que está nessa função desde 2009.

O presidente perguntou à testemunha se, de 2009 em diante, nenhum outro processo da BHTrans passou por sua diretoria.

A testemunha respondeu que não. Explicou que, para compra de itens de uso comum e de maior abrangência, eventualmente a BHTrans pode participar, pois, para que haja ganho em escala, os itens são comprados para toda a PBH. Afirmou que, em relação a processo específico para a BHTrans, não houve nenhuma outra licitação.

A vereadora Bella Gonçalves manifestou estranheza pelo fato de a BHTrans ter estrutura para realizar esse processo e, ainda assim, haver solicitado à SMFA que o fizesse.

A testemunha respondeu que o pessoal da BHTrans certamente saberá esclarecer os motivos.

O vereador Bráulio Lara perguntou a quem a empresa que teve seu orçamento prévio desconsiderado fez a solicitação de adiamento do prazo para participar da licitação e quem o negou.

A testemunha respondeu que a solicitação chega ao e-mail indicado no edital para esclarecimentos e solicitações e que quem responde é a CPL. Explicou que a CPL busca ouvir o demandante do serviço para verificar sobre a pertinência ou não do adiamento.

O vereador Bráulio Lara perguntou se foi feita essa consulta à BHTrans.

A testemunha respondeu que certamente sim. Explicou que não encontrou no processo a formalização dessa consulta, mas que o modus operandi é verificar, junto ao demandante, se o adiamento é conveniente ou não.

O vereador Bráulio Lara perguntou por que meios é feita essa consulta ao demandante.

A testemunha respondeu que pode ser feita por e-mail, ofício ou telefone. Explicou que a CPL ouve o demandante para verificar sobre a pertinência ou não do adiamento e assina a resposta à solicitação.

O presidente perguntou por que a testemunha não permitiu o aumento do prazo.

A testemunha respondeu que, à época, entendeu-se que o prazo de 51 dias era mais que o suficiente para qualquer interessado acrescentar aos envelopes certidões corriqueiras em processo licitatório. Reforçou que não haveria como saber quantas empresas participariam na sessão pública futura de concorrência.

O vereador Bráulio Lara perguntou se a motivação era simplesmente a obtenção de certidões.

A testemunha respondeu que foi alegado apenas que o prazo era exíguo, e entendeu-se que o prazo de 51 dias não era um prazo exíguo, e que, inclusive, é superior ao prazo mínimo legal para participação em licitação.

O presidente perguntou a quem a testemunha se reportava na Subsecretaria de Administração e Logística.

A testemunha respondeu que se reportava ao subsecretário, seu chefe imediato.

O presidente perguntou a quem a testemunha se refere quando diz que “entendeu-se que não era necessário o adiamento do prazo”.

A testemunha respondeu que se refere ao conjunto BHTrans e CPL. Explicou que a BHTrans certamente foi ouvida, pois ouvir o demandante é o procedimento comum. Disse que, como atividade-meio, não cabe à CPL definir se o adiamento é ou não conveniente.

O presidente perguntou quem teria, por parte do demandante, decidido pelo não adiamento.

A testemunha disse que não se recorda. Reiterou que o prazo concedido foi até superior ao que a lei determina. Explicou que é comum que as solicitações, quando não atendidas, gerem impugnação do edital por parte das empresas solicitantes. Disse que, no caso específico, a empresa solicitante fez um pedido sucinto e com motivação pobre, pois só alegou que o prazo era exíguo, sem fundamentar as razões, e que, ao obter resposta negativa, não se valeu do mecanismo de impugnação do edital, a que tinha direito.

O presidente perguntou quais foram o primeiro e o último dia útil do prazo.

A testemunha respondeu que o prazo é contado em dias corridos. Informou que o edital foi publicado, com ampla divulgação, em 30/12/17 e que a licitação foi aberta em 19/2/18.

O presidente manifestou sua estranheza por um processo tão importante haver sido provocado no dia 30/12 e terminado cinco dias após o carnaval. Perguntou se não foi levada em conta a questão de o processo ter se realizado justamente no período do ano em que não se está muito atento a esses fatos.

A testemunha respondeu que sua diretoria trabalha do dia 1º/1 ao dia 31/12, que há publicação de processos durante todo o ano e que são realizados segundo o sequenciamento dos processos recebidos.

O presidente perguntou quando foi feita a solicitação de abertura do processo na CPL.

A testemunha respondeu que foi no final de dezembro de 2017. Explicou que os documentos que compõem a fase interna do processo e que foram coletados e produzidos na BHTrans foram emitidos no decorrer do segundo semestre de 2017.

O presidente perguntou se não pareceu à testemunha que o prazo em que foi realizado o processo poderia causar prejuízo à ampla concorrência.

A testemunha disse entender que não, pois as condições para ampla concorrência estão previstas na legislação e foram cumpridos todos os requisitos legais que dizem respeito à publicidade e ao cuidado com ampla participação. Acrescentou que alguns vereadores da Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH - participaram da sessão pública, que ocorreu no dia 19/2/18.

O presidente perguntou à testemunha se ele teve acesso à auditoria realizada.

A testemunha respondeu que não.

O presidente solicitou ao atual presidente da BHTrans que investigue quem, da BHTrans, orientou a CPL para que não adiasse o prazo do certame. Agradeceu a participação da testemunha.

Iniciou-se a oitiva do fiscal do contrato decorrente da Concorrência Pública nº2017/002, Adilson Elpidio Daros.

O presidente citou informação sobre a exoneração da testemunha do cargo de gerente de Controle, Estudos Tarifários e Tecnologia, da BHTrans, ocorrida em 5/8/21, e perguntou o motivo.

A testemunha respondeu que não soube a razão da exoneração. Disse que foi chamado pela atual Diretora de Transporte Público e foi informado que estava exonerado do cargo de gerência, a partir daquela data. Informou ser funcionário concursado da BHTrans no cargo de Analista de Tarifas e Custos.

O presidente perguntou há quanto tempo a testemunha estava no cargo de gerência.

A testemunha respondeu que desde junho de 2013.

O presidente perguntou quem lhe convidou para assumir o cargo de gerência.

A testemunha respondeu que foi seu antigo gerente, Sérgio Carvalho, quando este assumiu a Superintendência de Transporte. Disse que sempre esteve lotado nessa gerência.

O presidente perguntou à testemunha se ele considera normal ser removido do cargo sem nenhuma explicação sobre os motivos.

A testemunha respondeu que essa decisão compete a quem coordena a equipe de trabalho e que não fez nenhum questionamento porque entendeu ser uma alteração normal em contexto de nova gestão.

O presidente perguntou qual foi seu papel na auditoria das contas realizada pela Maciel Consultores.

A testemunha respondeu que foi o fiscal do contrato. Explicou que essa função é atribuída a quem está à frente da unidade responsável pela execução contratual e que, por isso, teria sido, de forma automatizada, o fiscal do contrato. Disse que o contrato celebrado com a Maciel Consultores estabelece que a fiscalização seria exercida por um grupo técnico interdepartamental.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou à testemunha se ele era o coordenador desse grupo.

A testemunha respondeu que a coordenação era atribuição do diretor de Transporte, que, à época, era o Senhor Daniel Marques. Explicou que, formalmente, a fiscalização foi atribuída à sua pessoa, mas, devido à complexidade do processo, a responsabilidade foi socializada entre mais pessoas.

A vereadora Bella Gonçalves disse que havia, então, um grupo coordenado por Daniel Marques e que a testemunha era o fiscal responsável e pediu confirmação da testemunha.

A testemunha confirmou.

O presidente perguntou quais eram as atribuições do fiscal de contrato.

A testemunha citou as atribuições previstas no decreto regulamentador da função, entre elas, acompanhar a execução do contrato e fazer a interface entre a contratada e o contratante.

O presidente perguntou quando a testemunha começou a trabalhar na BHTrans.

A testemunha respondeu que foi em 2001.

O presidente perguntou por quais cargos a testemunha passou na BHTrans e onde trabalhou e quais os cargos ocupados antes de entrar para a BHTrans.

A testemunha respondeu que, antes de assumir a gerência na BHTrans, foi supervisor da mesma área. Citou os cargos que ocupou e as empresas nas quais trabalhou antes de entrar para a BHTrans.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou qual era o objeto do contrato.

A testemunha fez a leitura do objeto descrito no contrato.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se, entre suas atribuições, estaria a análise das notas fiscais disponibilizadas pelas empresas de transporte público.

A testemunha respondeu que, em relação à documentação, em um dos relatórios da Maciel Consultores há uma lista de 46 itens solicitados. Esclareceu que, entre esses itens, há alguns de responsabilidade da BHTrans e outros de responsabilidade das empresas concessionárias. Acrescentou que, como atribuições do fiscal de contrato, recebia as demandas de documentação apresentadas pela Maciel Consultores. Acrescentou que, em seguida, providenciava os documentos de responsabilidade da BHTrans e encaminhava ao Setra-BH a solicitação, em relação aos documentos de responsabilidade das empresas concessionárias.

O presidente perguntou por que a BHTrans delegou a realização dessa licitação à SMFA.

A testemunha disse que não sabe explicar a razão, mas pode inferir que foi devido à grande expectativa que havia em relação a essa auditoria, tida, à época, como “abertura da caixa-preta da BHTrans”. Explicou que a BHTrans foi a responsável pelo processo anterior de contratação, e que, talvez por essa razão, entendeu que seria mais aconselhável que esse processo ficasse a cargo de outra unidade da PBH, no caso, a SMFA. Disse que essa decisão envolveu a diretoria da BHTrans e pessoas da SMFA, cujos nomes ele não sabe citar por não haver participado dessas discussões.

O presidente perguntou se houve uma decisão política de não realizar essa licitação pela BHTrans.

A testemunha disse entender que o encaminhamento do processo licitatório para outra unidade da PBH possivelmente foi discutido e consensado devido à isenção, por não haver participado do processo anterior, e pela expertise da SMFA.

A vereadora Bella Gonçalves questionou se o baixo valor proposto pela Maciel Consultores e o fato de haver sido a única concorrente no certame não chamou a atenção da testemunha.

A testemunha respondeu que as etapas do processo de licitação, como a fase de habilitação, verificação da capacidade técnica, análise da proposta comercial, etc. foram realizadas na SMFA.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou em relação ao direcionamento do que deveria ser exigido no edital e disse que, segundo a testemunha anterior, essa etapa foi realizada na BHTrans.

A testemunha disse concordar plenamente com a testemunha anterior. Explicou que o TR é a referência do edital e que quem o elabora é o demandante do serviço, no caso, a BHTrans. Disse que este TR teve como referência o serviço que havia sido executado anteriormente, com o diferencial de acréscimo da fase de auditoria. Informou que o contrato exigia que houvesse uma revisão tarifária quadrienal, com objetivo de verificar o ganho de produtividade, e adição de realização de auditoria.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou à testemunha se não lhe pareceu atípico o valor cobrado pela Maciel Consultores e o fato de ela ter sido a única concorrente.

A testemunha respondeu que quem avaliou, do ponto de vista econômico e à luz da legislação que rege a licitação, foi a SMFA.

O vereador Bráulio Lara leu o objeto do contrato e perguntou se ele foi plenamente atendido. Disse que há a impressão de que o escopo da auditoria não foi efetivamente realizado e perguntou a razão disso. Perguntou também se o preço do serviço não deveria ter sido mais alto do que o da contratação anterior, considerando que foi adicionada, ao objeto do contrato, a etapa de auditoria.

A testemunha respondeu que, quando foi feita a estimativa de preço para a auditoria, foi desconsiderado o orçamento muito mais alto que os demais.

O presidente perguntou à testemunha se ele não estranhou a realização de um serviço mais complexo pela metade do preço cobrado quatro anos antes.

A testemunha respondeu que, como todo o procedimento licitatório foi realizado em conformidade com a legislação sobre licitações, ele não se viu em condições de questionar o preço cobrado.

O vereador Bráulio Lara perguntou por que os parâmetros colocados no TR, de cuja elaboração a testemunha participou, não foram atendidos. Disse que a auditoria foi contratada para ser realizada mês a mês, de 2013 a 2016, e perguntou por que ela não foi feita dessa forma prevista no TR e no contrato.

Às 17h5min, o presidente prorrogou a reunião por mais uma hora.

A testemunha respondeu que todo o serviço foi entregue conforme previsto no contrato e que, de acordo com os relatórios assinados pela equipe que realizou a auditoria, não há nenhuma incompatibilidade no serviço executado.

A vereadora Bella Gonçalves questionou o fato de a auditoria não haver apurado, mês a mês, os custos reais da operação do sistema.

A testemunha perguntou o que seria exatamente "custo real" e qual a referência para custo real.

A vereadora Bella Gonçalves respondeu que o custo real é o somatório dos custos das empresas e é representado pelas respectivas notas fiscais. Acrescentou que as notas foram solicitadas para alguns meses e as que foram entregues foram referentes a outros meses.

A testemunha respondeu que as verificações de custos consideram a eficiência. Exemplificou dizendo que não se pode valer de uma nota fiscal de combustível no valor de R\$1 milhão se não houver compatibilidade entre a quantidade de combustível comprada e a quantidade de consumo efetivo.

O vereador Braulio Lara perguntou quem autorizou que a amostra fosse reduzida e se não houve nenhum crivo em relação ao serviço contratado pela Maciel Consultores.

A testemunha fez a leitura do item contratual referente à metodologia. Explicou que o levantamento de custos e receitas seria feito mês a mês, mas o alcance da metodologia fica a cargo da empresa que tem a expertise desse serviço. Considerou que a empresa entendeu que a amostra foi suficiente pra atestar que a apuração de custos é compatível com a quantidade do produto consumido.

O vereador Braulio Lara perguntou se ele se convenceu de que todos os procedimentos foram adequados para sugerir uma tarifa de R\$6,35.

A testemunha respondeu que foi feito um levantamento e uma projeção dos custos, investimentos e receitas com base no que já tinha sido apurado até então.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou como, no exercício da fiscalização do contrato, são aceitas notas rasuradas.

O vereador Rubão disse que, na auditoria, foi realizada análise por amostragem e perguntou por que o serviço foi aceito nessas condições.

A testemunha leu o item do contrato referente à metodologia e disse que, em seu entendimento, a definição das condições para que a amostra fosse considerada suficiente ficou a cargo da empresa contratada.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou por que a testemunha, enquanto fiscal do contrato, aceitou as definições feitas pela empresa.

O presidente afirmou que a testemunha, enquanto gerente do contrato, deve assumir a responsabilidade. Perguntou se a testemunha não percebeu fraude nesse processo.

A testemunha respondeu que, do ponto de vista da fiscalização da execução, não tem dúvidas sobre a lisura do processo e que o grande problema gerado foi o fato de a auditoria ter apontado a sugestão de uma tarifa de R\$6,35.

A vereadora Bella Gonçalves solicitou à testemunha que se ativesse à resposta das perguntas.

O presidente disse que a Maciel Consultores, além de ter feito por amostragem e em porcentagem inferior, o que não era permitido pelo contrato, aceitou das empresas documentações de meses divergentes dos meses solicitados. Perguntou à testemunha por que essa falha não foi questionada.

A testemunha respondeu que a documentação exigida pela Maciel Consultores foi apresentada pelo Setra-BH e publicada no site da BHTrans.

O presidente leu o objeto do contrato e disse que não há permissão para amostragem no edital. Perguntou se, então, a testemunha abriu espaço para amostragem quando elaborou o TR.

A testemunha respondeu que todo o detalhamento desse objeto está descrito no Anexo I.

O presidente respondeu que o que acabou de ler foi o Anexo I.

A testemunha respondeu que a empresa apresentou os atestados e que ele, na condição de fiscal do contrato, não tinha como contestar isso, pois lhe cabia somente acompanhar a execução do contrato.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou por que foram aceitas notas rasuradas para análise da composição de preço e se foram considerados o valor escrito à mão ou o valor da emissão da nota.

A testemunha respondeu que a verificação de documento a documento não foi feita pela fiscalização do contrato.

O presidente perguntou à testemunha quem era seu superior hierárquico.

A testemunha respondeu que era o superintendente, Sérgio, e o diretor de Transportes, Daniel.

O presidente perguntou se a testemunha teria conhecimento de documento capitaneado pelo então vereador Wellington Magalhães solicitando que o diretor Daniel Marques Couto permanecesse no cargo.

A testemunha respondeu que não.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se os documentos apresentados pelas empresas não foram fiscalizados pela BHTrans.

A testemunha respondeu que analisar essa documentação era parte do trabalho da Maciel Consultores.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se os fiscais do contrato não teriam que fiscalizar o trabalho da Maciel Consultores.

O vereador Braulio Lara perguntou por que nenhum dos responsáveis técnicos constantes na apresentação da proposta da Maciel Consultores assinou os relatórios e se a equipe de fiscalização do contrato não fez nenhum questionamento nesse sentido.

A testemunha respondeu que não foi feito nenhum questionamento. Disse que o serviço foi solicitado e entregue dentro dos conformes. Acrescentou que todos os relatórios estão assinados, ainda que não por todos que participaram, mas estão assinados. Disse que o entendimento que se teve foi de que a empresa estaria, então, assumindo total responsabilidade.

O presidente perguntou como a equipe faz o trabalho e a falta de assinaturas dos demais membros não é questionada.

A vereadora Bella Gonçalves comentou que usaram uma mulher à frente para se responsabilizar por todo um trabalho de equipe.

O vereador Rubão perguntou se as pessoas que substituíram os responsáveis técnicos tinham ou não a mesma capacidade técnica.

A testemunha respondeu que sim. Disse que as pessoas que estavam entrando tinham formação compatível com as que estavam saindo e que não havia nenhum problema com essa substituição.

O presidente perguntou à testemunha se ele concorda que o preço da tarifa de transporte coletivo deva ser de R\$6,35.

A testemunha respondeu que absolutamente não.

O presidente perguntou por que então a testemunha nada fez em relação ao relatório que apurou que o valor deveria ser de R\$6,35.

A testemunha respondeu que o contrato de concessão prevê, entre as possibilidades de reequilíbrio do contrato, o reajuste de tarifa. Disse que a empresa fez as projeções, de acordo com a metodologia que ela utiliza. Acrescentou que a empresa chegou à conclusão de que o contrato estaria desequilibrado e que, se fosse reequilibrar o contrato apenas com reajuste de tarifa, seria necessária uma tarifa de R\$6,35. Ressaltou que o contrato não obriga que haja aumento da tarifa.

O presidente perguntou se a fiscalização do contrato fez a verificação das faltas ou defeitos observados na execução do contrato.

A testemunha respondeu que, sempre que havia necessidade de alguma correção, ela era realizada.

O presidente comentou que, com base no levantamento do valor de R\$6,35, os empresários solicitaram aumento da tarifa. Perguntou à testemunha como foi tomada a decisão para que a passagem fosse para R\$4,50.

A testemunha respondeu que foi utilizada a forma paralela prevista no contrato de revisão da tarifa com base na inflação do período.

A vereadora Bella Gonçalves comentou a fala da testemunha de que existem outras formas de se ajustar os custos da empresa e perguntou se a extinção dos cobradores foi uma dessas formas.

A testemunha respondeu que essa discussão sobre os cobradores já vem acontecendo há muito tempo. Explicou que no trabalho realizado pela Maciel Consultores foi considerada redução do custo do cobrador dentro das condições legais que permitem ausência de cobrador, como, por exemplo, dias e horários específicos.

O presidente perguntou se pode ser presumido que essa auditoria não serviu para nada.

A testemunha respondeu que o relatório serviu para apontar que não era razoável que se aceitasse o valor projetado para a tarifa como forma de reequilibrar o contrato e que, para isso, outras ações deveriam ser tomadas.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a conclusão principal da auditoria está repleta de fraudes. Disse que a BHTrans deveria ter fiscalizado e, pelo visto, não o fez.

O vereador Braulio Lara acrescentou que a metodologia nebulosa não foi questionada.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se o Setra-BH ou os empresários interferiram, de alguma forma, em benefício dos empresários nesse trabalho.

A testemunha respondeu que toda a documentação apresentada para a realização do trabalho teve um fluxo: a Maciel Consultores apresentava a solicitação da documentação das empresas e a BHTrans fazia a ponte entre a Maciel Consultores e essas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha se lembra da existência de notas rasuradas.

A testemunha respondeu que não. Explicou que a documentação foi preparada pelo Setra-BH, digitalizada e disponibilizada, e que a BHTrans publicou essa documentação em seu site. Afirmou que não houve a preocupação de verificar as condições de cada uma das 4.900 notas, justamente porque esse seria o trabalho que a Maciel Consultores executaria. Disse que a declaração da empresa, constante do relatório, foi aceita como verdade e esclareceu que, em nenhum momento, afirmou que o responsável foi quem assinou o trabalho. Disse entender que a responsabilização, em sua avaliação, é da empresa que assinou o trabalho. Ressaltou que não está responsabilizando pessoas.

O presidente perguntou se a testemunha teria conhecimento de alguma interferência do Setra-BH ou de empresários do transporte coletivo.

A testemunha afirmou desconhecer qualquer interferência.

O presidente perguntou se a testemunha teria conhecimento de qualquer atitude ilícita por parte da BHTrans.

A testemunha respondeu que não.

O presidente afirmou que a testemunha deverá ser punida pelo péssimo serviço de fiscalização realizado.

O Senhor Roger Maciel Oliveira também foi chamado para depor mas não compareceu, pelo fato de viver em Porto Alegre e a intimação não ter o encontrado a tempo.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 18h3m.

4.26. DA 28ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A vigésima oitava reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 25 de agosto de 2021, com início às 9h57m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bella Gonçalves, Bráulio Lara, Jorge Santos, Professor Claudiney Dulim, Professora Marli, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão e Wanderley Porto.

Foram discutidos os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.059/21. Pedido de informação à Prefeitura de Belo Horizonte - PBH - e à Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. - BHTrans, com finalidade de "solicitar as atas das reuniões que foram realizadas no período de 2008 até a presente data, que ocorreram entre a BHTRANS e os consórcios municipais". Autoria: vereador Bráulio Lara. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 1.060/21. Pedido de informação à Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. – BHTrans - e à Junta Comercial do Estado de Minas Gerais - Jucemg, com finalidade de "solicitar o encaminhamento de todos os contratos sociais apresentados pelas empresas participantes dos consórcios concorrentes na Concorrência Pública nº 131/2008, à época da licitação". Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão, com o acréscimo do pedido dos contratos sociais relativos também ao período atual.

3) Requerimento de Comissão nº 1.061/21. Pedido de informação à empresa Espaço de Eventos Mix Garden, com finalidade de "solicitar cópia da nota fiscal do pagamento de festa de casamento de Ana Paula Carvalho, realizada em 19/10/2013." Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

4) Requerimento de Comissão nº 1.062/21. Solicitação a esta CPI de juntada de documentos, com finalidade de "juntar a decisão judicial proferida pelo Habeas Corpus nº 0024.21.146.743-6, que concedeu a Ana Paula Campos Carvalho, Marcelo Carvalho Santos e Romeu Aguiar Carvalho o direito ao silêncio, o direito de serem assistidos por advogado e o direito de serem inquiridos com dignidade perante a Comissão Parlamentar de Inquérito.". Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão

5) Requerimento de Comissão nº 1.063/21. Solicitação a esta CPI de juntada de documentos, com finalidade de “juntar o ofício nº 285/2021/RF/PJPP-BH encaminhado pela 17ª Promotoria de Justiça Especializada na Defesa do Patrimônio Público de Belo Horizonte, referente a cópia da representação apresentada pela Associação Brasil Legal.”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

Deu-se início a oitava com Ralison Guimarães de Andrade, Presidente do Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte – TRANSFÁCIL.

O presidente registrou a presença remota de Renaldo Moura e seu advogado, Felipe Coimbra Cardoso.

A vereadora Bella Gonçalves destacou a importância da oitava, tendo em vista a atuação do Transfácil no transporte público municipal, por meio da gestão de fundos de recursos, recebimento e liquidação de valores e administração de seguros, entre outras ações.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou a Renaldo Moura qual foi o período de sua gestão como presidente do Transfácil.

Renaldo Moura informou ter presidido o Transfácil no período de 2018 a 2019.

Perguntado pelo presidente sobre de quais consórcios era administrador ou sócio em 2008, Renaldo Moura informou que era administrador da empresa Betânia Ônibus desde o ano mencionado até atualmente e que administra também a Autobus Transportes.

Perguntado pelo vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão se possui parentes que também sejam sócios ou administradores ou participem, de outra forma, de consórcios prestadores de serviços no transporte público do Município ou da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH, Renaldo Moura disse que um irmão é proprietário da empresa Viação Brasília Ltda., que atua no transporte metropolitano.

Em resposta à pergunta do vereador Wanderley Porto sobre os cargos e funções que ocupou e desempenhou no Transfácil, Renaldo Moura informou ter participado da gestão desse conselho operacional de transportes em diversos períodos, desde sua fundação, em 2001. Acrescentou ser integrante do conselho atualmente e afirmou que o cargo que ocupa nunca teve remuneração.

Perguntado pelo vereador Rubão se assinou contrato de concessão do transporte público municipal em 2008 e como representante de qual empresa, disse ter assinado como representante da Betânia Ônibus, participante do consórcio nº 10.

A vereadora Bella Gonçalves pediu ao depoente que falasse sobre a rotina de preparação de proposta de licitação de suas empresas e informasse quem foi responsável por elaborar a proposta da Betânia Ônibus para concessão do transporte coletivo municipal.

Renaldo Moura declarou que, tendo em vista que, para a prestação do serviço de transporte, a cidade seria dividida em dois setores, suas empresas optaram por atuar na Região Barreiro, em razão da proximidade de garagens. Disse que os responsáveis pelas propostas foram funcionários de cada empresa e que foi apresentada uma única proposta conjuntamente.

Questionado pela mesma vereadora se empresas concorrentes apresentaram propostas conjuntamente, disse entender que empresas de um mesmo consórcio não são concorrentes e acrescentou que essas empresas pretendiam atuar também de forma conjunta.

O presidente chamou a atenção para coincidências verificadas em propostas da licitação mencionada, como proximidade e igualdade de horários de protocolo das propostas. Perguntou a Renaldo Moura se ele considera normal esse tipo de ocorrência. Perguntou-lhe também em qual período presidiu o Transfácil.

O depoente disse não ter como informar a respeito de coincidências em horários de protocolos de propostas da licitação mencionada. Reiterou ter presidido o Transfácil nos anos de 2018 e 2019.

Perguntado pelo presidente sobre quem era o presidente da BHTrans nesse período e se o depoente participou de movimento de retirada de cobradores do transporte coletivo, Renaldo Moura informou que Célio Bouzada era o presidente da BHTrans e declarou que não houve a retirada de trocadores do transporte coletivo. Afirmou que concessionárias do transporte público foram lesadas por falta de repasse de tarifas no prazo previsto em lei. Acrescentou que, a partir da mudança do tipo de veículos de transporte público, passou a ser obrigado o uso de ar-condicionado e suspensão a ar nos veículos. Disse que o uso desses equipamentos e o consequente aumento do consumo de combustível aumentaram custos e geraram uma situação em que as empresas não conseguiriam mais operar o sistema se não tomassem alguma atitude.

Perguntado pelo presidente se foi então tomada alguma atitude por parte das concessionárias do transporte público, Renaldo Moura declarou que, com base na lei que trata das funções dos trocadores, tendo em vista a evolução tecnológica, a alteração de funções de trocadores poderia ocorrer, desde que fossem realocados em outras atividades. Afirmou que suas empresas já realizavam essa alteração de funções, pois, em razão do crescimento da bilhetagem eletrônica, as atividades desempenhadas pelos trocadores foram significativamente reduzidas. Disse que muitos trocadores passaram a trabalhar como motoristas e em outras áreas das empresas.

Em resposta ao presidente sobre qual é a forma contratual de remuneração do Transfácil, Renaldo Moura respondeu que esse conselho operacional, por não possuir receita própria, tem suas despesas custeadas pelas concessionárias do transporte coletivo e pelos consórcios.

Perguntado pelo presidente sobre como é feita a fiscalização pela BHTrans dos dados enviados sobre número de passageiros, Renaldo Moura afirmou que todos os dados de bilhetagem são disponibilizados para a BHTrans regularmente, que tem acesso aos dados virtualmente, em tempo real.

Perguntado pelo presidente sobre as condições do acordo firmado com o Tribunal de Justiça de Minas Gerais - TJMG - sobre o adiantamento de pagamento de valores relativos a vales-transporte no contexto da pandemia, Renaldo Moura explicou que a Prefeitura de Belo Horizonte - PBH - fez uma antecipação de compras de vales-transporte correspondente a uma lotação média de passageiro em uma linha de transporte.

Em resposta à pergunta do presidente sobre o critério usado para a remuneração das passagens nesse acordo, Renaldo Moura afirmou não existir um acordo sobre critério de remuneração, mas para que os recursos repassados para o Transfácil integrassem a câmara de compensação desse conselho.

Em atendimento a pedido de esclarecimentos do presidente sobre essa câmara de compensação, Renaldo Moura declarou que os recursos são repassados para as prestadoras do serviço do transporte conforme a situação de cada uma delas, tendo em vista suas especificidades.

Perguntado pelo presidente sobre quais são os integrantes dessa câmara de compensação, Renaldo Moura, disse que Ralison Guimarães, por ser presidente do

Transfácil, poderia prestar essas informações. Acrescentou que existe um setor específico que define critérios de atuação dessa câmara de compensação.

A vereadora Bella Gonçalves observou que o Transfácil realiza a compensação tarifária antes da PBH e perguntou sobre a publicidade dos dados relativos a essa compensação.

Renaldo Moura afirmou que essa câmara de compensação funciona da mesma forma como era operada pela BHTrans. Disse que, por não haver mais interesse por parte dessa empresa em operar essa compensação, a função foi transferida para o Transfácil. Declarou não ter condições de explicar detalhadamente a operacionalização dessa câmara de compensação, tendo em vista o alto nível de detalhes, mas que pode consultar documentos e enviar informações à CPI posteriormente.

Questionado pelo presidente sobre a destinação dos valores relativos à antecipação de compra de vales-transporte, Renaldo Moura declarou que foram distribuídos entre as concessionárias de transporte público, para cobrirem ao menos o custeio de combustível, para não terem que suspender suas atividades.

O presidente perguntou ao depoente se o Transfácil tem conhecimento de quais linhas de transporte são ou não deficitárias e se os valores relativos ao adiantamento de compra de vales-transporte deveriam ser repassados imediatamente para as concessionárias.

Renaldo Moura informou que os valores relativos à compra antecipada de vales-transporte foram repassados para as empresas de transporte e, quando houve uma informação pelo poder público de que deveria haver repasse de parte desses valores também para os permissionários, tal repasse também passou a ocorrer.

O presidente declarou que essa câmara de compensação é uma “caixa-preta” que se tornou mais complexa durante a pandemia e que o depoente declarara o repasse de recursos para concessionárias do transporte coletivo. Disse que o repasse de recursos em análise era condicionado à ocorrência de viagens e que não há provas de que elas ocorreram. Perguntou qual o critério de repasse para definir o montante de recursos que cada empresa deveria receber.

Renaldo Moura declarou que esse repasse ocorre conforme critérios da Câmara de Compensação Tarifária - CCT.

Perguntado pelo presidente se o Transfácil repassou 100% do valor recebido relativo a adiantamento de compra de vales-transporte, Renaldo Moura respondeu

afirmativamente e acrescentou que o valor referente a esse percentual foi repassado para empresas de transporte público e para os permissionários, em conformidade com documentos emitidos pela BHTrans. Declarou não ter certeza a respeito do percentual repassado para as concessionárias.

Em resposta ao questionamento do presidente sobre se esses valores eram relativos a adiantamento de vales-transporte para servidores municipais e se o recurso poderia ser usado livremente por empresas do transporte coletivo, Renaldo Moura reiterou tratar-se de recurso relativo a vales-transporte. Declarou que esses recursos não deveriam ficar sem movimentação financeira e que o repasse foi uma forma de a PBH utilizá-los em um momento crítico do sistema de transporte. Acrescentou que houve acordo para devolução desse valor à PBH, com juros de 10% sobre o valor da compra dos vales-transporte pela PBH, e que essa devolução encontra-se em andamento.

Perguntado pelo presidente sobre quanto foi repassado para cada concessionária do transporte público e se o repasse levou em consideração o número de viagens realizadas, Renaldo Moura declarou não possuir dados sobre os valores repassados nem ter conhecimento sobre os critérios utilizados para esse repasse. Sugeriu que os critérios sejam esclarecidos por Ralison Guimarães.

O presidente perguntou a Renaldo Moura se ele assinou o acordo de repasse dos recursos e, tendo assinado, por quanto tempo ainda permaneceu como presidente do Transfácil à época.

Renaldo Moura declarou ter assinado o acordo quando ocupava cargo de diretor, tendo em vista que não era mais presidente desse conselho em 2020.

O presidente solicitou à assessoria elaborar pedido de informação ao Transfácil sobre as receitas, no transporte público, de março de 2020 até a presente data, separado por cada linha de transporte por ônibus do Município.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou ao depoente se ocorreu retenção pelo Transfácil de valores relativos à bilhetagem eletrônica que deveriam ter sido repassados a prestadores de serviço de transporte suplementar e qual seria o fundamento legal para a retenção de valores.

Em resposta, Renaldo Moura declarou não ter conhecimento a respeito, por tratar-se de assunto não relativo à sua gestão no Transfácil, mas à gestão de Ralison Guimarães.

Perguntado pelo mesmo vereador se a empresa Tecnotran Engenheiros Consultores Ltda. prestou serviço para suas empresas e se a contratação foi feita diretamente à prestadora do serviço ou por meio do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - Setra-BH, Renaldo Guimarães afirmou que a referida empresa de consultoria nunca prestou serviço para suas empresas, mas assessorou o Transfácil para a criação do Centro de Controle Operacional - CCO.

O presidente registrou a presença remota do vereador Wilsinho da Tabu.

Perguntado pela vereadora Bella Gonçalves sobre quando foi implantado o CCO no Transfácil, Renaldo Moura declarou não ter certeza da data de criação desse centro de controle.

A vereadora Bella Gonçalves solicitou à assessoria que elaborasse requerimento de comissão solicitando ao Transfácil cópias dos contratos firmados por esse conselho operacional com a Tecnotran Engenheiros Consultores Ltda.

O vereador Wanderley Porto perguntou a Renaldo Moura se a Tecnotran Engenheiros Consultores Ltda. participou da elaboração de propostas na licitação sobre transporte coletivo realizada em 2008 e, caso isso tenha ocorrido, qual representante da empresa realizou o trabalho.

Renaldo Moura declarou que poderia afirmar a não participação dessa empresa na elaboração do consórcio nº 10.

Perguntado pelo presidente se não atuava mais no Transfácil quando o acordo relativo à transferência de valores relativos à compra de vales-transporte, mas assinou esse contrato, Renaldo Moura disse que sua gestão foi até 2019 e que em 2020, quando esse acordo foi assinado, ele assinou como diretor do Setra-BH.

Em resposta à pergunta do presidente sobre qual a relação existente entre o Transfácil e o Setra-BH, explicou que o último é um sindicato das empresas de transporte coletivo e que o Transfácil é um consórcio de quatro concessionárias de transporte coletivo previsto no contrato de 2008.

O vereador Braulio Lara perguntou a Renaldo Moura se o Setra-BH participou da elaboração das propostas de licitação das mencionadas empresas.

O depoente declarou que, quanto ao consórcio nº 10, podia afirmar que não houve essa participação, pois ele próprio participou desse consórcio.

Questionado pelo vereador Wanderley Porto se considerava que houve algum tipo de conluio nessa licitação, tendo em vista coincidências em propostas de

diferentes empresas concorrentes, Renaldo Moura afirmou que nenhum conluio ocorreu.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se, considerando ser o Transfácil um consórcio operacional responsável pela arrecadação de toda a receita tarifária e extratarifária do transporte coletivo municipal, como é feita a contabilidade dos valores geridos.

Renaldo Moura explicou que, após arrecadados os valores, são pagos os custos apurados pela CCT e o restante, quando há sobra, é distribuído para as empresas antecipadamente, para “ir compensando ao longo do mês”.

Perguntado pela mesma vereadora se há repasse de valores das concessionárias do transporte público para o Transfácil, Renaldo Moura informou que as despesas do Transfácil são mantidas pelas concessionárias somente por meio de descontos de percentuais de valores das empresas de transporte.

O vereador Braulio Lara perguntou a Renaldo Moura se as despesas são rateadas para as empresas de transporte por meio de um percentual fixo ou após a apuração final de receitas e despesas.

Renaldo Moura informou que o Transfácil não possui personalidade jurídica e, sendo assim, o setor de contabilidade soma suas despesas e as divide para as empresas do transporte coletivo municipal.

Perguntado pelo mesmo vereador se o transporte suplementar paga parte dessas despesas, Renaldo Moura afirmou que essa modalidade de transporte não faz parte do Transfácil.

Perguntado pela vereadora Bella Gonçalves se o Transfácil opera os sistemas de transporte por metrô e por transporte suplementar, Renaldo Moura declarou que a receita dessas duas modalidades de transporte é recebida pelo Transfácil e passa a compor a motricidade da tarifa.

Perguntado pelo vereador Braulio Lara se o Transfácil cobra por serviços prestados aos operadores de serviço transporte por metrô e suplementar e qual o critério de referência para essa cobrança, Renaldo Moura afirmou que a cobrança ocorre e os recursos dela compõem um montante destinado a baratear a tarifa para os usuários comuns, ou seja, aqueles que pagam passagem.

Perguntado pela vereadora Bella Gonçalves se a retenção de valores de bilhetagem do metrô e do transporte suplementar pode gerar impacto para a

diminuição da tarifa do transporte coletivo, Renaldo Moura afirmou que essa redução de tarifa ocorre.

Em resposta à pergunta do presidente sobre o critério usado para redistribuição da receita operacional, se usa o critério nacional ou critério próprio, Renaldo Moura declarou que tal redistribuição ocorre em conformidade com a CCT. Disse que, nessa câmara de compensação, há diversas entidades que estudam sobre os recursos do transporte público. Afirmou que a compensação tarifária é realizada com base em uma planilha que obedece a normas previstas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Declarou que cada Município tem suas especificidades, que podem gerar variáveis.

Perguntado pelo presidente se o Transfácil solicita notas fiscais das empresas de transporte público sobre os custos operacionais ou atuam com base nos preços de mercado, Renaldo Moura afirmou que esses custos são predefinidos e, sendo assim, o Transfácil não recebe notas fiscais das mencionadas empresas.

Em resposta à pergunta da vereadora Bella Gonçalves sobre se o repasse de valores mencionado baseia-se na quilometragem transcorrida, Renaldo Moura respondeu positivamente. Acrescentou que essa quilometragem varia entre as linhas de transporte e declarou que essas informações encontram-se catalogadas e permitem uma estimativa de custos.

Perguntado pelo vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão se há uma distribuição de lucros de forma igualitária, inclusive para as linhas consideradas deficitárias, Renaldo Moura afirmou que não há distribuição de lucros porque eles não existem, mas ocorre uma distribuição de recursos para manter custos, conforme planilha. Acrescentou que cabe a cada empresa de transporte apurar seu nível de eficiência e se auferiu lucro ou não.

Perguntado pelo mesmo vereador se o Transfácil deve valores às concessionárias de transporte, Renaldo Moura respondeu negativamente e reiterou que ocorre um repasse de recursos do Transfácil para as empresas, para cobrirem custeio.

Perguntado pelo vereador Wanderley Porto sobre onde estão registradas as arrecadações de recursos pelo Transfácil e os repasses a empresas do transporte público, Renaldo Moura declarou que esses registros encontram-se divulgados publicamente no Sistema Inteligente de Transporte - Sitbus, de acesso público.

Perguntado pelo vereador Braulio Lara se o Transfácil realiza outros pagamentos, Renaldo Moura disse acreditar que isso ocorre se houver outras despesas, como as relativas a consultorias para otimizar tempo de viagem, por exemplo.

O vereador Braulio Lara disse que o depoente havia declarado que as despesas são custeadas pelas empresas de transporte, não pelos consórcios, e que posteriormente declarou que essas despesas são pagas antes de serem distribuídas. Afirmou considerar confusas as informações prestadas.

O presidente disse que o modelo de gestão em análise é fraudulento. Afirmou que o depoente, embora demonstrasse insegurança em algumas declarações, desempenhou uma função relevante no Transfácil.

O presidente registrou a presença remota do vereador Jorge Santos, não integrante da comissão.

Perguntado pelo presidente sobre com quem, na BHTrans, as operações financeiras do Transfácil eram tratadas e como era realizado o acordo sobre isso, Renaldo Moura declarou que desconhece a existência de qualquer acordo a respeito e reiterou que a forma de gestão dos recursos já existente foi mantida pelo Transfácil. Reafirmou que as despesas desse conselho operacional são custeadas pelas empresas de transporte coletivo, inclusive os custos relativos a consultorias.

Perguntado pelo presidente se saberia informar o nome de alguma consultoria, Renaldo Moura disse não se lembrar de nomenclaturas, mas que lembrava de consultoria importante prestada por Ozias Batista à Transfácil para a eficiência na rede de transporte.

Perguntado pelo vereador Rubão se sempre houve depósito de 1% da receita operacional bruta ao Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico - FGE - e se tem conhecimento de depósito não realizado e do valor atual desse fundo, Renaldo Moura afirmou que o depósito do percentual mencionado sempre ocorreu e declarou não ter conhecimento, em sua gestão, de valor não realizado, nem saber qual o valor atual desse fundo.

A vereadora Bella Gonçalves declarou que a BHTrans informou que já houve valores menores que os atuais no FGE. Disse que pode ter ocorrido defasagem dos recursos desse fundo, inclusive em razão da apropriação dos valores de juros e correções monetárias por empresas do transporte público. Perguntou a Renaldo

Moura como ocorreu essa defasagem e que empresas podem ter se apropriado de valores.

Renaldo Moura disse que os recursos do FGE foram retirados com a anuência da BHTrans e utilizados para cobrir custos defasados.

Perguntado pela mesma vereadora se os valores foram retirados do FGE para corrigir o desequilíbrio do sistema de transporte e qual o valor utilizado, Renaldo Moura disse não saber informar o valor utilizado e reiterou que as operações financeiras ocorreram em conformidade com as normas contratuais.

Perguntado pelo vereador Braulio Lara se o Transfácil aplica os valores em circulação e se esses retornam para o próprio sistema, Renaldo Moura disse que a aplicação não gera lucros. Afirmou que os valores do FGE são aplicados e que a aplicação não gera lucros, tendo em vista o alto custo de manutenção da conta. Disse acreditar que a conta mencionada é conjunta e afirmou que, para realizar saque nessa conta, é necessária anuência da BHTrans.

Perguntado pelo mesmo vereador se os valores são entregues aos operadores do transporte coletivo antes do serviço ser realizado, Renaldo Moura respondeu afirmativamente e acrescentou que o Transfácil não mantém dinheiro em caixa, mas os repassa para as empresas de transporte público.

A vereadora Bella Gonçalves apontou a necessidade de auditoria no Transfácil.

Perguntado pelo Presidente se o Transfácil é responsável pelo seguro que garante o contrato de prestação do serviço de transporte, Renaldo Moura respondeu afirmativamente e acrescentou que essa responsabilidade pode ser do Transfácil separadamente ou juntamente com os consórcios das empresas prestadoras do serviço de transporte.

Em resposta a pedido de mais objetividade na afirmação anterior, Renaldo Moura declarou não se lembrar com certeza sobre a garantia do mencionado contrato e que necessitaria consultar documentos.

Perguntado pelo presidente sobre o valor do somatório pago para cada seguro, Renaldo Moura declarou que não se lembrava.

Questionado pela vereadora Bella Gonçalves se, na condição de presidente de duas empresas de transporte público, não saberia informar se o seguro contratual tem sido ou não pago e por quem, Renaldo Moura declarou que esse seguro é pago pelos consórcios de empresas do transporte coletivo. Disse acreditar que o

pagamento pelos consórcios ocorre por meio do Transfácil e que tem sido pago atualmente.

O presidente leu a cláusula 18 do contrato de concessão do transporte coletivo e, com base nesse dispositivo, destacou a impossibilidade de continuidade do serviço se alguma apólice de seguro não estiver em vigor. Informou a existência de alguns tipos de seguros a serem mantidos pelas concessionárias e perguntou a Renaldo Moura se ele não sabe informar se esses seguros têm sido pagos.

O depoente declarou que os seguros de suas empresas têm sido pagos e acrescentou que o atual presidente do Transfácil deve esclarecer sobre o pagamento do seguro de garantia do contrato.

O vereador Braulio Lara disse que quitação do seguro de garantia, também previsto na cláusula contratual 18, assegura o fiel cumprimento do contrato e o pagamento de multas e eventuais indenizações contratuais devidas ao poder concedente pelas concessionárias. Declarou que há diversas multas emitidas, mas nenhum recurso relativo a elas tem gerado receita para o Município.

A vereadora Bella Gonçalves sugeriu a elaboração de pedido de informação, tendo em vista a situação mencionada pelo vereador Braulio Lara e que, se os seguros não têm sido pagos, o serviço contratado não deve continuar.

A vereadora Bella Gonçalves declarou que a obrigação de repasse, pelas concessionárias do transporte público, de 2% da receita operacional bruta para o Custo de Gerenciamento Operacional - CGO - poderia garantir o custo operacional do sistema de transporte do Município. Informou que essa obrigação deixou de existir em razão da extinção desse fundo pela Lei nº 10.728/14, originária de projeto de autoria de parlamentares desta Casa. Acrescentou que, em 2013, a Lei nº 10.638/13, originária de projeto de autoria do Executivo, já havia isentado de Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN - as empresas do transporte público municipal. Perguntou a Renaldo Moura como ele explicaria essa situação, considerando que a renúncia de receita gerou aumento de lucros para as concessionárias do transporte público, mas ocorreu o aumento da tarifa.

Renaldo Moura considerou que houve uma análise equivocada da situação mencionada. Disse que existe uma planilha de custos com diversos órgãos envolvidos. Afirmou que o retorno dos impostos mencionados geraria perdas para o usuário do transporte coletivo. Declarou não considerar que houve ganho para

empresas do transporte coletivo, tendo em vista ter ocorrido um aumento das despesas na prestação desse serviço.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que os aumentos de passagens não são compatíveis com o contrato de prestação do serviço. Disse que houve quatro reajustes de tarifas em dois anos. Perguntou a Renaldo Moura se o aumento de tarifas foi impactado pelas renúncias fiscais mencionadas.

Renaldo Moura respondeu afirmativamente e disse que, em 2014, foi implantado o sistema de transporte Move integrado ao sistema, que impactou significativamente no valor da tarifa.

O presidente informou que consultaria a assessoria da Casa sobre a possibilidade de revogação das leis mencionadas pela vereadora Bella Gonçalves.

A vereadora Bella Gonçalves disse que gostaria de saber como renúncias fiscais podem ter gerado um aumento de tarifas do transporte coletivo em torno de 40%.

Perguntado pelo vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão se o Transfácil é responsável pelos cartões eletrônicos de passagem e como esse conselho operacional faz a gestão desses cartões, Renaldo Moura respondeu afirmativamente e declarou não ter informações atuais sobre essa operacionalização.

Perguntado pelo mesmo vereador se os créditos vencidos dos cartões ficam para as empresas de transporte, Renaldo Moura declarou que os lotes desses cartões têm prazo de validade referente ao mês respectivo e essa validade não se estende ao mês seguinte. Acrescentou que, se não houver revalidação no mês a que se refere o lote de cartões, perde-se a validade, mas os créditos não são transmitidos para as empresas de transporte.

Em resposta à pergunta do mesmo vereador sobre o valor médio anual de créditos vencidos em cartões eletrônicos de passagem, Renaldo Moura informou ser uma média mensal aproximada de R\$1 milhão.

O presidente perguntou a Renaldo Moura se cada empresa de transporte coletivo recebe o mesmo valor de repasse de recursos, já que transportam quantidades diferentes de passageiros, ou se recebem valores diferentes.

Renaldo Moura declarou que a CCT permite o repasse de recursos às empresas de transporte de acordo com estimativa de custos de cada uma.

O presidente agradeceu a Renaldo Moura a colaboração com a CPI e a oportunidade de esclarecer algumas dúvidas.

Deu-se início a oitiva do presidente do Transfácil, Ralison Guimarães de Andrade.

O presidente registrou a presença remota de Ralison Guimarães.

Em resposta à pergunta do presidente se estava ciente de que, conforme o Decreto nº 13.384/08, o Transfácil é responsável pela custódia dos valores sob a responsabilidade desse conselho operacional, Ralison Guimarães respondeu que sim.

O presidente, referindo-se ao mencionado decreto, declarou que o Município pode decretar intervenção no Transfácil se esse conselho operacional não prestar esclarecimentos sobre a gestão de recursos oriundos de tarifas do transporte público. Perguntou ao depoente se ele tem conhecimento da retenção 7,58% dos valores que seriam repassados aos prestadores de serviço de transporte suplementar, nos termos do acordo assinado com o TJMG.

Ralison Guimarães declarou ter conhecimento dessa retenção de valores pelo Transfácil e afirmou que os valores são para custear os serviços prestados por esse conselho operacional aos prestadores de serviço de transporte suplementar.

Questionado pelo presidente se tem ciência de que o termo assinado não contém essa previsão de retenção de valores, Ralison Guimarães afirmou que esse montante foi destinado ao custeio de despesas durante a pandemia. Disse que, na pandemia, o serviço de transporte público continuou a ser prestado e declarou entender que, sendo assim, esses valores são utilizados nesse serviço e, dessa forma, a regra do contrato tem sido aplicada.

Perguntado pelo presidente se tem ciência de que esses valores são oriundos do adiantamento de recursos pelo Município para a compra de vales-transporte para o serviço público, Ralison Guimarães reiterou seu entendimento de que se trata de uma forma de solução de custeio em situação de pandemia.

Questionado pelo presidente sobre qual norma autorizou a retenção pelo Transfácil do percentual de recursos mencionado, Ralison Guimarães declarou que existe um contrato que trata sobre isso.

O vereador Braulio Lara explicou que houve um repasse para o Transfácil de aproximadamente R\$200 milhões, relativo à compra antecipada de vales-transporte e que esse montante era repassado para as operadoras do transporte coletivo na medida em que eram recebidos por aquele conselho operacional. Perguntou ao

depoente qual o percentual deveria ser repassado para as concessionárias do transporte público.

Em resposta, Ralison Guimarães falou sobre a importância da prestação de serviço de transporte público para o Município, reafirmou que os valores repassados para as concessionárias foram para cobrir custos operacionais e acrescentou que o repasse foi em torno R\$20 milhões, aproximadamente 10% do montante recebido pelo Transfácil.

Perguntado pelo presidente sobre como é feito o gerenciamento dos recursos repassados para as empresas de transporte público e se há retenção de parte dos repasses feitos aos prestadores de transporte suplementar, Ralison Guimarães declarou que o percentual cobrado dos prestadores de transporte suplementar incide sobre os valores de vales eletrônicos e não sobre o total da arrecadação desse serviço. Declarou que o repasse de recurso às concessionárias de transporte público ocorre de acordo com o que foi permitido pelo poder concedente. Acrescentou que os recursos oriundos de empresas convencionais de transporte público cobrem um percentual maior dos custos operacionais do Transfácil que os recursos oriundos do transporte suplementar.

O vereador Braulio Lara pediu ao depoente que explicasse melhor a gestão do Transfácil sobre os valores recebidos, relativos a adiantamento de recursos.

Ralison Guimarães respondeu que esse adiantamento de recursos ocorreu em razão da pandemia, mas que a forma de distribuição dos valores obedece aos critérios usados anteriormente.

Perguntado pela vereadora Bella Gonçalves sobre sua atuação no Transfácil, Ralison Guimarães informou ser presidente desde janeiro de 2020 e ter sido diretor de Operação por dois mandatos.

Perguntado pela mesma vereadora se é sócio administrador de alguma empresa de transporte, Ralison Guimarães declarou ser sócio da Plena Transportes desde 2008.

A vereadora Bella Gonçalves disse que o Transfácil é responsável pela arrecadação de receitas tarifária e extratarifária do transporte coletivo. Perguntou ao depoente se essas duas modalidades de receita relativas aos serviços de transporte de metrô e suplementar são creditadas em conta do Transfácil.

Ralison Guimarães respondeu afirmativamente e explicou que os 7,58% cobrados dos prestadores de serviço de transporte suplementar dividem-se em 6,5%

referente à prestação de serviços do Transfácil e 1,08% relativo a impostos. Disse não ter informações sobre a forma de cobrança dos serviços prestados aos operadores do metrô, mas que pode prestar informações a respeito posteriormente.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou ao depoente se há cobrança de taxa sobre valores a serem repassados relativos ao serviço de metrô e por que motivo não é feita uma integração tarifária entre os serviços de transporte por ônibus e por metrô.

Ralison Guimarães afirmou que há uma taxa cobrada sobre a qual ele necessita verificar melhor. Disse que enviará à vereadora Bella Gonçalves informações mais completas sobre essa taxa posteriormente. Disse que existe uma política tarifária e que cabe à Transfácil cumpri-la.

Perguntado pelo presidente sobre como é utilizado o superávit da cobrança de comissão pelo Transfácil e qual a remuneração do depoente nesse conselho operacional, Ralison Guimarães afirmou não perceber superávit de cobrança de comissão e declarou não ter remuneração no Transfácil.

Perguntado pela vereadora Bella Gonçalves se o Transfácil tem depositado 1% do valor recebido para pagamento do FGE, Ralison Guimarães declarou que, durante a pandemia, alguns repasses mensais para o mencionado fundo ficaram pendentes de pagamento em razão de dificuldades enfrentadas na pandemia. Afirmou que isso foi acordado e documentado e que a situação está sendo regularizada.

Perguntado pela mesma vereadora sobre quais as mensalidades do seguro se encontram pendentes e em quais períodos de gestão do Transfácil as pendências ocorreram, Ralison Guimarães disse que deixaram de ser quitadas algumas mensalidades de 2020 e algumas de 2021 e que poderia encaminhar posteriormente a informação exata das mensalidades pendentes.

Perguntado pelo presidente sobre qual foi o valor informado para a empresa Maciel Consultores para fins de apuração de saldos de caixa para comissão e relativos a valores expirados de cartões eletrônicos de passagem, Ralison Guimarães disse não ter memorizado os valores e assegurou que todos os dados solicitados foram enviados.

Em resposta à pergunta da vereadora Bella Gonçalves sobre qual o valor total do FGE atualmente, Ralison Guimarães afirmou não ter conhecimento desse

montante e declarou terem sido realizados dois depósitos para a regularização de mensalidades pendentes.

Perguntado pelo vereador Braulio Lara sobre os meses de realização dos depósitos para o FGE, disse acreditar que os meses são julho e agosto.

O vereador Braulio Lara informou que houve retiradas de valores do FGE que totalizaram aproximadamente R\$116 milhões e que a última retirada ocorreu em março, no início da pandemia. Disse que, provavelmente por não haver mais recursos, não houve mais retiradas e que, em razão de questionamentos, novos depósitos nesse fundo passaram a ser realizados. Perguntou ao depoente se os recursos do FGE foram aplicados financeiramente.

Ralison Guimarães respondeu afirmativamente e acrescentou tratar-se de valores oriundos do sistema de transporte e não de fontes extraordinárias. Disse que, durante a pandemia, houve queda de receita no transporte coletivo de aproximadamente 70%.

A vereadora Bella Gonçalves pediu a Ralison Guimarães que confirmasse que o Transfácil é responsável pelos seguros relativos à prestação do serviço de transporte público municipal, especialmente pelo seguro de garantia contratual. Perguntou se o pagamento desses seguros encontra-se em situação regular, qual o montante de seguro de garantia contratual pago até o momento e qual valor anual desse seguro.

Ralison Guimarães declarou ser o Transfácil responsável pelos seguros contratuais, com exceção do seguro de responsabilidade fiscal, que informou ser de responsabilidade de cada empresa de transporte. Disse não saber informar o montante exato pago relativo ao seguro de garantia contratual pelo Transfácil até o momento. Disse acreditar que o valor anual desse seguro é de aproximadamente R\$300 mil ou R\$400 mil. Declarou que alguns pagamentos de seguros deixaram de ser pagos, mas que foram regularizados. Afirmou que o seguro de garantia do contrato encontra-se quitado.

O presidente disse que há previsão contratual para que as concessionárias do transporte coletivo contribuam com o CGO, cuja cobrança passou a ser proibida por lei municipal em 2014, sendo que, em 2013, outra lei municipal já havia isentado as empresas de transporte coletivo do ISSQN. Perguntou ao depoente como explicaria a situação das concessionárias de transporte público nesse contexto de renúncia fiscal.

Ralison Guimarães afirmou que as concessionárias obedecem à legislação, inclusive a relativa a impostos.

O presidente declarou que duas leis beneficiaram empresas do transporte público municipal. Informou que será protocolado em breve o projeto de lei que revoga as leis nºs 10.638/13 e 10.728/14, assinado pelos parlamentares desta comissão.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão afirmou que Célio Bouzada declarara, em reunião desta CPI, que empresas do transporte coletivo retiraram trocadores do sistema de transporte como forma de retaliação à BHTrans. Perguntou ao depoente se ele concordava que essa retaliação ocorreu.

Ralison Guimarães afirmou que não houve retaliação, mas uma crise que necessitava de resposta, para que o serviço de transporte fosse mantido. Acrescentou que o nível de tecnologia existente suportava essa medida, que não foi uma atitude inconsequente.

Perguntado pelo vereador Wanderley Porto se tem conhecimento da existência da roleta dupla, Ralison Guimarães respondeu afirmativamente e acrescentou considerar que esse equipamento pode proporcionar mais segurança a usuárias e usuários do serviço de transporte público urbano.

O vereador Wanderley Porto exibiu eslaides sobre a roleta dupla.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou ao depoente se ele confirmava a declaração que proferiu em entrevista à Rádio Itatiaia de que a roleta dupla poderia gerar mais segurança e conforto para usuárias e usuários do transporte público e para a população. Exibiu vídeo de matéria jornalística sobre problemas apresentados por esse tipo de catraca para usuárias e usuários do transporte coletivo.

Ralison Guimarães declarou que há proposta de uma roleta mais adequada e afirmou não concordar com a geração de danos a usuárias e usuários do transporte coletivo. A vereadora Bella Gonçalves perguntou a Ralison Guimarães se considera que o conforto e a segurança de usuárias e usuários do transporte público serão garantidos por meio da retirada de trocadores, gerando desemprego e sobrecarga para motoristas, e a exposição de usuárias e usuários a riscos em roletas sem acessibilidade. Questionou se ele tem preocupação com a segurança de usuárias e usuários ou com lucros para empresas.

Ralison Guimarães declarou ter preocupação em prestar um serviço de boa qualidade e que gostaria de ser bem remunerado por essa prestação de serviço.

Em resposta à mesma vereadora sobre a ocorrência de abordagens truculentas por fiscais do transporte coletivo, Ralison Guimarães afirmou que os fiscais são orientados a realizar abordagens respeitosas.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que existem outras formas de evitar que pessoas pulem catracas de ônibus, sem sacrificar passageiras e passageiros.

Perguntado pelo vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão se tem conhecimento de que, em 2018, foi realizada auditoria do transporte coletivo municipal, Ralison Guimarães respondeu afirmativamente.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão falou sobre a verificação de diversas irregularidades por meio da auditoria e que, mesmo assim, ocorreu reajuste de tarifa. Perguntou ao depoente se ele tinha conhecimento dessas irregularidades.

Ralison Guimarães declarou que todos os documentos solicitados à sua empresa foram devidamente enviados.

Perguntado pelo mesmo vereador se alguém ligado à empresa do depoente ou ao Transfácil recebeu da empresa Maciel Consultores pedido de documentação para a realização de consultoria, também respondeu afirmativamente.

Perguntado pelo mesmo vereador se alguém vinculado à empresa do depoente, ou ao consórcio que o depoente integra, o Transfácil ou o Setra-BH, realizou algum tipo de relação ou incidência junto à mencionada empresa de consultoria para influenciar os trabalhos dessa empresa, afirmou que, da sua parte, isso jamais ocorreu.

O vereador Braulio Lara, referindo-se ao repasse para os prestadores de serviço de transporte suplementar dos valores relativos ao adiantamento da verba referente à compra de vales-transporte, disse ter conhecimento de que os prestadores desse serviço estão sendo chamados para devolver o adiantamento que receberam e, nesse contexto, o percentual de 7,58% anteriormente retido pelo Transfácil tem sido sendo debitado novamente. Perguntou se se trata de um adiantamento de valores relativo aos vales-transporte ou de um empréstimo do Transfácil ao transporte suplementar.

Ralison Guimarães declarou que o serviço do Transfácil continuou a ser prestado durante a pandemia. Afirmou que o valor devolvido pelo setor de transporte suplementar é referente à cota-parte do que esse setor havia recebido. Reiterou que

não tem sido cobrado desse setor valores além do que receberam. Afirmou que o Transfácil iniciou a devolução para a PBH da cota-parte referente ao transporte público convencional e ao suplementar.

O vereador Braulio Lara perguntou ao depoente se a gestão dos valores relativos à compra de vales-transporte recebidos antecipadamente é realizada na medida em que ocorre a operação do serviço de transporte coletivo e se há alguma forma de monitorar onde esse crédito é utilizado.

Ralison Guimarães reiterou que, desses valores encaminhados pela PBH ao Transfácil, as partes devidas foram repassadas por esse conselho operacional para o transporte suplementar e para as empresas.

O vereador Braulio Lara declarou que, por ser o assunto bastante técnico, encaminhará pedido de informação para confirmar como tem ocorrido a circulação do valor mencionado.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou ao depoente como funciona a remuneração das concessionárias de transporte coletivo por meio das receitas tarifárias.

Ralison Guimarães declarou que a CCT se encontra sob gestão do Transfácil desde 2008 e que há regras e critérios para essa remuneração, com base na utilização de mão de obra, período de rodagem, quantidade de combustível, entre outros aspectos. Reiterou que essas normas foram oriundas de um poder concedente e são mantidas.

Perguntado pela mesma vereadora se a distribuição de recursos para as empresas de transporte público é igualitária, inclusive para as linhas deficitárias, Ralison Guimarães respondeu que os recursos são distribuídos de uma forma que mantenha o equilíbrio na operação do serviço. Disse que uma linha que atende regiões mais distantes deve receber valor teoricamente maior.

Perguntado pela mesma vereadora se nenhuma empresa do transporte público manifestou insatisfação em relação a esses critérios de repasse de valores, Ralison Guimarães disse que não há satisfação em relação à situação atual do sistema de transporte, mas que há regras transparentes na câmara de compensação. Complementou que não tem conhecimento de empresa manifestar insatisfação ou acionar a Justiça devido aos critérios de repasse mencionados.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou ao depoente se os critérios de repasse de valores pelo Transfácil são públicos.

Ralison Guimarães afirmou que o Transfácil e as empresas de transporte coletivo são auditados.

Perguntado pela mesma vereadora se são enviados registros mensais de movimentação financeira para a BHTrans e se essa empresa fiscaliza essa movimentação, Ralison Guimarães afirmou que a BHTrans tem acesso on-line a todos os dados do Transfácil e que eles estão à disposição da sociedade. Declarou que alguns operadores dessa empresa têm acesso a todas as senhas do sistema operacional do Transfácil. Acrescentou não saber informar nomes de pessoas que possuem esse acesso e disse acreditar que ocupam cargos de confiança do presidente da BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves declarou que não tinha conhecimento de que dados de compensação tarifária do Transfácil eram disponíveis on-line para a BHTrans. Perguntou ao depoente se é realizada a apuração dos custos reais das empresas de transporte.

Ralison Guimarães respondeu afirmativamente

O presidente chamou a atenção para a dificuldade de se entender o funcionamento da CCT. Sugeriu a criação de grupo de trabalho para melhor entendimento dessa câmara de compensação. Indagou se a revogação de benefícios de empresários do transporte coletivo não poderia gerar aumento de tarifa, já que não pagavam impostos e voltariam a pagar. Apontou a necessidade de uma auditoria atual no transporte público municipal.

A vereadora Bella Gonçalves declarou que o contrato de prestação de serviço de transporte público municipal parece prever uma fórmula de reajuste de tarifa com base em uma cesta de itens que não considera o pagamento de ISSQN e a contribuição para o CGO. Disse que talvez fosse viável uma alteração contratual com previsão de eventual isenção de impostos, para que o cálculo da tarifa passe a ser, de alguma forma, auditável.

O presidente disse que a PBH é que concede o aumento da tarifa do transporte público, mesmo diante de tantas provas de que as empresas desse setor fraudam suas contas para aumentar os próprios preços.

O vereador Braulio Lara, referindo-se a dados relativos a repasse de recursos do Transfácil para os prestadores de serviço de transporte suplementar, disse que a retenção de percentual desse valor para pagar custos operacionais não custeia, por exemplo, a instalação de equipamento pela empresa Tacom nos veículos de

transporte suplementar. Disse ter percebido, na análise de planilhas, que a retenção de 10% dos valores repassados pela PBH para o setor de transporte suplementar pelo Transfácil tem sido de 15% em alguns casos, mas não percebeu justificativa para esse aumento de percentual. Perguntou ao depoente se ele tem conhecimento desse novo percentual.

Ralison Guimarães disse não ter conhecimento desse novo percentual de retenção de valores e assegurou que foram repassados todos os valores determinados.

A vereadora Bella Gonçalves agradeceu a colaboração dos representantes do Transfácil para a CPI. Disse ter percebido que as empresas de transporte coletivo já tinham uma relação de cooperação entre si. Salientou sua satisfação por assinar o projeto de lei informado pelo presidente, que revoga leis que geraram benefícios para empresas do transporte público.

Ralison Guimarães afirmou que foram apresentadas, na parte final da audiência, situações verificadas das quais ele não faz parte. Declarou não ter intenção de tirar proveito pessoal, mas de prestar um bom serviço para a população e ser remunerado em virtude disso.

O presidente agradeceu a Ralison Guimarães as informações prestadas à CPI. Considerou que o serviço de transporte prestado à população deve ser de boa qualidade e quem presta esse serviço deve ser bem remunerado. Declarou que, no entanto, esse serviço não é de boa qualidade e há dúvidas de como essa remuneração é realizada e que, por isso, a CPI tem atuado para buscar esclarecimentos.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h59m.

4.27. DA 29ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A vigésima nona reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 26 de agosto de 2021, com início às 9h1m, no plenário Camil Caram. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bella Gonçalves, Braulio Lara, Flávia Borja, Professor Claudiney Dulim, Professor Juliano Lopes, Professora Marli, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Wanderley Porto e Wilsinho da Tabu.

Foram discutidos os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.072/21. Pedido de informação ao Conselho Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por 626 Ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil - com a finalidade de “obter a cópia de todos os contratos já firmados entre a Transfácil e a Tecnotrans”. Autoria: vereadora Bella Gonçalves. Discutiram o requerimento o vereador Gabriel e a vereadora Bella Gonçalves. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 1.073/21. Pedido de informação ao Conselho Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil - com a finalidade de “obter o Relatório de Apuração de Receitas - RAR diário, constante no artigo 127 do Decreto 13.384/08, desde o mês de março de 2020, até a presente data, separados por cada uma das linhas de ônibus da Capital”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

3) Requerimento de Comissão nº 1.074/21. Pedido de informação ao Conselho Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil - com a finalidade de “obter informações sobre toda movimentação de valores nas contas da Transfácil que se refiram as parcelas de adiantamento de Vale Transporte pagas pelo Município de Belo Horizonte em função da pandemia do Covid-19”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

4) Requerimento de Comissão nº 1.075/21. Pedido de informação ao Conselho Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil - e as concessionárias que operam o transporte público do município de Belo Horizonte com a finalidade de “obter informações sobre as seguintes questões: - A Transfácil é a responsável pela realização do pagamento dos 627 seguros previstos na cláusula 18 do contrato de concessão do serviço, em especial o seguro-contrato? Caso positivo, esses pagamentos deixaram de ser realizados em algum momento? - Qual o valor do somatório já pago a cada um dos seguros?” Autoria: vereadora Bella Gonçalves. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

5) Requerimento de Comissão nº 1.076/21. Pedido de informação à BHTrans com a finalidade de “obter informações relacionadas à cláusula 18 do contrato de concessão: 1) A BHTrans fiscaliza anualmente a vigência dessas apólices? Caso positivo, elas deixaram de ser contratadas ou renovadas em algum momento? 2)

Esses seguros já foram acionados em alguma ocasião? Caso positivo, quais valores recebidos e referentes a quais descumprimentos contratuais de quais consórcios?”
Autoria: vereadora Bella Gonçalves. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

6) Requerimento de Comissão nº 1.084/21. Pedido de informação ao Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - Setra/BH, Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil - e Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans - com a finalidade de “obter informações sobre os depósitos ao Fundo Garantidor de Equilíbrio Econômico-Financeiro (FGE) do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte”. Autoria: vereadora Bella Gonçalves. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

7) Requerimento de Comissão nº 1.086/21. Pedido de informação ao Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - Setra/BH - 628 Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil; e Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans - com a finalidade de “obter informações sobre as receitas não tarifárias do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte”. Autoria: vereadora Bella Gonçalves. Aprovado por unanimidade. 8) Requerimento de Comissão nº 1.087/21 - pedido de informação à Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans - com a finalidade de “obter informações, reiterando o Requerimento de Comissão 683/2021, que solicita à Prefeitura de Belo Horizonte e à BHTrans o envio da memória de cálculo e dos documentos que fundamentaram a modificação do valor das passagens, desde 2008, bem como, no caso da utilização da fórmula paramétrica, conforme contrato de concessão, a explicitação de cada um dos índices utilizados”. Autoria: vereadora Bella Gonçalves. Discutiu o requerimento de comissão o vereador Gabriel. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

9) Requerimento de Comissão nº 1.088/21. Pedido de informação ao Conselho Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil - com a finalidade de “obter as seguintes informações: - A partir de cada adiantamento de vale-transporte recebido da Prefeitura de Belo Horizonte, qual o percentual e qual o valor foi repassado ao

Consórcio dos permissionários de transporte Suplementar? (detalhar em planilha); - Foi feita retenção de percentuais? Se sim, explicitar cada um; - Como está sendo cobrado dos permissionários o adiantamento de vales-transporte? Há alguma retenção? Como é feito o cálculo? 629 Favor explicitar cada uma das remessas com a dedução do adiantamento feitas até a data de resposta do requerimento. - Quanto do dinheiro adiantado pela Prefeitura já foi carregado nos cartões para uso como vale-transporte? Favor explicitar cada uma das recargas aplicadas ao sistema até a data de resposta do requerimento". Autoria: vereador Braulio Lara. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

Deu-se início a oitiva com Alberto Lage Paula Carvalho Rezende, ex-Chefe de Gabinete do Prefeito.

Registrou-se a presença do chefe de gabinete do prefeito Alexandre Kalil, Alberto Lage Paula Carvalho Rezende.

O presidente registrou que a vereadora Bella Gonçalves passou a estar presente em plenário.

O presidente disse que considera Alberto Lage Paula Carvalho Rezende seu amigo e lembrou o histórico de relacionamento profissional dos dois. Disse que continuaria presidindo os trabalhos desta reunião, mas observou que iria deixar aos demais vereadores a incumbência de apresentar os questionamentos desta comissão.

Alberto Lage Paula Carvalho Rezende informou seu cargo na Prefeitura e sua trajetória no serviço público e colocou-se à disposição para responder aos questionamentos da comissão.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão agradeceu a presença da testemunha. Questionou manifestação da testemunha na imprensa - segundo a qual o prefeito teria sido enganado na gestão da BHTrans.

Alberto Lage Paula Carvalho Rezende esclareceu que o prefeito, quando não conhece de determinado assunto, busca apoio de técnicos que conheçam desse assunto. Disse que na BHTrans só tratava com o Célio Bouzada e que este foi nomeado pelo prefeito Alexandre Kalil. Lembrou que foi uma proposta de campanha devolver o controle da BHtrans para técnicos da casa e que o Célio Bouzada tinha esse perfil. Comentou que se propôs a vir à comissão para prestar esclarecimentos e para esclarecer injustiças que estão sendo feitas a algumas pessoas. Apresentou o organograma da BHTrans para indicar que Sra. Deusuite Matos Pereira de Assis

ocupa a Diretoria de Ação Regional e Operação - DRO - e que a competência para fiscalizar os contratos de concessão é da Diretoria de Transporte Público - DTR. Afirmou que é injusto culpar Deusuite Assis pela não cobrança de multas das empresas de ônibus. Disse que algumas testemunhas apontaram que o secretário municipal de Fazenda, João Antônio Fleury Teixeira, teria solicitado o adiantamento de passagens para as empresas de ônibus, mas observou que essa iniciativa não teria sido dele. Disse que essa questão do adiantamento de passagens originou-se de ofício emitido pelo presidente da BHTrans sob o nº 189, destinado ao secretário municipal de Fazenda. Afirmou que foi Célio Bouzada que encaminhou a Nota Técnica nº 009, com assunto de avaliação dos impactos das medidas de restrição durante a pandemia, sendo essa uma demanda da Diretoria de Transporte Público. Lembrou que o responsável por essa diretoria esteve como testemunha nesta comissão, tendo dito que o secretário municipal de Fazenda, João Antônio Fleury Teixeira, foi responsável pela ideia do adiantamento. Lembrou que o secretário municipal de Fazenda nessa época era Fuad Noman; e que João Antônio Fleury Teixeira nem era secretário. Reafirmou que quem demandou a concessão do adiantamento de passagens foi a BHTrans, com base em solicitação da Diretoria do Transporte Público. Ponderou que todos os pagamentos foram feitos pela Secretaria Municipal de Fazenda, por demanda da BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves disse que a comissão se sente enganada com alguns dos depoimentos prestados por testemunhas. Perguntou como o valor inicial do adiantamento de R\$5 milhões virou R\$220 milhões.

A testemunha apresentou os ofícios e notas técnicas originadas da BHTrans e da Diretoria de Transporte Público que detalham os procedimentos de antecipação de vales-transporte.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou por que o Prefeitura não faz essas afirmações.

A testemunha respondeu que não pode falar pelo prefeito; e observou que ele talvez não tenha conhecimento desses fatos ou não tenha convicção de parte deles. Afirmou que, pessoalmente, não pode deixar de se manifestar sobre as injustiças verificadas.

O vereador Rubão indagou sobre as divergências entre a testemunha e Célio Bouzada.

A testemunha comentou que é questionador e que, por isso, foi recomendado a não participar das reuniões que envolvessem a BHTrans. Comentou que apresentava questionamentos nas reuniões e criava problemas por cobrar explicações. Afirmou que não tinha interesses particulares nas questões da BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves lembrou que a testemunha iniciara sua carreira na Prefeitura de Belo Horizonte, trabalhando com Adriana Branco Cerqueira; e indagou se ela teve algum envolvimento nessa divergência.

A testemunha respondeu que Adriana Branco Cerqueira questionava as questões de mobilidade e que lhe parecia que Adriana também era alijada de discussões que envolviam a BHTrans. Afirmou que todas as demandas e estudos partiram da BHTrans e que o prefeito aceitou o acordo proposto com base na recomendação da BHTrans.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão comentou o trabalho feito pela Auditoria Maciel e disse que essa auditoria não se realizou de fato, tendo sido feita apenas para disfarçar as irregularidades.

A testemunha disse que não participou das reuniões sobre essa auditoria.

O vereador Rubão lembrou que o prefeito não aceitou o resultado de auditoria, mas mesmo assim ela foi paga.

A testemunha disse que o prefeito se limitou a recusar o valor de tarifa proposto pela auditoria, mas observou que o contrato de auditoria foi pago nos procedimentos normais da Prefeitura.

A vereadora Bella Gonçalves comentou a auditoria realizada e lembrou que, posteriormente, foi definido o aumento da passagem para R\$4,50.

A testemunha disse que, nessa época, já não participava das reuniões que envolviam a BHTrans e comentou que o prefeito confiava nos técnicos responsáveis por cada área. Ponderou que, quando o prefeito analisou em detalhes um dos contratos enviados para assinatura, recusou-se assinar e demitiu o diretor responsável, que seria Ben-Hur Silva de Albergaria. Disse que nunca houve a decisão de retirar os trocadores dos ônibus e que a Prefeitura se manifestou contrariamente a essa situação.

O vereador Rubão indagou se o secretário municipal adjunto de Governo, Adalclever Ribeiro Lopes, atuou para impedir a atuação desta CPI.

A testemunha informou que a Secretaria Municipal de Governo tem a atribuição de atuar na interlocução política com a CMBH.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se a testemunha tem conhecimento de alguma interferência indevida de Adalclever Ribeiro Lopes nesta CPI.

A testemunha disse que presenciou diálogo entre Adalclever Ribeiro Lopes e o vereador Gabriel, no qual foi sugerida a não prorrogação da CPI.

O presidente confirmou as afirmações da testemunha e esclareceu que não concordou com a solicitação de encerrar os trabalhos da CPI.

A testemunha comentou sua relação com Adalclever Ribeiro Lopes e ressaltou que eles entraram na Prefeitura de Belo Horizonte, como consultores, na mesma época. Lembrou que Adalclever Ribeiro Lopes o apoiou quando ele argumentara que a questão da mobilidade pública era relevante para a gestão municipal. Citou situações em que ele entrou em conflito com a direção da BHTrans. Comentou caso em que houve a republicação de decreto com alteração do quadro de horários das linhas de ônibus. Apresentou registros de e-mails do Presidente da BHTrans, Célio Bouzada, dizendo que essa alteração era determinação da Prefeitura. Afirmou que o prefeito Alexandre Kalil não concordou e disse que não tinha assinado esse decreto. Informou que o relacionamento com os empresários de ônibus é cordial, que sempre houve diálogo e civilidade e que esses ouviam as reclamações da Prefeitura. Disse que os empresários não participaram da campanha do prefeito Alexandre Kalil. Comentou que Adalclever Ribeiro Lopes tem familiares que atuam no transporte coletivo.

A vereadora Bella Gonçalves comentou que diversas respostas a pedidos de informação para a BHTrans ainda não chegaram; e indagou se a testemunha tem conhecimento do andamento dessas solicitações.

A testemunha comentou que essas solicitações são enviadas para diversos órgãos, que as solicitações enviadas para a Secretaria de Governo são controladas, mas disse que as enviadas para outros órgãos, não. Respondeu à pergunta da vereadora Bella Gonçalves sobre se as empresas de ônibus estavam em dia com o pagamento dos seguros previstos em contrato e sobre se o não pagamento seria causa para rescisão. Respondeu que o contrato prevê o pagamento, pelas concessionárias, dos seguros previstos; e detalhou os seguros previstos no contrato de concessão, mas disse que não saberia dizer se foram pagos ou não.

O vereador Rubão indagou se o decreto que aumentava o intervalo entre as viagens de ônibus afetaria o cálculo das horas trabalhadas dos motoristas e disse que esses não receberiam pelo período de espera entre viagens.

A testemunha disse que o decreto seria apenas sobre o intervalo de viagens, e não sobre questões trabalhistas. Disse que se preocupa com os rumos dessa investigação ao ver testemunhas acusando pessoas que não tiveram relação alguma com os fatos. Disse ter receio de tentativas de desviar a culpa e atribuí-la a desafetos.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão pediu desculpas se houve a impressão de que as críticas feitas nesta comissão seriam a todos os funcionários da BHTrans. Reconheceu que existem muitos profissionais competentes na BHtrans e que somente aqueles que realizaram malfeitos devem ser responsabilizados e punidos.

O presidente apoiou a manifestação do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

O presidente registrou a presença da vereadora Flávia Borja.

O presidente disse que a direção da BHTrans levou a gestão municipal a graves erros nos últimos anos; e afirmou que o atual valor da tarifa em Belo Horizonte, de R\$ 4,50, existe sem o menor cálculo. Manifestou sua desconfiança com a atuação de Célio Bouzada. Afirmou que o Sr. Adilson Elpídio Daros mentiu nesta CPI e que, se tivesse conhecimento desses fatos naquela oportunidade, teria determinado sua prisão. Disse que a Secretaria Municipal de Fazenda foi usada. Lembrou que o contrato de concessão de transporte público existe desde 2008, tendo passado por diversas administrações da Prefeitura de Belo Horizonte.

O presidente registrou a presença do vereador Professor Juliano Lopes.

O presidente disse que as decisões tomadas pelo Célio Bouzada durante a pandemia foram criminosas e precisam ser punidas. Disse que Célio Bouzada tem as digitais no contrato de concessão e na auditoria feita. Elogiou a atuação de Alberto Lage Paula Carvalho Rezende na Prefeitura de Belo Horizonte. Afirmou que vai iniciar um movimento para que a CMBH não aceite vereadores vetados e que todos devem ser igualmente atendidos na Prefeitura, ou a CMBH deve parar.

A testemunha enalteceu a iniciativa do presidente de elogiar alguns funcionários da BHTrans e manifestou sua solidariedade ao secretário João Antônio

Fleury Teixeira, que foi acusado como pessoa que deu origem ao adiantamento de passagens.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão parabenizou a todos os vereadores que se dedicaram aos trabalhos desta comissão.

A vereadora Flávia Borja comentou a dificuldade de atuação dos vereadores considerados de oposição.

O vereador Professor Juliano Lopes cumprimentou os membros desta comissão pelo legado que esta deixará para a história. Disse que a CPI da Covid será prorrogada por mais 60 dias, e será analisada a questão dos recursos repassados a empresas de ônibus.

O vereador Wanderley Porto manifestou sua satisfação em fazer parte dessa CPI tão importante para este Município.

O presidente registrou a presença remota dos vereadores Wesley e Wilsinho da Tabu, suplente do vereador Rubão, e da vereadora Professora Marli, suplente do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

O vereador Wilsinho da Tabu parabenizou o presidente pelo trabalho desenvolvido na comissão e pela abertura do diálogo com os servidores da BHtrans.

O vereador Professor Claudiney Dulim parabenizou a todos pelo trabalho desenvolvido na comissão e disse que se orgulha de fazer parte desse grupo.

O presidente agradeceu a imprensa, por meio dos jornalistas que acompanharam a comissão, e disse que, sem jornalismo, não existe democracia.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 11h26m.

4.28. DA 30ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A trigésima reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 01 de setembro de 2021, com início às 9h55m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bella Gonçalves, Braulio Lara, Professor Claudiney Dulim, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão e Wanderley Porto.

Foram discutidos os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.121/21. Pedido de informação à Empresa BHTrans, com a finalidade de “obter cópia de notas técnicas relacionadas à antecipação da compra de vales-transportes”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 1.133/21. Juntada de documentos à Comissão Parlamentar de Inquérito - BHTrans, com a finalidade de que “seja juntado e encaminhado à Procuradoria da Câmara Municipal a decisão judicial proferida pelo Habeas Corpus nº 0024.21.147.698-1”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

Foram discutidos o recebimento de outros documentos, o presidente informou que foi assinado termo de cooperação entre a CPI, a 647 CMBH e o Ministério Público de Contas, para que as informações e documentos apurados pela comissão sejam utilizados em futuras investigações e ações judiciais. A vereadora Bella Gonçalves informou que as empresas, usando a identificação de consórcio, conseguem participar de processo de concessão mesmo tendo dívidas com o poder público. Disse que irá propor um projeto de lei visando corrigir esse problema.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 10h36m.

4.29. DA 31ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A trigésima primeira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 10 de setembro de 2021, com início às 9h7m, no plenário Camil Caram. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bella Gonçalves, Braulio Lara, Professor Claudiney Dulim, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Wanderley Porto e Wilsinho da Tabu.

Foram discutidos o recebimento de outros documentos, o presidente exibiu vídeo de reportagem jornalística de 9/9/21, sobre reunião das advogadas Maria Fernanda Pires e Cristiana com o Ministério Público de Minas Gerais - MPMG, como representantes do Setra-BH, para tratar sobre assuntos relativos a esta CPI. O presidente leu uma nota da CPI à imprensa, na qual se alega haver tentativa, pelas mencionadas advogadas, de interferência na Justiça e nos trabalhos do MPMG, com o intuito de definir qual promotoria deve atuar no caso relativo aos trabalhos desta comissão. A nota também comunica a realização desta reunião, para decidir que ações serão tomadas em razão da situação mencionada.

Foi discutido o seguinte requerimento:

1) Requerimento de Comissão nº 1.163/21. Pedido de informação à Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo de Belo Horizonte, com a finalidade de “obter as seguintes informações: 1. A gravação integral da reunião realizada no dia 25 de agosto de 2021, em áudio e vídeo, com as advogadas Dra.

Maria Fernanda Pires e Dra. Cristiana, representantes do SETRABH, bem como seu registro em ata. 2. As gravações integrais, em áudio e vídeo, bem como seus registros em ata, de todas as demais reuniões realizadas no curso do inquérito".
Autoria: vereador Gabriel. Aprovado por unanimidade.

O presidente sugeriu uma visita técnica da CPI à sede da BHTrans. Afirmou que, se não for localizado o processo relativo à licitação de transporte coletivo de 2008 nessa visita, a CPI solicitará à Justiça mandado de busca e apreensão para a obtenção desse processo. O vereador Rubão afirmou que o prefeito Alexandre Kalil prometeu, em campanha eleitoral, "abrir a caixa-preta da BHTrans", mas tem sido omissivo em relação ao assunto. O vereador Professor Claudiney afirmou que a BHTrans tem colaborado para o fornecimento de documentos para a CPI. O presidente declarou que, embora reconheça que o prefeito Alexandre Kalil tenha colaborado com a CPI, é necessário que o processo relativo à licitação de transporte coletivo de 2008 seja enviado à comissão. Afirmou que o extravio desse processo incidiria em crime administrativo, por ocultação de provas. Salientou a expectativa de continuidade da colaboração do prefeito com a CPI

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 10h22m.

4.30. DA 32ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A trigésima segunda reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 15 de setembro de 2021, com início às 10h48m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bella Gonçalves, Braulio Lara, Professor Claudiney Dulim, Professora Marli, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Wanderley Porto.

O presidente solicitou a exibição de reportagem sobre a aprovação, em primeiro turno, do projeto de lei que dispõe sobre a substituição da BHTrans pela Superintendência de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - Smob-BH - e sobre o reaparecimento de oito caixas contendo documentação sobre o processo de licitação de ônibus da capital com vigência entre 2008 e 2028. Declarou que o enredo da CPI está tomando características cinematográficas. Disse que a atuação de Célio Bouzada, Adilson Elpídio Daros e Daniel Marx Couto e a ocultação de uma das principais documentações do Executivo são surreais. Informou que as caixas foram armazenadas nos cofres do Centro de Operações da Prefeitura de Belo Horizonte - COP-BH. Acrescentou que, no dia 22/9/21, com a presença da membra

e dos membros titulares da CPI, de agentes policiais e de representantes do Ministério Público de Contas de Minas Gerais - MPC-MG - e da BHTrans, as caixas serão abertas. Observou que isso simbolizará, de fato, a abertura da “caixa-preta” da BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que Célio Bouzada, Adilson Elpídio Daros e Daniel Marx Couto estavam mentindo para proteger a documentação, que, segundo ela, confirmará a máfia em operação na cidade. Sobre a origem do extravio dos documentos, afirmou que, na última vez em que foram lastreados na Procuradoria-Geral do Município - PGM, não foram devolvidos, como instruído por lei. Acrescentou que tal fato deve ser questionado com quem, na época, ocupava os cargos de procurador-geral e procurador-geral adjunto. Informou que Cristiana Maria Fortini, procuradora-geral adjunta no período, tornou-se posteriormente advogada do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - SetraBH. Disse que talvez as caixas tenham reaparecido porque as investigações se aproximam dos personagens principais dessa trama. O presidente indagou quem a direção da BHTrans está protegendo. Afirmou que o instrumento de delação premiada pode ser utilizado.

Foram discutidos os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.180/21. Realização de oitiva com a finalidade de “intimar Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva, advogada, para prestar informações pessoalmente, na qualidade de testemunha, a fim de apresentar esclarecimentos sobre condutas de terceiros, pessoas físicas ou jurídicas, no âmbito da Procuradoria Geral do Município durante o ano de 2008 e seguintes, atuantes ou relacionadas ao sistema de transporte público coletivo de passageiros de Belo Horizonte e de elucidar possíveis irregularidades no procedimento licitatório da concorrência pública 131/2008”, no dia 27/9/21, às 10 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel. O presidente solicitou que a oitiva seja realizada no dia 28/9/21, às 14h30min. Aprovado por unanimidade.

2) Requerimento de Comissão nº 1.186/21. Realização de visita técnica com a finalidade de “Verificar as condições dos documentos públicos armazenados na Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans, se o local em que eles estão é adequado, e as formas de controle sobre a tramitação interna de processos”, no dia 22/9/21, às 14 horas, na BHTrans. Autoria: vereador Gabriel. O presidente informou que a abertura das caixas ocorrerá de maneira pública e

acrescentou que, no processo de digitalização dos documentos, nada poderá desaparecer. A vereadora Bella Gonçalves destacou a importância de que seja feita perícia da documentação. O presidente afirmou que haverá presença da polícia e tudo será gravado. Aprovado por unanimidade.

3) Requerimento de Comissão nº 1.187/21. Realização de visita técnica com a finalidade de “verificar a condição dos documentos públicos armazenados, se o local em que eles estão é adequado, e as formas de controle sobre a tramitação interna de processos na Procuradoria-Geral do Município”, no dia 22/9/21, às 15h30min, na PGM. Autoria: vereador Gabriel. O presidente solicitou que o requerimento de comissão fosse rejeitado, pois já se sabe que os documentos não estão na PGM. Rejeitado por unanimidade.

4) Requerimento de Comissão nº 1.188/21. Realização de visita técnica com a finalidade de “apurar quais são os impedimentos de ordem técnica que obstem o envio das informações requisitadas pela Comissão à SETRA-BH”, no dia 21/9/21, às 14 horas, no Setra-BH. Autoria: vereador Gabriel. O presidente solicitou que os documentos do Setra-BH pendentes sejam listados. Aprovado por unanimidade.

5) Requerimento de Comissão nº 1.189/21. Realização de visita técnica com a finalidade de “apurar quais são os impedimentos de ordem técnica que obstem o envio das informações requisitadas pela Comissão à TRANSFÁCIL”, no dia 21/9/21, às 15h30min, no Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil. Autoria: vereador Gabriel. Aprovado por unanimidade.

6) Requerimento de Comissão nº 1.207/21. Realização de oitiva com a finalidade de “intimar o ex-gerente de Estudos Tarifários e Tecnologia da BHTrans, Adilson Elpídio Daros, para prestar informações pessoalmente, na qualidade de investigado, com a finalidade de elucidar possível ocultação de documentos solicitados por esta comissão relativos à concorrência pública nº 131/2008, o que pode consistir em eventual obstrução das investigações realizadas pela CPI”, no dia 27/9/21, às 14 horas, no Plenário Camil Caram. Autoria: vereador Gabriel. O presidente solicitou que Adilson Elpídio Daros seja intimado para a oitiva na qualidade de testemunha, não de investigado. Sugeriu a alteração do dia e do horário para 28/9/21, às 16h30min. Aprovado por unanimidade. O presidente retificou o local de realização da oitiva aprovada pelo Requerimento de Comissão nº 1.180/21, informando que a reunião ocorrerá no Plenário Camil Caram.

7) Requerimento de Comissão nº 1.208/21. Finalidade de “prorrogação por 30 (trinta) dias, a partir de 15/09/2021, do prazo de funcionamento da Comissão Parlamentar de Inquérito”. Autoria: vereador Gabriel. O presidente informou que a meta era concluir os trabalhos da CPI nesta data, mas acrescentou que isso, em razão dos novos fatos, não será possível. O presidente registrou que o vereador Professor Claudiney Dulim passou a participar da reunião em plenário. O presidente afirmou que a conclusão da CPI depende da cooperação do Setra-BH, da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH - e da Transfácil. Declarou que a BHTrans deverá digitalizar toda a documentação de forma legível. O vereador Bráulio Lara disse que, diante dos novos fatos, é impossível a conclusão dos trabalhos. Afirmou ser necessária a digitalização cuidadosa dos documentos. O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão declarou que talvez seja necessária nova prorrogação. Aprovado por unanimidade.

8) Requerimento de Comissão nº 1.209/21. Realização de oitiva com a finalidade de “intimar o ex-procurador da PBH, Marco Antônio Rezende, para prestar informações pessoalmente, na qualidade de testemunha, a fim de apresentar esclarecimentos sobre condutas de terceiros, pessoas físicas ou jurídicas, atuantes ou relacionadas ao sistema de transporte público coletivo de passageiros de Belo Horizonte, com a finalidade de elucidar fatos que podem consistir em eventual obstrução das investigações realizadas pela CPI”, no dia 28/9/21, às 14 horas, no Plenário Camil Caram. Autoria: vereador Gabriel. O presidente solicitou que a oitiva ocorra às 15h30min. Aprovado por unanimidade.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h19m.

4.31. DA 33ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A trigésima terceira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 28 de setembro de 2021, com início às 14h55m, no plenário Camil Caram. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bella Gonçalves, Bráulio Lara, Gabriel, Professor Claudiney Dulim, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Wanderley Porto.

Foram discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.322/21. Realização de visita técnica, com a finalidade de “verificar a condição dos documentos públicos armazenados na empresa NEX Tecnologia em Gestão da Informação, se o local em que eles estão é

adequado, e as formas de controle sobre a tramitação interna de processos”, no dia 11/10/21, às 9h30min, na NEX Tecnologia em Gestão da Informação. A autoria: vereador Gabriel. A vereadora Bella Gonçalves elogiou a proposta de visita técnica. O presidente afirmou que é preciso verificar se há mais documentos na empresa, quem os colocou lá e como se deu o sumiço da documentação dos contratos das empresas de ônibus. A vereadora Bella Gonçalves sugeriu a mudança do dia da visita devido ao feriado prolongado. O presidente propôs que a realização ocorra no dia 14/10/21, às 10h30min. Sugeriu que o presidente da BHTrans, Diogo Prosdócimi, seja convidado. A vereadora Bella Gonçalves sugeriu que a promotora da Promotoria de Educação e Urbanismo do Ministério Público do Estado de Minas Gerais - MPMG, Luciana Ribeiro da Fonseca, também seja convidada. Aprovado por unanimidade.

2) Requerimento de Comissão nº 1.323/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar o Secretário Municipal de Governo, Adalclever Ribeiro Lopes, para prestar informações pessoalmente, na qualidade de testemunha, com a finalidade de elucidar fatos que podem consistir em eventual obstrução das investigações realizadas pela CPI”, no dia 13/10/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. A autoria: vereador Gabriel. O presidente informou que a decisão de suspensão do Comitê de Repactuação do Contrato dos Ônibus e Reformulação de Tarifas do Transporte Coletivo de Belo Horizonte não foi comunicada à CPI. Disse que há rumores de que seja uma retaliação devido à continuidade dos trabalhos da comissão. Afirmou ter feito um pedido ao Conselho de Ética Pública do Município. Acrescentou que também quer ouvir o secretário municipal de Governo a respeito. Aprovado, com voto contrário do vereador Professor Claudiney Dulim.

Deu-se início às oitivas de Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva, Advogada; Marco Antônio de Rezende Teixeira, ex-procurador da Prefeitura de Belo Horizonte e Adilson Elpídio Daros, ex-gerente de Estudos Tarifários e Tecnologia da BHTrans.

O presidente informou que a oitiva de Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva não seria realizada em decorrência de habeas corpus preventivo obtido. Disse que a intimada já foi procuradora-geral adjunta do Município, presidenta da PBH Ativos S.A. e, atualmente, é advogada dos empresários de ônibus da capital. Declarou que ela foi convocada como testemunha no âmbito da PGM. Afirmou que a Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH - recorrerá do pedido de habeas corpus, como foi feito em outras ocasiões similares. Disse considerar estranho que ela não queira

colaborar com os trabalhos da CPI. Mencionou reunião ocorrida no MPMG e cumprimentou o órgão pela coerência.

Registrem-se as presenças remotas do ex-procurador-geral do Município, Marco Antônio Rezende Teixeira, acompanhado de seu advogado, Lucas Moraes Martins.

Marco Antônio Rezende disse que viu várias reportagens a respeito da CPI, mas ninguém explicara, até o momento, o motivo da licitação de 2008 e seu modelo tão liberal. Afirmou que é importante entender por que foi concebida dessa forma. Na elucidação, apresentou os seguintes elementos: a) havia grande oposição ao contrato anterior de 1997; b) o presidente da Confederação Nacional do Transporte - CNT - disse que "acabaria com aquela palhaçada" em 90 dias; c) houve embate judicial e impossibilidade de que a lei autorizativa passasse pela Câmara; d) chegou-se a extinguir a BHTrans, mas houve derrubada de veto do prefeito. Informou que foi procurador-geral do Município entre 1997 e 2012, com intervalo em 2005.

O presidente recapitulou os fatos: a) existia a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte - Metrobel; b) com a Constituição Federal de 1988, os Municípios passaram a ter capacidade administrativa; c) Pimenta da Veiga era prefeito e, com a eleição de Eduardo Azeredo, foi criada a BHTrans em 1991; d) Patrus Ananias se elegeu em 1992; e) em 1996, Célio de Castro foi eleito e Marco Antônio Rezende assumiu a PGM.

Marco Antônio Rezende disse que, nesse contexto, foi decidido que seria feita nova licitação para os ônibus da capital.

O presidente disse que, nos mandatos de Pimenta da Veiga, Eduardo Azeredo e Patrus Ananias a Metrobel deixou de existir e as cidades metropolitanas começaram a se organizar.

Marco Antônio Rezende informou que a relação no transporte público não era contratual e Belo Horizonte foi pioneira na discussão da licitação pública nesse âmbito, mas houve forte resistência da CMBH na época.

O presidente perguntou o motivo da resistência.

Marco Antônio Rezende disse que a imprensa e os empresários faziam pressão.

Marco Antônio Rezende informou que foi criado um modelo de subconcessão, pois entendia-se que o transporte público já havia sido delegado à BHTrans e seria possível a subconcessão sem que fosse necessária a autorização da CMBH.

Declarou que, em vista do cenário de embate, não se discutiu com efetividade o modelo de transporte e financiamento e foi feito um contrato de total dirigismo estatal em que a BHTrans era responsável pelo controle e o Município, pela arrecadação. Disse que começaram a surgir os perueiros por volta dos anos 2000.

O presidente observou que Célio de Castro foi afastado por motivos de saúde nessa época e Fernando Pimentel assumiu.

Marco Antônio Rezende disse que Fernando Pimentel continuou como vice-prefeito e foi eleito em 2006. Declarou que o transporte feito pelos perueiros gerou muito conflito e, por meio de liminar, foi proibido no perímetro da rodoviária. Afirmou que, nessa época, o transporte público já estava falido. Acrescentou que havia perueiros bem-intencionados, mas também formação de gangues. Informou que a PBH passou a abdicar do valor das outorgas e injetar recursos além da capacidade do Tesouro Municipal para custear o sistema. Disse que, em 2008, foi criado outro contrato em que o Estado abriu mão do planejamento da gestão direta e passou a ser responsável pela fiscalização. Acrescentou que o custo não faz parte do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e é de responsabilidade exclusiva do prestador do serviço, conforme a Cláusula nº 19.

O vereador Braulio Lara perguntou como é possível calcular a Taxa Interna de Retorno - TIR - sem que o custo seja considerado.

Marco Antônio Rezende respondeu que o fator que mostra o desequilíbrio é o fluxo financeiro, mas o custo é um dos dados da equação nesse modelo menos intervencionista.

O presidente interveio e mencionou o termo liberal, usado pela testemunha anteriormente.

Marco Antônio Rezende disse que sim, mas afirmou que não gostaria de ideologizar a questão. Disse que o Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro - Copee-UFRJ - concebeu um sistema de transporte com as seguintes características: câmaras de compensação tarifária; análise de equilíbrio por meio do fluxo financeiro, avaliação de produtividade a cada quatro anos, fiscalização e sanção de responsabilidade do poder público e forma paramétrica de reajuste. Afirmou que a licitação de 2008 se deu pelo contexto mencionado, em que o Estado não tinha condições de arcar com os custos do sistema.

A vereadora Bella Gonçalves disse que foi reconhecida uma dívida com as empresas de ônibus, extra ou judicialmente, e se fala que o pagamento ocorre até os dias atuais.

Marco Antônio Rezende afirmou que a dívida foi sendo criada, pois o poder público não tinha como pagar os valores devidos com o Tesouro Municipal.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou o valor da dívida.

Marco Antônio Rezende respondeu não se recordar do valor, nem ter condições de pesquisá-lo, por não ter mais acesso à documentação, mas afirmou que a informação é verificável.

O presidente perguntou se a testemunha sabia sobre o sumiço da documentação da licitação de 2008, que a CPI buscava desde o início dos trabalhos.

Marco Antônio Rezende disse considerar estranho que a documentação não estivesse na PBH e não pudesse ser rastreada pelo ótimo sistema de gestão de documentos adotado, o Opus.

O presidente informou que o registro da última movimentação com registro oficial ocorreu em 2011, quando Marco Antônio Rezende e Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva eram procurador-geral e procuradora-geral adjunta, respectivamente, e, desde então, não pôde ser rastreada.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que, em janeiro de 2011, a documentação saiu da PGM e nunca mais foi vista. Perguntou se Marco Antônio Rezende tem ciência de que há normas que impedem a movimentação de documentação desse porte sem registro oficial.

Marco Antônio Rezende disse que sim. Informou que ficou sabendo pela imprensa que a documentação estava na BHTrans.

O presidente informou que a documentação foi solicitada à PBH, que, por sua vez, a solicitou à BHTrans. Disse que Diogo Prosdócimi perguntou sobre a documentação por diversas vezes e não houve resposta satisfatória. Declarou que, de forma repentina, oito caixas de documentos foram retiradas por Adilson Elpídio Daros dos arquivos da empresa NEX Tecnologia em Gestão da Informação. Perguntou como é possível que essa documentação tenha sumido da PGM enquanto a testemunha ainda era o procurador-geral.

Marco Antônio Rezende disse que é importante verificar em que data a documentação deu entrada na BHTrans e como foi encaminhada para essa

empresa. Afirmou que algum despacho remetendo a documentação à BHTrans existe.

A vereadora Bella Gonçalves disse que a documentação está sendo periciada e que, se esse despacho existe, será encontrado. Afirmou que, no entanto, o registrado deveria estar no Opus e que isso configura violação de uma instrução normativa.

Marco Antônio Rezende observou que o registro é feito no Opus somente quando a documentação está em posse da PBH, pois a BHTrans possui sistema de registro próprio. Mencionou denúncia anônima que gerou a requisição dessa documentação.

O presidente informou que a denúncia anônima feita em 2008 ficou parada por cinco anos e depois foi arquivada. Disse que advogados das empresas de ônibus afirmam que a investigação foi feita, mas que isso não é verdade, pois foi arquivada sem conclusões e não contou com a análise da referida documentação, sob a justificativa de que se tratava de uma denúncia anônima.

Marco Antônio Rezende disse não possuir elementos para julgar a situação, pois se afastou inteiramente dessas questões em 2012.

O presidente disse considerar estranho que uma denúncia feita ao MPMG seja arquivada sem a devida análise documental, simplesmente porque era anônima. Reportou-se à fala do procurador-geral de Justiça Jarbas Soares Júnior ao dizer que, se há novos elementos, a denúncia, que alegava indícios de questões típicas de cartéis no contrato com as empresas de ônibus, deve ser desarquivada. Declarou que há pressões desde os anos 1990 e que o conjunto probatório sugere características de cartéis. Perguntou o que Marco Antônio Rezende entende que deu errado na licitação de 2008.

Marco Antônio Rezende afirmou que a contratação foi correta e o modelo apresentado foi o possível devido a todo o contexto na época. Disse não saber o que norteou a conclusão do MPMG a respeito do arquivamento. Observou que monopólios familiares ocorrem em vários âmbitos, como na comunicação, em bancos etc.

O presidente disse que sim, mas defendeu que era possível repartir os serviços de garagem, bilhetagem e transporte para empresas diferentes, para que a ampla concorrência de fato ocorresse. Declarou que há formas mais inteligentes de se lidar com a questão dos monopólios brasileiros.

Marco Antônio Rezende disse concordar. Acrescentou que, na contratação de 2008, já houve avanços tendo em vista equívocos do passado.

O presidente afirmou que contratos tão longos são complicados, pois muitas coisas podem mudar no decorrer dos anos, como é o caso das inovações tecnológicas. Disse que o Comitê de Repactuação do Contrato dos Ônibus e Reformulação de Tarifas do Transporte Coletivo de Belo Horizonte trataria de assuntos de melhoria, mas foi suspenso de forma unilateral.

Marco Antônio Rezende disse que o contrato, em nenhuma hipótese, impede melhorias tecnológicas. Informou que os 20 anos foram firmados em razão do valor da tarifa e dos investimentos. Afirmou que o cálculo dos 20 anos está explicado na documentação.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou quais eram as atribuições de Marco Antônio Rezende durante o procedimento licitatório da Concorrência Pública nº 131/08.

Marco Antônio Rezende informou que, em 1997, a BHTrans foi responsável por licitar e fazer o contrato. Declarou que, em 2008, foi instituída uma comissão da qual fizeram parte ele, secretários municipais e representantes da BHTrans. Informou que foram contratados: a) o Copee-UFRJ para conceder o projeto de transporte completo; b) um escritório de advocacia de São Paulo para auxílio jurídico; c) uma empresa para apoiar a comissão de licitação. Disse não se recordar de nomes, mas que essas informações podem ser verificadas.

O presidente perguntou se a PGM foi terceirizada na ocasião.

Marco Antônio Rezende respondeu que a licitação exigia um grau de especialização e que a contratação de prestadores de serviço nesse caso é legal.

O vereador Wanderley Porto perguntou se foi apurada alguma ilegalidade na época.

Marco Antônio Rezende negou. Acrescentou que a licitação foi homologada e a contratação, efetuada.

O vereador Rubão perguntou qual era o cargo de Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva em 2008 e se o cargo havia sido indicado por alguém.

Marco Antônio Rezende respondeu que ela era a procuradora-geral adjunta do Município. Informou que ela tinha sido sua assistente desde 1997, pois havia nomeado mestrandos da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG - como

seus assessores. Disse que ela desempenhou esse papel até se tornar procuradora-geral adjunta.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou qual o papel de Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva na licitação de 2008.

Marco Antônio Rezende disse que ela tinha conhecimento do que estava sendo tramitado e participou da construção do parecer para contratação do escritório de advocacia especializado, mas não tinha um papel específico.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou como foi o acompanhamento da PGM durante o processo.

Marco Antônio Rezende informou que o Copee-UFRJ foi contratado para conceder o projeto de transporte e o escritório de advocacia elaborou o edital da licitação. Disse que participou de várias reuniões com representantes da BHTrans e secretários municipais.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quem da PGM estava mais à frente dos trabalhos no processo de licitação e contratação.

Marco Antônio Rezende respondeu que era ele.

O presidente perguntou o que Marco Antônio Rezende passou a fazer profissionalmente quando saiu da PGM em julho de 2012.

Marco Antônio Rezende informou que passou a advogar e, por um tempo, teve uma empresa de consultoria com Paulo Moura Ramos.

O presidente perguntou se Marco Antônio Rezende advogou para empresários de ônibus.

Marco Antônio Rezende respondeu que ele e seu sócio foram contratados pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - Setra-BH - em 2013 e 2014, quando, devido aos protestos contra o aumento de passagem, o prefeito Marcio Lacerda afirmou que não aplicaria a cláusula de reajuste do contrato em fórmula paramétrica.

O presidente perguntou o valor do serviço prestado ao Setra-BH.

Marco Antônio Rezende respondeu que o primeiro contrato totalizou sete parcelas de R\$40 mil e, o segundo, seis parcelas de R\$40 mil. Informou que o segundo serviço não foi inteiramente concluído, pois ele passou a compor a comissão de transição de governo de Fernando Pimentel em 2014. Acrescentou que há notas fiscais da prestação de serviço, inclusive com a indicação do desconto referente aos dois meses faltantes. Disse que foi contratado pelo Setra-BH, pois a

PBH decidiu não aplicar a fórmula paramétrica e reduziu o valor das passagens, tendo o custo disso ficado a cargo do sistema de transporte.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha teria alguma relação com a isenção de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN - e desobrigação de pagamento do Custo de Gerenciamento Operacional - CGO, benefícios concedidos aos empresários de ônibus.

Marco Antônio Rezende afirmou que houve tentativas de reposição da PBH por meio de subsídio, algo que não era previsto no contrato. Disse que elaborou documentos e participou de reuniões registradas em ata na sede do Setra-BH.

O presidente perguntou por que a Operação Acrônimo chegou aos documentos da consultoria para o Setra-BH.

Marco Antônio Rezende afirmou que foi um acidente, pois a MOP Consultoria e Assessoria estava em processo de extinção, e alguns documentos da empresa foram deixados na sala da comissão de transição de governo. Declarou que a operação foi iniciada em março de 2015 e, até o momento, não chegou a qualquer conclusão.

O presidente comentou que Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva passou a ser advogada dos empresários de ônibus.

Marco Antônio Rezende disse não saber quando ela se tornou advogada do Setra-BH. Acrescentou não se recordar de vê-la durante os serviços de consultoria prestados por ele ao sindicato. Afirmou que Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva é uma jurista de renome nacional, com larga experiência.

O presidente perguntou se Marco Antônio Rezende não identifica conflito de interesses na situação.

Marco Antônio Rezende respondeu não ter elementos para julgar essa afirmação. Afirmou que Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva tem um currículo que a possibilita ser advogada de qualquer empresa. Informou que, apesar de não haver qualquer interstício de tempo firmado em lei, não aceitou processos envolvendo a PBH nos primeiros seis meses após a sua saída da PGM. Declarou que a contratação de sua empresa pelo Setra-BH se deu não por conhecer documentos, mas por entender o contexto do processo de licitação.

O vereador Braulio Lara perguntou qual foi o resultado esperado quando o Setra-BH o contratou.

Marco Antônio Rezende respondeu que o objetivo era manter o contrato vivo e entendia-se que o subsídio não era o melhor caminho.

O vereador Braulio Lara perguntou se o objetivo era defender o contrato e não criar soluções alternativas.

Marco Antônio Rezende afirmou não enxergar uma diferenciação, pois a opção escolhida pela PBH foi o subsídio, algo que não considerava um bom caminho, pois configurava o retorno a uma situação que o contrato visou resolver. Declarou que, em 2014, durante o mandato de Marcio Lacerda, os contratos foram auditados.

O presidente disse que isso já era previsto a cada quatro anos.

Marco Antônio Rezende afirmou que a apuração prevista a cada quatro anos se refere à produtividade do sistema.

O vereador Braulio Lara disse que, em tese, seria isso.

Marco Antônio Rezende afirmou que a ineficiência do setor público não implica a ineficiência do contrato.

O vereador Braulio Lara perguntou por que o Copee-UFRJ participou da comissão de licitação se já existia a BHTrans.

Marco Antônio Rezende informou que o Copee-UFRJ é autor do modelo de transporte, mas não participou da comissão de licitação.

O presidente disse que precisava entender como os documentos da concorrência pública de 2008 sumiram em 2011.

A vereadora Bella Gonçalves questionou como oito caixas de documentos, que, infelizmente, não foram digitalizados, sumiram da PGM.

Marco Antônio Rezende comentou que, na CPI da Andrade Gutierrez, a CMBH recebeu cerca de cem caixas de documentos físicos. Disse que, hoje em dia, os processos são eletrônicos, mas a digitalização é um serviço caro e essa é a realidade de administração pública. Afirmou que o processo não sumiu da PGM.

A vereadora Bella Gonçalves declarou que, como Marco Antônio Rezende e Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva eram procurador-geral e procuradora-geral adjunta, respectivamente, eram, portanto, responsáveis pela tramitação dos documentos e devem responder à CPI ou judicialmente pelo desaparecimento da documentação de 2008.

Marco Antônio Rezende afirmou que não havia razão para a documentação sair da PBH, a não ser em destino à BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se, nesse caso, não haveria mais registro oficial no Opus.

Marco Antônio Rezende respondeu não ter certeza.

O presidente disse que a sequência de fatos é estranha, pois a documentação pode ter sumido de maneira estratégica e cabe ao Legislativo fiscalizar.

Marco Antônio Rezende declarou que a resposta estará em meio à documentação.

O presidente perguntou se a tramitação da documentação em 2011 teve a participação de Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva.

Marco Antônio Rezende disse não saber, pois ele mesmo pode ter feito o despacho. Afirmou ter tranquilidade sobre o encaminhamento da documentação.

O presidente perguntou quem do Setra-BH havia procurado a testemunha quando sua empresa foi contratada, se ele tem alguma ligação com empresários de ônibus e se sabe de alguma tentativa de ocultação de provas.

Marco Antônio Rezende respondeu que foi contatado pelo presidente do Setra-BH na época. Disse não possuir ligações com empresários de ônibus nem ter conhecimento de algum processo de ocultação. Colocou-se à disposição da CPI.

O presidente afirmou que a relação escusa entre parlamentares e empresários de ônibus acabou, pois a Câmara atual tem coragem e ousadia.

Às 17h2min, o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

Registrou-se as presenças remotas do ex-gerente de Estudos Tarifários e Tecnologia da BHTrans, Adilson Elpídio Daros, acompanhado de seu advogado, Artur Maciel.

O presidente perguntou a localização geográfica da testemunha e se ele tinha ciência de que, a depender de seu comportamento durante a oitiva, a CPI, em função atípica do Legislativo, poderia solicitar sua prisão.

Adilson Daros informou onde estava e negou que soubesse da possibilidade de prisão.

Às 17h4min, o presidente suspendeu a reunião por 10 minutos.

Às 17h14min, os trabalhos foram retomados.

O presidente perguntou a Adilson Daros se Diogo Prosdocimi, ao afirmar que indagou a testemunha sobre a documentação de 2008 desde que assumiu a BHTrans no início deste ano e não foi respondido, mentiu.

Adilson Daros afirmou nunca ter recebido uma demanda diretamente de Diogo Prosdocimi sobre essa documentação.

O presidente ligou para Diogo Prosdocimi, que informou que Adilson Daros foi indagado diretamente pela diretora de Transporte Público, Samira Marx Pinheiro.

Adilson Daros informou que, no momento dessa consulta, provavelmente, informou que a documentação deveria estar na PGM.

O presidente pediu que Diogo Prosdocimi validasse a declaração de Adilson Daros, o que foi feito. Em seguida, perguntou à testemunha como as caixas chegaram à BHTrans.

Adilson Daros respondeu que os documentos chegaram em algum momento, foram catalogados e levados para a empresa contratada para armazenamento. Disse que eles foram requisitados em agosto de 2020 e, ao que tudo indica, foram levados da PGM à BHTrans e permaneceram arquivados até 2020.

O presidente perguntou por que o último registro oficial no Opus é de 2011.

Adilson Daros informou que a BHTrans possui outro sistema de registro e que toda tramitação é feita na unidade de Biblioteca, na Gerência de Pesquisas e Tecnologia da Informação, cujo responsável é Adilson Coelho há cerca de três anos. Disse deduzir que a documentação tenha chegado à BHTrans em 2011.

O presidente perguntou quando Adilson Daros havia tido contato com a documentação fisicamente.

Adilson Daros informou que, em 2020, a documentação foi solicitada para inspeção do MPMG e que, para tal, foi desarquivada na empresa de armazenamento contratada pela BHTrans. Disse acreditar que ela estava nessa empresa desde 2011, mas não é possível afirmar com certeza, pois não a recebeu na época. Declarou que, para toda documentação referente a licitações, a Gerência de Controle e Estudos Tarifários - Gecet - é responsável por solicitar arquivamento ou desarquivamento. Afirmou que, feito o pedido, a unidade de Biblioteca faz contato com a empresa de armazenamento e providencia a busca e posterior entrega para novo arquivamento.

O presidente disse que, portanto, Adilson Daros sabia onde estava a documentação.

Adilson Daros afirmou que a documentação foi solicitada em 18/8/20. Acrescentou que ela chegou à BHTrans em 21/8/20 e foi colocada em uma sala trancada com chave até que o MPMG fosse pegá-la. Informou que o único contato

foi para acompanhar a chegada e o armazenamento temporário na referida sala. Disse que a documentação retornou à BHTrans no dia 24/8/20.

O presidente indagou por que a testemunha respondera que os documentos estariam na PGM, sem citar a empresa de armazenamento, se, no ano anterior, no auge da pandemia, tinha tido contato com as oito caixas.

Adilson Daros disse que tinha a ideia fixa de que a documentação estava na PGM e, provavelmente, assim o respondeu no calor do momento.

O presidente observou que a busca pela documentação não foi feita só por Diogo Prosdocimi, mas também pela CPI. Acrescentou que a testemunha já havia participado de reunião da comissão. Afirmou que, quando falado que a documentação teria que ser localizada por bem ou por mal, ela foi encontrada.

Adilson Daros disse que, no dia 10/9/21, recebeu uma ligação da chefe da Assessoria Jurídica da BHTrans, falando da necessidade de que a documentação fosse resgatada. Informou que foi elaborada a comunicação interna e as caixas foram entregues em sua gerência.

O presidente perguntou por que a situação gerou Boletim de Ocorrência - BO. Adilson Daros disse não saber a resposta dessa pergunta.

O presidente indagou sobre a chegada de caixa de documentos da Maciel Auditores via Correios na sala de Adilson Daros.

Adilson Daros afirmou que os relatórios da Maciel Auditores sempre estiveram na BHTrans e não chegaram por Correios. Informou que eles estavam sendo devolvidos a sua gerência no dia, pois o ex-diretor Daniel Marx Couto, havia pedido para avaliá-los.

O presidente disse que repetiria a pergunta feita na reunião de 19/8/21, que contou com a presença de Adilson Daros: se ele tem conhecimento de sistema de favorecimento ilícito na BHTrans.

Adilson Daros negou.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha sabe quem foi o responsável pelo pedido de antecipação de crédito de vales-transportes para as empresas de ônibus.

Adilson Daros negou saber.

O presidente informou que Alberto Lage havia comparecido à CPI para defender a honra do secretário municipal de Fazenda, João Antônio Fleury Teixeira, por ter sido, segundo ele, acusado injustamente pela testemunha. Disse que o

pedido foi feito pela BHTrans por meio de Célio Bouzada e Daniel Marx Couto. Perguntou se Adilson Daros confirmava a afirmação.

Adilson Daros negou a informação de Alberto Lage.

O presidente disse que a Nota Técnica nº 9/20, anexada ao Ofício nº 189/20, demonstrou suposto prejuízo das empresas de ônibus na pandemia e foi assinada pela testemunha. Perguntou como o cálculo e a averiguação de prejuízo foram feitos.

Adilson Daros informou que a nota técnica apenas comparava a situação pré-pandemia e durante a pandemia, mostrando se havia diferença de número de passageiros, mas não apontava valores nem indicava prejuízo.

A vereador Bella Gonçalves informou que, em conjunto de e-mails trocados, o valor inicial de R\$5 milhões foi apontado por Célio Bouzada. Perguntou sobre o valor inicial e o cálculo para se chegar a R\$220 milhões em antecipação de passagens.

O presidente informou que a Nota Técnica nº 9/20, de 23/3/20, foi assinada por Adilson Daros e teve manifestação de concordância de Daniel Marx Couto, mas não de Sérgio Luís Ribeiro. Acrescentou que, em 25/3/20, Célio Bouzada encaminhou pedido de adiantamento de R\$5 milhões em créditos de vale-transporte. Observou que a decisão de prover adiantamentos não ocorreu em reunião da PBH, como alegado por Célio Bouzada, mas tem origem nesse pedido com base em nota técnica feita quando a pandemia mal havia começado.

Adilson Daros afirmou que a nota apresentava apenas estudo do impacto da pandemia no transporte, não sendo apontados valores nem a existência de prejuízos.

O presidente perguntou por que Adilson Daros havia falado, portanto, que João Antônio Fleury Teixeira foi o responsável pelos adiantamentos quando esteve na CPI.

Adilson Daros informou ter assistido seu depoimento por diversas vezes e que não detectou essa afirmação.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se ele não havia falado que seria o secretário municipal de Fazenda e repetiu o questionamento sobre quem foi o responsável por pedir o adiantamento de passagens.

Adilson Daros negou que tenha feito essa afirmação. Informou que Daniel Marx Couto havia solicitado o estudo que gerou a nota técnica, mas não sabe informar como foram encaminhados os valores, pois não participou desse processo.

O presidente perguntou como Célio Bouzada fez o ofício de adiantamento sem saber os valores.

Adilson Daros afirmou não saber por que esse valor foi sugerido.

O presidente salientou que, portanto, não se sabe como se chegou ao cálculo do maior valor desembolsado na pandemia, R\$220 milhões.

A vereadora Bella Gonçalves manifestou preocupação, pois também não é sabido como esse valor, sem lastro de cálculo, será efetivado pela PBH nem como será gasto.

O vereador Braulio Lara mencionou falas da vereadora Flávia Borja na CPI da Covid-19 sobre essa situação.

O presidente recordou que seu diagnóstico de covid-19 ocorreu em 17/3/20, momento em que a cidade ainda estava tentando entender a dinâmica dos próximos passos. Indagou como é possível que, já no dia 25/3/20, houvesse pedido de R\$5 milhões para os empresários de ônibus.

O vereador Braulio Lara destacou que o pedido foi feito sem qualquer indicação de contrapartida, já que foram vistos durante a pandemia ônibus lotados e quadro de horários reduzidos.

O presidente perguntou se algum outro setor na BHTrans poderia fazer esse tipo de estudo e se Adilson Daros havia sido beneficiado ou se tem ciência de que alguém foi beneficiado pelo pedido de adiantamento.

Adilson Daros informou que somente sua gerência tinha essa função. Negou as outras perguntas.

O vereador Wanderley Porto retomou a pergunta sobre a localização da documentação da licitação de 2008.

Adilson Daros disse que não se recordava da localização exata dos documentos.

O vereador Braulio Lara perguntou se Célio Bouzada tinha conhecimento da localização dos documentos.

Adilson Daros respondeu acreditar que Célio Bouzada sabia do contrato com a empresa para arquivamento, pois era uma prática corrente na empresa e o contrato havia sido renovado quando ele era presidente da BHTrans.

O presidente ligou para Diogo Prosdócimi e perguntou se ele havia perguntado sobre a localização da documentação, diretamente ou por intermédio de alguém, a Célio Bouzada, que era assessor da presidência.

Diogo Prosdocimi respondeu que seu chefe de gabinete indagou Célio Bouzada, que respondeu que isso deveria ser verificado na gerência de Adilson Daros.

O presidente perguntou por qual motivo Diogo Prosdocimi havia feito um BO quando os documentos apareceram.

Diogo Prosdocimi disse que se tratava de uma das documentações mais importantes para Belo Horizonte e que era necessário verificar qualquer inconsistência.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou por que, após meses de cobrança, Adilson Daros resolveu informar que a documentação estava sob a guarda da BHTrans, na empresa NEX Tecnologia em Gestão da Informação.

Adilson Daros afirmou que, quando foi perguntado anteriormente, achara que sua resposta inicial havia sido satisfatória, pois não recebeu nenhum retorno.

O presidente perguntou se Daniel Marx Couto sabia onde estavam os documentos.

Adilson Daros informou que, no dia 10/9/21, Daniel Marx Couto ligou para ele para indagar se a documentação enviada ao MPMG no ano anterior era a da licitação ou a referente à auditoria. Disse que confirmou a questão e solicitou que fosse iniciado o fluxo de desarquivamento para que pudesse ser entregue a Diogo Prosdocimi.

A vereadora Bella Gonçalves disse que Adilson Daros é muito querido na BHTrans, onde dizem que ele deve estar protegendo outras pessoas. Afirmou não alegar que Adilson Daros tivesse interesse na ocultação da documentação. Perguntou a opinião da testemunha sobre a responsabilidade da PBH ao pagar R\$220 milhões às empresas de ônibus.

Adilson Daros afirmou que sua gerência apenas identificou os impactos da pandemia no transporte.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quem a testemunha estava acobertando.

Adilson Daros disse não ter resposta para a pergunta.

O presidente declarou esperar que os culpados sejam apontados.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 18h3m.

4.32. DA 34ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A trigésima quarta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 13 de outubro de 2021, com início às 9h45m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Rubão, Braulio Lara, Wanderley Porto, Professor Claudiney Dulim, Reinaldo Gomes Preto Sacolão e da vereadora Bella Gonçalves.

Foram discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.387/21. Pedido de informação à BHTrans com a finalidade de “obter as seguintes informações: 1- Qual a justificativa, ato administrativo motivado, que fundamenta a não retomada proporcional do transporte de ônibus no município? 2- Há algum cronograma ou previsão de retomada gradual de circulação das linhas de ônibus suspensas e reestabelecer os demais horários? 3- Quais medidas foram adotadas para essa retomada de atividades no setor de transporte de ônibus?”. Autoria: vereadora Iza Lourença.

A vereadora Bella Gonçalves informou a justificativa para o requerimento de comissão.

O presidente observou que foi combinado que não seriam aprovados mais requerimentos de comissão, para facilitar o trabalho do relator. Sugeriu que a demanda seja encaminhada à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário.

A vereadora Bella Gonçalves disse concordar com a sugestão. Afirmou, no entanto, não considerar prejudicial a aprovação também nesta comissão.

O vereador Braulio Lara disse concordar com o redirecionamento proposto pelo presidente.

Rejeitado, em razão dos votos contrários dos vereadores Braulio Lara, Rubão, Wanderley Porto e Gabriel.

2) Requerimento de Comissão nº 1.415/21. “Requer que seja prorrogado por 30 (trinta) dias, a partir de 15/10/2021, o prazo de funcionamento da Comissão”.

O presidente informou que as oito caixas com a documentação da licitação de 2008 está em posse da Polícia Civil de Minas Gerais - PCMG - para perícia. Listou as ações concretas já conquistadas pela CPI. Aprovado por unanimidade.

Foi dada a ciência do recebimento de outros documentos e deu-se início a oitiva com o Senhor Adalclever Ribeiro Lopes, secretário municipal de Governo.

Presente de maneira remota o secretário municipal de Governo, Adalclever Ribeiro Lopes, acompanhado de seu advogado, Bruno César Gonçalves da Silva.

Bruno César Gonçalves informou que o Judiciário havia concedido habeas corpus a Adalclever Ribeiro Lopes, em virtude do qual teria direito ao silêncio, ser tratado com respeito, não ser coagido nem constrangido etc.

O presidente disse que a CPI não havia sido comunicada do habeas corpus, mas que o objetivo da oitiva era obter informações para elucidar fatos. Afirmou que a aliança entre empresários de ônibus e políticos prejudica Belo Horizonte e o Brasil de maneira geral. Recapitulou contexto político desde 1991, com a criação da BHTrans no mandato de Eduardo Azeredo. Perguntou se Adalclever Lopes recebeu algum recurso proveniente de "caixa dois" por parte de empresários de ônibus para suas quatro campanhas a deputado estadual.

Adalclever Lopes afirmou nunca ter recebido recursos de empresários de ônibus nem de qualquer empresa por meio de "caixa dois".

O presidente perguntou por que a Lei Estadual nº 22.796/17, que concedeu isenção de carga tributária do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS - relativa à aquisição de óleo diesel por empresa prestadora de serviço de transporte rodoviário público de passageiros, foi aprovada quando o intimado era presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais - ALMG.

Adalclever Lopes respondeu que o presidente não vota.

O presidente afirmou que a matéria é colocada em pauta de votação pela presidência da Casa.

Adalclever Lopes disse que colocou em votação projetos de vários parlamentares.

O presidente perguntou se a testemunha, que era deputado estadual quando o governador Fernando Pimentel emitiu os decretos municipais nºs 47.315/17, 47.602, 47.583 e 47.338/18, concedendo benefícios às empresas de transporte coletivo, identificou irregularidades nessa legislação. Observou que o Legislativo tem a função de fiscalizar o Executivo.

Adalclever Lopes negou ter identificado irregularidades. Afirmou que os motivos para a concessão de benefícios devem ser questionados a Fernando Pimentel.

O presidente perguntou por que Adalclever Lopes foi contratado como consultor de Relações Institucionais da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH - em 2019.

Adalclever Lopes disse que foi contratado como consultor técnico especializado para acompanhamento de matérias legislativas devido a sua larga experiência.

O presidente perguntou quais as funções da testemunha nesse cargo.

Adalclever Lopes informou que acompanhava os trabalhos da Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH. Acrescentou que participava de reuniões com poucos parlamentares, pois seu contato acontecia de forma mais constante com o líder de governo.

O presidente perguntou o motivo do pedido de prisão de Adalclever Lopes por parte da Polícia Federal - PF, que foi indeferido pelo ministro do Superior Tribunal de Justiça - STJ - Herman Benjamin.

Adalclever Lopes respondeu que não tem conhecimento, pois nunca teve pedido de prisão e condução coercitiva.

O presidente informou estar em posse do pedido de prisão da PF por tráfico de influência e uso inadequado de cargos públicos.

Adalclever Lopes afirmou que, se o pedido foi negado, ele nunca existiu.

O presidente perguntou qual o período em que a testemunha foi consultor técnico especializado e se houve algum desentendimento com secretários municipais.

Adalclever Lopes informou que esteve nesse cargo entre 6/2 e 12/12/19 e seu relacionamento com secretários municipais era cordial.

O presidente indagou sobre rumores de que a testemunha havia sido expulsa de festa por desentendimento com Adriana Branco, atual secretária municipal de Assuntos Institucionais e Comunicação Social.

Adalclever Lopes negou essa informação.

O presidente disse que, em 2020, a PBH concedeu R\$220 milhões para empresários de ônibus durante a pandemia, para o qual não há fundamentação. Perguntou qual a participação de Adalclever Lopes na campanha de reeleição de Alexandre Kalil.

Adalclever Lopes respondeu que sua participação foi semelhante à de alguns parlamentares, como a do vereador Gabriel.

O presidente negou ter participado da campanha. Repetiu a pergunta feita anteriormente, indagando também sobre a participação na parte financeira.

Adalclever Lopes afirmou que participou como os demais, pedindo votos. Acrescentou que sua participação foi na parte política, não financeira. Observou que todas as contas da campanha foram aprovadas.

O presidente perguntou quem era o responsável pelo financeiro da campanha.

Adalclever Lopes respondeu não se recordar.

O presidente indagou por que Adalclever Lopes escolheu Alberto Lage Paula Carvalho Rezende como seu secretário adjunto quando assumiu a Secretaria de Governo em 1º/1/21.

Adalclever Lopes informou que Alberto Lage participou da campanha de Alexandre Kalil e foi indicado para o cargo pelo próprio prefeito. Acrescentou que acolheu a indicação prontamente.

O presidente perguntou quem indicou Diogo Prosdocimi à presidência da BHTrans e se isso incomodou a testemunha.

Adalclever Lopes respondeu não saber quem fez a indicação. Afirmou que a escolha não o incomodou, pois não é um assunto de sua área e se trata de um ato discricionário do prefeito.

O presidente perguntou por que Marcelo Aro e Alexandre Kalil deixaram de ser aliados.

Adalclever Lopes informou não saber a motivação da briga, pois tomou conhecimento disso como o público geral.

O presidente perguntou se é verdade que a testemunha manifestou interesse a vereadores e à presidente desta Casa de que esta CPI não fosse instalada.

Adalclever Lopes informou que nunca interferiu nesse assunto.

O presidente indagou se a vereadora Nely Aquino, portanto, mentiu sobre isso.

Adalclever Lopes reiterou sua resposta.

O presidente mencionou troca de mensagens entre Alberto Lage e Adriana Branco, em 7/5/21, sobre a assinatura do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão, do partido Movimento Democrático Brasileiro - MDB, o mesmo do intimado, para pedido de instauração da CPI da BHTrans. Disse que a troca de mensagens sugeria

que a instauração dessa CPI incomodava mais Adalclever Lopes que o prefeito Alexandre Kalil.

Adalclever Lopes afirmou que essa pergunta deve ser feita ao prefeito, pois a CPI não o incomodou.

O presidente perguntou se Adalclever Lopes se recorda de reunião na PBH, com cerca de 20 parlamentares, e do que foi discutido em reunião anterior na sala da testemunha, com a presença da vereadora Nely Aquino e do presidente.

Adalclever Lopes informou que a reunião havia sido solicitada pela vereadora Nely Aquino.

O presidente perguntou se a testemunha se recorda da ligação do deputado federal Marcelo Aro e também dos pedidos feitos à vereadora Nely Aquino a respeito das composições das CPIs da Covid-19 e da BHTrans.

Adalclever Lopes negou.

O presidente informou que, naquele dia, Marcelo Aro, por ligação, fez duras acusações a Adalclever Lopes. Perguntou se a testemunha não havia solicitado que determinado parlamentar ocupasse certa posição na CPI da BHTrans.

Adalclever Lopes respondeu que, conforme troca de mensagens, o presidente havia perguntado qual seria uma melhor opção para a relatoria. Acrescentou que respondeu, na época, que qualquer um dos dois seria uma boa escolha.

O presidente perguntou por que Alberto Lage saiu do cargo de secretário adjunto municipal de Governo.

Adalclever Lopes informou que Alberto Lage fez uma denúncia ao Conselho de Ética de Belo Horizonte a respeito dele, da qual aguardava decisão.

O presidente perguntou se a testemunha tem alguma relação com a indicação de Raul Licurgo para a presidência da Transmissora Aliança de Energia Elétrica S.A. - Taesa.

Adalclever Lopes negou.

O presidente perguntou se o intimado tinha ciência da entrevista concedida pelo prefeito Alexandre Kalil em que disse saber que Alberto Lage pediu exoneração de seu cargo por não suportar mais a constante barganha de cargos públicos feita por Adalclever Lopes em troca de apoio político.

Adalclever Lopes respondeu ter visto entrevista em que o prefeito Alexandre Kalil disse que aguardaria a apuração do Conselho de Ética. Afirmou que nomeações e exonerações são prerrogativas do prefeito. Observou que, como

secretário de Governo, poderia conversar com o prefeito e fazer indicações, mas não o fez e não o faria.

O presidente perguntou como a testemunha conheceu Raul Licurgo.

Adalclever Lopes informou que o conheceu há muitos anos, quando era presidente da ALMG e Raul Licurgo fazia parte da Taesa.

O presidente contou sobre conversa entre ele, Raul Licurgo e o ex-presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros - Setra-BH, enquanto aguardavam Adalclever Lopes, em que conversaram sobre a necessidade de mudança do contrato de ônibus e como a PBH poderia intervir para prover melhorias. Informou que a testemunha acabou não chegando a tempo para a reunião, mas, na ocasião, foi formulada a ideia de um comitê de repactuação do contrato. Acrescentou que, em seguida, foram à sala do prefeito Alexandre Kalil para acordar a criação do Comitê de Repactuação do Contrato dos Ônibus e Reformulação de Tarifas do Transporte Coletivo de Belo Horizonte. Informou que Adalclever Lopes chegou quase no fim da conversa com o prefeito e defendeu que o comitê só fosse criado após o fim da CPI. Indagou por que a testemunha insistiu tanto nessa proposta.

Adalclever Lopes falou que não quis participar da reunião com os empresários de ônibus, pois o assunto não é de sua pasta. Disse que o prefeito pediu sua opinião, mas seu voto foi vencido.

O presidente informou que o prefeito pediu que os presentes fossem à sala de Alberto Lage para os devidos encaminhamentos.

Adalclever Lopes afirmou que ele e o vereador Gabriel foram à sala de Alberto Lage.

O presidente disse que a testemunha estava confundindo a criação do comitê com a extinção da BHTrans. Informou que chegaram denúncias à CPI de que Adalclever Lopes estava em contato com empresários de ônibus, prometendo que a CPI acabaria em 90 dias. Acrescentou que esteve na PBH para conversar com o prefeito sobre essa denúncia, o qual, por sua vez, pediu que ele fosse à sala de Adalclever Lopes.

Adalclever Lopes afirmou entender a necessidade de extensão do prazo para redação do relatório final, pois já foi parlamentar e sabe como a tarefa é difícil.

O presidente disse que, com o início das atividades do comitê em agosto, resolveu alertar o Ministério Público de Minas Gerais - MPMG - e o Ministério

Público de Contas de Minas Gerais - MPCMG - sobre a denúncia. Informou que a testemunha solicitou ao presidente que o depoimento de Renata Avelar Barra Righi ocorresse antes do de seu pai, André Luiz Barra, pois ele estava com problemas de saúde. Observou que também alertou o MPMG e o MPCMG sobre o contato da testemunha com depoentes da CPI. Disse que havia estratégia interna para que André Barra e sua filha colaborassem com a comissão por meio de delação premiada, mas foi concedido mandado de segurança a eles para que não depusessem. Perguntou qual a origem da relação entre a testemunha e empresários de ônibus.

Adalclever Lopes respondeu que foi parlamentar por muitos anos, presidente da ALMG e da Comissão de Transporte, Comunicação e Obras Públicas por duas vezes e que, por essas razões, conhece os empresários estaduais.

O presidente informou que foi convidado pelo vereador Léo para comparecer à sala do prefeito para tratar de projeto de resolução que dispunha sobre alterações na tramitação de decretos, para o qual votaria favoravelmente. Afirmou que sugeriu que o prefeito estreitasse os laços com a vereadora Nely Aquino. Acrescentou que a referida vereadora conversou com o prefeito no dia seguinte e falou sobre interferências na CPI por parte de Adalclever Lopes. Afirmou que essas foram as últimas vezes em que ele e a vereadora Nely Aquino conversaram com o prefeito. Informou que o pedido de investigação no Conselho de Ética não foi levado adiante.

Adalclever Lopes informou não saber o motivo, mas, em seu depoimento ao conselho, comprometeu-se a falar a verdade.

O presidente informou que a Câmara votou o projeto de resolução no dia 13/8/21 e, naquela tarde, o prefeito concedeu entrevista, xingando parlamentares, inclusive a presidente da CMBH, e acusando o vereador Professor Juliano Lopes. Mencionou reportagem de 19/8/21, que afirmava que Adalclever Lopes não seria mais responsável pela articulação direta com parlamentares da CMBH, pois isso passaria a ser feito pelo vice-prefeito, Fuad Noman Filho. Disse que Adalclever Lopes afirmou, na época, que nunca havia feito interlocução direta com parlamentares. Perguntou se a testemunha reafirmaria isso.

Adalclever Lopes respondeu que ele solicitou ao prefeito essa alteração.

O presidente indagou se Adalclever Lopes nunca havia procurado parlamentares diretamente.

Adalclever Lopes informou que falava somente com o líder de governo.

O presidente reproduziu áudio enviado pela testemunha ao vereador Rubão sobre projeto em tramitação na Casa.

O vereador Rubão informou que, até então, não tinha o contato de Adalclever Lopes nem se recordou de quem se tratava e, por isso, perguntou ao vereador Gabriel na época. Acrescentou que depois se recordou de que tivera o contato, mas o perdeu quando trocou de aparelho telefônico.

O presidente perguntou se o intimado mantinha a afirmação de que nunca havia feito interlocução direta com parlamentares.

Adalclever Lopes respondeu que esse caso era o do projeto de empréstimo para a região da Vilarinho. Acrescentou que quem fornecia dicas de para quem ele poderia ligar era o vereador Gabriel.

O presidente afirmou que considerava o projeto muito importante e deveria ter sido aprovado. Observou que Adalclever Lopes fazia interlocução com ele.

Adalclever Lopes afirmou que essa questão não é objeto da CPI e, valendo-se do habeas corpus, não responderia a ela.

O presidente perguntou quais as funções da Secretaria de Governo.

Adalclever Lopes disse que suas funções estão fixadas em lei. Disse que tomará todas as providências contra o vereador Gabriel.

O presidente perguntou se indagar o intimado quanto às suas funções configura ameaça.

Adalclever afirmou que o presidente tenta confundir os espectadores. Disse que a ameaça do parlamentar feita diretamente a ele já é alvo de ação judicial.

O presidente disse que, ao afirmar a reportagem que nunca fez interlocução direta com a Câmara, Adalclever Lopes contraria a lei e os fatos. Declarou que dois secretários municipais o informaram que a testemunha pressionou o prefeito para encerrar o comitê como forma de forçar a CPI a finalizar seus trabalhos. Perguntou se o intimado pressionou o prefeito a acabar com o comitê.

Adalclever Lopes negou, afirmando que isso é prerrogativa do prefeito.

O presidente disse que, no dia em que ficou sabendo pelo Diário Oficial do Município - DOM - de que o comitê havia sido suspenso, enviou mensagem a Adalclever Lopes, que foi compartilhada com os demais membros titulares da CPI e cujo teor leu em plenário. Informou que o assessor de imprensa do prefeito Alexandre Kalil, Vitor Colares, era seu amigo de anos. Acrescentou que, quando Alberto Lage denunciou a articulação de "caixa dois" para a campanha eleitoral de

2022 com empresários de ônibus, mandou uma mensagem a Vitor Colares. Afirmou que o assessor o enviou duas mensagens, mas as apagou em seguida. Disse que as mensagens enviadas por ele a Vitor Colares e a Adalclever Lopes foram protocoladas em cartório no dia em que a testemunha foi convocada para esta oitiva e foi aberta ação judicial sobre possível ameaça. Perguntou se Vitor Colares mostrou a troca de mensagens na íntegra ou já havia apagado as duas últimas respostas e se o assessor foi ameaçado pelo intimado.

Adalclever Lopes informou que não responderia, devido à ação judicial. Disse que a segunda questão deveria ser perguntada a Vitor Colares.

O presidente disse que emissários vieram à Câmara no dia em que foi protocolado requerimento de comissão para realização de oitiva com o Adalclever Lopes, dizendo que, se fosse aprovado, ele prestaria queixa de ameaça contra o presidente. Perguntou se essa situação foi uma intimidação.

Adalclever Lopes negou e afirmou que a decisão será da Justiça.

O presidente indagou se Vitor Colares havia mostrado a Adalclever Lopes as mensagens que apagou e se também havia mostrado as mensagens que trocou com Alberto Lage a respeito do intimado.

Adalclever Lopes negou.

O presidente declarou que há informações de que há articulação para mirar cada membro titular desta CPI e desconfigurar bloco parlamentar do qual o presidente é líder. Pediu que fossem exibidas duas reportagens sobre denúncias feitas por Alberto Lage ao Conselho de Ética da Controladoria-Geral do Município a respeito de intimidação de empresa de comunicação para promover pesquisa de intenção de voto e de “caixa dois” com empresários de ônibus.

O vereador Professor Claudiney Dulim informou que procurou parlamentares para pleitear a relatoria da CPI, mas percebeu que não obteria os votos necessários. Declarou que, na reunião inaugural da comissão, abriu mão da candidatura. Afirmou sentir-se contemplado com a relatoria do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão, pois o anseio da população é por um transporte coletivo de qualidade.

O presidente observou que, desde 2017, tenta-se a instauração da CPI da BHTrans. Disse que nenhuma tentativa de obstrução dos trabalhos desta comissão obteve êxito. Perguntou se a testemunha é pré-candidato a deputado estadual em 2022.

Adalclever Lopes afirmou que as acusações mostradas nas reportagens são levianas e fogem do escopo da CPI. Acrescentou que o áudio apresentado na matéria está cortado.

O presidente declarou que a imprensa recebeu o áudio na íntegra, mas a edição optou por não o exibir na íntegra.

Adalclever Lopes afirmou que ele foi o responsável por divulgar o áudio completo em entrevista a uma emissora de rádio.

O presidente perguntou novamente se a testemunha é pré-candidato a deputado estadual em 2022 e se considera a possibilidade de ser presidente da ALMG. Indagou, também, se o prefeito Alexandre Kalil é pré-candidato a governador de Minas Gerais e tem feito viagens ao interior com esse intuito.

Adalclever Lopes confirmou ser pré-candidato, mas negou pensar na presidência da ALMG. Sobre a pré-candidatura de Alexandre Kalil, respondeu que isso deve ser questionado a ele. A respeito das viagens, informou que o prefeito é o atual presidente da Frente Mineira de Prefeitos e viaja por essa razão, muitas vezes nos fins de semana. Disse que a participação de Alexandre Kalil no programa Roda Viva foi sucesso nacional e falou-se em sua possível candidatura a outros cargos eletivos, inclusive o de governador de seu Estado.

Às 11h42min, o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

O presidente perguntou se Adalclever Lopes tem algum papel na pré-campanha de Alexandre Kalil e se faz reuniões com institutos de pesquisas.

Adalclever Lopes informou que não há campanha. Negou participar de reuniões com esse intuito.

O presidente indagou se a testemunha organiza viagens ao interior e participa de ações de pré-campanha eleitoral.

Adalclever Lopes afirmou desconhecer o termo pré-campanha. Salientou que as campanhas são financiadas pelos próprios partidos.

O presidente perguntou se o intimado atua para desmobilizar esta CPI, para agradar empresários de ônibus e conseguir “caixa dois” para a campanha de Alexandre Kalil. Indagou por que a PBH não se coloca no polo ativo para anular os contratos de ônibus.

Adalclever Lopes negou. Declarou que o contrato é da BHTrans e isso não é assunto de sua pasta.

O presidente observou que o contrato é da PBH. Perguntou se o intimado nunca se reuniu com institutos de pesquisa na PBH nem recebeu o diretor da Quaest Pesquisa e Consultoria, Felipe Nunes.

Adalclever Lopes informou conhecer Felipe Nunes há muito tempo, mas não se lembra de tê-lo recebido.

O presidente perguntou se a testemunha paga a conta em restaurantes com grandes quantias em dinheiro.

Adalclever Lopes respondeu que essa questão não é objeto da CPI.

O presidente perguntou sobre a relação de Adalclever Lopes com a Confederação Nacional do Transporte - CNT.

Adalclever Lopes informou trabalhar desde os 13 anos. Respondeu ter sido dono de empresa de transporte, hoje gerenciada por seu irmão. Acrescentou que os dois são afiliados à CNT.

O presidente perguntou se Adalclever Lopes atuou na ALMG sobre a questão da empresa Buser.

Adalclever Lopes afirmou que isso não é objetivo da CPI e não tem conhecimento sobre o caso. Disse que tem acesso a conversas do presidente sobre o assalto em São Paulo.

O presidente afirmou que a CPI nunca perdeu seu foco. Declarou que a comissão tem até a segunda semana de novembro para entregar um bom relatório. Informou sobre visita técnica e pedido de celeridade à PCMG para acesso à documentação dos contratos.

A vereadora Bella Gonçalves disse perceber que as alianças políticas são momentâneas. Afirmou que o prefeito Alexandre Kalil mostrou abertura à CPI desde o início. Perguntou qual a posição da PBH em relação aos fatos evidenciados pela comissão sobre o contrato. Declarou que a guerra política no Executivo pode colocar a perder o trabalho da comissão.

Adalclever Lopes afirmou que a pergunta feita pela vereadora Bella Gonçalves foi pertinente. Informou que o prefeito está tomando todas as providências necessárias para rever o contrato, para que os termos sejam ajustados aos interesses da população.

A vereadora Bella Gonçalves disse acreditar na posição da PBH, mas perguntou por que o órgão não se colocou no polo ativo da investigação do MPMG.

Adalclever Lopes respondeu que essa questão poderá ser mais bem esclarecida pelo procurador-geral do Município.

O vereador Braulio Lara afirmou preocupar-se com a falta de alinhamento entre discurso e prática do Executivo. Indagou se a PBH pretende que a CPI termine sem ações concretas ou quer que, de fato, a mobilidade urbana melhore.

Adalclever Lopes agradeceu a pergunta, que considerou pertinente. Respondeu que o prefeito Alexandre Kalil enviou o projeto de extinção da BHTrans à Câmara e criou o Comitê de Repactuação do Contrato dos Ônibus e Reformulação de Tarifas do Transporte Coletivo de Belo Horizonte, mas resolveu suspendê-lo para aguardar o fim da CPI e as ações necessárias. Declarou que as elucidações da comissão ajudarão o prefeito a criar novo modelo de transporte para Belo Horizonte.

O vereador Braulio Lara afirmou que o fechamento do comitê contradiz a fala da testemunha.

Adalclever Lopes disse não ser recomendado que a CPI e o comitê funcionem paralelamente.

O vereador Braulio Lara perguntou o que impede as discussões no comitê. Questionou o seu fechamento de forma unilateral, quando havia reunião marcada para o dia seguinte.

Adalclever Lopes informou que isso é prerrogativa do prefeito e o ato foi justificado por ele.

O vereador Léo disse ver com bons olhos falas de que não houve interferência do governo na CPI.

O presidente afirmou que houve tentativas, mas elas não prosperaram.

O vereador Léo falou sobre o projeto aprovado para extinção da BHTrans, que contou com mais cem emendas. Afirmou que a PBH trabalha no enfrentamento de um problema que é comum em todas as grandes cidades do País. Declarou que o comitê será retomado no momento certo. Observou que o prefeito é assessorado, sim, mas a decisão final é dele. Disse que o Executivo e o Legislativo precisam caminhar juntos para trabalhar pela cidade. Informou que a responsabilidade pela condução das relações do governo com a Casa é sua, mas a ajuda de secretários e de outros parlamentares é bem-vinda. Disse que a atual gestão não concedeu cerca de cinco aumentos de passagens previstos em contrato. Afirmou que o aumento concedido teve como contrapartida a instalação de ar-condicionado e transmissão de ar nos ônibus, o que fez com que, hoje, metade da frota já possua esse conforto

para os passageiros. Declarou que as soluções para o problema do transporte público devem ser ditas para que sejam acatadas.

O presidente afirmou que o comitê foi criado justamente para que fossem debatidas ideias de melhorias. Pediu que o líder de governo aconselhe o prefeito a retomar o caminho do diálogo e o comitê, pois se aproxima o final do prazo de suspensão de 30 dias. Disse que o último aumento de passagens precisa ser investigado, pois não há anteparo administrativo. Destacou que a auditoria foi “fajuta”. Elogiou a participação do líder de governo pela primeira vez nesta comissão. Afirmou que quem rompeu o contrato foram os empresários de ônibus, pois, quando firmado o valor de R\$4,50 nas passagens, a retaliação ocorreu por meio da retirada dos agentes de bordo. Observou que esta Casa não quer guerra com o prefeito e devolve recursos ao Executivo, como aconteceu no caso do auxílio emergencial. Defendeu que, enquanto o contrato não é anulado, medidas emergenciais sejam tomadas. Elogiou a postura de Diogo Prosdocimi e do secretário municipal de Obras e Infraestrutura, Josué Valadão, no comitê.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h34m.

4.33. DA 35ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A trigésima quinta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 22 de outubro de 2021, com início às 13h13m, no Plenário Camil Caram. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Wanderley Porto, Bella Gonçalves, Bráulio Lara e Rubão.

Foram discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.482/21. Pedido de juntada de documentos à Comissão Parlamentar de Inquérito - BHTrans, com a finalidade de requerer que “sejam juntados ofício e pendrive recebidos no gabinete, da 4ª Delegacia de Polícia Civil do Barreiro, contendo cópia dos arquivos arrecadados e digitalizados pela Polícia Civil em diligência realizada na Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans -, referentes aos documentos do contrato de licitação do transporte público de Belo Horizonte de 2008. Requer-se, ainda, a publicação dos documentos, vez que se trata de medida conexa aos trabalhos realizados pela CPI da BHTrans”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade.

2) Requerimento de Comissão nº 1.511/21. Envio de ofício à Comissão Parlamentar de Inquérito da covid-19, com a finalidade de solicitar “cópia dos documentos obtidos em reunião do dia 21 de outubro de 2021 , entregues pelo exchefe de gabinete do Prefeito Alexandre Kalil, Alberto Lage, no momento de sua oitiva”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade.

3) Requerimento de Comissão nº 1.512/21. Pedido de informação a Iron Mountain do Brasil Ltda, com a finalidade de “obter informações sobre a movimentação completa das caixas com documentos, desde a primeira entrada até a última saída, com numeração referência Iron de protocolo sob o número: 1. 9003765234 2. 9003765238 3. 9003765218 4. 9003765206 5. 9004210292 6. 9004211401 7. 9004211342 8. 9003765224 Requer, também, que sejam enviadas todas as solicitações de vista, movimentações e providências com relação às citadas caixas com documentos, assim como solicitantes e portadores”. Autoria: vereador Braulio Lara. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade.

4) Requerimento de Comissão nº 1.513/21 . Pedido de juntada de documentos à Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTrans, com a finalidade de “juntar os documentos em anexo que contêm o histórico de movimentação das caixas dos documentos da BHTrans, os quais foram obtidos durante a visita técnica realizada por esta comissão na empresa NEX Tecnologia em Gestão da Informação, na data 14 de outubro de 2021, conforme Requerimento de Comissão 1322/2021”. Autoria: vereador Braulio Lara. O Requerimento foi aprovado por unanimidade.

5) Requerimento de Comissão nº 1.514/21. Pedido de informação à 4ª Delegacia Distrital da Polícia Civil de Minas Gerais, com a finalidade de “solicitar o Laudo Técnico Pericial das caixas referentes ao processo licitatório do transporte público de Belo Horizonte de 2008, referente ao Inquérito Policial IP 11002465, cujo material digitalizado já foi entregue para a CPI da BHTrans, conforme a solicitação por meio de Ofício Externo do Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTrans, durante a visita realizada à 4ª Delegacia da Polícia Civil de Minas Gerais no dia 18 de outubro de 2021”. Autoria: vereador Braulio Lara. O Requerimento foi aprovado por unanimidade.

O presidente mencionou que, no dia 8/11/21, haverá a apreciação do relatório do relator Reinaldo Gomes Preto do Sacolão.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 13h50m.

5. DOS PROCEDIMENTOS JUDICIAIS ADOTADOS PELA CPI

Tendo em vista que a Comissão Parlamentar de Inquérito é um instrumento que nasce da prerrogativa do poder legislativo de fiscalizar atos da administração pública, estando os fatos inseridos no âmbito das atribuições possíveis do Legislativo Municipal, cabe a Câmara dos Vereadores abrir o procedimento investigatório, a requerimento de um terço de seus membros, para apuração de fato determinado, qual seja o acontecimento de relevante interesse para a vida pública e para a ordem constitucional, legal, econômica e social do Município, que demande investigação, elucidação e fiscalização.

A CPI municipal tem poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos em lei e no Regimento Interno da Casa Legislativa. No município de Belo Horizonte a possibilidade de instauração da Comissão Parlamentar de Inquérito se encontra prevista na Lei Orgânica do Município em seu artigo 82 § 3º, e também no regimento interno da Câmara, na sessão III, do capítulo III, artigos 57 a 59.

“§ 3º - As comissões parlamentares de inquérito, observada a legislação específica, no que couber, terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno, e serão criadas a requerimento de um terço dos membros da Câmara, para apuração de fato determinado e por prazo certo, e suas conclusões, se for o caso, serão encaminhadas ao Ministério Público, ao Defensor do Povo ou a outra autoridade competente, para que se promova a responsabilização civil, criminal ou administrativa do infrator.” (LOMBH, Atualizada até março/2021, Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei-organica>)

A Constituição Federal, com vistas a assegurar a efetividade das Comissões Parlamentares de Inquérito, lhes conferiu poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, conforme o §3º, do artigo 58. Dentre estes, determinar a quebra de sigilo bancário, fiscal e de dados, desde que por ato devidamente fundamentado, sem necessidade de autorização judicial.

No entanto, Comissões Parlamentares de Inquérito municipais tem uma série de limitações, sendo que a regra, contudo, não se aplica ao caso. Isto porque, conforme já decidido pelo Supremo Tribunal Federal, não haveria a possibilidade de

se aplicar, em relação CPI Municipal, o princípio da simetria constitucional, face a inexistência de Poder Judiciário Municipal.

Sendo assim, a quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico, tratando-se de comissão parlamentar de inquérito municipal deverá ser solicitada ao Poder Judiciário.

Esta comissão, vislumbrando a necessidade de obtenção de provas, que não poderiam ser obtidas por outros meios, importantes para a apuração dos indícios levantados, solicitou, através dos Requerimentos de Comissão nº 864/2021, 911/2021 e 967/2021, a quebra de sigilo bancário, fiscal e telemático de 31 investigados, dentre estes funcionários e ex-funcionários da BHTRANS, empresários do transporte público, terceiros a eles relacionados, e membros responsáveis pela consultoria da empresa Maciel.

As quebras de sigilo solicitadas foram dos investigados: Célio Bouzada, Daniel Marx Couto, Adilson Elpidio Daros, Shaila Santos da Silva, Roger Maciel Oliveira, André Luiz de Oliveira Barra, Renata Avelar Barra, Paulo de Souza Duarte, Roberto José de Carvalho, Rosângela Ribeiro Melo Peixoto, Charles Sírío Coelho, José Marcio de Moraes Matos, Sabina Augusta Kauark Leite, Ana Carolina Venâncio Salomão, José Braz Gomes Pereira Júnior, Marcelo Carvalho Santos, Romeu Aguiar Carvalho, Guilherme Andrade Aquino, Ana Paula Campos Carvalho, Renaldo de Carvalho Moura, Francisco Magalhães da Rocha, Eliane Mendes Campos, Humberto José Gomes Pereira, Luiz Wagner Dacache Balieiro, Renata De Fillippo, Eneide Carvalho Santos, Fernando Aguiar Carvalho, Willian Alberto de Aquino Pereira, Wallace Fernandes Pereira, Livia Fernandes Pereira Tortoriello, Márcio Gomes Bastos.

Seguindo a determinação legal e jurisprudencial, os requerimentos de quebra de sigilo foram aprovados pelos membros da comissão e prontamente encaminhados à Procuradoria da Casa, na figura de seu procurador-geral, para que este desse prosseguimento aos trâmites legais necessários. Os pedidos de quebras de sigilo foram protocolados e distribuídos a justiça competente e até a data de finalização deste relatório nenhuma quebra de sigilo havia sido determinada pelo poder judiciário.

Até o presente momento este relatório apresentou vasto arcabouço probatório dos indícios da prática de crimes pelos investigados que tiveram sua quebra de sigilo solicitada. A documentação juntada aos autos, e sua contraposição as

alegações manifestamente mentirosas dos ouvidos por esta CPI, ao ver dos membros desta Comissão, são indícios de materialidade e autoria suficientes para dar ensejo a quebra de seus sigilos.

O andamento das ações judiciais independem da atuação destes sete vereadores membros desta CPI, estando a cargo da procuradoria da Casa proceder ao efetivo andamento da demanda. Restando esgotada a esfera de atuação dos vereadores membros da Comissão quanto ao pedido das quebras de sigilo, nada nos resta além de aguardar a prestação jurisdicional.

Por fim, cabe ressaltar que a nossa competência se encerra com o fim da Comissão Parlamentar de Inquérito, e a apresentação deste relatório, contudo as provas produzidas devem ser aproveitadas pelo Ministério Público nas suas apurações. Sendo assim enviamos os documentos produzidos no estado em que se encontram, para que o Ministério público dê prosseguimento as investigações, e para que a autoridade competente promova a responsabilização civil, criminal ou administrativa dos infratores

6. DO SISTEMÁTICO DESCUMPRIMENTO DO CONTRATO E DAS IRREGULARIDADES NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUAS REPERCUSSÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS

Para além das irregularidades verificadas no procedimento licitatório de outorga dos serviços, também há diversas irregularidades cometidas na própria execução dos serviços outorgados, com profundos reflexos econômicos e sociais, gerando ganhos indevidos aos consórcios concessionários e às empresas prestadoras e prejuízos à população de Belo Horizonte. Nesse sentido, há de se ter em vista que os contratos firmados outorgaram, por 20 (vinte) anos, um conjunto amplo de atividades, dentre as quais:

1 Aos Consórcios concessionários PAMPULHA, BH LESTE, DEZ e DOM PEDRO II:

1.aa estruturação e prestação dos serviços de transporte público em si, abarcando toda a sua operação, frota, pessoal, garagens e equipamentos;

2 Ao Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus de BH (TRANSFÁCIL), ou seja, o consórcio formado pelas concessionárias para desempenhar as obrigações comuns necessárias à prestação dos serviços:

2.aa implantação e operação do Sistema Inteligente de de Transporte (SITBus), ou seja, o conjunto de sistemas, equipamentos, softwares, hardwares, dados, serviços, instalações e informações voltados para a gestão e fiscalização dos serviços, em especial a cobrança eletrônica de tarifa, a gestão e a operação da frota e das instalações e a prestação de informações aos usuários (bem reversível da licitação a ser transferido ao Poder Público quando do término do contrato);

2.b exercer a função de agente comercializador, que consiste na atividade de comercialização e distribuição aos usuários, diretamente ou através de terceiros credenciados, dos cartões inteligentes de passagens, dos cartões de vale transporte, cartões de benefícios e dos créditos eletrônicos de qualquer ordem e/ou por qualquer mídia ou sistema, responsabilizando-se pela arrecadação dos respectivos valores;

2.c exercer a função de agente de liquidação, responsável por realizar a liquidação das operações de comercialização dos cartões inteligentes de passagens, dos cartões de vale transporte, cartões de benefícios e dos créditos eletrônicos, responsabilizando-se pela custódia e distribuição dos valores apurados entre as concessionárias, o poder concedente e o fundo garantidor do equilíbrio econômico financeiro;

Verifica-se, portanto, que os contratos firmados outorgam às concessionárias e ao consórcio operacional, por elas próprias formado, amplos poderes de gestão de todos os elementos inerentes aos serviços, em seu aspecto operacional e econômico. Na prática, esse modelo transfere à iniciativa privada toda a gestão de um sistema de serviço público essencial, retirando do Poder Público as condições necessárias de fiscalização e controle sobre seus aspectos operacionais e econômicos, em detrimento dos interesses públicos e sociais envolvidos. A formatação dessa concessão foi uma decisão política em 2008 que, declaradamente, visava diminuir os “riscos” corridos pelo Poder Público e transferi-los à iniciativa privada, diminuindo também as tarefas e o custo operacional para o Poder Público. Na prática, o que se verificou foi o manejo dos instrumentos de gestão por parte das concessionárias no sentido de diminuir ilegalmente custos, tornar opaco o acesso aos dados operacionais, e impedir a efetiva programação do transporte coletivo no suprimento de itinerários e horários socialmente necessários, garantindo apenas as viagens capazes de maximizar lucros.

No que diz respeito às receitas do sistema, estas são compostas pelas: **1) receitas tarifárias**, decorrente das tarifas pagas pelos passageiros que utilizam os serviços; **2) receitas não tarifárias**, decorrentes do exercício de outras atividades empresariais ligadas aos serviços, tais como projetos associados ou serviços acessórios e complementares, entre os quais (i) rendimentos financeiros derivados da venda antecipada de direitos de viagem; (ii) rendimentos financeiros derivados da gestão de recursos custodiados pelo agente de liquidação; (iii) receitas originadas de convênios e da venda de produtos, dados ou serviços explorados por meio da infraestrutura e plataformas do sitbus; (iv) receitas oriundas da comercialização de espaços publicitários em mídia, eletrônica ou não, em ônibus, lojas, cartões, postos e equipamentos de vendas e demais instalações sob responsabilidade da concessionária; (v) receitas oriundas da exibição e distribuição de informações em sistemas de áudio e vídeo, celulares, modems, dispositivos de comunicação, totens eletrônicos ou quaisquer outros mecanismos de transmissão ou recepção; (vi)

receitas oriundas de parcerias com financeiras, operadoras de crédito, bancos, agentes financeiros, operadoras de telecomunicações e redes de varejo.

O valor do contrato foi previsto em sua Cláusula 10 conforme suas respectivas Redes de Transportes e Serviços (RTS), sendo para a RTS 1, R\$ 4.330.788.653,28; para a RTS 2, R\$ 4.807.591.621,42; para a RTS 3, R\$ 4.329.280.716,59; para a RTS 4, R\$ 2.842.765.302,45, ou seja, **valor histórico global contratual de R\$ 16.310.426.293,74**. Em consulta aos dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte¹, até agosto de 2021, foram auferidos R\$ 4.685.936.414,10 de receita em dinheiro e R\$ 7.641.868.218,75 de receita em créditos eletrônicos, **totalizando R\$ 12.327.804.632,85 de receitas tarifárias auferidas**. Ademais, em resposta ao Requerimento de Comissão 1086/2021, foi informado que, até maio de 2021, foram **R\$ 331.955.237,20 de receitas não tarifárias auferidas**, decorrentes do Sistema de Mídia Bus, taxa de carga a bordo, créditos vencidos e não revalidados, venda de cartões, taxas de prestação de serviços ao suplementar e à CBTU, multas contratuais referentes à comercialização de vale-transporte.

Apresentados os aspectos gerais de como o contrato foi estruturado de forma a conceder amplos poderes de gestão operacional e econômica dos serviços à iniciativa privada, retirando poderes essenciais da Administração Pública, há de se analisar alguns fatos que demonstram o descumprimento sistemático do contrato e irregularidades na execução dos serviços, bem como suas repercussões econômicas e sociais.

6.1. DA IRREGULARIDADE FISCAL

Uma questão anterior à análise dos descumprimentos dos contratos e das irregularidades na sua execução propriamente dita, diz respeito ao não atendimento sequer das condições prévias para prestar os serviços. Em resposta ao Requerimento de Comissão 836/2021, o Procurador Chefe da Procuradoria da Fazenda Nacional em Minas Gerais (PFN/MG), a respeito da situação fiscal das empresas pertencentes aos consórcios do sistema de transporte público de Belo Horizonte, oriundas do consórcio 131/2008, informou que:

A Divisão de Grandes Devedores da Procuradoria da Fazenda Nacional em Minas Gerais, no seu trabalho de

1 A planilha de receita tarifárias do sistema pode ser acessada em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transparencia/transparencia-no-transporte-coletivo/receitas-do-sistema>

combate à sonegação fiscal, deflagrou no ano de 2020, duas fases da operação "Erga Omnes Bus", buscando a recuperação do crédito público de devedores que atuam no ramo de transporte coletivo de passageiros em MG.

A primeira fase, denominada "Passagem de blindagem. Ponto Final", contemplou o grupo econômico Transimão, formado por diversas pessoas físicas e jurídicas, reconhecido no bojo da Medida Cautelar Fiscal nº 1002316-86.2020.4.01.3820 em curso perante a 3ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Contagem/MG, além, por exemplo, dos executivos fiscais nº 0011465-51.2016.5.03.0029 da 1ª Vara do Trabalho de Contagem/MG e nº 1003147-64.2020.4.01.3811 da 1ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Divinópolis/MG. Atualmente, os débitos de todo grupo com a União chegam à quantia de **R\$ 518.751.930,84 (Quinhentos e dezoito milhões, setecentos e cinquenta e um mil, novecentos e trinta reais e oitenta e quatro centavos).**

A segunda fase, com o nome de "Poderosa Família Rodoviária", abarcou o grupo econômico Turilessa/Saritur, também com inúmeras pessoas físicas e jurídicas, igualmente chancelado na 3ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Contagem/MG na Medida Cautelar Fiscal nº 1005020-72.2020.4.01.3820. O valor total do crédito público do grupo assume o valor de **R\$ 908.540.988,29 (novecentos e oito milhões, quinhentos e quarenta mil, novecentos e oitenta e oito reais e vinte e nove centavos).**

A PFN/MG afirma que foram verificados "inúmeros ilícitos e fraudes fiscais praticados para deixar órfão o milionário crédito público", os quais, infelizmente, não puderam ser analisados em toda sua extensão por esta Comissão em razão do sigilo referidas das ações judiciais. Mas prossegue a PFN/MG no sentido de que "dentre os fatos importantes para aferição, de grande prejuízo para as Fazendas Públicas Federal, Estadual e Municipal, reside no fato de que o Poder Público Concedente do transporte público não vem exigindo certidão de regularidade fiscal das empresas que executam o contrato de concessão, mas somente da pessoa jurídica (cnpj) mera representante dos consórcios".

É basilar que a legislação brasileira de licitação e contratos públicos exige, na licitação e durante toda a vigência do contrato, o atendimento e a manutenção das condições de regularidade fiscal e trabalhista, ou seja, prova de regularidade para

com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal, o que também se aplica às empresas integrantes de consórcios (art. 27, IV, art. 28, art. 33, 55, XIII, da Lei 8.666/93; art. 18, V, art. 19, III, da Lei 8.987/95). Descumpridas as exigências, a consequência é a não habilitação na fase da licitação ou a rescisão contratual quando da sua execução, com: **I** - assunção imediata do objeto do contrato, no estado e local em que se encontrar, por ato próprio da Administração; **II** - ocupação e utilização do local, instalações, equipamentos, material e pessoal empregados na execução do contrato, necessários à sua continuidade; **III** - execução da garantia contratual, para ressarcimento da Administração, e dos valores das multas e indenizações a ela devidos; **IV** - retenção dos créditos decorrentes do contrato até o limite dos prejuízos causados à Administração. Tudo isso, sem prejuízo da aplicação das sanções cabíveis, como multa e a suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 2 (dois) anos (art. 78, I; art. 79, I; art. 80; art. 87, da Lei 8.666/93; art. 38 da Lei 8.987/95).

Nesta Câmara Municipal já se encontra em trâmite o Projeto de Lei 198/2021 que, conforme sua justificativa, “visa extirpar do Município de Belo Horizonte qualquer interpretação legal que possa acarretar a indevida concessão e a continuidade irregular dos serviços públicos essenciais de transporte coletivo de passageiros por ônibus”. Contudo, a aprovação do Projeto deve se dar “sem prejuízo das medidas cabíveis em relação ao contrato em curso”, quais sejam, a rescisão contratual com suas consequências legais.

6.2. DO NÃO PAGAMENTO DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS.

A legislação nacional sobre licitações e contratos públicos também prevê que “a critério da autoridade competente, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia”, dentre os quais os seguros (art. 55 da Lei 8.666/91). Nesse sentido, previu o edital e o contrato, em sua Cláusula 18, que as concessionária devem contratar e manter em vigor, ao longo do prazo da concessão, os seguintes seguros:

- 1 seguro de responsabilidade civil visando à cobertura de danos materiais e morais impostos a terceiros, usuários ou não, por força da ação ou omissão

de seus agentes na execução do presente contrato, com limite global de cobertura de R\$ 90.000,00 por veículo da frota a ser utilizada pela concessionária;

- 2 seguro para cobertura total de dano aos veículos, garagens e equipamentos do SITBus, causados por roubo, furto, incêndio, raio, explosão, vendaval, descargas elétricas e outros acidentes, tendo como beneficiários a concessionária ou a BHTRANS e com o limite global que deve ser suficiente para repor os veículos segurados, os equipamentos instalados nas garagens e os equipamentos do SITBus;
- 3 seguro garantia para o fiel cumprimento do contrato, assegurando o pagamento de multas e eventuais indenizações contratuais devidas ao poder concedente pela concessionária, tendo como beneficiário a BHTRANS ou o poder concedente, com limite global de cobertura de 1% (um por cento) do valor do contrato, no primeiro ano de sua vigência, 0,4% (quatro décimos por cento) do valor do contrato no segundo e terceiro anos de sua vigência e 0,2% (dois décimos por cento) do valor do contrato nos demais anos de sua vigência.

A Comissão buscou apurar o cumprimento das obrigações quanto ao pagamento dos seguros por meio dos Requerimentos de Comissão 1010, 1075 e 1076/2021. Infelizmente, as respostas tanto da BHTRANS, quanto do SETRA e do TRANSFÁCIL não apresentaram informações sobre os seguros de responsabilidade civil e de cobertura total de dano, prejudicando a análise desta Comissão dentro do prazo para seu funcionamento. Contudo, entende-se que tais questões ainda podem ser objeto de apuração por parte dos demais órgãos de controle.

Já no que diz respeito ao seguro garantia para o fiel cumprimento do contrato, a BHTRANS informou inicialmente que “quanto aos extratos detalhados de depósito para cada uma das Concessionárias, entendemos que esta documentação deverá ser entregue pelo SETRA/TRANSFÁCIL, visto que compete às concessionárias a responsabilidade sobre a contratação dos serviços e, conseqüentemente, da guarda de toda documentação correlata”. A resposta, por si só, evidencia a fragilidade da fiscalização exercida pela BHTRANS quanto ao cumprimento do contrato, deixando

que as próprias empresas guardem para si as informações fundamentais sobre as garantias contratuais.

Contudo, também foi informado que “não localizou a apólice do seguro garantia que deveria vigorar de 15/07/2020 a 15/07/2021 (seguro garantia para o fiel cumprimento do contrato – item III da cláusula 18.1)”. Afirma a BHTRANS que notificado o SETRA para apresentar as apólices do referido período, foram enviadas apólices referentes ao período de 01/08/2021 a 01/08/2022, ou seja, diverso do que lhe foi exigido, mantendo-se o período de 15/07/2020 a 15/07/2021 sem comprovação de cobertura. Também foi informado que “foram encontradas registros e documentos referentes aos períodos de: i) 2008/2009; ii) 2016/2017; iii) 2017/2018; iv) 2018/2019; e v) 2021/2022, não sendo possível afirmar sobre a não contratação de apólices para cobertura dos períodos acima mencionados, em razão da não identificação destes documentos”.

Não bastasse, a BHTRANS também informou que, quanto aos valores de cobertura, foi verificada a importância de R\$ 32.620.852,58, mas que a cobertura devida apurada é de R\$ 67.186.355,68. Ou seja, resta sem cobertura uma importância de R\$ 34.565.503,10, referente ao seguro garantia para o fiel cumprimento do contrato. Quanto a isso, informou que “em razão do descumprimento contratual, esta gestão está analisando juridicamente as implicações decorrentes da questão para adoção dos procedimentos cabíveis”, mas não foram remetidas outras informações sobre as providências adotadas.

Já o SETRA, em resposta à qual aderiu a TRANSFÁCIL, informou que “não foi possível levantar os valores de prêmios pagos nos períodos de 2008 - 2011”, corroborando a ausência de controle sobre o cumprimento do contrato que já havia sido identificada na resposta da BHTRANS. Ainda informou que “em virtude dos efeitos provenientes dos atos municipais frente à Pandemia do COVID-19, o SetraBH protocolizou diversos ofícios solicitando a suspensão da renovação do Seguro Garantia, sendo o mesmo normalizado em 01/08/2021”. Ocorre que não foi enviado nenhum documento da BHTRANS autorizando a suspensão da renovação do seguro, o que, a propósito, caso viesse a ocorrer, seria a inaceitável chancela à ilegalidade e ao descumprimento contratual. De toda forma, apesar de ter informado a regularização do pagamento, as apólices enviadas, de fato, correspondem ao

período de 01/08/2021 a 01/08/2022, corroborando que não foram apresentadas às apólices de 15/07/2020 a 15/07/2021.

As provas documentais são corroboradas pelos depoimentos dos representantes da TRANSFÁCIL, ouvidos como testemunhas pela Comissão no dia 25/08/2021, em razão da aprovação do Requerimento de Comissão 903/2021. Conforme consta na ata da referida reunião, quando da oitiva do Senhor Renaldo de Carvalho Moura, Presidente do TRANSFÁCIL nos anos de 2018 e 2019 e membro de sua gestão desde 2001, acompanhado de seu advogado Felipe Coimbra Cardoso:

Perguntado pelo Presidente se o Transfácil é responsável pelo seguro que garante o contrato de prestação do serviço de transporte, Renaldo Moura respondeu afirmativamente e acrescentou que essa responsabilidade pode ser do Transfácil separadamente ou juntamente com os consórcios das empresas prestadoras do serviço de transporte.

Na mesma reunião, quando da oitiva do Sr. Ralison Guimarães de Andrade, atual presidente do TRANSFÁCIL desde 2020 e anteriormente diretor de operação por dois mandatos, este informa o não pagamento dos valores de seguro e também sobre a responsabilidade sobre isso:

Perguntado pela mesma vereadora sobre quais as mensalidades do seguro se encontram pendentes e em quais períodos de gestão do Transfácil as pendências ocorreram, Ralison Guimarães disse que deixaram de ser quitadas algumas mensalidades de 2020 e algumas de 2021 e que poderia encaminhar posteriormente a informação exata das mensalidades pendentes.

[...]

A vereadora Bella Goncalves pediu a Ralison Guimaraes que confirmasse que o Transfacil é responsável pelos seguros relativos à prestação do serviço de transporte público municipal, especialmente pelo seguro de garantia contratual. Perguntou se o pagamento desses seguros encontra-se em situação regular, qual o montante de seguro de garantia contratual pago até o momento e qual valor anual desse seguro.

Ralison Guimarães declarou ser o Transfácil responsável pelos seguros contratuais, com exceção do seguro de responsabilidade fiscal [leia-se civil], que informou ser de responsabilidade de cada empresa de transporte. Disse não saber informar o montante exato pago relativo ao seguro de garantia contratual pelo Transfácil até o momento. Disse acreditar que o valor anual desse seguro é de aproximadamente R\$ 300 mil ou R\$ 400 mil. **Declarou que alguns pagamentos de seguros deixaram de ser pagos, mas que foram regularizados. Afirmou que o seguro de garantia do contrato encontra-se quitado** (grifos nossos).

As provas documentais, portanto, evidenciam certa negligência da BHTRANS na fiscalização do cumprimento contratual, uma vez que a empresa afirma que extratos de pagamentos dos seguros deveriam ser solicitados ao TRANSFÁCIL e ao SETRA. Também demonstram que todas as entidades, públicas e privadas, sequer detém o controle das informações, uma vez que a BHTRANS informa não ser possível verificar a contratação ou não de apólices de seguros para os períodos de 2008/2009, 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, 2021/2022 e o TRANSFÁCIL e o SETRA informa que não foi possível levantar os valores de prêmios pagos nos períodos de 2008 - 2011. Ademais, tanto as provas documentais quanto testemunhais corroboram o não pagamento do seguro durante o período da pandemia e, apesar da declaração do Sr. Ralison Guimarães de que teriam sido regularizadas, as provas documentais indicam o contrário, levando ao entendimento de que suas declarações perante a CPI foram mentirosas. Por fim, **resta documentada a defasagem de R\$ 34.565.503,10 de importância segurada**.

6.3. DO NÃO PAGAMENTO DO FUNDO GARANTIDOR DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO (FGE)

O contrato, em sua Cláusula 20, prevê a constituição do Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-financeiro (FGE), que detém recursos destinados a manter o equilíbrio econômico-financeiro, provenientes da contribuição de 1% (um por cento) do valor da receita operacional bruta obtida pelas concessionárias por meio da exploração do serviço, bem como pelo resultado da aplicação desses valores no mercado financeiro, em transferências realizadas de modo a se individualizar a

contribuição de cada concessionária, que são quotistas, podendo seus valores serem utilizados para pagar indenizações devidas ou tituladas pela concessionária ou pelo poder concedente em razão da revisão do contrato ou de sua extinção.

As operações do FGE foi objeto inicialmente do Requerimento de Comissão 682/2021, tendo a BHTRANS informado que, à época, até a julho de 2021, continha o saldo de R\$ 555.696,29, bem como que “foram realizadas 60 (sessenta) retiradas, durante o período compreendido entre 15/12/2010 (1ª retirada) e 25/03/2020 (60ª retirada), cujo valor total de saque perfaz a monta de R\$ 116.561.001,76”.

Verificando incongruências na resposta, foi aprovado o Requerimento de Comissão 1084/2021, tendo a BHTRANS informado que:

Em relação à defasagem de valores mencionada, esclarecemos que, em razão dos registros e extratos que foram identificados, verificou-se que os valores devidos, à título de depósito ao FGE a serem repassados pelo TRANSFÁCIL, perfazem o valor de R\$ 122.743.285,80 até a competência de julho/2021. Em relação a este, apurou-se que o valor total depositado pelo Consórcio Operacional soma a monta de R\$ 112.629.103,07.

No que tange outros esclarecimentos, informamos que **foi apurado que o TRANSFÁCIL se encontra com valores pendentes, a serem transferidos ao Fundo (FGE), no valor total de R\$ 10.114.182,73.** Estes valores são referentes às competências de dezembro/2019 à maio/2021, além da competência de julho/2021 que também se encontra em aberto desde o dia 07/08/2021.

O TRANSFÁCIL, em resposta à qual aderiu o SETRA, não apenas enviou planilha que corrobora que há depósitos em abertos de dezembro de 2019 a julho de 2021, no informado de valor de R\$ 10.028.168,85, como também informou que “no período de dez/2019 a maio/2021 o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - SetraBH, representando as Concessionárias, protocolou diversos ofícios junto ao Poder Concedente solicitando autorização para liberação dos depósitos da conta FGE, com as devidas justificativas”. Ou seja, o TRANSFÁCIL não apenas afirma sua dívida perante o fundo, corroborada pela BHTRANS, como também informa que teria solicitado a dispensa do pagamento.

Ocorre que não foi enviado nenhum documento da BHTRANS autorizando a suspensão dos depósitos, o que, a propósito, caso viesse a ocorrer, seria também a inaceitável chancela à ilegalidade e ao descumprimento contratual.

Na ocasião de sua oitiva, o Sr. Ralison Guimarães de Andrade, atual presidente do TRANSFÁCIL desde 2020 e anteriormente diretor de operação por dois mandatos, corroborou sobre a ausência de depósitos ao FGE:

Perguntado pela vereadora Bella Gonçalves se o Transfácil tem depositado 1% do valor recebido para pagamento do FGE, **Ralison Guimarães declarou que, durante a pandemia, alguns repasses mensais para o mencionado fundo ficaram pendentes de pagamento em razão de dificuldades enfrentadas na pandemia. Afirmou que isso foi acordado e documentado e que a situação está sendo regularizada.**

[...]

Em resposta a pergunta da vereadora Bella Gonçalves sobre qual o valor total do FGE atualmente, Ralison Guimarães afirmou não ter conhecimento desse montante e declarou terem sido realizados dois depósitos para a regularização de mensalidades pendentes.

Perguntado pelo vereador Braulio Lara sobre os meses de realização dos depósitos para o FGE, disse acreditar que os meses são julho e agosto.

O vereador Bráulio Lara informou que houve retiradas de valores do FGE que totalizaram aproximadamente R\$ 116 milhões e que a última retirada ocorreu em março, no início da pandemia. Disse que, provavelmente por não haver mais recursos, não houve mais retiradas e que, em razão de questionamentos, novos depósitos nesse fundo passaram a ser realizados. Perguntou ao depoente se os recursos do FGE foram aplicados financeiramente.

Ralison Guimarães respondeu afirmativamente e acrescentou tratar-se de valores oriundos do sistema de transporte e não de fontes extraordinárias. Disse que, durante a pandemia, houve queda de receita no transporte coletivo de aproximadamente 70%.

Resta devidamente comprovado, por provas documentais e testemunhais, que houve o descumprimento contratual em razão da **ausência de depósitos relativos ao FGE no montante de R\$ 10.114.182,73**, de dezembro de 2019 a julho de 2021. Registra-se que, apesar da informação prestada pelo Sr. Ralison

Guimarães, em seu depoimento no dia 25/08/2021, de que os depósitos teriam sido regularizados, a resposta da BHTRANS ao Requerimento de Comissão 1084/2021, instruída com a Informação Técnica BHTRANS DTP/SUTP/GCETT nº 097/2021, de 26/08/2021, afirma o contrário, levando ao entendimento de que as declarações da testemunha perante a CPI foram mentirosas.

6.4. DA AMPLIAÇÃO DE LUCROS PELA RETIRADA DE AGENTES DE BORDO

A Lei municipal 8.224/01, com suas alterações posteriores, inclusive pela Lei 10.526/12, prevê que “cada veículo destinado aos serviços de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte será operado por um motorista e um agente de bordo”. Ocorre que as prestadoras dos serviços vêm sistematicamente retirando os agentes de bordo dos ônibus em circulação.

Conforme consta na ata de depoimento do ex-presidente da BHTRANS, Sr. Célio Bouzada, prestado perante a CPI no dia 09/06/2021, em razão da aprovação do Requerimento de Comissão 569/2021:

Celio Bouzada disse acreditar que a retirada dos agentes de bordo tenha sido uma forma de retaliação das empresas prestadoras do serviço, em função da não concessão de reajuste anual.

O vereador Gabriel perguntou se Celio Bouzada realmente acreditava que as concessionárias deliberadamente tivessem descumprido o contrato vigente, e a testemunha respondeu que sim.

As declarações do ex-presidente da BHTRANS são corroboradas pelos depoimentos dos representantes da TRANSFÁCIL, ouvidos como testemunhas pela Comissão no dia 25/08/2021, em razão da aprovação do Requerimento de Comissão 903/2021. Conforme consta na ata da referida reunião, quando da oitiva do Senhor Renaldo de Carvalho Moura, Presidente do TRANSFÁCIL nos anos de 2018 e 2019 e membro de sua gestão desde 2001, acompanhado de seu advogado Felipe Coimbra Cardoso:

Perguntado pelo presidente sobre quem era o presidente da BHTrans nesse período e se o depoente participou de movimento de retirada de cobradores do transporte coletivo, Renaldo Moura informou que Celio Bouzada era o presidente da BHTrans e declarou que não houve a retirada de trocadores do transporte coletivo. Afirmou que concessionárias do transporte público foram lesadas por falta de repasse de tarifas no prazo previsto em lei. Acrescentou que, a partir da mudança do tipo de veículos de transporte público, passou a ser obrigado o uso de ar-condicionado e suspensão a ar nos veículos. Disse que o uso desses equipamentos e o consequente aumento do consumo de combustível aumentaram custos e geraram uma situação em que **as empresas não conseguiriam mais operar o sistema se não tomassem alguma atitude.**

Perguntado pelo presidente se foi então tomada alguma atitude por parte das concessionárias do transporte público, Renaldo Moura declarou que, com base na lei que trata das funções dos trocadores, **tendo em vista a evolução tecnológica, a alteração de funções de trocadores poderia ocorrer**, desde que fossem realocados em outras atividades. Afirmou que suas empresas já realizavam essa alteração de funções, pois, em razão do crescimento da bilhetagem eletrônica, as atividades desempenhadas pelos trocadores foram significativamente reduzidas. Disse que muitos trocadores passaram a trabalhar como motoristas e em outras áreas das empresas..

Na mesma reunião, quando da oitiva do Sr. Ralison Guimarães de Andrade, atual presidente do TRANSFÁCIL desde 2020 e anteriormente diretor de operação por dois mandatos:

O vereador Reinaldo Gomes Prete Sacolão afirmou que Célio Bouzada declarara, em reunião desta CPI, que empresas do transporte coletivo retiraram trocadores do sistema de transporte como forma de retaliação a BHTrans. Perguntou ao depoente se ele concordava que essa retaliação ocorreu.

Ralison Guimarães afirmou que não houve retaliação, mas **uma crise que necessitava de resposta, para que o serviço de transporte fosse mantido. Acrescentou que o nível de tecnologia existente suportava essa medida, que não foi uma atitude inconsequente.**

[...]

A vereadora Bella Gonçalves perguntou a Ralison Guimarães se considera que o conforto e a segurança de usuárias e usuários do transporte público serão garantidos por meio da retirada de trocadores, gerando desemprego e sobrecarga para motoristas, e a exposição de usuárias e usuários a riscos em roletas sem acessibilidade. Questionou se ele tem preocupação com a segurança de usuários e usuárias ou com lucros para empresas.

Ralison Guimarães declarou ter preocupação em prestar um serviço de boa qualidade e que **gostaria de ser bem remunerado por essa prestação de serviço** (grifos nossos).

Apesar das respostas de que não teria sido realizada a retirada de agentes de bordo, o conjunto das declarações evidencia que tal fato ocorreu. Não obstante a tentativa de fazer crer que foi uma medida supostamente autorizada pela legislação em razão de avanços tecnológicos, resta evidente nas declarações que se trata de um ato unilateral das empresas diante de uma suposta “uma crise que necessitava de resposta” visando “ser bem remunerado por essa prestação de serviço”.

Desde o ano de 2018 é de conhecimento público a informação prestada pela BHTRANS a esta Câmara Municipal de que “foram emitidas, de janeiro a abril de 2018, 2.418 autuações, em decorrência da ausência do agente de bordo, fora do que é permitido pela legislação”, o que só veio a aumentar ao longo do tempo. Prova cabal das retiradas foi a determinação da Prefeitura em 2019, acatada pelas empresas, de contratação imediata de 500 cobradores, sem desvio de função e de maneira definitiva². Mais recentemente, reiterou a BHTRANS que:

Quanto à existência de documentos autorizativos para a redução do número de agentes de bordo nos veículos, informamos que não existe tal autorização por parte da BHTrans ou do Poder Concedente dos contratos de concessão.

A não utilização desses funcionários (agentes de bordo) nos veículos é uma ação unilateral, tomada pelas concessionárias prestadoras do serviço de transporte

² PBH. Prefeitura determina a contratação imediata de 500 cobradores. Acessível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/prefeitura-determina-contratacao-imediata-de-500-cobradores>

coletivo. e que se caracteriza como descumprimento do contrato e do regulamento dos serviços, uma vez que infringe as disposições da Lei nº 10.526/2012.

Por se tratar de descumprimento dos regramentos legais, as concessionárias infratoras são autuadas e respondem legal e administrativamente pelos descumprimentos verificados, sendo estes fatos apurados e penalizados, quando cabíveis, dentro dos devidos processos administrativos punitivos.

Impressiona que os representantes legais do TRANSFÁCIL, mesmo após reiterados posicionamentos oficiais sobre a ilegalidade da retirada dos agentes de bordo, tentem negar tal fato ou até mesmo promover interpretações distorcidas para defender a legalidade de tal medida. A referida legislação que exige a presença dos agentes de bordo nos ônibus apenas excepciona os veículos das linhas troncais do sistema de Bus Rapid Transit - BRT, os veículos em operação em horário noturno e nos domingos e feriados, e os veículos dos serviços especiais caracterizados como executivos, turísticos ou miniônibus. Aos agentes retirados em razão dessas hipóteses é que se garante a realocação de função, devendo os demais ser mantidos.. À toda evidência, não se sustentam as falaciosas declarações dos representantes legais do TRANSFÁCIL, restando nítida a violação dos deveres legais na prestação dos serviços.

Por fim, destaca-se que a medida unilateral e ilegal de retirada dos agentes de bordo proporciona grandes lucros às empresas. Conforme consta na ata da reunião realizada no dia 02/06/2021, o atual Presidente da BHTRANS, em sua oitiva como testemunha "informou que **a presença dos cobradores nos ônibus representa entre R\$ 0,15 e R\$ 0,20 do valor da tarifa**", bem como que "detectada a ausência do cobrador, o contrato pode ser ajustado, para garantir o equilíbrio econômico-financeiro". Ocorre que, como o reajuste não tem sido realizado para reduzir o valor da tarifa, tal valor tem sido apropriado pelas empresas. Segundo estudos do Movimento Tarifa Zero, consolidados no "Relatório sobre economia de custos das empresas de ônibus: Agentes de bordo"³, de junho de 2019, considerando o custo do agente de bordo, o aumento do salário do motorista que realiza a dupla função, a frota que atua no sistema de transporte coletivo municipal, o fator de utilização de agente de bordo, a economia anual de custos das empresas

³ Relatório acessível em: <https://docero.com.br/doc/s10xs1s>

de ônibus com a ausência de agentes de bordo é de R\$22.628.909,39 no caso da diminuição ilegal de 20% dos agentes e de R\$113.114.546,95 no caso da ausência completa dos agentes de bordo. A tabela adiante retrata o grau de economia conforme os diversos cenários:

Percentual de utilização legal de agentes de bordo (A)	Fator de Utilização dos Agentes de Bordo (B)	Custo fixo operacional mensal com Agentes de Bordo (Frota operacional x custo unitário x B) (C)	Custo fixo operacional anual com Agentes de Bordo (Cx12) (D)	Acréscimo de custo operacional com motorista (E)	Economia anual total do sistema (D a 100% - D + E)
100%	2,33	R\$ 13.032.110,47	R\$ 156.385.325,66	R\$ -	R\$ -
80%	1,864	R\$ 10.425.688,38	R\$ 125.108.260,53	- R\$ 8.648.155,74	R\$ 22.628.909,39
60%	1,398	R\$ 7.819.266,28	R\$ 93.831.195,40	- R\$ 17.296.311,49	R\$ 45.257.818,78
40%	0,932	R\$ 5.212.844,19	R\$ 62.554.130,26	- R\$ 25.944.467,23	R\$ 67.886.728,17
20%	0,466	R\$ 2.606.422,09	R\$ 31.277.065,13	- R\$ 34.592.622,97	R\$ 90.515.637,56
0%	0	R\$ -	R\$ -	- R\$ 43.240.778,72	R\$ 113.144.546,95

Posteriormente, em dezembro de 2019, a partir de dados e valores atualizados e novas informações, o mesmo movimento calculou que o **valor que as empresas arrecadaram ilegalmente, retirando agentes de bordo dos ônibus nos últimos 2 anos seria à época R\$ 202.898.597,50⁴.**

O estudo ainda revela a insuficiência das multas aplicadas em decorrência da prática ilegal, demonstrando que no atual modelo a irregularidade compensa para as empresas, uma vez que economizam mais do que o valor das penalidades. Considerando o valor da multa unitária de R\$688,51 no ano de 2019 para que as multas fossem capazes de inibir a conduta irregular, seriam necessárias 32.866 multas no caso da diminuição em 20% dos agentes de bordo e 164.332 multas no caso da sua ausência completa. A tabela a seguir demonstra dois cenários para que as multas fossem eficazes, um com os valores unitários necessários de cada multa e outro com a quantidade de multas necessárias se mantido seu valor atual:

⁴ Os dados atualizados dos valores envolvidos na retirada ilegal dos agentes de bordo acessível em: <https://tarifazeroBH.org/como-calculamos-quanto-as-empresas-nos-devem-pela-retirada-ilegal-dos-cobreadores/>

Percentual de utilização legal dos agentes de bordo (A)	Economia anual sem agentes de bordo	Alternativa A: Quantidade de multas necessárias para tornar a prática não-lucrativa (valor da multa = R\$ 688,51)	Alternativa B: Valor de multa necessário para tornar a prática não-lucrativa (considerando a aplicação de pelo menos 8.715 multas)
80%	R\$ 22.628.909,39	32.866	R\$ 2.596,55
60%	R\$ 45.257.818,78	65.733	R\$ 5.193,09
40%	R\$ 67.886.728,17	98.599	R\$ 7.789,64
20%	R\$ 90.515.637,56	131.466	R\$ 10.386,19
0%	R\$ 113.144.546,95	164.332	R\$ 12.982,74

Resta mais uma vez evidente o descumprimento contratual em prejuízo dos usuários e dos trabalhadores e em prol da lucratividade máxima das empresas, bem como a ineficácia das medidas sancionatórias que estimulam a irregularidade.

6.5. DA AMPLIAÇÃO DE LUCROS PELA DIMINUIÇÃO DE FROTA E DE VIAGENS

Quando da concessão dos serviços, a frota de ônibus na cidade era de 3048 ônibus, o que vem sendo reduzido paulatinamente ao longo dos anos. Em resposta ao Requerimento de Comissão 563/2021, o SETRA apresentou a relação de frota comparada entre 2019 e 2021, evidenciando a redução para 2.853 ônibus em períodos de normalidade e para 2.396 no período de pandemia.

FROTA DE ÔNIBUS POR EMPRESA - 2019 e 2021		
EMPRESAS	Dez/2019	Maior/2021
BETTANIA ÔNIBUS LTDA	111	94
COLETIVOS SÃO LUCAS LTDA	96	81
RODOPASS TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS LTDA	155	130
AUTO OMNIBUS FLORAMAR LTDA	108	90
URCA AUTO ÔNIBUS LTDA	103	89
VIAÇÃO ANCHIETA LTDA	81	72
VIAÇÃO CARNEIRINHOS LTDA	25	19
VIAÇÃO GETÚLIO VARGAS LTDA	71	60
VIAÇÃO GLOBO LTDA	113	95
AUTO OMNIBUS NOVA SUISSA LTDA	105	88
VIAÇÃO PROGRESSO LTDA	94	81
VIAÇÃO SANDRA LTDA	30	25
VIAÇÃO SÃO GERALDO LTDA	32	27
VIAÇÃO TORRES LTDA	124	104
VIAÇÃO EUCLÁSIO LTDA	27	23
VIAÇÃO ZURICK LTDA	109	89
COLETUR - COLETIVOS URBANOS SOCIEDADE LTDA	78	65
TRANSCBEL TRANSPORTE COLETIVO BELO HORIZONTE LTDA	29	38
MILÊNIO TRANSPORTES LTDA	117	100
SÃO DIMAS TRANSPORTES LTDA	92	77
VIAÇÃO JARDINS S/A	197	96
VIA BH COLETIVOS LTDA	46	33
SÃO CRISTÓVÃO TRANSPORTES LTDA	34	101
CIDADE BH TRANSPORTES LTDA	93	78
S&M TRANSPORTES S/A	270	228
PLENA TRANSPORTES E TURISMO LTDA	97	82
RODAP OPERADORA DE TRANSPORTES LTDA	50	42
COLETIVOS BOA VISTA LTDA	29	24
AUTOBUS TRANSPORTES URBANOS LTDA	20	16
VIAÇÃO SIDON LTDA	102	85
BELO HORIZONTE TRANSPORTE URBANO LTDA	11	3
SALVADORA EMPRESA DE TRANSPORTES LTDA	39	35
VIAÇÃO FENIX LTDA	34	28
TRANS OESTE TRANSPORTES URBANOS LTDA	131	98
TOTAL	2.853	2.396

A análise dos dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e BRT, constantes nos Relatórios da Gerência de Controle, Estudos Tarifários e Tecnologia da BHTRANS e disponíveis em seu sítio eletrônico⁵ também revelam informações de relevância. Se comparados os dados relativos às viagens especificadas, viagens realizadas e passageiros transportados entre o mês de março de 2020 (mês anterior à decretação do estado de calamidade pública decorrente da pandemia da Covid-19 pelo Decreto nº 17.334, de 20/04/2020) e o mês de agosto (mês do relatório mais recente, publicado no contexto em que as medidas de restrição de circulação já praticamente cessaram em razão do avanço do controle sanitário da pandemia), temos o seguinte comparativo:

⁵ Dados mensais do Sistema de Transporte por Ônibus Convencional e BRT acessíveis em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transparencia/transparencia-no-transporte-coletivo/numeros-transporte-coletivo>

	Março de 2020	Agosto de 2021	% de redução
Viagens especificadas	670.849*	464.239	30,80%
Viagens realizadas	589.872*	465.220	21,14%
Passageiros transportados	21.566.776	19.576.455	9,23%
*OBS: em março de 2020 o % de viagens realizadas era 12,07% menor do que as especificadas			

Ou seja, em março de 2020 as empresas já realizavam 12,07% de viagens a menos do que as especificadas e, em agosto de 2021, enquanto a quantidade de passageiros se mantém reduzida apenas em 9,23%, a quantidade de viagens realizadas se mantém reduzida em 21,14%. **Em dados percentuais, as viagens realizadas foram reduzidas em mais do que o dobro da redução de passageiros.**

Todo esse cenário evidencia que mesmo antes da pandemia as empresas já não realizavam a quantidade de viagem especificadas e que o contexto pandêmico tem sido um pretexto para aprofundar ainda mais essa situação. Não se pode ignorar que trata-se de um descumprimento contratual e que gera a maximização de lucros das empresas pela retirada de frota de circulação e redução da quantidade de viagens, fazendo com que os ônibus andem mais lotados, gerando mais lucros com menos custos, colocando o lucro acima do conforto e qualidade do transporte e da própria saúde dos usuários aglomerados nos ônibus.

6.6. DO DESCUMPRIMENTO DAS MEDIDAS SANITÁRIAS

Com a propagação da pandemia de COVID-19, o Município de Belo Horizonte determinou medidas sanitárias de controle a serem adotadas pelo transporte coletivo na cidade, com fins de evitar a propagação da doença.

Em 22 de maio de 2020 foi publicado o decreto de nº 17.362, que “dispõe medidas voltadas à prevenção da disseminação da epidemia de Covid-19 no serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus do Município”⁶.

6 . Decreto disponível em < <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1229054> >

Estipulou-se uma lotação máxima de 20 passageiros em pé em ônibus articulados do sistema BRT/MOVE, além de um teto de 10 passageiros em pé no caso de ônibus convencionais e do tipo padrão MOVE, e 5 passageiros em pé no caso de miniônibus. Para além disso determinou-se que as concessionárias de ônibus deveriam garantir as condições mínimas operacionais e medidas de distanciamento controlado e adotar as medidas sanitárias que se fizerem necessárias para reduzir os riscos de disseminação do novo coronavírus, como a limpeza diária e frequente dos veículos e a disponibilização de álcool em gel.

Ficou determinado que as concessionárias poderiam reduzir a frota em operação na cidade, desde que:

“Art. 2º – As concessionárias dos serviços de transporte público, durante o processo de reabertura gradual das atividades econômicas disciplinado pelo Decreto nº 17.361, de 22 de maio de 2020, deverão cumprir os seguintes procedimentos:

I – garantir as condições mínimas operacionais e medidas de distanciamento controlado, observando que:

a) o número de passageiros em cada viagem deverá ser reduzido em relação aos limites contratuais definidos para faixas horárias de pico e fora de pico;

b) o dimensionamento das viagens deverá considerar os passageiros no trecho de maior carregamento;

c) as concessionárias deverão disponibilizar veículos reservas em número suficiente para garantir o cumprimento das disposições deste decreto, inclusive nos horários de maior fluxo de usuários, realizando viagens extras sempre que necessário;

d) nos dias úteis, os intervalos entre as viagens não poderão ser superiores a trinta minutos, nos horários de pico, e a quarenta minutos, nos horários fora de pico;”

Fato é que com o contexto pandêmico as concessionárias reduziram a frota de ônibus na cidade, e desde 17 de março de 2020 o número de veículos rodando na cidade diminuiu em proporção maior do que a redução de passageiros, conforme demonstrado no item 6.5 (em dados percentuais, as viagens realizadas foram reduzidas em mais do que o dobro da redução de passageiros, se comparados março de 2020 e agosto de 2021). Tal redução ocasionou uma lotação no transporte coletivo, em especial nos horários de pico, porque não foi observada uma proporção adequada com relação a número de passageiros por veículos, que garantisse a segurança e a saúde dos usuários.

Segunda a prefeitura, diariamente a BHTRANS fiscaliza a operação do transporte coletivo e, sempre que necessário, notifica os consórcios para que disponibilizem ônibus extras para suprir a demanda. Fato é que tal fiscalização não surtiu efeitos uma vez que as empresas descumpriram reiteradamente as medidas sanitárias e nenhuma medida foi tomada por parte da prefeitura e da BHTRANS.

A BHTrans notificou as concessionárias no dia 15 de outubro para voltarem a operar com os horários pré-pandemia de coronavírus, após mais de um ano e sete meses com horários reduzidos. Segundo dados, “na semana dos dias 11 a 15 de outubro a demanda média foi de 781.979 passageiros, na semana seguinte o número aumentou em mais de 60 mil pessoas. Isso ocorreu após a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) autorizar o funcionamento dos comércios e bares sem restrição de horário, elevando a demanda de passageiros para 842.325.”⁷ Em teoria os ônibus teriam voltado a operar com o horário normal, contudo passageiros que utilizam o transporte público diuturnamente alegam que isto não ocorreu.

Por todo exposto vê-se que as medidas sanitárias não foram observadas pelas concessionárias do transporte público de passageiros, em flagrante descumprimento das determinações legais.

⁷ Reportagem Jornal O Tempo, disponível em <<https://www.otempo.com.br/cidades/demanda-por-onibus-em-bh-sobe-7-7-mas-empresas-so-aumentam-em-0-8-as-viagens-1.2562414>>

6.7. DO NÃO PAGAMENTO DAS MULTAS ADMINISTRATIVAS

O atual contrato de concessão de transporte coletivo por ônibus convencional de Belo Horizonte permitiu às empresas concessionárias um considerável aumento do controle dos parâmetros operacionais, uma vez que os elementos disponíveis ao poder público para condicionar o comportamento dos operadores foi significativamente diminuído. O decreto municipal 13.384 de 12 de novembro de 2008 estabelece o regulamento do transporte coletivo convencional de passageiros por ônibus de Belo Horizonte, adequando-o à nova concessão, que passaria a vigorar oficialmente no dia 15 de novembro do mesmo ano.

O contrato estabelece que infrações como recusar embarque de passageiro, realizar viagem com itinerário menor que o estabelecido, realizar viagem com atraso são todas da categoria 1, com menor potencial punitivo, enquanto interromper a viagem sem motivo justo, ou deixar de realizar viagem programada no quadro de horários são infrações da categoria 2. Por fim, operar com o veículo sem a presença do agente de bordo, sem a autorização da BHTRANS é uma infração da categoria 4. Cada categoria infracional corresponde a um valor de multa correspondente. Ocorre, entretanto, que a forma de fiscalização das infrações, bem como a forma de aplicação, tramitação e cobrança efetiva da multa, incentivam o empresário a deliberadamente infringir o regulamento operacional para, dessa forma, maximizar seus lucros.

De fato, é amplamente noticiado na mídia, antes e durante a pandemia, o não pagamento das infrações. Em 18 de dezembro de 2018 o jornal o tempo noticiava que nenhuma das 8.726 infrações realizadas por descumprimento da obrigatoriedade do agente de bordo havia sido paga⁸. No dia 8 de outubro de 2021, o portal G1 noticiava que **“multas aplicadas às empresas de ônibus durante a pandemia já ultrapassam os R\$ 35 milhões; nenhuma foi paga”**⁹. A notícia de 2018 dá conta de uma prática antiga, já admitida tanto por empresários como pelos funcionários da BHTRANS, qual seja, a da retirada do agente de bordo. Já a notícia de 2021 demonstra que as tentativas de regulação do quadro de horários, buscando mais viagens e menos passageiros por veículo, foram absolutamente falhas. As

8 <https://www.otempo.com.br/cidades/ninguuma-multa-por-falta-de-trocador-foi-paga-por-empresas-1.2082026>

9 <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2021/10/08/multas-aplicadas-as-empresas-de-onibus-durante-a-pandemia-ja-ultrapassam-os-r-35-milhoes-ninguuma-foi-paga.ghtml>

notícias, por si só, já evidenciariam que o desrespeito ao regulamento é uma prática enraizada no empresariado de ônibus municipal. Mas, é a própria representação de classe do empresariado da categoria que admite, publicamente, que essa é a prática deliberada das concessionárias, conforme se vê nessa transcrição de entrevista realizada por Joel Jorge Paschoalin, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SETRA-BH) à Rádio Super FM no dia 12 de fevereiro de 2021:

“Então assim, para você me obrigar a fazer uma coisa que não tá no meu contrato você tem que me pagar, uai, não que eu seja favorável, eu sou totalmente favorável, mas esse decreto é ilegal, a multa é ilegal. **Então nós não vamos pagar essa multa**, desde que a gente seja reembolsado pelo custo de fazer a viagem.”

Assim, resta evidente o contínuo desrespeito aos instrumentos legais que balizam o transporte coletivo de passageiros em Belo Horizonte, tornando notório que as concessionárias devem ser devidamente responsabilizadas.

6.8. DA APROPRIAÇÃO DE RECURSOS DE ISENÇÕES TRIBUTÁRIAS

Durante a oitava dos representantes do TRANSFÁCIL um tema abordado foi como a repercute economicamente nos serviços e no valor das tarifas as isenções de Impostos sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) e do Custo de Gerenciamento Operacional (CGO). Consta em ata que “perguntou a Renaldo Moura como ele explicaria essa situação, considerando que a renúncia de receita gerou aumento de lucros para as concessionárias do transporte público, mas ocorreu o aumento da tarifa”, diante do que este “afirmou que o retorno dos impostos mencionados geraria perdas para o usuário do transporte coletivo”. Sobre a matéria, os membros da Comissão, juntamente com outros vereadores e vereadoras apresentaram o Projeto de Lei 197/2021, que revoga as Leis das referidas isenções. Nesse sentido, para os fins desta Comissão, toma-se as razões do parecer conjunto emitido pelas Comissões de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, Administração Pública e Orçamento e Finanças Públicas, que muito bem evidencia como as isenções se converteram em mero lucro privado, apropriado pelas empresas, em detrimento dos interesses públicos e sociais:

O Projeto de Lei 197/2021 revoga a Lei nº 10.638/2013, que concede isenção do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN - para o serviço de transporte público coletivo urbano de pessoas por ônibus, e a Lei nº 10.728/2014, que proíbe a cobrança do Custo de Gerenciamento Operacional - CGO, referente à para cobertura dos custos administrativos e operacionais associados à fiscalização e regulação dos serviços de transporte coletivo. A primeira, decorrente de projeto de lei de autoria do Executivo, trata de isenção de imposto, e a segunda, decorrente de projeto de lei de autoria parlamentar, trata da proibição de cobrança de taxa. Ambas as normas que se pretende revogar, portanto, possuem natureza tributária e foram promulgadas em benefício das empresas prestadoras dos serviços de transporte público coletivo urbano de pessoas por ônibus do Município.

[...]

No mérito, há de se ter em vista o contexto da elaboração e os efeitos práticos concretamente produzidos pelas normas que ora se pretende revogar. Ambas as normas são decorrentes de Projetos de Lei apresentados no ano de 2013, período no qual é de conhecimento público que várias manifestações populares reivindicavam mudanças, tendo como uma de suas pautas mais destacadas a qualidade e o preço das tarifas cobradas nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros por ônibus. Nesse sentido, ambos os projetos tinham em suas justificativas a redução dos preços das passagens dos ônibus:

Tal medida visa contribuir para a redução imediata das tarifas vigentes, assim como estabelecer condições para que futuros reajustes onerem, no mínimo possível, os cidadãos que utilizam e dependem do serviço público de transporte coletivo (Justificativa do PL 417/2013, que culminou na Lei 10.638/2013).

Este Projeto visa acabar com a cobrança de um preço público instituído no município que onera as

concessionárias de transporte público, consequentemente afetando os preços das passagens. A isenção dessa cobrança é muito oportuna neste momento em que o Poder Público necessita tomar medidas urgentes para atender os anseios da sociedade. Cumpre salientar que esta isenção geraria uma economia considerável para os contribuintes (Justificativa do PL 689/2021, que culminou na Lei 10.728/2014)

A questão foi divulgada pelos veículos de imprensa à época e nos anos seguintes¹⁰. Considerando a alíquota de 2% para ambos os tributos, bem como a receita de operacional bruta das empresas¹¹ desde o mês posterior à promulgação das respectivas leis, tem-se que as isenções foram de R\$ 158.568.067,26¹² de ISSQN e de R\$ 144.126.201,31¹³ de CGO, somando R\$ 302.694.268,57 de renúncias de receitas públicas em favor das empresas até agosto de 2021.

As medidas municipais foram complementares à medida adotada pelo Governo federal à época, que, por meio da Medida Provisória nº 617 e posteriormente pela Lei nº 12.860/2013, zerou a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte municipal local.

As medidas municipais possibilitaram a redução de R\$ 0,10 das passagens, que somados à redução de R\$ 0,05 possibilitados pela medida federal, acarretaram uma redução de R\$ 0,15 do valor das passagens, mas que foi seguida de aumentos consecutivos, da seguinte forma¹⁴:

TRANSPORTE COLETIVO CONVENCIONAL: Histórico de

10 G1. Isenções para empresas de ônibus de BH somam pelo menos R\$ 40 milhões. 11/01/2016. <http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2016/01/isencoes-para-empresas-de-onibus-de-bh-somam-pelo-menos-r-40-milhoes.html>

11 O histórico da receita operacional tarifária das empresas pode ser acessado em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transparencia/transparencia-no-transporte-coletivo/receitas-do-sistema>

12 A Lei 10.638/2013, que concede isenção de ISSO foi publicada em 16 de julho 2013 e a receita operacional bruta de agosto de 2013 até agosto de 2021 foi de R\$ 7.928.403.363,17, valor este que, sob a alíquota de 2% geraria uma receita de R\$ 158.568.067,26.

13 A Lei 10.728/2014, que proíbe a cobrança de CGO foi publicada em 08 de abril de 2014 e a receita operacional bruta de maio de 2014 até agosto de 2021 foi de R\$ 7.206.310.065,95, valor este que, sobre a alíquota de 2% geraria uma receita de 144.126.201,31

14 O histórico das tarifas do transporte coletivo por ônibus no Município podem ser acessados em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/onibus/tarifas-e-integracao>.

tarifas		
Data do reajuste	Valor	Ato de reajuste
29/12/2012	R\$ 2,80	076/12-SMSU
10/07/2013	R\$ 2,65	034/13-SMSU de 09/07/13 - DOM 10/07/13
10/05/2014	R\$ 2,85	033/2014 SMSU (03/04/14 retificada 05/04/14) e COMUNICADO SMSU-BHTRANS 10/05/14. CGO zerado 032/2014 SMSU (03/04/14)
29/12/2014	R\$ 3,10	144/14-SMSU de 26/12/14
04/08/2015	R\$ 3,40	66/15-SMSU de 31/07/15 e Decreto 16.046 DOM 31/07/15
03/01/2016	R\$ 3,70	110/15-SMSU de 30/12/15 e Dom 4958 de 31/12/2015.
03/01/2017	R\$ 4,05	115/16-SMSU de 28/12/16 e DOM de 31/12/2016.
30/12/2018	R\$ 4,50	Decreto 17.041 de 26/12/2018 - DOM de 27/12/2018

Verifica-se, que após a alteração das tarifas de R\$ 2,80 para R\$ 2,65, com redução de R\$ 0,10 possibilitadas pelas isenções municipais, ou seja de 3,57%, passados apenas 10 meses, houve alteração para R\$ 2,85, com aumento de R\$ 0,20, ou seja de 7,54%. Considerando também os 3 reajustes seguintes, tem-se que em pouco mais de dois anos, a passagem chegou a R\$ 3,70, acarretando em um aumento de R\$ 1,05, ou seja, de 39,62%.

Dessa forma, em valores percentuais, em apenas dez meses, o aumento da tarifa foi duas vezes maior, e, em pouco mais de dois anos, foi dez vezes maior, em comparação com a redução anteriormente possibilitada pelas isenções municipais concedidas às empresas. Fica evidente, portanto, que, apesar de as normas de isenção supostamente terem sido elaboradas para dar respostas a um anseio social que exigia a redução do valor das passagens, na prática, os efeitos produzidos indicam uma mera apropriação privada da renúncia de recursos

públicos, em prol das empresas e em detrimento dos interesses sociais e públicos.

Resta evidente, portanto, que, a despeito da intenção do legislador quando da elaboração das normas de isenções do ISSQN e CGO, na prática, o que ocorreu foi uma verdadeira **apropriação de recursos de isenções tributárias pelas empresas, na ordem de R\$ 302.694.268,57 até agosto de 2021, associado à falaciosa redução da tarifa em 3,57% seguida de seu aumento em 7,54% em 10 meses e em 39,62% em pouco mais de 2 anos**, em prejuízo do Erário e da população de Belo Horizonte.

6.9. APROPRIAÇÃO INDEVIDA DE RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS

Não bastasse todas as irregularidades que geram lucros ilícitos para as empresas, seja pela redução ilícita de custos próprios, seja pela apropriação de recursos públicos, também é de se notar que as empresas também têm se apropriado de recursos dos próprios usuários. Conforme consta na ata da reunião em que foi realizada a oitiva do Senhor Renaldo de Carvalho Moura, Presidente do TRANSFÁCIL nos anos de 2018 e 2019 e membro de sua gestão desde 2001, acompanhado de seu advogado Felipe Coimbra Cardoso:

Perguntado pelo mesmo vereador se os créditos vencidos dos cartões ficam para as empresas de transporte, Renaldo Moura declarou que os lotes desses cartões têm prazo de validade referente ao mês respectivo e essa validade não se estende ao mês seguinte. Acrescentou que, se não houver revalidação no mês a que se refere o lote de cartões, perde-se a validade, mas os créditos não são transmitidos para as empresas de transporte.

Em resposta à pergunta do mesmo vereador sobre o valor média anual de créditos vencidos em cartões eletrônicos de passagem, Renaldo Moura informou ser uma média mensal aproximada de R\$1 milhão.

Ocorre que, apesar da afirmativa de que “os créditos não são transmitidos para as empresas de transporte”, em resposta ao Requerimento de Comissão 1086/2021, o próprio TRANSFÁCIL “as receitas não tarifárias integram os ganhos de produtividade”, apresentando a seguinte planilha que demonstra o ganho de R\$

126.383.602,00 decorrentes de créditos vencidos, ou seja, apropriados do próprio usuário:

2- RECEITAS COMPLEMENTARES - 2008 A 2021														
ITEM	ANOS	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
CRÉDITOS VENCIDOS E NÃO REVALIDADOS	2008													-
	2009	-	-	-	162.776	457.936	497.370	320.826	520.130	405.247	493.200	353.794	463.955	3.675.234
	2010	632.573	678.337	690.006	678.713	682.234	620.092	802.306	754.269	663.618	735.165	671.953	787.483	8.396.750
	2011	715.035	713.862	756.938	728.450	736.055	744.704	660.983	623.642	624.269	647.489	718.549	732.057	8.402.034
	2012	828.331	847.461	895.841	941.321	784.974	726.612	866.040	1.133.780	1.110.054	902.953	801.067	861.659	10.700.102
	2013	897.379	860.174	929.855	972.497	920.935	1.077.839	852.818	841.658	861.356	1.487.832	1.529.943	858.953	12.091.237
	2014	1.166.362	1.031.909	977.744	902.393	1.193.415	948.934	918.878	974.336	837.507	1.037.327	1.097.605	928.838	12.015.247
	2015	837.220	873.578	879.240	1.031.555	1.032.458	1.054.504	1.084.441	1.135.383	1.246.498	1.258.603	1.263.625	1.563.725	13.260.830
	2016	934.774	1.088.385	823.267	1.028.851	1.130.035	618.734	1.098.239	716.954	797.650	1.069.078	828.927	895.867	11.030.761
	2017	878.766	844.910	833.725	828.183	900.163	868.085	901.035	941.576	947.174	699.903	1.099.933	1.210.566	11.004.020
	2018	940.582	741.933	776.662	835.393	754.138	759.650	719.987	870.003	804.753	952.390	1.109.956	1.013.718	10.279.165
	2019	664.704	873.027	842.929	969.148	944.898	1.005.000	907.931	883.051	1.001.424	784.668	1.136.758	1.313.317	11.326.855
	2020	1.015.102	972.060	1.383.884	1.911.486	2.735.219	4.375.468	1.807.147	-	-	-	-	-	14.201.367
	2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

OBS:
A partir de agosto/2020 os valores ainda não foram apurados em função da prorrogação do prazo de validade dos créditos eletrônicos (Portarias BHTRANS DPR Nº 108/2020 de 24/09/2020 e DPR Nº 060 de 12/05/2021).

Destaca-se que o vencimento dos créditos são previstos no art. 37 do Decreto 13.384, de 12/11/2008 e no art. 7º da Portaria BHTRANS DDI nº 066/2002, de 17/09/2002. Contudo, tal fonte não se encontra prevista como receita no edital da licitação e as normas regulamentares sequer possuem sustentação em normas legais, de forma que se configura uma irregular apropriação de recursos dos próprios consumidores.

Ainda quanto às receitas não tarifárias, foi também informado em resposta ao Requerimento de Comissão 1086/2021 pelo TRANSFÁCIL que ao longo da execução do contrato foram **auferidos R\$ 72.881.082 decorrentes da exploração do Sistema Mídia Ônibus**, conforme se extrai da seguinte planilha:

1- RECEITAS ALTERNATIVAS - 2008 A 2021														
ITEM	ANOS	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
SISTEMA MÉDIA ÔNIBUS	2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	243.148	416.939	660.088
	2009	343.054	344.559	403.224	371.396	381.746	412.903	396.088	419.379	441.937	536.834	561.717	507.730	5.120.567
	2010	550.607	439.164	445.483	451.052	500.287	471.738	578.416	578.416	606.656	636.396	664.983	692.876	6.616.074
	2011	584.916	584.916	584.916	638.952	655.654	638.916	730.322	729.176	732.297	731.584	733.914	731.915	8.077.477
	2012	728.896	730.896	731.278	730.896	730.896	730.896	792.760	705.760	705.760	704.180	684.236	683.760	8.660.214
	2013	683.998	683.760	703.760	791.560	698.970	699.348	784.330	784.230	462.000	584.660	517.102	550.563	7.944.281
	2014	463.360	462.000	467.762	483.662	462.000	463.413	477.882	471.540	516.335	556.067	515.893	538.931	5.878.847
	2015	506.848	586.000	588.049	586.000	586.000	586.000	554.702	570.643	611.001	567.270	559.201	609.283	6.910.997
	2016	512.818	420.000	420.000	303.319	316.102	369.202	306.859	330.341	298.894	323.143	318.128	349.240	4.268.044
	2017	362.080	328.785	277.769	361.589	304.791	377.774	480.340	489.902	453.797	461.118	411.885	352.038	4.661.867
	2018	371.992	333.972	327.889	328.954	350.396	346.681	445.584	472.380	471.238	512.088	455.789	510.728	4.927.689
	2019	457.765	344.787	332.386	343.779	387.132	376.423	444.026	353.427	350.150	417.841	430.741	411.734	4.650.190
	2020	508.800	482.597	378.054	49.692	24.589	5.194	103.880	117.607	85.330	245.650	253.245	331.723	2.586.361
	2021	392.519	66.440	258.324	245.850	190.867	242.030	522.356	-	-	-	-	-	1.918.386

Quanto à gestão da publicidade nos ônibus, a subcláusula 12.3 da minuta do contrato da licitação já previa que “a licitação para utilização do espaço publicitário correspondente ao painel traseiro dos ônibus será realizada pelo Poder Concedente”, a qual estranhamento foi alterada pelo 2º termo aditivo do contrato, colocando sob gestão das concessionárias a atividade que antes seria objeto de licitação própria. Após diversos questionamentos, por essa Câmara Municipal, pelo Ministério Público e outros¹⁵, o Executivo municipal lançou em 2018 consulta pública¹⁶ e, após, o edital do Pregão Presencial 26/2018 - BHTRANS, tendo como objeto “permissão do direito de exploração comercial de publicidade nas traseiras externas dos ônibus (“BACKBUS”), que integram o Serviço de Transporte Público Coletivo e Convencional de Passageiros por Ônibus do município de Belo Horizonte”¹⁷. Ocorre que o SETRA batalhou judicialmente na ação 5028175-43.2019.8.13.0024 visando anular o pregão e manter sob seu controle a gestão das publicidades. Dessa forma, seguem as empresas controlando os serviços publicitários que geraram até hoje ao menos R\$ 72.881.082.

15 Matéria institucional da Câmara Municipal sobre os questionamentos pode ser acessada em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2018/04/parlamentares-pedem-acesso-integral-aos-contratos-de-%E2%80%9Cm%C3%ADdia-%C3%B4nibus%E2%80%9D>

16 Consulta pública acessível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/licitacao/consulta-publica-2018>

17 Pregão Presencial 26/2018 - BHTRANS pode ser acessado em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/licitacao/pregao-presencial-26-2018>

6.10. DO PROBLEMA DA GESTÃO PRIVADA DA COISA PÚBLICA

Conforme já tratado na introdução deste capítulo, o modelo de concessão realizado, em formato que visava supostamente diminuir os riscos do Poder Público e transferi-los para a iniciativa privada, retirou também do ente estatal tarefas operacionais, prejudicando o manejo dos instrumentos de gestão e restando seu controle pela própria iniciativa privada que presta os serviços. O maior exemplo disso é a transferência às empresas não apenas da operação dos serviços em si, mas de toda a gestão econômica e financeira, com a perda de capacidade de aferir os custos do sistema e de controlar sua respectiva arrecadação e remuneração.

Nesse sentido, há de se explicitar duas mudanças fundamentais na gestão dos serviços advindas com o contrato de 2008. A primeira, é que a remuneração das empresas deixa de ser pelos custos do sistema e pelo serviço prestado, até então, verificados a partir da planilha de custos baseada no modelo definido Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), mas com ajustes próprios realizados pela BHTRANS, e passa a se dar por tarifa auferida, a partir de então calculada conforme a fórmula paramétrica definida no contrato com base na variação genérica de apenas 5 insumos, diesel, rodagem, veículos, mão de obra e outras despesas, sem relação real com os custos concretos do sistema. A segunda é a perda do controle público sobre os custos, arrecadação e remuneração, uma vez que foi extinta a Câmara de Compensação Tarifária (CCT), antes gerida pela BHTrans, transferindo-se toda essa gestão operacional e econômica às empresas, que passam a realizar, por conta própria, o papel da CCT.

Nesse sentido, os depoimentos dos representantes da TRANSFÁCIL deixam nítida a completa falta de transparência e de controle público e social dos elementos de custos, arrecadação e remuneração do sistema, que se encontram concentrados nas próprias empresas, apesar de serem de interesse público e social, especialmente por se tratar de serviço de caráter não apenas público, mas também essencial. Os depoimentos demonstram que até mesmo os presidentes do Consórcio Operacional não souberam explicar como funciona sua própria CCT privada.

Conforme consta na ata da referida reunião, quando da oitiva do Senhor Renaldo de Carvalho Moura, Presidente do TRANSFÁCIL nos anos de 2018 e 2019 e membro de sua gestão desde 2001, “Renaldo Moura declarou que os recursos são repassados para as prestadoras do serviço do transporte conforme a situação de cada uma delas, tendo em vista suas especificidades”; “acrescentou que existe um setor específico que define critérios de atuação dessa câmara de compensação”; “declarou não ter condições de explicar detalhadamente a operacionalização dessa câmara de compensação, tendo em vista o alto nível de detalhes, mas que pode consultar documentos e enviar informações a CPI posteriormente”; “Em resposta à pergunta do presidente sobre o critério usado para redistribuição da receita operacional, se usa o critério nacional ou critério próprio, Renaldo Moura declarou que tal redistribuição ocorre em conformidade com a CCT. Disse que, nessa câmara de compensação, há diversas entidades que estudam sobre os recursos do transporte público, afirmou que a compensação tarifária é realizada com base em uma planilha que obedece a normas previstas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Declarou que cada Município tem suas especificidades, que podem gerar variáveis”; “perguntado pelo presidente se o Transfácil solicita notas fiscais das empresas de transporte público sobre os custos operacionais ou atuam com base nos preços de mercado, Renaldo Moura afirmou que esses custos são predefinidos e, sendo assim, o Transfácil não recebe notas fiscais das mencionadas empresas”; “Renaldo Moura declarou que a CCT permite o repasse de recursos as empresas de transporte de acordo com estimativa de custos de cada uma”.

Na mesma reunião, quando da oitiva do Sr. Ralison Guimarães de Andrade, atual presidente do TRANSFÁCIL desde 2020 e anteriormente diretor de operação por dois mandatos, “Ralison Guimarães declarou que a CCT se encontra sob gestão do Transfácil desde 2008 e que há regras e critérios para essa remuneração, com base na utilização de mão de obra, período de rodagem, quantidade de combustível, entre outros aspectos. Reiterou que essas normas foram oriundas de um poder concedente e são mantidas”; “perguntou ao depoente se é realizada a apuração dos custos reais das empresas de transporte. Ralison Guimarães respondeu afirmativamente”.

Nota-se dos depoimentos que o atual presidente da TRANSFÁCIL e seu sucessor sequer conseguem explicar como funciona e quem compõem a referida CCT privada das empresas. Ademais, sobre os critérios de apuração de custos e de distribuição dos valores arrecadados entre as empresas, os depoimentos são contraditórios, uma vez que um afirma utilizar critérios nacionais com especificidades municipais variáveis e não requisitar notas fiscais dos custos, uma vez que são pré definidos; o outro afirma utilizar critérios próprios oriundos do poder público municipal, mas com aferição de custos reais das empresas. Em suma, os depoimentos deixaram evidente que a composição e critérios de operação da CCT, responsável pela importante tarefa de aferir custos e remuneração, se encontra no âmbito privatista das empresas, sem qualquer transparência e controle público e social da atividade de interesse público. Ressalta-se que nenhum comprovante dos pagamentos realizados pela CCT aos Consórcios ou empresas foi apresentado.

É nítido o desrespeito à transparência, publicidade e controle público e social dos trabalhos desenvolvidos pela referida CCT operada pelas empresas. Nesse sentido, há ofensas a princípios basilares da transparência, publicidade, impessoalidade e moralidade da gestão dos recursos tarifários decorrentes dos valores pagos pelos usuários e dos recursos não tarifários, decorrentes das atividades correlatas, ambas as fontes vinculadas ao serviço público essencial, prejudicando a população de Belo Horizonte. Assim, sem prejuízo das providências que entenderem cabíveis os demais órgãos competentes, compete a essa Comissão, promover as recomendações necessárias para fazer cessar a malversação da coisa pública, o que será feito no capítulo próprio.

7. DAS IRREGULARIDADES PRELIMINARES APURADAS NA CONCORRÊNCIA

O edital de concorrência pública número 131/2008 que deu origem ao contrato atualmente vigente foi completamente descumprido, uma vez que todas as empresas participantes já sabiam de antemão como se desenrolaria a concorrência.

O que ocorreu de fato foi uma pantomima orquestrada pelos empresários das empresas de ônibus em conluio com servidores públicos do município, para dar aparência de legalidade a um procedimento completamente fraudulento.

Diversos erros grotescos foram completamente ignorados por funcionários cuja formação deveria garantir, ao menos em tese, uma análise criteriosa da adequação do instrumento com a legislação vigente, conduzindo o certame de maneira a garantir a efetiva concorrência entre os licitantes a fim de buscar os termos mais vantajosos para o Poder Público. O que se verificou, no entanto, foi a participação efetiva de funcionários públicos de forma a assegurar que o certame corresse da forma acordada entre o cartel das empresas.

A qualquer um causaria espanto que, em um contrato cuja execução se dará ao longo de 20 anos, cujos valores recebidos giram em torno de R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais) ao ano, a licitação tenha sido concluída em um período não superior a 04 meses, sem qualquer tipo de impugnação de qualquer concorrente.

Nesse sentido, importante que a apuração remonte ao ano da licitação, para compreender porque um instrumento tão ruim foi de fato implementado, retirando do município qualquer tipo de controle, especialmente sobre os custos da operação de transporte, e transferindo às empresas, que passaram a “informar” os valores ao município, que sem qualquer tipo de verificação, os dava como verdadeiros.

7.1. DAS DENÚNCIAS RECEBIDAS PELO MINISTÉRIO PÚBLICO

Antes mesmo da realização do certame, foi recebida delação apócrifa pelo MPMG em que apenas uma empresa teria elaborado todas as propostas apresentadas, qual seja a TECNOTRAN ENGENHEIROS CONSULTORES LTDA., tendo sido o Senhor André Barra, sócio-proprietário e engenheiro, o ponto de convergência de todas as empresas teoricamente concorrentes.

A notícia de fato juntada às fls. 20 e fls. 44 do IC MPMG 0024.08.000273-6 antecipou tanto o resultado da licitação, como descreveu o modus operandi do cartel de empresas para fraudar o procedimento. Todos os fatos apresentados ainda em 2008 foram comprovados com a apuração dessa Comissão Parlamentar de Inquérito, como ficará mais claro durante a exposição final desse relatório.

Excelentíssimos Senhores representantes do Ministério Público, como já relatei a V.S.as, temos apenas uma empresa elaborando **todas** as propostas técnicas e preço das atuais concessionárias de transporte urbano de Belo Horizonte(BHTRANS), esta informação foi passada de forma sigilosa por um funcionário da empresa, que está elaborando tais propostas, a empresa responsável pela elaboração destas propostas é a TECNOTRAN do engenheiro ANDRE BARRA.

Tanto é verdade que 5 dias antes da entrega das propostas, enviarei a V.sas. quais serão os consórcios vencedores de cada lote, na licitação de CP 131/2008.

O Edital da BHTRANS, não passa em nenhuma perícia técnica, está claramente direcionado, tirando assim a oportunidade da competição, objetivo principal dos processos licitatórios, ficando inviável que novos grupos tenham condição até mesmo de apresentar proposta.

7.2. DA IDENTIDADE DE PROPOSTAS

É cristalino que a realização da concorrência pública 131/2008, nos moldes em que se deu, teve como único objetivo tentar conferir ares de legalidade a um procedimento completamente viciado.

Os indícios são diversos e podem ser verificados já na documentação enviada pelas supostas concorrentes. Tanto as propostas vencedoras quanto as perdedoras mostram traços que foram elaboradas por uma única pessoa.

Os consórcios BH Leste, Dez, Pampulha e Dom Pedro II apresentaram documentos praticamente idênticos, por exemplo, em relação ao sistema viário do RTS que deveria concorrer. Trata-se de cópia textual sendo alterados apenas alguns percentuais e substituição do RTS.

A identidade textual se reproduz em diversos outros pontos, como se auferir do cruzamento realizado pelo Ministério Público de Contas:

Consórcio BH Leste (DOC.31, pág. 30)	Consórcio Pampulha (DOC.30, pág. 27)
2.3. Sistema Viário O mapa seguinte apresenta a classificação funcional do sistema viário correspondente à RTS 02, obtido junto à Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte. ... As vias de Ligação Regional são representadas pelas linhas vermelhas, as Arteriais estão em	2.5 CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO 2.5.1 Aspectos Gerais O mapa seguinte apresenta a classificação funcional do sistema viário correspondente a RTS 01, obtido junto à Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte. ... As vias de Ligação Regional são representadas pelas linhas vermelhas, as Arteriais estão em

Consórcio Dez (DOC.35, pág. 29)	Consórcio Dom Pedro II (DOC.39, pág. 13)
<p>1.3 Principais Problemas do Sistema Viário O mapa seguinte apresenta a classificação funcional do sistema viário correspondente a RTS 03, obtido junto à Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte.</p> <p>...</p> <p>As vias de Ligação Regional são representadas pelas linhas vermelhas, as Arteriais estão em laranja, as coletoras em amarelo e as vias locais em preto.</p> <p>Nota-se, portanto que apenas 3% das vias são de Ligação Regional (Anel Rodoviário, BR-040, BR-381, BR-356 e MG-030). As vias arteriais representam 6% do sistema viário enquanto que as coletoras correspondem a 15%, ficando o restante (76%) como vias locais.</p>	<p>1.1.2 Sistema Viário O mapa seguinte apresenta a classificação funcional do sistema viário correspondente a RTS 04, obtido junto à Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte.</p> <p>...</p> <p>As vias de Ligação Regional são representadas pelas linhas vermelhas, as Arteriais estão em laranja, as coletoras em amarelo e as vias locais em preto.</p> <p>Nota-se, portanto que apenas 2% das vias são de Ligação Regional (Anel Rodoviário e BR-040 saída para Brasília). As vias arteriais representam 8,7% do sistema viário enquanto que as coletoras correspondem a 14,9%, ficando o restante (74,5%) como vias locais.</p>

Consórcio Dez (DOC.35, pág. 23)	Consórcio Dom Pedro II (DOC.39, pág. 18)
<p>1.2.3 Campi da PUC-MG A Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais apresenta dois campi nessa região da RTS 03: no bairro Coração Eucarístico e no Barreiro.</p> <p>Criado em julho de 1958, o campus de Belo Horizonte é o maior dos campi da PUC Minas, com 820 mil m2.</p> <p>Entre seus vários equipamentos estão o complexo poliesportivo, 142 laboratórios, uma editora, clínicas de atendimento médico e psicológico e programas de bolsas de estudo.</p> <p>Neste universo convivem 17 mil alunos e 800 professores, distribuídos entre mais de 30 cursos de graduação, 54 cursos de especialização, dez cursos de mestrado e dois doutorados.</p>	<p>1.1.3.4 PUC-MG A PUC Minas, embora não esteja fisicamente dentro da área de concessão, apresenta uma forte influência nos bairros limítrofes e que passam próximo ao seu Campus, com saída para o Anel Rodoviário.</p> <p>Criado em julho de 1958, o campus do Coração Eucarístico é o maior da PUC Minas, com 820 mil m2.</p> <p>Entre seus vários equipamentos estão o complexo poliesportivo, 142 laboratórios, uma editora, clínicas de atendimento médico e psicológico e programas de bolsas de estudo.</p> <p>Neste universo convivem 17 mil alunos e 800 professores, distribuídos entre mais de 30 cursos de graduação, 54 cursos de especialização, dez cursos de mestrado e dois doutorados.</p>

Consórcio BH Leste (DOC.31, pág. 30)	Consórcio Pampulha (DOC.30, pág. 27)
<p>laranja, as coletoras em amarelo e as vias locais em preto.</p> <p>Nota-se, portanto que apenas 2% das vias são de Ligação Regional (Anel Rodoviário, Rodovias MG-005 e BR-381/262 saída para Vitória).</p> <p>As vias arteriais representam 7% do sistema viário enquanto que as coletoras correspondem a 20%, ficando o restante (71%) como vias locais.</p> <p>O sistema viário do setor norte está centrado basicamente nas avenidas Antônio Carlos, Cristiano Machado, interligadas pelo Anel Rodoviário de Belo Horizonte.</p> <p>Em relação à RTS 02, o principal eixo de trânsito e de transporte é a Av. Cristiano Machado, que vai desde o Complexo da Lagoinha, passando pelo túnel até o entroncamento da Av. Vilarinho com a rodovia MG-010 (antigamente chamada de Via Norte).</p>	<p>laranja, as coletoras em amarelo e as vias locais em preto.</p> <p>Nota-se, portanto que apenas 2% das vias são de Ligação Regional (MG-010 e Anel Rodoviário).</p> <p>As vias arteriais representam 9% do sistema viário enquanto que as coletoras correspondem a 15%, ficando o restante (74%) como vias locais.</p> <p>O sistema viário do setor norte está centrado basicamente nas avenidas Antônio Carlos, Cristiano Machado e Carlos Luz, todas elas interligadas pelo Anel Rodoviário de Belo Horizonte.</p> <p>Em relação a RTS 01, o principal eixo de trânsito e de transporte é a Av. Antônio Carlos, que vai desde o Complexo da Lagoinha até Barragem da Pampulha.</p>

As propostas apresentadas sequer seriam aceitas como trabalho acadêmico, tendo em vista a displicência da reprodução idêntica dos textos. Mais assustador é que ocorra em documentos de empresas que deveriam ser concorrentes, e que por óbvio, jamais teriam acesso a essas informações de suas concorrentes, fato completamente ignorado por quem deveria fiscalizar o procedimento licitatório.

A identidade textual também é verificada nas propostas dos dois consórcios formados pelas empresas perdedoras. Ressalte-se que a identidade das propostas ultrapassa os documentos cujos modelos foram fornecidos. Pelo contrário, quando há modelo disponibilizado, as alterações nele realizadas também são as mesmas.

Consórcio Via Urbana (DOC.90, pág. 12)	Empresa Valadarense (DOC.48, pág. 14)
<ul style="list-style-type: none"> • Maternidade Risoleta Neves Destaca-se ainda no eixo da R. Padre Pedro Pinto e da Av. Vilarinho, a presença de vários estabelecimentos comerciais de usos diversificados e que atraem inúmeras viagens.	<ul style="list-style-type: none"> • Hospital Alberto Cavalcanti Destaca-se ainda no eixo da Av. Pedro II a presença de vários estabelecimentos comerciais destinados especialmente para o segmento automotivo

Consórcio Via Urbana (DOC.90, pág. 9)	Empresa Valadarense (DOC.48, pág. 11)
De acordo com os dados da Pesquisa Origem / Destino Domiciliar efetuada em 2001, os desejos de viagem da região de alimentação das Estações Venda Nova e Vilarinho, nos dias úteis, totalizam: 82% de trocas intramunicipais e 18% de trocas intermunicipais.	De acordo com os dados da Pesquisa Origem / Destino Domiciliar, os desejos de viagem da região de alimentação da futura Estação Alípio de Melo, nos dias úteis, totalizam: 82% de trocas intramunicipais e 18% de trocas intermunicipais.

Consórcio Via Urbana (DOC.90, pág. 12)	Empresa Valadarense (DOC.48, pág. 14)
2.1.1.3 Pólos Geradores de Demanda Nesta região estão localizados vários pólos comerciais, industriais e de serviços, que contribuem na caracterização dos fluxos, internos e externos, de pessoas, representando importantes locais de desejo de viagens do transporte coletivo. Dentre os principais, destacam-se: <ul style="list-style-type: none"> • Estação Venda Nova • Estação Vilarinho • Shopping Norte • Faminas - Faculdade de Minas • Pronto Socorro de Venda Nova 	2.1.2 Pólos Geradores de Demanda Nesta região, estão localizados vários pólos geradores de demanda, destacando-se: <ul style="list-style-type: none"> • Zoológico • Campus UFMG • Mineirão e Mineirinho • Parque Tecnológico da UFMG • Usiminas • Shopping Del Rey • Faculdade Newton de Paiva • Cemitério da Paz • Cemitério Bonfim

A arrogância do engenheiro, Sr. André Barra, mostra a confiança no modelo fraudulento, que como foi verificado no decorrer dos trabalhos dessa Comissão, foi reproduzido em outros municípios de Minas Gerais, notadamente em Governador Valadares, local em que o consórcio que perdeu em Belo Horizonte, se sagrou vencedor.

7.3. DA EMISSÃO SEQUENCIAL DE CERTIDÕES E EM CURTO INTERVALO DE TEMPO

Outro fato que chama a atenção é a emissão sequencial das certidões cíveis pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais, bem como o horário de sua retirada:

DOCUMENTO APRESENTADO PELA EMPRESA	CONSÓRCIO	DATA DA EMISSÃO / HORÁRIO	PROTOCOLO DE ENTREGA / HORÁRIO	DOC.
Via BH Coletivos Ltda.	DOM PEDRO II	13/03/08 - 12:44:18	17/03/08 - 16:11	127
Milênio Transportes Ltda.	PAMPULHA	13/03/08 - 12:44:55	17/03/08 - 16:11	128
Viação Anchieta Ltda.	DEZ	13/03/08 - 12:45:39	17/03/08 - 16:11	129
Viação Progresso Ltda.	BH LESTE	25/03/08 - 16:30:55	27/03/08 - 10:27	130
Viação Zurick Ltda.	DEZ	25/03/08 - 16:36:17	27/03/08 - 10:26	131
Coletivos São Lucas Ltda.	DEZ	04/04/08 - 15:00:10	08/04/08 - 13:55	132
Coletur Coletivos Urbanos Ltda.	DOM PEDRO II	04/04/08 - 15:01:13	08/04/08 - 13:56	133
Auto Omnibus Floramar Ltda.	PAMPULHA	10/04/08 - 15:09:08	11/04/08 - 16:54	134
Auto Ominus Nova Suíça Ltda.	DEZ	10/04/08 - 15:10:42	11/04/08 - 16:54	135

Também salta aos olhos a data e o horário de emissão das CND's relativa ao FGTS de diversos concorrentes em data e horário similar:

DOCUMENTO APRESENTADO PELA EMPRESA	CONSÓRCIO	DATA DA EMISSÃO / HORÁRIO	DOC.
Belo Horizonte Transporte Urbano Ltda.	DOM PEDRO II	05/05/08 - 13:24:53	138
Via Oeste Transportes Ltda.	DEZ	05/05/08 - 13:26:11	139
Salvadora Empresa de Transportes Ltda.	DOM PEDRO II	06/05/08 - 10:09:03	140
Lig Transportes e Serviços Ltda.	PAMPULHA	06/05/08 - 10:10:18	141
Turilessa Ltda.	PAMPULHA	06/05/08 - 10:16:07	142
São Dimas Transportes Ltda.	PAMPULHA	06/05/08 - 10:21:40	143
Viação Euclásio Ltda.	DOM PEDRO II	06/05/08 - 10:38:12	144
Viação Zurick Ltda.	DEZ	07/05/08 - 08:30:24	145
Viação Progresso Ltda.	BH LESTE	07/05/08 - 08:32:13	146
Coletivos São Lucas Ltda.	DEZ	07/05/08 - 08:36:52	147
Viação Fênix Ltda.	DOM PEDRO II	07/05/08 - 08:48:53	148
Viação Paraense Ltda.	DEZ	07/05/08 - 08:52:29	149
Rodap Operadora de Transportes Ltda.	PAMPULHA	07/05/08 - 10:24:19	150
Viação Sidon Ltda.	DEZ	07/05/08 - 10:30:39	151
Viação Anchieta Ltda.	DOM PEDRO II	09/05/08 - 13:55:46	152
Milênio Transportes Ltda.	PAMPULHA	09/05/08 - 13:56:24	153
Via BH Coletivos Ltda.	DEZ	09/05/08 - 13:56:56	154

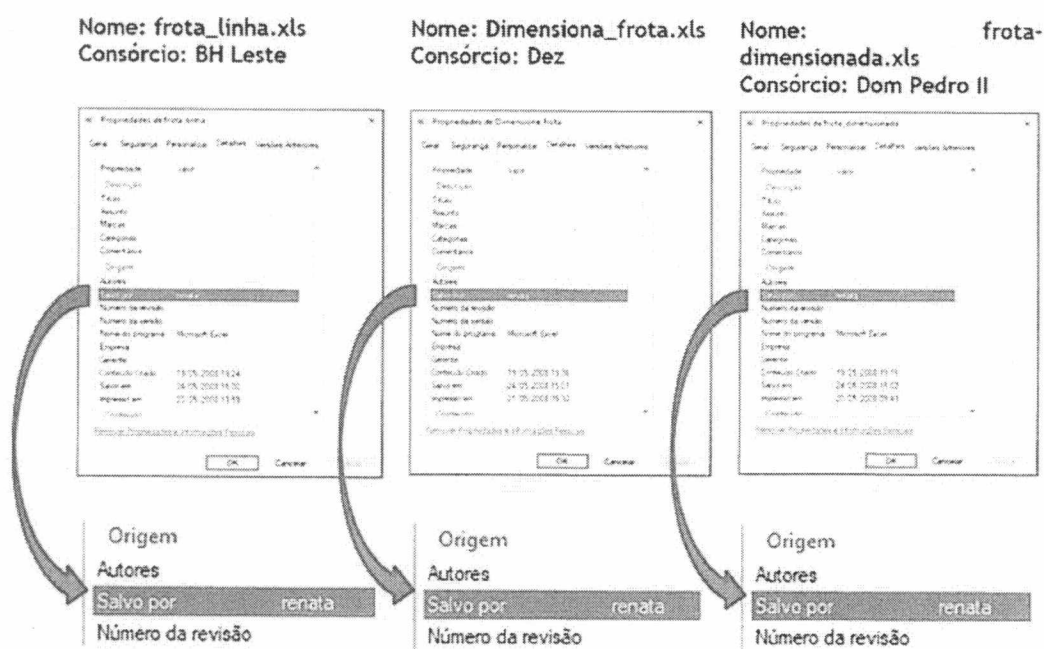
Não é crível que, tomando o dia 07/05/2008 como referência, 5 viações que integram 3 consórcios diferentes e que em tese concorreriam tenham retirado os documentos em um intervalo de 18 minutos.

Ademais, o horário de emissão dos documentos mostra um curtíssimo intervalo entre uma emissão e outra, o que aponta para um mesmo agente realizando todos os procedimentos referentes à documentação dos supostos concorrentes.

7.4. DO SALVAMENTO DOS ARQUIVOS PELA MESMA PESSOA

Corroborando os elementos de prova que já indicam que todas as propostas partiram de um mesmo responsável por sua elaboração, com vencedores previamente escolhidos e nos termos acordados entre os empresários do transporte coletivo, soma-se o fato que a mesma pessoa salvou a proposta técnica entregue por 3 concorrentes: Consórcio Dez, Consórcio BH Leste e Consórcio Dom Pedro II.

Em análise das propriedades dos arquivos, constata-se que a Sra. Renata, identificada posteriormente como Sra. Renata Avelar Barra Righi, filha do engenheiro André Barra e empregada na TECNOTRAN como a responsável pela modificação dos arquivos.



Cabe ressaltar que apenas uma pessoa modificou/salvou os arquivos tanto de consórcios vencedores como de consórcio que perdeu a licitação, o que demonstra

o completo domínio dos envolvidos sobre os dados enviados e consequentemente a descaracterização de efetiva concorrência.

Ainda atuando em favor do cartel, a análise revela que todos os arquivos de todas as 6 concorrentes foram salvos em apenas duas datas e com intervalo de tempo ínfimo, apontando claramente que foram modificados por apenas uma pessoa.

Essa mesma pessoa salvou 21 arquivos de 4 concorrentes distintas em um intervalo de apenas 43 minutos no dia 21/05/2008. Ainda, salvou 62 arquivos no dia 24/05/2008 de todas as 6 concorrentes entre as 14:44 e as 17:09.

Nome do arquivo	Consórcio	Data de modificação	DOC.
itinerarios.xls	BH Leste	21/05/2008 20:24	19
carregamento.xls	BH Leste	21/05/2008 20:26	20
fator_rot.xls	BH Leste	21/05/2008 20:26	21
rotas3.xls	Dez	21/05/2008 20:39	22
fator_rotatividade.xls	Dez	21/05/2008 20:43	23
itinerario.xls	Dez	21/05/2008 20:43	24
Demonstrativo de carregamento.xls	Dez	21/05/2008 20:45	25
roteamento da OD.xls	Dom Pedro	21/05/2008 20:47	26
itinerários das linhas.xls	Dom Pedro	21/05/2008 20:49	27
fatores de rotatividade.xls	Dom Pedro	21/05/2008 20:50	28
Composição da demanda carregada.xls	Dom Pedro	21/05/2008 20:52	29
PROPOSTA RTS 01.pdf	Pampulha	24/05/2008 14:44	30
PROPOSTA RTS 02.pdf	BH Leste	24/05/2008 14:57	31
Quilometragem_DU.xls	BH Leste	24/05/2008 14:59	32
viagens_centrais.xls	BH Leste	24/05/2008 14:59	33
viagens_du.xls	BH Leste	24/05/2008 14:59	34
PROPOSTA RTS 03.pdf	Dez	24/05/2008 15:00	35
frota_linha.xls	BH Leste	24/05/2008 15:00	36
Nro_viacens_centro.xls	Dez	24/05/2008 15:00	37
viagens_linha.xls	Dez	24/05/2008 15:00	38
PROPOSTA RTS 04.pdf	Dom Pedro	24/05/2008 15:01	39
Dimensiona_frota.xls	Dez	24/05/2008 15:01	40
Prod_km.xls	Dez	24/05/2008 15:01	41
Viagens na área central.xls	Dom Pedro	24/05/2008 15:01	42
frota-dimensionada.xls	Dom Pedro	24/05/2008 15:02	43
Quilometragem dimensionada.xls	Dom Pedro	24/05/2008 15:02	44
dimensionamento de viagens.xls	Dom Pedro	24/05/2008 15:02	45
Rede 4 Anexo 3.pdf	Valadarense	24/05/2008 16:33	46
Rede 4 OD_nao_carregado.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	47
Documento Rede 4.doc	Valadarense	24/05/2008 16:33	48
Rede 4 Anexo 2.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	49
Rede 4 Anexo 4.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	50
Rede 4 Anexo 5.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	51
Rede 4 Anexo 6.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	52
Rede 4 Anexo 7.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	53
Rede 4 Anexo 8.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	54
Rede 4 Anexo 9.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	55

Nome do arquivo	Consórcio	Data de modificação	DOC.
Rede 4 Anexo 10.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	56
Rede 4 Anexo 11.xls	Valadarense	24/05/2008 16:33	57
RTS 3 Anexo V.pdf	Via Urbana	24/05/2008 16:50	57
Pares não carregados.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	59
RTS 3 Anexo I.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	60
RTS 3 Anexo II.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	61
RTS 3 Anexo III.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	62
RTS 3 Anexo IV.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	63
RTS 3 Anexo IX.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	64
RTS 3 Anexo VI.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	65
RTS 3 Anexo VII.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	66
RTS 3 Anexo VIII.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:50	67
RTS-3_Proposta_tecnica.doc	Via Urbana	24/05/2008 16:50	68
RTS 2 Anexo V.pdf	Via Urbana	24/05/2008 16:57	69
Pares não carregados.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	70
RTS 2 Anexo I.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	71
RTS 2 Anexo II.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	72
RTS 2 Anexo III.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	73
RTS 2 Anexo IV.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	74
RTS 2 Anexo IX.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	75
RTS 2 Anexo VI.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	76
RTS 2 Anexo VII.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	77
RTS 2 Anexo VIII.xls	Via Urbana	24/05/2008 16:57	78
RTS-3_Proposta_tecnica.doc	Via Urbana	24/05/2008 16:57	79
RTS 1 Anexo V.pdf	Via Urbana	24/05/2008 17:09	80
Pares não carregados.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	81
RTS 1 Anexo I.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	82
RTS 1 Anexo II.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	83
RTS 1 Anexo III.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	84
RTS 1 Anexo IV.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	85
RTS 1 Anexo IX.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	86
RTS 1 Anexo VI.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	87
RTS 1 Anexo VII.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	88
RTS 1 Anexo VIII.xls	Via Urbana	24/05/2008 17:09	89
RTS-1_Proposta_tecnica.doc	Via Urbana	24/05/2008 17:09	90

7.5. DA AUTENTICAÇÃO SEQUENCIAL EM CARTÓRIO

Não apenas a elaboração das propostas foi claramente concentrada em uma figura como forma de garantir o resultado desejado na licitação, mas também outros pontos da preparação dos documentos apresentados, como a autenticação dos documentos das supostas concorrentes.

Os documentos das empresas Urca, Auto Omnibus, Praiamar, Trancid, Valadarense e Sagrada Família, foram autenticados sequencialmente pelo Cartório do 8º Ofício de Notas. Desse modo, empresas integrantes dos 2 consórcios derrotados e de 3 dos 4 consórcios vencedores usaram um mesmo agente para preparar toda a documentação.

DOCUMENTO APRESENTADO PELA EMPRESA	CONSÓRCIO	SELO N.	DIA	HORA	DOC.
Urca Auto Ônibus Ltda.	DOM PEDRO II	AVG 11820	23/05/2008	10:45:29	91
Auto Omnibus Floramar Ltda.	PAMPULHA	AVG 11821	23/05/2008	-	92
		AVG 11822	23/05/2008	-	93
Urca Auto Ônibus Ltda.	DOM PEDRO II	AVG 11824	23/05/2008	10:45:29	94
		AVG 11825	23/05/2008	10:45:34	95
		AVG 11826	23/05/2008	10:45:39	96
		AVG 11827	23/05/2008	10:45:34	97
Praiamar Transportes Ltda. e Trancid - Transporte Coletivo Cidade de Divinópolis Ltda.	VIA URBANA	AVG 11828	23/05/2008	10:47:30	98
		AVG 11829	23/05/2008	10:47:35	99
		AVG 11830	23/05/2008	10:47:36	100
		AVG 11831	23/05/2008	10:47:40	101
		AVG 11832	23/05/2008	10:47:40	102
Empresa Valadarense de Transportes Coletivos Ltda.	VALADARENSE	AVG 11833	23/05/2008	10:47:44	103
		AVG 11834	23/05/2008	10:42:52	104
		AVG 11835	23/05/2008	10:42:56	105
		AVG 11836	23/05/2008	10:43:01	106
		AVG 11837	23/05/2008	10:43:01	107
		AVG 11838	23/05/2008	10:42:44	108
		AVG 11839	23/05/2008	10:42:44	109
Sagrada Família Ônibus S/A	BH LESTE	AVG 11840	23/05/2008	10:42:48	110
		AVG 11841	23/05/2008	10:42:30	111
		AVG 11842	23/05/2008	10:42:35	112

7.6. DEMAIS ERROS QUE APONTAM PARA UM ÚNICO AGENTE

Além disso, a nomenclatura das planilhas de excel seguiu o mesmo padrão para diversas concorrentes, as especificidades das propostas vencedoras, como erros de pontuação foram repetidas por todas as concorrentes, além da idêntica repetição de erros como páginas em branco referentes ao mesmo item, para todas as vencedoras.

A identidade de erros e de formatação também é observada nas propostas derrotadas, inclusive promovendo exatamente as mesmas modificações em documento cujo modelo foi disponibilizado pela BHTRANS, o que aponta mais uma vez para um único agente com controle completo de todas as propostas.

7.7. DO DESCUMPRIMENTO DO EDITAL

O edital da concorrência pública 131/2008 traz em seu item 7, as condições gerais de participação, das quais destaco:

"7. DAS CONDIÇÕES GERAIS DE PARTICIPAÇÃO

(...)

7.2.1. Os CONCORRENTES que optarem por participação em consórcio, além da documentação já indicada, obrigam-se-ão, ainda, a apresentar compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados, com indicação da empresa líder responsável pelo consórcio e da proporção da participação de cada um, observadas as seguintes normas:

I. a liderança do consórcio caberá, obrigatoriamente, à empresa nacional que comprovar experiência na prestação de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus;

II. é solidária a responsabilidade dos integrantes pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação quanto na de execução do contrato;

III. a empresa que optar por participar em consórcio não poderá concorrer, nesta licitação, como integrante de outros consórcios ou isoladamente, ainda que em RTS(s) distintas;

IV. (...)"

O edital é claro ao impedir a participação dos mesmos sócios em empresas de consórcios distintos, uma vez que não há qualquer sentido ou interesse público em que uma empresa concorra contra si própria.

Apesar da clara proibição, constatamos diversos sócios em comum, tanto pelos documentos apresentados quanto pelo depoimento das testemunhas dessa Comissão.

As empresas Coletivos Boa Vista Ltda., Via BH Coletivos Ltda., Viação Anchieta Ltda. e Milênio Transportes Ltda. integram respectivamente os consórcios BH Leste, Dez, Dom Pedro II e Pampulha. No entanto, TODAS as empresas têm os mesmos proprietários em flagrante violação ao edital.

A coincidência entre sócios/proprietários se repete em pelo menos outras 13 empresas que participaram da concorrência 131/2008, sendo impossível que o fato não fosse percebido com um mínimo de diligência. Isso porque a arrogância da organização criminosa, tão certa de sua impunidade, que concorrentes apresentavam o mesmo endereço como sendo sede de suas empresas. A título de exemplo: a empresa Rodopass, vencedora do certame, apresentou o mesmo endereço da empresa Valadarense, que perdeu.

Note-se que, por tratar-se de empresas de grande porte, erros grosseiros como esses apontados seriam fatalmente objeto de impugnação e recurso, tendo em vista o acesso dos empresários a escritórios e advogados de grande renome.

No entanto, ficou claro que o transporte público coletivo de passageiros em Belo Horizonte é um assunto de família, ocorrendo inclusive as chamadas “reuniões de herdeiros”, em que os filhos e parentes dos proprietários juntavam-se para discutir desde os fluxos de informações, até orientações para furto de água e energia elétrica, que eram inclusive registradas em ata, como será mostrado adiante.

7.8. DA AUSÊNCIA DE QUESTIONAMENTO

Mesmo diante desse volume de informações apresentadas, não houve qualquer questionamento pela administração pública sobre o flagrante descumprimento do edital. É impossível que servidores públicos designados especificamente para a função de fiscalização do certame não tenham se atentado aos inúmeros descumprimentos.

A Dra. Cristiana Fortini, atual advogada do SETRA era, à época do procedimento licitatório, lotada na Procuradoria-Geral do Município. Muito embora a Comissão tenha tentado oportunizar sua oitiva, a justiça concedeu habeas corpus para desobrigar ao comparecimento.

O Procurador Geral do Município à época, Marco Antônio Rezende, em resposta a questionamento, da vereadora Bella Gonçalves, que perguntou qual o papel de Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva na licitação de 2008, disse que ela tinha conhecimento do que estava sendo tramitado e participou da construção do parecer para contratação do escritório de advocacia especializado, mas não tinha um papel específico.

Ainda, segundo o Procurador-Geral, “Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva Cristiana é uma jurista de renome nacional, com larga experiência.”. No entanto, muito embora todo seu conhecimento jurídico, deixou a advogada de apontar os erros grosseiros aqui apontados.

Causa espanto que profissional de tamanho renome e capacidade não tenha se atentado para a clareza das ilegalidades e flagrantes violações ao edital.

Também chama atenção que nenhuma das concorrentes tenha movido qualquer tipo de recurso na concorrência cujos valores dos contratos somavam mais

de 16 bilhões de reais, e se encerrou em menos de 4 meses, mesmo com a clareza da desconformidade da documentação.

A partir da celebração do contrato, teve início a operação das empresas sem qualquer tipo de controle pelo município, objetivando obter o maior lucro possível e repartir entre todos os interessados.

Mesmo os perdedores, vez que detinham participação em outras empresas, passam a lucrar com o transporte público em uma atuação obscura que deu origem ao termo “caixa preta da BHTrans”, uma vez que o controle das informações era detido apenas pelo grupo criminoso.

8. DA REALIZAÇÃO DA REVISÃO TARIFÁRIA

Avançando ao fato que escancarou ainda mais a arrogância e prepotência dos empresários de ônibus, importante demonstrar como não só a concorrência, mas como toda a execução do contrato é fraudulenta, fato que só foi possível com a atuação ativa de funcionários públicos para assegurar as vantagens indevidas aos consórcios de transporte público.

O contrato firmado com as empresas vencedoras da concorrência pública 131/2008 prevê duas formas de alteração da tarifa: pela aplicação da fórmula paramétrica e pela revisão tarifária, que deve obrigatoriamente ocorrer no intervalo de 4 em 4 anos, conforme transcrevo:

“Cláusula 22 – DA REVISÃO TARIFÁRIA

22.1 A cada 4 (quatro) anos contados do início da operação dos serviços, o poder concedente realizará processo de revisão tarifária com o objetivo de repassar ao valor da tarifa os ganhos de produtividade obtidos pela concessionária.

22.2 para efeitos dessa cláusula, são considerados ganhos de produtividade entre outros:

(i) a redução dos custos na prestação dos serviços, fruto da racionalização da operação e da instalação do SITBus

(ii)....

22.4 Os ganhos de produtividade serão divididos na seguinte proporção:

(i) 50% serão apropriados pela concessionária

(ii) 50% serão apropriados pela tarifa.”

No momento da revisão tarifária utiliza-se a fórmula: Razão de produtividade = Receita de Produtos (receita líquida da concessionária)/ Custo dos Fatores de Produção (custos operacionais).

Assim, a eficiência da operação teria impacto tanto na tarifa, como no retorno para os concessionários. No entanto, a completa ausência de controle do sistema de transporte coletivo, somado a servidores públicos corruptos nos cargos de direção da BHTRANS, resultou numa “constatação” de prejuízo das empresas de ônibus que beira o ridículo.

Conforme instrumento do contrato, foi realizado procedimento licitatório no ano de 2018 para seleção de empresa especializada para realizar a revisão tarifária dos contratos. Inclusive o fato foi noticiado à imprensa pelo prefeito que se tratava da abertura da caixa preta, tal como havia prometido em campanha.

No entanto, ao fiscalizar a efetiva realização do serviço contratado, esta Comissão se deparou com mais uma manobra criminoso que resultou em prejuízo imediato superior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) aos cofres municipais.

Ademais, tendo sido o relatório aceito pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, restaria configurado um precedente para que as empresas cobrassem judicialmente o município em razão do desequilíbrio que o relatório apontava. Prém, trata-se de mais um documento produzido para dar ares de legalidade ao modelo de transporte coletivo em vigor desde 2008.

8.1. DOS VÍCIOS DA CONSULTORIA

Aprofundamos neste capítulo a análise das diversas irregularidades dos trabalhos realizados pela Maciel Consultores. Ficam demonstrados, ponto a ponto, todos os diversos elementos que comprovam que a realização do serviço não seguiu os parâmetros do instrumento convocatório, não podendo a BHTrans considerar que o objeto da licitação foi efetivamente entregue.

8.2. DO DESCUMPRIMENTO DO OBJETO DO CONTRATO DA LICITAÇÃO

Conforme explicitado em momento anterior, a revisão tarifária é uma obrigação decorrente do contrato de concessão. A revisão tem por objetivo apurar os custos reais do sistema de transporte no município de Belo Horizonte.

Transcrevo parte do objeto do edital da licitação 002/2017:

"2.1. Contratação de empresa especializada para prestar serviços de auditoria e de verificação independente compreendendo os seguintes itens:

a) auditoria independente contábil e/ou financeira das 4 (quatro) CONCESSIONÁRIAS do serviço de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte, com extensão ao TRANSFÁCIL, abrangendo os últimos 4 (quatro) anos, 2013 a 2016.

b) estudos econômicos financeiros utilizando a mesma metodologia aplicada na 1ª Revisão Tarifária e Contratual, mas não se limitando a ela, para o quadriênio 2013 – 2016, com foco específico no processo de Revisão Tarifária quadrienal definido nos referidos Contratos de Concessão.

c) avaliação da Taxa Interna de Retorno (TIR) das concessões, a partir de custos, receitas e investimentos apurados mês a mês durante toda a vigência dos contratos, individualmente para cada consorciada e em conjunto para todo o sistema de transporte público coletivo e convencional de passageiro por ônibus de Belo Horizonte, demonstrando o respectivo impacto na tarifa.

d) (...)"

O anexo 1 da supracitada concorrência traz o projeto básico, e detalha no item 1 o objeto que a auditoria deve ser contábil e financeira, a despeito da aparente alternativa trazida no item 2.1 transcrito, como se verifica:

"1. OBJETO:

1.1. Contratação de empresa especializada para prestar serviços de auditoria e de verificação independente compreendendo os seguintes itens:

a) auditoria independente contábil e financeira das 4 (quatro) CONCESSIONÁRIAS do serviço de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte, com extensão ao TRANSFÁCIL, abrangendo os últimos 4 (quatro) anos, 2013 a 2016;

b) estudos econômicos financeiros utilizando a mesma metodologia aplicada na 1ª Revisão Tarifária e Contratual, mas não se limitando a ela, para o quadriênio 2013 – 2016, com foco específico no processo de Revisão Tarifária quadrienal definido nos referidos Contratos de Concessão.

c) avaliação da Taxa Interna de Retorno (TIR) das concessões, a partir de custos, receitas e investimentos apurados mês a mês durante toda a vigência dos contratos, individualmente para cada consorciada e em conjunto para todo o sistema de transporte público coletivo e convencional de passageiro por ônibus de Belo Horizonte, demonstrando o respectivo impacto na tarifa."

O item 2 traz o detalhamento do objeto, apresentando inclusive as medidas obrigatórias em cada uma das fases:

"2.1. Prestação de serviços de auditoria independente contábil e financeira das 4 (quatro) CONCESSIONÁRIAS do serviço de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte, com extensão ao TRANSFÁCIL, abrangendo os últimos 4 (quatro) exercícios, quais sejam, 2013 a 2016, compreendendo:

a) avaliação do Balanço Patrimonial e das Demonstrações Financeiras, a partir dos sistemas de compras e armazenamento de material, do controle das disponibilidades financeiras, e os respectivos registros contábeis, fiscais de pessoal, de materiais e gerenciais, de cada uma das 4 CONCESSIONÁRIAS e do TRANSFÁCIL.

b) avaliação de todas as receitas da concessão, em especial, as receitas tarifárias, receitas de mídia, venda de casco de cartões, créditos vencidos e não revalidados, receitas de atividades associadas ao sistema suplementar e Metrô, receitas de aplicações financeiras, receitas de vendas de veículos usados, baixados do sistema, dentre outras, de cada uma das 4 CONCESSIONÁRIAS e do TRANSFÁCIL.

c) avaliação de todos os custos da concessão incorridos na prestação dos serviços, em especial, os custos operacionais (fixos e variáveis), impostos e taxas, dentre outros, de cada uma das 4 CONCESSIONÁRIAS e do TRANSFÁCIL.

d) avaliação de todos os investimentos realizados para a prestação dos serviços, em especial, com garagens, veículos e tecnologia (SITBUS), dentre outros, de cada uma das 4 CONCESSIONÁRIAS, e do TRANSFÁCIL.

e) verificação da situação fiscal das Concessionárias no âmbito municipal, estadual e federal.

f) verificação da movimentação bancária das concessionárias e do TRANSFÁCIL.

g) verificação das onerações e/ou desonerações incidentes sobre a prestação dos serviços concessionados.

2.1.1. Produção de relatório crítico confrontando os custos, receitas e investimentos efetivamente auditados pela Contratada com os custos, receitas e investimentos informados pelas Concessionárias à BHTRANS com o objetivo de verificar a confiabilidade das informações, apontando possíveis inconformidades nas contas e sugerindo melhorias que possam ser implementadas nos procedimentos de controle da BHTRANS sobre as CONCESSIONÁRIAS."

e:

"2.3.2. Os custos operacionais deverão ser discriminados, mês a mês, de maneira a apresentar os valores resultantes de cada um dos principais grupos de despesas, conforme a seguinte estrutura:

Item	Custo
A	Combustível e Arla
B	Lubrificante
C	Rodagem
D	Peças e Acessórios
I	Custo Variável sem Impostos (A+B+C+D)
E	Lucro do Capital Investido (E1+E2+E3)
E1	Veículos
E2	Instalações e Equipamentos
E3	Almoxarifado
F	Depreciação
G	Pessoal de Operação
H	Despesas Administrativas
I	Seguros/IPVA
J	Custo do SITBUS
II	Custo Fixo sem Impostos (E+F+G+H+I+J)
K	CGO
III	Custo de Gerenciamento (K)
L	ISS/COFINS/PIS
IV	Impostos
V	Custo Total sem Impostos (I+II)
VI	Custo Total c/ Impostos sem SBE (V+IV-K)
VII	Custo Total

A partir do relatório produzido pela própria empresa que deveria prestar a auditoria, já fica claro a confissão do descumprimento do objeto, e das práticas inadequadas para verificação dos custos.

O edital é claro em determinar a apuração mês a mês de todos estes custos descritos no quadro acima, discriminados por cada uma das empresas que integra qualquer dos 4 consórcios em operação em Belo Horizonte.

No entanto, a Maciel alega que: "Foram realizados 21 (vinte e um) testes para validação dos custos informados pelo SETRABH com base em relatórios extraídos dos sistemas BH03 e Transfácil, **notas fiscais amostrais dos valores dos insumos utilizados pelo SETRABH**, pesquisas de mercado, acordos coletivos, cláusulas contratuais, índices de reajustes, coeficientes de consumo, balancetes analíticos, demonstrações financeiras, folhas de pagamento e guias de recolhimento do FGTS com a finalidade de validar os custos a serem considerados no resultado

final da apuração do resultado de equilíbrio econômico-financeiro. Os testes e os resultados encontrados estão descritos detalhadamente a seguir:”(grifo nosso)

Em completo desrespeito ao determinado no edital, a consultoria fez uma análise comparativa entre valores encontrados na auditoria anterior e valores apresentados pelas empresas auditadas, deixando de cumprir o objeto contratado, vez que não houve análise mês a mês.

Conforme se extrai do relatório final apresentado pela Maciel, extrai-se que:

“Comparação dos valores totais de Combustível informados pelo SETRABH com os valores totais das notas fiscais dos meses de maio e outubro de 2013, janeiro e julho de 2014, março e setembro de 2015 e agosto e dezembro de 2016, por amostragem.

Solicitamos composição das notas fiscais dos meses de maio e outubro de 2013, janeiro e julho de 2014; março e setembro de 2015 e agosto e dezembro de 2016 para confrontarmos com o valor total de combustível informado pelo SETRABH na planilha Custo Padrão e com as notas fiscais.

Resultado: Não encontramos divergências nos procedimentos efetuados.”

Por óbvio, a análise desse período descrito no edital e com o nível de detalhamento exigido jamais poderia ser acomodado em 58 páginas. A BHTRANS, por meio dos responsáveis pelo acompanhamento do contrato, se manifestou apenas para “concordar com os testes realizados”.

8.3. DAS NOTAS FISCAIS ANALISADAS

Outra evidência de ação criminosa e em conluio com as empresas auditadas e servidores públicos que deveriam zelar pelo bom uso dos recursos públicos e cobrar o efetivo cumprimento do objeto contratado pode ser observada a partir das notas fiscais efetivamente auditadas.

A empresa Maciel quando deveria, como já exaustivamente demonstrado, apurar mês a mês todos os custos listados, limita-se a solicitar notas fiscais dos meses de maio e outubro de 2013, janeiro e julho de 2014, março e setembro de 2015 e agosto e dezembro de 2016.

Apesar disso, a suposta auditoria aceitou notas enviadas nos meses de janeiro, fevereiro, março, abril, novembro e dezembro de 2013, janeiro, novembro e dezembro de 2014, fevereiro, agosto, outubro e novembro de 2015, e janeiro,

novembro e dezembro de 2016. **Ou seja: as empresas teoricamente auditadas escolheram quais os documentos e referentes a quais meses para envio, fato que não foi contestado nem pela auditoria e nem pela BHTRANS.**

Inclusive, o trabalho que deveria ser acompanhado passo a passo por uma equipe de servidores da empresa de transportes e trânsito de Belo Horizonte foi objeto de uma notificação para prestação de esclarecimentos de n. BHTRANS – DPR/ETER 503/2019 em que questionou:

“9) As notas fiscais de combustível disponibilizadas por cada empresa operadora consorciada foram validadas a partir da quilometragem produzida no transporte coletivo de Belo Horizonte? Para casos onde o quantitativo de litros ficou acima dos valores referenciais, qual foi o procedimento adotado?”

Resposta da Maciel Consultores à questão 9: Examinamos as notas fiscais de combustíveis com base na amostragem, porém em nosso planejamento não englobou a análise referida na questão supracitada.”

Nota-se que o serviço prestado pela empresa Maciel Consultores não foi orientado nem pelo edital, nem pela BHTrans. Foi, na verdade, um relatório escandaloso para apontar o valor da passagem em R\$ 6,35 e beneficiar as empresas de ônibus.

8.3.1. DAS NOTAS FISCAIS ACEITAS PARA INFLAR O CÁLCULO DOS CUSTOS DO TRANSPORTE EM BH

Muito embora a análise tenha se dado por amostragem, de amostras escolhidas pelas empresas auditadas ressalte-se, a Maciel considerou como válidas diversas notas fiscais inaptas, em um serviço completamente incompatível com uma empresa de auditoria, o que indica mais uma vez que o aparato municipal foi mobilizado para mais um teatro de aparências.

A NF 97538 emitida para a empresa Turilessa Ltda aponta a venda de 30 mil litros de combustível. No entanto, a empresa contratada para fazer o frete do combustível comprado tem sede no município de Uberlândia, o que não faz nenhum sentido econômico, vez que a distribuidora está em Betim, município adjacente a Belo Horizonte.

Nota-se, no entanto, no campo dos Dados Adicionais, que o combustível foi efetivamente entregue na cidade de Uberlândia, em endereço em que existe

garagem da Autotrans Transportes Urbanos e Rodoviários Ltda, que pertence ao mesmo grupo empresarial de concessionárias de Belo Horizonte, com destaque para a família Lessa.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES
Informações do Fisco: 2055. Lacre: 1004460441-01/02/03/04/05/06/07/08/09/10/11/12/13/14/15/16/17/18. ICMS Retido conf. Anexo IV do Decreto 43.080/02. Carga conf. Parag 2º. Claus 18º do Conv 110/07. Produto:24241801 /BC ICMS OR:25.231,53 /ICMS OR:3.784,73 / 24317801 50.463,06 7.569,46 Informações do Contribuinte: RECEBIMENTO IMPLICA RECONHECIMENTO DE ENTREGA EM TANQUES LACRADOS, COM LACRES MENCIONADOS, E QUANTIDADE/QUALIDADE CONF REGULAMENTO APLICÁVEL OU ACORDADO. 1202 - PROD.ADEQUAD.ACOND.P/SUORTAR RISCOS NORMAIS DE CARGA, DESCARGA, TRANSBORDO E TRANSPORTE. "Solicite FISPGs de acordo com Decreto nº 2657, de 03/07/1998." Horário de Atendimento Segunda a Sexta :07:00 às17:00 Sábados :07:00 às17:00 DOC.FORNECIMENTO : 8016683639 / Local de entrega: TURILESSA LTDA Endereço:R ANA CARDOSO DA SILVA, 309 *SANTA L UZIA *38408-756 *UBERLANDIA *MG VIA TRANSPORTE - RODOVIÁRIO CIF CÓDIGO :10 TRANSPORTE :1004460441 QUANTIDADE :18 NUM.FREGUES :0001019520 FATURAMENTO : 0916391527 NUM DOCUMENTO : 6023962917 Fatura: 97538/01 R\$ 70281,80 29.12.2014 / Placa Veículo: FDC4560* Placa Caval: EQK6806 SP

Em nova fraude envolvendo a Turilessa, a NF 507198 registra a venda de 30 mil litros para esta empresa. No entanto, no campo dos Dados Adicionais, novamente verifica-se que o local de entrega do combustível foi o município de Montes Claros. No endereço de entrega, novamente constata-se garagem de empresa do mesmo grupo, nesse caso a Saritur Santa Rita Transporte Urbano e Rodoviário Ltda.

DADOS ADICIONAIS	
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES	
Informações do Fisco: 2055. Lacs: 1004651747-01/02/03/04/05/06/07/08/09/10/11/12. ICMS Retido conf. Anexo XV	
Decreto 43.060/02. Carga conf. Parag 2º, Claus 18º do Conv 110/07. Produto:24241801 /BC.ICMS OR:79.629,19	
ICMS OR:11.944,38 / Informações do Contribuinte: RECEBIMENTO IMPLICA RECONHECIMENTO DE ENTREGA EM TANQUES	
CRADOS, COM LACRES MENCIONADOS, E QUANTIDADE/QUALIDADE CONF REGULAMENTO APLICÁVEL OU ACORDADO. 1202 -	
MOD.ADEQUAD.ACOND.P/SUORTAR RISCOS NORMAIS DE CARGA, DESCARGA, TRANSBORDO E TRANSPORTE. *Solicite FISPQs de	
Bordo com Decreto nº 2657, de 03/07/1998.* Horário de Atendimento Segunda a Sábado : -C 7H AS 17H	
C.FORNECIMENTO : 8017257832 / Local de entrega: TURILESSA LTDA Endereço:AV CORACAO DE JESUS, 219 *CENTRO *39	
3-170 *MONTES CLAROS *MG Frete Pagável Diretamente ao Transportador pelo Destinatário. Placa Carretas:	
G2965 VIA TRANSPORTE :RODOVIÁRIO FOB CODIGO :12 TRANSPORTE :1004651747 QUANTIDADE :12 NUM.FREGUES	
J01001341 FATURAMENTO : 0916966391 NUM DOCUMENTO : 0024837025 Fatura: 507198/01 R\$ 80102,71 14.04.2015 /	
Placa Veículo: GSG2965 Impostos Federais: R\$ 0,00 Impostos Estaduais: R\$ 11.944,38 Impostos Municipais: R\$	

Entre outras aberrações, diversas notas fiscais foram consideradas válidas para cálculo do custo do transporte de Belo Horizonte sem qualquer relação com o serviço prestado na capital mineira. Há notas de abastecimento em posto de combustível no município de Conselheiro Lafaiete, e até mesmo nota fiscal da empresa Transporte Coletivo Juatuba Ltda, que sequer opera no município.

Ainda, o modus operandi da contratação de empresa com sede em outro município para desvio de combustíveis se repete em diversas ocasiões. Foram contratadas empresas com sede nas cidades de Perdões, Montes Claros, Conselheiro Lafaiete e até mesmo do município de Mirandópolis, cidade do estado de São Paulo.

Corroborando com os indícios descobertos no curso dos trabalhos, destaca-se a ata em que o representante da empresa Spetacular Participações e Empreendimentos Ltda, integrante do consórcio Pampulha, em que aponta a desconformidade de notas de combustível no exercício de 2009:

"Franqueada a palavra a sócia Spetacular por esta foi dito que deixava de aprovar as contas em virtude da ausência de apresentação de documentos, inclusive, da empresa Locabus e demais inconsistências agora enumeradas: a) Foram detectadas várias notas da Petrovila e Replub e não constatou a entrada dos produtos na empresa; b)..."

Foram encontradas mais de 35 notas fiscais nesses moldes indicando uma contratação reiterada de empresas extremamente distantes da capital, a despeito das aquisições terem sido realizadas em município vizinho. O valor do frete para deslocamento Montes Claros – Betim - Belo Horizonte – Montes Claros não faz nenhum sentido em uma atividade empresarial que busca o lucro, quanto mais em uma operação em que os concessionários alegam reiteradamente prejuízo.

Muito embora a auditora alegue em depoimento a esta CPI que algumas notas não foram consideradas, (e nesse momento importante chamar atenção para a falta de clareza e completo despreparo durante a oitiva), não há qualquer apontamento no relatório de notas rasuradas ou da desconformidade do envio com os meses solicitados.

Ao alegar que algumas notas apresentadas não foram levadas em consideração, confessa a Maciel que não analisou os custos mês a mês.

Se as notas foram efetivamente desconsideradas, não há qualquer apontamento no relatório da sua completa impropriedade para fins de auditoria, nem a solicitação de novo envio. A consultoria, ou prontamente ignorou o fato, ou dolosamente acobertou em seu relatório os indícios claros de desconformidade dos gastos apresentados com combustível.

8.3.2. DOS VALORES PAGOS POR EMPRESAS DO MESMO CONSÓRCIO

Em outro forte indício de desvios de combustível e contabilidade paralela, necessário demonstrar que diversas empresas pertencentes aos mesmos consórcios, adquiriram combustível na mesma data, no mesmo distribuidor, mas com valores diferentes.

Em 16/05/2015, duas empresas do consórcio Pampulha compraram combustível no mesmo distribuidor. A primeira pagou R\$ 2,57 por litro, enquanto a segunda pagou R\$ 2,67 por litro. As duas adquiriram 15 mil litros de combustível, mas uma empresa do mesmo consórcio pagou mais de R\$ 1.500,00 pela mesma compra que a sua consorciada.

Encontramos situações em que a variação foi de R\$ 0,19 centavos por litro em compras realizadas na mesma data e na mesma distribuidora. Ora, uma das vantagens das operações em consórcio é o aproveitamento de preços entre todos os integrantes, possibilitando maior eficiência no processo de compras. Se os valores cobrados na mesma data e pela mesma quantidade apresentam tamanha variação, é mais um fato que aponta para a utilização de artifício para que o combustível utilizado em outras cidades seja computado como custo da operação em Belo Horizonte, sendo a variação exagerada direcionada a acobertar o frete para outra localidade.

Aquisição de Óleo Diesel B S10 em 31.05.17 - Petrobras Distribuidora S.A. - CNPJ 34.274.233/0025-71:						
NF. N.	Concessionária	Consórcio	Qtd. de litros	Valor da NF	Valor por litro	DOC.
2372129	Coletivos São Lucas Ltda.	Dez	20.000	R\$51.230,00	2,5615	83
2372447	Urca Auto Ônibus Ltda.	Dom Pedro II	25.000	R\$64.340,00	2,5736	84
2372226	Via BH Coletivos Ltda.	Dez	15.000	R\$38.700,00	2,5800	85
2372523	São Cristóvão Transportes Ltda.	Dom Pedro II	10.000	R\$25.998,00	2,5998	86
2372161	Viação Globo Ltda.	BH Leste	10.000	R\$26.115,00	2,6115	87
2372293	Viação Sandra Ltda.	Pampulha	15.000	R\$39.309,00	2,6206	88
2372323	Viação São Geraldo Ltda.	BH Leste	10.000	R\$27.502,00	2,7502	89
2372324	Viação São Geraldo Ltda.	BH Leste	5.000	R\$13.751,00	2,7502	90

8.4. DOS VALORES DE GARAGEM

Outra apuração que claramente não foi realizada trata dos valores com a locação das garagens dos veículos. Os valores cobrados para locação do espaço para aproximadamente 30 veículos varia de R\$ 34.000,00 (trinta e quatro mil reais) a R\$ 202.000,00 (duzentos e dois mil reais). Em outro caso apurado, o aluguel do espaço para aproximadamente 120 veículos varia de R\$ 58.000,00 (cinquenta e oito mil reais) a até R\$ 328.000,00 (trezentos e vinte e oito mil reais).

Apesar dos indícios claros de que há desconformidade entre os valores informados e os valores realmente gastos, a Maciel ficou silente, agarrando-se ao argumento que não estaria no escopo do objeto, o que é claramente desmentido pela leitura do instrumento já acostado anteriormente.

Para a verificação da conformidade dos valores, a Maciel Consultores aceitou documento do SETRA-BH como sendo um laudo de avaliação válido para aferir a compatibilidade dos valores.

Chama atenção que o documento enviado pelo SETRA reproduz de forma idêntica os valores informados pelas empresas com uma precisão ímpar para determinar os valores em milhares e centenas.

Laudo de Avaliação Locação das Garagens - Novembro/2017			Validação	
DVA Perícias e Avaliações			Laudos de Avaliação Locação	
Empresas/Garagens	Endereço	Valor (R\$) Locação/Mês	Valor (R\$)	REF.
Auto Onibus Nova Suíça Ltda	Rua José Cláudio Rezende, Nº 371, Bairro Estoril, BH, Cep: 30455-590	214.700,00	214.700,00	GA-1.1
Salvadora Empresa de Transportes Ltda				
Auto Ônibus Floramar Ltda	Rua Ouricuri, Nº 320, Bairro Floramar, BH, Cep: 31840-030	120.800,00	120.800,00	GA-1.2
Bettania Ônibus Ltda	Rua Úrsula Paulino, Nº 1.603, Bairro Betânia, BH, Cep: 30580-000	58.000,00	58.000,00	GA-1.3
Autobus Transportes Urbanos Ltda	Av. Perimetral, Nº 1.130, Bairro Jatobá, BH, Cep: 30580-353	28.700,00	28.700,00	GA-1.4
Viação Anchieta Ltda	Av. Trinta e Um de Março, Nº 133, Bairro Dom Cabral, BH, Cep: 30535-000	84.200,00	84.200,00	GA-1.5
Coletivos Boa Vista Ltda				
Via Bh Coletivos Ltda	Av. Trinta e Um de Março, Nº 209, Bairro Dom Cabral, BH, Cep: 30535-000	41.600,00	41.600,00	GA-1.6
Milênio Transportes Ltda	Av. Presidente Juscelino Kubitschek, Nº 675, Bairro: Cerejeira (Justinópolis), Ribeirão das Neves, CEP: 33902-010	124.200,00	124.200,00	GA-1.7
S&M Transportes S/A - Unidade Nova Vista	Av. Amália, Nº 286, Bairro Nova Vista, Sabará, Cep: 34710-620	78.170,00	78.170,00	GA-1.8
S&M Transportes S/A - Garagem Ana Lúcia (Antiga Turilessa Ltda)	Rua Mercúrio, Nº 310, Bairro: Ana Lúcia, Sabará, Cep: 34710-180	75.400,00	75.400,00	GA-1.9
S&M Transportes S/A - Garagem Goiânia (Matriz)	BR 262 Km 26, S/N, Bairro Goiânia, BH, Cep: 31940-650	112.800,00	112.800,00	GA-1.10
Urcal Auto Ônibus Ltda		105.700,00	105.700,00	

8.5. DA TROCA DE AUDITORES

Outro fato que foi completamente ignorado pela comissão responsável por acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos de consultoria foi a completa alteração no quadro de auditores. Nenhum dos profissionais apontados no momento da licitação assinou o relatório produzido.

Aliás, a auditora que assina o relatório reconheceu em depoimento que jamais havia realizado auditoria em sistemas de transporte, o que ficou muito claro tendo em vista o desconhecimento demonstrado sobre a matéria.

Novamente, não há qualquer questionamento pelo Poder Público da capacidade técnica dos auditores substitutos.

8.6. DA CONCLUSÃO E ACEITE PELA BHTRANS

O relatório final apresentado é um trabalho completamente desconexo do objeto exigido no edital. O que deveria ser a apuração dos custos efetivos do transporte público foi transformado em um documento para avalizar o pedido de aumento de passagens pelos empresários.

Mesmo diante da apresentação de relatório em completa desconformidade com o objeto contratado, o serviço foi considerado pela BHTRANS como prestado e o pagamento à empresa, autorizado.

Ressalte-se que o próprio prefeito ignorou os resultados obtidos sobre o valor da tarifa, mas ainda assim o município pagou mais de um milhão de reais (exatamente R\$......) pelo trabalho realizado.

Se um dos objetivos era: "... de verificar a confiabilidade das informações, apontando possíveis inconformidades nas contas e sugerindo melhorias que possam ser implementadas nos procedimentos de controle da BHTRANS sobre as CONCESSIONÁRIAS.", fica claro que isso não foi feito, e que o documento é direcionado apenas a sustentar a ganância dos empresários sem qualquer fundamento fático.

9. DAS ANTECIPAÇÕES DE VALES TRANSPORTE

Um dos maiores prejuízos suportados pelo município em razão dessa relação escusa entre empresários e funcionários que deveriam lhes fiscalizar ocorreu em plena pandemia.

Em um cenário de incertezas em razão da propagação do vírus da Covid-19, com a previsão de queda na arrecadação municipal e de aumento de despesas principalmente nas áreas de saúde e assistência social, a BHTrans sugere a antecipação de milhões de reais às empresas de ônibus.

Importante demonstrar que, segundo se extrai do site da prefeitura, o primeiro decreto relacionado à pandemia no município, que "Declara situação anormal, caracterizada como Situação de Emergência em Saúde Pública, no Município de Belo Horizonte em razão da necessidade de ações para conter a propagação de infecção viral, bem como de preservar a saúde da população contra o Coronavírus – COVID-19" só foi publicado no Diário Oficial do Município em 17 de março de 2020 - edição extra.

Apenas 8 dias depois, o então presidente da BHTrans, Senhor Célio Freitas Bouzada, enviou ao Secretário Municipal de Fazenda, o documento DPR/SEFAZ Nº189/2020 em que pede o adiantamento de 5 milhões de reais para as empresas sob a justificativa de “propiciar uma melhoria no fluxo de caixa das concessionárias”.

Já aqui é necessário apontar que o interesse público é tratado de forma secundária, e que o pleito tem como objetivo proporcionar injeção de dinheiro nas concessionárias, por uma via completamente inadequada e sem qualquer amparo fático que justifique a medida.

O documento envia nota técnica em anexo que, em tese, subsidiaria o pedido de antecipação de vale-transporte. No entanto, essa análise de 3 páginas tenta justificar o injustificável, trazendo uma comparação entre os dias 13/03 e 14/03 e os dias 21/03 e 22/03, que transcrevo:

“Em Belo Horizonte, comparando a produção de passageiros transportados nos dias 13/03 (sexta-feira dia útil típico), 14/03 (sábado típico) e 15/03 (domingos típico), na semana anterior às medidas de isolamento da população, com os dias 20/03 (1ª sexta feira útil após o início da pandemia), 21/03 (1º sábado após início da pandemia) e 22/03 (1º domingos após início da pandemia), após as medidas implantadas, a redução de passageiros atingiu 56% para o dia útil, 65% para o sábado e 65% também no domingo.”

Note-se que já no dia 23/03 a nota técnica é assinada, e no dia 25 o ex presidente já encaminha o pleito ao Secretário Fuad Noman.

A agilidade da BHTrans para resolver o alegado problema de fluxo de caixa das concessionárias vai na contramão de todas as medidas da prefeitura de Belo Horizonte, que continuou a exigir o IPTU e as taxas dos imóveis fechados, penalizando os comerciantes e contribuintes enquanto transferia recursos para as abastadas famílias que dominam o transporte coletivo na capital.

Posteriormente, tendo em vista a existência de um documento oficial da Empresa de Transportes e Trânsito “constatando” o prejuízo das empresas, a Administração Pública é pressionada e induzida a firmar um acordo no Tribunal de Justiça de Minas Gerais para antecipação de vales-transporte.

Os valores repassados pelo município somaram R\$ 218.142.857,14.

9.1. DA IMPROPRIEDADE DO OBJETO

Em documento produzido pela própria BHTrans após o início das investigações apontar diversas irregularidades, fica claro que a atuação do então presidente Célio Freitas Bouzada é completamente alheia ao princípio da legalidade administrativa, ignorando os instrumentos corretos para proceder a eventual adequação do equilíbrio econômico financeiro.

Segundo o documento Informação Técnica BHTRANS/SUTP/GCETT N 094/2021:

“A partir do histórico de eventos apresentado, observa-se que a iniciativa para a realização do procedimento de adiantamento de receitas de vale transporte tem início na BHTRANS quando da solicitação exarada pelo então presidente à Secretaria Municipal de Fazenda, por meio do Ofício BHTRANS DPR/SEFAZ nº 189/2020.

Tal solicitação além de desmotivada, haja vista que não se pôde conhecer de registro técnico que apurasse e justificasse os valores solicitados, nos parecer ser ilegítima e imprópria, dadas as informações obtidas até o momento. Explica-se.

A inadequação da solicitação se faz predominantemente por duas razões: em primeiro lugar, por supor a necessidade de “melhoria do fluxo de caixa das concessionárias” em virtude dos impactos da pandemia, uma vez que à época inexistia qualquer pleito de revisão contratual cujo objeto fosse referente ao tema, ou seja, ilegítima por não originar-se de um procedimento regular para reconhecimento de desequilíbrio contratuais. Em segundo lugar, por ainda na eventualidade da necessidade de se adotar medidas de reequilíbrio, tal procedimento não se enquadra no rol das medidas contratuais possíveis, ou seja, imprópria, por não é a forma apropriada para se produzir os efeitos que intencionou – recompor o reequilíbrio contratual.

Isso porque os Contratos de Concessão firmados no âmbito da Concorrência nº 131/2008 não preveem esta modalidade de compra do vale-transporte enquanto uma maneira de remediar possível impacto de redução de demanda no fluxo de caixa das Concessionárias.

Na subcláusula 2.1 do Contrato de Concessão, consta que o equilíbrio econômico-financeiro é a equação econômico-financeira contida na proposta comercial apresentada pela Concessionaria, que determina o equilíbrio entre os encargos, investimentos e riscos assumidos pela Concessionaria, o fluxo de caixa do empreendimento e sua taxa interna de retorno (TIR). Assim, nota-se que eventuais alterações no fluxo de caixa devem ser tratadas no âmbito da revisão contratual (subcláusula 19.1.1), ensejando ou não reequilíbrio do contrato, a partir da devida apuração.

Assim, quando do início das solicitações realizadas pela BHTRANS à Secretaria Municipal de Fazenda – SMFA para repasse de recursos a título de adiantamento de vale transporte, não existia na BHTRANS pleito de reequilíbrio vinculado a possíveis impactos da pandemia no fluxo de caixa das Concessionárias - sendo esta a informação que se tem considerando os documentos aos quais se teve acesso até o momento.”

Dessa forma, fica claro que o meio articulado pelo então presidente Célio Bouzada não encontra qualquer amparo legal, e que teve por único objetivo proporcionar o repasse de valores no menor tempo possível.

9.2. DA IMPOSSIBILIDADE DE AQUISIÇÃO DE VALE TRANSPORTE RESULTAR EM AUXÍLIO FINANCEIRO

Outro ponto que ficou demonstrado com clareza nos depoimentos, é que os valores repassados pelo município a título de adiantamento de passagem foram imediatamente direcionados às concessionárias, em completo descompasso com a referida operação.

O mesmo documento da BHTrans aponta que:

“Dessa forma, considerando que cabe ao agente de liquidação o repasse às concessionárias apenas dos valores apurados em virtude da utilização de créditos nas suas respectivas RTS, não caberia ao TRANSFÁCIL repassar às Concessionárias os valores pagos a título de adiantamento de vale transporte. Isso porque não se pode olvidar que o rendimento da venda antecipada de direitos de viagem constitui receita acessória que deve compor o cálculo de revisão tarifária.”

A TRANSFÁCIL, que deveria custodiar os valores na forma prevista em contrato, fez o repasse imediato das parcelas recebidas, tornando o que em tese deveria ser uma antecipação de compra de vale-transporte a uma injeção de fluxo de caixa nas empresas do transporte da Capital.

As conclusões da própria BHTrans sobre o procedimento iniciado pelo ex presidente são claras:

“- Observação de indícios de impropriedade e ilegitimidade a ser oportunamente apuradas pelas autoridades competentes, uma vez que o procedimento adotado para remediar eventual impacto no fluxo de caixa não figura entre as alternativas contratuais para promover o reequilíbrio contratual e sua motivação não partiu de um pleito de reequilíbrio das Concessionárias.

- Impossibilidade, uma vez que ao agente de liquidação, responsável pela custódia e distribuição de valores aos agentes que compõem o sistema de transporte público coletivo de Belo Horizonte, cabe apenas o repasse de valores correspondentes aos créditos efetivamente utilizados nas respectivas RTS, sendo os rendimentos dos valores provenientes das vendas antecipadas definidos como receitas acessórias, que são revertidas em benefício da modicidade tarifária quando do processo de revisão tarifária.

- Possível inadequação da atuação do agente de liquidação no repasse dos valores às Concessionárias, uma vez que o agente de liquidação é responsável pela custódia e distribuição de valores aos agentes que compõem o sistema de transporte público coletivo de Belo Horizonte, cabendo apenas o repasse de valores correspondentes aos créditos efetivamente utilizados nas respectivas RTS. Assim, os rendimentos dos valores provenientes das vendas antecipadas são definidos contratualmente como receitas acessórias, revertidas em benefício da modicidade tarifária quando do processo de revisão da tarifa."

9.3. DA APROPRIAÇÃO DE VALORES PELA TRANSFÁCIL

Além do desempenho de atividades em desconformidade com a previsão contratual, a TRANSFÁCIL apropriou-se indevidamente de parte dos valores repassados sob o argumento que seriam devidos para custear o serviço prestado aos motoristas do transporte suplementar.

TERMO DE COMPROMISSO DE PAGAR

Pelo presente instrumento eu, XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, brasileiro, casado, motorista profissional, portador da CI nº MG XXXXXXXX SSP/MG e inscrito sob o nº CPF: XXXXXXXXXXXX, residente e domiciliado na Rua: XXXXXXXX, nº XXX – Bairro: XXXXXXXX, Município de XXXXXXXXXX – Minas Gerais – CEP: XXXXXXXXXX perante as testemunhas ao final nomeadas, por este e na melhor forma de direito, declaro que sou um **SOLIDÁRIO DEVEDOR NO STSP** de repasses efetuados ao **SINDICATO DOS PERMISSIONÁRIOS AUTÔNOMOS DO TRANSPORTE SUPLEMENTAR DE PASSAGEIROS DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE – SINDPAUTRAS** e, consequentemente, ao **CONSÓRCIO OPERACIONAL DO SERVIÇO DE TRANSPORTE SUPLEMENTAR DE PASSAGEIROS DE BELO HORIZONTE/MG – TRANSUPLE** que, na qualidade de gestores, receberam da Prefeitura de Belo Horizonte/MG¹ - via *Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte – TRANSFÁCIL* - os valores referentes à compra antecipada de crédito de vale-transporte.

Declaro, ainda, que estou ciente que desses repasses foram decotados 7,58% (sete inteiros e cinquenta e oito centésimos por cento), referente aos serviços prestados pelo Consórcio TRANSFÁCIL, contratados pelos Permissionários do Serviço Público de Transporte Suplementar de Belo Horizonte/MG e 4,5% (quatro inteiros e cinquenta centésimos por cento), referente aos serviços prestados pelo Consórcio TRANSUPLE/SINDPAUTRAS, conforme contrato aprovado em Assembleia Geral da categoria realizada em 29/07/2019, e que, até a presente data, totalizou, a meu favor, a importância de R\$ xxx (por extenso) em moeda corrente. Declaro também, estar ciente que poderão ocorrer novos repasses, cujos montantes estarão discriminados, no *"Demonstrativos de Faturamento por Permissionário"*, enviado semanalmente nos endereços de e-mail comparativo do SINDPAUTRAS.

A importância acima discriminada, será quitada pelo **SOLIDÁRIO DEVEDOR**, nas condições estipuladas pelo Poder Público Municipal e desde que exija por este, mediante descontos em recebimentos futuros decorrentes da prestação do serviço de transporte aos usuários dos vales transportes antecipadamente pagos, e mesmo havendo o desligamento do **SOLIDÁRIO DEVEDOR** do Serviço de Transporte Suplementar de Passageiros – STSP (quer em caso de perda da permissão, quer por entrega da permissão de forma espontânea, etc.), sendo neste caso feita a quitação em espécie, ao mesmo tempo da quitação daqueles que continuam operando no STSP.

Este instrumento está em conformidade com o estabelecido no Código Civil Brasileiro e demais

¹ <http://bhtrans.com.br/informacoes/definicao-novo-valor-a-quitação-pelo-valor-da-compra-do-vale-transporte-de-repasses-de-ônibus>

legislações aplicáveis à espécie e, neste ato, observada a boa-fé elegem as partes, de comum acordo, o foro de Belo Horizonte/MG como o competente para dirimir quaisquer dúvidas ou pendências oriundas que se possa suscitar.

E, por estarem justos e contratados, assinam o presente instrumento em 02 (duas) vias, de igual teor e forma, para um só efeito, rubricando a primeira lauda e subscrivendo a última, comprometendo-se, ainda, a observar as normas instituídas neste instrumento, tudo na presença de duas testemunhas abaixo qualificadas.

Belo Horizonte/MG, 22 de setembro de 2020.

GESTOR INTERVENIENTE:

SOLIDÁRIO DEVEDOR NO STSP:

SINDPAUTRAS / CONSÓRCIO TRANSUPLE
CNPJ: 06.113.248/0002-26 / CNPJ: 34.605.173/0001-55

NOME DO PERMISSIONÁRIO
CPF:

TESTEMUNHAS:

Nome:
CPF:

Nome:
CPF:

O atual presidente da empresa confessa em depoimento à CPI a retenção de 7,58% dos valores que deveriam ser repassados ao transporte suplementar, mesmo sem apresentar qualquer instrumento ou fundamento legal que autorizaria tal dedução.

Note-se que o repasse é do adiantamento da compra de vale transporte. O percentual de 7,58% decorre do repasse às concessionárias apenas dos valores apurados em virtude da utilização de créditos nas suas respectivas RTS. Dessa feita, fica claro que a retenção é indevida.

No acordo firmado com TJMG, não há qualquer previsão de remuneração da transfácil. Isso porque, como demonstrado pelo documento emitido pela BHTrans, esses valores nunca tiveram natureza de repasse, e não deveriam servir a esse propósito.

9.4. DA UTILIZAÇÃO INDEVIDA DOS VALORES DO FGE

Foi também constatada a movimentação de valores do fundo garantidor do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em retiradas que totalizaram mais de 116 milhões de reais. As regras para a movimentação do FGE e as hipóteses em que ele pode ser utilizado estão dispostas na Cláusula 20 do contrato.

O item 20.9 dispõe a finalidade do fundo:

“Os recursos do FGE serão destinados única e exclusivamente ao pagamento de indenizações devidas ou tituladas pela CONCESSIONÁRIA ou pelo PODER CONCEDENTE em razão da REVISÃO DO CONTRATO ou de sua extinção.”

No entanto, em depoimento a esta Comissão Parlamentar de Inquérito, o ex presidente da TRANSFÁCIL afirma que realizou movimentação para cobrir custo das empresas:

“Renaldo Moura disse que os recursos do FGE foram retirados com a anuência da BHTrans e utilizados para cobrir custos defasados.”

Ainda, o atual presidente da TRANSFÁCIL, Ralison Guimarães, respondeu afirmativamente ao ser questionado se os recursos desse fundo são aplicados financeiramente.

Resta claro que o Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico Financeiro do Contrato tem sido usado pelas empresas como uma conta particular e à sua disposição. Mais grave ainda é a afirmação do ex presidente que as movimentações ocorreram com a ciência da BHTRANS, vez que o contrato não admite essa possibilidade.

9.5. DA RETENÇÃO DE VALORES PELO SINDICATO DOS SUPLEMENTARES

Em busca do rastro dos valores repassados a título de adiantamento de passagem, foi aprovada a oitiva do representante legal do SINDIPAUTRAS, em que ficou evidenciada a retenção de percentual pelo SINDIPAUTRAS, cuja figura do presidente coincide com o representante do consórcio dos transportes suplementares.

Em depoimento o representante legal da entidade da entidade respondeu que:

“Jeferson Palhares respondeu que a SMFA passa o valor à Transfácil, que, após a retenção de 7,58%, repassa o montante ao

Sindpautras, que retém 4,5% e redistribui o restante aos permissionários.”

E:

“Jeferson Palhares respondeu que o percentual repassado às entidades ligadas aos permissionários do suplementar foi debatido e autorizado pela categoria. Explicou que o valor de 4,5% foi aprovado pelos representantes, em assembleia, para manter as atividades do Sindpautras. Disse que o sindicato tem uma estrutura com mais de 30 colaboradores. Destacou que os dirigentes foram eleitos de forma legítima e que não há ações questionáveis.”

Uma vez que nenhum representante da entidade participou das reuniões ou da celebração do acordo, o sindicato solicitou orientações à Administração Pública das formas de utilização dos recursos repassados. Entretanto, a BHTrans ficou-se silente, deixando a entidade às escuras.

Quando questionado sobre a forma de utilização dos recursos, o consórcio dos suplementares respondeu que:

“ausente, por parte da administração pública, a fixação de critérios e/ou procedimentos para a distribuição dos valores entre os permissionários, tal situação levou o sindicato a solicitar um posicionamento do órgão conforme consta do OFÍCIO 17-2020 DO SINDPAUTRAS — 07/MAIO/2020 — (DOC 04), através de protocolo virtual — (DOC 05) e, até a presente data, sem resposta”

A retenção desses valores foi ainda seccionada, sendo destinados 3,5% para manutenção das atividades do SINDIPAUTRAS e 1% destinado à remuneração do sindicato, conforme deliberação em assembleia geral promovida pela categoria para esse fim.

Ocorre que, independente das deliberações realizadas e da ausência de informações do Poder Público, foi dada ao recurso recebido do município, destinação diversa à do acordo homologado perante o Tribunal de Justiça de Minas Gerais, que determina a sua forma de aplicação.

A alegação que os valores foram debatidos em assembleia geral não autoriza a apropriação do adiantamento de vales-transporte, sendo necessária a imediata restituição desses valores e a correta destinação em observância ao instrumento firmado.

Posto isso, necessária a comunicação da entidade para a devolução imediata e regular emprego desses valores, ato que deve ser firmado e acompanhado por órgão do judiciário.

A manutenção desses valores nas contas da entidade, uma vez demonstrada a completa impropriedade de seu uso, poderá configurar ilícito de apropriação indébita caso as medidas aqui apontadas não sejam observadas. Nesse sentido, a devolução dos valores corrigidos são medidas suficientes para afastar qualquer prejuízo aos cofres municipais e aos motoristas do transporte suplementar.

10. DAS TENTATIVAS DE INTERFERÊNCIA NAS INVESTIGAÇÕES

A Comissão Parlamentar de Inquérito seguiu todos os procedimentos necessários para sua instauração, e a sua previsão é uma ferramenta constitucionalmente prevista de fiscalização ativa dos representantes eleitos para o parlamento.

Os trabalhos desenvolvidos ao longo dos quase 180 dias escancararam um grande esquema de fraudes e corrupção envolvendo empresários e servidores municipais, diversos deles com anos de carreira no serviço público, e ainda terá ramificações diversas nas esferas cível, criminal e trabalhista, além de fornecer subsídio para investigação em outros municípios em que as empresas atuam.

Reunimos aqui as denúncias de ações deliberadas para tentar interromper ou obstar os trabalhos dessa CPI.

10.1. DAS ADVOGADAS DA SETRA SOLICITANDO O ENCERRAMENTO DAS INVESTIGAÇÕES

Utilizando-se de todos os recursos para tentar impedir o avanço dos trabalhos, as advogadas que representam as empresas de ônibus reuniram-se no Ministério Público de Minas Gerais, em 25 de agosto de 2021.

A advogada Dra. Maria Fernanda Pires procurou a Promotora Dra. Luciana Ribeiro da Fonseca, responsável pela apuração dos fatos no MPMG, informando que havia feito a solicitação diretamente ao Dr. Jarba Soares, Procurador-Geral de Justiça, a pedido da diretoria do SETRA¹⁸:

¹⁸ <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2021/09/09/apos-denuncias-de-cartel-defesa-de-empresarios-de-onibus-procura-mp-para-propor-trabalho-em-conjunto.ghml>

"Deixa eu fazer uma rápida exposição de qual é nossa preocupação, razão pela qual a gente procurou o dr. Jarbas? Pelo seguinte: Cristiana (Fortini) e eu advogamos para o Setra. (...) No começo deste ano, a gente se deparou com a CPI do vereador, que é do presidente da Comissão, o Gabriel Azevedo. E aí, o que nos preocupou do ponto de vista institucional, razão pela qual diretor do Setra quis visitar o procurador-geral, aí ele achou bom conversar com vocês"

e continua:

"O assunto da licitação, que foi de 2008, já foi assunto aqui no Ministério Público e também teve decisão de arquivamento homologada pelo Conselho Superior do Ministério Público. Então, assim, é uma situação que já foi objeto de análise. (...) E tem ainda uma investigação em trâmite do Tribunal de Contas, da qual as empresas não foram efetivamente citadas e foi muito estranho porque a CPI já tinha acesso a todas as etapas desta investigação e as próprias empresas não tinham. Uma coisa que me preocupou muito foi porque o Ministério Público é um órgão competente, que quer investigar ou até reinvestigar e abrir, eu quero entender direito e, portanto, as empresas vão ter que responder a tempo e modo as investigações".

A advogada pressiona claramente a promotora titular, citando o nome do procurador-geral e mencionando o Conselho Superior do Ministério Público, tentando a todo tempo dizer que o assunto já havia sido analisado.

A promotora, que tem inclusive experiência com a área criminal, não se deixou intimidar ao passo que respondeu que não era instância revisora da CPI. Afirmou a legitimidade dos representantes eleitos e concluiu que não cabe a ela avaliar a conduta dos parlamentares (em decorrência da separação de poderes).

Mesmo após a retirada da promotora da reunião, a Dra. Maria Fernanda continua a argumentar pelo encerramento das investigações, e passa a tentar desqualificar a promotora:

"A nossa preocupação, que a dra. Luciana está muito reticente, eu percebi a resistência dela, com o próprio procurador-geral, mas enfim, qual é a minha preocupação... se são objetos distintos, talvez tratar como distinto, porque se virar este bolo não vai ter solução nem para o que deseja a promotoria. Porque o seguinte: a dra. Luciana está pela mobilidade. Então, são aqueles inquéritos que tratam de tarifa zero, de problema de ônibus... isso não é o objeto da CPI e nem é ela que será responsável. Aí é o Patrimônio por reabrir eventuais inquéritos que já foram encerrados lá atrás pelo conselho".

Mesmo na resposta à reportagem, a advogada do SETRA mantém a postura de ameaças:

"(...) disse que está preocupada com as consequências da CPI, que está "gerando uma fragilidade maior das questões" relativas ao transporte. "A consequência disso, imagina, se o sistema para, a consequência é muito maior. Existe interesse público nisso."

A advogada ameaça a paralisia total do sistema de transporte coletivo caso os fatos encontrados pela CPI tenham repercussão no contrato em vigor. A procuradora está representando os interesses do Setra. Será então que já existe movimentação para paralisação dos transportes em razão da descoberta do esquema criminoso que domina o transporte público da capital?

Infelizmente não foi possível colher os depoimentos das advogadas nesta CPI, uma vez que, valendo-se neste momento dos meios legais de atuação, conseguiram decisão judicial que autorizava o não comparecimento.

Embora Cristiana Fortini também tenha sido citada pela advogada Maria Fernanda quando da reunião no MPMG, não existem elementos suficientes para apontar a prática de crime por qualquer das procuradoras.

Esta CPI sempre manteve o respeito às decisões judiciais e aos advogados de todas as partes. No entanto, a abordagem realizada distancia-se completamente do exercício da advocacia, flertando com o assédio moral. Necessário registrar que nenhum trabalho ou investigação foi interrompido apesar das investidas das procuradoras do SETRA.

10.2. DA TENTATIVA DE INTERRUPÇÃO DA CPI PELO SECRETÁRIO DE GOVERNO

A Comissão Parlamentar de Inquérito foi informada que o atual Secretário de Governo Adalclever Lopes, realizou pedido para o encerramento dos trabalhos da CPI sem a prorrogação do prazo regimentalmente previsto.

O pedido foi exposto pelo ex chefe de gabinete do prefeito Alexandre Kalil, Sr. Alberto Lage, em seu depoimento a esta comissão, e teria acontecido em sua sala na prefeitura.

Segundo o relato, confirmado pelo vereador Gabriel, presidente da CPI, Adalclever solicitou que a CPI fosse encerrada sem a prorrogação do prazo.

Muito embora não tenha sido possível esclarecer os motivos que levaram o atual Secretário de Governo, Adalclever Lopes, tendo em vista seu depoimento no mínimo confuso, fato é que não podia ser atendido, dado o farto arcabouço documental demonstrando as irregularidades do contrato e da licitação.

Ademais, ao tempo do pedido, sequer todos os requerimentos aprovados pela comissão haviam sido respondidos, de forma que não existia qualquer possibilidade de encerramento sem as respostas, fato que sempre foi anunciado pelos membros durante as reuniões.

Não existe nenhum argumento lógico que corroborasse para o encerramento sem a prorrogação do prazo, até porque as caixas com a documentação somente reapareceram ao fim das investigações.

Assim, a tentativa de interrupção, ainda que tenha ocorrido, não foi aceita pelos membros da Comissão Parlamentar de Inquérito, o que fica evidente tendo em vista a data de encerramento dos trabalhos.

11. DAS CAIXAS COM A DOCUMENTAÇÃO DA CONCORRÊNCIA 131/2008

Apesar das inúmeras provas, ainda faltava a documentação original da Concorrência 131/2008, que deveria estar sob a guarda do Poder Público, mas que havia desaparecido da BHTRANS. O atual presidente, Diogo Prosdocimi, emitiu comunicação nos seguintes termos:

“Na condição de Diretor-Presidente da BHTrans, Diogo Prosdocimi solicitou verbalmente, desde janeiro de 2021, em diversas oportunidades, o processo administrativo referente à licitação de 2008 do transporte público coletivo de Belo Horizonte aos Senhores Adilson Daros e Daniel Marx Couto.

Em 02.06.2021 a BHTRANS recebeu o Requerimento 557/2021, da Câmara Municipal de Belo Horizonte, solicitando os documentos relativos à concorrência pública n.º 131/2008.

Nessa ocasião, para fins de compilação das respostas à Câmara Municipal, o então Gerente de Estudos Tarifários e Tecnologia, Adilson Daros, foi novamente questionado acerca do referido processo pelo Superintendente e Diretora da DTP, Felipe Melo Rocha e Samira Marx. Na ocasião foi reiterado pelo Sr. Adilson que a documentação não constava da sua unidade. Este relato foi inserido na IT DTP 001/2021 e remetido à CMBH.

Uma nova solicitação foi reiterada em 11.06.2021 pela Diretora Samira Marx, que solicitou ao Sr. Adilson Daros, via whatsapp, o processo administrativo nº 01.002.545/08-80. Na ocasião, o então gerente da GEETT, respondeu que o processo não estava no setor dele.

De fato, em consulta ao sistema OPUS, apareciam apenas movimentações internas do processo na PGM de 04.08.2008 a 03.01.2011, sendo esta a única informação que se tinha até o momento.

No dia 10.09.2021, sexta-feira, em ligação feita às 16h18, Diogo Prosdocimi recebeu a confirmação do Ministério Público de Contas que teve acesso ao referido processo no final de 2020 em reunião com a presença de Daniel.

Às 16h27, Maria Cecília Bretas Martins Rosa, Assessora Jurídica Chefe da BHTrans, ligou para Daniel Marx Couto e o questionou sobre a reunião com o Ministério Público de Contas e sobre a localização do processo, tendo o mesmo informado que se recorda que o MPC solicitou acesso apenas aos documentos relativos à contratação da empresa de auditoria Maciel, não tendo sido apresentados, ao menos que ele se lembrasse, os documentos referentes à Concorrência Pública nº 131/2008.

Às 16h31, Marcus Vinícius Mota de Meira Lopes, Chefe de Gabinete da Presidência da BHTrans, ligou para Célio Bouzada solicitando informações sobre a localização do processo, tendo recebido como resposta que não tinha conhecimento. Contudo, indicou que Adilson poderia auxiliar nessa localização e se colocou à disposição para entrar em contato com ele.

Na sequência, às 16h48, Diogo ligou para Daniel Marx Couto reiterando o desconforto com a não localização do processo e o advertiu que a situação poderia gerar a prisão preventiva dele se o processo não fosse localizado.

Finalmente, às 17h11, Maria Cecília recebeu uma ligação de Daniel Marx Couto, dizendo que após conversa com o Sr. Adilson Daros e com a Sra. Vanuza Carvalho Guimarães Vieira, da GEETT, foi constatado que o processo estava sob a guarda da BHTRANS, mas que as caixas estavam localizadas na Guarda Documental gerida pela empresa NEX TGI. A mesma informação foi dada pelo Daniel Marx ao Diogo Prosdocimi, em ligação feita às 17h30.

Ato seguinte, Diogo Prosdocimi, na qualidade de Diretor-Presidente, determinou que o processo ficasse acautelado até a segunda-feira, dia 13.09.2021, quando então seria buscado em comissão com a presença de membros do Ministério Público.

Sem o conhecimento dos seus superiores, o ex-gerente Adilson Daros remeteu Comunicação Interna à GEPTI/DPI, solicitando o desarquivamento de documentos junto à NEX TGI, conforme documento anexo.

Às 10h48 do dia 13.09.2021, Maria Cecília Bretas recebeu um e-mail de Adilson Daros informando que o processo já estava em seu poder na GCETT.

Em consulta aos controles da Guarda Documental, foi constatado pelas Diretoras Lílana Hermonte Deusuete Matos Pereira de Assis que as mesmas pastas solicitadas em 10.09.2021 pelo Sr. Adilson Daros também foram solicitadas por ele em 06.03.2020 e em 21.08.2020. Inclusive, as CIs enviada em 10.09.2021 e 21.08.2021 são idênticas, tendo sido alterada apenas a data de envio.

Na medida em que os fatos narrados podem consistir em eventual obstrução das investigações realizadas pelo Ministério Público, pela CPI Municipal e Controladoria-Geral do Município, remete-se a presente comunicação aos órgãos de controle para a adoção das providências que se fizerem necessárias.”

Muito embora fosse de conhecimento geral pela ampla cobertura da imprensa, mesmo existindo solicitação oficial para o envio dos documentos, os servidores Daniel Marx Couto e Adílson Elpídio Daros ocultaram o paradeiro dos documentos, que inclusive deveriam estar em sua gerência.

Ao ter acesso à documentação, fica claro o motivo do desaparecimento dos arquivos.

O que encontramos foi a documentação que comprova o teatro realizado na chamada concorrência pública, confirma todos os indícios anteriormente apresentados, e escancara a falsidade e desfaçatez das alegações dos empresários de ônibus a esta CPI.

11.1. DA CONCORRÊNCIA EM 2008

Já nos envelopes de número 1, destinados ao credenciamento, nota-se a completa despreocupação da organização criminosa em dar aparência de legalidade aos documentos enviados ou mesmo aos atos no momento da licitação.

Não é de se estranhar que houvesse certeza do resultado, uma vez que como apontavam todos os indícios, o que ocorreu foi uma verdadeira reunião de família articulada pelo cartel das empresas de transporte. Pai e filha figuraram na mesma

licitação como concorrentes, além da mais absurda confusão societária, vedada pelo edital e ignorada pela comissão de licitação.

A documentação rechaça qualquer tentativa de alegação de culpa dos servidores que participaram do processo, tamanha a clareza das irregularidades. A omissão dolosa causou prejuízo ainda incalculável ao município, uma vez que restou demonstrado que nem a BHTRANS nem qualquer outro órgão do município tem qualquer controle sobre os custos das empresas.

Passamos a apontar os documentos para comprovar todos os indícios que já haviam sido apontados.

11.2. DOS REPRESENTANTES LEGAIS DOS CONSÓRCIOS

Às 10 horas da manhã do dia 26 de maio, os representantes legais dos consórcios teoricamente concorrentes, compareceram à BHTRANS para a entrega dos envelopes na Sala da Comissão Especial de Licitação do órgão.

O primeiro envelope de cada empresa continha o credenciamento desses representantes.

Pelo consórcio Dom Pedro II, o representante legal é Roberto José Carvalho, patriarca da família carvalho e chefe da organização criminosa;

Pelo consórcio BH Leste, o representante legal é José Márcio de Moraes Matos;

Pelo consórcio Dez, o representante legal é Renaldo de Carvalho Moura, ex presidente da TRANSFÁCIL;

Pelo consórcio Pampulha, o representante legal é Humberto José Gomes Pereira;

Estas empresas foram as vencedoras do certame. Observemos agora os representantes das empresas que perderam a concorrência:

Pelo Consórcio Via Urbana, o representante legal é José Braz Gomes Pereira Júnior, irmão e sócio do representante do consórcio BH Leste. Para seus representantes legais, indica André Luiz de Oliveira Barra e Renata Avelar Barra, pai e filha engenheiros da empresa Tecnotrans;

Pelo Consórcio da empresa Valadarense, o representante legal é Romeu Aguiar Carvalho, irmão e sócio de Roberto José Carvalho. Ainda, nos atos da licitação estava representando pela Sra. Ana Paula Campos Carvalho, filha de Roberto José Carvalho.

A alegada concorrência ocorreu entre irmãos, pais e filhos, todos eles com participação societária em outras empresas sagradas vencedoras. As pessoas que não eram da família são exatamente André e Renata da Tecnotrans, apontados como autores de todas as propostas de todas as empresas.

O senhor André Barra, frise-se, é amigo de longa data de Roberto José Carvalho, já tendo viajado juntos a Valadares para tratar de outros contratos e concorrências. Os serviços de André coincidentemente também foram contratados pelo SETRA para outras empresas.

Interessante notar que as afirmações e requerimentos dessa CPI já davam conta desse envolvimento muito antes do aparecimento dos documentos, que comprova as suspeitas de simulação e cartel.

Soma-se a isso, o depoimento prestado por Roberto José Carvalho à Polícia Federal em 31/05/2016 nos autos do ICP 0024.08.000273-6, em que afirma que:

“(…) que os irmãos do interrogado não exercem atos de administração da empresa Valadarense, pois na prática o interrogado sempre foi o administrador da empresa sozinho”

No depoimento, Roberto Carvalho cita nominalmente Romeu Aguiar Carvalho, que ao prestar depoimento a essa comissão mentiu ao dizer que administrava a empresa sozinho. Tanto que, após “perder” a licitação com a Valadarense, Romeu deixou a administração da empresa.

Ainda, à Coordenadoria Municipal de Defesa Civil de Governador Valadares, em julho de 2008, dois meses após a entrega dos envelopes, a Valadarense informou que o representante legal da empresa permaneceria o Sr. Roberto José Carvalho, o que comprova que continuava no comando da empresa.

Ainda assim, mesmo com todos esses elementos e com a coincidência entre os sob Cientificado das imputações que lhe são feitas e de seus direitos constitucionais, comissão inclusive o de permanecer calado, interrogado, RESPONDEU: **QUE**, é um dos proprietários da EMPRESA VALADARENSE DE TRANSPORTES COLETIVOS LTDA; **QUE** FERNANDO AGUIAR CARVALHO e ROMEU DE AGUIAR CARVALHO, irmãos do interrogado, também são sócios da EMPRESA VALADARENSE, não sabendo o interrogado precisar se há alguma empresa que possui parte do capital social da EMPRESA VALADARENSE; **QUE** houve uma modificação do contrato social, uma reestruturação, razão pela qual não sabe precisar a exata constituição do quadro societário; **QUE** os irmãos do interrogado não exercem atos de administração da EMPRESA VALADARENSE, pois na prática o interrogado sempre foi o administrador da empresa sozinho, sempre representou a empresa em todas as áreas; **QUE** tanto JULIANA quanto os outros dois funcionários que serão ouvidos pela Polícia Federal simplesmente cumpriam o que o interrogado determinava, não possuindo autonomia nenhuma para responder pela empresa; **QUE** exibida a transcrição do diálogo de

11.3. DA CONFUSÃO ENTRE SÓCIOS

Apesar de já termos abordado o tema em momento anterior, importante somar a documentação enviada do procedimento licitatório para demonstrar que o descumprimento do edital é grotesco, e foi ignorado em atitude criminosa de servidores da BHTRANS e da Procuradoria-Geral do Município.

Os documentos devem passar por perícia, mas em análise preliminar no pouco tempo de acesso aos documentos, necessário mostrar que não houve concorrência, uma vez que os mesmos sócios participam de diversas empresas.

O edital é claro:

7.2.1. Os CONCORRENTES que optarem por participação em consórcio, além da documentação já indicada, obrigar-se-ão, ainda, a apresentar compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados, com indicação da empresa líder responsável pelo consórcio e da proporção da participação de cada um, observadas as seguintes normas:

I. a liderança do consórcio caberá, obrigatoriamente, à empresa nacional que comprovar experiência na prestação de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus;

II. é solidária a responsabilidade dos integrantes pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação quanto na de execução do contrato;

III. a empresa que optar por participar em consórcio não poderá concorrer, nesta licitação, como integrante de outros consórcios ou isoladamente, ainda que em RTS(s) distintas;

Essa disposição visa afastar exatamente as propostas de cortesia, em que uma empresa ganha um RTS e perde outro propositalmente em um acordo prévio entre as empresas.

O que não foi alertado por nenhum servidor é que, ainda que sob denominação diversa, os sócios eram os mesmos.

11.3.1. DO CONSÓRCIO PAMPULHA

Conferindo a documentação enviada, contendo o contrato social de todas as empresas integrantes do consórcio, verifica-se que aparecem como sócios dessas empresas:

- José Braz Gomes Pereira (Pai);
- Humberto José Gomes Pereira (representante do consórcio Pampulha, vencedor)
- José Braz Gomes Pereira Júnior (representante legal do consórcio Via Urbana, perdedor)
- Fábio Couto de Araújo Cançado se retira da empresa e transfere o capital para Mary Couto Cançado Santos e Thais Angélica Cançado Gontijo em 19 de maio de 2008;
- Railson Guimarães de Andrade, atual presidente da TRANSFÁCIL;
- Rômulo Lessa;
- Rubens Lessa
- Saritur
- RJ Carvalho empreendimentos Ltda., administrada por Roberto José Carvalho (representante legal do consórcio Dez, vencedor)
- Eneide Carvalho Santos;
- Fernando Aguiar Carvalho;
- Retirada da sociedade de Romeu Aguiar Carvalho, em 15 de maio de 2008 (representante do consórcio Valadarense, perdedor)

11.3.2. DO CONSÓRCIO BH LESTE

Conferindo a documentação enviada, contendo o contrato social de todas as empresas integrantes do consórcio, verifica-se que aparecem como sócios dessas empresas:

- Joel Paschoalin, atual presidente do SETRA;

- João Batista Paschoalin
- Terezinha Fontes de Azevedo
- Geraldo Lopes Salgado

11.3.3. DO CONSÓRCIO DEZ

Conferindo a documentação enviada, contendo o contrato social de todas as empresas integrantes do consórcio, verifica-se que aparecem como sócios dessas empresas:

- Alteração para retirar da administração da Betânia Onibus Ltda do senhor Raimundo Lessa, em 12 de maio de 2008;
- Fábio Couto de Araújo Cançado
- Mary Couto Cançado Santos
- Thais Angélica Cançado Gontijo
- Terezinha Fontes de Azevedo
- Geraldo Lopes Salgado
- Joel Paschoalin, atual presidente do SETRA;
- João Batista Paschoalin
- José Braz Gomes Pereira (Pai);
- Humberto José Gomes Pereira (representante do consórcio Pampulha, vencedor)
- José Braz Gomes Pereira Júnior (representante legal do consórcio Via Urbana, perdedor)

11.3.4. DO CONSÓRCIO DOM PEDRO II

Conferindo a documentação enviada, contendo o contrato social de todas as empresas integrantes do consórcio, verifica-se que aparecem como sócios dessas empresas:

- RJ Carvalho empreendimentos Ltda., administrada por Roberto José Carvalho (representante legal do consórcio Dez, vencedor)
- Eneide Carvalho Santos;
- Fernando Aguiar Carvalho;
- Romeu Aguiar Carvalho (representante do consórcio Valadarense, perdedor)
- Eneide Carvalho Santos em uma segunda empresa do mesmo consórcio;

- Romeu Aguiar Carvalho (representante do consórcio Valadarense, perdedor) em uma segunda empresa do mesmo consórcio;
- José Braz Gomes Pereira (Pai);
- Humberto José Gomes Pereira (representante do consórcio Pampulha, vencedor)
- José Braz Gomes Pereira Júnior (representante legal do consórcio Via Urbana, perdedor)

11.3.5. DA AUSÊNCIA E SUPRESSÃO DE DOCUMENTOS

Muito embora a documentação ainda vá passar por perícia detalhada, já é possível identificar a ausência de documentos ligados à concorrência. As viações Globo e Viasul que integram o consórcio BH Leste não encontram-se nas caixas, muito embora a numeração das folhas do procedimento apontar que os documentos haviam sido juntados e foram posteriormente retirados.

Será realizada perícia detalhada em toda a documentação referente ao certame licitatório, mas já é possível identificar a ausência de documentos ligados à concorrência. No envelope n.º 05, que contem a habilitação deste Consórcio, foram verificadas diversas lacunas na documentação. Como exemplo temos que da página numerada como 11121, já se passa para a página 11157, uma lacuna de 36 páginas. Seguindo o documento encontramos outras diversas lacunas de 5 páginas, 6 páginas, 4 páginas.

Também não foi encontrada a documentação referente aos registros das empresas que constituem os dois consórcios que perderam a concorrência, Valadarense e Via Urbana.

11.4. DA INEXISTÊNCIA DE DISPUTA

Fica claro que o procedimento foi completamente viciado, o edital flagrantemente descumprido, e que todas as empresas possuíam ciência das propostas dos concorrentes.

Ademais, mesmo os perdedores figuram como sócios em várias empresas que venceram, auferindo lucro mensal com o transporte de passageiros, como confirma em seu depoimento, Romeu Aguiar Carvalho.

Os indícios apontam claramente para a constituição de verdadeira organização criminosa comandada pelos empresários do setor de transporte, que

replicaram o modelo fraudulento para garantir a vitória nos certames em todo o estado, dividindo as parcelas dos contratos entre toda a organização, cujos integrantes estão presentes em todos os atuais consórcios.

O modus operandi aponta que o modelo de fraude foi replicado em diversos municípios, e tem sido passado aos chamados “herdeiros”, filhos e parentes dos sócios majoritários que já se reúnem periodicamente para dar continuidade ao modelo criminoso.

Posto isso, a conclusão é clara: não houve concorrência. O contrato de 20 anos de duração é fruto de uma fraude articulada pelo cartel formado pelas empresas de ônibus em associação com funcionários públicos corruptos.

11.5. DAS FRAUDES NA LOCAÇÃO DE GARAGENS

Outro ponto levantado por essa CPI é a completa falta de controle pela BHTrans das garagens das empresas. Na realidade, fica demonstrado que a BHTrans não tem controle sobre absolutamente nenhum custo das empresas, mas a análise da documentação contida nas caixas chama atenção.

Diversos contratos são celebrados entre parentes, e os valores cobrados, como já demonstrado nesse relatório, subiu astronomicamente. Ainda assim, nada foi questionado pelos funcionários que deveriam zelar pela lisura do procedimento.

A empresa São Cristóvão locou, por meio de seu representante Frederico Nunes Mansur, a garagem de empresa representada por Antônio Masur Neto. Em outro exemplo, a Viação Anchieta representada por José Braz Gomes Pereira, locou a garagem de Humberto José Gomes Pereira, seu filho, pelo valor de R\$ 18.000,00 por mês à época.

O mesmo procedimento se repete em relação a Milênio Transportes: José Braz Gomes Pereira, locou a garagem de Humberto José Gomes Pereira, seu filho, pelo valor de R\$ 18.000,00 por mês à época.

A Viação Fenix Ltda., que declarou à Maciel pagamento de mais de R\$ 34.000,00 em custo de garagem, apresentou unto a sua documentação um contrato de locação com prazo de 30 anos, com aluguel mensal de R\$ 1.000,00. Ressalte-se que mesmo com parcela definida, prazo determinado e índice de correção, o valor do contrato subiu 34 vezes de 2008 a 2016.

Novamente, nenhuma irregularidade foi constatada.

CONTRATO DE LOCAÇÃO COMERCIAL

I - PARTES:

LOCADORA: TM Participações Ltda, inscrita no CNPJ sob o n. 05.562.512/0001-65, sediada à Rua Pistóia, 370, Bairro Bandeirantes, Belo Horizonte/MG, neste ato, representada pelo sócio Antonio Mansur Neto, CPF n. 039.149.256-04;

LOCATÁRIO: São Cristóvão Transportes Ltda, inscrita no CNPJ sob o n. 04.549.126/0001-70, sediada à Rua Cláudio Martins, 100, Bairro Caiçara, Belo Horizonte/MG, neste ato, representada pelo sócio Frederico Nunes Mansur.

II - DO OBJETO:

Imóvel de propriedade da locadora, situado na Av. Portugal, 4540, Bairro Jardim Atlântico, em Belo Horizonte/MG.

Imóvel este com 8.376,90 metros quadrados de terreno.

III - CLÁUSULAS E CONDIÇÕES DO CONTRATO:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DO PRAZO

O presente Contrato de Locação é celebrado pelo prazo de 60 (sessenta) meses, com início em 01/03/2008 e término em 01/03/2013, data em que se considerará resolvido o presente ajuste, independentemente de aviso ou notificação, devendo, o LOCATÁRIO, devolve-lo, sob as penalidades previstas em lei e neste contrato.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: O contrato poderá ser renovado por força de lei ou mediante convenção das partes.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Poderá o LOCATÁRIO ou a LOCADORA denunciar o presente contrato, a qualquer tempo, mediante comunicação, por escrito, à parte contrária com prazo de antecedência de 12 (doze) meses, nada podendo ser cobrado, a que título for, em razão da denúncia.

CARTÓRIO 9º OFÍCIO DE NOTAS DE B. HORIZONTE
WALCÍRIA MARA GRACIANO MACHADO RABELO
Rua São Paulo, nº 1115 - Fone: 3247-3556
21 MAIO 2008
AUTENTICAÇÃO ESTÁ CONFORME ORIGINAL
EM TESTEMUNHO DA VERDADE
TOTAL: R\$3,81
AUTENTICAÇÃO
ANE 21455



XIV

13682

13682

TERCEIRA (VALOR)

O valor dado a este contrato é de **RS2.592.000,00 (Dois milhões quinhentos e noventa e dois mil reais)**, sendo o preço do aluguel mensal de **RS18.000,00 (Dezoito mil reais)**. O referido aluguel será reajustado anualmente de acordo com a variação positiva do **IGPM** da Fundação Getúlio Vargas, ficando deste já expressamente pactuado que o reajuste passará a mensal, desde que a legislação superveniente venha a permitir independentemente de re-ratificação ou aditamento deste instrumento, ainda que vigente o prazo determinado na cláusula 2ª (Segunda).

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Na hipótese de extinção, sem nomeação de substituto legal, limitação ou suspensão do fator de atualização acima indicado, será ele substituído pelo percentual de variação do **IPC DA FIPE**, ou outro índice que reflita a variação do mercado, pactuado entre as partes.

PARÁGRAFO SEGUNDO: O aluguel vence no dia **05 (Cinco)** de cada mês devendo ser pago **impreterivelmente** até a data, no escritório da representante do locador, por cobrança bancária ou onde esta, por escrito indicar.

PARÁGRAFO TERCEIRO: A falta ou atraso no pagamento dos alugueis e demais nos tempos devidos, por si só constituirá o Locatário em mora a razão de 1% (Um por cento) ao mês, pagando, ainda ao Locador, por tal atraso, a multa de 2% (Dois por cento) sobre o total do débito, sem prejuízo de outras combinações aqui contidas e livremente pactuadas inclusive honorários de advogado a base da mesma porcentagem estabelecida nesta cláusula. Se tal atraso for por tempo superior a 30 (Trinta) dias, sem prejuízo de tais ônus e penalidades ficará, ainda, tal importância, sujeita a correção monetária.

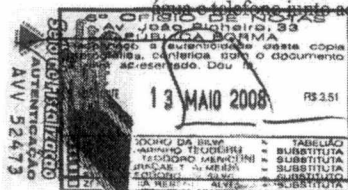
PARÁGRAFO QUARTO: Qualquer atraso ou benevolência do Locador em receber os alugueis e acessórios aqui convencionados, ou em não exigir o cumprimento, pelo locatário, das disposições deste contrato, no todo ou em parte, nunca poderá ser considerado como novação ou alteração deste, e sim como ato de mera tolerância, não gerando qualquer direito para o locatário.

QUARTA (ENCARGOS E TRIBUTOS)

Além do aluguel mensal, pagará, o Locatário, os encargos de limpeza, força e luz, telefone, água e saneamento, bem como as despesas ordinárias de condomínio, ficando, ainda, este responsável no pagamento do Imposto sobre propriedade predial e territorial urbana, bem como pelas taxas municipais relativas ao prédio locado, e seguro contra incêndio.

Se tais valores forem diretamente pagos pelo Locador, deverão antes ser reembolsados no mês seguinte ao do pagamento, respondendo o Locatário, no caso de atraso ou inadimplência pelas multas que forem aplicadas, além das penas do Parágrafo Segundo da cláusula anterior.

PARÁGRAFO ÚNICO: Compete ao Locatário fazer os pedidos de ligação de luz, água e telefone junto aos órgãos competentes, bem como as suas desligações ao término



XIV

13681
422

CONTRATO DE LOCAÇÃO

LOCADOR	GP EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA
LOCATARIO	MILENIO TRANSPORTES LTDA.
IMÓVEL	RUA MAR JÔNICO, 15 BAIRRO: SERRA VERDE BELO HORIZONTE-MG
ALUGUEL	R\$ 18.000,00 - ENCARGOS DE ACORDO C/ A LEI
DESTINAÇÃO	COMERCIAL
DATA DE INÍCIO	01/08/2001
DATA DE TÉRMINO	31/07/2013

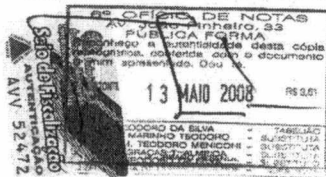
Entre a Empresa GP PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA, com sede à Rua Dr. Melo Vianna, n.º 214 em Conselheiro Lafaiete/MG, com CGC n.º 01.832.129/0001-29, neste ato representada pelo SR. JOSÉ BRÁZ GOMES PEREIRA, brasileiro, casado, empresário, portador da cédula de identidade n.º M-391.394, expedida pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Minas Gerais, residente e domiciliado à Rua Do Ouro, n.º 1186 - apt.1.000, Bairro Serra em Belo Horizonte/MG, CPF-001.041.166-68 e MILENIO TRANSPORTES LTDA, inscrita no CNPJ sob o n.º 01.832.129/0001-29, registrada na JUCEMG em 22/02/2000 sob o n.º 3120588519-1 com sede à Rua Mar Jônico N.º: 15 no Bairro Serra Verde em Belo Horizonte-MG, neste ato representada pelo SR. HUMBERTO JOSÉ GOMES PEREIRA, brasileiro, casado, engenheiro, nascido à 26/04/62, portador da cédula de identidade n.º M-1847.495, expedida pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Minas Gerais, com CPF 475.640.246-15, residente e domiciliado à rua Trifana, n.º 553 Apt.301, Bairro serra em Belo Horizonte/MG, mediante as cláusulas e condições seguintes:

PRIMEIRA (OBJETO)

O objeto deste contrato é o imóvel constituído à Rua Mar Jônico N.º: 15 no Bairro Serra Verde, nesta capital.

SEGUNDA (PRAZO)

O prazo deste contrato é de 144 (Cento e Quarenta e Quatro) meses, começando a contar de 01/08/2001 e terminando em 31.07.2013 independentemente de notificação judicial ou extrajudicial.



038

XI

12/15

CONTRATO DE LOCAÇÃO

LOCADOR	GP EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA
LOCATARIO	VIAÇÃO ANCHIETA LTDA.
IMÓVEL	AV. 31 DE MARÇO 133 BAIRRO: DOM CABRAL BELO HORIZONTE-MG
ALUGUEL	R\$ 18.000,00 - ENCARGOS DE ACORDO C/ A LEI
DESTINAÇÃO	COMERCIAL
DATA DE INÍCIO	01/09/2001
DATA DE TÉRMINO	30/08/2013

Entre a Empresa **GP PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA**, com sede à Rua Dr. Melo Vianna, n.º 214 em Conselheiro Lafaele/MG, com CGC n.º 01.832.129/0001-29, neste ato representada pelo **SR. JOSÉ BRÁZ GOMES PEREIRA**, brasileiro, casado, empresário, portador da cédula de identidade n.º M-391.394, expedida pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Minas Gerais, residente e domiciliado à Rua Do Ouro, n.º 1186 - apt.1.000, Bairro Serra em Belo Horizonte/MG, CPF-001.041.166-68 e **VIAÇÃO ANCHIETA LTDA**, inscrita no CNPJ sob o n.º 17.200.072/0001-85, registrada na JUCEMG em 20/02/1959 sob o n.º 3120066835-3 com sede à Av. 31 de Março, 133 no Bairro Dom Cabral em Belo Horizonte-MG, neste ato representada pelo **SR. HUMBERTO JOSÉ GOMES PEREIRA**, brasileiro, casado, engenheiro, nascido à 26/04/62, portador da cédula de identidade n.º M-1847.495, expedida pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Minas Gerais, com CPF 475.640.246-15, residente e domiciliado à rua Trifana, n.º 553 Apt.301, Bairro Serra em Belo Horizonte/MG, mediante as cláusulas e condições seguintes:

PRIMEIRA (OBJETO)

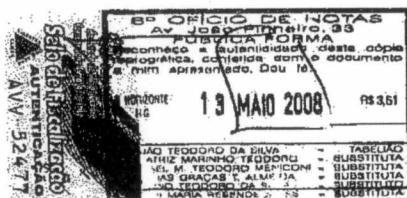
O objeto deste contrato é o imóvel constituído à Av. 31 de Março N.º: 133 - Lt. 21 à 30 Qd. 124, nesta capital.

SEGUNDA (PRAZO)

O prazo deste contrato é de 144 (Cento e Quarenta e Quatro) meses, começando a contar de 01/09/2001 e terminando em 30.08.2013 independentemente de notificação judicial ou extrajudicial.



388



[Handwritten signatures and initials]

TERCEIRA (VALOR)

O valor dado a este contrato é de **R\$2.592.000,00 (Dois milhões quinhentos e noventa e dois mil reais)**, sendo o preço do aluguel mensal de **R\$18.000,00 (Dezoito mil reais)**. O referido aluguel será reajustado anualmente de acordo com a variação positiva do **IGPM** da Fundação Getúlio Vargas, ficando deste já expressamente pactuado que o reajuste passará a mensal, desde que a legislação superveniente venha a permitir independentemente de re-ratificação ou aditamento deste instrumento, ainda que vigente o prazo determinado na cláusula 2ª (Segunda).

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Na hipótese de extinção, sem nomeação de substituto legal, limitação ou suspensão do fator de atualização acima indicado, será ele substituído pelo percentual de variação do **IPC DA FIPE**, ou outro índice que reflita a variação do mercado, pactuado entre as partes.

PARÁGRAFO SEGUNDO: O aluguel vence no dia **05 (Cinco)** de cada mês devendo ser pago **impreterivelmente** até a data, no escritório da representante do locador, por cobrança bancária ou onde esta, por escrito indicar.

PARÁGRAFO TERCEIRO: A falta ou atraso no pagamento dos alugueis e demais nos tempos devidos, por si só constituirá o Locatário em mora a razão de 1% (Um por cento) ao mês, pagando, ainda ao Locador, por tal atraso, a multa de 2% (Dois por cento) sobre o total do débito, sem prejuízo de outras combinações aqui contidas e livremente pactuadas inclusive honorários de advogado a base da mesma porcentagem estabelecida nesta cláusula. Se tal atraso for por tempo superior a 30 (Trinta) dias, sem prejuízo de tais ônus e penalidades ficará, ainda, tal importância, sujeita a correção monetária.

PARÁGRAFO QUARTO: Qualquer atraso ou benevolência do Locador em receber os alugueis e acessórios aqui convencionados, ou em não exigir o cumprimento, pelo locatário, das disposições deste contrato, no todo ou em parte, nunca poderá ser considerado como novação ou alteração deste, e sim como ato de mera tolerância, não gerando qualquer direito para o locatário.

QUARTA (ENCARGOS E TRIBUTOS)

Além do aluguel mensal, pagará, o Locatário, os encargos de limpeza, força e luz, telefone, água e saneamento, bem como as despesas ordinárias de condomínio, ficando, ainda, este responsável no pagamento do Imposto sobre propriedade predial e territorial urbana, bem como pelas taxas municipais relativas ao prédio locado, e seguro contra incêndio.

Se tais valores forem diretamente pagos pelo Locador, deverão antes ser reembolsados no mês seguinte ao do pagamento, respondendo o Locatário, no caso de atraso ou inadimplência pelas multas que forem aplicadas, além das penas do Parágrafo Segundo da cláusula anterior.

PARÁGRAFO ÚNICO: Compete ao Locatário fazer os pedidos de ligação de luz, gás e telefone junto aos órgãos competentes, bem como as suas desligações ao término

389

SELO DE AUTENTICAÇÃO
AVV-52478

CRIC DE NOTAS
V. JOAO RIBEIRO, 33
PÚBLICA FORMA
Obriga o signatário desta cópia
a apresentar, com o documento
em apresentação. Dou fé.

13 MAIO 2008 R\$ 3.51

TEODORO DA SILVA	- TABELIAO
2 MARINHO TEODORO	- SUBSTITUTO
M. TEODORO MELO	- SUBSTITUTO
2 GRACIS F. ALMEIDA	- SUBSTITUTO
TEODORO DA SILVA	- SUBSTITUTO
MARIA RESENDE	- SUBSTITUTO

Umu

fls. 389

CONSORCIO DO L. PEDRO II



12935
M

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE IMÓVEL

Belo Horizonte, 14 de maio de 2008

À Comissão Especial de Licitação

**Av. Engenheiro Carlos Goulart, 900 – Belo Horizonte – MG
Bairro Buritis**

Ref.: Concorrência nº. 131/2008

RTS nº: 04

Objeto: Contratação de Concessionária do Serviço de Transporte Público de Passageiros por Ônibus

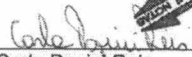
Prezados Senhores,

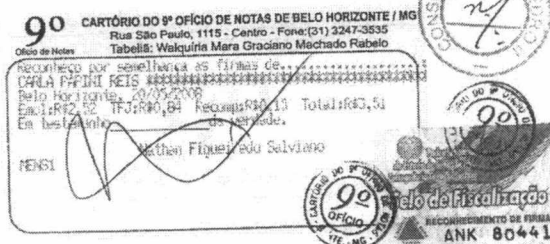
Viação Fenix Ltda. CNPJ:08.877.756/0001-25, Rua Marfim, 33, Bairro Novo Glória - CEP 30.880-410, Belo Horizonte/MG, por meio do representante legal, declara que disponibilizará imóvel destinado à instalação de garagem para prestação dos SERVIÇOS, observadas as especificações mínimas fixadas no Anexo III do Edital, dimensionada e localizada conforme a necessidade da RTS nº. 4 (quatro) pretendida.

Seguem anexados, ainda, as descrições das características gerais do imóvel e o seguinte documento que comprova a capacidade do presente concorrente em disponibilizar o imóvel no prazo assinalado no Edital:

- Contrato de Locação celebrado entre Carlos Alberto de Rezende Reis (locador) e Viação Fenix Ltda. (locatário), cuja cópia está anexada a esta declaração.

Atenciosamente,


Carla Papini Reis
Representante legal
RG: MG 756.813
CPF: 373.004.076-68



VIAÇÃO FENIX LTDA - Endereço: Rua Marfim, nº 33 – Bairro Novo Glória – Belo Horizonte/MG
Cep: 30880-410 - Fone/Fax: (31) 3473-1333 – e-mail: viacaofenix@gmail.com

498

XIII



CONTRATO DE LOCAÇÃO

LOCADOR
LOCATÁRIO
AVALISTA
OBJETO

CARLOS ALBERTO DE REZENDE REIS
VIAÇÃO FENIX LTDA
HILDA PAPINI REIS
IMÓVEL DE PROPRIEDADE DO LOCADOR, SITUADO NA RUA
MARFIM, Nº 33, BAIRRO NOVO GLÓRIA - BELO HORIZONTE
- MG - CEP: 30.880-410.

ALUGUEL

R\$ 1.000,00
CONF. CLAUS. TERCEIRA-ENCARGOS DE ACORDO C/ A LEI
Garagem de ônibus transporte urbano

DESTINAÇÃO

DATA DE INICIO

DATA DE TERMINO

02/01/2008
02/01/2038

Entre **VIAÇÃO FENIX LTDA**, com Contrato Social arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 3120784104-2, com sede na Rua Marfim, nº 33, bairro Novo Glória, Cep 30.880-410, em Belo Horizonte/MG, neste ato representada por **CARLA PAPINI REIS**, brasileira, divorciada, empresária, residente e domiciliada nesta Capital à Rua Prata, nº 206, apartamento 302, no bairro Cruzeiro - CEP 30.310-100, portadora da carteira de identidade nº M-756.813, expedida pela SSPMG, nascida em Belo Horizonte/MG, a 04/08/1959, inscrita no CPF sob o nº 373.004.076-68, como locatária, avalizada pela Sra. **HILDA PAPINI REIS**, brasileira, Casada, residente e domiciliada a Avenida Agulhas Negras, nº 425, no bairro Mangabeiras - CEP 30.210-340, portadora do CPF: 752.915.416-87 e Identidade: M-135.662, como locatária e Sr. **CARLOS ALBERTO DE REZENDE REIS**, Brasileiro, casado no regime de comunhão universal de bens, empresário, residente e domiciliado nesta Capital a Avenida Agulhas Negras, nº 425, no bairro Mangabeiras - CEP 30.210-340, portador da carteira de Identidade M-135.663 expedida pela SSPMG, nascido em Cataguases/MG, a 17/05/1932, inscrito no CPF sob o nº 008.608.086-53, como Locador, consolidam contrato de locação, mediante as cláusulas e condições seguintes:

PRIMEIRA - (OBJETO)

O objeto deste contrato é o imóvel, situado na Marfim, nº 33, bairro Novo Glória, Cep 30.880-410, em Belo Horizonte/MG

SEGUNDA - (PRAZO)

O prazo deste contrato é de 30 (Trinta) anos, começando a contar de 02/01/2008 e terminando em 02/01/2038 independentemente de notificação judicial ou extrajudicial.

TERCEIRA - (VALOR)

O valor dado a este contrato é de **R\$ 12.000,00 (Doze Mil Reais) anuais, sendo o preço do aluguel mensal de R\$ 1.000,00 (Mil Reais)**. O referido aluguel será reajustado anualmente de acordo com a variação positiva do **IGPM** da Fundação Getúlio Vargas.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Na hipótese de extinção, sem nomeação de substituto legal, limitação ou suspensão do fator de atualização acima indicado, será ele substituído pelo percentual de variação do **IPC DA FIPE**, ou outro índice que reflita a variação do mercado, pactuado entre as partes.

Hilda Papini Reis

Carlos Alberto de Rezende Reis



11.6. DA ATA DE JULGAMENTO

A ata de julgamento aparece como um documento protocolar tendo em vista o conteúdo do documento. Após a classificação da proposta técnica das empresas, o presidente da Comissão Especial de Licitação certificou que nenhum dos concorrentes apresentou recurso administrativo em face da decisão.

Procedeu-se então a classificação das propostas comerciais. Definida a classificação, o presidente suspendeu a sessão de julgamento para observar os prazos de recursos. Transcrevo o que segue na ata:

“Neste momento, interveio a representante do Consórcio BH Leste, que declarou espontaneamente a renúncia ao seu direito de recorrer da decisão da CEL, no que foi acompanhada pelos representantes dos demais concorrentes (Consórcio Via Urbana; Consórcio Pampulha; Consórcio Dez; Consórcio Dom Pedro II e Empresa Valadarense de Transportes Coletivos Ltda.)”

Estarrecedor que em uma licitação para contrato de 20 anos haja completa renúncia ao direito de recurso sem ao menos analisar as propostas das concorrentes. Não havia necessidade de recurso pois os vencedores já estavam acordados, conforme claramente demonstrado neste relatório.

11.7. DA HOMOLOGAÇÃO E ADJUDICAÇÃO

Ainda que esse show de horrores tenha sido ignorado pela Comissão Especial de Licitação e pela Procuradoria Geral do Município, o ato de homologação e adjudicação da licitação deveria passar pela avaliação do titular da Secretaria Municipal de Políticas Urbanas. No entanto, verifica-se que não houve qualquer tipo de fiscalização pela pasta, o que pode ser comprovado documentalmente.

Em 25 de junho de 2008, o presidente da Comissão Especial de Licitação, Paulo de Souza Duarte, encaminhou ofício para Maria Fernandes Caldas, titular da pasta à época dos atos narrados.

O encaminhamento é decorrente de determinação expressa da Lei 8.666/93, que dispõe em seu artigo 43:

“Art. 43. A licitação será processada e julgada com observância dos seguintes procedimentos:

(...)

VI - deliberação da autoridade competente quanto à homologação e adjudicação do objeto da licitação.”

Segundo se extrai do ofício, foi enviado para avaliação da Secretária o processo administrativo referente a concorrência pública nº 131/2008, contendo todos os atos licitatórios pertinentes. A comissão ainda ressaltou que o prazo para recurso contra a decisão da comissão a respeito da habilitação dos concorrentes se encerraria às 18:00 do dia 25/08.

Chama atenção que o ato de homologação e adjudicação do certame foi assinado por Maria Caldas também em 25 de junho de 2008, mesmo dia do recebimento da farta documentação que precisou ser acomodada em 8 caixas, apenas 30 minutos após o prazo para apresentação de recurso, às 18:30, horário registrado no documento.

A secretária sequer menciona as folhas que conteriam o relatório jurídico para amparo de sua decisão, que não foi localizado pelos integrantes da CPI nas caixas contendo a documentação, e homologa o objeto da licitação sagrando vitoriosos os mesmos empresários que articularam a farsa da concorrência que de fato nunca aconteceu.

Muito embora não seja possível apontar o dolo específico de tipo penal positivado, a legislação federal é clara ao dispôr que cabe ao agente político a “deliberação” sobre o ato, não estando vinculado a nenhum outro órgão, e gozando de total autonomia da decisão.

Não se trata, portanto, de ato de mero expediente, sendo que o poder/dever de supervisionar os atos que lhes são submetidos decorre também da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte, no inciso I do parágrafo único do artigo 112, que transcrevo:

“Art. 112 - (...)

Parágrafo único - Além de outras atribuições conferidas em lei, compete ao Secretário Municipal:

I - orientar, coordenar e supervisionar as atividades dos órgãos de sua Secretaria e das entidades da administração indireta a ela vinculadas;”

Dessa feita, muito embora não seja possível nesse primeiro momento e com as informações em poder da comissão apontar a prática de crime pela então Secretária, há fortes indícios do cometimento de infração político-administrativa descrita no art. 110, VIII, c/c 113 da LOMBH:

Art. 110 - São infrações político-administrativas do Prefeito, sujeitas ao julgamento pela Câmara, além de outras previstas nesta Lei Orgânica:

(...)

VIII - omitir-se ou negligenciar na defesa de bens, rendas, direitos ou interesses do Município, sujeitos à sua administração;

Uma vez que o acesso à documentação que trouxe a tona os fatos narrados se deu apenas com a abertura das caixas com a documentação da concorrência pública 131/2008, momento em que a Comissão já havia encerrado as oitivas dos envolvidos, importante que seja oportunizada o quanto antes a manifestação da Sra. MARIA FERNANDES CALDAS perante esta Câmara Municipal para esclarecimento dos fatos documentados e eventual tomada de providências.

12. DA INDIVIDUALIZAÇÃO DE CONDUTAS

Tendo em vista o longo período investigado e a pluralidade de autores para elaboração do procedimento fraudulento, necessário apontar com exatidão qual papel foi desempenhado por quem, para que sejam apuradas as responsabilidades e punidos os envolvidos.

Assim, passa o relator a apontar como cada um dos autores contribuiu com o desenrolar destes fatos narrados.

12.1. CÉLIO FREITAS BOUZADA

O ex presidente da BHTrans, funcionário de carreira e com vasta experiência, jamais teve qualquer tipo de controle da prestação dos serviços de transporte público coletivo municipal. Mentiu descaradamente a esta CPI e cometeu diversos crimes na administração da empresa com o intuito de beneficiar os empresários de ônibus em detrimento do serviço essencial de qualidade.

O relacionamento com as empresas que deveria fiscalizar era tão estreito que Célio Bouzada, em 2017, quando presidente da BHTrans, exercia ao mesmo tempo o cargo de professor, na Universidade Fumec, de um curso superior criado pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte – Setra-BH.

Quando perguntado pela Vereadora Bella Gonçalves sobre seu papel no edital de 2008, respondeu que nesse período era coordenador de projetos, e que a BHtrans tinha o papel de coordenar o projeto e o trabalho dos consultores, que foram contratadas duas consultorias, uma técnica e outra jurídica, para elaboração do contrato, e que seu livro apontava outra direção para o modelo, que participou de todas as etapas do trabalho enquanto coordenador, acompanhando a execução do plano de trabalho pelos consultores.

Ou seja, o Senhor Célio Bouzada não só tem conhecimento profundo do contrato celebrado com as empresas em 2008, como auxiliou na sua elaboração. Este mesmo contrato é apontado, inclusive pelo atual presidente da BHTRANS, como um péssimo instrumento, que não tem qualquer instrumento para garantir sua aplicação.

Assim, as empresas descumprem reiteradamente a legislação, recebem diversas multas, mas o instrumento que as vincula ao executivo municipal é inócuo. Chama também a atenção o prazo de 20 anos, completamente incomum e sem qualquer vantagem ao Poder Público Municipal.

No exercício do cargo, também causou prejuízo a aceitar um acordo coletivo de trabalho completamente dissociado da realidade dos demais servidores do município. Se os “direitos” são conferidos a apenas uma pequena parcela de funcionários da BHTRANS, o termo correto a ser usado é privilégio. Para manter o controle da instituição, evitar questionamentos e proporcionar benefícios aos seus diretores, comparsas nas empreitadas criminosas.

O ex presidente aceitou valores de horas extras em 300%, valor de R\$ 935,00 para compra de medicamentos com direito a reembolso sem apresentação de receita, possibilidade de faltar por quatro dias sem justificativa a cada ano, e sem corte de salário, além da completa ausência de fiscalização das atividades dos funcionários da empresa que resultaram em um passivo trabalhista de mais de 96 milhões de reais.

Quem paga essa conta é o cidadão belo-horizontino, que sustenta a má gestão dessa empresa que tem receita própria de 27 milhões de reais, e uma despesa de aproximadamente 200 milhões.

Ainda, durante o início da pandemia, em um cenário de incerteza e medo, induziu a erro o Poder Público municipal a firmar acordo para antecipação de compra de vale-transporte, sob falsa afirmação de prejuízo das empresas de ônibus.

Em depoimento, disse a essa CPI que:

“Célio Bouzada respondeu que somente uma auditoria pode comprovar se há ou não prejuízo. Disse que durante a pandemia houve redução da demanda por transporte público, o que gerou desequilíbrio no fluxo de caixa das concessionárias. Pontuou que isso que não significa necessariamente que as empresas estejam operando em prejuízo.”

No entanto, é ele quem assina o ofício ao Secretário de Fazenda em 25 de março solicitando antecipação de 5 milhões de reais. Ora, se não era possível determinar prejuízo sem auditoria, qual o motivo do adiantamento? Como bem manifesta o ex presidente, a manobra foi simplesmente uma forma de burlar o contrato e aliviar o fluxo de caixa das concessionárias.

Os cálculos foram realizados pelas pessoas de confiança de Célio, quais sejam Adilson Elpídio Daros, Daniel Marx Couto e Sérgio Luis Ribeiro de Carvalho.

A própria BHTrans na informação técnica BHTRANS/SUTP/GCET 094/2021 concluiu pela impossibilidade da manobra orquestrada pelo ex presidente, e apontou que o contrato que Célio ajudou a elaborar, não abre qualquer tipo de possibilidade da realização dessa antecipação, e que existem instrumentos contratuais previstos que deveriam ser avaliados.

Ainda, em depoimento, Renaldo Moura, ex presidente da TRANSFÁCIL afirma que as movimentações do Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico e Financeiro do Contrato foram realizadas com autorização da BHTRANS, mesmo o contrato sendo expreso quanto a essa impossibilidade.

Por fim, Adilson esclareceu em seu depoimento que:

“Adilson Daros respondeu acreditar que Célio Bouzada sabia do contrato com a empresa para arquivamento, pois era uma prática corrente na empresa e o contrato havia sido renovado quando ele era presidente da BHTrans.”

Não resta dúvida que a atuação do ex presidente foi criminosa, em conjunto com Adilson Elpídio Daros e Daniel Marx Couto, em prejuízo do município de Belo Horizonte.

Dessa forma ficam caracterizados os elementos suficientes para sugerir o indiciamento pela prática dos crimes de associação criminosa (art. 288 do CP), estelionato (art. 171, §3 do CP), prevaricação (art. 319 do CP), falsidade ideológica (art. 299 do CP), advocacia administrativa (art. 321), falso testemunho (art. 342) e supressão de documento (art. 305 c/c art. 29).

12.2. DANIEL MARX COUTO

O Diretor da BHTRANS iniciou sua trajetória profissional na empresa Tecnotran Engenheiros Consultores S/C Ltda., empresa de André Luiz de Oliveira Barra, no ano de 1996, ingressando na BHTRANS em 1998.

Como Diretor de Transporte Público, supervisionou o grupo de trabalho da BHTRANS que acompanhou a realização dos trabalhos de auditoria, além de figurar como gestor do contrato firmado com a Maciel Consultores.

O diretor de transportes secretariou as reuniões da BHTrans com a empresa Maciel Consultores, cuja realização era obrigatória, negligenciando a produção de atas e conseqüentemente o registro dos temas debatidos. Além disso, em depoimento minimizou a relevância de se conhecer os custos reais de operação que seria apenas referencial para a BHTrans.

Entretanto, em seguida demonstra conhecimento das conseqüências desse cálculo, informando que se o custo real estiver aquém do custo referencial, 50% dos recursos do fundo permanece com a empresa e o restante é utilizado para redução da tarifa. Tal relação de causa e conseqüência impacta diretamente o princípio da modicidade tarifária, de modo que eventual superestimação de custos operativos das empresas de transporte retiraria recursos que seriam utilizados na redução tarifária. Tal desvio moral não é compatível com o dever do agente público incumbido de gerir recursos do cidadão.

Identifica-se novamente a negligência criminosa de Daniel Marques Couto quando afirmou que estava à frente da coordenação das atividades de supervisão do edital, mas que na prática apenas secretariava as reuniões com a empresa de auditoria contratada. Ou seja, desincumbiu-se do dever de fiscalizar.

Durante os depoimentos a essa CPI, afirmou que:

"Daniel Couto explicou que a empresa fez sua auditoria baseada em referenciais externos, uma vez que a BHTrans não tem uma planilha de custos referenciais para comparar os custos das empresas. Disse que a PBH reconhece a auditoria por ela ter sido realizada por uma empresa certificada que concluiu não haver qualquer distorção nos custos.

O presidente disse que a testemunha admitia que a BHTrans não sabe o que de fato acontece nos cálculos de custo.

"Daniel Couto disse que não, que isso é uma consequência do modelo do contrato de concessão, que tem uma grande fragilidade ao não estabelecer um referencial de custo."

Importante demonstrar que o Diretor de Transportes culpa o contrato, elaborado entre outros por Célio Bouzada, pela completa falta de controle da empresa sobre os custos das concessionárias.

Ainda, Daniel Couto respondeu que não há um mecanismo que controle se o combustível abastece ônibus que operam na capital ou em outra cidade.

Mesmo sendo gestor do contrato, o diretor não acompanhou a sua execução e considerou cumprido o objeto da contratação, mesmo as provas apontando que a análise não alcançou sequer 17% do material que deveria ter sido analisado.

Ainda, assina em conjunto com Adilson Elpídio Daros a nota técnica BHTRANS DTP/SUTP/GCETT 009/2020 que supostamente comprovaria o prejuízo das empresas de ônibus, e que foi usado de artifício para promover a antecipação de vale-transporte de forma fraudulenta para complementar o fluxo de caixa das empresas.

Assim, restam suficientes os elementos para sugerir o indiciamento pelos crimes de associação criminosa (art. 288 do CP), estelionato (art. 171, §3 do CP), falsidade ideológica (art. 299 do CP) e prevaricação (art. 319 do CP).

12.3. ADILSON ELPÍDIO DAROS

O ex diretor da BHTRANS, exonerado durante a apuração dos fatos realizada por essa CPI, era o fiscal do contrato firmado para a realização da auditoria pela Maciel Consultores.

Conforme disposição legal, é o fiscal do contrato o responsável por autorizar o pagamento pela prestação dos serviços. Adilson não levantou qualquer objeção e considerou cumprido o contrato de auditoria, mesmo com a completa dissociação do resultado com o objeto determinado no edital.

Ainda, mentiu descaradamente a essa CPI ao afirmar que nunca recebeu a solicitação da documentação da concorrência 131/2008, que misteriosamente apareceu a poucos dias do encerramento da CPI sob sua guarda. Ainda assim, ficou constatado que os documentos não foram entregues na sua totalidade.

Ele ainda assina a nota técnica BHTRANS DTP/SUTP/GCETT 009/2020 com Daniel Marx, e mesmo tendo produzido o documento, afirma que não sabe como o ex presidente Célio Bouzada Chegou ao valor de 5 milhões de reais requerido.

Dessa forma, ficam constatados elementos suficientes para sugerir o indiciamento pelos crimes de associação criminosa (art. 288 do CP), estelionato (art. 171, §3 do CP), prevaricação (art. 319 do CP), falso testemunho (art. 342 do CP), falsidade ideológica (art. 299 do CP) e supressão de documento (art. 305 do CP).

12.4. DA DELIMITAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO CRIMINOSA

Muito embora as condutas narradas nos itens 10.1, 10.2 e 10.3 possam ter conexão direta com os crimes praticados pelos empresários dos consórcios do transporte coletivo público de passageiros no município, o delito capitulado no art. 288 do Código Penal se configura com a associação estável de três ou mais pessoas com o fim de cometer reiteradamente crimes, conforme se transcreve:

“Art. 288. Associarem-se 3 (três) ou mais pessoas, para o fim específico de cometer crimes:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 3 (três) anos.”

Dessa feita, entendeu por bem a Comissão Parlamentar delimitar duas associações criminosas distintas: uma formada por servidores, e outra pelos particulares.

Isso porque os elementos probatórios aqui acostados demonstram claramente a unidade do liame subjetivo nas ações dos funcionários da BHTrans com vistas a beneficiar, reiteradamente, os empresários em detrimento da Administração Pública e do cidadão belo-horizontino.

Inclusive, o modus operandi do grupo é claro: a participação dos funcionários corruptos é garantida pela atuação do ex presidente Célio Bouzada, que os mantém em cargos chave de direção e fiscalização, como forma de acobertar os diversos atos ilícitos cometidos.

Importante esclarecer que os atos não se limitam à negligência criminosa do fiscal (Adilson) e gestor (Daniel) do contrato com a Maciel Consultores, atestando a

realização de um trabalho que nunca ocorreu conforme a determinação do instrumento convocatório, e autorizando seu pagamento.

Não limitam-se também à produção do documento falso solicitado por Célio e assinado por Adilson e Daniel para pretensamente justificar uma injeção de 5 milhões no fluxo de caixa das empresas ainda nos primeiros dias da pandemia.

A completa ausência de controle e fiscalização das empresas passa necessariamente pelos cargos dos ora indiciados, que sempre atestaram a veracidade e correção das informações fornecidas pelas empresas e pelo SETRA, que conforme exaustivamente demonstrado nesse parecer, são completamente manipuladas e não apresentam correlação com a realidade.

A organização criminosa jamais indicou qualquer dos inúmeros descumprimentos do contrato, nem tomou nenhuma providência para fazer cessar as irregularidades. Pelo contrário, sempre que se manifestavam o faziam no sentido de validar as alegações de prejuízo e desequilíbrio em desfavor das empresas, contribuindo substancialmente até mesmo com elementos documentais para a judicialização pelas empresas de ônibus.

As afirmações de completo respeito ao instrumento contratual foram diversas vezes repetidas na Câmara Municipal sempre que havia tentativa de questionamento do Poder Legislativo sobre a péssima prestação do serviços.

Esclarecemos que o aprofundamento das investigações dos órgãos ministeriais podem apontar, a partir do acesso a novos documentos e quebras de sigilo, que se trata de uma única organização criminosa. No entanto, pela prudência dos integrantes quanto ao indiciamento criminal, decidimos por separar os dois grupos até mesmo para a delimitação clara das condutas de cada um dos indiciados.

Posto isso, a capitulação do crime previsto no art. 288 nos pontos 10.1, 10.2 e 10.3 dizem respeito à organização criminosa integrada por Célio Freitas Bouzada, Daniel Marx Couto e Adílson Elpídio Daros.

12.5. MARCO ANTÔNIO REZENDE

O Procurador-Geral do Município à época, Sr. Marco Antônio Rezende, prestou depoimento a essa CPI para esclarecer os fatos que ocorreram durante sua permanência no cargo.

O advogado esclareceu que permaneceu na procuradoria do município até o ano de 2012, momento em que passou a advogar e constituiu uma empresa de consultoria com o Sr. Paulo Moura Ramos.

Ao ser questionado se havia prestado serviços para as empresas de ônibus, informou que, após deixar a PGM, foi contatado pelo SETRA para contestar o valor do reajuste da tarifa, oriunda da concorrência 131/2008 realizada quando ainda era a autoridade máxima da procuradoria municipal. Pela prestação dos serviços para as empresas, recebeu R\$ 440.000,00 (quatrocentos e quarenta mil reais), ressaltando que há notas da prestação do serviço.

Durante o depoimento, o ex Procurador-Geral não soube explicar como os documentos da concorrência desapareceram da PGM, tendo em vista que o último registro de movimentação se deu exatamente no órgão em 2011, quando Cristiana Maria Fortini Pinto e Silva era a procuradora-geral adjunta.

Ainda, ao ser questionado se havia alguma ilegalidade à época, negou e acrescentou que a licitação foi homologada e a contratação efetuada.

Interessante notar que o ex procurador não apresentou a mesma perícia demonstrada na defesa das empresas de ônibus, em razão de um descumprimento de contrato firmado à época que chefiava o órgão. Durante sua análise, nenhum dos diversos problemas apontados nesse relatório foi sequer percebido, em um completo desprezo pelo papel institucional que deveria realizar.

Não existindo, no entanto, elementos suficientes para comprovar a ação em conluio com as empresas de ônibus, cabe a esta comissão apontar a sugestão de indiciamento pelo crime de prevaricação (art. 319 do CP) e peculato na modalidade culposa (art. 312, §2), não existindo elementos suficientes, no momento, para apontar outros atos ilícitos.

12.6. MACIEL CONSULTORES

A empresa Maciel Consultores comprovadamente não executou integralmente o contrato decorrente da concorrência pública 2017/002, conforme descrito em edital, além de ter apresentado alegação falsa no documento final entregue à prefeitura.

A empresa foi contratada para realizar auditoria completa do transporte coletivo da cidade, cujo objeto do edital era uma apuração, mês a mês, dos anos de 2013 a 2016, de todos os custos, receitas e investimentos, individualmente, para cada uma das 4 consorciadas do transporte público coletivo da capital. Conforme

descrito no relatório final apresentado pela empresa e subscrito pela auditora Shaila Santos da Silva, o procedimento realizado não foi uma auditoria mas sim uma Verificação Independente.

Restou comprovado por esta comissão que os trabalhos realizados não obedeceram aos critérios determinados pela Administração do momento da contratação do serviço. A consultoria fez uma análise comparativa entre valores encontrados na auditoria anterior e valores apresentados pelas empresas auditadas, tomados por verdadeiros sem qualquer tipo de conferência, deixando de cumprir o objeto contratado.

Cabia a Maciel executar o trabalho seguindo a metodologia determinada pela Administração Pública, e a metodologia por eles utilizada desviou-se do objeto de contratação estipulado e descrito no edital. Tal tese se confirma quando a empresa Maciel, em seu relatório final, descreve que a apuração dos dados baseou-se na análise da totalidade das notas ou em amostras não inferiores a 70%, o que por si só comprova que foi feito um trabalho de análise por amostragem, possibilidade não prevista no edital.

Ainda ficou comprovado que a consultoria não fez a análise dos dados mês a mês conforme solicitado, quando a própria afirma que solicitou documentos de meses específicos que não englobam o universo requisitado para auferir os reais custos do sistema.

Mais grave ainda é a análise do universo de documentos efetivamente verificados pela consultora Maciel. Da análise dos documentos têm-se que em algumas situações as amostras pedidas correspondem a 16,7% de amostra do que deveria ter sido pedido se cumprido o determinado em edital.

Ressalte-se ainda que todas as alegações que o objeto do contrato foi flagrantemente desrespeitado pela Maciel Consultores foram confirmadas pela senhora Shaila Santos da Silva, em depoimento prestado a esta comissão e em resposta escrita enviada à Câmara.

A empresa que apresentou um valor completamente destoante do mercado induziu a administração pública, apoiado no acobertamento criminoso da associação chefiada por Célio Bouzada, para afirmar que prestou um serviço não realizado, auferindo vantagem ilícita mediante afirmações falsas.

Dessa forma, restam caracterizados os elementos para sugerir o indiciamento da empresa Maciel Consultores pelo crime de estelionato (art. 171, §3º).

12.7. SHAILA SANTOS DA SILVA

A senhora Shaila, auditora que assina o relatório confeccionado pela Maciel Consultores, prestou depoimento a essa Comissão para esclarecer os motivos do descumprimento do contrato firmado para revisão tarifária, na concorrência 002/2017.

Interessante apontar que o próprio relatório confessa na página 38 que o procedimento realizado não foi uma auditoria. A auditora tentou a todo momento justificar que o trabalho realizado tem fundamento técnico. No entanto, talvez por nunca ter realizado auditoria em sistemas de transporte, ignora o fato que a empresa contratada está vinculada aos termos dispostos no edital.

A todo momento tentava justificar a metodologia utilizada, mas não conseguiu esclarecer qual o fundamento legal para essa utilização. Homologada a concorrência, não há direito de escolha da empresa vencedora. Esta deve realizar o objeto para o qual foi contratada, nas formas e nos termos descritos pela Administração Pública.

A auditora não apontou o motivo de não questionar o envio de notas rasuradas e de meses distintos dos solicitados. Ainda, por diversas vezes, disse que as notas apresentadas não foram aceitas (muito embora não haja qualquer registro disso), o que mostra que o volume de documentos efetivamente analisados foi ainda menor que o indicado pelas investigações, e jamais alcançariam os 70% que a depoente afirma ter analisado no relatório.

Ademais, se as notas não foram aceitas, os meses não foram fiscalizados, e resta configurada a confissão do descumprimento do serviço, que determinava a análise individualizada, mês a mês.

Em depoimento, também confessa que os valores de garagens não foram avaliados de forma independente, dando como verdadeiros os valores informados pela auditada. Ora, se a auditada informa valores que sequer são conferidos, impossível dizer que houve auditoria.

O documento produzido não encontra qualquer correspondência com o produto contratado, e ainda assim foi aceito pelos funcionários da BHTRANS, que como já demonstrado, atuam em conjunto e criminosamente causando prejuízo ao município.

Dessa forma, ao fazer constar declarações falsas no relatório que assina, e ao omitir dolosamente irregularidades que teve conhecimento, restam caracterizados os elementos para sugerir o indiciamento pelo crime de falsidade ideológica (art. 299 do CP).

12.8. ANA PAULA CARVALHO

A senhora Ana Paula Carvalho, filha de Roberto José Carvalho mentiu descaradamente a esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Questionada ainda no início de seu depoimento se já havia participado de alguma licitação, respondeu prontamente que não.

No entanto, as caixas com a documentação da concorrência mostram que foi Ana Paula quem assinou o documento de credenciamento dos representantes da empresa Valadarense, que perdeu a licitação para o consórcio de seu pai.

Importante constar que em depoimento, Ana Paula declarou trabalhar na empresa Rodopass, vencedora do certame que ela concorreu e também de propriedade do seu pai.

A atuação de Ana Paula chama atenção tendo em vista que os documentos juntados pelo Ministério Público de Contas demonstram que ela participa ativamente da administração dos negócios da família.

Inclusive, a locação do espaço de sua festa de casamento no Mix Garden foi faturada para o endereço da empresa Rodopass, e custou mais de 45 mil reais. Como já demonstrado, a completa ausência de controle dos custos das empresas apontam que gastos pessoais foram diluído nos custos de operação, e repassados para o Poder Público.

A participação de Ana Paula concorrendo contra as empresas de seu pai, que agora lhe empregam e inclusive custeiam suas festividades, é uma prova cabal que houve simulação no certame em um claro teatro de aparências, validado por servidores corruptos e ignorado pelos mais brilhantes quadros da PBH à época.

Dessa forma, restam configuradas as condutas para que esta comissão sugira o indiciamento pelos crimes de formação de cartel (art. 4, II, b da Lei 8137/90), associação criminosa (art. 288 do CP), falso testemunho (art. 342 do CP).

12.9. DA TRANSFÁCIL

A operadora TRANSFÁCIL recebeu os valores a título de adiantamento de passagem diretamente da Secretaria de Fazenda do Município. Segundo o depoimento do próprio presidente, a empresa reteve indevidamente 7,58% dos valores repassados a título de adiantamento de passagem.

Conforme demonstrado no ponto 7.3, não existe qualquer justificativa legal para a retenção tendo em vista que a natureza dos valores são de antecipação de vales-transporte, e sequer deveriam estar a cargo da operadora como demonstrado no documento emitido pela BHTRANS.

Ainda, a TRANSFÁCIL confessa a utilização dos valores do FGE fora das hipóteses contratualmente permitidas.

Assim, fica configurado o elemento para sugerir o indiciamento da empresa pelo crime de apropriação indébita (art. 168 do CP).

12.10. DO INDICIAMENTO PELO DELITO DE FORMAÇÃO DE CARTEL

A lei 8.137/90 traz a tipificação, em seu art. 4, II, b, do crime contra a ordem econômica popularmente conhecido como cartel.

O artigo dispõe que:

Art. 4º Constitui crime contra a ordem econômica:

II - formar acordo, convênio, ajuste ou aliança entre ofertantes, visando:

b) ao controle regionalizado do mercado por empresa ou grupo de empresas;

As provas juntadas ao longo dos trabalhos da Comissão demonstraram que o grupo de empresários que controla o sistema de transporte está espalhado entre diversas empresas que devido a coincidência de sócios jamais poderiam concorrer entre si.

A própria postura na ata de julgamento, em que todas as empresas abriram mão do recurso imediatamente, sem sequer analisar os documentos das supostas concorrentes, aliado aos contratos sociais apresentados para a concorrência 131/2008 comprova o alinhamento do grupo para controlar o resultado do certame e o mercado de transporte de passageiros por ônibus no município.

Dessa feita, sugerimos o indiciamento de José Braz Gomes Pereira; Humberto José Gomes Pereira; José Braz Gomes Pereira Júnior; Fábio Couto de

Araújo Cançado; Mary Couto Cançado Santos; Thais Angélica Cançado Gontijo; Rômulo Lessa; Rubens Lessa; Roberto José Carvalho; Eneide Carvalho Santos; Fernando Aguiar Carvalho; Romeu Aguiar Carvalho; Joel Paschoalin; João Batista Paschoalin; Terezinha Fontes de Azevedo; Geraldo Lopes Salgado; José Marcio de Moraes Matos; Renaldo de Carvalho Moura; Marcelo Augusto Gomes Pereira; Luiz Alfredo Gomes Pereira e Renato Antônio Gomes Pereira; Leandro Márcio Gomes Pereira pelo crime formação de cartel (art. 4, II, b da Lei 8137/90).

12.11. JOSÉ MARCIO DE MORAIS MATOS, ROMEU AGUIAR CARVALHO, ROBERTO JOSÉ CARVALHO, JOSÉ BRAZ GOMES PEREIRA JUNIOR, RENALDO DE CARVALHO MOURA E HUMBERTO JOSÉ GOMES PEREIRA

Os representantes legais dos consórcios que participaram da licitação, além do crime de cartel já capitulado, organizaram as empresas que fariam parte de cada consórcio, assegurando que nenhum empresário ficasse de fora da partilha das RTS de ônibus no município de Belo Horizonte.

Ademais, extrai-se do depoimento dos representantes da TRANSFÁCIL, da existência de uma Câmara de Compensação criada pelos próprios empresários para a divisão dos repasses de adiantamento de passagem.

Entretanto, apesar de ser um esquema paralelo, já possui metodologia para divisão de recursos, posto que foram imediatamente repassados aos empresários, já calculada a parcela da cada um.

Todos os indícios apontam que esta Câmara de Compensação continua a existir, e faz o cálculo da parcela devida a cada empresário independente da RTS que sua empresa exerce.

Sugere que sejam indiciados José Marcio De Moraes Matos, Romeu Aguiar Carvalho, Roberto José Carvalho, José Braz Gomes Pereira Junior, Renaldo De Carvalho Moura e Humberto José Gomes Pereira pelos crimes de associação criminosa (art. 288) e estelionato (art. 171, §3 do CP).

Sugere ainda que sejam indiciados José Marcio De Moraes Matos, Roberto José Carvalho, Renaldo De Carvalho Moura e Humberto José Gomes Pereira pelos crimes de apropriação indébita (art. 168) referente aos valores de adiantamento de passagem e infração de medida sanitária (art. 268) pela retirada de veículos de circulação no momento mais crítico da pandemia, expondo a saúde de funcionários e cidadãos a risco de contágio.

12.12. ANDRÉ LUIZ DE OLIVEIRA BARRA

O engenheiro e sócio da empresa Tecnotran Engenheiros Consultores teve papel fundamental no resultado da concorrência 131/2008. A sua participação foi antecipada pela delação apócrifa recebida pelo Ministério Público de Minas Gerais e confirmada a partir dos elementos de prova obtidos com o avanço do trabalho de investigação dessa CPI.

Conforme explicitado no item 5.1, o resultado da concorrência foi antecipado para o órgão ministerial, indicando os vencedores e perdedores do certame que ainda não havia ocorrido. Na memsa denúncia, constava que apenas uma pessoa, no caso André, seria responsável pela elaboração de todas as propostas concorrentes, tanto as vencedoras quanto as perdedoras.

A identidade das propostas enviadas (itens 5.2 e 5.6) apontam para a elaboração de toda a documentação por um mesmo agente, frustrando completamente qualquer possibilidade de efetiva concorrência.

O representante legal do consórcio Via Urbana, derrotado na concorrência 131/2008, apesar de não integrar nenhuma das famílias que operam o transporte coletivo na capital mineira, é amigo íntimo de Roberto José Carvalho, apontado como figura central do cartel de empresas, como fica evidenciado na documentação apreendida pela Polícia Federal durante a operação Mar de Lama.

Em 16/03/2011 viajou na companhia de Roberto José carvalho e de sua filha Juliana Carvalho para o município de Governador Valadares.

Ademais, para a realização da Concorrência Pública 003/2011 do Processo Administrativo 129/2011 de Governador Valadares, André encaminha a Valadarense e-mails com informações e documentos necessários à participação no certame, corroborando os indícios que o modus operandi era replicado para garantir o resultado das concessões em outros municípios. Também foi André o responsável pelos cálculos apresentados pela Valadarense para o cálculo da nova tarifa naquele município.

A relação estreita também pode ser evidenciada nas diversas mensagens trocadas entre André, Juliana Carvalho e Ana Paula Carvalho, que mostram o completo domínio das atividades administrativas da empresa de seu pai.

O engenheiro também tem registro de prestação de serviços para a empresa Rodopass na capital, acerca da integração de linhas na Estação São Gabriel.

Ressalte-se que é o representante legal da empresa derrotada a pessoa que presta diretamente esses serviços às empresas dos consórcios vencedores.

Somado a isso, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte promoveu diretamente a contratação da empresa Tecnotran para a realização de pesquisas (sobe e desce e origem/destino) na empresa Rodopass.

Outro indício claro que a relação escusa perdura desde momento anterior à concorrência 131/2008 pode ser encontrada nos arquivos do certame. Quando da devolução das cartas de fiança pelo Consórcio Via Urbana (perdedor), verifica-se que o arquivo que comunica essa devolução foi salvo em computador denominado “Rodopass”, empresa que integra um dos consórcios que venceu.

Dessa feita, fica claro que a relação de André Barra com as concessionárias que operam o transporte coletivo na capital jamais foi de concorrente, e que detém uma relação próxima de trabalho com Roberto José Carvalho prestando serviços diversos para diferentes empresas de sua propriedade, comunicando-se frequentemente com suas filhas Ana Paula Carvalho e Juliana Carvalho.

Os elementos são claros para apontar um alinhamento prévio com os representantes das supostas concorrentes para garantir o resultado da licitação, beneficiando-se posteriormente de contratações por estas mesmas empresas e pelo SETRA.

Posto isso, sugere essa CPI pelo indiciamento de André Luiz de Oliveira Barra pelos crimes de formação de cartel (art. 4, II, b da Lei 8.137/90) e associação criminosa (art. 288 do CP).

12.13. RENATA AVELAR BARRA RIGHI

A Sra. Renata Barra, filha de André Barra e funcionária da Tecnotran também desempenhou papel fundamental na concorrência 131/2008, tendo sido a responsável por organizar a documentação de todas as empresas, vencedoras e perdedoras.

Conforme apurado a partir dos indícios descritos no item 5.4, essa é a “renata” que aparece como responsável pela alteração/salvamento das propostas na análise das propriedades dos arquivos contidos nos CDs enviados pelas supostas concorrentes.

Ainda que teoricamente fosse uma das representantes legais do Consórcio Via Urbana, é Renata Barra quem salvou os arquivos sobre o dimensionamento de frota enviados pelo Consórcio BH Leste, Consórcio Dez e Consórcio Dom Pedro II.

Ao todo, a filha de André Barra salvou 21 arquivos de 4 concorrentes distintas em um intervalo de apenas 43 minutos no dia 21/05/2008. Ainda, salvou 62 arquivos no dia 24/05/2008 de todas as 6 concorrentes entre as 14:44 e as 17:09.

Após assegurar o resultado previamente alinhado entre as empresas, Renata seguiu prestando serviços para as empresas do grupo de Roberto José Carvalho conforme fica evidenciado em troca de e-mails da Tecnotran com a Valadarense para envio da proposta de rede de operação no município de Governador Valadares.

Todos os elementos indicam que o certame de 2008 foi arquitetado em conjunto com todos os participantes, mediante o conhecimento prévio de todas as informações dos consórcios participantes, tendo Renata participação fundamental na operacionalização do crime contra a ordem econômica praticado.

Fossem eles vencedores ou não, resta claro que todos auferiram vantagem financeira oriunda da concessão de transporte público na capital.

Dessa feita, sugere essa CPI o indiciamento de Renata Avelar Barra Righi pelos crimes de formação de cartel (art. 4, II, b da Lei 8137/90) e associação criminosa (art. 288 do CP).

12.14 - DA DELIMITAÇÃO DA SEGUNDA ASSOCIAÇÃO CRIMINOSA

Seguindo a linha argumentativa apresentada no item 12.4, passamos a delimitar a segunda organização criminosa, composta pelos empresários que figuraram na concorrência pública 131/2008, além de amigos e familiares que concorreram para a prática dos crimes.

Os empresários José Marcio De Moraes Matos, Romeu Aguiar Carvalho, Roberto José Carvalho, José Braz Gomes Pereira Junior, Renaldo De Carvalho Moura e Humberto José Gomes Pereira são os 6 representantes legais dos consórcios que articularam a farsa do certame que concedeu a exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros pelo prazo de 20 anos na capital mineira.

Conforme robustamente demonstrado ao longo do relatório, o alinhamento dos representantes ocorreu previamente à licitação, tendo todos eles conhecimento prévio das propostas que seriam apresentadas de maneira a assegurar o resultado.

Também concorreram para a série de ações criminosas, André Luiz de Oliveira Barra, Renata Avelar Barra Righi e Ana Paula Carvalho, que figuraram como concorrentes apenas para a entrega das propostas de cortesia, elaboradas com o único intuito de aparentar uma competição, quando na realidade os vencedores já são definidos antes mesmo da abertura dos envelopes.

A organização criminosa não só assegurou a concessão para o grupo familiar dos principais empresários do setor, como também a continuidade do esquema ilícito para auferir lucro com base em dados falseados que eram repassados ao Poder Público.

Os depoimentos do presidente e ex-presidente da TRANSFÁCIL expuseram a existência de uma Câmara de Compensação paralela, uma vez que não prevista no instrumento contratual, com metodologia e contabilidade próprias para a divisão dos valores para além das RTS, assegurando vantagem financeira a todos os envolvidos.

A farsa concorrencial entre pai e filha e também entre irmãos, foi operacionalizada pelos engenheiros da Tecnotran, que continuam prestando serviço ao sindicato e às empresas vencedoras, tendo inclusive participado dos estudos envolvendo o BRT.

Já durante a prestação dos serviços, o grupo agia permanentemente para inflar os custos informados do transporte, apresentando uma contabilidade completamente desconexa da realidade a fim de alegar sucessivos prejuízos.

A completa ausência de controle e fiscalização pelo Poder Público, principalmente do grupo criminoso chefiado por Célio Bouzada, garantia que não houvesse qualquer elemento para contestação dos valores informados, que como demonstrado incluíam desde o abastecimento de veículos em outros municípios, até a festa de casamento da filha de Roberto José Carvalho.

O SETRA cancelava os dados enviados pelos empresários junto ao Poder Público, chegando até mesmo a emitir um laudo de avaliação do preço de aluguel das garagens, que eram locadas de membros do mesmo grupo empresarial ou da mesma família, além de realizar em diferentes momentos a contratação de André Barra.

Dessa forma, garantiam que a revisão tarifária prevista em contrato jamais fosse de fato realizada, solicitando sucessivos aumentos da tarifa e descumprindo frequentemente os termos que deveriam regular a prestação dos serviços,

realizando viagens em número inferior ao determinado, retirando cobradores e amontoando os cidadãos em veículos que o próprio prefeito chamou de “latas de sardinha” ainda em sua campanha de 2016, mas que nada fez para cessar os sucessivos descumprimentos da Lei e do contrato.

Fica claro o ajuste de condutas do grupo criminoso instituído ainda em 2008, e que provavelmente é composto por um número muito maior de empresários do setor e possivelmente outros servidores e agentes políticos.

Posto isso, resta caracterizada a formação da associação criminosa, que se revelará muito maior após o acesso às quebras de sigilo bancário e fiscal solicitadas junto ao Poder Judiciário.

13. DA RESPONSABILIDADE DO PREFEITO ALEXANDRE KALIL

O Prefeito do Município de Belo Horizonte, embora não tenha participado da licitação que estabeleceu o cartel no transporte público na cidade, demonstrou por todo o período de seu mandato grave conivência com todos os desmandos das concessionárias do serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

Durante seu mandato foi revelado que Célio Bouzada, nomeado por ele para o cargo de presidente da BHTrans, era professor em curso criado pelo SETRA-BH, fato que nunca foi apurado ou questionado pelo mandatário apesar do claríssimo conflito de interesses.

Eleito com discurso de “abrir a Caixa-Preta” da BHTrans e tendo afirmado categoricamente que tinha conhecimento de ilícitos inúmeros no transporte coletivo de Belo Horizonte, assumiu após o mandato postura absolutamente defensiva.

O Prefeito, aliás, rechaçou publicamente o resultado da auditoria e nada fez para que o serviço por ele rejeitado fosse questionado – pelo contrário, pagou pela verificação independente que ele mesmo descartou. O Procedimento Administrativo Punitivo só foi aberto após a atuação desta CPI escancarar a falacidade dos resultados produzidos.

Alexandre Kalil também assistiu passivamente ao não pagamento de multas pelas empresas de ônibus, que descumprem reiteradamente a legislação e as regulações contratuais. Em depoimento, Célio Bouzada inclusive disse a essa CPI que as empresas de ônibus estariam retaliando o Prefeito com a retirada de cobradores cuja presença nos veículos é determinada por Lei e por força do

contrato, mas não se teve notícia de qualquer ação do Chefe do Executivo nesse sentido.

Ressalta-se, com efeito, que o aumento da tarifa concedido na virada de 2018 para 2019, além de suceder falsa auditoria absolutamente atabalhoada, também protagonizou evidente descontrole e incômodo do prefeito, que declarou em seu twitter “Temos um contrato e uma auditoria publicada. Não temos satisfação a dar a ninguém. Autorizei a entrega imediata dos documentos ao MP e ponto final.” e “e mais: se alguém deu aumento maior que o contrato, tenho uma sugestão ao MP: pedir a prisão.”

Assim, até 2020, a atuação de Alexandre Kalil se mostra absolutamente negligente, o que por si só já constitui ilícito penal e administrativo. Notavelmente, a partir de 25 de março de 2020, Alexandre Kalil agiu para repassar recursos municipais às empresas de ônibus. Por vários momentos, o próprio prefeito cometeu atos falhos ao se referir sobre as intenções dos repasses milionários, formalmente a título de “antecipação de vale transporte”, referiu-se como “empréstimo” e “subsídio” a título de exemplo dos termos que já foram usados pelo prefeito para se referir à operação, demonstrando que, embora desconheça tecnicamente os métodos, está plenamente ciente dos objetivos da operação, que são distantes do interesse dos munícipes.

Estarrecedor que a própria administração municipal, por meio da informação técnica BHTRANS/SUTP/GCET 094/2021, concluiu pela impropriedade dos pagamentos, e ainda assim nenhuma atitude foi tomada pelo prefeito. Pelo contrário, continuou defendendo os atos que seu próprio governo, por meio da equipe técnica, já considera indefensáveis.

A ciência da ilicitude de seus atos fica evidenciada em 18 de agosto de 2021, de acordo com informações compartilhadas pela CPI dos Gastos da Pandemia desta Câmara Municipal, o prefeito age para impedir que seu então chefe de gabinete, Alberto Lage Paula Carvalho Rezende, deponha à CPI da BHTrans.

Importante ressaltar que a gestão de Alexandre Kalil reiteradamente descumpre os prazos estabelecidos em Lei, deixando de fornecer os documentos solicitados por esta comissão parlamentar de inquérito e prejudicando o andamento das investigações realizadas no âmbito da CPI.

Ressalte-se que a abertura de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar a caixa preta da BHTrans, termo inclusive utilizado pelo prefeito durante a

corrida eleitoral, é pleito antigo na Câmara de Vereadores, tendo requerimento nesse sentido sido elaborado ainda em 2017, e que só não foi adiante em razão da pressão exercida sobre os vereadores da base de governo, impodendo inclusive a retirada de assinaturas.

Importante salientar que deve ser aprofundada a investigação sobre as ligações de Alexandre Kalil, Adalclever Lopes e Joel Jorge Paschoalini, que, conforme denúncia apresentada à Presidência desta casa pelo ex-chefe de gabinete do Prefeito, consubstanciada em conversa registrada na folha N°80 do livro N°2745 do 9ºOfício do Tabelionato de Notas desta Capital, se reúnem na prefeitura sem a presença do presidente da BHTrans ou do Secretário de Obras, de maneira que o assunto da reunião claramente não tinha conexão com o trânsito na capital.

Apesar dos indícios, o tempo regimental para encerramento dos trabalhos e a data em que tomamos conhecimento das denúncias impede essa comissão de se debruçar sobre o tema de forma suficiente, de maneira que ainda não pode opinar com clareza sobre tal assunto, bem como não pode acusar o prefeito e o Secretário de Governo de obstrução de justiça, uma vez que, caso tenha ocorrido algo que se assemelhe a esse ilícito penal, não passou de tentativa fracassada.

Entretanto, é cristalino que Alexandre Kalil deu fundamental suporte à associação criminosa de Célio Bouzada, Adilson Elpídio Daros e Daniel Marx Couto, mantendo-os em cargos de direção que refletiram tanto na omissão permanente da fiscalização das empresas de ônibus, como na absurda auditoria que não cumpre sequer 17% do objeto do edital, e finalmente no repasse milionário às empresas de ônibus em plena pandemia, enquanto os outros setores produtivos da cidade suportavam sem qualquer apoio, os efeitos da pandemia.

Conforme amplamente demonstrado no item 9 deste relatório, apenas 8 dias depois da publicação no DOM da situação de calamidade em razão da pandemia, o então presidente da BHTrans, Senhor Célio Freitas Bouzada, enviou ao Secretário Municipal de Fazenda, o documento DPR/SEFAZ N°189/2020 em que pede o adiantamento de 5 milhões de reais para as empresas sob a justificativa de “propiciar uma melhoria no fluxo de caixa das concessionárias”.

O documento que faz uma “análise” comparativa entre o volume de passageiros pelo período de dois dias não tem qualquer elemento concreto que demonstre o prejuízo das concessionárias, mas ainda assim o prefeito ordenou o repasse de mais de 220 milhões às empresas.

Ressalte-se que essa transferência, como reiteradamente quer fazer crer o prefeito, não decorre de nenhuma determinação judicial. Não é o TJMG quem obriga esse repasse, mas sim o prefeito que determina essa transferência. A homologação pelo Tribunal de Justiça do acordo firmado, não garante em nenhuma hipóteses (até porque não era o papel do Tribunal naquele momento) a legalidade dos argumentos ou da forma de repasse, que são de responsabilidade do Chefe do Poder Executivo.

Dessa forma ficam caracterizados os elementos suficientes para sugerir o indiciamento de Alexandre Kalil pela prática dos crimes peculato (art. 312 do CP), tendo em vista a completa impropriedade e ilegalidade do objeto constatada pelo corpo técnico do próprio órgão, ignorando completamente todos os elementos contratualmente previstos e que abarcavam meios lícitos de eventual reequilíbrio contratual, em clara ação para, nas palavras do ex presidente da BHTrans e ainda servidor público, aumentar o fluxo de caixa das concessionárias, fica claro o desvio de recursos dos cofres municipais em favor dos empresários; ainda, claros os elementos do crime de prevaricação (art. 319 do CP) em razão dos sucessivos descumprimentos dos prazos determinados em lei para prestar informações a esta Câmara Municipal, especialmente quanto aos documentos e informações solicitadas por essa CPI, bem como da completa inércia frente aos descumprimento reiterado das concessionárias, que mesmo recebendo as benesses do mandatário da capital reduziram o número de viagens em plena pandemia, proporcionando cenas diárias de superlotação dos ônibus em caminho completamente diverso do distanciamento social corretamente orientado pelo Poder Público. Não se pôde constatar nenhuma ação concreta além das eventuais bravatas ditas à imprensa, nem sabe como ou se os valores serão efetivamente devolvidos aos cofres do município, como se extrai do depoimento do Secretário de Planejamento Orçamento e Gestão durante os trabalhos da outra CPI em andamento. Por fim, também há elementos suficientes para tipificação do delito de condescendência criminosa (art. 320 do CP), uma vez que o prefeito tinha conhecimento da ilicitude do repasse (informação técnica BHTRANS/SUTP/GCET 094/2021) e da falsidade do documento elaborado por Célio Bouzada, Daniel Marx e Adílson Elpídio para justificar as transferências durante o período da pandemia, que superaram 220 milhões de reais, sendo conivente com os crimes praticados por seus exaltados e protegidos funcionários de carreira, alçados a postos de direção para satisfazer os interesses dos grupos que controlam o transporte coletivo na capital.

Especificamente no caso do Prefeito, por ser também detentor de cargo eletivo, ficam caracterizadas as infrações político-administrativas listados no Art. 110 da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte quais sejam: desatender, sem motivo justo, os pedidos de informação da Câmara, quando feitos a tempo e em forma regular (inciso III), praticar ato administrativo contra expressa disposição de lei ou omitir-se na prática daquele por ela exigido (inciso VII), e omitir-se ou negligenciar na defesa de bens, rendas, direitos ou interesses do Município, sujeitos à sua administração (inciso VIII).

14. CONCLUSÃO

Após a apuração criteriosa pelos membros dessa Comissão Parlamentar de Inquérito, ficaram demonstradas diversas irregularidades que tornam inviável a manutenção do atual contrato, resultado da concorrência fraudulenta que alicerçou o modelo criminoso de operação do transporte público coletivo na capital.

A atuação das empresas de transporte coletivo, amparadas pelo sindicato que as representa e que detém completo conhecimento das irregularidades perpetradas, até mesmo da contabilidade paralela realizada, ignora completamente o conceito de prestação de serviço público e age como verdadeira organização criminosa com o único intuito de auferir lucro às expensas do cidadão belo-horizontino.

A prestação ineficiente e os absurdos cometidos desde a elaboração do contrato até o presente momento, contaram com a conivência criminosa de servidores e empregados públicos de carreira da empresa BHTRANS, que desviaram completamente da função de maneira a favorecer os interesses das empresas de ônibus.

Apesar de possuírem vasto patrimônio e atuarem no setor de transporte coletivo praticamente desde o início de sua operação, os empresários alegam que o sistema é deficitário em recorrentes afirmações, que bizarramente eram validadas pela BHTRANS sem qualquer conferência.

Na prática, ficou demonstrado que os consórcios que operam o transporte de passageiros em Belo Horizonte informam custos superfaturados, certos da completa ausência de controle e fiscalização do Poder Público Municipal, para alegar sem qualquer amparo fático, construindo, entretanto, uma base narrativa e documental falsa para ação judicial posterior em face do município.

Ficou demonstrado que não existiu concorrência em 2008, que o resultado da licitação é produto de crime, que o município não tem qualquer controle sobre os custos de operação das empresas, que não foi realizada a revisão tarifária contratualmente exigida e que a antecipação da compra de vales-transporte foi um artifício sem amparo legal para aumentar o fluxo de caixa das empresas.

A Administração Pública, ao contrário do que reiteradamente alega, possui meios contratuais para obrigar o cumprimento dos termos firmados, mas ficou demonstrado que a negligência na resolução dos problemas verificados diariamente pela população belo-horizontina são, na realidade, fruto de atuação criminosa de servidores, empresários e agentes políticos.

Individualizadas as condutas dos agentes para apuração das responsabilidades, passamos aos encaminhamentos necessários para interrupção da perpetuação do modelo criminoso descoberto por esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

15. DOS ENCAMINHAMENTOS

Após o desenvolvimento dos trabalhos dessa Comissão Parlamentar de Inquérito, dos depoimentos colhidos, da análise dos documentos, das oitivas realizadas e das diligências promovidas durante seu período de funcionamento, apontam os parlamentares os seguintes encaminhamentos para os órgãos de controle e autoridades públicas.

- Comunicar ao Conselho Federal de Contabilidade as conclusões dessa CPI sobre a execução dos trabalhos desenvolvidos pela Maciel Consultores (2CRC RS-004773/O-0 T SP) nos serviços de auditoria e de verificação independente dos contratos referentes ao Serviço de Transporte Público Coletivo e Convencional de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte;

- Remeter cópia do relatório ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE informando sobre os fortes indícios de cartelização das empresas de transporte coletivo;

- Recomendar ao Poder Executivo que instaure Processo Administrativo Disciplinar contra Célio Bouzada, Daniel Marx Couto e Adilson Elpídio Daros pelos

diversos vícios no acompanhamento, bem como pelo aceite dos serviços prestados pela Maciel Consultores em completa desconformidade com os termos do instrumento da Concorrência Pública 2017/002;

- Recomendar ao Poder Executivo a instauração de sindicância para apurar a conduta de Célio Bouzada, Daniel Marx Couto e Adilson Elpídio Daros na produção de documentos falsos para solicitação de adiantamento de vales-transporte para fortalecimento do fluxo de caixa das empresas;

- Recomendar ao Poder Executivo a instauração de sindicância para apurar as revisões tarifárias anteriores de maneira a verificar a adequação do produto entregue frente ao objeto descrito no edital;

- Sugerir a criação de grupo de trabalho na Câmara Municipal para elaboração de Projeto de Lei que estabeleça novos parâmetros concorrenciais para o transporte coletivo de passageiros por ônibus no município, incluindo prazo máximo não superior a 10 anos; a divisão dos objetos de concessão em elementos modulares, tais como o fornecimento de frota, o aluguel de garagens, a operação do transporte coletivo propriamente dita; além de outras medidas para ampliação da concorrência;

- Remeter cópia do relatório ao Ministério Público do Trabalho, tendo em vista as confissões dos empresários do setor de transportes do município de retirada de cobradores em detrimento de determinação legal e de aproveitamento em função diversa da assinada na CTPS;

- Remeter cópia do relatório ao Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais;

- Remeter cópia do relatório ao Ministério Público do Estado de Minas Gerais para o aproveitamento dos atos praticados nas investigações já em curso no órgão;

- Remeter cópia do relatório ao Ministério Público Federal para apuração de eventuais ilícitos fiscais, tendo em vista a completa confusão patrimonial dos sócios e empresas, bem como à contabilidade paralela descoberta que evidencia a

emissão de notas pelo grupo empresarial em benefício de outras empresas sob seu controle, além de apólices e declarações de valores em desconformidade com a realidade;

- Recomendar ao Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais que promova Tomada de Contas Especial sobre o Fundo Garantidor de Equilíbrio Econômico-Financeiro do sistema de transporte do município de Belo Horizonte, a fim de apurar o descumprimento do contrato e o dano ao erário, vez que foram utilizados pelas concessionárias em completo desacordo com as disposições contratuais;

- Remeter cópia do relatório ao Tribunal de Justiça de Minas Gerais para cientificar da completa impropriedade dos termos do acordo firmado entre o município e as concessionárias;

- Recomendar ao Poder Executivo a instauração de sindicância para apurar as falhas na movimentação e registro do processo licitatório de Concorrência 131/2008, que desapareceu por mais de 10 anos sem qualquer registro nos sistemas de controle;

- Recomendar à Procuradoria Geral do Município a instauração de procedimento para devolução corrigida dos valores pagos à Maciel Consultores em razão da Concorrência Pública 2017/002, vez que demonstrado que o serviço foi prestado em completo desacordo com o edital e o produto final não foi entregue;

- Recomendar ao Poder Executivo a retomada imediata dos trabalhos do Comitê de Repactuação do Contrato dos Ônibus e Reformulação de Tarifas do Transporte Coletivo de Belo Horizonte;

- Recomendar a elaboração de nova concorrência para concessão dos serviços de transporte coletivo público de passageiros na capital, tendo em vista os inúmeros vícios apontados na concorrência 131/2008;

- Recomendar a elaboração imediata de edital para a realização da revisão tarifária contratualmente prevista para 2022, tendo em vista ainda que restou demonstrado que o serviço prestado em 2018 não foi sequer uma auditoria;


- Recomendar ao Poder Executivo a imediata revisão contratual, tendo em vista os inúmeros descumprimentos do contrato exaustivamente apontadas nesse relatório;

- Exigir do Poder Executivo a apresentação de soluções que possibilitem o acompanhamento e efetivo controle e fiscalização dos custos da prestação do serviço e dos recursos tarifários e extra-tarifários que financiam a operação do transporte coletivo na capital, garantindo a transparência desses dados;

- Alternativamente, em caso de retaliação das concessionárias ou risco de interrupção do serviço público essencial, que seja extinta a concessão nos termos da Lei 8.987/95, com a imediata assunção do serviço pelo poder concedente na forma do §2º do art. 35, inclusive autorizada a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis na forma do §3º da mesma Lei.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE


Vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão

RELATOR