



# CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

**CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE**

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO BHTRANS  
REQUERIMENTO 145/2021**

**RELATÓRIO FINAL**

**PRESIDENTE: GABRIEL**

**RELATOR: REINALDO GOMES PRETO SACOLÃO**

078-71941. Legislativa-05-Nov-2021-14:48-003187-1/2

Belo Horizonte  
2019

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO**

**REQUERIMENTO Nº 145/2021**

**RELATÓRIO FINAL DOS TRABALHOS DE ABERTURA DA CAIXA PRETA DA  
BHTRANS**

**Presidente:** Vereador Gabriel

**Relator:** Vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão

**Membros Efetivos:** Vereador Wanderley Porto, Vereador Professor Claudiney Dulim, Vereadora Bella Gonçalves, Vereador Bráulio Lara e Vereador Rubão.

**Suplentes:** Vereador Fernando Luiz, Vereadora Professora Marli, Vereador Henrique Braga, Vereador Léo, Vereadora Macaé Evaristo, Vereadora Fernanda Pereira Altoé e Vereador Wilsinho da Tabu.

## Índice

1. INTRODUÇÃO.....	3
1.1. DO FUNDAMENTO LEGAL.....	4
1.2. DO REQUERIMENTO 145/2021.....	5
2. DA ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS.....	8
2.1. DA 1ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	8
2.2. DA 2ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	9
3. DO PLANO DE TRABALHO.....	10
3.1 – DA ALTERAÇÃO DO PLANO DE TRABALHO.....	28
4. DAS REUNIÕES.....	30
4.1. DA 3ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	30
4.2. DA 4ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	38
4.3. DA 5ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	39
4.4. DA 6ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	51
4.5. DA 7ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	52
4.6. DA 8ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	60
4.7. DA 9ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	72
4.8. DA 10ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	105
4.9. DA 11ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	105
4.10. DA 12ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	119
4.11. DA 13ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	130
4.12. DA 14ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	130
4.13. DA 15ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	132
4.14. DA 16ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	145
4.15. DA 17ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	165
4.16. DA 18ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	166
4.17. DA 19ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	174
4.18. DA 20ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	175
4.19. DA 21ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	176
4.20. DA 22ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	188
4.21. DA 23ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	189
4.22. DA 24ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	191
4.23. DA 25ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	192
4.24. DA 26ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	196
4.25. DA 27ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	231
4.26. DA 28ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	251
4.27. DA 29ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	272
4.28. DA 30ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	280
4.29. DA 31ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	281
4.30. DA 32ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	282
4.31. DA 33ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	285
4.32. DA 34ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	301
4.33. DA 35ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	313
5. DOS PROCEDIMENTOS JUDICIAIS ADOTADOS PELA CPI.....	315
6. DO SISTEMÁTICO DESCUMPRIMENTO DO CONTRATO E DAS IRREGULARIDADES NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUAS REPERCUSSÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS.....	317
6.1. DA IRREGULARIDADE FISCAL.....	320
6.2. DO NÃO PAGAMENTO DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS.....	322

6.3. DO NÃO PAGAMENTO DO FUNDO GARANTIDOR DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO (FGE).....	326
6.4. DA AMPLIAÇÃO DE LUCROS PELA RETIRADA DE AGENTES DE BORDO.....	328
6.5. DA AMPLIAÇÃO DE LUCROS PELA DIMINUIÇÃO DE FROTA E DE VIAGENS.....	334
6.6. DO DESCUMPRIMENTO DAS MEDIDAS SANITÁRIAS.....	336
6.7. DO NÃO PAGAMENTO DAS MULTAS ADMINISTRATIVAS.....	338
6.8. DA APROPRIAÇÃO DE RECURSOS DE ISENÇÕES TRIBUTÁRIAS.....	339
6.9. APROPRIAÇÃO INDEVIDA DE RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS.....	343
6.10. DO PROBLEMA DA GESTÃO PRIVADA DA COISA PÚBLICA.....	346
7. DAS IRREGULARIDADES PRELIMINARES APURADAS NA CONCORRÊNCIA.....	348
7.1. DAS DENÚNCIAS RECEBIDAS PELO MINISTÉRIO PÚBLICO.....	349
7.2. DA IDENTIDADE DE PROPOSTAS.....	350
7.3. DA EMISSÃO SEQUENCIAL DE CERTIDÕES E EM CURTO INTERVALO DE TEMPO.....	353
7.4. DO SALVAMENTO DOS ARQUIVOS PELA MESMA PESSOA.....	354
7.5. DA AUTENTICAÇÃO SEQUENCIAL EM CARTÓRIO.....	356
7.6. DEMAIS ERROS QUE APONTAM PARA UM ÚNICO AGENTE.....	357
7.7. DO DESCUMPRIMENTO DO EDITAL.....	357
7.8. DA AUSÊNCIA DE QUESTIONAMENTO.....	359
8. DA REALIZAÇÃO DA REVISÃO TARIFÁRIA.....	360
8.1. DOS VÍCIOS DA CONSULTORIA.....	361
8.2. DO DESCUMPRIMENTO DO OBJETO DO CONTRATO DA LICITAÇÃO.....	361
8.3. DAS NOTAS FISCAIS ANALISADAS.....	365
8.3.1. DAS NOTAS FISCAIS ACEITAS PARA INFLAR O CÁLCULO DOS CUSTOS DO TRANSPORTE EM BH.....	366
8.3.2. DOS VALORES PAGOS POR EMPRESAS DO MESMO CONSÓRCIO.....	368
8.4. DOS VALORES DE GARAGEM.....	369
8.5. DA TROCA DE AUDITORES.....	371
8.6. DA CONCLUSÃO E ACEITE PELA BHTRANS.....	371
9. DAS ANTECIPAÇÕES DE VALES TRANSPORTE.....	371
9.1. DA IMPROPRIEDADE DO OBJETO.....	373
9.2. DA IMPOSSIBILIDADE DE AQUISIÇÃO DE VALE TRANSPORTE RESULTAR EM AUXÍLIO FINANCEIRO.....	374
9.3. DA APROPRIAÇÃO DE VALORES PELA TRANSFÁCIL.....	375
9.4. DA UTILIZAÇÃO INDEVIDA DOS VALORES DO FGE.....	377
9.5. DA RETENÇÃO DE VALORES PELO SINDICATO DOS SUPLEMENTARES.....	377
10. DAS TENTATIVAS DE INTERFERÊNCIA NAS INVESTIGAÇÕES.....	379
10.1. DAS ADVOGADAS DA SETRA SOLICITANDO O ENCERRAMENTO DAS INVESTIGAÇÕES.....	379
10.2. DA TENTATIVA DE INTERRUPÇÃO DA CPI PELO SECRETÁRIO DE GOVERNO.....	381
11. DAS CAIXAS COM A DOCUMENTAÇÃO DA CONCORRÊNCIA 131/2008.....	382
11.1. DA CONCORRÊNCIA EM 2008.....	384
11.2. DOS REPRESENTANTES LEGAIS DOS CONSÓRCIOS.....	385
11.3. DA CONFUSÃO ENTRE SÓCIOS.....	387
11.3.1. DO CONSÓRCIO PAMPULHA.....	388
11.3.2. DO CONSÓRCIO BH LESTE.....	389
11.3.3. DO CONSÓRCIO DEZ.....	389
11.3.4. DO CONSÓRCIO DOM PEDRO II.....	389

11.3.5. DA AUSÊNCIA E SUPRESSÃO DE DOCUMENTOS.....	390
11.4. DA INEXISTÊNCIA DE DISPUTA.....	390
11.5. DAS FRAUDES NA LOCAÇÃO DE GARAGENS.....	391
11.6. DA ATA DE JULGAMENTO.....	399
11.7. DA HOMOLOGAÇÃO E ADJUDICAÇÃO.....	399
12. DA INDIVIDUALIZAÇÃO DE CONDUTAS.....	401
12.1. CÉLIO FREITAS BOUZADA.....	401
12.2. DANIEL MARX COUTO.....	404
12.3. ADILSON ELPÍDIO DAROS.....	405
12.4. DA DELIMITAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO CRIMINOSA.....	406
12.5. MARCO ANTÔNIO REZENDE.....	407
12.6. MACIEL CONSULTORES.....	408
12.7. SHAILA SANTOS DA SILVA.....	410
12.8. ANA PAULA CARVALHO.....	411
12.9. DA TRANSFÁCIL.....	412
12.10. DO INDICIAMENTO PELO DELITO DE FORMAÇÃO DE CARTEL.....	412
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.....	413
12.12. ANDRÉ LUIZ DE OLIVEIRA BARRA.....	414
12.13. RENATA AVELAR BARRA RIGHI.....	415
12.14 - DA DELIMITAÇÃO DA SEGUNDA ASSOCIAÇÃO CRIMINOSA.....	416
13. DA RESPONSABILIDADE DO PREFEITO ALEXANDRE KALIL.....	418
14. CONCLUSÃO.....	422
15. DOS ENCAMINHAMENTOS.....	423

## 1. INTRODUÇÃO

O requerimento nº 145/2021 para instituição da presente Comissão Parlamentar de Inquérito foi apresentado em 10 de maio de 2021, contendo a assinatura de 20 (vinte) vereadores com mandato na Câmara Municipal de Belo Horizonte.

Em decorrência da aprovação do referido requerimento assinado pelas Vereadoras e pelos Vereadores Gabriel, Reinaldo Gomes Preto do Sacolão, Wanderley Porto; Bella Gonçalves; Bráulio Lara; Ciro Pereira; Dr. Célio Frois; Fernanda Pereira Altoé; Flávia Borja; Gabriel; Henrique Braga; Iza Lourença; Jorge Santos; José Ferreira; Macaé Evaristo; Marcela Trópia; Nikolas Ferreira; Professor Juliano Lopes; Professora Marli; Rubão; Wesley; e Wilsinho da Tabu, foi determinada a instalação de Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar a omissão da BHTrans - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte frente ao desrespeito constante das normas de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município, pelas concessionárias responsáveis.

## 1.1. DO FUNDAMENTO LEGAL

O fundamento legal para a constituição da CPI encontra-se positivado na Constituição da República Federativa do Brasil, em seu artigo 58, §3º, que faz previsão da condução de trabalho investigativo pelo Poder Legislativo de forma atípica, conforme transcreve:

“Art. 58 - (...)

§ 3º As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, serão criadas pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, em conjunto ou separadamente, mediante requerimento de um terço de seus membros, para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.”

A Lei 1.579 de 18 de março de 1952 baliza a atuação do Poder Legislativo nessa tarefa atípica, resguardando os poderes dos parlamentares de maneira a garantir a autonomia dos parlamentares no procedimento investigativo, bem como para fornecer-lhes meios de obter os documentos e elementos de prova necessários para apuração dos fatos investigados.

A instituição de Comissão Parlamentar de Inquérito pelos municípios já teve a legitimidade reconhecida pelos Tribunais, tendo a Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte previsto sua instalação em seu art. 82, §3º:

“Art. 82 - (...)

§ 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.”

As disposições sobre as regras e limites de atuação da Comissão na Câmara Municipal de Belo Horizonte é regulamentada pelo Regimento Interno desta Casa, nos arts. 47, §6º, §7º, §9º, 54, II, 55, 57 a 59 e demais, ressalvada a subsidiariedade da aplicação da Lei e das normas de âmbito federal nos casos omissos.

Manifesta-se essa CPI na forma do presente relatório, que deverá ser apreciado e aprovado pela Comissão como o documento que apresenta a conclusão

dos trabalhos de investigação realizados pelos últimos 170 dias, apontando as medidas necessárias e a responsabilização dos envolvidos na prática de atos ilícitos envolvendo empresários do setor privado, empregados e servidores públicos da administração municipal e da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS.

## **1.2. DO REQUERIMENTO 145/2021**

A instalação de Comissão Especial para apuração de fatos que podem representar prejuízo ao município foi apresentada por 20 vereadores, ultrapassando o quociente exigido para sua abertura. Conforme a legislação pátria determina, foram apresentados os fatos que justificaram a apuração envolvendo a BHTRANS e a prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros, cuja responsabilidade de fiscalização e exigência de cumprimento do contrato deveriam partir da administração pública. Os fatos narrados causam perplexidade e demonstram a inequívoca necessidade de investigação.

A BHTrans - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte é a responsável pela fiscalização da prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros na capital. Dentre as atribuições, destaca-se o poder-dever de fiscalizar a prestação dos serviços nos termos definidos pela legislação e em contrato, podendo promover à autuação nos casos em que forem constatadas irregularidades.

No entanto, o que se observou durante o último ano foi uma omissão dolosa dessa empresa, cuja apatia e falta de atuação importou em prejuízo incalculável para os munícipes, especialmente àqueles em situação de maior vulnerabilidade social que dependem exclusivamente do transporte coletivo para se locomover.

É assustador a análise dos números da atuação da famigerada empresa no último ano, momento em que enfrentamos uma pandemia com consequências gravíssimas, seja pelo altíssimo número de mortes registradas até o momento, seja pelos impactos financeiros que acompanharam o cenário de calamidade pública.

Somente no ano de 2020, até a data de 16/12/2020, foram registradas mais de 24 (vinte e quatro) mil autuações, sendo 72% dessas infrações cometidas no período da pandemia. As situações de desrespeito envolvem a redução indevida da frota de veículos, descumprimento de horários, desrespeito às normas de lotação dos veículos além da ausência de medidas como a disponibilização de álcool gel

aos passageiros. O descumprimento de todas essas medidas têm impacto direto no número de contaminações por Covid-19 em Belo Horizonte, uma vez que as pessoas se amontoa nos poucos veículos disponíveis, que não apresentam os insuetos básicos para a prevenção ao novo coronavírus.

Causa arrepio aferir que dessas 24 mil autuações, somente 366 teriam efetivamente virado multas, sendo que nenhuma delas foi paga.

A atuação ineficiente e omissa da empresa fica evidenciada, vez que a fiscalização do serviço de transporte na cidade vai muito além da mera aplicação de autuação, que como demonstrado pelos dados acima, são insuficientes por si só para garantir a efetiva prestação do serviço.

Em um teatro de aparências, os responsáveis pela fiscalização ficam silentes frente ao desrespeito recorrente das concessionárias aos termos do contrato, aplicando autuações que não são pagas em uma pantomima que não pode ser entendida como efetiva fiscalização.

Há elementos suficientes para revisão imediata ou mesmo o cancelamento do presente contrato frente ao recorrente desrespeito à forma de execução do serviço. No entanto, a supracitada empresa pública não é capaz sequer de exigir a aplicação da Lei que determina a obrigatoriedade do cobrador nos veículos, situação que se arrasta há anos sem solução.

Por outro lado, as concessionárias alegam que operam no prejuízo, o que motivou ao adiantamento de compra de passagens pelo Poder Executivo, em um claro socorro financeiro às empresas. No entanto, os dados para a composição do preço das passagens não é e nunca foi acessível, existindo inclusive ação no Ministério Público para que os dados estejam disponíveis conforme determina a legislação vigente.

A empresa que detém o monopólio das informações é incapaz de exigir o cumprimento da Lei, e falha ao apresentar os dados que justificariam o preço da passagem na capital. Além disso se mostrou incapaz de apresentar alternativas frente ao reiterado e criminoso descumprimento das normas contratuais na prestação do serviço de transporte. Ainda assim, não há qualquer manifestação da BHTrans sobre os reiterados descumprimentos da legislação vigente, mantendo um silêncio inquietante frente ao contrato que só finda em 2028.

Dessa feita, é papel do Poder Legislativo investigar a omissão recorrente da empresa com a fiscalização do transporte público coletivo municipal, cuja prestação

nos moldes atuais não observa as condições mínimas para garantir a segurança dos passageiros durante a pandemia, e reflete diretamente no número de casos na capital.

Importante ressaltar que a Abertura da Caixa Preta da BHTRANS foi uma proposta do atual prefeito Alexandre Kalil ainda em 2016, seja nos debates seja na veiculação de vídeos de campanha, em que o próprio mandatário compara o transporte coletivo a uma lata de sardinhas.

No entanto, fato é que a Empresa continuou por mais 4 anos sem qualquer tipo de fiscalização do Poder Executivo, gerando prejuízo ao erário e ignorando os inúmeros indícios de prática de atos ilícitos.

A situação do transporte coletivo, além dos preços injustificados das tarifas e do descumprimento sistemático do contrato, tornou-se completamente insustentável com a pandemia, sendo o transporte coletivo um espaço que favorece a transmissão da doença. O descumprimento sistemático do contrato e a atuação dolosa de funcionários da administração pública tornou-se imperativa, ainda mais que o setor de transporte recebeu aportes milionários para prestar um serviço de péssima qualidade.

Dada a robustez dos indícios, e tendo em vista a sistemática recusa da Prefeitura de Belo Horizonte em responder os questionamentos enviados pelo Legislativo, bem como às respostas automáticas que sequer abordam os temas questionado, valeram-se os parlamentares do instrumento da Comissão Parlamentar de Inquérito para fazer cessar possíveis práticas criminosas, que foram de fato constatadas durante a realização dos trabalhos, e que causaram prejuízo ainda incalculável à população belo-horizontina.

Dessa feita, passa o relatório a apresentar o desenvolvimento dos trabalhos de maneira a demonstrar que o contrato que atualmente regula o transporte público de Belo Horizonte é produto de crime, que contou com a participação de empresários e servidores públicos para simular a legalidade do procedimento.

Além disso, verificou-se a prática de diversos atos ilícitos nos anos seguintes, diretamente ligados à prestação dos serviços, com ausência completa de controle ou fiscalização da Administração Pública, que ultrapassa os limites da incompetência e evidenciam a prática de crime às custas dos usuários do transporte além de atuação contrária ao interesse público por agentes políticos e servidores públicos.

Posto isso, passo ao desenvolvimento dos trabalhos da CPI para abertura da caixa-preta da BHTRANS.

## **2. DA ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS**

Tendo em vista o volume de documentos analisados e a extensão do material produzido, necessária a organização dos requerimentos e respostas. Tendo em vista que as respostas apresentadas nem sempre seguem a ordem de envio dos requerimentos.

Cabe ressaltar que todo o material produzido pela Comissão Parlamentar de Inquérito, todas as respostas recebidas e vídeos de gravação das reuniões realizadas estão disponíveis no sítio eletrônico da Câmara Municipal para acesso de qualquer cidadão.

Posto isso, passamos aos trabalhos desenvolvidos em cada uma das reuniões, oitivas e visitas técnicas realizadas pela CPI durante o período de funcionamento. Ressalto que as duas primeiras reuniões ordinárias estarão incluídas no capítulo de organização dos trabalhos tendo em vista o teor das reuniões.

### **2.1. DA 1ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A primeira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS foi realizada dia 21 de maio de 2021, às 14h19m, no plenário Amyntas de Barros, e se deu início sob a presidência interina do vereador Professor Claudiney Dulim e com a presença da vereadora Bella Gonçalves e dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Gabriel, Wanderley Porto e Bráulio Lara, além da presença remota do vereador Rubão. Participaram ainda a Vereadora Marli, suplente do Vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão e o Vereador Wesley.

A reunião teve como finalidade a eleição de presidenta e relator e a fixação de dia, horário e local de realização das reuniões ordinárias.

Se deu início a eleição para a presidência da comissão, e o Vereador Gabriel se candidatou. Aberta a votação, o vereador Gabriel foi eleito, por unanimidade, como presidente da comissão e assumiu a presidência da reunião. Posteriormente, se deu a início a eleição do relator, na qual o Vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão se candidatou e foi eleito por unanimidade.

Aberta a discussão quanto a fixação de dia, horário e data da reunião, o presidente sugeriu que as reuniões ordinárias fossem realizadas semanalmente, as

quartas-feiras, as 10 horas, no Plenário Helvécio Arantes. A proposta foi aprovada por unanimidade pela Comissão.

Por fim, os vereadores presentes discursaram sobre a importância da abertura desta para a cidade, para apurar as irregularidades no sistema de transporte e melhorar a mobilidade urbana no município, através de um trabalho comprometido para com a cidade e seus cidadãos.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 14h57m.

## **2.2. DA 2ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A segunda reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 26 de maio de 2021, às 10h1m, no plenário Helvécio Arantes. Sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Professor Claudiney Dulim, Bráulio Lara, Rubão e Wanderley Porto e da vereadora Bella Gonçalves, está em presença remota, além da presença da Vereadora Marli suplente do Vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão, reuniu-se a comissão.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 513/21. Pedido de informação ao prefeito Alexandre Kalil, com a finalidade de “obter as seguintes informações em relação aos gastos do Município de Belo Horizonte com as concessionárias de transporte coletivo de passageiros por ônibus: 1. Qual foi o valor total destinado antecipadamente para a compra de vales? Com base em qual argumento jurídico o setor teve esse benefício? 2. Sob a ótica da responsabilidade fiscal, as contas públicas municipais possuíam essa possibilidade de gasto? 3. A BHTrans atua como interveniente anuente dos contratos de concessão, qual foi o valor inicial dos contratos de concessão antes da pandemia? Os critérios de repasse antecipado observaram a busca do reequilíbrio econômico-financeiro em relação ao Município?” Autoria: vereador Ciro Pereira. Discutido o requerimento, os vereadores da Comissão optaram por rejeitar o mesmo, por serem os questionamentos levantados matérias inclusas no escopo do plano de trabalho.

2) Requerimento de Comissão nº 514/21. Pedido de informação ao prefeito Alexandre Kalil, com a finalidade de “obter a seguinte informação: se foram retirados os trocadores de algumas linhas de ônibus, porque não houve redução da tarifa já que houve redução de custo?”. Autoria: vereador Ciro Pereira. Discutido o

requerimento, os vereadores da Comissão optaram por rejeitar o mesmo, por serem os questionamentos levantados matérias inclusas no escopo do plano de trabalho.

3) Requerimento de Comissão nº 516/21. Pedido de informação ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito, vereador Gabriel, com a finalidade de “solicitar a juntada de todos documentos e eventuais respostas obtidas pela Comissão Especial de Estudo para Reformulação da BHtrans, instituída pelo requerimento 22/2021”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela Comissão.

4) Requerimento de Comissão nº 517/21. Realização de oitiva com a finalidade de “ouvir Diogo Prosdocimi, Presidente da BHTrans, para apuração de informações gerais sobre a situação da empresa no memento em que assumiu o cargo, os problemas identificados e as alterações promovidas” a ser realizada em 2/6/21, as 10 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel. Discutido o requerimento o mesmo foi aprovado por unanimidade.

Por fim, o presidente comunicou que eventuais documentos, informações, ou testemunhos de fatos atinentes ao tema da comissão, em especial com relação a denúncias de corrupção ou qualquer tipo de mal feitos, poderiam ser enviados para o e-mail protocolo.dirleg@cmbh.mg.gov.br e que todos os membros da comissão teriam acesso aos documentos recebidos.

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

### **3. DO PLANO DE TRABALHO**

Foi apresentado o Plano de Trabalho pelo Relator Reinaldo Gomes e submetido à apreciação dos demais integrantes da comissão. O Plano de Trabalho é o documento inicial que visa orientar a direção dos trabalhos a serem realizados, mas que não vincula de nenhuma forma a atuação dos integrantes da comissão, principalmente frente aos fatos novos apurados no decorrer dos trabalhos.

Transcreve-se o plano apresentado e aprovado na ocasião da 3ª Reunião Ordinária:

“PLANO DE TRABALHO da CPI Bhtrans

Presidente: Vereador Gabriel

Relator: Vereador Reinaldo Gomes Preto do Sacolão

Membros Efetivos: Vereador Wanderley Porto, Vereador Professor Claudiney Dulim, Vereadora Bella Gonçalves, Vereador Bráulio Lara e Vereador Rubão.

Suplentes: Vereador Fernando Luiz, Vereadora Professora Marli, Vereador Henrique Braga, Vereador Léo, Vereadora Macaé Evaristo, Vereadora Fernanda Pereira Altoé e Vereador Wilsinho da Tabu.

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 1

2. MÉTODO DE TRABALHO 2

3. DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE INVESTIGAÇÃO 4

3.1. Contextualização 4

3.2. Os fatos 9

3.2.1. Emprego de verbas públicas 9

3.2.2. Baixa transparência sobre a formação de preço tarifário 10

3.2.3. Omissão na gestão da demanda 12

3.2.4. Ineficácia de medidas fiscalizatórias e punitivas 14

4. ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS 15

5. ORGANIZAÇÃO DA COMISSÃO 16

6. CRONOGRAMA 17

7. CONCLUSÃO 17

8. ANEXOS 18

1. INTRODUÇÃO

Em decorrência da aprovação do requerimento nº 145/2021 das Vereadoras e dos Vereadores Wanderley Porto; Bella Gonçalves; Bráulio Lara; Ciro Pereira; Dr. Célio Frois; Fernanda Pereira Altoé; Flávia Borja; Gabriel; Henrique Braga; Iza Lourença; Jorge Santos; José Ferreira; Macaé Evaristo; Marcela Trópia; Nikolas Ferreira; Professor Juliano Lopes;

Professora Marli; Rubão; Wesley; e Wilsinho da Tabu, foi determinada a instalação de Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar a omissão da BHTrans - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte frente ao desrespeito constante das normas de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município, pelas concessionárias responsáveis.

Conforme a justificação de aludido requerimento, a BHTrans - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte é a responsável pela fiscalização da prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros na capital. Dentre as atribuições, destaca-se o poder-dever de fiscalizar a prestação dos serviços nos termos definidos pela legislação e em contrato, podendo promover a autuação nos casos em que forem constatadas irregularidades.

Somente no ano de 2020, até a data de 16/12/2020, foram registradas mais de 24 (vinte e quatro) mil autuações às empresas concessionárias prestadoras do serviço, sendo 72% dessas infrações cometidas no período da pandemia. As situações de desrespeito envolvem a redução indevida da frota de veículos, descumprimento de horários, desrespeito às normas de lotação dos veículos além da ausência de medidas de saúde como a disponibilização de álcool gel aos passageiros. Apesar das autuações realizadas, não se verifica por parte das concessionárias que tais medidas coercitivas já adotadas pela Administração Pública sejam suficientes para a mudança de conduta, carecendo, portanto, de medidas mais gravosas como realização de requisições administrativas, nomeação de interventor, suspensão do direito de operar, ou mesmo encampação, retornando a prestação direta dos serviços ao Poder Executivo. A excessiva complacência do órgão fiscalizador leva à conclusão de que permanece compensatório para as empresas concessionárias descumprirem as normas e repassarem os custos do descumprimento para a sociedade, sendo necessário investigar como se processa esse mecanismo compensatório praticado, e finalmente se possa interromper o ciclo vicioso.

Dessa feita, é papel do Poder Legislativo investigar a omissão recorrente da empresa na fiscalização do transporte público coletivo de passageiros municipal, cuja prestação nos moldes atuais não observa as condições mínimas para garantir a segurança dos passageiros durante a pandemia, e reflete diretamente no número de casos da doença na capital. Espera-se, ainda, apurar as condutas, omissivas e comissivas, das

empresas concessionárias e sua lógica de operação que tem, historicamente, colocado a maximização do retorno econômico-financeiro em detrimento da qualidade e a universalização da mobilidade urbana enquanto um direito.

## 2. MÉTODO DE TRABALHO

As Comissões Parlamentares de Inquérito — CPI são projeções orgânicas do Poder Legislativo que têm por finalidade preservar e garantir a probidade dos atos de gestão pública, investigando fatos determinados dentro de prazo certo. Sua instauração deve atender a todos os preceitos legais. Conforme o art. 1º da Lei n. 1.579, de 18 de março de 1972, que dispõe sobre as Comissões Parlamentares de Inquérito:

Art. 1º. As Comissões Parlamentares de Inquérito, criadas na forma do art. 53 da Constituição Federal, terão ampla ação nas pesquisas destinadas a apurar os fatos determinados que deram origem à sua formação.

Parágrafo único. A criação de Comissão Parlamentar de Inquérito dependerá de deliberação plenária, se não for determinada pelo terço da totalidade dos membros da Câmara dos Deputados ou do Senado. (sic)<sup>1</sup>

As motivações para a instauração de uma CPI são temáticas e de interesse público, que podem ser dotadas de natureza política, jurídica ou administrativa. Por isso, o trabalho por ela desenvolvido é de demasiada importância para descobrir se realmente houve ilícitos e requerer junto ao Ministério Público a tomada de providências em face dos possíveis contraventores e a apreensão dos valores desviados. A investigação é dirigida a fatos, a partir dos quais passarão a serem identificados os agentes responsáveis pelos atos ou omissões verificados, de modo que não há, em absoluto, personalização ou alvo.

A CPI é detentora de poderes investigatórios próprios, além de outras prerrogativas delimitadas no regimento interno da Câmara Municipal. Os fatos certos investigados pela CPI, em geral, se caracterizam como atos de improbidade. A identificação do fato e da possível autoria consagra a constitucionalidade da atuação da CPI, pois são requisitos imprescindíveis para a feitura de inquéritos parlamentares.

A CPI é dotada de poder instrutório. ou seja, pode determinar atos de ofício para promover a constituição do contexto probatório sobre o fato determinado investigado, de forma autônoma, mas com certas restrições

que dependem de ordem judicial. De acordo com o art. 2º da Lei Federal nº 1.579/72:

Art. 2º. No exercício de suas atribuições, poderão as Comissões Parlamentares de Inquérito determinar as diligências que reportarem necessárias e requerer a convocação de Ministros de Estado, tomar o depoimento de quaisquer autoridades federais, estaduais ou municipais. Ouvir os indiciados, inquirir testemunhas sob compromisso, requisitar de repartições públicas e autárquicas informações e documentos, e transportar-se aos lugares onde se fizer mister a sua presença. (sic)2

A natureza jurídica do inquérito parlamentar é inquisitiva e diferentemente dos inquéritos policiais comuns, o resultado das investigações de uma CPI deve apresentar entendimento definitivo sobre o fato analisado por meio de um relatório final encaminhado ao representante do Ministério Público, que realizará o juízo de valor e, se entender cabível, denunciará o ato ilícito à autoridade judiciária competente.

No intuito de evitar o cometimento de abusos na feitura do inquérito parlamentar, os atos da CPI não podem inviabilizar o direito constitucional ao contraditório e à ampla defesa, tampouco constituir prova de natureza ilícita fundada em abuso de direito. Quebras de sigilo, da inviolabilidade do domicílio e outros devem partir do Poder Judiciário. A tomada dessas medidas deve respeitar o postulado da reserva constitucional de jurisdição, de modo que tais provas somente poderão ser consideradas lícitas se determinadas por magistrado competente.

Com a devida observância de todas as normas aplicáveis, os trabalhos aqui propostos deverão ser sempre desenvolvidos com observância de todas as normas aplicáveis, desde as constitucionais até as regimentais, procurando-se revesti-los de eficiência e agilidade.

É importante tornar público o que se conseguir elucidar no processo investigatório, tomando as devidas providências para responsabilizar, na forma da lei, as pessoas envolvidas, direta ou indiretamente, bem como dar conhecimento de irregularidades à população e aprimorar, conforme necessário, as leis aplicáveis.

A excepcionalidade do momento que se vivencia exige cautelas adicionais. É sabido que, em regra, as Comissões funcionam de modo presencial no espaço físico. Todavia, diante da instalação da CPI precisamente no momento mais grave da epidemia de covid 19, é prudente

que os trabalhos sejam realizados em sua maior parte virtualmente, mantendo presenciais somente aqueles essenciais determinados por normativa interna.

Ressalto a relevante contribuição dos Vereadores Gabriel, Prof. Claudiney Dulim, Rubão, Wanderley Porto, Bella Gonçalves e Bráulio Lara, nos levantamentos e questionamentos que apresentaram para integrar o presente Plano de Trabalho. As questões aqui apresentadas contemplam os questionamentos realizados pelo Vereador Ciro Pereira em nos respectivos requerimentos nº 513 e nº 514 de 2021 apresentados a esta CPI.

O prazo limite para o relatório final da CPI será apresentado em 15 de setembro de 2021, admitida prorrogação por 60 dias

### 3. DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE INVESTIGAÇÃO

#### 3.1. Contextualização

Os problemas relativos ao transporte público coletivo de passageiros em Belo Horizonte não são novos, são frequentemente apresentados em jornais e noticiários, e são diariamente vivenciados pessoalmente pela grande maioria da população, que dependem dos ônibus e metrô para irem e retornarem do trabalho, da escola, das unidades de saúde e mesmo dos locais de lazer.

Os primeiros transportes coletivos de passageiros tinham assentos para todos os seus usuários. No entanto, em pouco tempo, a demanda já excedia a oferta do serviço, o número de assentos reduziu para permitir maior lotação e se banalizou o transporte de passageiros em pé. Em quase todos os países, a legislação aceita amplamente esse cenário, que contrasta fortemente com o processo demográfico de envelhecimento da população. Esse desrespeito impôs menos prestígio ao transporte público, que passou a ser considerado transporte para trabalhadores, enquanto empresários permaneceriam viajando sentados confortavelmente em seus carros particulares. A desvalorização do transporte coletivo promoveu um ciclo vicioso na sociedade, pois possuir automóvel particular passou a ser símbolo de status. Para que sustentasse tal simbologia nessa nova cultura, a melhoria de condições de vida do trabalhador precisaria se refletir na aquisição do carro próprio, o que por fim se traduziu em sobrecarga de veículos particulares nas vias públicas. Quem se beneficiou dessa desvalorização do transporte público foram somente as montadoras de veículos ao redor do mundo e a cadeia do petróleo.

Em decorrência da exclusividade na prestação dos serviços de transporte, sem efetiva concorrência mercantil, em que o usuário opta pelos serviços de um ou de outro prestador, torna-se relevante a imposição de limites pelo poder público, a fim que se assegure a qualidade do serviço e modicidade dos preços, tendo controle, portanto, da destinação dos recursos advindos do serviço.

O Arquiteto e Prof. Roberto Rolim Andres, em audiência pública realizada pela Comissão Especial de Estudos de Reformulação da BHtrans, no dia 10/03/2021, explicou que o espaço urbano é um bem comum e escasso, que demanda uma solução para a vida coletiva. Apesar de o automóvel oferecer maior conforto e velocidade a uma pessoa, em contrapartida causa prejuízos a grande parte da população, já que uma pessoa que pesa entre 60 e 80 quilos gasta uma energia desproporcional para deslocamento em veículo particular, quando comparado ao transporte coletivo. Esse alto custo ocorre na extração de petróleo e na produção de gás carbônico e enxofre.

Uma vez que se tornou quase impossível modificar a cultura do automóvel, várias experiências e iniciativas têm sido realizadas pelo Poder Executivo municipal na tentativa de minimizar os efeitos desta lógica perversa. Dentre elas, as integrações multimodais, a desconcentração de atividades urbanas por meio de valorização do comércio e serviços em bairros, criações de pistas exclusivas para diferentes modais, parcerias e acordos multilaterais metropolitanos e entre esferas de governo, privatizações de serviços e diversas outras. Por fim, a organização viária metropolitana que se manifesta atualmente, reflete uma série de construções multilaterais que, algumas vezes, minimizaram transtornos e, em outras, os agravaram.

Com o objetivo de colaborar na construção coletiva de alternativas para a melhoria do transporte urbano, esta Câmara Municipal criou a partir do requerimento 22/2021, a Comissão Especial de Estudos. Aquela comissão, no início de seus trabalhos, solicitou à BHtrans detalhamento dos conceitos, planejamentos, projetos e ações inovadoras que estariam sendo desenvolvidos para aperfeiçoar e melhorar a qualidade dos serviços de transporte público coletivo de passageiros prestado pelas empresas concessionárias de ônibus e pelos permissionários de transporte suplementar.

Aquela comissão também pediu manifestação à Bhtrans sobre quais pontos do contrato de concessão poderiam ser considerados entraves à boa prestação do serviço de transporte público de passageiros, além das medidas sugeridas para corrigir ou suprimir tais entraves. Procurou, ainda, saber sobre as medidas planejadas para a otimização da qualidade na prestação do serviço de transporte individual de passageiros, prestado por e outros veículos particulares, bem como o detalhamento dos entraves à boa prestação desse serviço, com suas possíveis soluções.

Em audiência pública realizada pela Comissão Especial de Estudos, em 03/03/2021, o Presidente da BHtrans convidado, Sr. Diogo Oscar Borges Prosdocimi, reconheceu que a população tem uma avaliação ruim do transporte público em Belo Horizonte, e ressaltou que não só isso, mas as avaliações sobre a qualidade geral do trânsito na cidade também são ruins. Informou que houve uma queda significativa do número de passageiros no sistema público de transporte em Belo Horizonte nos últimos anos, compatível com o crescimento acentuado de veículos particulares. Anunciou uma proposta de modelo de transporte sob demanda, em que o usuário registra em um aplicativo a sua necessidade e o sistema passa a trabalhar com rotas customizadas e com veículos de tamanhos adequados à demanda verificada. Reconheceu a necessidade de modernização institucional da BHTrans e mencionou o histórico de criação da empresa. Apresentou números da atuação da BHTrans, enfatizando o volume de veículos geridos e a infraestrutura de trânsito mantida. Informou que a BHTrans não atua de forma isolada, sendo que a gestão da mobilidade em Belo Horizonte envolve outros atores, o que leva a um ambiente institucional complexo. Ponderou que a mobilidade urbana é um valor tratado de forma precária na legislação atual e disse defender que ela tenha uma definição clara de objetivos e resiliência financeira para atingi-los. Comentou a necessidade de integração metropolitana do transporte coletivo e afirmou que essa integração deve ser física, operacional e institucional. Apresentou números sobre o volume de passageiros que podem circular em uma via de acordo com o meio de transporte utilizado, desde veículos particulares, ônibus convencional e motos, até metrô e trem metropolitano. Apresentou dados de circulação de passageiros nas principais vias de Belo Horizonte. Afirmou que o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - Comurb ainda não está operacional e que este atuará no planejamento em âmbito estratégico. Indicou o diretor de Transporte Coletivo, Daniel Marques, para tratar de temas de transporte coletivo. Indicou o seu assessor, Eriênio Jaderson de Souza, para tratar de assuntos relativos à integração

metropolitana. Indicou Samira Marques para tratar de assuntos relativos à reestruturação administrativa.

O Presidente da BHtrans explicou como se dá a fiscalização da execução dos contratos de concessão e discorreu sobre o descompasso entre o previsto e o que vem sendo aplicado. Propôs como tema para discussão a avaliação entre o que está contratado hoje e o que é esperado para o transporte público na cidade. Explicou que a cobrança de multa é feita por meio de processo administrativo, com inscrição em dívida ativa e cobrança como dívida fiscal do Município. Aventou a criação do pagamento das passagens por QR Code e informou que existem planos de ampliação para outras formas de pagamento. Confirmou existência de propostas e previsão de testes para personalização dos serviços, com a possibilidade de adequação da tarifa em função do horário e do trajeto, que serão submetidas à consulta pública. Planeja implantar o corredor Amazonas e faixas exclusivas, dar continuidade aos estudos sobre mudança de personalidade jurídica da BHTrans e promover diagnóstico organizacional e valorização dos concursos.

Em resposta aos pedidos de informação realizados pela Comissão Especial de Estudos, a prefeitura informou que as concessionárias, organizadas no Consórcio Operacional (Transfácil), por iniciativa própria, realizaram o teste do projeto piloto "on demand" em parceria com o Consórcio Ótimo no bairro São Gabriel e na cidade de Ibirité entre os dias 30/11 e 11/12 de 2020, apenas dias úteis entre às 06 e 20 horas. O aplicativo utilizado no piloto foi desenvolvido pela empresa espanhola Shotl que tem como representante no Brasil a empresa Axis, o projeto usou como referência o Top Bus+ utilizado em Fortaleza e o UBUS utilizado em São Paulo. Dentre as melhorias já implementadas para o transporte de passageiro em Belo Horizonte estão o taxímetro biométrico, o pagamento de tarifa por QR code e aquisição de créditos por aplicativos, o ensino à distância dos cursos BHTrans, os 750 painéis eletrônicos de horários em pontos e estações. o aplicativo SIU mobile, o botão de pânico, as câmeras de vigilância nos veículos, o agendamento eletrônico de viagens de transporte suplementar e taxi (via site e aplicativos CoopertáxiBH e TXS2). Há também o aplicativo voltado para os permissionários que permite a emissão eletrônica de documentos, o agendamento de vistorias, a emissão de notificações e penalidades, além de inclusão e baixa de veículos. Também foram implementadas melhorias para flexibilizar os tipos de veículos autorizados a prestarem os serviços, aumentar o conforto e a

segurança de motoristas e passageiros, além de estender a validade dos créditos do cartão de viagens.

Em audiência pública realizada por aquela Comissão Especial de Estudos no dia 10/03/2021, o economista convidado André Veloso explicou os conceitos de subsídio público, subsídio cruzado e controle de custos. Disse que em Belo Horizonte o sistema de transporte público é financiado exclusivamente pelas tarifas pagas pelos usuários. Apontou problemas de tal sistema, como círculo vicioso da tarifa e consequências ambientais e sociais desastrosas. Disse que, além da insatisfação com o serviço oferecido, os usuários do transporte público saem do sistema por falta de condições para pagar a passagem. Afirmou que os usuários acabam optando por utilizar veículos particulares ou motocicletas, deixando o trânsito mais congestionado na cidade. Informou que, entre 1994 e 2020, houve queda significativa no número de passageiros. Disse que, se nada for feito, o sistema de transporte público entrará em colapso. Pontuou que o financiamento do sistema somente pela tarifa não funciona e defendeu a existência de subsídio público. Mencionou que em outros países o sistema não é financiado exclusivamente pelo usuário e citou exemplos de cidades europeias, como Barcelona e Paris. Propôs a realização de um pacto federativo entre Município, Estado e União para destinar recursos ao sistema de transporte público. Disse que há um fundo de subsídio previsto no Plano Diretor de Belo Horizonte para melhoria do transporte coletivo. Destacou que os mais pobres pagam mais pelo transporte. Disse serem necessárias diretrizes para um controle central e prévio da arrecadação tarifária na BHtrans, além da alteração de variáveis do serviço por parte dos empresários, visando não somente o lucro.

O economista explicou também que, no subsídio cruzado, as linhas mais lucrativas e de alta rotação compensam linhas deficitárias. Disse que a Câmara de Compensação Tarifária faz essa unificação, mas destacou que o órgão não é mais controlado pelo poder público. Lembrou que, no sistema atual, toda a arrecadação é feita diretamente pelas empresas, o que dificulta a regulamentação do transporte. Defendeu a necessidade de o poder público controlar os recursos, facilitando o não pagamento caso o serviço não seja prestado conforme contratado, a aplicação imediata de multas e a ampliação da fiscalização sobre a operação do sistema. Apontou que o reajuste anual se dá via fórmula paramétrica e que não há cálculo, transparência, nem controle público dos custos do sistema. Disse que o cálculo mais recente foi feito pelo Movimento Tarifa Zero, que teria constatado margem para possível a redução da tarifa, mesmo no sistema

atual. Mencionou que não há como comprovar se é verdade que as empresas estão prestes a falir. Defendeu que o transporte público seja gratuito em Belo Horizonte, com a realização de uma campanha permanente de conscientização.

Por outro lado, o Prof. Roberto Rolim Andres argumentou na mesma audiência pública que, se houvesse subsídio público de uma parte significativa do valor empenhado no transporte público, o acesso ao serviço seria ampliado. Consequentemente haveria menos automóveis e motocicletas em circulação, inclusive aqueles relativos aos aplicativos de transporte, o que contribuiria para a melhoria do trânsito, reduzindo congestionamentos, acidentes e poluição. Segundo o Professor, o contrato de concessão firmado em 2008 inverte a lógica da gestão pública, entregando-a as empresas e incentivando o pagamento de bônus pela contratação. Destacou que quanto maior a lotação do transporte coletivo, maior a arrecadação das empresas. Em sua visão, o contrato atual fere a Lei Municipal de Mobilidade Urbana e a gestão pública do sistema, pois não oferece tarifa módica nem subsídio público. Relatou que, em cidades como Paris e Barcelona, o sistema de transporte é público, gerido com transparência e participação popular, concluindo que não ser possível oferecer transporte público atrativo sem subsídio público.

Não fosse o contexto já bastante penoso ao usuário do transporte coletivo e pouco transparente por parte das concessionárias, Câmara de Compensação, bem como confuso em relação ao que está no contrato de concessão e o que efetivamente ocorre com o serviço concedido, ainda calhou de surgir a grave epidemia de covid19, cujo principal método de combate era o distanciamento social até que se criasse e aplicasse amplamente imunizante na população. Essa nova pressão escancarou as deficiências no transporte coletivo, bem como a baixa eficácia das medidas de combate à disseminação do vírus. Culminando grandes pressões sobre o sistema de saúde gerando o prejuízo incalculável das vidas perdidas.

É importante ressaltar que o transporte é reconhecidamente um direito social, conforme artigo 6º da Constituição Federal, e cabe ao município "organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial." (art. 30, inciso V). Sendo assim, cabe a esta CPI também investigar as condições e diretrizes que basearam a formulação do arcabouço de normas, leis e políticas públicas

que balizam a atual concessão de transporte coletivo de passageiros por ônibus, em vigor desde 15/11/2008.

### 3.2. Os fatos

#### 3.2.1. Emprego de verbas públicas

A primeira ajuda financeira às concessionárias realizada pelo Poder Executivo municipal, foi de aproximadamente R\$ 43 milhões, a título de compra antecipada de vale-transporte entre abril e junho de 2020, referentes a um ano de contrato. Já a segunda ajuda financeira foi acordada em Audiência de Conciliação, realizada no Centro Judiciário de Solução de Conflitos e Cidadania para Demandas Territoriais, Urbanas e Rurais e de Grande Repercussão Social - Cejusc Social de 2º grau e conduzida pelo 3º vice-presidente do Tribunal de Justiça de Minas Gerais – TJMG, desembargador Newton Teixeira Carvalho. Também participou da audiência o Juiz auxiliar da Terceira vice-presidência José Ricardo dos Santos de Freitas Vêras, em 21/12/2020.

Naquela audiência, o SetraBH e os consórcios BHLeste, Dez, Dom Pedro II e Pampulha, foram representados por Joel Jorge Guedes Paschoalin e Renaldo de Carvalho Moura e as advogadas Maria Fernanda Pires de Carvalho Pereira e Cristiana Fortini. Estiveram presentes, ainda, o Exmo. Prefeito Alexandre Kalil; o procurador-geral do município, Castellar Modesto Guimarães Filho; o secretário municipal de Fazenda, João Antônio Fleury Teixeira; o presidente da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), Célio Bouzada e a procuradora Municipal Renata Bechelany Dutra.

No acordo, ficaram definidos para dezembro de 2020 a março de 2021, os pagamentos semanais conforme os seguintes limites: Até 41,99 passageiros por viagem: R\$ 4 milhões; 42 a 43,99 passageiros por viagem: R\$ 3 milhões; 44 a 44,99 passageiros por viagem: R\$ 2 milhões; 46 a 48,99 passageiros por viagem: R\$ 1 milhão. A partir de 49 passageiros por viagem não há antecipação. Desses valores, as empresas deverão repassar 10% ao transporte suplementar desde que efetivamente recebidos.

A justificativa dada para a consolidação do acordo, qual seja, a dificuldade financeira das empresas durante a pandemia, é questionada pelo Ministério Público de Contas desde o início das tratativas, em julho. O procurador Glaydson Massaria pediu à prefeitura documentação, com

cálculos, estudos técnicos e relatórios de auditoria, que provassem a necessidade de repasses para cobrir custos das empresas de ônibus.

Em 10/04/2021 a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros de Minas Gerais divulgou em seu sítio, <https://www.fetram.org.br> nota do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH) detalhando os acordos e a operação do sistema de transporte público durante a pandemia. A nota informa que, no período de dezembro de 2020 até março de 2021, os valores totais repassados foram de R\$ 61.837,00 milhões para as 23 empresas dos consórcios de BH.

### 3.2.2. Baixa transparência sobre a formação de preço tarifário

A formação dos preços tarifários é pouco transparente, pois o cálculo realizado em 2007 para a elaboração do edital de concorrência pública 131/2008 e definir a cláusula 11 dos contratos de concessão, não reflete a formação de preços atual, que foi atualizado por meio de indicadores.

Ressalta-se que o edital foi elaborado de modo a não vincular o preço tarifário ao custo real da operação, tampouco há explicitação do componente da margem de lucro do negócio na formação do preço tarifário. Os reajustes se dão com base em índices que refletem o comportamento médio do setor, mas não refletem eventuais esforços concretos de otimização do sistema, dificultando até mesmo a concessão de subsídios públicos para socializar os custos de operação.

Além disso, a fórmula de reajuste anual tarifário contém apenas índices referentes ao lado dos custos de operação, sem nenhum componente do lado da demanda pelo serviço, o que se torna estímulo à busca da redução dos custos de operação por meio de aumento no adensamento de usuários por viagem.

O edital de concorrência criou, por fim, um sistema de transporte coletivo urbano por ônibus de Belo Horizonte custeado majoritariamente por passageiros, uma vez que as demais receitas não operacionais permitidas no contrato de concessão são pouco significativas. Ressalta-se que a prestação de serviços de transporte não atende ao princípio da solidariedade quando exclui não usuários da lógica de financiamento dos custos operacionais. Assim, os próprios usuários pagantes, geralmente menos abastados, cobrem custos sociais com as gratuidades de idosos.

gestantes, oficiais em serviço e pessoas com deficiência. Enquanto os usuários de transporte privado, geralmente mais abastados, não contribuem para a formação do preço tarifário. Isto, somado à ausência de subsídio tarifário público, torna inviável o cumprimento do princípio da modicidade.

A atual estrutura de formação de preço tarifário se encontra em desacordo com o art. 325 do Plano Diretor (Lei 11.181/19) que cria o Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo - FSTC, com o principal objetivo de subsidiar o serviço de transporte coletivo no Município, com vistas à manutenção e redução das tarifas cobradas. Um possível caminho para avaliar o atendimento ao princípio da modicidade estabelecido em leis municipal e federal é por meio da razão entre o valor atual da tarifa e o salário médio municipal, comparando-a com referências internacionais.

A nota de 10/04/2021 do SetraBH afirma que o sistema tem em torno de 10 mil a 12 mil funcionários, mas que no passado chegou a 16 mil. A frota de Belo Horizonte tem quase 70% dos carros com ar condicionado e são veículos todos financiados. Afirma ainda que um sistema como o de Belo Horizonte, com cerca de 3.000 ônibus tem o custo de mais de R\$ 1 bilhão de reais, enquanto as operações desse sistema no período de epidemia covid19 custam cerca de R\$ 84 milhões, com a arrecadação em torno de 50 milhões. O óleo diesel representava 25% dos custos de operação em 2020. De janeiro a março de 2021 ocorreram quatro reajustes em seu preço que, acumulados, representam aumento de 32,72% no aumento das despesas. A nota apresenta, ainda, o seguinte quadro resumo da composição do resultado econômico do setor:

### 3.2.3. Omissão na gestão da demanda

A nota de 10/04/2021 do SetraBH reconhece que "algumas linhas tem recebido, apenas nos horários de pico, um número maior de passageiros acima do determinado pelo decreto, no restante do dia, as linhas realizam viagens com baixíssima demanda. Em mais de 450 mil viagens, apenas 2% delas, os veículos circularam com número de passageiros superior ao determinado pelo decreto".

A nota informa que as empresas disponibilizam diariamente ônibus reservas nas estações de integração BHBUS (Pampulha, Venda Nova, Vilarinho, São Gabriel, Diamante e Barreiro) prontos para realizar viagens extras. No entanto, a nota não explica como continua havendo nove mil viagens diárias com número de passageiros superior ao determinado pelo

decreto municipal nº 17.362 de 22/05/2020, que dispõe sobre medidas voltadas à prevenção da disseminação da epidemia de Covid-19 no serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus do Município.

Em quadro resumo divulgado sobre os dados das operações de transporte, constata-se a grande flutuação de demanda média diária de usuários. A série completa referente ao período da pandemia com detalhamento diário está no site da prefeitura (<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/funcionamento-do-atendimento>).

Em nenhum dos registros divulgados há distinção entre as viagens de horário de pico e fora de horário de pico. Ou seja, as nove mil viagens diárias cuja lotação máxima excede o estabelecido em decreto municipal, se dão em horário de pico, levando à conclusão de existência de descompassos no quadro de horário para a adequação da oferta à demanda.

Em decorrência da Investigação Preliminar n.º 0024.20.008958-9, instaurada pelo Procon do Ministério Público de Minas Gerais em 22/07/2020, foi realizada Audiência de Conciliação em 24/07/2020, entre o MPMG, por meio de seu promotor de Justiça de Defesa do Consumidor de Belo Horizonte, Paulo de Tarso Morais Filho, em atuação conjunta aos promotores Leonardo Duque Barbabela e Nélio Costa Dutra Junior, e a Prefeitura de Belo Horizonte, por meio de seu prefeito Alexandre Kalil, o Secretário de Estado da Fazenda João Antônio Fleury Teixeira e o Presidente da BHTRANS Célio Freitas Bouzada. O terceiro item proposto pelo MPMG como forma de conciliação foi, em caso de necessidade, a realização da modulação no valor da tarifa de forma que houvesse prestígio financeiro para o usuário do transporte coletivo fora dos horários considerados de pico, que se verificam entre as 6hs e 9hs e entre 17h e 20h. Apesar do comprometimento da Prefeitura, até o presente momento ainda não se verificou a implementação desta medida de gestão da demanda.

#### 3.2.4. Ineficácia de medidas fiscalizatórias e punitivas

Em Audiência de Conciliação entre o MPMG e a prefeitura de Belo Horizonte, os representantes da prefeitura se comprometeram em apurar o fiel cumprimento das medidas sanitárias impostas pelo próprio Município e que devem ser cumpridas pelas concessionárias. Assim, uma maior fiscalização objetivaria diminuir o número de passageiros nos ônibus da capital enquanto durar a pandemia. A Prefeitura comprometeu-se também

com o escalonamento dos horários de abertura e fechamento dos setores nos períodos de flexibilização do comércio, com a finalidade de reduzir a demanda no transporte público nos horários de pico.

Antes daquela audiência, a BHTrans já havia emitido mais de oito mil multas para as quatro concessionárias operantes no município por desrespeitar os decretos de combate à disseminação da covid19, segundo reportagem de 21/07/2020 publicada pela agência de notícias G1. Assim, o aumento no esforço de fiscalização pela prefeitura se constata conforme a reportagem 23/04/2021, publicada pela agência de notícias Hoje em Dia. De janeiro a março de 2021, foram emitidas 8.033 multas por descumprimento das medidas sanitárias dentro dos coletivos pela Bhtrans, representando média diária de 89 autuações. Na comparação com as infrações de 2020, a média de irregularidades a cada 24 horas deu salto. De 17 de março a dezembro de 2020 foram 17.471 punições. Cada uma deveria custar R\$ 568,89 às empresas. Mas nada foi pago, pois as multas ainda estão em processo de julgamento

Quando uma empresa é notificada, ela tem dez dias para apresentar defesa. A justificativa pode levar até 180 dias para ser analisada e se a multa for mantida, a concessionária ainda tem mais 30 dias pra recorrer. Caso a cobrança não seja paga no prazo estipulado, os valores são inscritos em dívida ativa, para que o município tente recebe-los pela via judicial.

A prática das concessionárias ignorarem multas aplicadas pela BHTrans não é em decorrência da pandemia, pois, segundo reportagem de 31/07/2019, publicada pela agência de notícias Hoje em Dia, de cem ônibus monitorados pela equipe de reportagem em um dos pontos da avenida Amazonas no fim da tarde da segunda-feira anterior à publicação, 96 contavam apenas com o motorista para cobrar a passagem dos viajantes. A equipe de reportagem flagrou, portanto, desobediência à norma municipal que estabelece obrigatoriedade de Agentes de Bordo nos horários de pico. O mesmo flagrante foi realizado na avenida Afonso Pena, onde, de uma centena de coletivos, 88 eram operados somente pelo condutor. Segundo a agência de notícias O Tempo, em reportagem de 19/06/19, as infrações relacionadas à ausência de agentes de bordo geraram 13.588 multas aplicadas por 400 agentes de fiscalização da BHTrans, desde o início do ano de 2018 até maio de 2019, que acabaram somando mais de R\$ 9,3 milhões em dívida ativa, não pagos à época da reportagem.

Relatório Técnico intitulado o "ESTUDO ECONÔMICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE BELO HORIZONTE: CÁLCULO TARIFÁRIO DE 2017", publicado pelo movimento Tarifa Zero, e disponível em sítio eletrônico (<http://www.vocepodepagarmenos.com.br/>) estima que as empresas poupem R\$ 67,8 milhões por ano com a retirada dos Agentes de Bordo. E o valor estipulado das 9.391 multas aplicadas em todo o ano de 2018, no entanto, foi de pouco mais de R\$ 6,4 milhões. Ou seja, menos de 10% do montante que deixou de ser gasto com o pagamento dos profissionais dispensados. O Tarifa Zero estima que a BHTrans devesse emitir mais de 98.599 autuações por ano ou elevar o valor da multa para mais de R\$ 7.228,91, para que as infrações não fossem economicamente compensatórias para as concessionárias. Já o relatório de 2019 (disponível em: <https://docero.com.br/doc/s1Oxs1s>)

Em nota publicada no dia 10/04/2021, o SetraBH estima que a rescisão direta custaria algo em torno de R\$300 a R\$400 milhões, em um contexto de encerramento dos serviços.

#### 4. ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS

Os trabalhos da presente CPI serão constituídos por oitivas decorrentes de convites e intimações de autoridades, realização de audiências públicas com atores sociais, cidadãos e entidades envolvidas no problema identificado, visitas técnicas, pedidos de informação, triagem e análises de documentos, acareações na persistência de depoimentos conflitantes e eventuais estudos comparativos, culminando com relatório final conclusivo e seus encaminhamentos, conforme cronograma apresentado no item seis deste Plano de Trabalho.

O presente Plano de Trabalho foi construído com base nos Requerimentos da Comissão Especial de Estudos para Reformulação da BHTrans nº 143, 144 e 241 de 2021, bem como em suas respostas, os ofícios BHTRANS-DPR/CMBH nº240/2021, SMGO/DALE Nº 089/2021 e SMGO/DALE Nº 080/2021, ficando organizados nos seguintes termos:

4.1. Pedidos de informações iniciais a entidades e autoridades para instruir a CPI, conforme anexo deste Plano de Trabalho.

4.2. Pedidos de informação adicionais elaborados a serem apreciados pela CPI para evidenciação de fatos, esclarecimentos de dúvidas ou divergências surgidas no decorrer dos trabalhos.

4.3. Oitivas de autoridades e representantes de entidades, conforme cronograma apresentado no item 6.

4.4. Triagem de documentos recebidos em resposta aos pedidos e informação e daqueles recebidos por denúncia popular no e-mail: [protocolodirleg@cmbh.mg.gov.br](mailto:protocolodirleg@cmbh.mg.gov.br)

4.5. Oitivas com o objetivo de realizar acareações, caso surjam informações conflitantes nos depoimentos.

4.6. Audiências públicas para debater causas e consequências dos quatro fatos apresentados neste plano de trabalho.

4.7. Solicitações de eventuais estudos técnicos, caso seja identificada a necessidade no decorrer dos trabalhos.

4.8. Visitas técnicas para fiscalização in loco dos problemas relatados em oitivas e audiências públicas

## 5. ORGANIZAÇÃO DA COMISSÃO

A Comissão fará reuniões para apreciação de requerimentos, apresentação e análise de respostas recebidas aos pedidos de informação, realização de oitivas, de audiências públicas e de visitas técnicas, além dos demais encaminhamentos necessários às suas conclusões finais. Elas serão realizadas nas quartas-feiras, às 10 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Também poderão ser necessárias reuniões em datas diversas, convocadas antecipadamente seguindo os prazos estabelecidos no Regimento Interno, sempre que a Comissão entender como necessário.

## 7. CONCLUSÃO

O Plano de Trabalho proposto tem por objetivo traçar uma linha de ação objetiva e fica submetido à apreciação desta CPI. Se aprovado, ficam igualmente aprovados todos os requerimentos nominalmente identificados e apresentados em seu anexo.

O desenvolvimento dos trabalhos, conforme proposto, permitirá uma maior transparência acerca da atuação estatal na prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros, a identificação das respectivas responsabilidades dos gestores públicos e o posterior aperfeiçoamento da legislação para casos semelhantes que possam vir a ocorrer no futuro.

## 8. ANEXOS

Lista dos requerimentos anexos, com os respectivos pedidos de informação preliminares para triagem e classificação dos documentos que subsidiarão os trabalhos a serem realizados pela CPI:

- a) Requerimento de pedido de informação à Secretaria Municipal de Governo;
- b) Requerimento de pedido de informação à SetraBH;
- c) Requerimento de pedido de informação ao SINDPAUTRAS;
- d) Requerimento de pedido de informação à SttrBH;
- e) Requerimento de pedido de informação ao Movimento Tarifa Zero;
- f) Requerimento de pedido de informação à Prefeitura de Conselheiro Lafaiete;
- g) Requerimento de pedido de informação ao Consórcio Pedro II;
- h) Requerimento de pedido de informação ao Consórcio Pampulha;
- i) Requerimento de pedido de informação ao Consórcio DEZ;
- j) Requerimento de pedido de informação ao Consórcio BHLeste;
- k) Requerimento de juntada de documentos encaminhados pela ONG Brasil Legal.”

### **3.1 – DA ALTERAÇÃO DO PLANO DE TRABALHO**

Ultrapassada a análise e votação do relatório, foi aprovado requerimento do vereador Bráulio Lara para acrescentar ao plano de trabalho os seguintes pontos:

“Inclusão nos planos de trabalho, na delimitação dos objetos investigados, os seguintes pontos: I destinação dos recursos arrecadados pela BHTRANS, destacando-se as multas, repasses financeiros da PBH, cobrança de taxas, entre outros, em especial pelo grande vulto de multas aplicadas às concessionárias; II contratações feitas pela BHTRANS, destacando-se as terceirizações, aquisição de radares, sinalizações, serviços de publicidade, consultorias, auditorias, entre outros, uma vez que não houve melhora no transporte municipal; III estruturação de

pessoal e concursos públicos; IV ausência de concorrência mercantil e formas alternativas de ofertas de transporte público.”

Após, foi aprovado o Requerimento de Comissão 568/2021, de autoria da Vereadora Bella Gonçalves, ficando incluídos na delimitação do objeto da investigação do plano de trabalhos os seguintes fatos: 1. A trajetória e a composição econômica do setor, que assistiu a baixíssimos índices de renovação de empresas e famílias de empresários nas atuais concessionárias do serviço público de transporte coletivo nas últimas décadas; 2. A omissão, por parte da BHTRANS, em promover a diversificação da oferta de modos de transporte no sistema de mobilidade urbana, centrando-se na garantia de concessões em detrimento da utilização de instrumentos como a permissão aplicada ao transporte suplementar e a promoção da mobilidade ativa; 3. Apurar a atuação das empresas e concessionárias de transporte coletivo no sentido de coibir ou intimidar a diversificação da oferta de modos de transporte no sistema de mobilidade urbana, em especial a relação entre o SETRA e os permissionários do sistema de transporte suplementar; 4. Avaliar a estrutura da BHTrans e a renovação dos ocupantes de seus cargos pela realização de concursos públicos e provimento, bem como eventuais indicações a cargos ou funções comissionadas por influência e em prol de poderes econômicos; 5. Apurar o processo de concepção e viabilização do sistema BRT, inaugurado em 2014, em especial no que diz respeito à ausência de processo licitatório próprio do serviço; 6. Apurar a atuação da BHTRANS e das empresas concessionárias de transporte coletivo por ônibus no que tange a persistente ausência de integração metropolitana do transporte coletivo, tanto do ponto de vista físico como da perspectiva tarifária e operacional; 7. Averiguar as condutas relacionadas à insegurança e violência no transporte público.

Tendo sido aprovados, foram acrescentados os pontos acima subscritos ao corpo do Plano de Trabalho.

Necessário reforçar que os pedidos apresentados antes da apreciação do plano de trabalho foram pelo mesmo incluídos como requerimentos da CPI, não havendo qualquer tipo de prejuízo na atuação parlamentar e na busca de respostas.

#### **4. DAS REUNIÕES**

Tendo em vista que as duas primeiras reuniões ordinárias estavam diretamente ligadas à organização dos trabalhos, definição de funções, horários e aprovação do Plano de Trabalho, fizemos a divisão para facilitar a leitura do relatório.

Considerando a ausência de notas taquigráficas, serão incluídos no relatório trechos das oitivas e das respostas apresentadas. Ressalte-se que, ainda que não constantes expressamente no relatório, todo o material recebido pela Comissão, todos os requerimentos, vídeos de reuniões e respostas enviadas estão disponíveis no site do Poder Legislativo Municipal e serão encaminhados na íntegra ao Ministério Público e Ministério Público de Contas para contribuir na apuração conduzida pelo órgão.

##### **4.1. DA 3ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

Retomando brevemente o raciocínio, a terceira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 02 de junho de 2021, com início às 10h18m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Professor Claudiney Dulim, Bráulio Lara, Wanderley Porto, Rubão e Bella Gonçalves, além da vereadora Professora Marli, suplente do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão; do vereador Wilsinho da Tabu, suplente do vereador Rubão, e dos vereadores Léo e Jorge Santos, que não integram a comissão.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 546/21. Inclusão nos planos de trabalho, na delimitação dos objetos investigados, dos seguintes pontos: "I – destinação dos recursos arrecadados pela BHTRANS, destacando-se as multas, repasses financeiros da PBH, cobrança de taxas, entre outros, em especial pelo grande vulto de multas aplicadas as concessionárias; II – contratações feitas pela BHTRANS, destacando-se as terceirizações, aquisição de radares, sinalizações, serviços de publicidade, consultorias, auditorias, entre outros, uma vez que não houve melhora no transporte municipal; III - estruturação de pessoal e concursos públicos; IV – ausência de concorrência mercantil e formas alternativas de ofertas de transporte público", de autoria do vereador Bráulio Lara. O Requerimento foi discutido e aprovado pela Comissão

2) Requerimento de Comissão nº 547/21. Apresentação do Plano de Trabalho. Autoria do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão. Os vereadores discutiram o requerimento e o mesmo foi aprovado por unanimidade pela Comissão.

Foi dada ciência a comissão do recebimento de documentos encaminhados pela Associação Brasil Legal.

Deu-se então início a primeira oitiva da CPI, com o Senhor Diogo Prosdocimi, presidente da BHTRANS.

O vereador Gabriel perguntou a Diogo Prosdocimi: 1) Considera os serviços prestados pela BHTrans bons ou ruins?; 2) Acredita que a instituição poderia oferecer informações mais claras à sociedade?

Diogo Prosdocimi respondeu que pesquisas mostram a insatisfação da população com a gestão do transporte coletivo e do trânsito realizada pela BHTrans. Disse que o aparato tecnológico da instituição dificulta o acesso à informação e que a transparência poderia ser ampliada.

O vereador Gabriel indagou qual é situação financeira atual da BHTrans.

Diogo Prosdocimi informou que a BHTrans tem receita própria de R\$27 milhões, enquanto as despesas são de, aproximadamente, R\$200 milhões.

O vereador Gabriel perguntou quais são as principais reclamações dos usuários verificadas na pesquisa de satisfação mencionada.

Diogo Prosdocimi informou que tal pesquisa foi feita em 2019 e apresentou os seguintes dados: 26% da população considera a lotação dos ônibus ruim e 37,8%, péssima; 30% dos usuários consideram o tempo de viagem ruim ou péssimo; 22% não aprovam o preparo e a educação dos profissionais do transporte; e 48% consideram a quantidade de ônibus insuficiente.

O vereador Gabriel perguntou o motivo de veículos continuarem circulando quando são constatadas irregularidades, como, por exemplo, a não disponibilização de álcool gel.

Diogo Prosdocimi afirmou que veículos irregulares, quando identificados, são autuados e recolhidos para adaptações. Observou que, como o sistema de reclamações não tem espaço para feedback, muitas vezes o usuário não sabe que as medidas cabíveis foram tomadas.

O vereador Gabriel indagou se houve redução do número total de veículos em circulação, em razão da pandemia.

Diogo Prosdocimi respondeu que, durante a pandemia, a oferta foi ajustada, pois houve queda da demanda. Explicou que, atualmente, 800 mil passageiros utilizam o transporte coletivo na cidade diariamente, enquanto, antes da pandemia, esse número se aproximava de 1,2 milhão. Acrescentou que a diminuição no número de viagens é proporcionalmente menor que a queda da demanda, para adequação às condições sanitárias exigidas pela Prefeitura.

O vereador Gabriel disse que o ex-presidente da BHTrans, Célio Bouzada, foi, de certa forma, responsável pela organização da relação da Prefeitura com as concessionárias durante a pandemia. Perguntou qual é a opinião de Diogo Prosdocimi sobre a situação em que encontrou a BHTrans.

Diogo Prosdocimi disse ter percebido que os contratos de gestão dão pouca margem para o gestor ser incisivo em questões importantes, como o dimensionamento operacional. Explicou que o processo de dimensionamento parte da falha do sistema, o que faz com que os ajustes necessários sejam lentos. Afirmou que o ex-presidente da BHTrans, Célio Bouzada, parece ter conduzido as autuações e os processos administrativos da forma que zela o contrato.

O vereador Gabriel disse que o contrato vigente exige a presença dos cobradores nos ônibus. Observou que, no entanto, os veículos estão circulando sem agente de bordo. Perguntou se a BHTrans tem a relação, enviada pelas concessionárias, de todos os cobradores em atividade. Referindo-se aos veículos que circulam sem agente de bordo, perguntou se o cidadão continua pagando por esse serviço.

Diogo Prosdocimi respondeu que a concessionária de transporte público é autuada, por descumprimento de contrato, sempre que identificada a ausência de cobrador nos veículos. Informou que a presença dos cobradores nos ônibus representa entre R\$0,15 e R\$0,20 do valor da tarifa. Declarou que, detectada a ausência do cobrador, o contrato pode ser ajustado, para garantir o equilíbrio econômico-financeiro.

O vereador Gabriel disse que o poder público modificou o sistema de atendimento ao cidadão destinado a denúncias e reclamações sobre trânsito e transporte. Perguntou qual é o número total de reclamações antes e depois das alterações do sistema.

Diogo Prosdocimi afirmou que as denúncias e reclamações podem ser feitas pelo Aplicativo Móvel da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH App - e pela Ouvidoria.

Disse que são necessárias alterações profundas nos canais de comunicação com o usuário. Informou que, em 2020, houve 10 mil reclamações e sugestões feitas por usuários. Afirmou que o baixo número de reclamações e sugestões, considerando-se as 25 mil viagens diárias do sistema de transporte público, revela a ineficiência dos canais de atendimento ao cidadão.

O vereador Gabriel indagou como a BHTrans confere os dados, apresentados pelas concessionárias, que justificam o aumento da tarifa. Diogo Prosdocimi informou que o reajuste anual é feito de forma paramétrica. Explicou que, a cada processo, são apresentadas a estrutura de custos e as alterações propostas para a revisão do contrato. O vereador Gabriel disse que a demanda pelo transporte público caiu devido à pandemia de covid-19 e que a diminuição das viagens foi inferior à redução da demanda. Perguntou o motivo de os ônibus estarem circulando lotados.

Diogo Prosdocimi respondeu que há múltiplas causas para isso, como a falta de estrutura urbana da cidade, o efeito rede e o descumprimento de contratos.

O vereador Gabriel perguntou quantas multas aplicadas foram pagas pelas concessionárias e como esses valores impactam financeiramente a BHTrans.

Diogo Prosdocimi informou que foram aplicadas, a partir de 2008, 288 mil multas, das quais pouco mais da metade foi paga. Disse que ainda estão em processo de cobrança. Afirmou que o valor total das multas não pagaria todas as despesas da BHTrans, mas reduziria o aporte feito hoje pelo Tesouro.

O vereador Gabriel perguntou de quanto foi o repasse feito pelo Executivo às concessionárias, referente ao adiantamento de vales-transporte, e se há previsão para novos repasses.

Diogo Prosdocimi respondeu que foram repassados entre R\$200 milhões e R\$500 milhões. Disse que, conforme acordo firmado com o Tribunal de Justiça de Minas Gerais - TJMG, os repasses visam dirimir financeiramente questões da pandemia e manter mais ônibus circulando na cidade, mesmo com a demanda reduzida. Destacou que tais valores retornarão futuramente à Prefeitura de Belo Horizonte - PBH - em forma de passagens, que poderão ser usadas para diversos fins.

O vereador Gabriel indagou quem determina os horários e o número de veículos em circulação.

Diogo Prosdocimi respondeu que há um regulamento que dita os parâmetros de qualidade do transporte público, e que, a partir dele, as concessionárias propõem a quantidade de veículos e os horários de circulação.

O vereador Gabriel perguntou sobre o formato dos contratos de concessão em vigor, em termos gerais e de qualidade.

Diogo Prosdocimi respondeu que os contratos de concessão foram firmados em 2008 e possuem elementos de gestão ultrapassados. Afirmou que há pouco espaço para o gestor em um processo que só lhe permite agir em momento posterior às falhas. Destacou a necessidade de mais tecnologia, interligação entre os sistemas, melhor gestão dos contratos e um aparato tecnológico para aprimorar o relacionamento com o usuário. Apontou a importância do sistema de transporte suplementar em Belo Horizonte.

O vereador Gabriel perguntou qual o valor atualizado do passivo trabalhista da BHTrans.

Diogo Prosdocimi respondeu que a BHtrans soma R\$96 milhões em passivos trabalhistas.

O vereador Reinaldo Preto Sacolão perguntou o motivo de os ônibus estarem circulando lotados, uma vez que a demanda pelo transporte caiu devido à pandemia. 33 Indagou se os ônibus lotados não seriam a maior causa de contaminação por covid19. Perguntou quais são as medidas propostas pela PBH para resolver esse problema.

Diogo Prosdocimi respondeu que, apesar da fiscalização constante feita pelos funcionários da BHTrans, o processo não traz respostas de forma suficientemente rápida, por não ser on-line, e o problema acaba mudando de lugar. Apontou que, por ser em rede, o mal funcionamento do transporte em um ponto reverbera em outro. Citou as seguintes necessidades para resolver tais problemas: bons sistemas de cobrança de tarifa; planejamento conectado com aplicativos, de modo que os fiscais sejam orientados em campo para reorganizar o transporte rapidamente; mais tecnologia; melhor gestão dos contratos; melhor relacionamento com o usuário.

O vereador Reinaldo Preto Sacolão indagou o porquê de as concessionárias não pagarem as multas.

Diogo Prosdocimi informou que as concessionárias recorrem da autuação e esse processo pode levar até um ano e meio. Apontou que alguns valores de multa não são significativos, como a de R\$800,00 por falta de agente de bordo.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou qual o modelo de mobilidade defendido pelo presidente da BHTrans e quais são suas metas na instituição.

Diogo Prosdocimi respondeu que defende um modelo de transporte coletivo atrativo à população, com estrutura urbana e rede tecnológica. Para a BHTrans, enumerou as seguintes propostas: planejamento e execução moderna dos contratos, com capacidade de adaptação; gastos sistemáticos; receitas exclusivas; plano de investimento a longo prazo; modernização da relação com o cidadão. Para infraestrutura, propôs a implementação de novas faixas exclusivas para ônibus, de ciclovias e de projetos de urbanização em geral. Anunciou o retorno, em breve, dos debates do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - Comurb.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se há meta específica para o transporte suplementar.

Diogo Prosdocimi citou a necessidade de criação de mecanismos de pagamento que possam ser usados em todos os modais disponíveis em Belo Horizonte. Apontou a função social do transporte suplementar e afirmou que este precisa ser fortalecido.

A vereadora Bella Gonçalves indagou: quais são as formas de controle e fiscalização previstas nos contratos entre concessionárias e poder público; o motivo da extinção da Câmara de Compensação Tarifária, controlada anteriormente pela BHTrans.

Diogo Prosdocimi afirmou que a realização de planejamento mais preciso pode resolver rapidamente questões de controle de metas constantes dos contratos. Disse que é necessária a existência de algum modelo de compensação tarifária. Observou que há linhas de ônibus mais lucrativas e outras menos, mas ambas precisam funcionar. Informou que hoje a compensação é feita pelas empresas e que há aspectos positivos e negativos nesse processo. Afirmou que esse é um ponto de debate importante quando se pensa nas escolhas que o Município precisa fazer.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou qual é a quantidade de fiscais da BHTrans em atividade atualmente. Diogo Prosdocimi respondeu que, em termos gerais, há aproximadamente 500 pessoas envolvidas no trabalho de fiscalização. A vereadora Bella Gonçalves indagou como a BHTrans lida com as reclamações feitas pelos cidadãos.

Diogo Prosdocimi explicou que equipes coletam informações e, a partir delas, a fiscalização é coordenada. Destacou que esse processo pode ser melhorado com

tecnologia. A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a PBH possui intenção de propor anistia ou parcelamento de dívidas das empresas de transporte público. Diogo Prosdocimi respondeu que a existência de tal intenção não é de seu conhecimento.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou como é feita a conferência de dados quando as concessionárias alegam prejuízo.

Diogo Prosdocimi respondeu que, quando as concessionárias alegam prejuízo, significa, em termos técnicos, que o contrato está desequilibrado. Informou que a BHTrans audita os dados fornecidos pelas concessionárias. Destacou a necessidade de modernização dos contratos, para que haja mais transparência reguladora e controle.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou o que é feito com os créditos que restam nos cartões BHBus quando estes são extraviados ou quando aqueles expiram. Diogo Prosdocimi respondeu que tais créditos são considerados no cálculo da tarifa, em favor do Município. Apontou que a implantação de tecnologia pode permitir o resgate desses créditos, bem como a diversificação das formas de pagamento.

O vereador Wanderley Porto apresentou perguntas sobre a circulação e a fiscalização de veículos de tração animal. Indagou por que a PBH não iniciou o emplacamento das carroças.

Diogo Prosdocimi afirmou que os veículos de tração animal são uma grande preocupação da PBH. A respeito do emplacamento, disse que consultará outros secretários municipais para dar uma resposta precisa sobre o assunto.

O vereador Rubão apresentou indagações sobre a redução da frota de ônibus em circulação, mesmo com aplicação de verbas públicas, durante a pandemia.

Diogo Prosdocimi explicou que, conforme prevê o contrato, o ajuste da demanda acarreta o ajuste da oferta de viagens. Informou que os repasses feitos pela PBH permitiram que não houvesse redução de viagens.

O vereador Braulio Lara perguntou quais foram as ações de Diogo Prosdocimi para averiguar questões obscuras na BHTrans e se, de fato, existe uma “caixapreta” na instituição.

Diogo Prosdocimi disse que a BHTrans tem dificuldade de mostrar à população, de maneira didática, os detalhes de um serviço tecnicamente complexo.

Afirmou que é necessário fazer dois movimentos simultâneos: entender os detalhes dos contratos e processos administrativos e fazer planejamentos futuros.

O vereador Braulio Lara indagou se o formato atual do contrato impede que sejam implementadas as melhorias necessárias no transporte público. Perguntou se existe a possibilidade de diversificar a concorrência para a prestação do serviço de transporte público em Belo Horizonte.

Diogo Prosdocimi respondeu que estão sendo estudadas alternativas para diversificar a prestação do serviço de transporte público no Município, as quais serão oportunamente debatidas com a CMBH e a população.

O vereador Braulio Lara perguntou se houve concessão informal de reajuste do equilíbrio de contrato, para que, de forma velada, as concessionárias pudessem deixar os veículos circularem sem agente de bordo.

Diogo Prosdocimi respondeu que não tem conhecimento de tal situação e, caso tenha ocorrido, por não ser formal, deverá ser contestada.

O vereador Braulio Lara perguntou se as propostas de melhorias são feitas pela equipe técnica da BHTrans, pelas concessionárias ou de forma terceirizada.

Diogo Prosdocimi afirmou que a equipe da BHTrans tem capacidade técnica para propor melhorias, mas que essa não é a sua função principal. Disse que equipe terceirizada pode ser contratada para projetos específicos e que as concessionárias também podem propor melhorias.

O vereador Braulio Lara apresentou indagações sobre os cálculos de viabilidade econômica do sistema de transporte público.

Diogo Prosdocimi respondeu que o cálculo considera passageiros sentados e em pé nos veículos.

O vereador Braulio Lara perguntou quais são os objetivos da gestão da BHTrans.

Diogo Prosdocimi respondeu que a BHTrans busca a excelência na prestação de serviços, além de uma tarifa que atenda à população.

O vereador Braulio Lara perguntou se alternativas multimodais podem realmente funcionar em Belo Horizonte.

Diogo Prosdocimi respondeu que, em termos gerais, o metrô e o sistema rápido por ônibus, Bus Rapid Transit - BRT, são alternativas viáveis, mas dependem de investimentos em infraestrutura e do apoio financeiro do Estado e da União.

O vereador Braulio Lara indagou se é real a fama de que na BHTrans as pessoas seriam empregadas por apadrinhamento.

Diogo Prosdocimi afirmou que não e esclareceu que na BHTrans há poucos cargos de recrutamento amplo, sendo a maioria dos funcionários de carreira.

O vereador Professor Claudiney Dulim citou a missão da BHTrans, constante no portal desta. Perguntou se há possibilidade de reestruturação do sistema de transporte público em Belo Horizonte e de melhora da transparência da BHTrans.

Diogo Prosdocimi respondeu que tal reestruturação é necessária e trata-se de um imperativo em sua gestão. Afirmou que a transparência é também uma prioridade.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se há estudo técnico que aponte relação entre a ausência do agente de bordo e a ocorrência de acidentes e adoecimento de motoristas.

Diogo Prosdocimi respondeu que não é de seu conhecimento, mas destacou a necessidade de realização de tal estudo.

O vereador Léo ressaltou a importância do tema desta CPI e dos debates desta reunião. Afirmou que os problemas de transporte e trânsito são recorrentes em todo o País e devem ser discutidos nacionalmente.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 13h9m.

#### **4.2. DA 4ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A quarta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 07 de junho de 2021, com início às 10h47m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel, com a presença dos vereadores Professor Claudiney Dulim e Wanderley Porto, e presença remota da vereadora Bella Gonçalves e dos vereadores Bráulio Lara, Rubão e Reinaldo Gomes Preto Sacolão, além da vereadora Professora Marli, suplente do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 568/21, solicitando que “sejam incluídos na delimitação do objeto da investigação do plano de trabalho os fatos listados”, de autoria da vereadora Bella Gonçalves. Os vereadores discutiram o requerimento e o mesmo foi aprovado por unanimidade pela Comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 569/21, solicitando "convidar o ex-presidente da BHTrans, Célio Bouzada, para prestar informações, pessoalmente, sobre o período de sua gestão na BHTrans e sobre o contrato em vigor que regula a concessão do transporte público coletivo de passageiros, no dia 9/6/21, as 10 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria do vereador Gabriel. Os vereadores discutiram o requerimento e o mesmo foi aprovado por unanimidade pela Comissão.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 10h52m.

#### **4.3. DA 5ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A quinta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 09 de junho de 2021, com início às 10h5m, no plenário Amvntas 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, Professor Claudiney Dulim, Bráulio Lara, Wanderley Porto e Rubão.

Foi dada ciência a comissão do recebimento de documento encaminhado pela Associação Brasil Legal.

Iniciou-se a oitava do Senhor Célio Bouzada, ex-presidente da BHTRANS.

O presidente abriu a palavra para que as vereadoras e os vereadores apresentassem seus questionamentos a Célio Bouzada.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se o sistema de transporte de Belo Horizonte é similar ao de outras grandes capitais brasileiras.

Célio Bouzada disse que a pandemia destacou a crise, em nível nacional, pela qual passa o transporte público. Citou exemplos de outras capitais cuja crise afirmou considerar mais grave que a de Belo Horizonte. Pontuou que o sistema de transporte público do Município funciona, mas pode ser aperfeiçoado.

O vereador Professor Claudiney Dulim indagou se os contratos entre a Prefeitura e as concessionárias de transporte público possuem pontos questionáveis e, caso a resposta fosse afirmativa, quais seriam eles.

Célio Bouzada informou que tal contrato foi firmado em 2008 e é válido por 20 anos. Disse que naquela época não se vislumbravam problemas e oportunidades que existem atualmente, em especial na área tecnológica. Afirmou que os contratos podem ser revistos e melhorados e destacou que as duas partes devem concordar com qualquer alteração proposta.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se existe uma “caixa-preta” da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans.

Célio Bouzada disse que o termo “caixa-preta” é usado porque a realidade da BHTrans e os cálculos que compõem a tarifa não são amplamente conhecidos. Citou atribuições da BHTrans, como cuidar do transporte público e do trânsito, planejar e fiscalizar a mobilidade da cidade. Informou que todos os documentos relacionados às atividades da BHTrans estão disponíveis para consulta. Afirmou que a transparência e a clareza desses dados podem ser melhoradas.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se existe alguma relação obscura entre a BHTrans e as empresas de transporte público. Perguntou também se há servidores privilegiados, em cargos de direção, na BHTrans.

Célio Bouzada respondeu que desconhece a existência de tais privilégios. Disse que o trabalho dos empregados da BHTrans merece reconhecimento e apreço. Informou que os cargos e respectivos salários estão publicados no Portal da Transparência. Afirmou que a relação entre a BHTrans e as concessionárias deve ser baseada no contrato e acrescentou que desconhece a existência de obscuridade.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou o motivo de as multas aplicadas às concessionárias não serem pagas.

Célio Bouzada observou que há um rito legal para o processamento das multas. Pontuou que a parte tem direito a recorrer e, somente após finalizados os recursos, o laudo é efetivado. Disse que os trâmites são lentos e podem levar aproximadamente um ano para serem finalizados. Após isso, acrescentou, o valor é registrado como dívida ativa e não é mais controlado pela BHTrans. Destacou que os prazos dos processos ficaram suspensos na pandemia e foram retomados recentemente.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se Célio Bouzada acreditava que o prejuízo declarado pelas concessionárias fosse real. Perguntou ainda por que tais empresas continuam operando se existe prejuízo.

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.

O vereador Braulio Lara solicitou que Célio Bouzada falasse a respeito de sua trajetória profissional na BHTrans.

Célio Bouzada informou que é servidor de carreira da BHTrans desde 1992. Disse que ocupou diferentes cargos de direção na instituição, entre esses, gerente de controle, coordenador de projetos, diretor de planejamento e presidente. Afirmou que é formado em Administração e mestre em Gestão Econômica.

O vereador Braulio Lara perguntou se as características do contrato dificultam a resolução de problemas no transporte público.

Célio Bouzada disse que durante sua gestão a BHTrans trabalhou com sucesso na resolução de problemas, em especial o de acesso da população carente ao transporte público. Citou a criação de linhas de ônibus em comunidades e o atendimento de demandas antigas da população. Destacou que o contrato deve atender às duas partes e pode ser aditivado, se necessário.

O vereador Braulio Lara perguntou se a cláusula de desequilíbrio econômico-financeiro era invocada com frequência. Perguntou também quais são as justificativas para o aumento da tarifa.

Célio Bouzada respondeu que o contrato é revisto a cada quatro anos. Disse que as concessionárias alegarão desequilíbrio sempre que melhorias sem contrapartida forem propostas. Citou a exigência, feita pela Prefeitura, de ar-condicionado e suspensão a ar nos veículos e acrescentou que esse fato fez que as concessionárias alegassem desequilíbrio do contrato. Disse que, nesse caso, o transporte mais confortável poderia atrair mais passageiros, compensando, assim, o desequilíbrio apontado pelas empresas. Esclareceu que para o reajuste da tarifa é usada uma fórmula paramétrica, que considera diversos componentes, como valor de combustível e salários.

O vereador Braulio Lara perguntou se a criação de nova linha de ônibus implica redução ou exclusão de outra.

Célio Bouzada discorreu sobre o processo de criação de novas linhas e observou ser necessário haver volume de demanda para tanto. Disse que a integração de modais e de tarifa também é uma maneira de ampliar o acesso ao transporte.

O vereador Braulio Lara indagou o motivo de a integração tarifária ampla não ter sido implementada. Pontuou que as baldeações elevam consideravelmente os valores pagos pelos passageiros.

Célio Bouzada afirmou que a política tarifária vigente permite a integração tarifária de qualquer linha. Disse que a integração já ocorre e acrescentou que muitos desconhecem seu funcionamento. Observou que, ao fazer baldeação, o passageiro paga apenas o equivalente a um percentual da tarifa. Afirmou que a integração pode melhorar, em especial entre os modais que circulam na Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH.

O vereador Braulio Lara perguntou sobre a auditoria das contas das concessionárias de transporte público e sobre as ações dela consequentes.

Célio Bouzada respondeu que a principal recomendação da auditoria foi relativa à implementação de plano de estrutura contábil padrão nas concessionárias. Informou que esse plano foi elaborado, publicado como decreto e implantado.

O vereador Braulio Lara indagou se a alegação de prejuízo não seria um dos motivos para a retirada dos agentes de bordo dos coletivos.

Célio 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 Célio Bouzada realmente acreditava que as concessionárias deliberadamente tivessem descumprido o contrato vigente, e a testemunha respondeu que sim.

O vereador Braulio Lara perguntou o que foi feito para corrigir tal descumprimento.

Célio Bouzada respondeu que o contrato prevê multa pela ausência de agente de bordo e que essas foram devidamente aplicadas.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se o único mecanismo de punição ao descumprimento do contrato é a multa. Citou dados divulgados pelo movimento Tarifa Zero que mostram que o lucro das empresas, com a retirada dos agentes de bordo, é significativamente superior ao valor das multas aplicadas por essa razão.

Célio Bouzada disse que houve falhas na maneira como esses dados foram coletados e acrescentou que não se pode afirmar que a retirada dos agentes compensa, mesmo com a aplicação das multas. Reiterou que as multas não quitadas passam a integrar a dívida ativa do Município.

O vereador Braulio Lara perguntou se durante a gestão de Célio Bouzada foram realizados projetos a fim de reduzir os custos do transporte público.

Célio Bouzada respondeu que uma das alternativas para reduzir custos foi a implantação de faixas exclusivas para ônibus. Observou que os congestionamentos de tráfego demandam mais tempo e recursos. Disse ser possível que um conjunto de faixas exclusivas seja implantado na gestão atual.

O vereador Gabriel informou 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. Perguntou quanto Célio Bouzada recebeu do Setra-BH por essas aulas.

Célio Bouzada respondeu que é professor há 29 anos e, como contratado da Fumec, foi convidado a lecionar em duas turmas do curso mencionado. Afirmou que não foi contratado nem remunerado pelo Setra-BH. Disse não saber quanto recebeu pelas aulas. Disse que pôde ter sido ingênuo ao aceitar o convite.

O vereador Gabriel citou a Operação Acrônimo, da Polícia Federal, que investigou esquema de corrupção na gestão de Fernando Pimentel. Citou a ação de busca e apreensão realizada na residência do ex-procurador-geral do Município, Marco Antônio Rezende, responsável à época por acompanhar a elaboração dos termos do contrato firmado com as concessionárias de transporte público. Disse que, após deixar o cargo, Marco Antônio Rezende criou a empresa MOP Consultoria e Assessoria, que recebeu recursos do Setra-BH. Perguntou à testemunha se Marco Antônio Rezende foi ingênuo nessa situação.

Célio Bouzada disse que não poderia responder por Marco Antônio Rezende.

O vereador Gabriel disse ser possível que haja uma "caixa-preta" a ser desvendada nas investigações da CPI. Afirmou que o contrato de concessão beneficia as empresas de transporte público em detrimento da população belo-horizontina. Afirmou que as falas de Célio Bouzada não correspondiam à realidade.

O vereador Rubão citou a auditoria realizada em 2018 nos contratos, a pedido do prefeito, Alexandre Kalil. Perguntou o que a testemunha, diante de seu relevante conhecimento técnico, fez para tentar resolver os problemas encontrados.

Célio Bouzada disse que a auditoria acessou dados das concessionárias aos quais a BHTrans não tinha acesso. Afirmou que desconhecia a materialidade dos dados das empresas. Informou que no plano de governo está prevista auditoria anual. Informou ainda que os relatórios da auditoria estão disponíveis no site da BHTrans.

O vereador Rubão perguntou sobre a redução dos veículos em circulação, apesar de o governo municipal ter repassado recursos às concessionárias. Indagou também sobre o não pagamento das multas aplicadas e o que poderia ser feito para garantir que elas sejam quitadas.

Célio Bouzada informou que a redução de viagens foi inferior à queda da demanda diária. Disse que multas foram devidamente aplicadas em todos os casos de descumprimento do acordo feito entre a Prefeitura e as concessionárias. Reiterou que o rito de execução das penalidades é lento devido aos recursos apresentados.

O vereador Rubão perguntou sobre o controle do número de passageiros nos veículos durante a pandemia.

Célio Bouzada esclareceu que o acordo firmado fala em média de passageiros. Afirmou que a BHTrans acompanha diariamente as viagens e acrescentou que as frotas que não se enquadram no padrão estabelecido são multadas.

O vereador Rubão perguntou se as multas não pagas prescrevem. Perguntou também se as empresas que descumprem o contrato podem ser impedidas de administrar o transporte público no Município.

Célio Bouzada respondeu que as multas não prescrevem e são registradas na dívida ativa municipal. Disse que as empresas que descumprem o contrato podem ser impedidas de prestar o serviço. Destacou o prazo do contrato em vigor e suas regras.

O vereador Wanderley Porto perguntou como a BHTrans controla e fiscaliza as contas das concessionárias de transporte coletivo. Indagou se há risco de superfaturamento.

Célio Bouzada respondeu que todas as passagens são codificadas e todas as linhas, registradas. Dessa forma, afirmou, a BHTrans consegue mapear a geração do crédito, quando e onde foi usado; a quantidade de passageiros transportados pelas linhas; o trajeto percorrido e a projeção do combustível gasto.

O vereador Wanderley Porto afirmou que não está claro para a população como o valor da tarifa é projetado. Perguntou sobre a ausência dos agentes de bordo e pontuou que isso sobrecarrega os motoristas e pode causar acidentes.

Célio Bouzada afirmou que houve apenas um reajuste de tarifa nos últimos quatro anos. Apontou aumento do valor do diesel e da mão de obra nesse período.

Pontuou que, apesar da redução de custos com a dispensa dos cobradores, outros fatores elevaram o custo do serviço.

O vereador Wanderley Porto indagou se o contrato em vigor não pode ser aperfeiçoado, para que o transporte público oferecido seja de qualidade.

Célio Bouzada afirmou que algumas melhorias independem do contrato. Disse que nos quatro anos de sua gestão a avaliação do transporte público, feita pela população, foi melhor se comparada aos anos anteriores. Pontuou que há ainda muito a ser feito para oferecer um serviço de qualidade aos cidadãos. Citou eixos do Plano Diretor que tratam da mobilidade urbana no Município.

O vereador Wanderley Porto perguntou se a integração metropolitana é desfavorável às concessionárias que operam o transporte público em Belo Horizonte.

Célio Bouzada respondeu que a integração depende também do governo estadual e acrescentou que não foi possível avançar na discussão do tema.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quais foram as tentativas de implantação da integração metropolitana e por que ela não aconteceu.

Célio Bouzada disse que a BHTrans considera desejável a integração metropolitana, mas observou que não lhe foi dada resposta positiva sobre a implantação. Citou a integração das linhas de ônibus com o metrô.

O vereador Wanderley Porto perguntou se ideias de reestruturação do contrato, adaptadas à nova realidade, foram pensadas durante a gestão de Célio Bouzada.

Célio Bouzada informou que a equipe técnica da BHTrans trabalha para identificar novas oportunidades de inovação tecnológica. Disse que, diante de novas oportunidades, é possível aditar o contrato. Citou avanços implantados, como o pagamento de passagem via QR code ou telefone celular.

O vereador Wanderley Porto perguntou quais eram os procedimentos para lidar com as reclamações feitas pelos usuários do transporte público durante a gestão de Célio Bouzada.

Célio Bouzada respondeu que todas as reclamações feitas por meio da Gerência de Atendimento ao Usuário são investigadas. Disse que os registros feitos por aplicativo integram a estatística. Citou a criação da Gerência de Auditoria e Operação de Transportes, durante a sua gestão, a fim de otimizar a investigação dos problemas apontados pela população.

O vereador Wanderley Porto perguntou se o metrô não é expandido para a Região Barreiro devido a lobby feito pelas empresas de ônibus junto ao governo federal.

Célio Bouzada respondeu que o metrô é de responsabilidade do governo federal e acrescentou que ele que não tem destinado recursos para tanto. Pontuou que a Prefeitura sempre trabalhou pela expansão do metrô e observou que isso significaria um grande avanço na mobilidade urbana de Belo Horizonte. Afirmou que não sabe se as empresas de ônibus fazem lobby.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou qual foi a participação de Célio Bouzada no edital de licitação de 2008.

Célio Bouzada respondeu que participou de todas as etapas do contrato como coordenador de projetos, organizando o andamento do trabalho dos consultores e garantindo o cumprimento do contrato.

A vereadora Bella Gonçalves indagou por que a concessão do sistema Bus Rapid Transit - BRT - aconteceu sem processo licitatório e qual a contrapartida das concessionárias para operar esse sistema. Perguntou quanto custou a implantação do BRT.

Célio Bouzada respondeu que a implantação do BRT foi feita com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC - Copa do Mundo. Disse estimar que a implantação do BRT tenha custado R\$500 milhões. Afirmou que, à época da implantação, houve o entendimento jurídico de que não seria necessária a realização de licitação ou contrapartida.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou por que o sistema de BRT foi implantando de maneira separada em Belo Horizonte e na RMBH.

Célio Bouzada respondeu que isso ocorreu devido às diferenças de contratos e de política tarifária.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou em que se baseou a conclusão, anunciada pelo prefeito, Alexandre Kalil, após reunião com o Setra-BH, de que a tarifa deveria ser reajustada para R\$ 4,50 em 2018.

Célio Bouzada respondeu que esse reajuste foi estabelecido a partir da fórmula paramétrica. Disse que a auditoria apontou valor superior, pois considerou a projeção de passageiros até 2028.

A vereadora Bella Gonçalves citou a dívida da Prefeitura com as concessionárias referente à concessão de 1998 a 2008. Perguntou sobre o motivo da dívida e o valor dos juros incidentes, de 12% ao ano.

Célio Bouzada afirmou que não participou do processo de cálculo da dívida e disse não saber como se deu a definição da taxa de juros.

A vereadora Bella Gonçalves disse que as concessionárias alegaram prejuízo decorrente da concessão de 1998 a 2008, o que resultou em dívida da Prefeitura com essas empresas. Afirmou não entender os critérios técnicos para o estabelecimento de juros de 12% ao ano.

Às 12h8min o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que, segundo a consultora contratada, não foi possível auditar os dados contábeis das concessionárias e acrescentou que eles foram apenas revisados em 2018. Perguntou como Célio Bouzada avaliou tal processo de auditoria e se o contrato vigente permite que a BHTrans realize uma auditoria séria.

Célio Bouzada respondeu que, conforme o relatório final apresentado, os balanços das empresas foram auditados e acrescentou que houve dificuldade de analisar os dados de planos contábeis diferentes. Apontou que se recomendou a instituição de plano de contas padrão, o que foi feito pela Prefeitura por meio de decreto. Afirmou que o plano de contas padrão facilitará os próximos processos de auditoria.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se era possível garantir a veracidade das informações prestadas pelas concessionárias.

Célio Bouzada respondeu que os documentos contábeis, assinados por contador, foram coletados e verificados.

A vereadora Bella Gonçalves pontuou que há descumprimentos de contrato que não são verificados pela Prefeitura, apesar de significarem considerável perda financeira.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou por que não há acréscimo no número de veículos de transporte suplementar em circulação e por que não há integração tarifária desse sistema com o metrô.

Célio Bouzada respondeu que a quantidade de veículos do sistema suplementar é limitada, por lei, a 10% do tamanho do sistema convencional. Afirmou que a integração tarifária com o metrô é possível e desejável. Informou a previsão

de avanços nas formas de licitação, a serem feitas por tipo de serviço, e citou cidades europeias que as utilizam.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou qual é o valor arrecadado pelas empresas referente a sobras dos cartões BHBus. Citou fragilidades do sistema de bilhetagem, como a restrição de pagamento em dinheiro.

Célio Bouzada afirmou que a defasagem tecnológica está sendo recuperada. Informou que as sobras dos cartões BHBus integram as receitas extratarifárias.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou qual é o número de funcionários da BHTrans.

Célio Bouzada respondeu que na BHTrans há aproximadamente 1.070 empregados.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a BHTrans possui registro de todas as multas aplicadas.

Célio Bouzada respondeu que sim. Informou que todas as multas aplicadas antes de 2015 foram quitadas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou quantos ônibus compõem a frota diária em dias normais. Perguntou também quantas infrações são registradas diariamente.

Célio Bouzada informou que operam aproximadamente 2.700 veículos, considerando a frota reserva. Respondeu que são aplicadas aproximadamente cem multas por dia.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou se Célio Bouzada considerava o atual modelo de concessão ideal e se ele funciona bem.

Célio Bouzada apontou a necessidade de buscar outro modelo, em que o sistema não seja financiado exclusivamente pelo usuário. Citou a possibilidade de criação de políticas de subsídio para grupos específicos.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou qual é o quantitativo de recursos apresentados às multas.

Célio Bouzada respondeu que as empresas recorrem de todas as multas.

O vereador Gabriel, referindo-se à resposta dada por Célio Bouzada quando perguntado sobre as aulas que ministrou em curso elaborado pelo Setra-BH, afirmou que a ingenuidade tem seus custos. Comunicou que Célio Bouzada será novamente chamado a depor na CPI, mas na condição de investigado. Perguntou se a testemunha se considerava corporativista.

Célio Bouzada disse que sim, caso isso significasse defender a BHTrans no que for merecido e previsto em lei.

O vereador Gabriel perguntou sobre os valores pagos a título de hora extra aos empregados da BHTrans. Acrescentou que esses valores são superiores aos previstos pela Consolidação das Leis Trabalhistas - CLT.

Célio Bouzada respondeu que os percentuais pagos pelas horas extras foram reduzidos em sua gestão. Observou que foram acordados valores diferentes para operações em feriados e grandes eventos no Município.

O vereador Gabriel solicitou à testemunha que justificasse o passivo trabalhista de R\$96 milhões da BHTrans. Perguntou quem foi o responsável pela geração desse valor.

Célio Bouzada informou que na sua gestão foi criada uma gerência para normatizar todos os atos trabalhistas. Disse que trabalharam profilaticamente durante quatro anos para evitar novas ações trabalhistas. Afirmou que todas essas ações se referem a períodos anteriores, entre os quais citou o da Copa do Mundo de 2014. Respondeu que poderia apontar o responsável pela geração do passivo e acrescentou que não participou dos acordos trabalhistas firmados.

O vereador Gabriel perguntou se a testemunha se orgulhava do trabalho que entregou à cidade.

Célio Bouzada respondeu que se orgulhava de todos os trabalhos que executou na BHTrans e pontuou que não pode ser responsabilizado por ações de outras pessoas.

O vereador Gabriel indagou de quantas reuniões a testemunha participou, com Marco Antônio Rezende, para formulação do contrato.

Célio Bouzada respondeu que participou de várias reuniões, como coordenador de projeto, para que os consultores apresentassem seus trabalhos.

O vereador Gabriel perguntou se o dimensionamento operacional do transporte público não deveria ser feito pela BHTrans, por se tratar de serviço essencial.

Célio Bouzada disse que atualmente o contrato não atende as necessidades, mas observou que ele parecia adequado quando foi elaborado.

O vereador Gabriel indagou se a aplicação de multas é um elemento suficiente para garantir o cumprimento do contrato.

Célio Bouzada respondeu que a multa é um dos elementos de gestão, mas não é suficiente. Apontou serem necessários outros instrumentos.

O vereador Gabriel indagou por que a BHTrans, durante a gestão de Célio Bouzada, não promoveu a revisão de um contrato que é sistematicamente descumprido pelas empresas.

Célio Bouzada respondeu que há previsão de revisão contrato, tanto da parte normativa, quanto da tecnológica. Afirmou que a atuação do presidente da BHTrans baseia-se no planejamento de metas feito pelo prefeito.

O vereador Gabriel perguntou se Célio Bouzada usa ônibus como meio de transporte.

Célio Bouzada afirmou que sim, citando as linhas de ônibus e a frequência com que as utiliza. Disse que também utiliza o carro da BHTrans, quando a serviço da instituição, ou táxi para se deslocar.

O vereador Gabriel perguntou qual é o percentual de funcionários da BHTrans que usa ônibus como meio de transporte, e a testemunha não soube responder.

O vereador Gabriel perguntou como a BHTrans fiscaliza a veracidade da estrutura de custo da prestação do serviço apontado pelas concessionárias.

Célio Bouzada respondeu que essa verificação é feita por meio das auditorias operacionais previstas no contrato, realizadas a cada quatro anos.

O vereador Gabriel afirmou que a última verificação realizada não pode ser considerada auditoria. Acrescentou que essa verificação não foi capaz de conferir os custos da prestação de serviço alegados pelas concessionárias. Disse que, no relatório apresentado pela empresa responsável pela vistoria, não consta o termo auditoria.

Célio Bouzada afirmou que esse relatório indica a realização de auditoria contábil e a verificação dos demais dados.

O vereador Gabriel indagou quais são os documentos obrigatórios, a serem enviados pelas concessionárias, para justificar eventual aumento de tarifa; como são enviados; como e por quanto tempo são armazenados.

A vereadora Bella Gonçalves leu trecho da 38ª página do relatório elaborado pela Maciel Consultores e afirmou que o procedimento realizado não foi auditoria.

O vereador Gabriel apontou a importância desta CPI e comentou o trabalho de fiscalização realizado pela BHTrans. Propôs que a BHTrans seja extinta e seja criado um órgão competente para cuidar do transporte público em Belo Horizonte.

Afirmou que não foi realizada auditoria e que a BHTrans não tem capacidade para analisar a veracidade das informações prestadas pelas concessionárias. Reiterou que Célio Bouzada será chamado para depor como investigado na CPI. Perguntou se a testemunha acreditou no trecho do relatório que afirma que a bilhetagem eletrônica não gera lucro para as concessionárias.

Célio Bouzada respondeu que a bilhetagem eletrônica, posta isoladamente, poderia não gerar lucro. Pontuou que o lucro deve ser verificado considerando-se toda a operação realizada.

O vereador Gabriel perguntou se a testemunha conhecia um servidor da BHTrans chamado Ben-Hur.

Célio Bouzada respondeu que ele e o servidor citado foram colegas de trabalho. Informou, a pedido do vereador Gabriel, que Ben-Hur foi exonerado pelo prefeito devido à notícia de irregularidades envolvendo contrato da BHTrans.

O vereador Gabriel perguntou quais seriam os efeitos de uma eventual greve feita pela BHTrans.

Célio Bouzada respondeu que a greve traria diversas complicações ao trânsito da capital e destacou a importância do trabalho feito pela BHTrans.

O vereador Gabriel afirmou serem insatisfatórias as explicações dadas por Célio Bouzada. Disse que a mobilidade urbana em Belo Horizonte não será melhorada se os empresários do transporte público continuarem explorando a cidade sem fiscalização adequada.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 13h7m.

#### **4.4. DA 6ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A sexta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 11 de junho de 2021, com início às 10h22m, no plenário Amvntas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Wanderley Porto, Professor Claudiney Dulim, Bráulio Lara, Reinaldo Gomes Preto Sacolão e Rubão, da vereadora Bella Gonçalves e da vereadora Professora Marli, suplente do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

Foi aprovada por unanimidade a mudança do horário de realização das reuniões da comissão para as 9h30min, no mesmo dia e local.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 600/21, solicitando envio de ofício ao presidente da Associação Brasil Legal, Fernando Fernandes de Abreu, com a finalidade de “oficiar o Presidente da Associação Brasil Legal, em resposta a solicitação formulada por meio do documento prot. nº 001333/2021, informando que esta Comissão recebeu a petição, os documentos e o aditamento encaminhados pela Associação (documentos prot. nº 001286/2021 e nº 001287/2021), também enviados para Comissão de Participação Popular, deu ampla publicidade em sua 3ª Reunião, realizada as 10h do dia 06 de junho de 2021, e que levará em consideração durante os trabalhos todos os documentos encaminhados a esta Casa pela Associação Brasil Legal”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela Comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 604/21, requerendo a realização de reunião com convidadas e convidados, com a finalidade de “reunir com as pessoas indicadas pelos seguintes movimento e entidades: Tarifa Zero; Nossa BH; BH em Cicio; e instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC), para prestarem informações sobre a omissão da BHTrans - Empresa de Transportes e Transite de Belo Horizonte - frente ao desrespeito constante das normas de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município, pelas concessionárias responsáveis”, no dia 16/6/21, as 10 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereadora Bella Gonçalves. O Requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade, com inclusão da Associação Brasil Legal na lista de convidadas e convidados.

O presidente Vereador Gabriel debateu alguns tópicos dentre eles a importância do engajamento da sociedade para o êxito da comissão. Reiterou a informação sobre criação de site para divulgação do andamento da CPI e informou que denúncias estão sendo recebidas.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 10h39m.

#### **4.5. DA 7ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A sétima reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 16 de junho de 2021, com início as 09h42m, no plenário Helvécio

Arantes. 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, Bráulio Lara, Wanderley Porto e Rubão.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 617/21 solicitando a realização de reunião com representantes regionais da Comissão Regional de Transporte e Trânsito – CRTT, com a finalidade de “prestar informações sobre o objeto de investigação desta CPI, qual seja apurar a omissão da BHTrans frente ao desrespeito constante das normas de prestação de serviço de transporte público coletivo de passageiros no município, pelas concessionárias responsáveis”, em 23/6/21, as 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes, de autoria do vereador Bráulio Lara. O Requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade.

2) Requerimento de Comissão nº 619/21 determinando a realização de oitiva com a finalidade de “convidar Shaila Santos da Silva, responsável pela assinatura do relatório feito pela empresa Maciel Consultores em 2018, apurando as contas do transporte coletivo na capital, para prestar informações, pessoalmente”, em 24/6/21, as 14h30min, no Plenário Amyntas de Barros, de autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade

3) Requerimento de Comissão nº 620/21 determinando a realização de oitiva com a finalidade de “convidar Daniel Marx Couto, Diretor de Planejamento e informação da BHTrans, para prestar informações, pessoalmente”, em 23/6/21, as 14h30min, no Plenário Amyntas de Barros. Autoria, de autoria de vereador Gabriel. O Requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade

4) Requerimento de Comissão nº 621/21 determinando a realização de oitiva com a finalidade de “convidar Roberto José Carvalho, dono da Rodopass, para prestar informações, pessoalmente, apurando as contas do transporte coletivo na capital”, em 7/7/21, as 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes, de autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade. A comissão deliberou convocar Roberto José Carvalho na condição de investigado.

5) Requerimento de Comissão nº 622/21 determinando a realização de oitiva com a finalidade de “ouvir Fábio Couto de Araújo Caçado, socio da empresa Auto Omnibus Nova Suissa, para prestar informações, pessoalmente, apurando as contas do transporte coletivo na capital”, em 14/7/21, as 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes, de autoria: vereador Gabriel. O Requerimento foi discutido e aprovado, por

unanimidade. A comissão deliberou convocar Fábio Couto de Araújo Cançado na condição de investigado.

6) Requerimento de Comissão nº 623/21 determinando a realização de oitiva com a finalidade de “ouvir Robson José Lessa Carvalho, empresário administrador da empresa. Saritur, para prestar informações, pessoalmente”, em 30/6/21, as 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes, de autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade. A comissão deliberou convocar Robson José Lessa Carvalho na condição de investigado.

Deu-se início a reunião com os representantes do movimento Tarifa Zero e das entidades Nossa BH, BH em Ciclo, Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC) e Associação Brasil Legal.

Participaram remotamente da reunião: 1) a integrante da BH em Ciclo, Amanda Corradi; 2) o integrante do Movimento Tarifa Zero, André Veloso; 3) o representante do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec, Rafael Calábria; 4) o integrante da BH em Ciclo, Guilherme Tampieri; e 5) a integrante do Movimento Tarifa Zero, Annie Oviedo.

Guilherme Tampieri citou o livro Cidades Invisíveis, de Ítalo Calvino. Observou que a maior referência legislativa em mobilidade urbana é a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Apresentou os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade. Pontuou que o Município tem sido omisso em relação à democratização do espaço público. Citou fases do planejamento da gestão da mobilidade urbana de Belo Horizonte. Mencionou os objetivos estratégicos do plano de mobilidade urbana, dos quais destacou o de tornar o transporte coletivo mais atrativo que o individual. Falou sobre os eixos da mobilidade em Belo Horizonte e seus indicadores. Destacou como se dá a política de mobilidade, partindo da governança, passando pela infraestrutura e pelas medidas suaves e resultando em ações como o aumento do uso de transporte coletivo. Destacou a importância dos indicadores para mostrar a real situação da mobilidade urbana e do transporte coletivo. Disse que as ações de mobilidade realizadas em Belo Horizonte entre 2008 e 2014 foram premiadas internacionalmente. Observou que as obras realizadas no Município para sediar jogos da Copa do Mundo de 2014 não foram necessariamente benéficas à população belo-horizontina. Afirmou que as obras de expansão da Avenida Antônio Carlos visaram à maior circulação de veículos individuais, o que, conforme disse,

diverge dos objetivos do plano de mobilidade. Apresentou gráficos contendo indicadores de mobilidade urbana em Belo Horizonte referentes ao período de 2010 a 2018. Dos indicadores apresentados, destacou os percentuais de recursos efetivamente aplicados; o percentual do orçamento municipal investido; e o total de recursos investidos por habitante. Disse que a ampliação do transporte coletivo em Belo Horizonte está estagnada desde 2013. Observou que, apesar de o plano nacional priorizar os pedestres, a execução orçamentária do Município prioriza a expansão de vias para carros. Disse que as ações de mobilidade feitas pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans, como a instalação de ciclofaixas no viaduto Santa Tereza, são pontuais e têm mais impacto midiático do que no dia a dia da população. Destacou a importância da retomada das reuniões do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana. Citou as iniciativas de Fortaleza que impactaram positivamente as políticas de mobilidade desse Município. Sugeriu que a BHTrans seja reformulada e passe a fazer parte do planejamento urbano da cidade; que seja analisado pela CPI o período de 2011 a 2014; que sejam ouvidos o ex-presidente da BHTrans, Ramon Victor Cesar, e o atual prefeito, Alexandre Kalil. Indicou a leitura do texto “O diabo na rua, no meio do redemoinho - Editais de Licitação e o Serviço de Transporte Público em Belo Horizonte”, de Bruno Carazza.

O presidente informou que a comissão convidará os ex-presidentes da BHTrans a serem ouvidos. Disse que a Prefeitura tem colaborado com os trabalhos da CPI, por meio do atual presidente da BHTrans, Diogo Prosdociami.

Registrou-se a presença remota do vereador Jorge Santos, que não integra a comissão.

Amanda Corradi relatou dificuldades de comunicação com o Executivo durante a gestão de Marcio Lacerda. Disse que, em reunião com o prefeito Alexandre Kalil, foi assumido o compromisso de se proporem soluções para a mobilidade por bicicleta no Município. Citou a criação do Plano de Mobilidade por Bicicleta de Belo Horizonte - PlanBici - em 2017. Afirmou que o PlanBici considerou essencialmente as metas, objetivos e ações contidos no plano de mobilidade. Citou os eixos que estruturaram o PlanBici: infraestrutura e circulação; integração modal e bicicletas compartilhadas; comunicação, educação e mobilização; governança, transparência e produção de dados; legislação e financiamento. Observou que nem as ações que não demandavam recursos adicionais foram feitas e não foi

apresentada justificativa para tanto. Afirmou que, por esse motivo, em agosto de 2018, os membros da BH em Ciclo decidiram não mais participar do grupo de estudos denominado GT Pedala. Disse que, para retornarem ao grupo, era imperioso que os compromissos já estabelecidos fossem cumpridos, sendo um deles a implantação de ciclovias cujos recursos estavam garantidos desde a gestão de Marcio Lacerda.

O presidente perguntou qual era a porcentagem de expansão da rede cicloviária em Belo Horizonte, desde a criação do BH em Ciclo.

Amanda Corradi respondeu que tanto na gestão do atual prefeito, Alexandre Kalil, quanto do ex-prefeito Marcio Lacerda, foram construídas ciclovias abaixo da meta acordada no PlanBici para o período.

Guilherme Tampieri informou que a meta total do PlanBici era atingir 411km de ciclovias até 2020. Observou, entretanto, que a cidade tem atualmente pouco mais de 100km de ciclovias.

Amanda Corradi observou que o PlanBici, apesar de não ter sido estabelecido oficialmente, consta do portal da Prefeitura como ação do Município. Afirmou que, como nenhuma das condicionantes foram realizadas, a BH em Ciclo continua afastada do grupo de trabalho. Informou que em 2019 a BH em Ciclo realizou auditoria das ciclovias e o resultado foi encaminhado à Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH. Destacou que há um problema de gestão em relação às ciclovias.

A vereadora Bella Gonçalves destacou a importância do trabalho da BH em Ciclo. Observou que o sistema de mobilidade pode também ser corrompido por meio da inação.

O presidente registrou as presenças remotas do vereador Professor Claudiney Dulim e da vereadora Professora Marli, suplente do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

Rafael Calábria afirmou que o setor de transporte público foi estruturado, nacionalmente, pelas empresas que ofertam o serviço e mantêm o domínio do sistema. Disse que a concentração da cadeia produtiva acarretou que o poder público dependesse das empresas concessionárias. Pontuou que, devido ao domínio estrutural, as mudanças no sistema são criadas pelos próprios empresários, não sendo possível licitá-las. Citou como exemplo de mudança recente do sistema, feita pelas empresas, a implantação de bilhetagem eletrônica. Afirmou que os

operadores do transporte público se associaram a fabricantes de ônibus e de combustíveis e dominam todos os setores envolvidos. Disse que, dessa forma, as empresas têm um poder de negociação muito forte e acrescentou que qualquer ameaça ao poder constituído pelo setor é retaliada. Disse que nenhum edital conseguiu até então pacificar essa situação. Afirmou que, de acordo com levantamento feito pelo Idec, o padrão de operação é semelhante nas 10 maiores capitais do País, repetindo-se a forma de remuneração, o predomínio das empresas e os longos prazos dos contratos de concessão do serviço. Observou que, no passado, ainda que houvesse perda de qualidade do serviço, a população dependia do transporte público e não deixaria de usá-lo. Pontuou que, nesse cenário, a diminuição da oferta com a manutenção do número de passageiros tornava exponencial o lucro dos empresários. Observou que, com a difusão do uso das motocicletas e bicicletas e, mais recentemente, dos aplicativos de transporte, o sistema de transporte público começou a entrar em crise e perdeu passageiros. Afirmou que isso acarretou o aumento das tarifas, e, por consequência, provocou maior queda do número de passageiros. Exemplificou que 44% da população de São Paulo já deixou de ir ao médico devido ao valor da tarifa. Pontuou que, com a queda da demanda e devido à falta de investimentos, o serviço tornou-se precário. Disse que a pandemia de covid-19 apenas ampliou a crise já instalada. Observou que, devido ao domínio da prestação do serviço, o empresário não se interessa em alterar a qualidade da oferta. Destacou a importância de o controle do serviço ser feito por uma empresa pública, para garantir a agilidade e a liberdade de gestão. Citou o exemplo de Santiago e Singapura, cujas mudanças estratégicas, como a redução do tamanho do contrato, trouxeram benefícios à prestação do serviço de transporte público. Sobre as reclamações de os ônibus circularem lotados no Município, observou que o cálculo por média de passageiros possibilita a lotação, ainda que a redução da frota seja inferior à queda da demanda.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quais ações possibilitariam a diminuição do poderio das concessionárias.

Rafael Calábria respondeu que tal questão é um desafio e acrescentou que as mudanças podem ser implementadas aos poucos. Destacou a necessidade de haver diretrizes federais mais robustas para mudar o cenário atual. Observou que, embora o auxílio financeiro feito às empresas de transporte coletivo objetive garantir a execução dos serviços, se bem construído, ele poderia ser uma forma de rever os

contratos e permitir alguma descentralização do setor. Citou como exemplo o fato de, em São Paulo, a garagem dos coletivos ter sido posta como bem reversível no contrato.

O presidente disse que ficará evidente a existência de irregularidades no contrato firmado em 2008. Afirmou que na BHTrans há funcionários em conluio com as concessionárias de transporte público. Acrescentou que a empresa não cumpre mais os propósitos para os quais foi criada e deve ser encerrada. Informou que o canal oficial de denúncias anônimas da CMBH está avançando. Afirmou que seria interessante a criação de um sistema único de mobilidade, que poderia ser encaminhado pelo governo federal.

Às 11h36min, o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

André Veloso afirmou que o inquérito que chegou ao Ministério Público do Estado de Minas Gerais - MPMG, vindo do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais - TCEMG, é um importante indicativo sobre o que ainda precisa ser revelado em relação às empresas que detêm as concessões do transporte público em Belo Horizonte. Observou que o início do transporte urbano foi marcado pela autonomia e pelo protagonismo das empresas, que operavam e regulavam o sistema. Acrescentou que esse fato acarretou tanto o domínio da cadeia produtiva do setor quanto a dificuldade para o poder público regular o sistema. Afirmou que atualmente o setor está concentrado nas mãos de poucas famílias, que exploram a concessão do serviço em várias partes do País. Apresentou dados dos consórcios vigentes e dos empresários por eles responsáveis. Afirmou que as concessões pertencem a poucas famílias e que elas detêm os negócios há gerações. Disse que um novo modelo de licitação não reduzirá por si só a concentração no setor. Observou que o contrato de 2008 objetivava reduzir custos, mas acabou retirando do poder público a regulação do setor. Disse que na BHTrans não há controle efetivo do serviço, já que, em caso de descumprimento do contrato, os empresários são punidos com multa. Sugeriu que o empresário André Barra seja ouvido pela CPI. Apresentou cartas de empresários que denunciaram ao MPMG irregularidades na licitação dos contratos. Disse que um inquérito para apuração dessas denúncias chegou a ser aberto no MPMG em 2013 e acrescentou que ele foi encerrado sem explicações. Sugeriu que sejam ouvidos na CPI os promotores que arquivaram o inquérito citado.

Annie Oviedo apresentou diversas informações sobre a implantação e operação do Move. Das informações apresentadas, destacou o fato de não ter

ocorrido licitação para sistema, apesar de ter sido implantado com dinheiro público; o encarecimento da tarifa, causado pelo tempo menor de retorno financeiro para as empresas que operam o Move; a suspensão do aumento da tarifa previsto para 2014, devido a irregularidades; o estudo, realizado em 2015, encomendado pelas empresas operadoras do serviço e que concluiu pela necessidade de aumento da tarifa, decisão acatada pela Prefeitura; os dois aumentos da tarifa ocorridos em 2015. Citou como foi feito o cálculo tarifário apresentado pelo Tarifa Zero. Observou que a fórmula paramétrica não calcula a tarifa baseado nos custos reais das concessionárias, e sim em índices inflacionários. Disse que a Prefeitura informou não haver atas das reuniões realizadas em 2018 sobre o reajuste da tarifa. Afirmou que tais reuniões foram realizadas à revelia do Legislativo e da população. Afirmou que não foi realizada auditoria das contas das concessionárias, e sim verificação independente, como descrito no relatório apresentado pela Maciel Consultores S/S Ltda. Observou que, em 10 anos de contrato, houve aumentos da tarifa e perda da qualidade do serviço e afirmou inexistir qualquer instrumento que conecte esses dois fatores. Afirmou que a maneira como se determina a tarifa de ônibus é uma escolha política e pode ser revertida.

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

Fernando Fernandes de Abreu afirmou que a Associação Brasil Legal exerce controle social na Grande Belo Horizonte. Informou que a associação requereu à BHTrans os documentos do processo licitatório nº 131/08, mas afirmou que o pedido foi negado. Citou o mandado de segurança, impetrado pela associação, para que seja proibido ao motorista de ônibus acumular as funções de agente de bordo. Informou que a Associação Brasil Legal fez um estudo comparativo, em Belo Horizonte e seis outras capitais, entre o custo das passagens de ônibus e o da mão de obra. Afirmou que Belo Horizonte tem a passagem mais cara e a mão de obra mais barata entre as cidades analisadas. Citou ações da associação contra o aumento de passagens no Município. Afirmou que a auditoria realizada foi uma grande encenação. Disse que, ao contrário do que foi afirmado por Célio Bouzada em reunião desta comissão, foi realizada reunião a portas fechadas, entre o Executivo e as empresas de transporte público, para decidir o aumento da tarifa. Sugeriu que João Fleury seja ouvido nesta CPI.

O vereador Braulio Lara afirmou que há muitos lapsos nas informações contidas no processo de auditoria.

O vereador Professor Claudiney Dulim observou que nesta reunião as informações foram apresentadas de maneira didática e acessível a toda a população.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h36m.

#### **4.6. DA 8ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A oitava reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 23 de junho de 2021, com início às 09h41m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Braulio Lara, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Professor Claudiney Dulim e da vereadora Bella Gonçalves.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 659/21. Envio de ofício à 16ª Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo do Ministério Público de Minas Gerais - MPMG - e ao Ministério Público de Contas do Estado de Minas Gerais - MPCMG, com a finalidade de “manifestar votos de agradecimento pela disponibilidade demonstrada para auxiliar os trabalhos desta Comissão e colocá-la à disposição para fornecer informações e documentos que os supracitados órgãos solicitarem, através do pronto encaminhamento dos resultados dos trabalhos obtidos na CPI”, de autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi aprovado, por unanimidade.

2) Requerimento de Comissão nº 660/21, solicitando a realização de oitava com a finalidade de “convidar para prestar informações o Presidente Jeferson Luiz Gazolla Palhares; e o Vice-Presidente, Maurício dos Reis, do Sindicato dos Permissionários Autônomos do Transporte Suplementar de Passageiros do Município de Belo Horizonte - SINDPAUTRAS”, no dia 21/7/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes, de autoria da vereadora Bella Gonçalves. O Requerimento foi aprovado, por unanimidade. A comissão deliberou que os convidados seriam chamados como testemunhas.

3) Requerimento de Comissão nº 661/21, contendo pedido de informação à 16ª Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo do MPMG, com a finalidade de “solicitar que sejam encaminhadas a esta comissão cópias do Inquérito Civil MPMG-0024.18.016707-4, bem como informados os fatos mais relevantes apurados no

procedimento e outros elementos que possam colaborar para os trabalhos desta Comissão”, de autoria da vereadora Bella Gonçalves. O Requerimento foi aprovado, por unanimidade.

4) Requerimento de Comissão nº 662/21 contendo pedido de informação à 17ª Promotoria de Justiça de Patrimônio Público do MPMG, com a finalidade de “solicitar que sejam encaminhadas a esta comissão cópias do Inquérito Civil MPMG0024.08.000273-6, bem como informados os fatos mais relevantes apurados no procedimento, as razões de seu arquivamento e outros elementos que possam colaborar para os trabalhos desta Comissão”, de autoria da vereadora Bella Gonçalves. O Requerimento foi aprovado, por unanimidade.

5) Requerimento de Comissão nº 663/21 contendo pedido de informação à 14ª Promotoria de Justiça de Defesa do Consumidor do MPMG, com a finalidade de “solicitar que sejam encaminhadas a esta comissão cópias do PA - Situações Sem Caráter Investigativo MPMG-0024.20.006534-0, bem como informados os fatos mais relevantes apurados no procedimento e outros elementos que possam colaborar para os trabalhos desta Comissão”, de autoria da vereadora Bella Gonçalves. O Requerimento foi aprovado, por unanimidade.

Deu-se início a reunião com representantes regionais da Comissão Regional de Transporte e Trânsito – CRTT.

O vereador Braulio Lara assumiu a presidência.

Compuseram a mesa: 1) o representante da Regional Oeste, Osvaldo Berutto Neto; 2) o representante da Regional Oeste, Rômulo Belfort; 3) o representante da Regional Centro-Sul, Fábio Alves Diniz; 4) o representante da Regional Pampulha, Manoel Jorge Filho; 5) o representante da Regional Oeste, Jânio Ferreira de Sousa; 6) a representante da Regional Oeste, Liliane Arouca; 7) o representante da Regional Barreiro, José Márcio Silveira Rezende; 8) a representante da Regional Oeste, Carla Magna; 9) o representante da Regional Pampulha, Reginaldo Jorge Dória; 10) o representante da Regional Oeste, Geraldo Magela Milo; 11) o representante da Regional Pampulha, Edwilson Martins; 12) o representante da Regional Barreiro, Geraldo Matozinhos Medeiros. Registrou-se que, com exceção de Geraldo Matozinhos e Manoel Jorge Filho, demais convidadas e convidados participaram remotamente da reunião.

O presidente anunciou que o objetivo da reunião era ouvir relatos da experiência de representantes regionais da CRTT quanto ao tratamento dado às demandas encaminhadas à BHTrans e aos serviços prestados.

Oswaldo Neto afirmou que percebe, na BHTrans, uma forma de atuação seletiva em relação às demandas enviadas pela CRTT, apesar de todas serem justas e honestas. Citou, como exemplo, solicitação feita sobre trânsito intenso na Rua Turquesa após desvio feito na Avenida do Contorno, cuja análise da BHTrans concluiu que se tratava de trânsito local, não havendo, portanto, necessidade de instalação de semáforos. Afirmou que não compreende tal laudo da empresa, pois o trânsito se intensificou após o desvio feito na Avenida do Contorno. Relatou a existência de acidentes e atropelamentos na Rua Turquesa. Disse que as empresas de ônibus parecem ter comprado o Município, pois não há fiscalização efetiva do serviço e as multas, quando aplicadas, após vários recursos e o decorrer do tempo, não são pagas.

O presidente perguntou se as demandas encaminhadas não são resolvidas.

Oswaldo Neto afirmou que as respostas são evasivas. Observou que, em sua experiência, desde 2009, as demandas encaminhadas à BHTrans em relação às empresas de ônibus não recebem atenção e andamento adequado. Citou, como exemplo, a contaminação por coronavírus dentro dos ônibus, pois acredita que eles são um dos principais vetores de propagação de tal vírus. Disse que, até o momento, não houve nenhuma responsabilização das empresas de ônibus quanto a isso.

O presidente perguntou qual a expectativa de Oswaldo Neto quanto aos trabalhos desta CPI. Acrescentou que também faria essa pergunta às demais pessoas presentes.

Oswaldo Neto respondeu que se alegra com a formalização da denúncia à BHTrans. Disse esperar que as informações coletadas pela comissão sejam encaminhadas ao MPMG, pois considera que as ouvidorias da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH - e da BHTrans não tomam atitudes.

O presidente registrou a presença da vereadora Bella Gonçalves.

Rômulo Belfort informou que a CRTT é uma porta de entrada para as demandas de trânsito e sinalização do Bairro Buritis. Afirmou que várias solicitações feitas pela associação do referido bairro são atendidas, mas o transporte coletivo é um problema, por envolver as concessionárias de ônibus. Pontuou que há áreas no

bairro que não são atendidas por linhas de ônibus, mas isso não é solucionado, pois as empresas visam ao lucro, não ao interesse da população. Observou que algumas linhas de ônibus estão cheias e, ainda assim, houve redução de frota neste período de pandemia. Acrescentou que, no entanto, as empregadas domésticas são culpabilizadas por, supostamente, propagarem o coronavírus. Disse que a BHTrans atuou em relação à falta de higienização nos ônibus, mas as empresas de ônibus não foram multadas.

O presidente perguntou se algumas demandas não são atendidas, devido ao fato de as concessionárias não adaptarem suas linhas e escalas de horário.

Rômulo Belfort respondeu que não são atendidas, pois, apesar de o Bairro Buritys ser um dos maiores de Belo Horizonte, se as empresas não vêem vantagem financeira, as demandas não são atendidas. Disse esperar, dos trabalhos desta CPI, que o problema de trânsito na cidade seja solucionado e a BHTrans cumpra o papel para o qual foi criada. Observou que a fiscalização, por exemplo, está aquém do desejado. Destacou a importância da transparência e do alinhamento para que a sociedade seja bem atendida.

Fábio Alves informou que é morador do Aglomerado da Serra. Disse que recebe diversas demandas em relação ao transporte e ao trânsito, mas nem todas são atendidas pela BHTrans. Afirmou ter ciência de que existem limitações, inclusive de caráter hierárquico, que impossibilitam o atendimento de alguns pedidos. Relatou o caso da linha de ônibus suplementar que circula na região, mas não atende a todas as nove vilas. Acrescentou que os ônibus de tal linha estão danificados, gerando acidentes, inclusive morte. Informou que, após muita luta, os ônibus que estavam em pior situação foram substituídos. Observou que os contratos assinados pelas concessionárias e pelo poder público geram entraves. Disse lamentar que as membras e os membros da CRTT não tenham acesso aos documentos, tornando-se reféns de trâmites desconhecidos. Informou que trabalha como motoboy há muitos anos e percebe a falta de fiscalização e orientação no trânsito. Citou, para exemplificar, o caso de motoristas que não sabem como se portar quando ambulâncias pedem passagem. Disse esperar, dos trabalhos desta CPI, que a abertura da “caixa-preta” da BHTrans traga esclarecimento a casos polêmicos, como o preço das passagens e a retirada dos agentes de bordo.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a discussão acerca da mobilidade é importante, sobretudo para vilas e favelas. Afirmou que a BHTrans possui vários

problemas, mas a criação da CRTT é um acerto. Perguntou a Fábio Alves se há retorno por parte da empresa em relação a mudanças de itinerários, aumento de linhas etc.

Fábio Alves respondeu que há devolutiva para algumas demandas. Destacou que a circulação em vilas e favelas é complexa, pela existência de ruas muito estreitas, e a BHTrans tem dificuldade para atender a certos pleitos. Afirmou que algumas conquistas recentes, como o Busão da Comunidade, somente tornaram-se realidade porque houve grande pressão popular.

O presidente afirmou que o olhar da população deve ser o vetor de melhorias no transporte público, de modo que as questões devem ser ajustadas às necessidades das pessoas.

Manoel Filho apontou a importância das discussões sobre o transporte público do Município. Informou que a CRTT foi criada na gestão do ex-prefeito Patrus Ananias. Disse que a BHTrans já foi mais transparente em outras gestões, mas, com os anos, a comunidade foi sendo esquecida. Destacou a relevância de que as demandas sejam sempre discutidas com a sociedade e haja incentivo à participação.

O presidente perguntou se as demandas encaminhadas à BHTrans são bem recebidas e solucionadas.

Manoel Filho disse que o alto custo das passagens e a aglomeração nos ônibus durante a pandemia são problemas a serem resolvidos.

O vereador Rubão solicitou que Manoel informasse outras reclamações recorrentes.

Manoel Filho afirmou que a segurança e a manutenção também são insatisfatórias.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se, quando havia reuniões frequentes, essas queixas eram apresentadas.

Manoel Filho respondeu que a comunidade não participa mais de reuniões, pois não vê melhorias.

O vereador Rubão perguntou se há reclamações acerca das consequências da falta de agente de bordo.

Manoel Filho apontou que as empresas deveriam investir não só em trocadores, mas também em uma pessoa para acompanhar os motoristas. Acrescentou que essas medidas não são efetuadas por descaso e questões

financeiras. Disse esperar, dos trabalhos desta CPI, que a “caixa-preta” da BHTrans seja aberta.

Jânio Ferreira elencou algumas questões, como: ônibus com manutenção precária, lotados, sujos e sem oferta de álcool em gel para passageiros, destacando que problemas semelhantes foram apontados nas falas anteriores. Disse que a impressão passada é de que a BHTrans é subordinada às empresas de ônibus. Afirmou que motoristas estão estressados por exercerem diversas funções, inclusive a de auxiliar portadores de necessidades especiais. Observou que a retirada dos agentes de bordo, além de provocar acidentes, deixou inúmeras pessoas desempregadas. Informou que há demora na resolução de algumas demandas e outras não são nem atendidas. Destacou que a comunidade cobra soluções, mas os representantes na CRTT não têm poder para intervir. Observou que os atendentes da BHTrans são gentis, mas dependem de ordens superiores. Citou a situação de rua no Bairro Palmeiras.

O presidente informou que responderia ao questionamento após a reunião, para que o foco não fosse desviado.

Jânio Ferreira disse que o caso relatado é apenas um exemplo de demanda não atendida. Afirmou que os usuários não estão fazendo um favor às empresas de ônibus. Disse esperar, dos trabalhos desta CPI, que usuários sejam mais bem tratados e tenham acesso a ônibus confortáveis, limpos, seguros e sem superlotação. Destacou a situação dos ônibus cheios, sobretudo na pandemia, levando trabalhadoras domésticas a serem consideradas vetores do coronavírus.

Liliane Arouca informou que sempre encaminha demandas acerca de melhorias para pessoas com dificuldade de locomoção, problemas nas linhas etc., sem sucesso. Observou que o foco dos empresários não é mais a prestação de serviço. Apontou a importância da regulamentação das bicicletas motorizadas. Declarou que sua percepção é de que as empresas mandam na cidade.

O presidente interveio para informar que a questão das bicicletas motorizadas é de competência federal.

Liliane Arouca solicitou que cada parlamentar reporte essa demanda aos deputados federais de seus partidos. Disse não ter boas esperanças quanto aos trabalhos desta CPI, pois muitas CPIs são criadas em vésperas de eleição com objetivos eleitoreiros. Disse lamentar que a Câmara não tenha mais acesso para cadeirantes ao plenário principal. Destacou o caso dos ônibus suplementares,

veículos particulares cuja manutenção é ineficiente. Observou que, quando há alguma denúncia, os motoristas são avisados antes da vistoria e disfarçam os problemas. Afirmou que a plataforma elevatória não é o equipamento adequado para a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida. Informou conhecer pessoas que não conseguem utilizar o transporte coletivo, principalmente os ônibus suplementares, pois não há espaço para a cadeira de rodas.

O presidente perguntou se as demandas relatadas por Liliane Arouca não são atendidas ou se há algum movimento para solucioná-las.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão destacou a fala de Liliane Arouca sobre a descrença na CPI, declarando que já houve casos em que esse tipo de iniciativa tinha objetivos eleitoreiros. Afirmou não ser esse o caso desta comissão. Informou que o vereador Gabriel tenta instaurar esta CPI desde o seu primeiro mandato, que teve início em 2017. Pediu que ela não perca a fé, pois as membras e os membros desta comissão estão comprometidos em alcançar resultados positivos.

O presidente agradeceu a fala do vereador.

A vereadora Bella Gonçalves disse que a precarização dos serviços prestados está generalizada no transporte público oferecido. Acrescentou que as empresas lucram com a retirada dos agentes de bordo e a manutenção ineficiente dos veículos. Perguntou a Liliane Arouca como a retirada dos agentes de bordo afetou a vida de pessoas com dificuldades de locomoção.

Liliane Arouca afirmou que é um grande desrespeito implantar plataformas elevatórias. Informou que há capitais que utilizam o piso baixo nos ônibus. Declarou que a retirada dos cobradores é aviltante, pois pessoas com dificuldade de locomoção não conseguem entrar nos ônibus sem ajuda e isso provoca estresse nos motoristas. Disse acreditar que o acúmulo de função poderia ser apurado judicialmente. Destacou o fato de que vários ônibus do Município transitam por outras cidades, sendo necessária, portanto, uma ação conjunta da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH. Indagou se o filho do prefeito Alexandre Kalil, um médico, teria coragem de utilizar o transporte público durante a pandemia ao se deparar com ônibus sujos, sem álcool em gel e sem ventilação apropriada. Observou que as cidades crescem a partir do desenvolvimento do transporte público, mas os empresários não permitem que a capital progrida. Reiterou sua queixa sobre a eliminação da rampa do Plenário Amyntas de Barros e a compra de cadeiras caras para o local. Afirmou que não concorda com o recebimento de

respostas técnicas de pessoas que não sabem o que é locomover-se de cadeira de rodas pela cidade. Convidou as participantes e os participantes desta reunião a vivenciarem essa experiência. Reiterou não ter esperanças em relação à CPI, pois nem o art. 5º da Constituição Federal é cumprido na sua totalidade.

O presidente agradeceu a Liliane Arouca por todo o trabalho em favor da melhoria do transporte público em Belo Horizonte.

A vereadora Bella Gonçalves informou que existe, na Promotoria de Meio Ambiente e Política Urbana, um inquérito sobre a retirada dos agentes de bordo dos ônibus. Anunciou que está prevista obra, com início em novembro, para reformar o Plenário Amyntas de Barros e desfazer o equívoco da retirada da rampa. Propôs que os responsáveis pelo erro paguem por tal obra.

O presidente manifestou-se favorável à obra de correção.

José Rezende disse que a CRTT tem vários representantes em cada regional, 12 no caso do Barreiro, e apontou que o tempo regimental é curto para as discussões. Disse que sua expectativa quanto aos trabalhos desta CPI é representada pelo seguinte ditado popular: "Quem não deve não teme". Afirmou que havia a pretensão de abrir esta comissão desde 2017, mas não se conseguia devido ao número mínimo de assinaturas. Disse lamentar que questões relativas à BHTrans sejam usadas como plataformas em períodos eleitorais. Declarou que os representantes da CRTT lutam para reproduzir os anseios da população, mas, muitas vezes, recebem apenas um ofício como resposta. Parabenizou as vereadoras e os vereadores que assinaram o requerimento para instauração desta CPI. Disse que várias reclamações, como a superlotação nos ônibus, ocorriam mesmo antes da pandemia e sempre foram mostradas pela mídia. Informou que algumas reclamações são feitas pelo canal de atendimento telefônico 156 e atendentes respondem que as fiscalizações estão sendo feitas. Disse que representantes da CRTT se colocam à disposição para participar das fiscalizações, mas elas parecem acontecer de forma secreta. Afirmou sentir-se manipulado, como uma marionete, pelo sistema, no qual a BHTrans é apenas uma fachada.

O presidente informou que os vereadores Professor Claudiney Dulim e Wanderley Porto representam a Regional Barreiro na CMBH, mas o grupo de 41 parlamentares trabalha pela cidade de um modo geral.

Carla Magna disse que a BHTrans tem se mostrado muito importante para a política porque: a) políticos se elegem com promessas de quebra-molas; b) o

prefeito Alexandre Kalil disse que abriria a “caixa-preta”; c) representantes se elegem para a CRTT. Afirmou acreditar que as questões de mobilidade na cidade não se resolvam apenas com os ônibus, mas com soluções alternativas, como as bicicletas. Solicitou que a CPI investigue como as demandas são priorizadas na BHTrans, pois, se moradores de um condomínio de luxo solicitam alguma alteração no trânsito, a solicitação é prontamente atendida, mas, quando moradores de outras localidades solicitam alguma melhoria, não há encaminhamento. Citou caso em que foi gravado vídeo de ônibus sujo e cheio, mas a BHTrans respondeu que foi realizada uma vistoria e o ônibus em questão estava em boas condições. Observou que situações como essa desmotivam as denúncias. Disse que espera, do trabalho desta CPI, que se verifique a viabilidade dos contratos de concessão continuarem com a vigência de 30 anos. Acrescentou que, em sua opinião, isso é um erro, pois o mundo está em constante mudança, sendo a pandemia e as crises climáticas exemplos disso.

O presidente retificou a informação, dizendo que as concessões são para 20 anos, mas ponderou que esse é também um período extenso.

Reginaldo Dória declarou que, diferentemente de outros depoimentos, pensa que a CRTT tem sido valorizada na nova administração. Informou que o secretário municipal de Obras e Infraestrutura, Josué Valadão, participa de quase todas as reuniões. Observou que nem todas as demandas são atendidas, principalmente quando são relacionadas a, por exemplo, mudança de itinerário. Sugeriu que a CPI investigue a possibilidade de revisão de contratos, pois o não atendimento às demandas é devido, sobretudo, à inflexibilidade dos contratos.

O presidente disse que é necessário verificar se os contratos podem ser revisados, para terem como foco o atendimento das demandas e a qualidade do serviço, não a viabilidade financeira.

Reginaldo Dória informou que o novo presidente da BHTrans, Diogo Prosdociimi, participou de todas as reuniões neste ano. Disse que é necessária a revisão dos contratos para que sejam acompanhadas as mudanças no mundo e as necessidades da população.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a CPI objetiva investigar os processos ilícitos que se evidenciam, como a má prestação do serviço. Disse que, caso os contratos estejam permitindo qualquer nível de corrupção, eles não deverão ser revisados, mas revogados.

Geraldo Magela destacou a importância da integração entre as regionais. Informou ser representante na CRTT há 10 anos, período em que foram conquistadas várias melhorias. Apontou que a dificuldade é o transporte coletivo. Afirmou que não há fiscalização efetiva nem pela BHTrans, nem pela Guarda Civil Municipal de Belo Horizonte - GCMBH. Disse que é preciso criar projetos educativos para que a comunidade siga as regulamentações. Citou entrevista de Rômulo Belfort a uma emissora de rádio. Informou que, nessa entrevista, o radialista afirmou desconhecer o trabalho feito voluntariamente na CRTT. Apontou que tal ocorrido demonstra a invisibilidade da CRTT na mídia, apesar das grandes conquistas. Disse que o problema do trânsito na cidade só melhorará quando houver concorrência e um sistema de metrô adequado. Observou que a questão do metrô é um entrave entre os governos federal, estadual e municipal, não havendo diálogo. Disse lamentar que a terceira capital mais importante do País não tenha um sistema de metrô eficiente e integrado.

Às 11h42min, o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

Geraldo Magela informou que a Região Oeste é cortada pelo Anel Rodoviário e é preciso analisar a viabilidade de revitalizá-lo ou construir um rodoanel. Pediu que a Câmara trabalhe nessa questão, pois o Anel Rodoviário gera inúmeros transtornos. Disse esperar, dos trabalhos desta CPI, que a situação se resolva e o metrô seja construído.

A vereadora Bella Gonçalves informou que a gestão do Anel Rodoviário não é objetivo específico desta CPI, mas, por meio da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, já foram enviados pedidos de informação a respeito do rodoanel e, em breve, haverá uma audiência pública sobre o tema.

O presidente disse que a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário está atenta a essa temática.

Edwilson Martins afirmou que, no início, a CRTT tinha problemas de atendimento e interlocução com a BHTrans, mas, agora, grande parte das demandas são atendidas, até mesmo sobre mudança de horário de ônibus. Observou que nem todos os pleitos são atendidos, devido a questões administrativas e financeiras. Disse que a CRTT é importante, pois melhorias são conquistadas por meio de seus representantes, inclusive a respeito da acessibilidade para cadeirantes. Afirmou que o secretário municipal de Obras e Infraestrutura, Josué Valadão, e o presidente da BHTrans, Diogo Prosdocimi, têm

participado das reuniões. Declarou que não está em defesa deles, mas é necessário salientar os pontos positivos. Disse que a superlotação dos ônibus e as dificuldades de acessibilidade são problemas históricos. Afirmou recordar-se que o ex-vereador Mateus Simões havia tentado iniciar o processo de abertura da “caixa-preta”, mas o esforço não seguiu adiante por pressão da PBH, dos empresários e da própria CMBH. Disse que, quanto aos trabalhos desta CPI, não tem muitas esperanças.

O presidente declarou que houve dificuldade para instauração da CPI na legislatura anterior, mas, na atual, esse compromisso tem sido tratado como prioridade. Afirmou que tentam evitar o pessimismo e a burocracia, em prol da transparência e do bem comum.

Edwilson Martins disse concordar com as falas sobre o metrô. Afirmou que há alternativas para a mobilidade urbana, como a melhoria das ciclovias, o que disse ser uma queixa recorrente. Informou que recebe retorno de todas as demandas, ainda que sejam negativos. Desejou sucesso nos trabalhos da CPI e colocou-se à disposição.

Geraldo Matozinhos declarou que o bairro onde mora, Jatobá, é abandonado pela PBH. Solicitou ajuda de parlamentares, pois a linha que atendia ao bairro foi desativada e moradores e moradoras precisam se deslocar para bairros vizinhos. Informou que uma linha do Bairro Regina não circula aos domingos e feriados, nem depois das 18h40min em dias úteis. Afirmou que há uma visível disparidade, pois algumas linhas são muito cheias e outras circulam vazias.

O presidente perguntou se essas demandas são levadas à CRTT.

Geraldo Matozinhos informou que sim, dizendo ser o único representante do Território III. Apontou que a Região Barreiro recebe apenas remendos em asfaltos. Acrescentou que o secretário municipal de Obras e Infraestrutura, Josué Valadão, quando consultado, respondeu que o contrato foi finalizado. Afirmou que, na divisa com Ibirité, há trânsito de caminhões em rua residencial, mas não há fiscalização. Acrescentou que pessoas estacionam em local proibido, pois a placa de sinalização foi derrubada. Informou que um representante da BHTrans foi até o local e tirou fotos. No entanto, nada foi feito. Disse esperar, dos trabalhos desta CPI, que, pelo menos, os contratos sejam cumpridos até 2025.

O presidente retificou a informação, afirmando que os contratos têm vigência prevista para até 2028.

Geraldo Matozinhos pediu que a PBH realmente trabalhe para quem precisa, pois seu bairro está completamente abandonado.

O presidente afirmou que a Câmara fiscalizará a atuação do poder público e espera que os contratos sejam cumpridos.

Liliane Arouca pediu para falar em nome de Maria Helena Mesquita, também representante da Regional Oeste, que não pôde comparecer. Disse que há uma linha de ônibus, de gestão da Rodopass, cujos horários foram completamente alterados, além do elevado tempo de espera, que pode chegar a mais de uma hora, ao passo que outras linhas passam de 15 em 15 minutos. Afirmou que, sobre a questão da acessibilidade, pode relatar sua experiência pessoal de 15 anos como cadeirante. Observou que a CRTT tem várias conquistas, mas muito mais poderia ser feito, já que não se pede favores, mas somente a contrapartida pelos impostos pagos.

O presidente reafirmou a importância desta reunião para avaliar a percepção de quem é interlocutor de demandas na cidade.

A vereadora Bella Gonçalves agradeceu a luta de todas e todos por melhorias no transporte, muitas vezes impedida por interesses econômicos de empresas. Informou que a Câmara está debatendo a reformulação da BHTrans em comissão especial de estudo e é importante perceber os aspectos positivos, como a CRTT enquanto instrumento de pressão popular e fiscalização.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão parabenizou os representantes da CRTT, que atuam voluntariamente, apesar do desgaste na busca por soluções. Afirmou, a respeito da descrença na CPI, que a legislatura atual está comprometida em mudar a história de Belo Horizonte.

O vereador Rubão agradeceu as presenças. Afirmou que o vereador Gabriel, presidente desta comissão, é sério e, juntamente com demais membros da comissão, não permitirá que os trabalhos não tenham resultados.

O presidente agradeceu o trabalho feito na CRTT e informou participar das reuniões da Regional Oeste, inclusive com a presença do secretário municipal de Obras e Infraestrutura, Josué Valadão, e do presidente da BHTrans, Diogo Prosdociimi. Observou que há demandas postas há mais de uma década e é preciso torná-las realidade. Acrescentou que considera inadmissível que ônibus saiam lotados já do ponto final, pois isso demonstra erro de cálculo da real demanda.

O vereador Gabriel reassumiu a presidência.

O presidente desculpou-se por não ter participado ativamente desta reunião, devido à cirurgia por que passou. Parabenizou a CRTT e destacou a importância de sua manutenção no planejamento de uma nova estrutura de mobilidade para a cidade. Disse que não concorda com modelos centralizados e afirmou ser necessária a participação do presidente da BHTrans, Diogo Prosdocimi, em todas as reuniões regionais. Declarou reconhecer que acreditar na política brasileira é um grande exercício de resiliência. Informou que passou quatro anos tentando instaurar esta CPI e, somente nesta legislatura, obteve o apoio suficiente. Registrou que a comissão iniciou a análise de documentos enviados pelo Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais - TCEMG. Pediu que a população tenha fé no grupo pluri-ideológico desta comissão, que é apoiado pela presidente Nely Aquino e por demais parlamentares.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h22m.

#### **4.7. DA 9ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A nona reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 23 de junho de 2021, com início às 14h37m, 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 Bráulio Lara, Professor Claudiney Dulim, Rubão e Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

Deu-se início a oitiva com o Senhor Daniel Marx Couto, ex-diretor de Planejamento e Informação da BHTRANS.

O presidente perguntou a Daniel Couto se ele responderá de maneira verdadeira a tudo que lhe for perguntado nesta comissão. A testemunha respondeu que sim.

O presidente perguntou à testemunha acerca de sua formação acadêmica.

Daniel Couto disse que é engenheiro civil formado pela Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG - em 1995. Informou ser especialista em transporte e trânsito e possuir mestrado em geotecnia e transportes, também pela UFMG.

O presidente questionou se o referido mestrado é em regulação e controle operacional do transporte coletivo urbano - um estudo de caso do Município de Belo Horizonte, de 2011.

Daniel Couto confirmou ter sido essa a sua dissertação final.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou desde quando a testemunha é funcionária da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans.

Daniel Couto informou que ingressou na empresa em 1998, mediante aprovação em concurso, como analista de transporte e trânsito.

A vereadora Bella Gonçalves indagou à testemunha qual a função que exerce atualmente na BHTrans.

Daniel Couto disse que é diretor de Planejamento e Informação.

O vereador Braulio Lara questionou se a testemunha teve alguma participação no procedimento da concorrência nº 2.017/002 e, em caso afirmativo, quais eram as suas atribuições.

Daniel Couto informou que a referida concorrência se tratava de verificação independente e auditoria e culminou na contratação da empresa Maciel Consultores. Relatou que todo o processo de licitação foi conduzido pela Secretaria Municipal da Fazenda. Disse que o edital previa algumas instâncias de acompanhamento, sendo uma delas uma comissão interdepartamental, formada pela BHTrans e pela Prefeitura de Belo Horizonte - PBH. Comentou que havia também uma comissão externa, com o objetivo de analisar os relatórios parciais e finais. Disse que era membro da comissão interna e responsável pela coordenação dos trabalhos de acompanhamento. Ressaltou que se tratava de uma auditoria e verificação independente, regida por normas próprias.

O vereador Rubão perguntou qual foi o objetivo da contratação da empresa Maciel Consultores.

Daniel Couto explicou que o objetivo era contratar uma empresa para realizar a verificação e a auditoria independente nos contratos de concessão e a verificação dos processos de controle executados pela BHTrans. Relatou que o trabalho foi feito por etapas, sendo a primeira delas a auditoria. Explicou que havia três relatórios de custos, receitas e investimentos, respectivamente, que foram feitos por verificação independente. Disse que, posteriormente, houve a produção de cinco relatórios, sendo um referente à Transfácil e os demais a cada um dos consórcios. Ressaltou que estes últimos foram realizados conforme as normas de auditoria, enquanto os três primeiros foram relatórios de verificação independente. Disse que essas informações foram esclarecidas pela Maciel Consultores em resposta a questões elaboradas pela comissão externa, na qual havia participação de vereadores.

O presidente salientou que o contrato estabelecia que a auditoria independente, contábil e financeira, das quatro concessionárias do serviço de transporte público e da Transfácil analisaria custos, receitas e investimentos apurados mês a mês durante toda a vigência do contrato, individualmente para cada consorciada e em conjunto para todo o sistema de transporte público, a fim de demonstrar o efetivo impacto na tarifa. Perguntou à testemunha se ela considera que o resultado apresentado pela Maciel Consultores satisfaz o contrato firmado com a BHTrans.

Daniel Couto explicou que o termo de referência previa todas as etapas da realização do trabalho. Disse que a primeira etapa se referia à auditoria. Informou que o edital previu que a empresa contratada deveria realizar os trabalhos seguindo as normas de auditoria do Conselho Federal de Contabilidade.

O presidente frisou que o contrato previa como objeto a análise mês a mês dos custos, com o que a testemunha concordou.

Daniel Couto explicou que o edital previa, também, que a metodologia de avaliação deveria ser a mesma utilizada no processo de revisão tarifária quadrienal. Disse que o relatório final apresentou as diversas dificuldades encontradas pela empresa auditora. Comentou, como exemplo, que as contas das concessionárias não estavam organizadas em um mesmo padrão e o relatório, ao indicar isso, foi positivo, porque demonstrou algo que precisava ser melhorado. Disse que, no final de 2019, foi publicado um decreto para organizar o plano de contas das empresas. Informou que a Maciel Consultores confrontou os valores das notas fiscais apresentadas com os parâmetros da Associação Nacional de Transporte Público - ANTP - para verificar se os números referentes aos custos e à quantidade de insumos estavam de acordo com tais parâmetros. Concluiu que a Maciel Consultores fez o trabalho possível em função da realidade encontrada.

O presidente perguntou se a testemunha estava informando que entendia que a Maciel Consultores não cumpriu o objeto do contrato.

Daniel Couto disse entender que a empresa cumpriu o objeto do contrato, apesar de ter encontrado dificuldades. Salientou que todas as perguntas apresentadas pelas instâncias internas e externas à PBH foram respondidas e, ao final, foi dado o aceite do relatório e da documentação apresentados pela empresa. Asseverou que, durante o cumprimento do contrato, havia duas instâncias de avaliação, reuniões quinzenais de acompanhamento e reuniões mensais da

comissão externa, todas com atas registradas no portal da BHTrans. Disse que foram feitas ressalvas em relação à organização das contas e aos critérios de projeção de receita futura, que culminaram no valor de tarifa apresentado e que refletem apenas um cenário possível.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou à testemunha quem se responsabilizava pela supervisão dos trabalhos da contratante.

O presidente disse que o contrato estabelecia que os trabalhos seriam supervisionados pela contratante, sendo delegado o gerenciamento do contrato à BHTrans. Esclareceu que a pergunta do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão é sobre a quem cabia a supervisão dos trabalhos da BHTrans.

Daniel Couto disse que havia um grupo interno que fazia a coordenação dos trabalhos internos, supervisionado pelo diretor de Transporte Público.

O presidente perguntou quem era o diretor de Transporte Público à época.

Daniel Couto informou que era ele.

O presidente questionou à testemunha se era ela quem estava à frente da supervisão de todos os trabalhos da Maciel Consultores e se era ela quem assinava os aceites dos relatórios.

Daniel Couto disse que os aceites não eram dele e sim do fiscal do Município. Informou que estava à frente do trabalho de coordenação.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se Daniel Couto participou das cinco reuniões da comissão externa de acompanhamento da auditoria de contas de concessão do transporte coletivo.

Daniel Couto disse acreditar que participou de, pelo menos, quatro das reuniões.

A vereadora Bella Gonçalves questionou se todos os documentos apresentados nas reuniões eram fiscalizados.

Daniel Couto respondeu que não. Informou que a empresa auditora apresentava nas reuniões os documentos, as propostas e metodologias aplicadas. Esclareceu que seu trabalho era como o de um secretário, que organizava as reuniões. Salientou que a responsabilidade pela metodologia aplicada era da empresa de consultoria, que foi contratada para fazer um trabalho completo. Asseverou que um trabalho de auditoria tem normas próprias, não cabendo ao Município, ao supervisor ou ao fiscal do contrato fazer uma avaliação e o aceite

preliminar. Disse que os aceites foram feitos em instâncias coletivas, sendo o trabalho de supervisão realizado de forma colegiada, conforme previsto no edital.

A vereadora Bella Gonçalves disse que as funções de fiscalização previstas contratualmente eram mais do que apenas secretariar as reuniões e que a testemunha era responsável por supervisionar o trabalho de auditoria.

Daniel Couto informou que na comissão externa não tinha tal função, sendo apenas um convidado. Confirmou que coordenava os trabalhos de fiscalização da comissão interdepartamental, que era a comissão interna da BHTrans.

O vereador Braulio Lara perguntou se, na condição de gestor do contrato, Daniel Couto era responsável pela liberação dos pagamentos à empresa Maciel Consultores.

Daniel Couto disse que há um decreto municipal que determina as funções do gestor e do fiscal do contrato e que, especificamente a respeito dos pagamentos, tal função seria de responsabilidade do fiscal.

O vereador Braulio Lara questionou se a testemunha, enquanto supervisor, se estivesse de acordo com o trabalho apresentado, efetivava a ordem para a realização de pagamentos.

Daniel Couto disse que, após o acompanhamento dos trabalhos, das apresentações e das discussões, o produto era encaminhado para liquidação.

O vereador Braulio Lara questionou se o pagamento somente aconteceria com a autorização da testemunha.

Daniel Couto respondeu que não houve uma autorização escrita e que ela era feita pelo fiscal.

O vereador Rubão questionou se a testemunha não identificou nenhum problema na prestação dos serviços contratados pela Maciel Consultores.

Daniel Couto respondeu que foram identificados diversos problemas e que correções foram feitas. Informou que tais ocorrências foram registradas nas atas das reuniões da comissão interdepartamental. Relatou que a comissão externa apresentou questões a serem esclarecidas. Disse que, para grande parte das questões levantadas, a Maciel Consultores se justificou alegando a independência do trabalho por ela realizado. Explicou que o edital determinava que o trabalho deveria ser realizado com a utilização das normas de auditoria e verificação e que essa foi a metodologia aplicada pela empresa.

O presidente ressaltou que Daniel Couto teve um ano para questionar o trabalho da Maciel Consultores. Salientou que essa auditoria foi feita para definir o preço das tarifas a ser aplicado. Lembrou que o relatório final sugeriu uma tarifa de R\$6,35 e que os empresários utilizam desse documento para alegar que a atual tarifa não cobre os custos. Perguntou à testemunha se acha que a Maciel Consultores tinha capacidade técnica para executar o serviço licitado, uma vez que cobrou menos de 50% do valor da revisão tarifária realizada quatro anos antes pela Ernst & Young.

Daniel Couto disse que não participou dos processos licitatórios, que foram feitos pela Secretaria Municipal da Fazenda. Informou que assumiu a Diretoria de Transporte Público apenas em 2018, quando o contrato já estava em vigor, e, portanto, não era o responsável pela referida diretoria no período de elaboração do termo de referência e da efetiva contratação da Maciel Consultores. Informou não ter opinião a esse respeito. Comentou que a Ernst & Young é uma empresa conceituada, o que justificaria um valor mais elevado. Disse que o trabalho por ela realizado difere da auditoria para a qual a Maciel Consultores foi contratada, não sendo possível realizar comparações.

O presidente criticou a decisão da BHTrans de nomear a testemunha como supervisora da auditoria. Disse que deveria ter sido escolhido alguém com um olhar mais apurado.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se Daniel Couto acha justo o valor da tarifa de R\$6,35, definido pela auditoria.

Daniel Couto disse que há várias manifestações da comissão interna contrárias à parte do estudo que apontou esse valor, que é o resultado de um cenário proposto pela empresa auditora. Disse que, nas reuniões da comissão externa, isso foi debatido e foi solicitada a apresentação de cenários alternativos, sendo que alguns foram apresentados pela Maciel Consultores. Asseverou que o Município não acatou tal valor. Informou que há outras formas de manutenção do serviço de maneira equilibrada e não apenas o reajuste de tarifa. Comentou que o contrato previa a entrega de mais de um produto e, como a empresa apresentou restrições em algumas etapas, o valor não foi aceito pelo Município.

O presidente questionou à testemunha se ela tinha ciência de que Célio Bouzada, em sua oitiva nesta CPI, disse que, após a decisão do prefeito de não

acatar o valor apresentado pela auditoria, os empresários decidiram retalhar o Município retirando os cobradores dos ônibus.

Daniel Couto disse não ter conhecimento dessa informação. Informou, ainda, que não há qualquer orientação da BHTrans para não se fiscalizar os ônibus. Disse que a fiscalização foi realizada, gerando cerca de 25.000 multas somente pela ausência dos agentes de bordo.

A vereadora Bella Gonçalves questionou por que a PBH chegou ao valor da tarifa de R\$4,50 após reconhecer como legítima a auditoria realizada pela Maciel Consultores, que apontou o valor de R\$6,35.

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. Explicou a metodologia aplicada pela empresa auditora para chegar no valor da tarifa apresentado no relatório. Disse que, devido ao alto valor apontado pelo relatório e aos outros cenários possíveis, o Município decidiu aplicar a fórmula paramétrica do contrato de concessão, que, à época, apontou o valor de R\$4,55, que foi arredondado para R\$4,50.

A vereadora Bella Gonçalves comentou que o resultado da auditoria reforça a reclamação dos empresários de que as empresas operam em prejuízo. Perguntou se a testemunha acredita que isso realmente ocorra.

Daniel Couto respondeu que não possui tal informação, que precisa ser apurada. Salientou que, para tanto, é preciso avaliar o custo real das empresas relativo às operações na cidade de Belo Horizonte.

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.

A vereadora Bella Gonçalves disse que o referencial de custos deveria ser estabelecido pela auditoria, que deveria informar se as empresas operam ou não com prejuízo. Reiterou a pergunta anteriormente realizada.

O presidente esclareceu a pergunta feita pela vereadora Bella Gonçalves.

O vereador Professor Claudiney Dulim questionou Daniel Couto se ele afirmava que a BHTrans não possui uma planilha de custos das operações de transporte de passageiros da cidade.

Daniel Couto afirmou que os contratos de concessão firmados em 2008 não fizeram tal previsão. Disse que, como não há esse referencial de custo, a Maciel Consultores comparou os valores apresentados com os referenciais da ANTP, que é uma média nacional. Informou que não é possível definir, por esses números, que há déficit no sistema. Asseverou que a BHTrans tem um controle preciso da receita, mas que há necessidade de se revisar a questão dos custos. Disse que, quando se opera no negativo, atinge-se o limite em algum momento.

O presidente criticou a auditoria realizada pela Maciel Consultores.

O vereador Braulio Lara comentou que há dualidade na fala da testemunha, que ora credibiliza a auditoria e ora não. Perguntou por que a cada momento a interpreta da forma que é mais conveniente.

Daniel Couto disse que a fórmula paramétrica foi aplicada. Explicou que, no momento de recálculo da tarifa, foi feito um estudo de revisão contratual. Afirmou que a auditoria retratou o resultado encontrado, que demanda outras ações para solucionar os problemas.

O vereador Braulio Lara disse que o edital e objeto da licitação estabeleciam a apuração de todos os custos mês a mês. Perguntou se Daniel Couto, como responsável pela supervisão do contrato, pode afirmar que a Maciel Consultores analisou todos os documentos descritos no edital.

Daniel Couto disse que, no relatório apresentado, a empresa relata a metodologia por ela utilizada para a realização da auditoria. Respondeu que não foram analisados todos os documentos, pois a empresa auditora utilizou a metodologia amostral.

O presidente afirmou que o contrato é claro. Asseverou que os empresários devem repassar as notas fiscais de todos os meses para demonstrar os custos. Salientou que, no contrato, não havia qualquer menção a realização de auditoria por amostragem. Entende que o fato de a auditoria ter sido realizada nesses moldes é um indício da chamada "caixa-preta" da BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves ressaltou que isso não seria um problema caso assim estivesse previsto no contrato e se a amostragem fosse aleatória, mas não

era esse o caso. Disse que as empresas enviaram apenas os documentos que quiseram.

O vereador Professor Claudiney Dulim complementou a fala da vereadora Bella Gonçalves dizendo que o envio de documentação era seletivo.

O presidente perguntou se a testemunha tem ciência de que isso era errado.

Daniel Couto leu parte do contrato referente à metodologia que poderia ser aplicada na realização da auditoria, que seria feita na extensão e na profundidade que permitissem segurança para a emissão de opinião a respeito da matéria a ser auditada.

O presidente disse que isso torna a sua afirmação anterior ainda mais grave, ao que a testemunha concordou. Afirmou que a testemunha não leu o contrato à época, visto que ele era claro quanto à necessidade de se analisar as notas mês a mês. Ressaltou que a auditoria não poderia ser feita por amostragem e que o trecho lido pela testemunha não retira a obrigatoriedade de se analisar todas as notas.

O vereador Braulio Lara perguntou quem autorizou o não cumprimento do contrato nesse quesito.

Daniel Couto disse que não houve esse tipo de autorização, pois a empresa poderia selecionar a metodologia aplicada na realização da auditoria.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se todas as notas foram enviadas para a Maciel e ela selecionou a amostragem ou se os empresários enviaram as notas que quiseram.

Daniel Couto afirmou que, conforme registrado no relatório final, a Maciel Consultores selecionou os meses que seriam auditados e as empresas enviaram as notas dos meses selecionados.

O presidente ressaltou, mais uma vez, que o contrato era claro e não abria margem para análise por amostragem.

Daniel Couto disse entender que, como o contrato afirmava que a auditoria deveria ser realizada na extensão e profundidade que permitissem segurança para a emissão da opinião, isso torna possível a análise por amostragem.

O presidente questionou se o fato de as empresas enviarem as notas fiscais que quisessem representaria qualidade técnica da auditoria.

Daniel Couto afirmou que foi a Maciel Consultores que escolheu os meses que seriam auditados. Saliu que, se há falha na execução do trabalho, deve-se fazer denúncia no Conselho Federal de Contabilidade.

O presidente questionou se o supervisor da BHTrans, que deveria acompanhar a execução dos trabalhos, não teria culpa.

Daniel Couto informou que o trabalho de supervisão tem limites. Afirmou que a empresa auditora foi contratada para executar o serviço e emitir os laudos e conclusões. Saliou que o trabalho de supervisão e acompanhamento não tem por objetivo analisar nota a nota.

O vereador Rubão disse que a empresa auditora afirmou que os documentos enviados foram analisados em sua maioria na totalidade e, quando não o foram, analisou-se ao menos 70% do total. Perguntou à testemunha por que a BHTrans não questionou tal afirmação, tendo em vista que o contrato não permitia a análise por amostragem.

Daniel Couto disse que a receita tarifária foi apurada em sua totalidade. Informou que o que não pôde ser avaliado de maneira integral foram os créditos vencidos e em apuração, que têm um período para retornar ao sistema. Saliou que a empresa auditora quis dizer que, a respeito desses créditos, que representam menos de 1% da totalidade, só foram apurados 70%.

O presidente pontuou que a empresa auditora afirmou que a análise, quando não feita na totalidade, seria feita em pelo menos 70% das amostras. Questionou à testemunha se, em relação aos custos de combustíveis, o percentual mínimo de 70% foi cumprido.

Daniel Couto disse que esse percentual de 70% se refere às receitas de créditos vencidos e não validados. Ressaltou que, em relação aos custos de combustíveis, não foi analisado o percentual de 70%, uma vez que a empresa auditora selecionou como amostra dois meses de cada ano, resultando em uma percentagem inferior.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão listou os meses escolhidos pela Maciel Consultores para a realização da auditoria por amostragem. Ressaltou que, considerando-se todos os documentos que deveriam ser analisados conforme o contrato firmado, o que realmente foi analisado representa apenas 16,7% da documentação total, índice inferior aos 70% que a empresa afirma ter analisado. Questionou a testemunha se ela não percebeu tal disparidade.

Daniel Couto reafirmou que os 70% em discussão se referem a um item de receita de créditos vencidos, mas ainda em apuração. Informou que, a respeito dos custos de combustíveis, a empresa auditora selecionou, para análise de

documentação, dois meses de cada ano, a seu critério. Esclareceu que quando respondeu se achava que ao menos 70% da documentação relacionada aos custos de combustíveis havia sido analisada, respondeu com base na metodologia amostral aplicada. Ressaltou que não verificou a documentação, pois esse trabalho era da empresa auditora.

O presidente frisou que a testemunha tinha a função de fiscalizar o trabalho realizado pela empresa auditora, mas não fez isso. Salientou que a Maciel Consultores foi contratada para analisar todos os documentos, afirmou que analisou ao menos 70%, mas, em realidade, somente auditou 16,7% de toda a documentação.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a baixa quantidade de documentos analisados na auditoria não chamou a atenção de Daniel Couto.

Daniel Couto disse que o relatório listou todos os documentos analisados e eles estão disponíveis no portal da BHTrans. Relatou que, após a entrega do relatório final, houve reunião com o Ministério Público e o Ministério Público de Contas, que apresentaram alguns questionamentos a respeito da auditoria, as quais foram respondidas pela Maciel Consultores.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou se há muita diferença nos gastos das empresas durante diferentes meses do ano.

Daniel Couto disse que não há, necessariamente, diferença no consumo, salvo se houver mudança significativa, como alteração de linhas. Afirmou que é possível que ocorra diferenças nas compras, devido a políticas próprias de cada empresa. Salientou que, em relação ao consumo de combustível, o indicador é a quilometragem rodada no mês e, se ela for semelhante entre os meses, presume-se que os custos são similares.

A vereadora Bella Gonçalves disse que o trabalho realizado pela Maciel Consultores não configura uma auditoria propriamente dita, devido ao baixo índice de documentos analisados.

O vereador Professor Claudiney Dulim se retirou da reunião.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou a Daniel Couto se ele acha correto o auditado escolher os documentos que serão enviados para a auditoria.

Daniel Couto respondeu que não. Informou que as empresas auditadas deveriam enviar os documentos referentes aos meses selecionados pela Maciel Consultores. Ressalvou que, para que ocorressem mudanças no escopo de análise,

isso deveria ter sido comunicado para ser validado e aprovado. Saliou que a empresa auditora tem independência para selecionar a amostra que julgar necessária para emitir um parecer.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se as empresas enviaram as informações requeridas pela Maciel Consultores.

Daniel Couto respondeu que entende que sim, ressalvadas situações em que tenha havido solicitação de mudança.

A vereadora Bella Gonçalves questionou à testemunha se tais situações ocorreram.

Daniel Couto informou que não se recorda, pois tinha outras funções além da supervisão do contrato em questão.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se Daniel Couto considera que a amostra selecionada pela empresa auditora foi aleatória.

Daniel Couto disse que se tratava de uma amostra selecionada de acordo com normas específicas de contabilidade.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou à testemunha se tal amostra foi justa, aleatória e correta.

Daniel Couto disse não ter opinião formada a respeito. Reafirmou que, conforme demonstrado no relatório final, a amostra foi selecionada com base em normas técnicas contábeis. Afirmou que a comissão interna de fiscalização da BHTrans tinha um contador para melhor analisar as questões técnicas.

O vereador Braulio Lara disse que acredita que a função da testemunha era de supervisionar os trabalhos das empresas de ônibus, ainda que não houvesse qualquer auditoria. Perguntou se ninguém na BHTrans apresentou qualquer objeção quanto ao período da amostra.

Daniel Couto disse que não houve objeção ao período selecionado como amostra, pois a empresa auditora estava exercendo sua função. Asseverou que não é capaz de responder algumas das perguntas apresentadas, pois fogem do seu conhecimento, e que elas devem ser feitas diretamente à Maciel Consultores.

O presidente salientou que as perguntas não devem ser feitas apenas à empresa de auditoria, considerando-se a função de supervisor do contrato exercida pela testemunha. Disse que o custo das empresas de ônibus impacta na tarifa cobrada e que a revisão tarifária prevista no contrato de concessão precisa auferir o ganho de produtividade, do qual 50% é utilizado na redução dos valores da tarifa.

Ressaltou que, quando as empresas demonstram custos muito elevados e prejuízos milionários, nunca haverá redução de tarifas, pois os custos dos fatores de produção impedirão tal redução. Disse que a auditoria não foi realizada e que Daniel Couto ou é incompetente, por não saber fazer a fiscalização do serviço de auditoria, ou é corrupto, por estar conivente com os empresários de ônibus, favorecidos pela auditoria realizada, que demonstrou gastos superiores à realidade.

O vereador Rubão perguntou à testemunha se as poucas notas fiscais enviadas para análise eram válidas para os fins de auditoria.

Daniel Couto disse que a BHTrans não analisou a documentação enviada, sendo esta uma função da Maciel Consultores. Disse que a empresa auditora deveria analisar as notas fiscais referentes ao serviço prestado. Salientou que, caso tenham sido encaminhadas para a empresa auditora notas fora desse padrão, elas não deveriam ser utilizadas na auditoria. Asseverou que, se em sua fiscalização tivesse que reanalisar toda a documentação auditada, tal trabalho seria realizado duas vezes, não havendo a necessidade de contratação de uma empresa para a realização de auditoria. Disse que os relatórios apresentam as conclusões da empresa auditora, o qual foi creditado pela BHTrans.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou a testemunha sobre o porquê de ter sido aceito como documento válido para a auditoria uma nota fiscal na qual a entrega de combustível foi realizada na cidade de Uberlândia.

Daniel Couto disse que não há restrições sobre o local de entrega de combustível.

O presidente pontuou que essa obrigatoriedade existe por força do contrato de concessão.

Daniel Couto disse que não se referia à nota fiscal apresentada. Informou que a mesma empresa pode ter mais de uma garagem em Belo Horizonte ou em cidades próximas.

O presidente solicitou que a testemunha fosse mais objetiva. Perguntou se a auditoria poderia ter considerado nota fiscal de entrega de combustível em Uberlândia.

Daniel Couto afirmou que, em seu entendimento, tal nota deveria ter sido desconsiderada e não utilizada na amostragem.

O presidente salientou que a testemunha, enquanto fiscal do contrato de auditoria, deveria ter percebido essa incoerência em 2018, mas somente nesta reunião está tendo conhecimento da situação.

Daniel Couto reafirmou não fazer parte de sua função como fiscal a conferência de todas as notas apresentadas.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou a Daniel Couto se ele sabia que o local de entrega de combustível da nota apresentada se refere a uma garagem de ônibus da empresa Autotrans, que compõe o grupo empresarial Turilessa. Asseverou que se trata de empresas que também realizam transporte intermunicipal e estariam apresentando notas fiscais de custos referentes a isso para fins de cálculos tarifários em Belo Horizonte.

Daniel Couto disse que não tinha conhecimento disso e que tal situação deveria ser avaliada e investigada. Asseverou que, caso houvesse um referencial de custos, tais situações poderiam não ocorrer, pois o cômputo de custos não se referiria a um custo real, mas sim a um custo econômico.

O vereador Braulio Lara perguntou à testemunha o porquê de nota fiscal de entrega de combustível em Montes Claros, também aceita pela auditoria, ter sido considerada para justificar custos de transporte em Belo Horizonte.

Daniel Couto disse se tratar da mesma situação da nota fiscal anteriormente relatada. Asseverou que se deve analisar se tal nota foi computada, de fato, para o cálculo ou se foi expurgada.

Os vereadores Gabriel e Braulio Lara afirmaram que tal nota foi efetivamente computada para fins de cálculos na auditoria.

Daniel Couto comentou que a informação referente ao cômputo ou não das notas não consta nos relatórios apresentados pela Maciel Consultores.

O vereador Braulio Lara apontou que, caso a empresa auditora tivesse realizado o devidamente trabalho para o qual foi contratada, deveria ter feito ressalvas quanto a notas fiscais eventualmente expurgadas do cálculo. Salientou que as notas apresentadas nesta reunião não apresentam qualquer ressalva da empresa auditora.

O vereador Rubão questionou a testemunha se ela tem ciência de que, no endereço de entrega de combustível listado na nota apresentada, funciona uma garagem da empresa Saritur, que também integra o grupo empresarial Turilessa.

Daniel Couto disse não ter informação das cidades em que a empresa em questão opera.

O presidente indagou se a testemunha conhece o conteúdo do Decreto Municipal nº 13.384/08.

Daniel Couto respondeu que se trata do regulamento operacional do transporte público.

O presidente informou que o art. 98 desse decreto dispõe que a manutenção e o abastecimento dos veículos devem ocorrer nas garagens ou em oficinas. Esclareceu que isso significa que ônibus de transporte coletivo não podem ser abastecidos em postos de combustíveis. Questionou se Daniel Couto tem ciência de tal informação, ao que a testemunha concordou. Indagou, então, por que foi aceita para a apuração dos custos do transporte uma nota fiscal de abastecimento de ônibus em posto de combustível localizado na cidade de Conselheiro Lafaiete.

Daniel Couto perguntou se essa nota consta como efetivamente computada para cálculos.

O presidente questionou se ele não tinha visto tal nota antes.

Daniel Couto disse que não e que já afirmou que seu trabalho não contemplava a reanálise de todas as notas fiscais apresentadas.

O presidente perguntou se a testemunha ao menos leu o relatório.

Daniel Couto disse que sim, mas que tal informação não constava em relatório. Asseverou que não leu os documentos apresentados para fins de auditoria, pois tal função competia à empresa auditora.

O presidente recomendou ao presidente da BHTrans que instaure um procedimento administrativo a fim de investigar os trabalhos realizados na auditoria.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse estar surpreso com a surpresa da testemunha diante dos documentos apresentados. Disse que o contrato era importante para a cidade de Belo Horizonte, pois se referia a auditoria que apresentaria respostas sobre os custos das passagens de transporte coletivo na cidade.

O presidente salientou que os sete vereadores membros desta comissão conseguiram analisar toda a documentação apresentada em apenas quatro semanas, bem menos que o prazo de um ano que Daniel Couto teve.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou à testemunha se ela realmente fez algum trabalho de acompanhamento da auditoria.

Daniel Couto relatou que os acompanhamentos foram feitos com a realização de reuniões quinzenais, todas registradas em atas. Salientou que as notas fiscais foram objeto de uma amostragem realizada com autonomia e independência pela empresa auditora. Informou que o relatório final foi emitido após o confronto das notas com os balanços das empresas concessionárias. Disse que na análise crítica foram feitas várias recomendações e, a partir delas, a BHTrans tomava as demais medidas necessárias.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se a empresa de transporte coletivo Joatuba opera no transporte público em Belo Horizonte.

Daniel Couto respondeu que ela não faz parte das empresas consorciadas.

A vereadora Bella Gonçalves questionou, então, por que foi aceita nota fiscal de combustível dessa empresa para justificar o custo de operação da capital. Ressaltou que a apresentação de notas fiscais referentes a abastecimentos em outras cidades ou para empresas que não operam em Belo Horizonte é muito grave.

Daniel Couto reafirmou que o trabalho de análise de notas fiscais foi feito pela Maciel Consultores. Informou que realizou pessoalmente algumas análises também amostrais e identificou alguns erros.

O vereador Braulio Lara enfatizou que foram apresentadas 37 notas fiscais com a contratação de transportadoras de combustíveis sediadas em cidades consideravelmente distantes da capital. Perguntou à testemunha se isso não foi questionado, na medida em que poderia impactar no valor do frete e aumentar, conseqüentemente, os custos operacionais. Indagou, ainda, por que não foi questionada a ausência de local de entrega do combustível nas referidas notas.

Daniel Couto salientou que, no relatório de custos, a Maciel Consultores informou que foram analisados 30.000 documentos. Demonstrou, portanto, que a situação relatada pelo vereador significa uma ocorrência a cada mil. Disse que a empresa auditora foi contratada para fazer a análise dos documentos. Ressaltou que a BHTrans fez o trabalho de fiscalização, mas não o de conferência das 30.000 notas fiscais apresentadas.

O presidente apontou que, em fala anterior, a testemunha disse que, pessoalmente, analisou notas, identificou erros, e mandou retirar as notas errôneas da análise.

Daniel Couto esclareceu que não foi ele quem mandou excluir a nota fiscal problemática da análise e que isso foi feito pela própria empresa auditora. Disse que

não houve uma fase nos trabalhos para que a BHTrans analisasse, criticasse e orientasse a se desconsiderar notas. Reafirmou que isso foi realizado de maneira independente e interna pela Maciel Consultores. Disse que a empresa auditora escolheu e informou os meses selecionados para amostragem à BHTrans.

O presidente questionou o fato de os meses serem insuficientes para a realização da análise.

Daniel Couto disse que a empresa auditora julgou que a seleção de meses era suficiente.

O presidente pontuou que o contrato dispunha que a análise deveria ser realizada em todos os meses.

Daniel Couto explicou que a estatística prevê que quando se seleciona a amostra, preenche-se o universo com uma determinada margem de confiabilidade.

O presidente questionou a testemunha se, mesmo ela percebendo que a Maciel Consultores estava aceitando todo o tipo de nota fiscal, não realizou uma fiscalização rigorosa.

Daniel Couto afirmou que foi feita análise rigorosa dos trabalhos, mas que não conferiram novamente os 30.000 documentos solicitados em amostra de um universo de 104.000 documentos.

O vereador Rubão perguntou à testemunha qual o objetivo da constituição de um consórcio para a realização de uma operação.

Daniel Couto respondeu que é para diminuir custos.

O presidente perguntou se a testemunha considera comum que empresas integrantes de um mesmo consórcio comprem combustível por valores diferentes, em um mesmo dia e de uma mesma distribuidora.

Daniel Couto disse que isso depende da operação da empresa, que o consórcio não impõe que elas operem da mesma forma. Afirmou que não considera normal, mas possível. Informou, contudo, que não é aceitável para fins de repasse e definição dos valores da tarifa.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou se a testemunha não estranhou o fato de empresas do consórcio Pampulha terem comprado combustível na mesma distribuidora e no mesmo dia por preços distintos.

Daniel Couto ressaltou sua resposta anterior. Disse que essa diferença de valores não pode impactar o cálculo da tarifa.

O presidente afirmou que essas notas fiscais foram utilizadas para o cálculo da tarifa. Perguntou a Daniel Couto se ele não imaginou que esse tipo de fraude corroboraria para apontar uma tarifa maior do que a necessária.

Daniel Couto disse que isso não compõe o cálculo tarifário, que é feito anualmente pela fórmula paramétrica.

O presidente perguntou, então, se a testemunha estava afirmando que os valores apresentados não são contabilizados nos custos das empresas.

Daniel Couto respondeu que são, mas não necessariamente são contabilizados nos custos da tarifa.

O vereador Braulio Lara disse que esses valores são utilizados para calcular a base de custos que, conseqüentemente, influenciarão no valor da tarifa.

Daniel Couto afirmou que a variação do valor do óleo diesel utilizado para calcular a tarifa tem como fonte os dados da Agência Nacional do Petróleo - ANP. Esclareceu que o custo real das empresas não deve ser utilizado para cálculo de tarifa.

O presidente perguntou, novamente, se a testemunha considera normal ser cobrado valores diferentes pelo mesmo produto em um mesmo dia.

Daniel Couto disse não saber quais foram as condições das compras das empresas.

A vereadora Bella Gonçalves apontou inconsistências na fórmula paramétrica, que é utilizada para calcular a revisão tarifária, mas não permite verificar se os custos apresentados pelas empresas são reais ou não.

O presidente ressaltou a existência do ganho de produtividade, que também impacta no valor da tarifa.

Daniel Couto explicou que contratos de concessão têm uma regra básica que dispõe que o que define a oferta é a demanda e disse que as empresas devem buscar o equilíbrio. Esclareceu que, em 2007, quando foi realizado o estudo de viabilidade para iniciar o contrato de concessão, havia a tarifa referencial no valor de R\$2,10. Comentou que, a partir de então, a tarifa foi reajustada anualmente pela fórmula paramétrica, que independe de notas fiscais e outros fatores.

O vereador Braulio Lara perguntou se a fórmula paramétrica foi aplicada em todos os anos sistematicamente.

Daniel Couto informou que a fórmula paramétrica não foi aplicada apenas nos anos de 2017, 2019 e 2020. Comentou que em 2009 houve inflação nula, o que

manteve a tarifa no mesmo valor. Esclareceu que, quando há desequilíbrio para qualquer uma das partes, a revisão contratual é feita. Disse que não há, no contrato, uma metodologia clara de revisão contratual, ocasionando diversas discussões. Salientou que a auditoria foi feita pela primeira vez na gestão do prefeito Alexandre Kalil e apontou uma não padronização das contas das empresas. Informou que foi feita uma proposta de plano de contas em que somente os custos atribuídos ao contrato serão aplicados. Asseverou que isso não será suficiente para solucionar o problema e que há uma outra ação em curso para que haja a garantia de que os insumos tenham sido utilizados, de fato, nas operações da cidade. Esclareceu a metodologia aplicada pela Maciel Consultores na auditoria e disse que as variações encontradas nos estudos não impactaram no valor da tarifa.

A vereadora Bella Gonçalves apresentou outros documentos de empresas de um mesmo consórcio que compraram combustível no mesmo dia e da mesma distribuidora por valores diferentes. Afirmou que isso demonstra que as empresas apresentaram documentos fraudulentos dos meses que escolheram, certas de que não seriam auditadas.

O vereador Braulio Lara perguntou à testemunha se ela entende que em um processo de auditoria não se pode aceitar notas fiscais rasuradas como as que foram anexadas ao relatório.

Daniel Couto disse que acredita que notas rasuradas perdem a validade.

O vereador Braulio Lara indagou por que esse tipo de documento foi aceito.

Daniel Couto disse que houve questionamentos sobre as diferenças de valores e a Maciel Consultores informou que todas as variações encontradas estavam dentro da chamada margem de materialidade. Afirmou que está sendo sincero quanto ao trabalho de fiscalização e acompanhamento realizado pela BHTrans.

O presidente perguntou quantas pessoas trabalham na BHTrans.

Daniel Couto informou ser menos de 1.100.

O presidente perguntou quantas pessoas faziam parte da equipe de supervisão do contrato de auditoria.

Daniel Couto disse que eram cerca de sete pessoas.

O presidente questionou se nenhuma delas viu as notas fiscais rasuradas.

Daniel Couto afirmou novamente que as notas fiscais não foram verificadas pela BHTrans, pois a Maciel Consultores atestou o registro delas. Ressaltou que a etapa de conferência de documentos era de responsabilidade da empresa auditora.

O presidente comunicou que recebeu há alguns instantes a resposta da Sra. Shaila Santos da Silva, que deveria ser ouvida nesta comissão no dia seguinte. Leu a resposta enviada, em que a Sra. Shaila Santos informava que se desligou da empresa Maciel Consultores há algum tempo e não responde mais por ela. Salientou que, como ela assinou o relatório da auditoria, ela se responsabilizaria por esse documento e poderia esclarecer quaisquer questões a seu respeito. Informou que a Sra. Shaila Santos será convocada como testemunha e, caso não compareça, serão acionados instrumentos existentes nos poderes Judiciário e Legislativo para garantir a sua participação.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que, inclusive, será interessante saber os motivos que levaram à saída da Sra. Shaila Santos da empresa auditora e em qual período isso ocorreu.

O presidente perguntou à testemunha quais eram as pessoas que a auxiliaram na função de supervisão.

Daniel Couto solicitou que essa requisição fosse feita formalmente, pois pode se confundir e passar informações erradas.

O vereador Rubão, a respeito das notas rasuradas, questionou qual valor foi considerado para os cálculos apresentados na auditoria.

Daniel Couto disse acreditar que tais notas foram desconsideradas dos cálculos finais, mas não tem a resposta final sobre essa questão. Afirmou que, caso as notas tenham sido consideradas, a Maciel Consultores deveria informar o valor efetivamente considerado.

O vereador Rubão indagou se as notas rasuradas são também aceitas e somente depois é avaliado qual valor será aplicado aos cálculos.

Daniel Couto respondeu que não. Asseverou ser necessário verificar qual foi o destino das referidas notas fiscais para avaliar se elas foram efetivamente consideradas, mas disse não possuir essa informação.

O vereador Rubão perguntou à testemunha qual o motivo das rasuras nas notas fiscais.

Daniel Couto disse não saber.

O presidente pontuou que o contrato dispunha que todas as notas deveriam ser analisadas na auditoria.

Daniel Couto comentou que o contrato determinava que todos os meses deveriam ser auditados, não todas as notas fiscais. Ressaltou que o custo mensal foi obtido a partir da definição da amostra.

O presidente salientou que o contrato não permitia análise amostral. Apresentou uma nota fiscal na qual havia um valor de desconto escrito à mão e questionou o porquê de ela ter sido considerada uma nota idônea e de não ter sido questionada pela Maciel Consultores e nem pela BHTrans.

Daniel Couto informou que o processo de avaliação de notas fiscais foi feito exclusivamente pela empresa auditora, que as validou e emitiu o relatório. Afirmou que a BHTrans entende que esse era um trabalho exclusivo da empresa auditora e não fazia parte do escopo da fiscalização.

O presidente salientou que as notas fiscais apresentadas constam como anexos do relatório e que teria como a BHTrans verificar tais documentos.

Daniel Couto disse que a Maciel Consultores recebeu toda a documentação e a analisou internamente, tendo enviado para a BHTrans apenas a amostra selecionada.

O presidente informou que as notas fiscais apresentadas nesta reunião estavam na amostra selecionada pela Maciel Consultores.

Daniel Couto explicou que, dentro da amostra selecionada, houve notas expurgadas, mas não sabe dizer quais.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou como é feita a fiscalização das garagens das empresas em Belo Horizonte.

Daniel Couto disse que o edital de licitação previu como deveria ser a estrutura das garagens. Informou que a fiscalização é feita, normalmente, por uma equipe de madrugada, a fim de verificar a condição dos ônibus quando saem para operação. Afirmou que a inspeção das condições das garagens tem procedimentos específicos, mas não há uma periodicidade fixa para que ocorram. Informou que há um projeto em andamento de qualificação das garagens a fim de se verificar as estruturas das garagens e se elas são compartilhadas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão questionou se, durante todo o período em que a testemunha é funcionária da BHTrans, houve alguma denúncia de

que algum fiscal teria feito “vista grossa” para algum problema encontrado em fiscalizações de garagens.

Daniel Couto disse que tal tipo de situação nunca chegou a seu conhecimento.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou como são feitas as fiscalizações do uso compartilhado de garagens por veículos que não operam em Belo Horizonte. Indagou se foi feita alguma diligência a fim de se averiguar eventual compartilhamento de garagem e, possivelmente, de insumos.

Daniel Couto informou que em 2007 foi realizado um estudo técnico para definir o número de garagens necessárias para a prestação do serviço e que atualmente há cerca de 40 garagens. Disse que é razoável não se incorporar nos custos garagens localizadas em bairros com imóveis mais valorizados. Ressaltou que o contrato de concessão não tem um referencial de custos para que, mesmo que a empresa não opere em regime de eficiência, eles não recaiam sobre as tarifas. Salientou que o relatório da Maciel Consultores aponta tal situação.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se a testemunha considera se o compartilhamento de garagens influencia no valor informado de custo de operação pelas empresas.

Daniel Couto explicou que, caso a empresa tivesse uma garagem com o dobro da área necessária, isso não foi considerado na realização do contrato de concessão. Disse que se isso ocorre hoje e a empresa opera com dois sistemas, é racional que ela tenha um custo otimizado, que tem que ser incorporado pelo sistema.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a BHTrans já realizou alguma fiscalização para verificar se o combustível informado pelas empresas como gasto em ônibus que operam em Belo Horizonte é utilizado também para abastecer ônibus que operam em outras cidades, devido às garagens compartilhadas.

Daniel Couto respondeu que não há um mecanismo que controle se o combustível abastece ônibus que operam na capital ou em outra cidade.

O presidente perguntou se a testemunha participou, em 2008, da formulação do contrato de concessão atualmente em vigor.

Daniel Couto disse que não. Afirmou que o contrato foi feito pelo Município, com a ajuda de consultorias externas. Em resposta à questão apontada pela vereadora Bella Gonçalves, disse que a Maciel Consultores informou que essas

diferenças não foram relevantes para o cálculo da tarifa e que deve haver melhorias nessa questão. Indicou projetos em curso para esse fim. Explicou que, com a implementação dos referidos projetos, não será necessário se preocupar mais com a ineficiência do operador porque serão computados apenas valores em regime de eficiência. Ressaltou que a empresa auditora fez uma comparação dos valores apresentados pelas empresas referentes a litros de combustíveis e quilômetros rodados com o referencial da ANTP, não tendo isso impactado no valor da tarifa.

O presidente indagou se a testemunha saberia informar quem foram os responsáveis, em 2008, pelo contrato de concessão atual.

Daniel Couto disse que o contrato foi feito no Município, com a contratação de duas empresas de auditoria.

O presidente questionou quais foram as duas empresas de consultoria contratadas à época.

Daniel Couto informou serem a Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques Sociedade de Advogados, responsável pela consultoria jurídica, e a empresa Sinergia Engenharia e Consultoria, responsável pela consultoria técnica.

O vereador Braulio Lara perguntou por que o compartilhamento de garagens não foi analisado pela Maciel Consultores.

Daniel Couto informou que foram apresentados questionamentos tanto a respeito do compartilhamento de garagem quanto de combustível à Maciel Consultores. Comentou que a empresa auditora alegou que não foi contratada para esse fim. Explicou a metodologia aplicada pela empresa auditora, comparando os dados a que teve acesso com os referenciais da ANTP, não encontrando divergências nesses quesitos.

O vereador Braulio Lara indagou à testemunha se a auditoria pode ter aceitado custos aplicados nas garagens que não se referiam ao transporte público de BH.

Daniel Couto esclareceu que a Maciel Consultores não fez uma separação desses custos, tendo comparado toda a estrutura das garagens com o referencial da ANTP, que estavam dentro dos parâmetros aceitáveis.

O presidente registrou a presença remota da vereadora Professora Marli, suplente do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

Às 16h36min, o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

O vereador Rubão indagou por que a BHTrans aceitou a entrega do relatório, sendo que a Maciel Consultores afirmou não ter havido qualquer diligência para verificar eventual compartilhamento de garagens e, possivelmente de insumos.

Daniel Couto respondeu que a empresa auditora fez seu trabalho baseado nas informações recebidas e afirmou que elas estavam dentro de parâmetros aceitáveis.

O presidente questionou se a testemunha julga parecerem razoáveis os valores informados a título de aluguel de garagens.

Daniel Couto informou que quem fez essa avaliação foi uma empresa de perícia e que não conhece valor de imóvel. Disse ter notado uma diferença grande entre os imóveis, mas ressaltou que as garagens estão localizadas em regiões distintas da cidade, o que pode influenciar no valor do aluguel.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que os valores apresentados pelas empresas como gastos com aluguéis de garagens são muito discrepantes. Perguntou qual foi a diligência realizada acerca desses valores pela BHTrans. Sugeriu que fosse feita uma avaliação imobiliária para averiguar os valores apresentados.

Daniel Couto afirmou que, nos dados apresentados, não constam o endereço ou a área das garagens. Disse que os valores maiores podem corresponder a garagens com maior área. Comentou que a auditoria informou ser necessário executar o plano de contas padrão para que essas informações sejam mais bem delimitadas. Pontuou que uma garagem que tenha apenas 30 ônibus que operem na capital pode possuir mais veículos que operem em outro sistema, o que justificaria uma área maior.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a discrepância de valores dos aluguéis das garagens não pode ser justificada pela especulação imobiliária. Perguntou se essas diferenças foram apontadas pela Maciel Consultores para a BHTrans.

Daniel Couto respondeu que a empresa auditora não apontou o valor especificamente. Ressaltou que há outras variáveis que influenciam nesses valores, como a diferença de aluguéis de imóveis localizados em regiões diferentes e o compartilhamento de garagens.

O presidente disse que a diferença não é justificável.

Daniel Couto ressaltou que a Maciel Consultores confrontou os valores apresentados com os referenciais da ANTP para fins de validação. Asseverou que a tarifa não é calculada pelo custo real, mas pelo custo eficiente.

O presidente disse que os valores apresentados foram os informados pelas empresas concessionárias e que foram incluídos no custo do serviço prestado na capital, gerando uma tarifa maior do que a real. Disse que há uma farsa em curso para encarecer os valores das tarifas.

Registra-se a presença remota do vereador Jorge Santos, que não integra a comissão.

O vereador Braulio Lara disse que há garagens pertencentes a empresas de um mesmo grupo com valores extremamente diferentes. Questionou se isso não foi observado pela BHTrans e pela auditoria.

A vereadora Bella Gonçalves se retirou da reunião.

Daniel Couto explicou que a empresa auditora comparou esses valores com os referenciais da ANTP e, a partir disso, definiu as variações. Ressaltou que os valores elevados apresentados não necessariamente impactaram na tarifa, conforme alegou a empresa auditora. Disse defender que todas as contas estejam estruturadas no serviço efetivamente prestado. Salientou que a tarifa sugerida ao fim da auditoria não foi acatada e que a BHTrans ressaltou que ela refletia apenas um cenário possível.

O vereador Braulio Lara disse que a afirmação da testemunha desqualifica o relatório apresentado pela Maciel Consultores, executado sob sua supervisão.

Daniel Couto asseverou que isso desqualifica apenas o resultado, mas não a palavra da empresa. Informou que o relatório dispõe que o resultado atingido não é suficiente para conceder um reequilíbrio contratual.

O vereador Braulio Lara inqueriu se a auditoria fez um bom trabalho para a cidade.

Daniel Couto disse que o relatório retratou o sistema como está atualmente, inclusive com as notas rasuradas.

O presidente perguntou se a ANTP afirma que, para se guardar 30 ônibus, o valor da garagem pode variar de R\$30.000 a R\$200.000.

Daniel Couto informou que a auditoria verifica as divergências e adota o valor referencial da ANTP.

O vereador Rubão informou onde as garagens se localizam e disse que isso não justifica os valores apresentados. Perguntou se foi realizada uma análise de conformidade com o mercado dos valores dos aluguéis de garagens apresentados pelas empresas e, em caso afirmativo, como ela foi realizada.

Daniel Couto explicou que a empresa concessionária aluga ou compra o imóvel de acordo com as suas condições e com as condições de operação, sendo desejável que a garagem se localize próximo aos pontos de ônibus em que a empresa opera. Relatou que foi feita uma pesquisa do valor de mercado e pode ser realizada outra para verificação, se necessário. Considerou que o valor do imóvel mais caro não deve entrar no cálculo da tarifa. Salientou que, devido a situações como essa, é necessário haver um custo referencial médio condizente com a realidade de mercado da cidade a fim de se calcular os valores a serem repassados às empresas concessionárias. Asseverou que o custo real da empresa é referencial apenas para que a BHTrans saiba o quanto ela realmente está gastando, visto que, se estiver aquém do custo referencial, 50% permanece com a empresa e o restante é utilizado para redução da tarifa.

O presidente indagou se a testemunha considera adequado que as próprias empresas auditadas avaliem o valor dos aluguéis que pagam.

Daniel Couto respondeu que a base de informação disponível era essa e que esse escopo de análise não foi previsto no edital de contratação da Maciel Consultores. Afirmou se tratar de um número público e que não vê problemas graves nisso.

O presidente informou que a empresa auditora atestou a conformidade dos valores única e exclusivamente a partir do laudo de avaliação enviado pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros - Setra-BH. Ressaltou que a empresa auditora e a testemunha consideraram os dados enviados como válidos, independentemente de quão altos fossem os valores. Perguntou se Daniel Couto considera tal situação adequada.

Daniel Couto salientou que a empresa auditora atestou os dados informados pelas empresas concessionárias, mas disse que eles não foram utilizados como base de cálculo para aumento da tarifa. Disse que a Maciel Consultores, a fim de calcular a tarifa, fez a comparação dos dados apresentados com o referencial que dispunha no momento, o da ANTP.

A vereadora Bella Gonçalves retornou à reunião.

O presidente informou que os referenciais eram idênticos aos valores informados pelas empresas concessionárias. Indagou a testemunha se ela teve acesso a isso.

Daniel Couto disse que não.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha tem explicação para o número de apólices de seguros da frota ter sido superior ao número de veículos para os quais o Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor - IPVA - foi recolhido.

Daniel Couto respondeu que não, mas que acredita que isso se deva a questão de economia. Afirmou ser possível que a empresa concessionária contrate seguro para toda a sua frota, que pode incluir ônibus que não operem na capital, a fim de conseguir valores menores por veículo.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou por que a diferença entre o número de apólices de seguro e de frota chegou a 23% em 2012 e isso não foi questionado na auditoria.

Daniel Couto reafirmou que, aparentemente, a empresa contratou apólices para um número maior ao empenhado, gerando um custo unitário menor, o que seria benéfico.

O vereador Braulio Lara pontuou que isso também pode significar que a empresa concessionária esteja aplicando custos superiores na demonstração da despesa, justificando uma passagem mais cara.

Daniel Couto afirmou que as empresas não lançam o valor total para a contabilização de custos, somente o referente à frota atuante na capital.

A vereadora Bella Gonçalves disse não entender por que foi aceito pela auditoria uma apólice de seguros superior ao número de ônibus que havia na capital.

O presidente disse que esses custos estão sendo repassados para a capital.

Daniel Couto reforçou que empresas que têm frotas de outros serviços contratam um seguro único para todos os seus veículos a fim de diminuir os custos unitários. Ressaltou ser desejável que essa economia seja incorporada à tarifa.

A vereadora Bella Gonçalves disse não entender o porquê de Daniel Couto tentar defender as empresas concessionárias, quando deveria tentar justificar o fato de a BHTrans e a auditoria não terem questionado os seguros superiores ao número da frota.

O presidente comentou que Célio Bouzada, quando ouvido nesta CPI, foi questionado se ele achava que havia bom senso no fato de ele ter sido professor em um curso criado pelo Setra-BH. Indagou Daniel Couto se ele tinha ciência desse serviço prestado por Célio Bouzada.

Daniel Couto respondeu que não.

O presidente afirmou que, por se tratar de um curso criado pelo Setra-MG, Célio Bouzada era remunerado pelas empresas que deveria fiscalizar. Indagou a testemunha se ela considera isso certo.

Daniel Couto disse entender que Célio Bouzada foi remunerado pela universidade e não pelas empresas. Ressaltou que não tem todas as informações sobre essa questão, então não é capaz de opinar.

O presidente questionou se a testemunha já prestou esse tipo de serviço para empresas ou se já recebeu algum tipo de remuneração delas.

Daniel Couto respondeu que não.

O presidente perguntou se a testemunha já recebeu algum tipo de propina para deixar de exercer a sua função pública, ao que a resposta também foi negativa.

O vereador Bráulio Lara afirmou que a Maciel Consultores, em relatório assinado pelo departamento técnico, apresentou um cálculo com diferença superior a R\$700.000 e que favoreceu as empresas de ônibus. Inquiriu a testemunha se isso não foi percebido.

Daniel Couto disse não saber de qual relatório é tal informação e que a desconhece. Reafirmou que, assim como não foi feita a conferência das notas fiscais já analisadas pela empresa auditora, esses cálculos também não foram percebidos.

O vereador Bráulio Lara disse que isso demonstra que não houve uma fiscalização real dos trabalhos.

Daniel Couto afirmou que o Município contratou uma empresa para executar o serviço, sendo papel da BHTrans fiscalizar tal trabalho. Contudo, segundo informou, não foram refeitos os cálculos. Disse não entender a diferença apontada e perguntou se esse cálculo constava nos relatórios oficiais.

O presidente respondeu que essas informações constam nos relatórios.

O vereador Rubão informou que o contrato de auditoria definia a capacidade técnica que os profissionais contratados deveriam ter. Comentou que três deles

foram substituídos e questionou se os novos profissionais detinham a mesma competência técnica.

Daniel Couto informou que as substituições ocorreram nos termos do edital. Afirmou que, conforme atestado na autorização de substituição, os novos profissionais atendiam as especificações do edital.

O presidente perguntou a Daniel Couto por que os responsáveis técnicos da BHTrans e da Maciel Consultores arrolados no contrato e na concorrência não assinaram os relatórios de auditoria.

Daniel Couto disse que eles foram assinados pela Sra. Shaila Santos, que era a responsável técnica da Maciel Consultores. Informou que o responsável técnico da BHTrans não assina o relatório por não ter sido responsável por sua emissão.

O presidente esclareceu que se referia aos relatórios de pagamentos.

Daniel Couto disse que eles foram assinados e disse que não era responsável por assiná-los, mas sim o fiscal da PBH.

O presidente comunicou que faltam assinaturas nos referidos relatórios.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou como a BHTrans aceitou tais relatórios sem as devidas assinaturas.

Daniel Couto informou que a Maciel Consultores foi contratada para realizar os estudos e a auditoria, sendo ela responsável por assinar tais relatórios. Disse que há um procedimento de liquidação, em que há assinaturas e aceite para se prosseguir com o pagamento.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha tem conhecimento de ofício enviado pela BHTrans solicitando esclarecimentos quanto à auditoria e por que o questionamento foi feito somente após a entrega do relatório final.

Daniel Couto explicou que, depois da entrega dos relatórios, foram realizadas reuniões com o Ministério Público e com o Ministério Público de Contas, que requisitaram tais informações.

A vereadora Bella Gonçalves disse que existem indícios graves de corrupção nas notas apresentadas pelas empresas de ônibus. Informou que um dos questionamentos era se havia correspondência entre a quantidade de litros de combustível informada com a quilometragem rodada, ao que a Maciel Consultores respondeu que isso não foi verificado. Indagou Daniel Couto sobre o porquê de isso não ter sido questionado no decorrer do processo de auditoria.

Daniel Couto disse que, apesar da referida resposta soar estranha, ela não está alinhada com o relatório final, em que a empresa auditora afirma ter feito tal comparação e, inclusive, apresentou gráficos comparando o custo padrão e o efetivamente verificado.

O vereador Braulio Lara perguntou a Daniel Couto como ele explica os questionamentos por esclarecimentos adicionais no ofício supramencionado, tendo em vista a sua função de supervisionar os trabalhos da empresa auditora.

Daniel Couto esclareceu que as referidas perguntas foram feitas pelo Ministério Público e que a BHTrans estava satisfeita com as informações constantes no relatório apresentado.

O presidente questionou se a testemunha considera que a Maciel Consultores cumpriu a sua obrigação contratual com diligência.

Daniel Couto respondeu que, se confirmadas que algumas notas fiscais nesta reunião não foram desconsideradas para cálculos, entende que deve ser feita uma avaliação pelo Conselho Federal de Contabilidade, para verificar onde ocorreu e qual o tamanho do erro detectado. Afirmou que a empresa auditora entregou os trabalhos para os quais foi contratada, mas há itens que precisam ser verificados.

O vereador Braulio Lara pediu que Daniel Couto avaliasse o trabalho da empresa auditora com uma nota de 0 a 10.

Daniel Couto disse que apesar dos problemas apresentados, o relatório apresentou informações importantes para levar melhorias ao serviço de transporte público e citou o plano de contas que será implementado em decorrência dos dados da auditoria.

O presidente perguntou há quantos anos Daniel Couto trabalha na BHTrans e a posição que ocupa atualmente na empresa.

Daniel Couto disse que está há 22 anos na empresa e é, atualmente, diretor de Planejamento e Informação.

A vereadora Bella Gonçalves disse que as empresas reclamam todos os anos que operam com prejuízo. Lamentou que a auditoria, que decorre de uma luta popular, tenha sido malfeita. Relatou que a referida auditoria não deveria ser assim considerada por não ter cumprido o contrato em sua integralidade, além de não ter percebido uma série de equívocos. Comentou que, mesmo assim, se defende o contrato de concessão firmado em 2008, pois ele prevê o aumento da tarifa pelo cálculo paramétrico, baseado apenas na inflação de cinco itens, e sem qualquer

lastro com os custos operativos apresentados pelas empresas. Informou que Daniel Couto é autor de diversos artigos científicos que defendem o contrato de 2008. Ressaltou que, ao firmar o referido contrato, o Município abdicou do seu direito de fiscalização e controle do transporte público. Perguntou a Daniel Couto se ele trabalhou na empresa Tecnotran - Engenheiros Consultores Ltda.

Daniel Couto disse que sim, entre 1996 e 1998, antes de entrar na BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou a ele quem é o dono dessa empresa.

Daniel Couto respondeu que se trata de uma empresa de consultoria em engenharia, cujo dono é André Barra.

O presidente informou a Daniel Couto que ele retornará a esta CPI na condição de investigado pelo seu envolvimento com a referida empresa.

Daniel Couto comentou que os artigos científicos aos quais a vereadora Bella Gonçalves se referiu datam de 2011 a 2013. Disse ter se manifestado nesta oitiva favoravelmente à realização de mudanças no referido contrato. Comentou que, no contrato anterior, havia uma autonomia maior do poder público, que detinha a definição da qualidade do serviço a qualquer momento. Ressaltou que os contratos atuais definiram um parâmetro para a qualidade do serviço que está sendo questionada. Informou que o modelo do contrato atualmente prevê um sistema sem déficit, o que gera insatisfação. Disse que buscou fazer o melhor como técnico concursado.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão relatou que comentou com a vereadora Bella Gonçalves que a omissão na fiscalização poderia ocasionar muita corrupção e que é isso que tem sido percebido. Destacou reunião com convidados ocorrida nesta data, pela manhã. Disse que a BHTrans só funciona bem para os seus funcionários, não para a sociedade. Perguntou a Daniel Couto de quem partiu a solicitação de auditoria.

Daniel Couto respondeu que o edital foi feito pela Secretaria Municipal da Fazenda. Informou que a BHTrans buscou registrar todas as ocorrências e acompanhar todos os trabalhos de fiscalização. Insistiu que, se houve problema na qualidade do serviço prestado pela Maciel Consultores, ele deve ser levado às instâncias formais de verificação. Asseverou que todos os documentos foram encaminhados ao Ministério Público e a todos os membros das comissões. Disse que, à época, não era somente o supervisor do contrato, mas também diretor de

Transportes Públicos e tinha outras funções. Salientou que há uma responsabilidade técnica de quem está realizando a auditoria.

O presidente disse que o relatório dispôs que a passagem deveria custar R\$6,35, mas o prefeito orientou que se mantivesse o valor de R\$4,50. Perguntou à testemunha se isso não faz parecer que alguém estava errado.

Daniel Couto explicou que o valor de R\$4,50 foi um arredondamento da fórmula paramétrica e R\$6,35 refletia um cenário apenas, do qual a BHTrans discordava. Disse que a BHTrans recomendou que a tarifa de R\$6,35 não fosse aplicada e solicitou a apresentação de cenários alternativos.

O presidente perguntou se as vistorias feitas nos ônibus são avisadas ou se ocorrem de surpresa. Questionou, ainda, se, caso elas sejam agendadas, isso não gera resultados maquiados.

Daniel Couto disse que, durante o período em que atuou como diretor de Transportes Públicos, as vistorias eram realizadas sem agendamentos prévios. Explicou como elas ocorriam.

O presidente questionou se Daniel Couto já teve notícia, ainda que eventual, de vazamento das datas de vistorias para os empresários.

Daniel Couto respondeu que não e que as vistorias são realizadas por outras duas áreas não vinculadas à Diretoria de Transportes Públicos.

O presidente perguntou se Daniel Couto se surpreenderia se ele o informasse que há provas de vazamento dessas informações.

Daniel Couto respondeu que sim.

O presidente citou decreto da PBH que dispõe sobre as alterações que deveriam ser feitas no transporte público durante a pandemia. Perguntou à testemunha o que foi feito para o cumprimento da medida.

Daniel Couto disse que se buscou cumprir o decreto e que as regras específicas do contrato foram mudadas. Informou que foram programadas operações em pontos, plataformas e trechos críticos para garantir o cumprimento do decreto. Discorreu sobre as multas emitidas devido ao descumprimento do decreto e sobre as fiscalizações de higienização dos ônibus. Citou outras atitudes tomadas para o mesmo fim.

O presidente perguntou se Daniel Couto tinha ciência do acordo firmado no Tribunal de Justiça acerca do adiantamento do pagamento do vale-transporte.

Daniel Couto disse que sim.

O presidente perguntou, então, quem fez os cálculos que determinaram o valor do acordo.

Daniel Couto disse que foi a área técnica da Diretoria dos Transportes Públicos.

O presidente solicitou nomes.

Daniel Couto informou que foram Adilson, Sérgio e ele próprio.

O presidente perguntou se há um documento com o cálculo.

Daniel Couto disse que acredita que há a memória técnica de cálculo.

O vereador Rubão indagou como Daniel Couto avalia os serviços prestados pela BHTrans durante a pandemia.

Daniel Couto informou que a prestação de serviço foi para atender aquilo que estava previsto no decreto da PBH. Disse que o serviço não foi prestado conforme o decreto, o que pode ser comprovado pelas multas aplicadas.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se Daniel Couto considerava a aplicação de multas como uma medida eficaz para o cumprimento do contrato de concessão.

Daniel Couto afirmou que em 2009 houve uma lei municipal que redefiniu a função da BHTrans nos contratos de concessão, passando a ser, basicamente, de fiscalização. Disse que essa forma de fiscalização e aplicação de multas não é eficaz neste momento, apesar de as multas serem incluídas na dívida ativa do Município.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se ele considera os valores das multas razoáveis.

Daniel Couto explicou que os valores das multas foram definidos em razão das penalidades aplicadas. Defendeu que eles sejam revistos, a fim de aplicar valores maiores, especialmente devido à reincidência de alguns descumprimentos.

A vereadora Bella Gonçalves pontuou que não foi isso que Daniel Couto defendeu em seus artigos científicos, em que afirmou que os valores das multas eram muito altos para os empresários.

O presidente ressaltou que Daniel Couto retornará a esta CPI na condição de investigado devido a sua relação com empresa que desempenhou papel importante na formulação do atual contrato de concessão.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 17h33m.

#### **4.8. DA 10ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 24 de junho de 2021, com início às 14h30m, no plenário Amyntas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença remota dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Professor Claudiney Dulim, Wanderley Porto e Rubão.

Estava marcada para a reunião a oitiva da Sra. Shaila Santos da Silva, responsável pela assinatura do relatório feito pela empresa Maciel Consultores em 2018, entretanto foi lido o ofício enviado pela convidada, declinando do convite para a oitiva.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 670/21. Realização de oitiva com a finalidade de “intimar Shaila Santos da Silva, responsável pela assinatura do relatório feito pela empresa Maciel Consultores em 2018, apurando as contas do transporte coletivo na capital, para prestar depoimento a esta comissão, pessoalmente”, no dia 15/7/21, às 9h30min, no Plenário Amyntas de Barros, de autoria do vereador Bráulio Lara. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela Comissão.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 14h34m.

#### **4.9. DA 11ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima primeira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 30 de junho de 2021, com início às 10h, no plenário Helvécio Arantes. 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, Professor Claudiney Dulim, Bráulio Lara, Wanderley Porto e Rubão.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 680/21. Pedido de informação à Prefeitura de Belo Horizonte - PBH - e à BHTrans “sobre a relação de reuniões entre a BHTrans e os consórcios municipais, suas respectivas datas e atas, que foram realizadas no período de 2008 até a presente data”. Autoria do vereador Bráulio Lara. O Requerimento foi aprovado por unanimidade.

2) Requerimento de Comissão nº 681/21. Pedido de informação à PBH e à BHTrans para “solicitar o envio do Balanço Patrimonial e o Demonstrativo de

Resultado do Exercício - DRE, evidenciando o custo anual e as fontes de renda dos últimos dez exercícios”. A autoria do vereador Bráulio Lara. O Requerimento foi aprovado por unanimidade.

3) Requerimento de Comissão nº 682/21. Pedido de informação à PBH e à BHTrans para “obter as seguintes informações: - Qual o valor atual do Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico - FGE? - Quantas, quais datas e qual o valor das retiradas feitas do fundo? Requer que sejam enviados os extratos e as justificativas das retiradas desde 2008 até a presente data”. A autoria: vereador Bráulio Lara. Aprovado por unanimidade. 4) Requerimento de Comissão nº 683/21 - pedido de informação à PBH e à BHTrans com a finalidade de, “considerando que desde o início da concessão, em 2008, o valor da passagem sofreu diversas alterações, requerer que seja enviada a memória de cálculo e documentos que fundamentaram cada vez que a tarifa foi modificada. No caso da utilização da fórmula paramétrica conforme contrato de concessão, requer que sejam explicitados cada um dos índices utilizados”. A autoria do vereador Bráulio Lara. O Requerimento foi aprovado por unanimidade.

5) Requerimento de Comissão nº 684/21. Pedido de informação à PBH e à BHTrans com a finalidade de “obter informações sobre quais as empresas responsáveis pela manutenção e instalação de radares em Belo Horizonte, qual o valor mensal que é pago para essas empresas, bem como informações sobre o encaminhamento do contrato, aditivos e processo licitatório”. A autoria: vereador Bráulio Lara. Aprovado por unanimidade.

6) Requerimento de Comissão nº 685/21. Pedido de informação à PBH e à BHTrans com a finalidade de “obter informações sobre os seguintes assuntos: a manutenção de placas, semáforos, pinturas de faixas e estacionamentos ocorrem pela mão de obra da própria BHTrans ou por empresas prestadoras de serviços contratadas? Caso o serviço seja terceirizado, requer sejam enviados os respectivos contratos vigentes e que seja informado o custo mensal de contrato”. A autoria: vereador Bráulio Lara. Aprovado por unanimidade.

7) Requerimento de Comissão nº 688/21. Pedido de informação à BHTrans com a finalidade de “solicitar cópia de todos os acordos coletivos de trabalho da empresa BHTrans e do Sindicato dos empregados”. A autoria do vereador Wanderley Porto. Aprovado por unanimidade.

Deu-se início a oitiva com o Senhor Robson José Lessa Carvalho, empresário do Transporte Coletivo de Belo Horizonte.

O presidente disse que, apesar de não estar nas melhores condições de saúde, considerou indispensável participar desta reunião. Elogiou o trabalho de seus pares e destacou o papel fiscalizatório do Legislativo. Disse que Robson Lessa foi chamado à CPI, na condição de investigado, devido à afirmação do ex-presidente da BHTrans, Célio Bouzada, de que as concessionárias do transporte coletivo de Belo Horizonte retiraram os agentes de bordo em atitude retaliativa contra a PBH, pela não concessão de reajuste de tarifa. Abriu a palavra para que as vereadoras e vereadores apresentassem seus questionamentos a Robson Lessa.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou há quanto tempo o investigado atua como empresário no ramo de transporte público. Afirmou que, conforme consulta feita por sua equipe, Robson Lessa é sócio de 27 empresas, além de participar, juntamente com seus irmãos, da sociedade de outras 45 empresas.

Robson Lessa afirmou que a Viação Saritur não opera e nunca operou no sistema de transporte público. Disse que atua no transporte público de Belo Horizonte pela Viação Jardins. Expôs eventos da trajetória de tal viação, citando assinatura de contrato de fretamento com empresas como Fiat, Tecsit e Belgo.

O vereador Gabriel perguntou qual o número de empresas de transporte coletivo em Belo Horizonte de que o investigado é sócio.

Robson Lessa respondeu que seu nome consta nos contratos sociais de diversas empresas, mas é responsável apenas pela Viação Jardins Ltda.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se o investigado está vinculado às viações Praia, Sagrada Família Ônibus S.A e Turilesssa Ltda.

Robson Lessa respondeu que, em 2019, a Saritur fez uma cisão em seus negócios. Afirmou que, apesar de seu nome ainda constar nos contratos, desde 2019 é responsável somente pela Viação Jardins. Disse que, em 2008, respondia pela Turilesssa.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou de quais consórcios as empresas da família do investigado participaram em 2008 e participam atualmente.

Robson Lessa respondeu que, em 2008, a Turilesssa operava o Consórcio Pampulha. Afirmou que, atualmente, sua família possui apenas duas empresas, as quais atuam nos consórcios Pampulha e BH Leste: Viação Jardins e S&M Transportes S.A., respectivamente. Acrescentou que a última delas é mantida pelos

seus irmãos. Disse que outras empresas do grupo, como a Sagrada Família Ônibus S.A. e a Praia Auto Ônibus Ltda., foram desativadas ou passaram por fusões.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou o motivo de algumas empresas do grupo terem sido extintas.

Robson Lessa respondeu que a extinção e a fusão de empresas é uma prática comum e objetiva tornar a administração do negócio mais ágil. Disse que manter muitas empresas é oneroso.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quantos veículos compõem a frota da Viação Jardins. Perguntou também quando ocorreram as fusões mencionadas pelo investigado.

Robson Lessa respondeu que a Viação Jardins possui aproximadamente 96 ônibus. Disse não saber a data exata em que as fusões ocorreram.

O vereador Wanderley Porto perguntou quando e onde o investigado se vacinou contra a covid-19.

Robson Lessa respondeu que se vacinou com o imunizante Oxford/AstraZeneca há aproximadamente 10 dias, em uma unidade do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais - CBMMG.

O vereador Rubão perguntou se o investigado cogitou se vacinar clandestinamente, na garagem da Saritur.

Robson Lessa disse que esse assunto não é objeto da CPI. Afirmou que procurou espontaneamente a Polícia Federal - PF - para esclarecer os fatos, os quais foram amplamente divulgados pela imprensa.

O vereador Braulio Lara perguntou se o investigado entende que "furar a fila" da vacina é moralmente questionável.

Robson Lessa disse que já prestou todos os esclarecimentos sobre esse assunto à PF. Afirmou que a suposta vacina aplicada naquele momento não estava disponível no mercado brasileiro e, portanto, não considera que "furaram fila".

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se o investigado se considera uma pessoa honesta.

Robson Lessa respondeu que é uma pessoa honesta, cuja trajetória de vida é pautada pelo trabalho.

A vereadora Bella Gonçalves lembrou que Robson Lessa admitiu à PF a compra ilegal de doses da vacina contra a covid-19. Perguntou se o investigado se considera acima da lei e acredita que não há punição para pessoas como ele.

Robson Lessa respondeu que esse assunto é responsabilidade da PF. Afirmou que é um cidadão comum e não está acima da lei.

O vereador Gabriel indagou se o investigado acredita que o transporte público de Belo Horizonte atua com um prejuízo mensal de R\$ 70 milhões e, em caso afirmativo, por qual motivo.

Robson Lessa relatou que houve queda significativa do número de passageiros no transporte público do Município. Disse que, em 2008, quando da licitação, o edital previa 430 milhões de passageiros por ano. Informou que hoje transportam, aproximadamente, 192 milhões de pessoas por ano. Observou que isso traz desequilíbrio contratual e, portanto, estão operando com prejuízo.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se o investigado entende que a passagem deveria custar R\$ 6,53, conforme apontado pela Maciel Consultores em 2018.

Robson Lessa respondeu que os dados da auditoria contratada pelo Município comprovam o desequilíbrio do sistema.

O vereador Rubão indagou se o valor de R\$ 4,50 por passagem traz desequilíbrio às concessionárias. Perguntou se os empresários retaliaram a PBH, retirando os agentes de bordo, em razão de não ter sido concedido o reajuste de tarifa.

Robson Lessa respondeu que o sistema não se sustenta por esse valor, em especial durante a pandemia. Afirmou que o relacionamento entre as partes do contrato sempre foi respeitoso.

O vereador Gabriel perguntou ao investigado se Célio Bouzada mentiu à CPI.

Robson Lessa respondeu que a afirmação de Célio Bouzada foi equivocada. Acrescentou que, em momento algum, houve movimento de retaliação à BHTrans, à PBH e à população.

O vereador Braulio Lara perguntou o porquê da retirada dos agentes de bordo.

A vereadora Bella Gonçalves observou que a manutenção dos agentes de bordo é contratual. Perguntou se esses profissionais foram retirados por motivos econômicos.

Robson Lessa respondeu que a retirada dos cobradores objetivou reduzir os custos da prestação do serviço. Afirmou que houve investimento em tecnologia de cobrança automatizada e, hoje, entre 80 e 90% das passagens são pagas por meio

do sistema de bilhetagem eletrônica. Disse que esse sistema é financiado pelas concessionárias e pelos usuários e a manutenção dos cobradores elevaria o valor das passagens. Citou investimentos em conforto para os passageiros, como a instalação de ar-condicionado nos ônibus. Afirmou que não houve demissão dos cobradores, mas apenas não foram realizados novos contratos.

O vereador Professor Claudiney Dulim observou que está prevista em contrato a manutenção dos cobradores. Disse que as afirmações de Célio Bouzada e Robson Lessa são contraditórias e perguntou qual dos dois mentia.

Robson Lessa respondeu que a afirmação de Célio Bouzada foi infeliz. Disse que não houve retaliação. Informou que os cobradores foram reaproveitados em novas funções. Afirmou que, sem o corte de despesas, não poderiam continuar prestando o serviço de transporte público no Município.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se a BHTrans fiscaliza as concessionárias e se os meios utilizados são suficientes para garantir o cumprimento do contrato.

O vereador Gabriel afirmou que é possível concluir, com base nas afirmações feitas por Robson Lessa, que as empresas atuam na ilegalidade, uma vez que a lei e o contrato vigente exigem a presença do agente de bordo.

Robson Lessa afirmou que discorda da afirmação e apontou que não houve reequilíbrio do contrato.

O vereador Gabriel perguntou se os cobradores foram retirados para compensar tal desequilíbrio.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou se o resultado indicado pela auditoria condiz com a realidade do transporte público de Belo Horizonte.

Robson Lessa apontou melhorias feitas nos veículos que não estavam previstas no contrato. Reiterou a necessidade de o contrato ser reequilibrado. Afirmou não ter conhecimento do teor da auditoria realizada.

O vereador Wanderley Porto perguntou se o investigado assistiu ao depoimento de Daniel Marques Couto à CPI.

Robson Lessa afirmou que não.

O vereador Gabriel citou irregularidades verificadas nos documentos que integram o processo de auditoria, como notas fiscais de combustível de outros municípios; variação de preço do combustível, no mesmo estabelecimento, de 60%; apólices de seguro de carros em números divergentes; notas fiscais rasuradas.

Afirmou que a auditoria realizada não tem competência para determinar o valor da tarifa.

O vereador Braulio Lara perguntou se as concessionárias forneceram dados fraudados à auditoria.

Robson Lessa afirmou que não. Disse que, por equívoco, podem ter enviado notas erradas. Observou que, independentemente disso, seria constatado desequilíbrio do contrato.

O vereador Professor Claudiney Dulim indagou por que as empresas apresentaram dados divergentes dos solicitados.

Robson Lessa respondeu que entregou todo o material requisitado.

A vereadora Bella Gonçalves indagou por que as notas fiscais de combustível apresentadas pela Viação Jardins foram entregues por empresa localizada em Montes Claros. Perguntou onde foi entregue o combustível, uma vez que o local não consta nas notas.

Robson Lessa respondeu que a empresa Viação Transnorte está vinculada ao seu grupo empresarial e tem sede em Montes Claros, mas atua também em Belo Horizonte e outros municípios.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se buscar combustível em outro município tem impacto no valor do frete.

O vereador Gabriel perguntou ao investigado se é possível provar o local onde o combustível foi entregue.

Robson Lessa respondeu que o combustível foi entregue na sede da compradora, a Viação Jardins ou a S&M Transporte. Disse que não é sua função analisar os dados da auditoria contratada pelo Município. Afirmou que a Viação Transnorte possui filial em Belo Horizonte.

O vereador Wanderley Porto destacou variação de 435% do valor do aluguel de garagem entre 2008 e 2018.

Robson Lessa afirmou acreditar que a variação do valor tem relação com o número de veículos no local.

O vereador Gabriel solicitou que o investigado justificasse o fato de a empresa, que opera o transporte coletivo em Belo Horizonte, ter adquirido combustível em seu nome e enviado a Montes Claros. Perguntou por que tal nota fiscal foi passada à Maciel Consultores.

Robson Lessa respondeu que a contabilidade, por operar em várias praças, pode ter se equivocado. Disse que a consultoria deve ter desprezado as notas incorretas.

O vereador Gabriel informou que essas notas foram validadas pela auditoria. Afirmou que a BHTrans, que deveria fiscalizar o contrato, também aceitou tais notas. Indagou: se uma nota tão significativa passou, quantas outras não passaram? Observou que o cálculo do custo da passagem deve ser feito a partir de documentação clara e correta e de forma transparente.

O vereador Rubão solicitou ao investigado que justificasse o fato de as empresas Sagrada Família Ônibus S.A. e Viação Jardins terem declarado, para fins de auditoria em 2018, respectivamente, uma frota de 97 veículos e 112 apólices de seguro; e 228 veículos e 246 apólices de seguro.

Robson Lessa respondeu que veículos são retirados de circulação e substituídos por outros, o que gera uma nova apólice.

O vereador Braulio Lara indagou se a família do investigado, enquanto grupo empresarial, também atua fora de Belo Horizonte.

Robson Lessa respondeu que atuam em diversas cidades mineiras, como Uberlândia, Itaúna, entre outras.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou o motivo de o investigado ter se desligado da Saritur.

Robson Lessa respondeu que essa questão é de foro íntimo e familiar.

O vereador Gabriel questionou por que a Saritur utiliza garagens da Turilessa, que integra o Consórcio Pampulha.

Robson Lessa respondeu que o compartilhamento de garagens é aceitável em qualquer administração moderna, pois reduz os custos do sistema.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quem são os sócios da Turilessa e qual a ligação do investigado com eles.

Robson Lessa respondeu que, no contrato social da empresa, constam a Saritur e, como diretores, Robson, Rômulo, Roberto e Rubens.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão indagou: se o investigado participou da Concorrência nº 131/08, que gerou o contrato de serviço da prestação de transporte público no Município; em caso afirmativo, como se deu a participação; se o investigado já havia prestado algum serviço público à PBH antes de 2008.

Robson Lessa afirmou que participou da concorrência mencionada por meio da Turilessa, pelo Consórcio Pampulha. Informou que, antes de 2008, a Turilessa já operava o transporte coletivo em Belo Horizonte.

O vereador Braulio Lara perguntou se o investigado entende que a concorrência de 2008 ocorreu dentro da legalidade, respeitando os princípios da administração pública e a lei de licitações.

Robson Lessa respondeu afirmativamente. Disse que todas as exigências do edital foram cumpridas por sua empresa.

O vereador Gabriel afirmou que o nome do investigado consta nos seguintes consórcios realizados em 2008: S&M Transportes, Sagrada Família Ônibus S.A. e ViaSul Transportes Coletivos Ltda., pelo Consórcio BH Leste; e Viação Jardins e Praia Auto Ônibus, pelo Consórcio Pampulha.

Robson Lessa afirmou que em 2008 era sócio apenas da Turilessa.

O vereador Rubão perguntou ao investigado quem elaborou as propostas técnicas das empresas de que ele participa.

Robson Lessa respondeu que essas propostas foram elaboradas dentro das garagens das empresas. Afirmou que não contratou ninguém para fazê-las. Disse acreditar que a elaboração era liderada pela Milênio Transportes.

O vereador Braulio Lara perguntou se o investigado se referiu às empresas do grupo que ele integra ou às demais empresas que participaram da licitação.

Robson Lessa declarou que a Milênio Transportes liderou o grupo. Disse que cada empresa elaborou sua proposta e entregou à Milênio Transportes, para que fosse dada continuidade ao processo.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se é comum que, em licitações, empresas concorrentes partilhem informações, forma de operação e pessoal para elaboração de propostas técnicas.

Robson Lessa respondeu que consórcios concorrentes não partilham essas informações. Disse que se referiu anteriormente às empresas que integravam o Consórcio Pampulha.

A vereadora Bella Gonçalves observou que a concorrência aconteceu de maneira célere, tendo sido finalizada em quatro meses, sem nenhum tipo de impugnação. Perguntou ao investigado se esse trâmite é comum em concorrências públicas dessa importância.

Robson Lessa respondeu que entregou sua proposta e cumpriu suas obrigações. Disse que o processo passou pelo crivo do Ministério Público de Minas Gerais - MPMG. Declarou não ter nenhuma crítica ao processo.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a família do investigado é sócia de distintos consórcios. Perguntou como as propostas foram elaboradas separadamente.

Robson Lessa respondeu que participou da licitação somente pela Turilessa, no Consórcio Pampulha.

O vereador Gabriel informou que a CPI passaria à apresentação de um conjunto de documentos que constam de inquérito do MPMG e do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais - TCE/MG.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão relatou que, nas propostas vencedoras, foram encontrados textos com estrutura e formatação semelhantes e segmentos idênticos. Indagou se isso poderia configurar fraude à concorrência.

O vereador Rubão observou que as certidões civis e de Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS - das empresas, pertencentes a consórcios diferentes, foram emitidas seguindo uma sequência temporal. Solicitou ao investigado que justificasse o ocorrido. Afirmou que análises dos arquivos fornecidos à comissão de licitação revelam que uma pessoa foi responsável por salvar as planilhas de todos os consórcios. Perguntou se o investigado sabe quem foi essa pessoa.

Robson Lessa afirmou não saber. Observou que o edital é um só e, por isso, haverá coincidências.

O vereador Braulio Lara informou que todos os arquivos foram salvos por uma pessoa chamada Renata e perguntou se o investigado a conhece. Perguntou qual a atuação de Renata frente às propostas dos consórcios BH Leste e Pampulha.

Robson Lessa respondeu que não a conhece.

O vereador Professor Claudiney Dulim observou que as planilhas foram salvas em duas datas: 21 e 24/5/08, com diferença de poucos minutos entre elas. Indagou se isso seria mais uma coincidência.

Às 12 horas, o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

O vereador Gabriel afirmou que a mesma pessoa - Renata - foi responsável por salvar todos os documentos de todos os consórcios vencedores. Observou que todas as planilhas foram salvas em duas datas, 21 e 24/5/08, com diferença de alguns minutos entre elas. Questionou se seria apenas coincidência.

Robson Lessa afirmou não ter conhecimento do exposto e destacou que a investigação foi arquivada pelo MPMG.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que os documentos apresentados apontam para a hipótese de uma entidade ou pessoa ter feito a parte técnica do trabalho para todas as empresas concorrentes. Perguntou a opinião do investigado sobre tal apontamento.

Robson Lessa respondeu que não conhece Renata. Afirmou que participou de maneira legal do Consórcio Pampulha. Afirmou também que não contratou empresa para confecção da proposta do certame, tendo esse documento sido elaborado na garagem de sua empresa.

O vereador Gabriel afirmou que todas as planilhas seguem padrão estrutural muito similar e possuem as mesmas particularidades. Acrescentou que a mesma semelhança é encontrada nas cartas de apresentação de proposta de consórcios distintos, as quais foram exibidas no telão.

Robson Lessa respondeu que essa semelhança é esperada, pois existia um padrão a ser cumprido no edital.

O vereador Gabriel afirmou que nos documentos há erros gramaticais, de digitação, de tabelamento, de espaçamento, entre outros, idênticos. Perguntou se o investigado conhece Renata.

Robson Lessa respondeu que não conhece tal pessoa. Disse que as especificações da proposta técnica são as mesmas para toda a cidade.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão afirmou que há indícios de que todas as propostas foram elaboradas por uma única pessoa, ou entidade, ou de que os empresários trocaram informações. Observou que as duas hipóteses configuram fraude no processo de concorrência.

Robson Lessa afirmou não ter conhecimento dessa situação. Acrescentou que sua empresa participou do Consórcio Pampulha de maneira idônea.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou ao investigado o nome de quem protocolou as propostas de sua da empresa.

Robson Lessa disse que não sabia responder.

O vereador Gabriel afirmou que, diante dos fatos apresentados, Belo Horizonte pode estar, desde 2008, sendo lesada por um grupo de empresários que se uniu para fraudar a licitação.

O vereador Wanderley Porto informou que a autenticação das propostas vencedoras foi feita pelo mesmo cartório e ocorreu de forma sequencial. Perguntou ao investigado quem levou ao cartório as propostas dos consórcios em que ele atuava.

O vereador Gabriel informou que, em 23/5/08, entre 10h42min e 10h45min, todos os consórcios vencedores tiveram suas propostas carimbadas pelo mesmo cartório. Perguntou se o investigado acredita que isso seja apenas coincidência.

Robson Lessa respondeu que cartório presta um serviço público e afirmou que não tem conhecimento desse trâmite.

A vereadora Bella Gonçalves indagou quem levou ao cartório as propostas dos consórcios que o investigado opera.

Robson Lessa respondeu não que se lembra, mas essa informação pode ser verificada. Afirmou que os vencedores não eram concorrentes entre si, pois disputaram lotes diferentes da licitação.

O vereador Gabriel perguntou se o investigado acha plausível que todos os vencedores do consórcio tenham ido ao mesmo cartório no mesmo momento.

Robson Lessa afirmou que sua proposta foi feita na garagem de sua empresa e enviada à empresa líder do consórcio, que tomou as demais providências necessárias.

O vereador Rubão perguntou se o investigado afirma que a Concorrência nº 131/08 obedeceu ao caráter competitivo do certame e à manutenção do sigilo da proposta.

Robson Lessa respondeu afirmativamente.

O vereador Bráulio Lara disse não considerar razoável que todos os participantes da licitação, em condições plenas e absolutas de independência e gestão empresarial, conseguissem, por coincidência, apresentar propostas com tantas semelhanças e simultaneidades. Afirmou que isso leva a crer que uma mesma pessoa ou entidade foi responsável por preparar e consolidar a documentação de todas as empresas que participaram do certame. Perguntou ao investigado quem foi essa pessoa.

Robson Lessa respondeu que os fatos narrados não ocorreram em sua empresa nem em seu consórcio.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se o investigado conhece André Luiz de Oliveira Barra, sócio-administrador da Tecnotran Engenheiros Consultores.

Robson Lessa respondeu afirmativamente.

O vereador Gabriel indagou se o investigado sabe que André Luiz de Oliveira Barra é sócio-administrador da Tecnotran Engenheiros Consultores.

Robson Lessa respondeu que sabe que André Luiz de Oliveira Barra possui uma empresa, mas não tem conhecimento sobre ela.

O vereador Gabriel perguntou se o investigado sabe que Daniel Marques Couto, ouvido nesta CPI anteriormente, atuou como sócio de André Luiz de Oliveira Barra na Tecnotran Engenheiros Consultores.

Robson Lessa afirmou não ter conhecimento do exposto.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se o investigado conhece Renata Avelar Barra Righi, filha de André Luiz de Oliveira Barra.

Robson Lessa respondeu que não a conhece.

O vereador Gabriel afirmou que, segundo notícia de fato recebida no MPMG, a empresa Tecnotran Engenheiros Consultores foi contratada para elaborar as propostas de todas as empresas e consórcios participantes da licitação, inclusive das que saíram derrotadas. Observou que essa situação configura cartel e faz com que o contrato vigente seja uma "mutreta". Relatou que, em planilha da concorrente Via Urbana, a qual não venceu o certame, embora haja sócios de outras empresas vencedoras, encontraram o registro de abas que possuem informações comprobatórias do envolvimento direto da Tecnotran na licitação. Informou que Renata Avelar Barra Righi é engenheira técnica da Tecnotran, com formação em Engenharia Civil, especialização em Transporte Urbano e mestrado em Geotecnia e Transporte na área de Concentração em Transportes. Comunicou que Renata Avelar Barra Righi será convocada por esta CPI, na condição de investigada, porque foi a responsável por "rasgar" um processo de licitação, cujos contratos têm a duração de 20 anos e o valor de R\$ 20 bilhões, e agiu para garantir um conluio. Perguntou se o investigado acredita que a licitação ocorreu de forma legal e moral.

Robson Lessa respondeu que não tem conhecimento dos documentos apresentados e, portanto, não pode se pronunciar sobre eles. Afirmou que o procedimento de que participou foi totalmente correto.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou qual a ligação entre as empresas Sagrada Família Ônibus S.A., S&M Transportes, Viasul, Viação Jardins e Turilessa. Indagou se todas são empresas da família Lessa.

Robson Lessa afirmou que, em 2008, apenas a Turilessa pertencia à família Lessa. Disse que, posteriormente, houve a incorporação de outras empresas, feita de forma legal e transparente.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão observou que várias empresas que participaram da licitação possuem sócios em comum ou a mesma composição societária.

O vereador Wanderley Porto perguntou ao investigado se houve simulação de competição na Concorrência nº 131/08.

Robson Lessa respondeu que não houve.

O vereador Rubão afirmou que há indícios de que os empresários sabiam que lograriam êxito na concorrência antes mesmo da abertura do processo licitatório. Indagou se o investigado confirma que isso aconteceu.

Robson Lessa respondeu que não confirma. Afirmou que participou da licitação rigorosamente conforme o edital.

O vereador Braulio Lara perguntou se, à época da concorrência, houve questionamento da BHTrans, ou de algum órgão público, sobre as evidências apresentadas nesta reunião.

Robson Lessa respondeu que o contrato já tinha sido objeto de inquérito arquivado pelo MPMG.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se o investigado entende que a comissão de licitação nomeada pela Portaria nº 4.714/08 fiscalizou o processo licitatório de maneira adequada, sem apontar nenhuma irregularidade.

Robson Lessa respondeu que não se lembra de ter sido apontada nenhuma irregularidade.

A vereadora Bella Gonçalves indagou se o investigado teria se encontrado em 2008 com o então prefeito, Fernando Pimentel.

O vereador Gabriel perguntou se o investigado sabe de medidas editadas por Fernando Pimentel, durante seus mandatos de prefeito e governador, em favor dos empresários do transporte público.

Robson Lessa respondeu não aos dois questionamentos anteriores.

O vereador Gabriel indagou se o investigado se lembra de que o procurador que deveria ter investigado a forma de realização do contrato, Marco Rezende, criou uma empresa de consultoria, à qual os empresários de ônibus pagaram R\$ 500 mil.

Robson Lessa afirmou que não tem conhecimento do exposto.

O vereador Gabriel perguntou se o investigado se lembra de que Célio Bouzada foi presidente da BHTrans de 2017 a 2020.

Robson Lessa respondeu afirmativamente.

O vereador Gabriel perguntou se o investigado tem conhecimento de que Célio Bouzada ministrou um curso, na Universidade Fumec, criado e remunerado pelos empresários do transporte público.

Robson Lessa afirmou que não tem conhecimento do exposto.

O vereador Gabriel afirmou que a auditoria feita em 2017/2018 é uma farsa e o contrato firmado em 2008 se caracteriza como cartel. Agradeceu a participação de Robson Lessa. Afirmou que a CPI atua para fiscalizar um serviço que não é bom nem decente e destacou a necessidade de encerrar o contrato de 2008.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h48m.

#### **4.10. DA 12ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima segunda reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 30 de junho de 2021, com início às 9h46m, no plenário Helvécio Arantes. 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, Bráulio Lara, Wanderley Porto, Rubão e Professor Claudiney Dulim.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 713/21. Pedido de informação à Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans - com a finalidade de "obter informações sobre o quantitativo de funcionários da empresa BHTRANS que está cedido ao sindicato, com detalhamento de quais são, e a quanto tempo foram cedidos, sua respectiva atribuição e frequência, bem como sua remuneração". Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 717/21. Realização de reunião com convidado com a finalidade de "convidar para prestar informações o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Assessoramento, Pesquisa, Perícias,

Informações e Congêneres de Minas Gerais, SINTAPPI - MG, Emanuel Bonfante Demaria Junior”, em 28/7/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade pela comissão.

3) Requerimento de Comissão nº 718/21. Realização de oitiva com a finalidade de “intimar Renata Avelar Barra Righi, engenheira técnica da empresa TECNOTRANS Engenheiros Consultores, para prestar depoimento a esta comissão, pessoalmente, na condição de testemunha”, em 4/8/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade pela comissão.

4) Requerimento de Comissão nº 719/21. Realização de oitiva com a finalidade de “intimar André Luiz de Oliveira Barra, sócio-administrador da empresa TECNOTRANS Engenheiros Consultores, para prestar depoimento a esta comissão, pessoalmente, na condição de testemunha”, em 11/8/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel. Aprovado, por unanimidade pela comissão.

5) Requerimento de Comissão nº 720/21. Pedido de informação à BHTrans com a finalidade de “obter as seguintes informações: o contrato da BHTrans com a empresa TACOM-Soluções em Mobilidade; detalhamento do trabalho que a empresa realiza junto à BHTrans; descrição de qual a função do Sr. Paulo Celso Dantas Carneiro, superintendente técnico da TACOM, no contrato firmado”. Autoria: vereador Gabriel. Aprovado, por unanimidade pela comissão.

6) Requerimento de Comissão nº 721/21. Envio de ofício à Presidência da Câmara Municipal de Belo Horizonte com a finalidade de “solicitar à Câmara Municipal de Belo Horizonte a abertura de um canal para o recebimento de denúncias anônimas pela Comissão”. Autoria: vereador Gabriel. Aprovado, por unanimidade pela comissão.

7) Requerimento de Comissão nº 724/21. Reunião com convidado com a finalidade de “convidar para prestar informações o representante da Associação dos Empresários em Transporte Suplementares e Similares do Estado de Minas Gerais”. Autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado, por unanimidade pela comissão. A Comissão deliberou por receber o convidado às 11h30min, do dia 21/7/21, no Plenário Helvécio Arantes.

8) Requerimento de Comissão nº 725/21. Solicitação de juntada de documentos direcionada ao presidente da comissão, vereador Gabriel, com a finalidade de “solicitar a juntada de dois ofícios da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte, BHTRANS-DPR / CMBH Nº 298/2021 e BHTRANS-DPR / CMBH Nº 299/2021, em resposta ao Requerimento de Comissão 557/2021, contendo: Dois CDs com parte da documentação requisitada pelo Vereador Reinaldo Gomes, relator desta CPI, no Requerimento supramencionado; e pedido de dilação de prazo, para a entrega dos itens I.1, II.4, II.8, II.13, III.4, III.7, III.8, III.9”. Autoria: vereador Gabriel. Aprovado, por unanimidade pela comissão.

Foram definidos os seguintes horários para realização das oitivas previstas no Requerimento de Comissão nº 660/21, de autoria da vereadora Bella Gonçalves: dia 21/7/21, às 9h30min a oitiva de Jefferson Luiz Gazolla Palhares e às 10h30min a oitiva de Maurício dos Reis.

Deu-se início a oitiva com o Senhor Roberto José Carvalho, empresário do Transporte Coletivo de Belo Horizonte, acompanhado de seu advogado Leonardo Bandeira.

Leonardo Bandeira informou que orientou seu cliente, Roberto José Carvalho, a exercer seu direito de permanecer em silêncio nos questionamentos dirigidos a ele por esta comissão e lembrou que o depoente foi intimado a comparecer na condição de investigado. Disse ser esta uma decisão técnica da defesa.

Às 10h12min o presidente suspendeu a reunião por cinco minutos.

Às 10h17min o presidente reabriu os trabalhos e disse reconhecer e respeitar a decisão do depoente de permanecer em silêncio. Informou que será realizada uma reunião extraordinária da comissão para aprovar um requerimento de comissão convocando Roberto José Carvalho a comparecer novamente nesta comissão na condição de testemunha, ocasião em que não poderá permanecer em silêncio. Complementou que, em caso de não participação do convocado, poderá ser determinada a sua condução coercitiva e, em caso de desacato a qualquer membro desta comissão, poderá ser decretada a sua prisão.

Em seguida, os vereadores formularam os seguintes questionamentos ao investigado: 1) A quanto tempo o senhor atua como empresário no ramo de transporte público?; 2) O senhor participa de quais empresas que atuam no transporte coletivo em Belo Horizonte?; 3) O senhor é sócio em mais de uma delas?; 4) O senhor foi preso recentemente? Qual fato ocasionou a prisão? Não discuto aqui

a sua legalidade e sim o fato em si; 5) Das 40 empresas que atuam no transporte coletivo urbano de Belo Horizonte, em quantas há participação de familiares do senhor até o terceiro grau?; 6) Quais empresas em que o senhor é sócio participaram da Concorrência Pública 131/08? Para quem desconhece, esta concorrência é a que gerou o contrato de prestação de serviço de ônibus da capital; 7) A empresa do senhor concorreu em quais RTS (lotes)? O consórcio que integra a sua empresa venceu a licitação?; 8) Dos consórcios dos quais o senhor faz parte, quem foi o responsável por elaborar as propostas?; 9) O senhor sabe quem foi o responsável por elaborar as propostas dos outros consórcios?; 10) O Sr. Robson Lessa, em depoimento na semana passada, afirmou que todas as propostas foram elaboradas na garagem de suas respectivas empresas. O senhor confirma essa afirmação?; 11) Ainda que haja vedação expressa no edital de 2008, por se tratar de concorrência pública de licitação, é comum as empresas concorrentes partilharem informações, modus operandi, bem como pessoal para elaboração das propostas técnicas?; 12) O senhor já participou de muitas licitações neste ramo?; 13) A concorrência ocorreu de forma extremamente célere, em menos de 4 meses já tínhamos os consórcios vencedores, sem qualquer tipo de impugnação a concorrência. Isto é algo comum em concorrências públicas dessa importância, que passa da casa dos bilhões de reais anuais?; 14) Em análise das propostas vencedoras, inclusive do Consórcio Dom Pedro II, do qual o senhor faz parte, encontramos textos com estruturas e formatação idênticos. É comum que empresas apresentem documentos iguais?; 15) Em análise das emissões das certidões civis do Tribunal de Justiça de Minas Gerais - TJMG, bem como das certidões do fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS, temos que elas foram emitidas seguindo uma sequência temporal, inclusive, com curtos intervalos de tempo ou até no mesmo horário. Existia um representante de cada uma das empresas no TJMG e nos cartórios neste dia?; 16) A análise das propriedades dos arquivos fornecidos à comissão de licitação revela indícios claros de fraude. Notamos que a mesma pessoa foi responsável por salvar todas as planilhas de todos os consórcios. O senhor tem conhecimento de quem salvou as propostas?; 17) Essa pessoa se chama Renata Avelar Barra Righi, inclusive, como mostrado, foi responsável pelo seu consórcio. O senhor a conhece pessoalmente?; 18) Além disso, todas as planilhas foram salvas em apenas duas datas, 21/5/08 e 24/5/08, com diferença de alguns minutos entre elas. Como o senhor explica isso?; 19) Apontamos mais

algumas semelhanças. Há planilhas com nomeação idêntica entre todos os concorrentes e documentos com os mesmos erros de digitação, repetidos por todos os concorrentes. O senhor poderia nos esclarecer?; 20) Apontamos que autenticação dos documentos perante o Cartório do 8º Ofício de Notas de Belo Horizonte ocorreu de forma sequencial. Quem foi o responsável por fazer essa autenticação no consórcio em que o senhor atua?; 21) O senhor conhece o Sr. André Luiz de Oliveira Barra, sócio administrador da Tecnotran Engenheiros Consultores?; 22) A Tecnotran presta ou prestava serviço para as empresas de que o senhor é sócio?; 23) O senhor tem ciência de que a Srª Renata é filha do Sr. André Barra e que foi responsável, como vimos nas telas de salvamento, pelo dimensionamento de propostas de três dos quatro consórcios vencedores, inclusive do consórcio da Rodopass, empresa de propriedade do senhor. O senhor pode afirmar que a senhora Renata não elaborou as propostas?; 24) Os senhores simularam uma competição na Concorrência Pública nº 131/08?; 25) Na época da concorrência, apresentados os documentos, foi feita alguma observação ou questionamento pela BHTrans ou qualquer outro órgão público ligado a esta licitação?; 26) Sobre a licitação, o senhor tem conhecimento que na Concorrência Pública nº 131/08, era expresso no edital a vedação da concorrência entre empresas com identidade de sócios?; 27) Qual a relação do senhor com a empresa Valadarense?

A todas essas perguntas o depoente respondeu com a afirmação de que, por orientação de seu advogado, permaneceria em silêncio.

O presidente efetuou a leitura de trecho do depoimento dado pelo depoente à Polícia Federal, em 31/5/16, no qual ele declarou que, na prática, sempre foi o administrador da empresa sozinho. Afirmou que essa situação indica que os demais sócios da empresa eram apenas de fachada e que o depoente era o verdadeiro proprietário da empresa.

Foram feitas as seguintes perguntas ao depoente: 28) Qual foi a empresa que perdeu a concorrência do RTS4, no qual o Consórcio Dom Pedro II foi o vencedor, consórcio do qual a Rodopass integra? O senhor concorreu com o senhor mesmo?; 29) Qual é a relação do senhor com a empresa Trancid, que foi derrotada nos RTS 1, 2 e 3, pertencentes ao Consórcio Via Urbana?; 30) Por que seu CPF está associado ao certificado digital tanto da Rodopass quanto da Trancid, inclusive com a mesma senha?; 31) A retirada do edital da concorrência em questão, consiste,

segundo o item 6.1 do edital, no pagamento do valor de R\$50,00 para retirada, referente a custos operacionais. Na evidência nº 12 do lacre nº 0002299, durante a operação Mar de Lama, analisando os documentos apreendidos no seu computador e de suas empresas, foi localizado uma planilha de despesas do senhor e de seus familiares. Por que as planilhas da contabilidade demonstram que o senhor pagou pela retirada dos editais da Trancid e Valadarense, duas empresas que perderam o consórcio? O pagamento foi realizado no dia 31 de março de 2008. Por que o senhor pagou pelo edital e reconhecimento de firma das duas empresas perdedoras?; 32) Na operação Mar de Lama, foram encontradas planilhas de controle administrativo comum entre as empresas Rodopass, Valadarense, Urca e Carneirinhos. O senhor é capaz de afirmar que não pratica o controle de nenhuma dessas empresas?; 33) Existe confusão patrimonial entre a Valadarense e a Rodopass?; 34) Por que o procedimento financeiro da Valadarense cita a necessidade de separar mercadorias que chegaram diretamente em Governador Valadares sem passar pela Rodopass? A Rodopass adquire insumos em nome próprio e determina a entrega em Valadares para inflar os custos do transporte público de Belo Horizonte? Há contabilidade paralela?; 35) Por que a Rodopass solicitou demandas no processo de licitação em nome de concorrentes? Por que a empresa fez o pedido de devolução de envelope referente a documentação de habilitação em nome do consórcio Via Urbana, derrotado na concorrência?; 36) O senhor confirma que atuou como diretor da empresa Valadarense entre março de 2007 e julho de 2008, período que compreendeu a concorrência para concessão do transporte público?; 37) Da mesma forma, há documentos do Banco Mercedes, com o senhor como decisor das empresas Rodopass e Valadarense. O senhor concorreu contra uma empresa de sua propriedade?

A todas essas perguntas o depoente respondeu com a afirmação de que, por orientação de seu advogado, permaneceria em silêncio.

Às 10h40min o presidente suspendeu a reunião por cinco minutos.

Às 10h47min o presidente reabriu a reunião e solicitou a exibição de vídeo.

O presidente disse que a pessoa que parece no vídeo contando dinheiro é o presidente do sindicato dos motoristas e trocadores de Valadares. Questionou o porquê de tanto dinheiro. Afirmou que quem aparece no vídeo é Roberto José Carvalho e questionou se o investigado reconheceria a sua filha nas imagens. Indagou como se pode confiar na integridade de um empresário que paga propina.

O vereador Bráulio Lara disse que o vídeo é chocante.

Em seguida foram feitas as seguintes perguntas ao investigado: 38) Vou citar uma lista de nomes e quero que o senhor nos diga se conhece e se a pessoa ocupa alguma função em alguma de suas empresas e em qual delas. Estes nomes serão importantes no seguimento da apuração de fraudes na licitação: Fernando Aguiar Carvalho; Romeu Aguiar Carvalho; Eneide Carvalho Santos; Renato César de Carvalho; Cira Campos Carvalho; Juliana Campos Carvalho; Ana Paula Campos Carvalho; 39) Todas essas pessoas são da sua família?; 40) Como o senhor explica a evidência nº 30 do lacre nº 0002299, uma planilha de composição do grupo empresarial Carvalho, em que figuram vários desses nomes e o percentual de participação em diversas empresas, ressaltando a Rodopass, a Urca e a Carneirinhos, todas as três prestando serviço de transporte coletivo em Belo Horizonte, como também da Tracid e Valadarense, que coincidentemente, perderam o edital de concorrência; 41) Não há explicação porque não há concorrência entre empresas controladas por uma pessoa, que é o senhor. O senhor tem participação nas empresas, tanto as que ganharam quanto as que perderam?; 42) O senhor tem conhecimento da atuação de comando da Sr<sup>a</sup> Juliana Carvalho, entre as empresas Urca (que integra o mesmo consórcio da Rodopass), Primor e Valadarense?; 43) A Sr<sup>a</sup> Juliana, conversa com o senhor ou faz a intermediação de assuntos referentes à empresa Valadarense? Lembrando que é a empresa derrotada no certame que a Rodopass venceu; 44) Relembrando a Sr<sup>a</sup> Ana Paula Carvalho, ela é funcionária de qual empresa? Qual seu cargo na Rodopass?; 45) O senhor tem ciência de que Ana Paula Carvalho resolve as questões diárias da empresa Valadarense?; 46) O documento mostrado deixa claro que a senhora Ana Paula tem poder de decisão dentro da empresa Valadarense. Como o senhor justifica que a senhora Ana Paula trabalhe tanto para a empresa vencedora como para a perdedora, que concorreram pelo mesmo lote, qual seja, RTS 04?; 46) Essas provas demonstram que o senhor tem total controle da Rodopass e da Valadarense, que concorreram no mesmo lote, sendo uma vencedora e uma perdedora. Restando isso demonstrado, é nosso papel entender qual o impacto além da clara fraude na licitação, desse compartilhamento de gastos entre as empresas para o transporte coletivo de Belo Horizonte e como impactam no valor da tarifa; 47) Onde fica a garagem da Rodopass em Belo Horizonte? 48) Existe controle de abastecimento dos veículos na Rodopass?; 49) Como o senhor explica que no relatório gerencial de

junho de 2013 da Valadarensense conste o abastecimento de veículos da empresa Rodopass? Esse gasto foi repassado como custo do transporte da capital?; 50) O senhor pode explicar para esta comissão o que são as reuniões de jovens periodicamente realizadas, coincidentemente dos herdeiros das empresas de transporte coletivo?

A todas essas perguntas o depoente respondeu com a afirmação de que, por orientação de seu advogado, permaneceria em silêncio.

O presidente comentou sobre o conteúdo das reuniões realizadas com os herdeiros, as quais continham menção à necessidade de eles se aproximarem de pessoas com influência, como filhos de políticos e de juízes.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão lembrou que o reajuste médio do trabalhador brasileiro não chega a 7%. Afirmou que as planilhas apresentadas para a BHTrans foram superfaturadas em relação as planilhas gerenciais da empresa.

O presidente indagou se essas irregularidades verificadas em Valadares se repetem em Belo Horizonte e em outras localidades do Estado. Considerou que essa é uma situação de máfia. Afirmou que Daniel Couto Marques estava na diretoria da BHTrans por indicação da CMBH e, em especial, de um grupo de vereadores. Destacou como importante o voto consciente, que estaria permitindo a esta comissão demonstrar a existência de uma máfia do transporte em Minas Gerais. Disse que os vereadores que colocaram Daniel Couto Marques na BHTrans foram capitaneados pelo ex-vereador cassado Wellington Magalhães. Agradeceu à imprensa e à população que coloca fé nesta Casa. Disse que a caixa preta da BHTrans guarda crimes e que a população de Belo Horizonte merece mais.

A vereadora Bella Gonçalves indagou como investigações com relação aos documentos apresentados não foram levadas adiante pelo Ministério Público e questionou o porquê da conivência dos órgãos judiciais com essas irregularidades.

O vereador Bráulio Lara disse que o trabalho está apenas começando e que existe uma máfia muito maior.

O presidente prorrogou a duração da reunião por mais uma hora.

Em seguida, foram feitas as seguintes perguntas ao depoente: 52) Quem é a Sr<sup>a</sup> Cira? Em qual empresa ela trabalha? Rodopass ou Valadarensense?; 53) Na evidência nº 30 do lacre nº 0002299, demonstra o registro em ata de reunião periódica que a Sr<sup>a</sup> Cira determinou o aumento fictício da quilometragem da Rodopass. Quem é responsável por fiscalizar os dados de quilometragem enviados?

Quem é responsável por conferir se a quilometragem informada é a mesma quilometragem rodada?; 54) A Sr<sup>a</sup> Cira teve registrado em ata os seguintes trechos que evidenciam fraude quanto ao número de pessoal das empresas, inchando o total de despesas com pessoal da Rodopass. O senhor tem conhecimento disso?; 55) O senhor está alocando funcionários da empresa que perdeu na empresa que ganhou? Porque a Rodopass está custeando despesas de salários da empresa derrotada na licitação? Belo Horizonte está pagando o salário dos seus funcionários em Valadares?; 56) O senhor tem ciência de que as planilhas apreendidas na Rodopass durante a operação Mar de Lama evidenciam o registro de pagamentos pela Rodopass da empresa Valadarense?; 57) Onde é a sede da empresa Rodopass aqui em Belo Horizonte?; 58) Só para fortalecer o arcabouço de provas, queremos demonstrar com o que as assinaturas digitais dos funcionários da Valadarense estão localizadas no endereço da Rodopass; 59) Nenhuma pessoa da comissão de licitação solicitou nenhum tipo de informação à Rodopass e a Valadarense? Sobre a confusão de sócios entre empresas concorrentes? Nada disso foi levantado?; 60) Não vamos ficar mostrando todos os documentos da vinculação da Rodopass e a Valadarense, seja em relação a funcionários, seja insumos, seja o compartilhamento de aeronave documentado, pois não daria tempo. É obvio que isso impacta no preço da passagem de Belo Horizonte, pois está demonstrado que os custos informados estão todos misturados, pelo menos na contabilidade oficial enviada, pois a contabilidade das empresas encontrada nos computadores do senhor faz menção a centavos; 61) A Rodopass pagou pelo aluguel do Mix Garden o valor de 45 mil reais para o casamento da Sr<sup>a</sup> Ana Paula Carvalho? A nota foi faturada para o endereço da Rodopass. O aluguel desse salão entrou no cálculo da passagem de Belo Horizonte?; 62) Você considera o valor de R\$2.267.788,46 (dois milhões, duzentos e sessenta e sete mil, setecentos e oitenta e oito reais) um valor elevado?; 63) Na evidência nº 19 do lacre nº 0002299, originado da apreensão de computadores das suas empresas, na operação Mar de Lama, demonstrando planilha de contabilidade de despesas pessoais do senhor, dos seus familiares, das empresas ligadas à família Carvalho, apresentaram despesas no ano de 2007 e 2008 para o pagamento de escola exatamente nesse valor. O senhor reconhece este gasto?; 64) O senhor tem conhecimento de alguma escola cuja mensalidade passa de mais de 2 milhões em 2 anos? E por que nesta mesma planilha estavam outros gastos pessoais do senhor?; 65) Continuando nesse assunto, o pagamento desta escola varia, pois a

Escola V custava 32 mil e a Escola O, 15 mil, no mês de junho. A Escola EB, 15 mil. Em 2008 teve o pagamento adiantado de uma escola, de 2009, no valor de 200 mil. Em novembro de 2008, escola de 100 mil. O senhor trabalha também no ramo de educação?; 66) Todas as informações que estamos trazendo aqui, são públicas e constantes dos inquéritos civis nºs 001.2019.066 e 048.2017.118, ambos do Ministério Público de Contas. Os documentos aqui apresentados foram apreendidos em 2016 na operação Mar de Lama, que teve seu início em 2016. Nada do que está sendo apresentado aqui está sob sigilo de Justiça, até porque o material que temos é cópia do original. As informações que o senhor tem apresentado não são suficientes para responder os questionamentos que a CPI está lhe fazendo, e já estamos com 75 perguntas; 67) Focando no valor da tarifa de Belo Horizonte, que é altíssima, o senhor é o proprietário da empresa Veloc, locadora de veículos?; 68) A Rodopass tem contrato com a Veloc?; 69) Queremos que o senhor explique essa planilha. Por que existe uma contabilidade dos impostos com a locação e sem a locação?; 70) O senhor informou, na auditoria, o uso de automóveis da Veloc pela Rodopass? Foi-lhe questionado isso?; 71) O senhor usa a Veloc para alugar ônibus de propriedade da Rodopass e simular um aumento de custo do transporte na capital? Há reflexo dessa contabilidade paralela para realizar um abatimento fictício de imposto?; 72) Está registrado em ata uma fala da Cira, para providenciar, “para que inicie o processo de transferência da Rodopass para a Veloc e posteriormente o aluguel dos mesmos”; 73) Nós já nos alongamos demais, queremos lhe mostrar que, no documento nº 50, no mesmo lacre nº 0002299, há demonstrativo do pagamento de despesas da Veloc pela Rodopass. Isso em 2015, com o contrato vigente e com a primeira revisão tarifária realizada. Como o senhor aluga ônibus de empresa da sua propriedade?; 74) No relatório gerencial da Valadarense, os custos informados à Prefeitura de Governador Valadares para composição tarifária e sua justificação, a sua empresa enviou uma planilha de cálculo tarifário completamente diferente do relatório gerencial constante nos computadores apreendidos na empresa, e apontam um superfaturamento de 98% no valor do combustível utilizado, 773% no valor do lubrificante em 2011 e 1.830% no valor dos lubrificantes em 2013. O senhor também superfaturou os custos da Rodopass, tal como na Valadarense, para tentar justificar um desnecessário aumento da tarifa aqui em Belo Horizonte?; 75) Sobre André Barra, dono da empresa TecnoTRAN, responsável por forjar a licitação de 2018, o senhor se considera amigo íntimo dele?; 76) Falamos disso, pois o Sr. André Barra

viajou em um voo de ida e volta na companhia do Sr. André e da Sr<sup>a</sup> Juliana, em março de 2013, saindo da Pampulha com destino a Governador Valadares; 77) O senhor já realizou algum pagamento não contabilizado ao Sr. André Barra ou à filha, Renata Barra?; 78) Quem paga pelos serviços prestados pelo Sr. André?; 79) O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - Setra-BH teve algum envolvimento nas propostas ou alguma outra participação na licitação de 2008?; 20) O Setra-BH já pagou por serviços da Tecnotran na empresa Rodopass?; 81) O senhor tinha informações privilegiadas sobre a fiscalização dos veículos pela BHTrans? O senhor nunca recebeu nenhuma informação do Setra-BH sobre as linhas que seriam fiscalizadas pela BHTrans?; 82) O senhor já esteve com o Sr. Fernando Pimentel, prefeito de Belo Horizonte à época dos fatos?; 83) Qual a sua relação com ele?; 84) O senhor foi agraciado com a Medalha JK? Quem lhe concedeu essa honraria? Ressalto que até no evento de atribuição da medalha, consta que o senhor é dono da Valadareense; 85) O senhor já fez alguma doação para campanha política em benefício do senhor Fernando Damatta Pimentel ou de seu partido?

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se houve doações para outros partidos políticos.

Foi perguntado ao depoente: o senhor reconhece que essas normas e portarias beneficiam os empresários do transporte público na capital e no Estado?

A todas essas perguntas o depoente respondeu com a afirmação de que, por orientação de seu advogado, permaneceria em silêncio.

O presidente lembrou que as normas e portarias benéficas às empresas de transportes em Belo Horizonte foram baixadas pelo ex-governador Fernando Pimentel.

O vereador Bráulio Lara afirmou que as empresas tinham informações privilegiadas sobre as linhas que seriam fiscalizadas pela BHTrans.

O presidente comentou que o estado de direito garante ao depoente o direito de permanecer em silêncio e que reconhece esse direito. Disse respeitar a função do advogado, e declarou desprezo e nojo a Roberto José Carvalho.

Leonardo Bandeira ponderou que as garantias fundamentais da Constituição garantem ao depoente respeito e a preservação de sua dignidade. Pediu que o tratamento dirigido ao depoente fosse um tratamento respeitoso.

O presidente disse que aceitava o silêncio do depoente, embora não gostasse, e declarou nojo, repulsa e intolerância com quem se aproveita de um serviço público ineficiente. Disse que não se pode esperar tolerância desta comissão e que não admitirá ser tolhido em sua fala como político e como vereador eleito. Reafirmou que Roberto José Carvalho será convocado por esta comissão na condição de testemunha, quando não terá direito de permanecer calado.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 11h53m.

#### **4.11. DA 13ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima terceira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 30 de junho de 2021, com início às 13h06m, no plenário Amyntas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bráulio Lara, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Wanderley Porto e Professor Claudiney Dulim e da vereadora Bella Gonçalves.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 745/21. Envio de ofício à Procuradoria da Câmara Municipal de Belo Horizonte, com a finalidade de que “seja provocada a Procuradoria da Casa para se manifestar acerca da possibilidade de exigência do comparecimento pessoal dos investigados e testemunhas que devam prestar depoimentos a esta CPI, da mesma forma como é realizado pelas CPI's na esfera federal”. Autoria: vereador Gabriel. Aprovado O requerimento por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 746/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar Roberto José Carvalho, empresário do transporte coletivo na capital, para prestar informações, pessoalmente, na qualidade de testemunha, com a finalidade de discutir os documentos que indicam possível fraude no processo de licitação 131/2008”, no dia 13/7/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel. Aprovado o requerimento por unanimidade pela comissão.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 13h11m.

#### **4.12. DA 14ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima quarta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 13 de julho de 2021, com início às 9h54m, no plenário Helvécio Arantes.

Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Professor Claudiney Dulim, Bráulio Lara, Rubão, da vereadora Bella Gonçalves e do vereador Wanderley Porto.

Estava marcado para a reunião a oitiva do Senhor Roberto José Carvalho, empresário do Transporte Coletivo de Belo Horizonte, contudo o mesmo não compareceu. O presidente deu ciência à comissão do documento prot. nº 002092/2021, vinculado ao Requerimento de Comissão nº 145/2021, assunto: ofício nº 701/2021 TJMG, Ref. Habeas Corpus nº 1.0000.21.124122-9/000, manifestando a concessão de liminar pleiteada com o fim de afastar a obrigatoriedade de comparecimento à Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTrans para prestar informações na qualidade de testemunha. O presidente informou que a Câmara, prontamente, ajuizou pedido de reconsideração junto ao TJMG.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 725/21. Pedido de juntada de documentos ao presidente da CPI, vereador Gabriel, com a finalidade de “solicitar a juntada de dois ofícios da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte, BHTRANS-DPR / CMBH Nº 298/2021 e BHTRANS-DPR / CMBH Nº 299/2021, em resposta ao Requerimento de Comissão 557/2021, contendo: 1. Dois CDs com parte da documentação requisitada pelo Vereador Reinaldo Gomes, relator desta CPI, no Requerimento supramencionado; 2. pedido de dilação de prazo, para a entrega dos itens I.1, II.4, II.8, II.13, III.4, III.7, III.8, III.9”. A autoria do vereador Gabriel. O requerimento por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 768/21. Pedido de juntada de documentos à CPI, com a finalidade de “juntar os documentos recebidos, pelo Ministério Público de Contas referentes às investigações, consubstanciada nas fases, 1, 2 e 4 com cópias físicas, bem como 1 CD referente a fase I, dois CD'S referentes a fase 2, e um CD referente a fase 4, além de DVD contendo gravação em vídeo de entrega de propina pelo Roberto José de Carvalho”. A autoria do vereador Gabriel. O requerimento por unanimidade pela comissão.

3) Requerimento de Comissão nº 769/21. Envio de ofício ao diretor-geral da Câmara Municipal de Belo Horizonte – CMBH, com a finalidade de que “seja deliberado sobre a criação de endereço de e-mail específico para o recebimento das denúncias encaminhadas pela população a esta CPI; requer que a comissão delibere quem será o integrante responsável pelo gerenciamento do e-mail, e que

seja comunicada a Diretoria-Geral para a implementação da demanda”. Autoria do vereador Gabriel. O requerimento foi discutido pelos vereadores e aprovado por unanimidade pela comissão. A Comissão deliberou, ainda, que o membro responsável pela gestão do e-mail será o vereador Gabriel.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 10h26m.

#### **4.13. DA 15ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima quinta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 14 de julho de 2021, com início às 9h47m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bráulio Lara, Professor Claudiney Dulim, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão e Wanderley Porto.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 786/21. Envio de ofício à Procuradoria do Legislativo - Proleg, com a finalidade de “requerer envio de ofício ao Superior Tribunal de Justiça solicitando cópia dos autos do processo nº 483-MG (2014/0240346-5), inclusive dos documentos obtidos pela quebra de sigilo telefônico e bancário, dos quais consta participação do senhor Roberto José Lessa Carvalho”. Autoria do vereador Rubão. O requerimento por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 787/21. Realização de oitiva de “Roberto José Carvalho, empresário do transporte coletivo na capital, para prestar informações, pessoalmente, na qualidade de testemunha, a fim de apresentar esclarecimentos sobre condutas de terceiros, pessoas físicas ou jurídicas, atuantes no sistema de transporte público coletivo de passageiros de Belo Horizonte, com a finalidade de elucidar possíveis irregularidades na elaboração, fiscalização ou prestação dos serviços definidos em contrato”, em 21/7/21, às 14h30min, no Plenário Amyntas de Barros. Autoria do vereador Gabriel. O requerimento por unanimidade pela comissão.

Deu-se início a oitiva com o Senhor Fábio Couto de Araújo Cançado, empresário do Transporte Coletivo de Belo Horizonte.

Registrou-se a presença remota de Fábio Couto e de seu advogado, Leonardo Bandeira.

Em resposta ao presidente sobre sua localização, Fábio Couto informou que se encontrava na Rua José Cláudio Rezende, nº 300, 7º andar, em seu escritório.

Declarou sua disposição para contribuir com a CPI e o desejo de que o Município disponha de um transporte de melhor qualidade para os munícipes.

O presidente afirmou que Célio Bouzada, em depoimento prestado a esta CPI, afirmara que, em 2018, após uma auditoria no transporte público que apontava que o valor da tarifa deveria ser de R\$6,35, empresários do ramo, descontentes, passaram a retaliar o prefeito de Belo Horizonte, Alexandre Kalil. Perguntou a Fábio Couto se ele participou desse movimento de retaliação.

Fábio Couto respondeu negativamente e afirmou que não ocorreu a retaliação mencionada.

O presidente observou que, caso a resposta de Fábio Couto estivesse correta, Célio Bouzada fez acusação falsa na CPI e acrescentou que alguém deve ser responsabilizado por isso. Perguntou por qual motivo, então, trocadores foram retirados de ônibus e por que vários desses veículos passaram a circular sem esses trabalhadores.

Fábio Couto afirmou que, desde o período de início do contrato de concessão de transporte coletivo, em 2008, o sistema de bilhetagem do transporte passou por alterações e os usuários passaram a usar cartões eletrônicos, criados para o pagamento de passagens. Observou que essa mudança gerou uma evolução natural, da substituição do trocador pelo sistema de bilhetagem eletrônica, e acrescentou que esse profissional passou a ser capacitado para outras funções.

Em resposta à pergunta da vereadora Bella Gonçalves, se Fábio Couto tinha ciência de que a manutenção dos trocadores nos ônibus é prevista em cláusula contratual, disse entender que, com base na cláusula mencionada, esses profissionais poderiam ser requalificados e ocupar outras funções. Afirmou que a requalificação de trocadores e a alteração de sua função está prevista em lei.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou em qual lei municipal está prevista a retirada de trocadores do transporte coletivo.

Às 10h1min, o presidente suspendeu a reunião por dois minutos para consulta à lei mencionada.

Às 10h3min, reabriu os trabalhos.

A vereadora Bella Gonçalves informou que a Lei nº 10.526/12 trata das funções do agente de bordo. Leu dispositivos dessa lei e disse que ela alterou lei anterior sobre o tema.

O presidente explicou que a lei mencionada tem a finalidade de garantir que trocadores demitidos sejam realocados. Observou que denúncias apontam para a retirada de trocadores de ônibus, não somente nos casos previstos em lei, mas também de linhas em que a legislação não a permite. Disse entender que Fábio Couto defendia, na audiência, a inexistência do trocador no transporte coletivo e observou que, para que essa medida seja viável, é necessária, entre outras medidas, a revisão de valores de tarifa e de infraestrutura do veículo. Acrescentou que a retirada de trocadores do sistema de transporte coletivo desconfiguraria a responsabilidade de prestação do serviço previsto em contrato e respaldado por lei.

Fábio Couto disse ter apresentado a interpretação com base em orientação de sua assessoria jurídica. Reiterou a intenção de prestar um serviço de transporte de melhor qualidade possível. Disse ter sido implantado sistema de ar condicionado em alguns ônibus, medida não prevista em contrato e que gerou aumento significativo de custos. Destacou os problemas surgidos após ter sido firmado o contrato de concessão, como a concorrência desleal do transporte clandestino e o aumento dos congestionamentos. Observou que a comparação do cenário do Município de 2008 com os dias atuais permite perceber realidades diferentes e afirmou que, atualmente, 80% a 90% dos usuários de transporte coletivo usam o cartão para pagamento de passagem.

A vereadora Bella Gonçalves declarou entender que Fábio Couto afirmara que a retirada de trocadores do transporte público não foi uma forma de retaliação ao Município. Perguntou quem incorpora os valores que deveriam ser gastos com a remuneração desses trabalhadores, se o Município ou as concessionárias do transporte coletivo.

O presidente afirmou que o usuário é prejudicado pela retirada de trocadores do sistema de transporte e por os valores que deveriam ser despendidos com a remuneração desses profissionais não serem incorporados no cálculo da tarifa. Observou que, diante dessa situação, o valor da tarifa deveria ser reduzido. Disse que o contrato de concessão em discussão na audiência não é viável até 2028, tendo em vista a evolução da tecnologia. Sugeriu que Fábio Couto faça pressão, no meio em que atua, para que não haja continuidade desse contrato. Perguntou há quanto tempo ele atua área de Transporte, em nível estadual e nacional.

Fábio Couto citou sua experiência em atividades voltadas para o transporte público desde os 10 anos de idade e disse ter assumido, quando inseriu-se no

mercado de trabalho, funções como trocador, auxiliar de mecânica, lanterneiro e motorista. Afirmou ter assumido, aos 20 anos, a empresa de transporte do pai e, a partir anos 1990, intensificado suas atividades nessa área, além de passar a desenvolver outras fora de Belo Horizonte.

Em resposta à pergunta da vereadora Bella Gonçalves sobre quais as empresas de transporte público do Município de que participa, Fábio Couto informou participar da Auto Omnibus Floramar, Auto Omnibus Nova Suissa e Salvador.

Em resposta à pergunta do vereador Rubão sobre ser ou não sócio de alguma das empresas de que participa, e em quantas trabalham parentes dele de até terceiro grau, Fábio Couto informou serem as três empresas mencionadas.

Em resposta à pergunta do vereador Braulio Lara sobre quais das empresas de que é sócio participaram da concorrência pública para concessão do serviço de transporte público em 2008, afirmou ter participado a Auto Omnibus Nova Suissa.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou a Fábio Couto de qual concorrência pública seu consórcio participou e qual concorrência venceu.

Fábio Couto informou que seu consórcio venceu a concorrência relativa à Região Oeste e a parte da Região do Barreiro. Acrescentou que as opera atualmente.

Perguntado pelo presidente se tinha ciência do impedimento da participação de uma mesma empresa ou grupo empresarial de mais de uma concorrência pública em 2008, Fábio Couto declarou que tinha ciência desse impedimento, mas em relação à participação de uma mesma empresa. Afirmou que não houve participação de uma mesma empresa de seu grupo em um mesmo lote de concorrência.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou-lhe se não houve questionamento, pela comissão de fiscalização, da documentação apresentada pelas empresas na mencionada licitação.

Em resposta, Fábio Couto afirmou que, em 2008, houve uma análise dos procedimentos de licitação pelo Ministério Público do Estado de Minas Gerais - MPMG, que concluiu não haver irregularidades e arquivou o respectivo processo. Disse não lembrar o nome do promotor de Justiça responsável pelo caso.

Em resposta à pergunta do vereador Professor Claudiney Dulim sobre quem foi o responsável pela elaboração das propostas para participação da concorrência pública no consórcio de que o depoente participa, Fábio Couto afirmou que a Auto Omnibus Nova Suissa e as demais integrantes do consórcio elaboraram as

propostas. Acrescentou que não tem a informação dos nomes das pessoas que integraram a equipe que realizou essa atividade, nem daquelas da Auto Omnibus Nova Suíça nem de quem coordenou a equipe.

Perguntado pelo vereador Rubão se poderia confirmar informação prestada por Robson Lessa, em reunião anterior da CPI, de que as propostas para a concorrência pública foram elaboradas nas garagens de ônibus, Fábio Couto afirmou não ter conhecimento desse fato. Reiterou que as propostas da Auto Omnibus Nova Suíça foram feitas pelas empresas do respectivo consórcio.

Em resposta ao vereador Braulio Lara sobre compartilhamento de conteúdo de propostas entre empresas concorrentes, afirmou não ter conhecimento a respeito.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que Robson Lessa afirmara, em depoimento a esta CPI, que todas as propostas para a concorrência pública foram elaboradas nas sedes das empresas concorrentes. Perguntou a Fábio Couto se ele confirmava essa informação.

Fábio Couto afirmou que suas empresas elaboraram as próprias propostas.

O presidente perguntou a Fábio Couto se ele, tendo participado de várias licitações de transporte público, não considerava rápidos demais os trâmites da licitação em discussão na audiência.

Fábio confirmou ter participado de várias licitações de transporte coletivo e observou que cada caso tem suas especificidades. Disse que Belo Horizonte foi pioneira em realizar concorrência pública no transporte coletivo. Disse ter conhecimento de a primeira concorrência realizada no Município não ter tido duração demorada e complementou que houve uma relativamente rápida em 2002. Acrescentou não ser possível afirmar qual vai ter duração maior ou menor.

A vereadora Bella Gonçalves apresentou, para análise, cópias de propostas apresentadas na concorrência pública, inclusive as do consórcio de que Fábio Couto faz parte. Observou ser possível perceber partes idênticas entre as propostas. Pediu a Fábio Couto esclarecimentos a respeito.

O presidente confirmou a existência de trechos idênticos entre as propostas mencionadas.

Fábio Couto afirmou não ter conhecimento dessa situação. Disse ter percebido, em concorrências de que participou, que empresas participantes

copiavam trechos do edital, mas disse não poder confirmar esse fato. Afirmou que havia quatro lotes na concorrência de 2008 que não concorriam entre si.

O vereador Professor Claudiney Dulim observou que, nas propostas em análise, as certidões do TJMG e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS - apresentam sequência cronológica de protocolo muito próxima, algumas com o mesmo horário de protocolo. Perguntou se havia um representante de cada empresa concorrente no TJMG e nos cartórios no dia da protocolização dessas certidões.

O presidente confirmou haver as coincidências mencionadas em horários de emissão das certidões.

Em resposta, Fábio Couto reiterou que o MPMG não encontrou irregularidades na documentação relativa à concorrência.

Às 10h26min, o presidente suspendeu a reunião para resolver problemas técnicos de exibição de imagens.

Reabriu os trabalhos às 10h29min.

O vereador Rubão apontou a existência de indícios de fraude nas propostas da concorrência pública em análise, por considerar que uma mesma pessoa gravava eletronicamente todas as planilhas dos consórcios de prestação do serviço. Perguntou a Fábio Couto quem gravou a planilha do consórcio do qual ele faz parte.

Fábio Couto afirmou que não se recordava dessa informação.

O vereador Braulio Lara afirmou que a pessoa que gravou eletronicamente a proposta do consórcio de que Fábio Couto faz parte chama-se Renata Avelar Barra. Perguntou se Fábio Couto a conhece pessoalmente.

Fábio Couto afirmou não conhecer Renata Avelar pessoalmente.

Em resposta ao questionamento do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão em relação ao motivo de as planilhas das propostas para a concorrência pública terem sido gravadas somente em 21 e 24/5/08, Fábio Couto reiterou que toda a documentação foi analisada pelo MPMG e não foram verificadas irregularidades.

O presidente afirmou que a CPI tratará sobre o assunto com o MPMG, tendo em vista tantas irregularidades não verificadas por esse órgão. Observou que até erros ortográficos foram repetidos em propostas de empresas concorrentes e complementou que as irregularidades apontam para a existência de cartel. Perguntou a Fábio Couto se ele acreditava que a prática de cartel tenha ocorrido.

Fábio Couto afirmou não ter conhecimento de prática de cartel e disse que não participou de atos relativos a essa prática. Reiterou que as empresas mencionadas não concorreram entre si. Quanto à produção da documentação relativa a propostas, apresentada na audiência, sugeriu verificar se não houve algum erro durante essa produção. Disse não conhecer quem produzira a documentação e, por isso, acrescentou não poder fazer afirmações sobre o assunto.

O presidente afirmou que, na documentação mencionada, há indícios de que empresas concorrentes entre si usaram os mesmos documentos na mesma concorrência.

A vereadora Bella Gonçalves considerou que o depoente queria convencê-los de que as irregularidades apresentadas nas propostas de concorrência pública em questão, para a concessão de serviço de transporte coletivo, eram meras coincidências. Observou que havia familiares dele envolvidos na elaboração dessas propostas. Perguntou a Fábio Couto quem foi o responsável pela autenticação dos documentos relativos às propostas de seu consórcio empresarial.

Fábio Couto disse ser natural a grande quantidade de documentos em uma concorrência e, em razão disso, contratar-se despachante para encaminhá-los. Afirmou que a autenticação da documentação mencionada foi realizada por um despachante e acrescentou que não se recorda de quem seja ele.

Perguntado pelo presidente se considerava normal empresas contratarem o mesmo despachante para realizar o serviço em um mesmo cartório, e os documentos das empresas protocolados terem sequência de horários muito próximos, Fábio Couto afirmou ter tomado conhecimento desses fatos naquele momento. Complementou que, em virtude disso, não poderia fazer qualquer afirmação a respeito do ocorrido. Reiterou não terem sido verificadas irregularidades pelo MPMG.

A vereadora Bella Gonçalves observou que Fábio Couto afirmava não ter conhecimento dos fatos mencionados. Disse acreditar que o advogado do depoente deva ter conhecimento desses fatos e complementou ter sido ele o mesmo a acompanhar outro depoente na última oitiva realizada pela CPI.

Fábio Couto afirmou que o advogado Leonardo Bandeira é de sua confiança.

Perguntado pelo vereador Professor Claudiney Dulim se conhecia André Luiz Barra e se a empresa de consultoria Tecnotrans presta ou já prestou serviço para as empresas de que o depoente é sócio, Fábio Couto respondeu conhecer André Luiz.

Afirmou que a empresa mencionada nunca prestou serviços para empresas de transporte público de Belo Horizonte.

O vereador Braulio Lara afirmou que Renata é filha de André Luiz Barra. Complementou que ela gravou eletronicamente propostas das empresas que participaram da concorrência pública em discussão, inclusive das relativas às empresas do consórcio de que o depoente é sócio. Perguntou a Fábio Couto se ele afirmava que Renata não tivesse elaborado as propostas das empresas de seu consórcio.

Fábio Couto reiterou que as propostas das empresas do consórcio de que é parte foram elaboradas pelas próprias instituições. Reiterou não conhecer Renata.

Perguntado pelo vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão se houve algum acordo para que determinada empresa vencesse a concorrência, Fábio Couto negou ter havido qualquer tipo de acordo nesse sentido.

Perguntado pelo presidente se o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - Setra-BH - participou da elaboração de documentos na concorrência pública de 2008, Fábio Couto afirmou não ter havido essa participação em concorrências das quais participou.

O vereador Braulio Lara perguntou a Fábio Couto se a retirada de trocadores do transporte coletivo, mencionada na audiência, foi autorizada pela Prefeitura de Belo Horizonte - PBH - ou por algum agente público.

Fábio Couto disse que a retirada ocorreu em um contexto de grave crise, de crescimento tecnológico e de alterações do sistema de transporte, das quais cita-se o uso de cartões para pagamento de passagem e, conseqüentemente, houve a possibilidade de realocação de trocadores. Relatou que o prefeito de Belo Horizonte pediu, então, que as empresas concessionárias do transporte público mantivessem 500 trocadores no sistema. Disse entender que o prefeito, ao fazer essa declaração, permitiu que as empresas mantivessem a quantidade mencionada de trocadores no sistema.

Perguntado pelo vereador Braulio Lara por que não foram mantidos todos os trocadores, tendo em vista previsão contratual e legal para que isso ocorresse, e como foi feita essa flexibilização, Fábio Couto disse que um contexto de crise, que foi agravada pela pandemia, exigiu que as concessionárias do transporte coletivo buscassem alguma solução. Afirmou não ter havido um acordo, mas essa situação fez necessária a requalificação dos trocadores para desempenharem novas funções.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou a Fábio Couto se ele confirmava que, no contexto mencionado, o prefeito tivesse pedido que as concessionárias mantivessem ao menos 500 trocadores no sistema de transporte.

Fábio Couto reafirmou o fato e acrescentou que a declaração do prefeito ocorreu em reunião realizada antes do início da pandemia, provavelmente na Prefeitura, mas observou que não se lembrava da data dessa reunião. Afirmou que essa declaração do prefeito foi divulgada pela mídia.

Perguntado pela vereadora Bella Gonçalves se a reunião mencionada foi a mesma em que foi anunciado um aumento de valor da tarifa de transporte coletivo, Fábio Couto respondeu negativamente.

O vereador Braulio Lara disse perceber que há uma lei e um cenário de adaptações realizadas por empresas do transporte coletivo. Perguntou novamente se houve autorização do Município para a retirada de trocadores do sistema de transporte.

Fábio Couto afirmou que, antes da crise mencionada, já havia problemas de desequilíbrio no sistema de transporte. Declarou que, em situações como essa, tenta-se evitar demissões ou outros impactos negativos na sociedade. Afirmou que a decisão de requalificar trocadores foi uma medida de sobrevivência do sistema e pediu que houvesse uma visão mais global do problema em discussão.

A vereadora Bella Gonçalves citou um atropelamento por ônibus de transporte coletivo, ocorrido em 2009, que resultou na morte de uma criança. Observou que a tragédia ocorreu pelo fato de o motorista não ter percebido a vítima e destacou a importância do agente de bordo.

Fábio Couto declarou ser lamentável cada vida humana perdida em acidentes de trânsito.

O presidente referiu-se a uma reportagem jornalística veiculada em 27/8/19 pela Rede Globo, na qual o prefeito Alexandre Kalil determinou a contratação imediata de 500 trocadores pelas concessionárias do transporte coletivo, sem desvio de função e de forma definitiva, até o mês de setembro daquele ano. Observou que, com base nessa matéria, pode-se afirmar que o prefeito não permitiu que o sistema funcionasse com 500 trocadores, mas sim que ele tenha determinado a contratação desse número de trabalhadores para que os ônibus tivessem trocadores.

Fábio Couto considerou que, provavelmente, houve interpretação equivocada das empresas do transporte coletivo. Reiterou que o sistema de transporte

encontrava-se em crise e considerou também a hipótese de haver interpretação equivocada na reportagem sobre a declaração do prefeito.

O presidente discordou de Fábio Couto e considerou que o prefeito não poderia permitir o descumprimento do contrato de concessão. Perguntou se, na auditoria realizada pela empresa Maciel Consultoria em 2018, os consórcios que atuavam no sistema de transporte eram os mesmos dos dias atuais.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou também se essa auditoria apresentou resultados condizentes com a realidade e se Fábio Couto concordava com o valor de R\$6,35 referente à tarifa do transporte coletivo do Município.

Fábio Couto afirmou que qualquer consultoria apontaria problemas de desequilíbrio no sistema de transporte do Município. Observou que a definição do valor da passagem depende de outras questões além do custo do sistema, como a concessão de gratuidades e descontos em tarifas, por exemplo. Afirmou que a tarifa máxima praticada no Município não é condizente com a realidade do sistema.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou a Fábio Couto se as empresas pertencentes ao seu consórcio apresentaram dados alterados, de certa forma, para a empresa Maciel Consultoria, para que a auditoria realizada demonstrasse que os custos das empresas do consórcio mencionado parecessem altos em relação à realidade.

Fábio Couto afirmou ter sido entregue à empresa de consultoria toda a documentação solicitada por ela.

O vereador Braulio Lara perguntou por que a empresa Salvador apresentou nota de compra de combustível emitida no Município paulista de Mirandópolis em 2/4/13.

Fábio Couto afirmou ter passado a participar da empresa Salvador em março de 2014 e observou que o documento mencionado tem data anterior a essa.

Perguntado pelo presidente sobre quem administrava a empresa antes, informou ser um homem conhecido como Vassoura.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão, referindo-se à nota fiscal de combustíveis, observou que a transportadora é localizada no Município de Betim e perguntou a Fábio Couto se é um procedimento normal contratar empresa localizada nas proximidades de Belo Horizonte para transportar combustível.

Fábio Couto afirmou que existe um preço de tabela definido para o transporte de combustível para qualquer cidade localizada na Região Metropolitana de Belo

Horizonte - RMBH, e acrescentou que esse valor não varia em razão da localidade da sede da transportadora. Afirmou possuir caminhão de transporte de combustível e complementou que esse transporte é realizado também pela sua empresa.

Perguntado pelo vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão se a empresa tem transporte próprio de combustível para diminuir o custeio, Fábio Couto afirmou que sim e que, nesse caso, não consta o valor do frete na nota fiscal.

Perguntado pelo presidente onde foi feita a entrega do combustível constante na nota fiscal em análise, considerando que não consta nela o local de destino, Fábio Couto disse não saber informar e reiterou tratar-se de fato anterior à sua administração.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se, na garagem da empresa Auto Omnibus Floramar, há veículos que não atendem a exigências determinadas para a concessão firmada com o Município de Belo Horizonte.

Fábio Couto informou que sim e acrescentou que esses veículos atendem a Cidade Administrativa do governo do Estado.

Perguntado pelo vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão se a guarda desses veículos não alteraria também o valor de locação da garagem, Fábio Couto afirmou que não. Acrescentou que o aluguel de garagem tem custo padrão, que não se altera pelo uso do espaço por outros veículos, e observou que, sendo assim, a empresa em questão não tem custeio adicional.

A vereadora Bella Gonçalves disse ter conhecimento de que a tarifa do transporte coletivo pode ser reajustada em razão da inflação e também do aumento do custo do sistema. Afirmou que uma auditoria apresentou dados relativos ao aumento de passagens em razão de custos com garagem. Considerou compreensível o desconhecimento de informações, mas afirmou ser grave a tentativa de distorcer fatos diante da CPI.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou se a guarda de veículos de outros Municípios não poderia gerar alterações no valor da tarifa.

Fábio Couto explicou que há uma revisão do sistema de transporte público do Município, a cada quadriênio, que analisa, inclusive, tarifa e questões relativas a custeio de garagem. Acrescentou que a despesa com garagem possui um valor limitado e tem como base de cálculo o custeio de 100m<sup>2</sup> para cada ônibus convencional.

A vereadora Bella Gonçalves disse acreditar que exista um parâmetro de tamanho padrão de garagem e afirmou não haver preço padrão para locação de garagem.

Fábio Couto afirmou não haver padrão de dimensão único de garagem e informou que os ônibus podem compartilhar, sim, toda a estrutura.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se o combustível também pode ser compartilhado, ou seja, se ônibus que atendem a Cidade Administrativa, por exemplo, podem ser abastecidos com combustível destinado aos que atendem o Município. Observou que esse compartilhamento de garagem e insumos pode gerar desequilíbrio no sistema.

Fábio Couto respondeu que não há o compartilhamento de combustível mencionado e explicou que, na auditoria, apura-se o custo médio do serviço, considerando os valores necessários para sua operação separadamente do custo de outros serviços eventuais.

Perguntado pela vereadora Bella Gonçalves se tem conhecimento de que o Setra-BH tenha contratado a empresa de Ernest e Young para fazer auditoria no sistema de transporte, e se conhece o cálculo de tarifa feito nessa auditoria, Fábio Couto disse ter conhecimento de auditoria dessa empresa, mas afirmou que desconhece o cálculo mencionado. Disse ter participado de várias reuniões com concessionárias do transporte coletivo e com a BHTrans e afirmou acreditar que esse tipo de cálculo continue a ser usado.

Em resposta à pergunta da vereadora Bella Gonçalves sobre a informação na qual se baseia para afirmar que houve desequilíbrio no sistema de transportes e prejuízos para as prestadoras do serviço, Fábio Couto afirmou que todas as concessionárias têm dificuldade de manter o sistema. Acrescentou que, em 2017, suas empresas passaram a utilizar veículos mais dispendiosos, equipados com ar condicionado.

O presidente perguntou, considerando que grande parte dos empresários do transporte coletivo teve prejuízos no contrato de concessão em discussão e tendo em vista que a população não está satisfeita com o serviço prestado, se Fábio Couto é favorável à rescisão desse contrato.

Fábio Couto afirmou que algumas cidades concederam subsídios ao transporte público na pandemia e considerou que, se houvesse alguma compensação pelas gratuidades geradas no Município, a passagem poderia ter o

valor aproximado de R\$4,30. Disse que todo contrato de concessão de transporte público deveria ser atualizado com o passar do tempo, para um equilíbrio do sistema e satisfação da população. Declarou considerar ruim a situação em que se encontra o contrato atual, mas complementou que não é favorável à sua rescisão.

O presidente observou que, se o contrato mencionado for encerrado em razão de formação de cartel, as consequências poderão ser piores.

O vereador Rubão pediu esclarecimentos a Fábio Couto sobre o fato de a Auto Omnibus Floramar ter apresentado, para a auditoria de 2018, 125 apólices de seguro e a informação de possuir 102 veículos.

Fábio Couto respondeu que havia 125 veículos pertencentes à mencionada empresa, sendo 102 deles relativos ao transporte público de Belo Horizonte.

Perguntado pelo presidente se ele supunha que, para o cálculo geral de custeio, a auditoria deveria ter levado em consideração somente as apólices dos veículos que atuam no transporte do Município, embora tenham sido consideradas todas as apólices, Fábio Couto afirmou que esse cálculo deveria ser feito com base somente nas apólices dos veículos que atendem Belo Horizonte.

Perguntado pelo vereador Braulio Lara se esteve com o então prefeito Fernando Pimentel durante o período em que foi realizada a concorrência pública em discussão, Fábio Couto respondeu negativamente. Acrescentou não ter relações pessoais com Fernando Pimentel nem ter feito doação para campanha eleitoral desse prefeito.

Perguntado por Braulio Lara se tem conhecimento de um decreto de Fernando Pimentel que beneficiou concessionárias do transporte coletivo, declarou que sim.

Em resposta a perguntas da vereadora Bella Gonçalves e do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão sobre realização de doação para a campanha de Marcio Lacerda a prefeito, ou para outro candidato, respondeu negativamente.

Em resposta à pergunta do presidente se tem conhecimento de alguma doação por meio de "caixa dois", respondeu negativamente.

O presidente afirmou não haver posicionamento pessoal de integrantes da CPI contrário a Fábio Couto, mas sim, em oposição ao modelo de prestação de serviço de transporte coletivo e à forma como as concessionárias de transporte coletivo o têm realizado. Observou que a qualidade desse serviço piorou, e a população está insatisfeita. Considerou que o contrato de concessão não deve ser

mantido. Informou ter sugerido ao prefeito Alexandre Kalil a criação de uma comissão para a revisão desse contrato. Sugeriu a Fábio Couto que reúna esforços e busque alternativas para a melhoria do transporte público no Município.

A vereadora Bella Gonçalves apontou a necessidade de esclarecer a intenção de descumprimento do mencionado contrato de concessão, sob a alegação de existência de acordo com o Município e de problemas no sistema de transporte. Acrescentou que essas e outras informações apresentadas pela CPI precisam ser melhor investigadas.

O presidente reiterou que a CPI tratará com o MPMG para melhor investigar, com o objetivo de que sejam punidos os culpados e beneficiada a população.

O vereador Braulio Lara considerou necessário melhorar a mobilidade urbana e, sem perseguir ninguém, prestar esclarecimentos à população.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão observou que Fábio Couto demonstrou que a situação é complexa para todas as partes envolvidas e acrescentou que há necessidade de buscar soluções para o transporte coletivo do Município.

Fábio Couto agradeceu à CPI a oportunidade de prestar esclarecimentos. Considerou que existe um objetivo em comum, que é o de prestar um bom serviço para Belo Horizonte. Declarou sua disposição em colaborar com esta Casa e contribuir para que esse objetivo seja atingido.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 11h31m.

#### **4.14. DA 16ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima sexta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 15 de julho de 2021, com início às 9h50m, no plenário Amyntas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Bráulio Lara, Professor Claudiney Dulim e Wanderley Porto.

Deu-se início a oitiva com a Senhora Shaila Santos da Silva, responsável pela assinatura do relatório feito pela empresa Maciel Consultores, em 2018.

O presidente leu documento contendo esclarecimentos, para dar ciência à testemunha sobre as implicações dos depoimentos nesta CPI.

O presidente registrou a presença remota da advogada da testemunha, Vanessa Silvana Rosa, e passou a palavra aos demais parlamentares para que fizessem perguntas à testemunha.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou à testemunha acerca de sua formação acadêmica e profissional.

A testemunha respondeu que é graduada em Ciências Contábeis, está cursando pós-graduação em perícia e auditoria em gestão de negócios, trabalha com contabilidade há 23 anos e com auditoria há quase 18 anos.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou qual o período em que trabalhou na empresa Maciel Consultores.

A testemunha respondeu que trabalhou na Maciel Consultores no período de 4/7/16 a 15/5/20.

O vereador Rubão perguntou qual era a sua função na empresa.

A testemunha respondeu que era sócia-diretora das regionais Rio de Janeiro e Minas Gerais.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou por que ela saiu da empresa.

A testemunha respondeu que saiu por motivos pessoais, referentes a tratamento de saúde.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se ela saiu da empresa há muito tempo.

A testemunha respondeu que saiu em 15/5/20.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se ela participou da licitação de concorrência pública nº 2017002, da qual a Maciel Consultores saiu vencedora, para a realização de auditoria.

A testemunha respondeu que não participou de nenhuma parte do processo de licitação.

O vereador Rubão perguntou quais eram suas atribuições no procedimento de auditoria para apuração dos custos das concessionárias do transporte público coletivo de Belo Horizonte e, conseqüentemente, revisão tarifária.

A testemunha respondeu que foi a responsável pela coordenação e pelo planejamento do trabalho, de acordo com as normas de auditoria. Disse que fazia reuniões presenciais quinzenais com a BHTrans para falar sobre o trabalho e sanar dúvidas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que a Maciel Consultores venceu o processo licitatório, tendo sido a única licitante, e apresentou uma proposta de preço no valor de R\$944.000,00. Perguntou à testemunha se ela, como a contadora que, em tese, executou o trabalho, percebe esse valor como adequado para a prestação do serviço da magnitude do descrito no contrato.

A testemunha respondeu que não fez parte da formulação de preço, pois entrou na empresa posteriormente a isso. Acrescentou que existe uma área, dentro da empresa, específica para esse trabalho.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se ela não participou desse processo.

A testemunha respondeu que não participou do processo licitatório.

A vereadora Bella Gonçalves disse que o edital de concorrência prescrevia a realização de auditoria das contas mês a mês. Informou que a empresa que atuou antes da Maciel Consultores cobrou, pelo menos, três vezes o valor cobrado pela Maciel Consultores para realizar o serviço. Destacou que a Maciel Consultores tinha um amplo universo de dados para analisar. Perguntou o que foi exigido dessa empresa para a realização do serviço.

A testemunha respondeu que foi exigida máxima atenção e todo o planejamento do trabalho foi discutido com a BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves pediu para exibir na tela o eslaide nº 2. Leu seu conteúdo dizendo que o preço global de contratação da Maciel Consultores foi de R\$944.000,00, com validade da proposta de sessenta dias, contados de sua apresentação, e declaração de conhecimento pela empresa de todas as condições previstas para a prestação do serviço. Perguntou à testemunha se ela tinha conhecimento de que a Maciel Consultores concordou com todas as condições previstas no edital de contratação.

A testemunha respondeu que não participou da assinatura dos termos, pois entrou na empresa posteriormente a isso.

A vereadora Bella Gonçalves observou que a testemunha, tendo sido contratada para executar o contrato, deveria conhecer as condições previstas.

A testemunha respondeu que tem responsabilidade pela execução e reafirmou que não assinou os termos e condições.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se ela teria conhecimento dos termos contidos no edital.

A testemunha respondeu que sim.

A vereadora Bella Gonçalves disse que, durante a fase de apuração de preços que antecedeu a concorrência pública, a BHTrans calculou o preço médio para a licitação no valor de R\$2.248.500,00. Acrescentou que a Maciel Consultores apresentou preço inferior a 42% do valor de referência e foi a única empresa que participou da licitação. Perguntou se a testemunha consegue explicar como a Maciel Consultores conseguiu apresentar preço tão baixo.

A testemunha reiterou que não participou da formulação de preço e, por isso, não consegue responder.

O vereador Rubão perguntou se a Maciel Consultores tinha competência para realizar a revisão tarifária. Perguntou à testemunha, sobre o valor apresentado pela Maciel Consultores para a apuração de todos os custos da BHTrans, se não lhe pareceu incompatível um objeto tão extenso em comparação ao valor apresentado.

A testemunha respondeu que, em relação ao valor, não pode estimar, pois não participou da estimativa de preços.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - SetraBH - teve alguma participação nessa licitação ou prestou algum tipo de auxílio na elaboração da proposta apresentada.

A testemunha respondeu que não.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a BHTrans abriu prazo para que a Maciel Consultores comprovasse a viabilidade da execução do serviço em relação ao preço apresentado.

A testemunha respondeu que não sabe, pois não fez parte desse processo. Disse que havia um setor específico de licitação, onde eram apresentadas todas as exigências da BHTrans, e acrescentou que ela não fez parte dessa tratativa.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou quem são os responsáveis por esse setor.

A testemunha respondeu que não sabe quem são os atuais responsáveis, mas, na época, era André Henriques.

O vereador Rubão perguntou novamente se a BHTrans abriu prazo para que a Maciel Consultores comprovasse a viabilidade da execução do serviço em relação ao preço apresentado.

A testemunha reafirmou que não sabe informar, pois não participou do processo de licitação.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se, após a licitação, não foi exigida da Maciel Consultores a comprovação das condições para realização do serviço.

A testemunha respondeu que já recebia todo o contrato assinado e finalizado, para executar o trabalho, e não participava do trâmite da licitação.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a BHTrans fez alguma ponderação acerca da proposta apresentada pela Maciel Consultores.

A testemunha disse que não sabe informar, pois não participou do processo de contratação.

O vereador Rubão perguntou se a Maciel Consultores executou o serviço da forma exigida no contrato.

A testemunha respondeu que sim.

O vereador Rubão perguntou se o serviço realizado foi compatível com o serviço contratado.

A testemunha respondeu que sim.

O vereador Rubão pediu à testemunha que descrevesse os serviços para os quais a Maciel Consultores foi contratada.

A testemunha respondeu que os serviços foram executados de acordo com as normas técnicas de auditoria. Disse que foram serviços de asseguarção e eles se dividem em dois trabalhos: 1) verificação independente, com relação à análise dos custos, receitas e investimentos no período de 2013 a 2016; 2) auditoria contábil relativa ao período de 2013 a 2016. Acrescentou que foram também executados trabalhos com relação ao Demonstrativo de Resultados do Exercício - DRE - e ao Fator X, além de elaboração de plano de contas visando um controle unificado de custos que possibilite a fiscalização das concessionárias.

A vereadora Bella Gonçalves disse que o serviço para o qual a empresa foi contratada era a realização de auditoria contábil das concessionárias mês a mês. Perguntou o que foi realizado dentro dessa parte prescrita pelo edital.

A testemunha respondeu que foram os serviços de auditoria e de verificação independente mês a mês.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se foram verificados os custos mês a mês das concessionárias de transporte público coletivo.

A testemunha respondeu que sim e afirmou que os custos são efetuados em relação aos cálculos da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP.

A vereadora Bella Gonçalves observou que o cálculo da ANTP não é verificação dos custos das concessionárias.

A testemunha disse que, em razão de não haver, por parte das concessionárias, controle específico por centro de custo na contabilidade, os custos apresentados foram os custos utilizados nas revisões tarifárias, pois são os considerados como incorridos na prestação de serviço da concessão pública.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou à testemunha se ela está dizendo que a empresa não foi contratada para analisar as notas das empresas de ônibus mês a mês.

A testemunha respondeu que não disse isso.

A vereadora Bella Gonçalves pediu a ela que explicasse melhor o que o edital previa para ser realizado e o que foi feito.

A testemunha respondeu que o edital previa a análise das despesas, custos e receitas incorridos na concessão pública. Disse que as despesas incorridas e consideradas apresentadas pela BHTrans foram as despesas obtidas por meio do custo da ANTP, e essa foi a base do trabalho.

A vereadora Bella Gonçalves disse que a testemunha assinou um trabalho que, ao final, concluiu que o valor justo da tarifa de ônibus deveria ser R\$6,35. Perguntou como a Maciel Consultores chegou a esse valor. Pediu para exibir o eslaide nº 3.

A testemunha respondeu que o trabalho executado, e pelo qual se chegou a essa tarifa, foi com relação à avaliação da taxa de retorno do investimento, o que não significa que a tarifa deva ser desse valor.

A vereadora Bella Gonçalves leu trecho da cópia do relatório assinado pela testemunha e disse que o relatório afirma que a passagem em Belo Horizonte deveria custar R\$6,35. Pediu à testemunha para explicar como a Maciel Consultores chegou a esse valor, quais foram a base de cálculo e a metodologia utilizadas.

A testemunha respondeu que a metodologia utilizada teve como base o contrato de concessão e o relatório de verificação das receitas, custos e investimentos. Disse que foi feita a projeção até o ano de 2028, para verificar se a taxa que hoje está estipulada no contrato de concessão, o qual data de 2008, estaria coerente com a realidade atual, e não para projetar valores de tarifa.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que as notas fiscais enviadas para a Maciel Consultores fazer a base de custo parecem ter sido minuciosamente escolhidas. Acrescentou que algumas têm problemas de rasuras. Perguntou à testemunha se isso chegou a ser percebido na análise das notas.

A testemunha respondeu que as notas fiscais foram utilizadas somente para saber a média do valor do combustível, e não para compor os custos de combustível, pois esses são calculados de acordo com os valores da ANTP.

A vereadora Bella Gonçalves disse que, para chegar ao valor de R\$6,35 não deve ter sido utilizada apenas a norma da ANTP, pois há uma cesta de custos que compõe a tarifa. Disse que a Maciel Consultores foi contratada para verificar os custos mês a mês das empresas, mas verificou apenas três meses do tempo total que deveria ter sido analisado, ou seja, 16% do previsto no contrato, em termos de notas de custos, como combustível, garagens etc. Afirmou que, para chegar a esse cálculo, foram aceitas as alegações de custo apresentadas pelas concessionárias à auditora Maciel Consultores. Perguntou qual a metodologia ou combinação de metodologias fez com que se chegasse ao valor de R\$6,35.

A testemunha respondeu que, com relação à base de custos, a maioria dos custos são calculados pela ANTP. Em relação ao combustível, foi efetuado o cálculo com base na ANTP.

A vereadora Bella Gonçalves esclareceu que quer saber sobre o cálculo da tarifa. Observou que a tarifa não comporta somente o custo com combustível.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou à testemunha como ela chegou à conclusão do relatório.

A testemunha respondeu que foi utilizada a metodologia econométrica para efetuar o fluxo de caixa e os parâmetros para a projeção, além da fórmula da concessão prevista no contrato.

A vereadora Bella Gonçalves reiterou que a Maciel Consultores foi contratada para auditar os livros de caixa das empresas de transporte, o que não foi feito. Perguntou se as notas fiscais enviadas pelas empresas e consideradas aptas pela Maciel Consultores serviram ou não de base para se chegar ao valor de R\$6,35 para a tarifa.

A testemunha respondeu que não. Disse que a média das notas fiscais selecionadas serviu de base para a realização do cálculo de acordo com a ANTP.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se, em algum momento, a Maciel Consultores questionou a pequena quantidade de notas fiscais enviadas.

A testemunha respondeu que as notas fiscais não serviram de base para fazer a composição dos custos. Complementou que elas foram usadas como coeficiente.

A vereadora Bella Gonçalves disse concluir então que elas foram ponto de partida para posterior cálculo com base na ANTP. Perguntou se a Maciel Consultores calculou as projeções e inflações previstas na ANTP a partir das notas fiscais referentes a três meses enviadas pelas empresas de transporte.

A testemunha respondeu que foram utilizadas as médias das notas fiscais selecionadas.

A vereadora Bella Gonçalves concluiu que, a partir das notas fiscais enviadas pelas empresas, fez-se uma média e, a partir dessa média, o cálculo foi realizado com base na ANTP. Pediu à testemunha para confirmar.

A testemunha confirmou.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão citou a experiência profissional da testemunha e perguntou se ela pode afirmar, a respeito de seu trabalho e do trabalho da Maciel Consultores, que os seus serviços foram executados com probidade e observância do exigido no contrato.

A testemunha respondeu que sim.

O vereador Rubão disse que o edital prescrevia uma apuração mês a mês, referente ao período de 2013 a 2016, de todos os custos, receitas e investimentos para cada uma das quatro consorciadas do transporte público coletivo do Município. Perguntou se a Maciel Consultores seguiu o que estava determinado no edital e exibiu os eslaides nºs 4 e 5.

A testemunha respondeu que sim.

A vereadora Bella Gonçalves leu a cláusula do contrato sobre os objetivos da auditoria e perguntou se essa cláusula foi observada na auditoria.

A testemunha respondeu que sim.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se foram apurados, mês a mês, custos, receitas e investimentos e acrescentou que a testemunha acabara de dizer que não foram avaliados os custos mês a mês.

A testemunha disse que não foi isso que afirmou. Informou que as notas fiscais não foram avaliadas mês a mês, mas os custos foram calculados mês a mês. Acrescentou eles que foram repassados pela BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves observou que os custos foram repassados pela BHTrans e pelas concessionárias. Disse que o edital prevê que os custos devem ser verificados mês a mês, e não simplesmente atestados como corretos. Perguntou se a Maciel Consultores aceitou os custos apresentados sem realizar uma verificação desses valores.

O vereador Rubão perguntou à testemunha se a Maciel Consultores seguiu o que estava determinado no edital.

A testemunha respondeu que os cálculos foram verificados mês a mês.

A vereadora Bella Gonçalves continuou sua leitura das condições do contrato. Perguntou se utilizar os dados da ANTP é o mesmo que identificar os custos reais das concessionárias.

A testemunha respondeu que, quando se faz uma auditoria, procura-se entender como as concessionárias apuram o custo dentro do contrato de concessão. Acrescentou que, em função de as concessionárias não possuírem controles específicos para os custos, elas utilizam os custos padrões da ANTP.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou concluir que a BHTrans esteve de acordo com os fatos de a Maciel Consultores não verificar os custos reais das concessionárias e aceitar as projeções da ANTP. Disse que a ANTP trabalha com projeções feitas a partir das alegações das empresas. Perguntou se, para identificar os custos reais das empresas, apenas a metodologia da ANTP pode ser utilizada.

A testemunha respondeu que não.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a ANTP define custos estimados.

A testemunha respondeu que sim.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se calcular com base em custos estimados significa abrir a “caixa-preta”.

A testemunha respondeu que não foi contratada para abrir a “caixa-preta”.

A vereadora Bella Gonçalves disse que entendeu ter havido acordo entre a Maciel Consultores e a BHTrans para que não fossem auditados os custos reais mês a mês, mas sim fosse feito o balanço de custos de três meses e o restante fosse verificado a partir das projeções da ANTP. Perguntou se, em algum momento da

realização desse trabalho, a testemunha questionou as diretrizes desse procedimento.

A testemunha respondeu que não houve nenhum acordo.

A vereadora Bella Gonçalves observou que a testemunha afirmara que a metodologia foi estabelecida em diálogo com a BHTrans.

A testemunha respondeu que a metodologia de auditoria é única e tem por base as normas de auditoria. Afirmou que o que se verifica é como são formulados os custos incorridos na concessão, ou seja, como esses custos são compostos.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão declarou que aquilo que se deseja saber é se, em algum momento, foi apontado como insuficiente o material enviado para a realização de seu trabalho.

O vereador Rubão perguntou quais critérios eram utilizados na escolha das notas fiscais a serem analisadas.

A testemunha respondeu que se procura entender como funciona a estrutura nas concessionárias e, se as concessionárias adotam outra metodologia, deve ser validada a metodologia por elas adotada.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se o cálculo da tarifa no valor de R\$6,35 teve como base a metodologia da ANTP que, por sua vez, tomou como base as notas fiscais apresentadas, referentes a três meses, pelas concessionárias.

A testemunha respondeu que não. Disse que as notas fiscais serviram somente para verificar se a média do valor de mercado do combustível estava de acordo com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.

A vereadora Bella Gonçalves disse que não está em discussão somente o custo do combustível, mas sim todos os demais custos. Perguntou novamente: as concessionárias apresentaram notas fiscais tidas como verdadeiras e, a partir dessas notas, foi calculada a média dos custos operacionais do sistema. Essa média serviu para o cálculo de acordo com a ANTP?

A testemunha respondeu que sim.

A vereadora Bella Gonçalves disse que a BHTrans concordou que fosse aceito o envio de apenas uma parcela das notas fiscais, ao invés de pedir para as concessionárias essas notas mês a mês.

A testemunha disse que não.

A vereadora Bella Gonçalves pediu à testemunha para esclarecer.

A testemunha disse que as notas fiscais foram selecionadas pela auditoria da Maciel Consultores. Afirmou que, de acordo com as normas de auditoria, pode-se fazer a seleção por amostragem. Disse que a composição dos custos não foi com base nas notas fiscais. Acrescentou que estas foram somente para verificar se a média de valor do mercado estava de acordo com os valores da ANP, em relação a combustíveis e aos outros custos.

A vereadora Bella Gonçalves concluiu que, se as notas fiscais não foram consideradas, o valor de R\$6,35 foi tirado de uma abstração, e não dos custos reais do sistema. Perguntou qual a relação do valor de R\$6,35 com os custos reais do sistema.

A testemunha reiterou que, como as concessionárias não têm controle específico dos custos, o valor foi calculado com base nos custos padrões da ANTP.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que a testemunha não está conseguindo responder às perguntas satisfatoriamente.

A vereadora Bella Gonçalves disse que o contrato prescrevia que a verificação dos custos reais do sistema não poderia ser feita por amostragem. Afirmou que a Maciel Consultores fez por amostragem, com concordância da BHTrans, e a isso denominou auditoria. Exibiu o eslaide nº 6, contendo informações sobre o tamanho da amostra avaliada. Disse que a Maciel Consultores declara ter sido feita uma amostra de 70% do valor total apresentado. Perguntou, considerando que o edital não admitia análise por amostragem, por qual motivo a Maciel Consultores afirmou que analisou uma amostra não inferior a 70%.

A testemunha respondeu que precisa verificar novamente e solicitou o envio da pergunta por carta, para que ela dê a resposta.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se ela mantém a informação de que a empresa analisou, no mínimo, 70% das amostras para apuração dos custos das concessionárias.

A testemunha reiterou que precisa analisar como foi dada essa resposta pela empresa e, posteriormente, poderá informar.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão apontou que essa era uma das diretrizes do trabalho realizado.

A testemunha respondeu que se passaram três anos da realização do trabalho e, por isso, precisa verificar para responder de forma precisa.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se ela mantém a afirmação de que a empresa apurou 70% das notas fiscais.

A testemunha pediu para esclarecer se foi 70% das notas fiscais ou dos custos.

A vereadora Bella Gonçalves disse que foi requisitado às concessionárias que elas apresentassem uma amostra de todos os custos e a Maciel Consultores afirmou que esses custos seriam analisados em amostra não inferior a 70%. Acrescentou que as amostras são sobre os custos reais do sistema. Perguntou se a testemunha mantém a afirmação de que a Maciel Consultores apurou 70% dos custos reais do sistema.

A testemunha respondeu que é preciso saber se o trabalho a que se referem é de verificação independente ou de auditoria. Disse que, em relação à auditoria, sim. Acrescentou que, em relação à verificação independente, é preciso analisar.

A vereadora Bella Gonçalves pediu à testemunha que esclarecesse a diferença entre os dois processos.

A testemunha respondeu que a verificação independente é um trabalho de asseguarção, não de auditoria, no qual são utilizados procedimentos de verificação independente.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quais são os procedimentos.

A testemunha respondeu que são procedimentos específicos de verificação independente.

A vereadora Bella Gonçalves disse que a testemunha está tentando gerar uma confusão em relação à amostragem. Perguntou para qual processo foi utilizada a amostragem.

A testemunha respondeu que foi utilizada para os dois processos.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou novamente qual a diferença entre a verificação independente e a auditoria.

A testemunha respondeu que a verificação independente serve de base para que o poder público verifique se os custos do contrato estão de acordo com o mercado.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha pensa que o total analisado chegou a 70%.

A testemunha respondeu que precisa analisar e verificar, pois não se recorda.

O vereador Rubão disse que a Maciel Consultores solicitou às concessionárias documentos de maio e outubro de 2013, janeiro e julho de 2014, março e setembro de 2015, agosto e dezembro de 2016. Apontou que isso representa 16,7% de amostra do que deveria ter sido pedido conforme determinado no edital. Afirmou que a empresa mentiu quando alegou que enviou amostra de 70%, descumprindo flagrantemente o contrato. Perguntou à testemunha por que ela assinou o relatório como responsável técnica, uma vez que não sabe ao certo o que aconteceu.

A testemunha respondeu que realizou o trabalho há três anos e, por isso, precisa rever para responder.

O vereador Rubão perguntou por que a testemunha assinou todos os documentos como responsável técnica.

A testemunha respondeu que, de acordo com as normas de auditoria, é o sócio-diretor quem assina.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a Maciel Consultores foi contratada para realizar auditoria das contas das concessionárias mês a mês, mas a empresa decidiu analisar, ao menos, 70% dos custos reais do sistema. Disse que, do período total, foram analisados documentos que não passam de 16% do que foi solicitado.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou o que entrou no cálculo dos custos.

A testemunha reiterou que foi feita uma média das notas fiscais para verificar se os preços estavam de acordo com os padrões da ANTP. Disse que esse preço foi o utilizado para o cálculo do custo, realizado mês a mês.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se, em nenhum momento, ela questionou a insuficiência dos documentos enviados, os quais corresponderam a somente 16% do exigido.

A testemunha respondeu que isso se deve ao fato de que as notas fiscais não foram utilizadas na composição do custo de combustível.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou qual o percentual de notas fiscais enviadas como amostras.

A testemunha respondeu que não se recorda e precisa que a pergunta lhe seja encaminhada por escrito.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou o que estabelece o processo de auditoria em relação à amostragem.

A testemunha respondeu que a amostragem não serviu para a composição do valor.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou novamente qual o percentual de notas fiscais enviado como amostra pelas empresas.

A testemunha respondeu que não se recorda e precisa verificar.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou qual o percentual da amostra utilizado na auditoria.

A testemunha disse que não se lembra e precisa verificar.

O vereador Braulio Lara perguntou o que a norma de auditoria prega sobre percentual de amostragem e qual foi a metodologia utilizada.

A testemunha respondeu que a norma utilizada para a verificação independente foi a NBC TO 3000 - Asseguração Razoável e Limitada e especificou outras normas de contabilidade utilizadas.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se ela tem conhecimento de fraudes no processo de auditoria.

A testemunha respondeu que a auditoria não visa verificar fraude.

A vereadora Bella Gonçalves destacou que a testemunha responde pelo que assinou como responsável técnica e perguntou se ela tem conhecimento de fraude no processo de auditoria.

A testemunha respondeu que não.

O vereador Braulio Lara perguntou se nenhum documento entre os que ela analisou merecia alguma ressalva.

A testemunha respondeu que, em relação ao que ela analisou, o que foi necessário mencionar foi feito no relatório.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse perceber que a testemunha foi contratada somente para assinar esse documento, pois não consegue responder às perguntas.

O presidente destacou que uma das afirmações da testemunha nesta reunião foi não ter sido contratada para abrir a "caixa-preta". Citou a comissão especial, constituída na legislatura passada, para acompanhar os trabalhos de auditoria da Maciel Consultores. Disse que, apesar de não ter participado daquela comissão, precisa pedir desculpas à população, pois aquela comissão, devido a questões relacionadas à sua composição, nada realizou. Acrescentou que, na época, já havia alertado que a auditoria realizada era um trabalho de fachada. Perguntou à

testemunha quantos trabalhos, similares a esse e relacionados a mobilidade urbana, ela já realizou.

A testemunha respondeu que esse foi o primeiro e o último.

O presidente destacou que Belo Horizonte foi escolhida para o amadorismo da testemunha. Perguntou à testemunha se ela acha adequado assinar e fiscalizar um trabalho como esse, mesmo sem possuir nenhuma experiência. Perguntou se ela nunca prestou um serviço como esse.

A testemunha respondeu que já prestou outros serviços grandes de auditoria, mas não com relação à mobilidade urbana.

O presidente disse que a testemunha foi contratada pela BHTrans para garantir que os custos repassados ao valor da passagem de ônibus sejam fiéis à realidade. Afirmou que a testemunha não é objetiva, não demonstra habilidade com o assunto para o qual foi contratada e foi contratada para fazer algo que nunca havia feito na vida. Destacou o fato de a BHTrans ter aceitado uma auditoria fajuta. Destacou três momentos desta reunião: 1) o contrato é claro quando diz que deve ser auditado 100% das notas fiscais; 2) a Maciel Consultores diz que será auditado 70% dessas notas e a BHTrans aceita; 3) a quantidade de notas analisadas não passou de 16,7%. Disse que esta CPI está provando que o trabalho realizado não foi uma auditoria. Afirmou que há um procedimento administrativo punitivo aberto pelo atual presidente da BHTrans. Destacou o fato de uma contratação gigantesca ter sido realizada por um preço bem abaixo da contratação anterior e com a participação de somente uma empresa na licitação. Afirmou à testemunha que usar os dados da ANTP não é identificar os custos reais das concessionárias, pois a ANTP define custos estimados.

A vereadora Bella Gonçalves declarou que fica evidente que o trabalho realizado pela Maciel Consultores não foi um processo de auditoria mês a mês das contas das concessionárias. Disse à testemunha que ela, além de não poder mentir, não pode tentar embaraçar os trabalhos desta CPI e pediu que ela seja mais objetiva. Perguntou à testemunha se, em uma auditoria, é comum que a auditada, no caso, as concessionárias, escolha as notas fiscais e os documentos a serem analisados.

A testemunha respondeu que não.

A vereadora Bella Gonçalves exibiu o eslaide nº 7, contendo relação de notas fiscais solicitadas pela Maciel Consultores e notas apresentadas pelas

concessionárias. Perguntou à testemunha por que a Maciel Consultores solicitou determinada relação de notas e as concessionárias apresentaram outra e por que a Maciel Consultores concordou que assim fosse.

A testemunha respondeu que não houve concordância e foram analisadas apenas as notas fiscais solicitadas.

O presidente apontou que não é possível analisar notas que não foram entregues e perguntou à testemunha se ela estaria mentindo.

A testemunha respondeu que não.

O presidente perguntou à testemunha se ela acha que foi imprudente ao ter aceitado realizar o trabalho de auditoria.

A testemunha respondeu que conseguiu realizar o trabalho dentro do conhecimento técnico que possui.

O presidente perguntou à testemunha se ela não estranhou a presença de notas rasuradas e de nota referente a festa de casamento entre as notas apresentadas pelas concessionárias.

A testemunha respondeu que, dentre as notas por ela selecionadas, não havia notas rasuradas e não havia nota referente a festa de casamento.

O presidente pediu desculpas por haver se confundido e retificou a informação que havia dado, dizendo que, entre as notas apresentadas, não havia nota referente a festa de casamento. Afirmou que havia notas rasuradas e notas referentes a compra de combustível para entrega em outras cidades.

O vereador Rubão perguntou à testemunha por que foram aceitas notas com irregularidades.

A testemunha respondeu que não havia irregularidades dentre as notas selecionadas e reafirmou que as notas serviram somente como balizador para a verificação do preço do combustível.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que ficou evidente que o trabalho realizado foi diferente do exigido no contrato e perguntou à testemunha se a Maciel Consultores fraudou essa auditoria.

A testemunha respondeu que não.

Às 11h50min, o presidente prorrogou a reunião por mais uma hora.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se, durante as reuniões periódicas com a BHTrans para acompanhamento da execução do trabalho, foi feito algum questionamento pela BHTrans sobre a auditoria.

A testemunha respondeu que não.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quem era o responsável da BHTrans pelo acompanhamento do trabalho da auditoria.

A testemunha respondeu que eram Sérgio e Adilson Eupídio.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se a testemunha se encontrou pessoalmente com esses servidores.

A testemunha respondeu que sim, obrigatoriamente nas reuniões quinzenais e algumas outras vezes esporádicas.

O presidente declarou que ficou claro que não houve experiência, por parte da testemunha, em relação ao trabalho realizado. Acrescentou que há uma ausência de verdade, pois, visivelmente, a testemunha não realizou o trabalho de auditoria, tendo somente assinado o mesmo. Exibiu na tela os eslaides nºs 8 e 9, contendo as notas fiscais emitidas em outras cidades. Afirmou à testemunha que custo de combustível de outras cidades não pode ser utilizado para compor o preço em Belo Horizonte. Perguntou à testemunha como ela explica o fato de notas fiscais de aquisição de combustível com destinatário de outras cidades terem sido consideradas válidas para o trabalho de auditoria.

A testemunha pediu para ver a data da nota fiscal em destaque na tela.

O presidente respondeu que a data da nota é 18/2/15.

A testemunha respondeu que, do ano de 2015, foram analisadas apenas as notas dos meses de março e setembro.

O presidente afirmou que a nota fiscal em destaque faz parte do conjunto de notas apresentadas pelas concessionárias.

A testemunha respondeu que a nota fiscal não corresponde a mês selecionado para ser analisado na auditoria.

O vereador Rubão citou decreto que proíbe abastecimento de ônibus em postos de combustíveis e perguntou por que foram aceitas notas de abastecimento de ônibus em posto de combustível na cidade de Conselheiro Lafaiete. Expôs na tela o eslaide nº 10, com a referida nota em destaque.

A testemunha disse que a nota em destaque não faz parte do período selecionado para ser analisado pela auditoria.

A vereadora Bella Gonçalves indagou à testemunha sobre sua afirmação de que analisou notas fiscais de períodos que não foram entregues.

O presidente afirmou que a testemunha está admitindo que não cumpriu o edital e a Maciel Consultores deverá devolver o dinheiro para o Município, pois o trabalho não foi realizado como deveria ter sido.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão afirmou que a testemunha está mentindo para esta CPI.

O presidente expôs na tela o eslaide nº 11, tendo em destaque nota fiscal referente à empresa Transporte Coletivo Juatuba. Disse que essa empresa não integra o consórcio de empresas de Belo Horizonte, mas, ainda assim, essa nota foi entregue para a auditoria. Perguntou à testemunha por que a Maciel Consultores aceitou a apresentação dessa nota.

A testemunha respondeu que a nota fiscal não estava na seleção analisada.

O presidente disse que a nota consta do relatório assinado pela testemunha.

A testemunha afirmou que não assinou os documentos entregues, somente o relatório.

O presidente perguntou à testemunha se ela foi contratada apenas para assinar o relatório e se ela continuará mentindo para esta CPI. Perguntou qual o endereço residencial da testemunha.

A testemunha respondeu que seu endereço é Rua Professor Everardo, 115, apto 302, Méier, Rio de Janeiro. Disse que os documentos citados não estão no relatório que ela entregou.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou à testemunha se a auditoria foi baseada em suposição de que o local de entrega do combustível seria Belo Horizonte.

A testemunha respondeu que foi avaliado somente o preço das notas. Disse que não foi avaliado o local de entrega do combustível e essas notas não estavam entre as notas selecionadas para auditoria.

O presidente exibiu os eslaides nºs 13 e 14, contendo notas fiscais com disparidade no valor pago pelas concessionárias por litro de combustível, no mesmo dia e nas mesmas distribuidoras. Reiterou que o trabalho realizado não foi uma auditoria, pois foram aceitas notas rasuradas e não foi verificada a veracidade dos documentos analisados.

O vereador Rubão perguntou por que não foi apurado o uso compartilhado de garagens pelas concessionárias para fins de interferência no custo.

A vereadora Bella Gonçalves disse que, sobre o valor do aluguel de garagens, a Maciel Consultores apenas aceitou o valor informado pelo Setra-BH, sem nenhuma análise ou questionamento. Perguntou à testemunha se esse procedimento lhe parece correto enquanto auditoria.

A testemunha respondeu que esse valor não foi avaliado de forma independente.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou por que não houve questionamento sobre aluguéis de garagens que possuíam quantidades de ônibus semelhantes, mas valores destoantes, nem sobre garagens locadas de empresas pertencentes ao mesmo grupo empresarial.

A testemunha respondeu que não foi feita avaliação em relação a grupo empresarial das garagens.

O presidente perguntou se a testemunha conhece o senhor Célio Bouzada, quantas vezes esteve com ele e se ele nunca questionou o trabalho de auditoria realizado.

A testemunha respondeu que esteve com ele em algumas reuniões quinzenais e essas foram as únicas ocasiões em que o encontrou. Acrescentou que nunca foram questionados os procedimentos realizados.

O presidente perguntou se Daniel Marques Couto também nada questionou.

A testemunha respondeu que não houve nenhum empecilho para a aprovação do trabalho. Acrescentou que as dúvidas eram esclarecidas à medida que surgiam.

O presidente apresentou documentos que possuíam valores divergentes no somatório. Perguntou se a Maciel Consultores somou incorretamente ou apenas aceitou os valores apresentados, sem nenhuma auditoria sobre eles.

A testemunha respondeu que precisa verificar, pois não se lembra.

O presidente disse que tudo que foi apresentado tem impacto direto no preço da tarifa. Afirmou que há no contrato uma obrigação de revisão tarifária, que a Maciel Consultores não realizou. Disse que o relatório apresentado demonstra que as concessionárias estão tendo prejuízo e perguntou à testemunha se ela confirma esse prejuízo.

A testemunha respondeu que teria que verificar, pois não se lembra.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão e o presidente disseram que foi detectado nesta reunião que ocorreram crimes de falso testemunho, formação de quadrilha, fraude e imperícia.

A testemunha respondeu que não houve fraude no trabalho.

O presidente disse que foram apresentados seis nomes pela Maciel Consultores para compor a equipe técnica responsável pelo trabalho e, destes, três foram substituídos. Indagou a razão do ocorrido e se a testemunha estava na equipe original.

A testemunha informou que não estava na equipe original e não sabe o motivo da substituição dos nomes.

O presidente perguntou se a BHTrans conferiu se os substitutos possuíam experiência e formação acadêmica equivalentes às dos substituídos, conforme determina o edital.

A testemunha respondeu que não sabe informar.

O presidente perguntou por que nenhum dos responsáveis técnicos constantes da proposta da Maciel Consultores assinou os relatórios. Indagou se eles efetivamente participaram do trabalho.

A testemunha respondeu que não está entendendo.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão e o presidente perguntaram quais os nomes dos demais participantes da equipe.

A testemunha respondeu que, da auditoria, foram sete participantes e, da parte econômica, foram seis.

O presidente perguntou se a BHTrans atuou em conluio com a Maciel Consultores e se a testemunha foi orientada por Daniel Marques Couto.

A testemunha respondeu que não.

O presidente perguntou se o Setra-BH interferiu de alguma forma para beneficiar as empresas que representa.

A testemunha respondeu que não.

A vereadora Bella Gonçalves disse que estão concluindo que essa auditoria aconteceu em conluio com as concessionárias, pois elas apresentaram as notas que quiseram e o cálculo da tarifa foi superdimensionado. Perguntou à testemunha se a Maciel Consultores participou de reunião que definiu o valor da tarifa atual da passagem.

A testemunha respondeu que não. Acrescentou que verificará os nomes completos das pessoas que compuseram a equipe e enviará por e-mail.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a Maciel Consultores ainda existe e se a testemunha ainda faz parte da empresa.

A testemunha respondeu que a empresa ainda existe, mas ela não faz mais parte dela.

O presidente informou que, na próxima reunião, será apresentado um requerimento de comissão solicitando notificação do órgão de classe de Contabilidade acerca da atuação da testemunha no trabalho de auditoria. Disse que deverá haver reparação de danos pela Maciel Consultores.

O vereador Professor Claudiney Dulim perguntou quem adquiriu as cotas que a testemunha deixou ao sair da empresa. Reiterou a pergunta sobre a testemunha ser a responsável técnica por esse trabalho.

A testemunha respondeu que não sabe quem adquiriu as cotas e disse que é a responsável técnica.

O presidente pediu confirmação da testemunha quanto à sua afirmação de que a Maciel Consultores não aceitou notas sem identificação do local de entrega do combustível e não aceitou nenhuma nota com rasura.

A testemunha respondeu que, de acordo com a seleção de notas efetuada, confirma a afirmação.

O vereador Rubão disse que a testemunha apenas assinou o relatório, não realizou de forma efetiva e responsável o trabalho. Declarou que a testemunha foi imperita e negligente.

A vereadora Bella Gonçalves propôs que as perguntas feitas nesta reunião sejam remetidas à testemunha para que ela possa responder também por escrito e, a partir daí, seja tomada decisão em relação à sua questão profissional. Os demais parlamentares concordaram com a proposta.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h49m.

#### **4.15. DA 17ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima sétima reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 20 de julho de 2021, com início às 14h48m, no plenário Amyntas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bráulio Lara, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Wanderley Porto, Professor Claudiney Dulim e Rubão.

Foi apresentado, discutido e votado o Requerimento de Comissão nº 787/21. Realização de oitiva, com a finalidade de que “seja intimado o Senhor Roberto José Carvalho, empresário do transporte coletivo na capital, para prestar informações

pessoalmente, na qualidade de testemunha, a fim de apresentar esclarecimentos sobre condutas de terceiros, pessoas físicas ou jurídicas, atuantes no sistema de transporte público coletivo de passageiros de Belo Horizonte, com a finalidade de elucidar possíveis irregularidades na elaboração, fiscalização ou prestação dos serviços definidos em contrato”, no dia 21/7/21, às 14h30min, no Plenário Amynthas de Barros. A autoria do vereador Gabriel. O presidente discutiu o requerimento de comissão. Foi alterada a data da oitava para o dia 25/8/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes.

O presidente solicitou que fosse registrado em ata que, neste mesmo dia ele e a vereadora Nely Aquino receberam a visita de permissionários de veículos suplementares que seguiram do Mineirão até a Câmara para entregar-lhes uma moção de apoio por esta CPI, além de documentos com sugestões de melhorias da BHTrans e denúncias em relação a esta empresa e ao consórcio Transfácil. Observou que representantes destes permissionários seriam ouvidos na próxima reunião desta comissão, 21/7/21, e no dia 18/8/21.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 14h53m.

#### **4.16. DA 18ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima oitava reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 21 de julho de 2021, com início às 9h46m, no plenário Amynthas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bella Gonçalves e dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Bráulio Lara, Wanderley Porto e Professor Claudiney Dulim.

A comissão deliberou a alteração da data de realização da oitava aprovada pelo Requerimento de Comissão nº 787/2, de autoria do vereador Gabriel, para 28/7/21, às 14h30min, no Plenário Amynthas de Barros.

Foi apresentado, discutido e votado o Requerimento de Comissão nº 823/21. Pedido de informação à Shaila Santos da Silva “sobre os trabalhos desenvolvidos e o relatório produzido pela empresa Maciel Consultores em 2018, apurando as contas do transporte coletivo na capital”. Autoria da vereadora Bella Gonçalves. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão.

Deu-se início a oitava com o Senhor Jeferson Luiz Gazolla Palhares, presidente do Sindicato dos Permissionários Autônomos do Transporte Suplementar de Passageiros do Município de Belo Horizonte – Sindpautras.

O presidente abriu a palavra para que a vereadora e os vereadores apresentassem seus questionamentos a Jeferson Luiz Gazolla Palhares.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou há quanto tempo a testemunha está em exercício como permissionária do transporte suplementar.

Jeferson Palhares informou que é motorista de transporte suplementar desde 2001 e hoje também ocupa o posto de líder sindical da categoria.

O vereador Rubão perguntou como foi constituído o serviço de transporte suplementar em Belo Horizonte.

Jeferson Palhares respondeu que os perueiros transportavam passageiros sem regulamentação e que, por isso, em 2001 o transporte suplementar foi regulamentado por decreto.

O vereador Braulio Lara questionou a diferença entre o transporte coletivo convencional e o suplementar.

Jeferson Palhares explicou que o transporte coletivo convencional é operado por empresas que detém a concessão do serviço. Disse que o transporte suplementar é licitado a pessoas físicas. Informou que o número de permissões individuais é o mesmo desde 2001, apesar do crescimento da demanda pelo serviço. Destacou a importância do transporte suplementar para a população. Observou que a relação entre permissionários e usuários é direta e que isso facilita a compreensão das necessidades das pessoas em relação ao serviço.

O vereador Wanderley Porto perguntou como se estrutura o serviço de permissão do transporte suplementar.

Jeferson Palhares respondeu que inicialmente pessoas físicas operavam o serviço. Disse que em certo momento houve uma mudança importante que permitiu a figura do auxiliar, com quem o permissionário poderia dividir a carga horária de operação devida. Afirmou que, posteriormente, foi criado o consórcio de permissionários e empresas individuais foram constituídas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou qual é a média de custos envolvidos e de rentabilidade da atividade.

Jeferson Palhares disse que, em 18 anos de contrato, as linhas deficitárias enfrentaram dificuldades para manter a prestação do serviço. Afirmou que as melhorias para o serviço, propostas pelos permissionários, como novas linhas e trajetos, não foram permitidas. Disse que a implantação do Move não considerou o transporte suplementar, fazendo concorrência direta entre algumas linhas. Observou

que isso, bem como o transporte por aplicativos, causou queda significativa de receita para os permissionários. Informou que em 2014, o transporte suplementar atendeu 32,3 milhões de usuário, e, em 2020, 13,5 milhões. Pontuou que durante a pandemia de covid-19 houve redução de 80% da demanda pelo transporte suplementar. Afirmou que, sem a antecipação de vales-transporte oferecida pela Prefeitura de Belo Horizonte - PBH, não seria possível continuar operando o serviço. Informou que atualmente o custo por passageiro é de aproximadamente R\$ 4, enquanto a receita média é de R\$ 3,4 reais.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quantos veículos estão em circulação atualmente. Questionou como se dá a arrecadação e a distribuição de recursos entre os permissionários.

Jeferson Palhares respondeu que hoje estão em operação 267 veículos. Disse que, com o impacto causado pela pandemia, mesmo com a antecipação de vales-transporte, vários permissionários desistiram definitivamente de prestar o serviço e outros estão em reserva de permissão. Observou que o valor antecipado já está sendo devolvido à PBH, apesar de os permissionários não terem conseguido se recuperar financeiramente. Propôs a criação de nova modalidade de auxílio, como o subsídio para o transporte público. Disse que no transporte suplementar há dois tipos de receita: à vista, paga em dinheiro pelo usuário, e a proveniente da bilhetagem eletrônica. Explicou que 7,28% do valor faturado com a bilhetagem eletrônica é retido pela Transfácil. Informou que ainda são feitos mais dois descontos: 1% é repassado ao Sindpautras e 3,5%, ao Consórcio TranSuple. Explicou que o restante do valor é repassado ao Sindpautras, que o distribui entre os permissionários por meio da câmara de compensação tarifária.

O vereador Rubão perguntou como os permissionários se organizam.

Jeferson Palhares respondeu que, além do sindicato, em 2019 foi criado um consórcio de permissionários, conforme solicitado em edital.

O vereador Braulio Laura observou que o valor da receita retido é significativo. Perguntou como foi feita a antecipação de vales-transporte e qual o valor total recebido.

Jeferson Palhares respondeu que a PBH repassou semanalmente os valores acordados à Transfácil, que, após processamento, às sextas-feiras fazia a redistribuição ao Sindpautras, que imediatamente repassava aos permissionários. Apresentou o demonstrativo do adiantamento recebido. Afirmou que os

permissionários não foram chamados a participar do acordo que definiu o adiantamento. Disse que esse acordo foi feito com a anuência do Tribunal de Justiça de Minas Gerais - TJMG - em dezembro de 2020. Afirmou que o Sindpautras só recebeu algum valor relativo ao adiantamento em maio de 2021. Disse que, conforme levantamento feito pelo Sindpautras, deixaram de receber mais de R\$ 5 milhões. Informou que a Transfácil reconheceu a dívida, de aproximadamente R\$ 2,5 milhões, que será paga em dez semanas. Explicou que o restante será tema de discussão com a Secretaria Municipal da Fazenda - SMFA, pois os empresários do transporte coletivo convencional não consideram que o valor é devido.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a bilhetagem eletrônica deveria ser controlada pela PBH.

Jeferson Palhares disse que a integração do transporte coletivo metropolitano fica travada porque a bilhetagem eletrônica não é processada pelo poder público.

O vereador Gabriel afirmou que os valores repassados até o momento pela PBH, a título de adiantamento de passagens, somam R\$ 217.944.350,01, dos quais R\$ 21 milhões devem ter sido direcionados ao transporte suplementar. Observou que 12,8% desse valor é repassado à Transfácil e ao Sindpautras, o que representa mais de R\$ 2 milhões. Perguntou como e por que tais repasses compõem o valor da tarifa. Questionou se há amparo legal para a retenção dos valores e se o TJMG tomou conhecimento disso. Comunicou que solicitará todos os documentos referentes à movimentação dos valores de adiantamento de vales-transporte, para que as informações prestadas possam ser cruzadas. Disse que os permissionários do transporte suplementar relataram à comissão o recebimento de valor referente a adiantamento de passagens inferior ao devido. Perguntou quanto falta passar aos permissionários. Indagou se o adiantamento de passagem está custeando o sindicato.

A vereadora Bella Gonçalves apontou a necessidade de separar a operação da bilhetagem eletrônica da operação do sistema de transporte coletivo.

O vereador Gabriel destacou a importância da integração de todo o sistema de transporte público no Município. Disse que esses assuntos poderão ser discutidos na Comissão Especial de Reestruturação da BHTrans, assim que seu funcionamento seja retomado. Afirmou que solicitará a criação de comissão com dois objetivos principais: repactuação do contrato com as concessionárias de transporte

coletivo e reformulação da tarifa. Perguntou à testemunha qual a diferença entre o papel do Sindipautras e do consórcio TranSuple.

Jeferson Palhares respondeu que o Sindipautras é o sindicato patronal representante da categoria, que entendeu necessária sua criação. Disse que em 2011 a gestão da bilhetagem do suplementar era feita por uma cooperativa, cuja direção enfrentou problemas. Explicou que, por esse motivo, a gestão da bilhetagem foi passada ao Sindipautras. Afirmou que o consórcio de permissionários foi criado 2019, conforme previsão de edital. Disse que o consórcio tem dificuldade para consolidar as 300 empresas que operam o transporte suplementar e, enquanto a consolidação não acontece, o Sindipautras continuará responsável pela gestão da bilhetagem eletrônica.

O vereador Gabriel perguntou se a testemunha não vê conflito de interesse ao ser presidente do sindicato e dirigente do consórcio. Indagou se todos os permissionários são filiados ao Sindipautras.

Jeferson Palhares respondeu que não entende haver conflito de interesse, pois foi eleito de maneira legítima pela categoria para ocupar os cargos mencionados. Informou que todos os permissionários são representados pelo Sindipautras e, dos 267 permissionários em operação hoje, 220 são filiados ao sindicato.

O vereador Gabriel apresentou o acordo de adiantamento de vales-transporte firmado entre a PBH e as empresas concessionárias de transporte coletivo de Belo Horizonte e perguntou se a testemunha tinha conhecimento de seu inteiro teor.

Jeferson Palhares respondeu que não participou dessa negociação e, portanto, não tem conhecimento. Disse que não sabe se o documento exibido integra a documentação enviada aos permissionários.

O vereador Gabriel perguntou se a testemunha sabe qual percentual deveria ser repassado ao transporte suplementar, a título de adiantamento de passagem.

Jeferson Palhares respondeu que as informações sobre o repasse dos valores foram dadas aos permissionários pela Transfácil.

O vereador Gabriel perguntou por onde os valores do adiantamento passam antes de chegar aos permissionários.

Jeferson Palhares respondeu que a SMFA passa o valor à Transfácil, que, após a retenção de 7,58%, repassa o montante ao Sindipautras, que retém 4,5% e redistribui o restante aos permissionários.

O vereador Gabriel indagou se algum funcionário da BHTrans acompanha a liquidação desses valores e fiscaliza todo o procedimento.

Jeferson Palhares respondeu que não sabia informar.

O vereador Gabriel afirmou que a BHTrans deveria fiscalizar o procedimento. Lembrou que o valor do adiantamento não é fixo e depende da quantidade de passageiros. Solicitou que a testemunha informasse o fundamento legal para retenção de 7,58% do dinheiro referente ao adiantamento de passagem.

Jeferson Palhares respondeu que tal percentual está previsto em contrato do Sindpautras com a Transfácil.

O vereador Gabriel afirmou que o valor é um adiantamento e não a tarifa propriamente dita; e, por isso, não deveria ser repassado ao sindicato.

Jeferson Palhares disse que o valor veio a título de vales-transporte e foi assim tratado pela Transfácil e pelo sindicato.

O vereador Wanderley Porto perguntou se foi realizada pesquisa de satisfação e de prospecção de demanda e de oferta. Em caso afirmativo, perguntou quais foram os resultados e se esses foram encaminhados à BHTrans.

Jeferson Palhares respondeu que a pesquisa realizada apresentou resultado favorável de satisfação e demanda por 101 linhas. Informou que todos os dados foram repassados à BHTrans antes da realização do último processo licitatório. Disse que somente três linhas foram criadas no novo contrato. Destacou a necessidade de aumento do número de permissões para possibilitar a criação de novas linhas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se existe uma política de integração física e tarifária entre o sistema suplementar e outros meios de transporte, por exemplo o metrô.

Jeferson Palhares respondeu que não. Disse que a categoria apresentou propostas à BHTrans, mas até o momento não foram colocadas em prática.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se o não atendimento às demandas de integração física e tarifária geraram prejuízo ao serviço e à população.

Jeferson Palhares afirmou entender que sim. Disse que integração física e tarifária poderia promover ampliação do atendimento e redução de tarifa. Afirmou que o não atendimento dessa demanda também gera prejuízo aos operadores do suplementar.

O vereador Rubão perguntou se a testemunha presenciou ação ou omissão da BHTrans ou do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - SetraBH - para favorecer o transporte coletivo convencional.

Jeferson Palhares respondeu que não presenciou. Disse não poder afirmar se há ou não favorecimento, mas destacou que há dificuldades no atendimento das solicitações feitas pelos permissionários.

O vereador Braulio Lara perguntou quantas pessoas desistiram da permissão nos últimos anos e por qual motivo.

Jeferson Palhares respondeu que em geral as desistências ocorreram em razão de dificuldades financeiras para manter o serviço de forma adequada.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou por que os auxiliares e permissionários de outras cidades receberam pontuação no processo licitatório sem terem trabalhado anteriormente com sistema de bilhetagem eletrônica em Belo Horizonte.

Jeferson Palhares respondeu que a licitação é aberta ao público em geral, não se restringe a pessoas que vivem no Município em que é realizada. Disse que as regras de pontuação estavam previstas no edital. Afirmou que os interessados buscaram a documentação necessária à pontuação. Observou que lhe parece um procedimento normal.

O vereador Gabriel afirmou que a retenção pelo Sindipautras de 1% do valor referente ao adiantamento de passagem não tem embasamento legal. Disse que o acordo firmado com a anuência do TJMG lhe parece falho. Citou a retenção de 3,5% feita pelo consórcio, que é usada para remuneração própria. Apontou a necessidade de serem explicados a finalidade desses recursos e como eles compõe a tarifa do transporte suplementar. Observou que essas retenções prejudicam os motoristas e cidadãos. Fez críticas à maneira como o adiantamento de passagens foi estabelecido. Perguntou novamente à testemunha quanto falta repassar aos permissionários.

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. Disse que a gestão foi reconhecida como de qualidade pelo Ministério Público de Minas Gerais - MPMG.

O vereador Gabriel afirmou que a aprovação do repasse em assembleia não o torna legal, pois se refere a uma transferência feita pelo Executivo. Lembrou que os permissionários não estão recebendo o valor declarado pela Prefeitura. Disse que o adiantamento não deveria custear o sindicato.

Jeferson Palhares respondeu que os permissionários deixaram de receber mais de R\$ 5 milhões. Explicou que parte da dívida foi reconhecida pela Transfácil e já começou a ser paga. Disse que o restante do valor será discutido com a SMFA. Reiterou que os permissionários não foram chamados a participar das discussões sobre o adiantamento.

A vereadora Bella Gonçalves disse que as concessionárias de transporte promoveram aglomeração durante a pandemia, reduziram horário de circulação, retiraram cobradores, deixaram de pagar multas e alegaram prejuízo. Ainda sim, afirmou, a PBH decidiu, com a participação do TJMG e do Setra-BH, antecipar R\$ 217 milhões em vales-transporte para essas empresas. Disse que não se sabe como foi definido esse valor. Observou que o acordo foi firmado sem a participação dos permissionários. Afirmou que, caso se verifique ilegalidade, o acordo deve ser revisto. Pontuou que, se as concessionárias operassem em prejuízo, teriam desistido de prestar o serviço, assim como fizeram alguns permissionários.

O vereador Gabriel apresentou nota técnica em que o ex-presidente da BHTrans, Célio Bouzada, solicita à PBH a antecipação de R\$ 5 milhões em lotes de vale-transporte. Informou que apresentará requerimento de juntada da nota mencionada aos documentos da CPI.

Às 11h41min, o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

Posteriormente foi ouvido o Senhor Maurício dos Reis, vice-presidente do Sindpautras.

Registrou-se a presença remota de Maurício dos Reis, que apresentou histórico da constituição do transporte suplementar. Afirmou haver um descontentamento da categoria com a última licitação do transporte suplementar em Belo Horizonte. Disse que, apesar do crescimento da cidade, a licitação não contemplou a ampliação da modalidade. Afirmou que a BHTrans dificulta essa ampliação, bem como a implantação das alterações propostas pelos

permissionários, justificando que tais ações impactariam negativamente o transporte coletivo convencional.

Ainda foi ouvido o Senhor Atelírio Alves da Silva, representante da Associação dos Empresários em Transporte Suplementares e Similares do Estado de Minas Gerais – Atrasuple/MG.

Registrou-se a presença remota de Atelírio Alves da Silva.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou ao convidado o número de associados à Atrasuple/MG.

Atelírio Alves respondeu que há 78 associados participando ativamente da instituição. Declarou que a expectativa é de que ao menos a metade dos permissionários se associem.

O vereador Braulio Lara perguntou quais são as dificuldades enfrentadas pela categoria.

Atelírio Alves disse que as dificuldades se concentram na implementação de melhorias e na ampliação do sistema. Afirmou que desde a implantação do Move, o transporte suplementar passou a ser subjugado e sucateado. Informou que a Atrasuple/MG levou ao presidente da BHTrans, Diogo Prosdocimi, e ao Sindipautras uma proposta de melhoria, mas que ainda não obtiveram retorno. Disse que muitos permissionários estão endividados e, como não há retorno financeiro, alguns devolveram a permissão à BHTrans. Destacou que a Atrasuple/MG não faz oposição ao sindicato ou ao consórcio da categoria. Disse que são parceiros para encontrar solução para os permissionários, buscando o equilíbrio financeiro. Informou que encaminharam ao presidente da comissão documentos que podem ajudar na investigação.

O vereador Gabriel observou que há muitos desafios para aperfeiçoar o sistema de mobilidade urbana em Belo Horizonte. Mencionou o projeto de lei, de sua autoria, que extingue a BHTrans e cria a Superintendência de Mobilidade.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h35m.

#### **4.17. DA 19ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A décima nona reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 22 de julho de 2021, com incio as 9h4m, 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 Bráulio Lara, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão e Wanderley Porto.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

- 1) Requerimento de Comissão nº 824/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar na condição de testemunha, Fábio Filomena, representante da Comissão Independente do Transporte Suplementar para prestar informações”, no dia 18/8/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. A autoria do vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão.
- 2) Requerimento de Comissão nº 826/21. Solicita juntada dos “documentos entregues em envelope pela Comissão Independente do Transporte Suplementar, na data de 20/07/2021”. A autoria: vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão.
- 3) Requerimento de Comissão nº 835/21. Solicita juntada do “ofício BHTRANS DPR/SEFAZ Nº 189/2020, bem como o formulário enviado pelo consórcio dos suplementares aos permissionários recebido no gabinete do Ver. Gabriel”. A autoria do vereador Gabriel. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.
- 4) Requerimento de Comissão nº 836/21. Pedido de informação ao procurador-chefe da Procuradoria da Fazenda Nacional no Estado de Minas Gerais - PFN/MG, Ranulfo Alexandre Pingosvki, com a finalidade de “obter informações sobre a situação fiscal das empresas pertencentes aos consórcios do sistema de transporte público de Belo Horizonte, oriundas do consórcio 131/2008, ativas e inativas”. A autoria do vereador Gabriel. O requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 9h11m.

#### **4.18. DA 20ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A vigésima reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 27 de julho de 2021, com início às 13h14m, no plenário Amyntas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Wanderley Porto, Bráulio Lara, Professor Claudiney Dulim, Rubão e Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

Foi apresentado, discutido e votado o Requerimento de Comissão nº 787/21. Realização de oitiva com a finalidade de que “seja intimado o Senhor Roberto José Carvalho, empresário do transporte coletivo na capital, para prestar informações

pessoalmente, na qualidade de testemunha, a fim de apresentar esclarecimentos sobre condutas de terceiros, pessoas físicas ou jurídicas, atuantes no sistema de transporte público coletivo de passageiros de Belo Horizonte, com a finalidade de elucidar possíveis irregularidades na elaboração, fiscalização ou prestação dos serviços definidos em contrato”. Autoria do vereador Gabriel. A comissão deliberou pelo cancelamento desta oitiva.

A comissão deliberou pelo cancelamento da reunião convocada para o dia 28/7/21, às 14h30min.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 13h21m.

#### **4.19. DA 21ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A vigésima primeira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 28 de julho de 2021, com início às 9h43m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Wanderley Porto, Bella Gonçalves, Bráulio Lara e Professor Claudiney Dulim.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 837/21. Correção de erro material no Requerimento de Comissão nº 786/21, para alterar “o nome de Roberto José Lessa Carvalho para Robson José Lessa Carvalho”. Autoria do vereador Rubão. Aprovado por unanimidade o requerimento.

2) Requerimento de Comissão nº 857/21. Pedido de informação ao Consórcio Operacional do Serviço de Transporte Suplementar de Passageiros de Belo Horizonte - Transuple, com a finalidade de “requisitar toda a movimentação financeira do Consórcio referente ao repasse dos valores nos termos firmados no termo de conciliação assinado em 21 de dezembro de 2020”. Autoria do vereador Gabriel. O presidente disse que o pedido de informação se faz necessário para verificar denúncia de não repasse dos valores. Aprovado por unanimidade o requerimento.

3) Requerimento de Comissão nº 858/21. Juntada de documentos à CPI da BHTrans com a finalidade de “juntar o ofício 169/2021/DIV, recebido no gabinete, referente a pedido de informação da presidência da Câmara Municipal de Governador Valadares, solicitando o envio de cópias de todos os documentos da

CPI da BHTrans relacionados à empresa VALADARENSE/MOBI". Autoria: vereador Gabriel. Aprovado por unanimidade o requerimento.

4) Requerimento de Comissão nº 864/21. "Solicita que a comissão requirite, por meio da procuradoria, a quebra de sigilo bancário, fiscal, e telemático do Sr. Célio Freitas Bouzada, no período que compreende 1º de fevereiro de 2020 até a presente data, a fim de investigar se a participação do servidor nas práticas ilícitas apuradas por esta comissão no curso de suas investigações, especificamente a elaboração de documento para subsidiar o adiantamento de passagens sem qualquer memória de cálculo, foi solicitada por terceiros e se houve promessa ou pagamento para atuação dolosa em prejuízo do município". Autoria do vereador Gabriel. O presidente disse que a quebra de sigilo é solicitada para verificar as ações de Célio de Freitas Bouzada. Aprovado por unanimidade o requerimento.

Deu-se início a oitiva com o Senhor Emanuel Bonfante Demaria Junior, presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Assessoramento, Pesquisas, Perícias, Informações e Congêneres de Minas Gerais – Sintappi-MG.

Registrou-se a presença remota do presidente do Sintappi-MG, Emanuel Bonfante Demaria Junior.

O presidente da comissão informou ao convidado o escopo de atuação da Comissão Especial de Estudo de Reestruturação da BHTrans, a qual também preside e que, devido à pandemia, está suspensa. Informou que as discussões específicas sobre a extinção da BHTrans e o projeto de criação da Superintendência de Mobilidade Urbana acontecerão na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário. Afirmou que esta CPI foi criada posteriormente à Comissão Especial de Estudo e tem papel investigativo e punitivo. Destacou o papel do convidado na reunião e as possíveis implicações. Perguntou há quanto tempo Emanuel Bonfante é presidente do Sintappi-MG.

Emanuel Bonfante respondeu que, na verdade, é secretário-geral da entidade. Disse que estava acompanhado do diretor de Administração, Patrimônio e Pessoal, Gilberto Márcio Pires, e do advogado Renato Luiz Pereira, ambos funcionários do Sintappi-MG. Informou que o Sintappi-MG representa a base estadual, não somente trabalhadoras e trabalhadores da BHTrans.

O presidente cumprimentou os acompanhantes do convidado e o grupo de grevistas que estavam em frente à Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH - e não puderam entrar devido às restrições adotadas durante a pandemia.

Emanuel Bonfante informou que a greve já terminara e estavam em dissídio coletivo.

O presidente perguntou ao convidado o tempo de atuação na Secretaria-Geral da entidade. Perguntou, ainda, como é a relação da entidade com a BHTrans, tanto com a presidência atual como com a anterior.

Emanuel Bonfante informou que é sindicalista há 15 anos e, na última eleição do sindicato, foi eleito para a Secretaria-Geral. Afirmou que a relação com a BHTrans é conflituosa, algo comum nas relações entre capital e trabalho. Disse conhecer pouco a presidência atual. Sobre o ex-presidente, disse que as relações eram relativamente boas.

O presidente indagou do convidado sobre a utilização do serviço de ônibus na capital: se o utiliza ou qual foi a última vez que o utilizou; se o considera um bom serviço; e se os ônibus estão bem conservados.

Emanuel Bonfante informou ter andado de ônibus por muitos anos. Declarou que, recentemente, comprou um carro. Acrescentou que a última vez que andou de ônibus foi há mais de um ano. Afirmou acreditar que o serviço de ônibus é péssimo, mas observou que isso não é culpa dos funcionários da base. Também negou que os ônibus estejam bem conservados.

O presidente perguntou quem é responsável pela vistoria da conservação. Indagou se o trânsito de Belo Horizonte é bem gerido.

Emanuel Bonfante respondeu que a vistoria deveria ser feita pela BHTrans, mas, há muitos anos, foi repassada ao Setra-BH. Afirmou que o trânsito da capital não é bem gerido, mas não é tão ruim, sendo necessárias algumas modificações. Defendeu o metrô como transporte de massa.

O presidente perguntou sobre a BHTrans: qual é o número de funcionários e o de funcionários ligados ao Sintappi-MG, a média de idade, o número de funcionários com curso superior e o tempo médio de serviço.

Emanuel Bonfante respondeu que, segundo a diretora de Recursos Humanos da BHTrans, Júlia Gallo, seriam aproximadamente 1.045 funcionários. Afirmou que, antes, o Sintappi-MG representava todos os funcionários da BHTrans, mas acrescentou que houve divisão da base entre várias entidades. Afirmou que cerca de 80% dos funcionários são representados pelo Sintappi-MG. Disse que a média de idade é avançada, pois há muito tempo não há concurso público. Respondeu

estimar que mais de 60% possua curso superior. Sobre o tempo médio de serviço, disse que é de aproximadamente 20 anos.

O presidente informou os números aos quais teve acesso: 1.057 funcionários, dos quais 825 são representados pelo Sintappi-MG e 474 possuem curso superior, com média de 52 anos de idade e 29 de casa. Perguntou ao convidado se o serviço deveria ser mais bem prestado tendo em vista essas informações.

Emanuel Bonfante respondeu que, no que depende da base, o serviço é excelente. Afirmou que, se há fraudes, essas são relacionadas aos gestores, que são nomeados para cargo de confiança pelo prefeito Alexandre Kalil.

O presidente indagou se a nomeação para presidente de Célio Bouzada, funcionário de carreira há tantos anos e com vários cursos de capacitação, não seria a personificação de um gestor ideal.

Emanuel Bonfante respondeu que para toda regra há exceção. Afirmou que a maioria da base é honesta e trabalha bem.

O presidente perguntou a Emanuel Bonfante se Célio Bouzada não foi um bom presidente.

Emanuel Bonfante disse não possuir as provas às quais a CPI tem acesso. Acrescentou que, se o ex-presidente cometeu desvios, isso configuraria uma exceção.

O presidente perguntou como é possível avaliar a gestão de Célio Bouzada após quatro anos, tendo em vista a opinião do convidado em relação à má qualidade do serviço de ônibus na cidade.

Emanuel Bonfante informou que as multas aplicadas a empresas de ônibus precisam ser processadas pela diretoria da BHTrans para que sejam, de fato, cobradas das empresas. Disse que, segundo reportagem, 26 mil multas, totalizando cerca de R\$15 milhões, não foram cobradas.

O presidente afirmou que o contrato formulado na gestão de Célio Bouzada e com o envolvimento, entre outras pessoas, de Daniel Marx Couto, inviabiliza a cobrança das multas e possibilita que empresários mandem na cidade.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que a maioria da base de funcionários não pode responder pelas atitudes da gestão de Célio Bouzada. Acrescentou que a questão do serviço prestado está ligada a um contrato que não permite a adequada fiscalização. Perguntou o número de fiscais, a média salarial na BHTrans e a principal categoria que faz parte do Sintappi-MG.

O presidente perguntou qual o grau de escolaridade do convidado.

Emanuel Bonfante respondeu ter feito mestrado em Petróleo e Gás em Moscou na década de 1960. Informou que a média salarial está entre R\$5 e R\$6 mil. Declarou a existência de aproximadamente 400 fiscais, mas acrescentou que, em razão dos desvios de função, apenas 200 ou 300 desempenham suas atividades nas ruas. Observou que Saúde, Educação e transporte coletivo deveriam ser geridos pelo Estado, sem visar ao lucro, e complementou que as passagens deveriam ser gratuitas. Afirmou que, como estamos inseridos no sistema capitalista, os contratos e a fiscalização precisam ser adequados.

O presidente perguntou a quantidade de fiscais que trabalham em campo e em serviço administrativo.

Emanuel Bonfante afirmou que 200 fiscais fazem trabalho de campo e outros 200 desempenham atividades administrativas, o que configura desvio de função.

O presidente perguntou se o convidado tem conhecimento de conluio entre fiscais e empresas. Indagou sobre a omissão de fiscais perante a superlotação dos ônibus, durante a pandemia, e perante a falta de trocadores nos ônibus.

Emanuel Bonfante disse não ter conhecimento. Acrescentou acreditar que isso não ocorra, pois já houve investigação a respeito e não foi constatada corrupção. Afirmou que os fiscais aplicam multas, mas elas não são processadas, pois é necessário que a BHTrans as autorize. Negou que haja omissão de fiscais.

O presidente perguntou por que o acordo coletivo da BHTrans, firmado em 2018 e com vigência até 2019, não foi renovado.

Emanuel Bonfante respondeu que já foi feito um acordo com vigência entre 2020 a 2021. Acrescentou que ele não foi renovado porque a BHTrans pretendia retirar a cláusula de isonomia de reajuste e, por essa razão, houve instauração de greve e de dissídio coletivo.

O presidente perguntou com quem ocorreu e como se deu a negociação do acordo de 2018. Indagou, também, sobre o pagamento de horas extras na BHTrans.

Emanuel Bonfante disse que a negociação foi feita com Célio Bouzada e acrescentou ter havido dificuldade, mas, após muitas reuniões, chegou-se a um acordo. Afirmou que o sindicato é contra as horas extras convocadas pela BHTrans e, por isso, estipulou multas altas.

O presidente citou entrevista concedida por Gilberto Márcio Pires na emissora de rádio Itatiaia, na qual o entrevistado declarou que o valor da hora extra deveria

chegar a 5.000%. Disse não ter concordado com a afirmação, pois os valores são pagos com o dinheiro de contribuintes. Perguntou se o convidado concorda com o aumento das horas extras de 200% para 300%.

Emanuel Bonfante respondeu que o valor alto é uma medida para evitar que as horas extras aconteçam. Disse ser contrário a horas extras, pois a BHTrans não recompõe seu quadro de funcionários com concursos públicos e faz uso de convocação de horas extras para compensar a falta de pessoal. Destacou a necessidade de salários dignos e de tempo de descanso.

O presidente perguntou se o convidado tem conhecimento do valor pago em hora extra no período de Carnaval. Disse que o valor chega a R\$1 milhão, mesmo em 2021, quando não houve festividades no período. Indagou se Emanuel Bonfante considera justo que o valor de um serviço não prestado seja pago.

Emanuel Bonfante disse não saber do valor. Acrescentou que o acordo coletivo prevê o pagamento mesmo que não haja festividades no Carnaval.

O presidente indagou sobre a ocorrência de atrasos na jornada de trabalho sem a incidência de descontos.

Emanuel Bonfante disse que o acordo reflete os direitos conquistados por funcionários da BHTrans.

A vereadora Bella Gonçalves citou a média de tempo de serviço dos funcionários, de 29 anos, e a baixa taxa de renovação na BHTrans. Perguntou quando ocorreu o último concurso público e se a luta por direitos envolveu somente a questão das horas extras, ou também o pedido por novos concursos à Justiça do Trabalho. Perguntou, ainda, se pleito foi reiterado durante a última greve.

Emanuel Bonfante respondeu que o último concurso ocorreu há cerca de 15 anos. Afirmou que foram feitas reivindicações de realização de concurso diretamente à direção da BHTrans, mas acrescentou que não houve resultados positivos em relação a esse pleito.

O presidente perguntou se o convidado acha justa a solicitação de redução de carga horária para 30 horas semanais, visto que, no Brasil, trabalha-se, em média, muito mais, e considerando a alta taxa de desemprego.

Emanuel Bonfante respondeu que, na Idade Média, trabalhava-se menos. Afirmou que as conquistas são fruto de luta.

O presidente disse ser contrário à comparação da situação com a Idade Média. Perguntou se os problemas de prestação de serviço serão solucionados se a carga de trabalho for reduzida.

Emanuel Bonfante afirmou que as reivindicações são feitas por funcionários, não pelo sindicato. Disse que eles querem trabalhar menos e ganhar mais.

O presidente indagou se é justo que funcionários da BHTrans possam faltar ao trabalho, sem desconto em folha, por quatro dias durante o ano, e que o número de dias de ausência seja aumentado para oito. Leu cláusula sobre isonomia de aumento de salário. Perguntou se é justo que funcionários recebam aumento independentemente da qualidade do serviço desempenhado.

Emanuel Bonfante disse que as questões mencionadas são conquistas referendadas pela Justiça.

O presidente perguntou se o convidado assistira ao depoimento de Daniel Marx Couto a esta CPI e se tem conhecimento da auditoria sobre o valor das passagens. Disse que o trabalho feito pelo Grupo Maciel Auditores não pode ser chamado de auditoria. Perguntou se é justo que, segundo afirmou, a patética atuação de Célio Bouzada, Daniel Marx e demais servidores receba o mesmo aumento de salário que funcionários como Eveline Trevisa, que apresenta ótimos projetos. Disse que Eveline honra o papel de servir à cidade, não de se servir dela.

Emanuel Bonfante declarou não ter visto o depoimento. Afirmou que as pessoas que cometeram delitos devem ser presas e o dinheiro, devolvido.

O presidente afirmou que a CPI recomendará a prisão de quem tiver agido para prejudicar a cidade. Perguntou se o convidado sabe da existência da cláusula de aumento automático em outros órgãos.

Emanuel Bonfante negou ter essa informação.

O presidente afirmou que isso não existe em outros lugares. Disse que, na BHTrans, vigora o corporativismo, o interesse pessoal, a corrupção, o compadrio e acrescentou que as pessoas querem trabalhar menos e ganhar mais. Citou o complemento salarial referente à Copa das Confederações de 2013 e à Copa do Mundo de 2014. Perguntou se o convidado concorda que a cidade tenha que pagar R\$100 milhões em ações trabalhistas por recompensa, de forma meritocrática. Acrescentou que a cláusula de aumento automático é o fator responsável.

Emanuel Bonfante disse que não pode ser contra uma decisão da Justiça.

O presidente disse ser questionado sobre a necessidade de extinguir a BHTrans e substituí-la por outro modelo de administração e, por essa razão, afirmou ser necessário listar exemplos de situações que não ocorreriam em outros órgãos.

A vereadora Bella Gonçalves disse que a média salarial entre R\$5 e R\$6 mil é o mínimo estabelecido pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos - Dieese. Leu a cláusula sobre reajuste salarial do acordo coletivo, que visa impedir que os salários de cargos comissionados sejam muito superiores aos da base. Perguntou qual é a posição do sindicato e a do atual presidente da BHTrans em relação a essa cláusula.

Emanuel Bonfante afirmou que a diretora de Recursos Humanos da BHTrans, Júlia Gallo, concordou com a renovação da cláusula de isonomia, reivindicada em processo de dissídio coletivo. Declarou que funcionários da BHTrans estão atualmente regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, pois não há acordo coletivo vigente.

A vereadora Bella Gonçalves observou que acordos coletivos devem ser revistos judicialmente, considerando o bem da cidade. Destacou a importância da renovação do quadro de pessoal da BHTrans.

O presidente perguntou se o convidado não acredita que essa cláusula acarrete engessamento e dificuldades para modernização da BHTrans.

Emanuel Bonfante afirmou que a diretora de Recursos Humanos concordou com a cláusula perante desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de Minas Gerais - TRT-MG.

O presidente perguntou o valor que o plano de saúde subsidiado pela instituição cobre para compra de medicamentos e se é necessária a apresentação de receita médica.

Emanuel Bonfante respondeu que o valor é de R\$800,00 e acrescentou não ser mais necessário apresentar receitas.

O presidente afirmou que o valor atual é de R\$935,00. Disse acreditar na possibilidade de compras de remédios para outras pessoas. Comparou a situação ao uso da extinta verba indenizatória na CMBH. Perguntou se Emanuel considera adequado que a instituição pague quase R\$1 milhão por ano para reembolso de compra de remédios sem exigência de receita médica.

Emanuel Bonfante afirmou que são direitos conquistados pelos funcionários. Citou a verba-paletó da CMBH e o subsídio parlamentar de R\$15 mil por mês.

O presidente informou que a verba-paletó também já foi extinta. Indagou se a população de Belo Horizonte concorda em custear esse tipo de direito conquistado. Registrou a devolução de cerca de 40% do orçamento da CMBH no ano anterior. Afirmou que não há mais recesso parlamentar, verba-paletó e indenizatória e complementou que nenhum parlamentar deseja trabalhar menos e ganhar mais. Indagou se a Superintendência de Mobilidade não faria mais sentido, já que a BHTrans existe para oferecer um serviço público, não para gerar lucros.

Emanuel Bonfante declarou não conhecer todos os acordos coletivos de outros sindicatos e observou que tudo foi homologado pela Justiça. Afirmou que perguntas como essas devem ser feitas ao prefeito.

O presidente afirmou que o prefeito ficou estupefato com essas despesas, que também, segundo informou, incluem verba para custeio de óculos e mensalidade em academias. Perguntou se os valores recebidos por funcionários da BHTrans devem ser reajustados. Indagou o tempo de BHTrans e de sindicato do convidado e se ele foi candidato a vereador.

Emanuel Bonfante respondeu que o sindicato representa as reivindicações dos funcionários. Disse que é solicitado o devido reajuste anual pela inflação. Informou que, dos 27 anos de instituição, está cedido ao sindicato há 15. Acrescentou que foi candidato a vereador em Belo Horizonte pelo Partido Comunista Brasileiro - PCB - nas últimas eleições.

O presidente perguntou se o convidado acha coerente que funcionários da BHTrans recebam vale-combustível de R\$350,00 por mês.

Emanuel Bonfante informou que essa reivindicação foi feita, mas complementou que ela ainda não é um direito conquistado. Observou que o sindicato não pode ser contrário aos anseios das categorias.

O presidente disse ser contrário a esse pleito, pois, segundo afirmou, isso não é conquista, mas privilégio. Citou entrevista de Gilberto Márcio Pires à rádio Itatiaia, no Programa Chamada Geral de 16/7/21, e disse considerar inadequada a forma como foi mencionado. Afirmou não temer enfrentar a máquina corporativista da BHTrans. Indagou há quanto tempo o convidado exerce função sindical.

Emanuel Bonfante reiterou que, dos 27 anos de instituição, está cedido ao sindicato há 15, mas acrescentou que frequenta a BHTrans para tratar das reivindicações.

O presidente disse que Gilberto Márcio Pires afirmou na entrevista que os funcionários abririam mão da cláusula de reajuste, desde que mantidas as demais cláusulas. Perguntou ao convidado por que o acordo não foi celebrado, já que a BHTrans aceitou a proposta.

Emanuel Bonfante respondeu que, desde o dia 30/4/21, os funcionários estão sob o regime da CLT, pois não houve acordo.

O presidente informou que, durante a entrevista, Gilberto Márcio Pires afirmou ter visto, desde sempre, mandos e desmandos na BHTrans. Perguntou do que se tratava essa acusação.

Emanuel Bonfante disse acreditar que Gilberto Márcio Pires se referia às multas não processadas pela BHTrans, de responsabilidade da Diretoria de Ação Regional e Operações, cuja responsável é Deusuite Matos.

O presidente disse que Gilberto Márcio Pires cometeu o crime de prevaricação por não denunciar às autoridades públicas esse tipo de ação na BHTrans. Afirmou que Gilberto Márcio Pires será convocado pela CPI como investigado e acrescentou que Emanuel Bonfante é testemunha de um crime na BHTrans. Perguntou qual foi a posição do Sintappi-MG frente aos mandos e desmandos na instituição.

Emanuel Bonfante afirmou não ter provas e complementou ter tomado conhecimento dessas situações pela imprensa.

O presidente disse que, se Gilberto Márcio Pires declarou saber de mandos e desmandos desde sempre, e o convidado relacionou-os à não cobrança de multas, ação de responsabilidade da Diretoria de Ação Regional e Operações, houve prevaricação. Afirmou que Gilberto Márcio Pires atribuiu os problemas da BHTrans aos gestores nomeados e que a solução estaria nos servidores concursados. Declarou que a nomeação de servidores concursados para cargos de gerência não é a resposta, e complementou que isso foi provado com a gestão de Célio Bouzada e Daniel Marx Couto. Perguntou quantos funcionários são de recrutamento amplo na BHTrans.

Emanuel Bonfante disse ter a informação de que são cinco funcionários concursados para cada ocupante de cargo de confiança.

O presidente informou que são 29 pessoas em cargo comissionado. Leu uma definição de crime e perguntou se o convidado sabia do que se tratava.

Emanuel Bonfante negou.

O presidente afirmou que a definição lida caracteriza o genocídio, crime do qual Gilberto Márcio Pires o acusou na referida entrevista para a rádio Itatiaia, por defender a extinção da BHTrans. Disse que essa acusação foi caluniosa, pois, segundo afirmou, é democrata e defensor dos Direitos Humanos. Disse que não tolera esse tipo de fala, mesmo se proferida de forma leviana. Afirmou que Emanuel Bonfante será investigado, pois cometeu prevaricação. Perguntou novamente sobre o número de funcionários de recrutamento amplo.

Emanuel Bonfante reafirmou que a informação da qual tem conhecimento é de que, para cada cinco trabalhadores da base, haver uma chefia.

O presidente perguntou se o convidado não deveria ter conhecimento dos dados precisos por ser membro do sindicato. Citou um vídeo de recebimento de propina e perguntou se o convidado concordava com aquilo.

Emanuel Bonfante negou.

O presidente afirmou que, de todas as chefias da BHTrans, somente 29 não são concursadas. Perguntou se o convidado saberia explicar denúncias de descumprimento de medidas sanitárias em assembleias presenciais, para deliberar sobre a greve, com a presença de 800 pessoas, e a expulsão de funcionários de reuniões virtuais do Sintappi-MG, por não concordarem com as propostas do sindicato.

Emanuel Bonfante afirmou que são elaboradas atas de todas as reuniões. Acrescentou que a reunião mais cheia contou com a presença de aproximadamente cem pessoas e disse que todas usavam máscara e respeitaram o distanciamento. Sobre a expulsão, disse que o presidente pode ter se referido ao caso de um servidor que não fazia parte da base do Sintappi-MG, que foi impedido de se manifestar.

O presidente listou uma série de possíveis motivos para a última greve, como protesto em relação à auditoria de 2018 ou ao pedido de adiantamento de passagens às empresas de ônibus, feito por Célio Bouzada.

Emanuel Bonfante afirmou que não se tratava de nenhum dos motivos citados, mas de reivindicações de reajuste salarial conforme a inflação e contra a retirada da cláusula de isonomia de aumento salarial.

Às 11h46min, o presidente prorrogou a reunião por mais uma hora.

Declarou não ter percebido diferença no serviço prestado pela BHTrans durante a greve.

Emanuel Bonfante disse que os problemas não são os funcionários da base, mas os da gestão.

O presidente pediu que o convidado citasse nomes de culpados. Destacou que Emanuel Bonfante tinha a condição de testemunha. Solicitou a ele que não se isentasse das perguntas.

Emanuel Bonfante afirmou não possuir provas.

O presidente afirmou que o convidado fez acusações sem provas.

Emanuel Bonfante afirmou saber que o serviço prestado não é bom.

O presidente pediu que fosse registrado em ata que o convidado afirmou que a instituição presta péssimo serviço e que os culpados ocupam cargos de gestão, mas, mesmo na condição de testemunha, recusou-se a colaborar e a mencionar nomes.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que o convidado parecia se ater somente à defesa de conquistas.

Emanuel Bonfante afirmou fazer parte do sindicato e que cabe à CPI fazer apurações.

O presidente afirmou que o cenário de privilégios e corporativismo gera ambiente propício para o engessamento. Declarou considerar absurdo que funcionários da BHTrans tenham mais privilégio que professores, lixeiros, profissionais da Saúde etc. Disse não ter medo de xingamentos e mentiras, pois é direito das pessoas posicionarem-se contrariamente ao projeto da Superintendência de Mobilidade.

A vereadora Bella Gonçalves destacou que as CPIs devem ser respeitadas para investigar e apurar irregularidades e acrescentou que membras e membros não podem ser chamados de genocidas. Afirmou que, no entanto, nesta reunião, a CPI extrapolou os limites de sua atuação ao desqualificar ideologias e acordos coletivos como se estes fossem ilícitos. Afirmou que o escopo da comissão envolve investigar ilegalidades na auditoria, nos contratos etc. Solicitou a colaboração do Sintappi-MG para apontar problemas de corrupção da BHTrans que ocorreram em uma gestão que produziu contratos e formas de controle ineficazes.

Registrou-se a presença da vereadora Nely Aquino, que não integra a comissão.

A vereadora Nely Aquino justificou sua presença na reunião após menções a verbas e a benefícios extintos. Informou que o salário dos parlamentares foi

congelado por quatro anos e que mais de R\$100 milhões do orçamento da CMBH foram devolvidos ao Executivo no último ano. Declarou que todo o recurso da Casa é investido com responsabilidade. Acrescentou que a CPI desenvolve um trabalho sério e atende ao apelo da população de mostrar irregularidades, não de difamar pessoas.

O presidente afirmou que, se há defesa de interesses particulares em detrimento do bem comum, isso também é escopo da CPI, pois, segundo disse, a omissão da instituição ocorre de maneira holística. Destacou ser necessário que essas questões sejam investigadas.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 12h06m.

#### **4.20. DA 22ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A vigésima segunda reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 2 de agosto de 2021, com início às 14h24m, no plenário Camil Caram. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Rubão, Wanderley Porto e Bráulio Lara.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 881/21. Pedido de informação à Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans, com a finalidade de “obter informações sobre: - Nota Técnica BHTRANS DPT/SUTP/GCETT Nº 009/2020 na qual são demonstrados os impactos da pandemia do coronavírus no Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte”.Autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi aprovado por unanimidade pela Comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 718/21. Alteração de data e horário de oitiva, com a finalidade de “intimar Renata Avelar Barra Righi, engenheira técnica da empresa TECNOTRANS Engenheiros Consultores, para prestar depoimento a esta comissão, pessoalmente, na condição de testemunha”, aprovado pelo Requerimento de Comissão nº 718/21, para o dia 18/8/21, às 11 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela Comissão.

3) Requerimento de Comissão nº 719/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar André Luiz de Oliveira Barra, sócio-administrador da empresa TECNOTRANS Engenheiros Consultores, para prestar depoimento a esta comissão,

pessoalmente, na condição de testemunha”, no dia 11/8/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. A autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela Comissão.

Foi dada ciência à comissão de decisão judicial de habeas corpus, em sede liminar, concedida em favor de André Luiz Oliveira Barra e Renata Avelar Barra Righi; e manifestação do Sr. André Luiz de Oliveira Barra, por meio de seu advogado, Leonardo Monteiro Rodrigues OAB/MG 131.481, solicitando a alteração da data de seu depoimento a esta Comissão.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 14h29m.

#### **4.21. DA 23ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A vigésima segunda terceira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 4 de agosto de 2021, com início às 9h56m, no plenário Helvécio Arantes. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Braulio Lara, Professor Claudiney Dulim, Wanderley Porto e Rubão e da vereadora Bella Gonçalves.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 899/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar, na condição de testemunha, Edilene Aparecida Geraldi, permissionária do transporte suplementar, para prestar informações”, no dia 18/8/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel. O presidente informou que o nome da intimada foi corrigido para Edymeire Aparecida Geraldi e a oitiva acontecerá às 10h30min. O Requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 902/21. Juntada de documentos, com a finalidade de “juntar os documentos recebidos no gabinete, referentes à investigações do Ministério Público de Contas, consubstanciada na fase 5, com cópias físicas, bem como 2 DVD's referente a fase 5”. Autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão .

3) Requerimento de Comissão nº 903/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar o ex-presidente e o atual presidente do Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte (TRANSFÁCIL), Renaldo de Carvalho Moura e Ralison Guimarães de Andrade,

presencialmente, na condição de testemunhas”, no dia 25/8/21, às 9h30min, no Plenário Helvécio Arantes. A autoria da vereadora Bella Gonçalves. A vereadora Bella Gonçalves disse que a oitiva é necessária para apurar informações sobre a bilhetagem e a manutenção de agentes de bordo. O presidente informou que as oitivas serão realizadas nos seguintes horários: a) às 9h30min, o ex-presidente do Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus de Belo Horizonte - Transfácil, Renaldo de Carvalho Moura; b) às 10h30min, o presidente da Transfácil, Ralison Guimarães de Andrade. O Requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

4) Requerimento de Comissão nº 911/21. “Requisitar, por meio da procuradoria, a quebra de sigilo bancário, fiscal e de dados telefônicos dos envolvidos listados tendo em vista os vultuosos indícios de autoria, aliado à necessidade de obtenção de provas que não podem ser obtidas por outros meios”. Autoria do vereador Gabriel. O presidente informou os nomes para os quais a quebra de sigilo foi solicitada; entre eles, Daniel Marx Couto e Shaila Santos. Disse que as informações serão fundamentais para a investigação. O Requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

O presidente afirmou que a CPI chegou ao ápice para a conclusão das investigações e não adianta escutar mais do mesmo. Disse que o conjunto de provas aponta para a existência de um cartel no contrato de 2008 e a caixa-preta está aberta. O vereador Bráulio Lara declarou estar cauteloso quanto a afirmar que a CPI está chegando a conclusões, pois pode ser necessária a prorrogação para apurar novas informações.

5) Requerimento de Comissão nº 912/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar para prestar informações, pessoalmente, na qualidade de testemunha: 1. Emerson Duarte Menezes, presidente da Comissão Permanente de Licitação responsável pela Concorrência Pública n. 2007/002, a ser ouvido às 15:00 horas. 2. Adilson Elpidio Daros, fiscal do contrato decorrente da Concorrência Pública n.2017/002, a ser ouvido às 15:30 horas. 3. Daniel Marx Couto, gestor do contrato decorrente da Concorrência Pública n.2017/002, a ser ouvido às 16:00 horas. 4. Roger Maciel Oliveira, responsável técnico integrante do quadro da Maciel Consultores S/S Ltda., a ser ouvido às 16:30 horas”, no dia 19/8/21, às 14h30min, no Plenário Amyntas de Barros. Autoria do vereador Gabriel. O presidente solicitou a exclusão de Daniel Marx Couto da lista de intimados, pois acredita que ele não

terá nada a acrescentar. Informou que, nesse caso, a oitiva de Roger Maciel de Oliveira acontecerá às 16 horas. Aprovado por unanimidade pela comissão. O presidente informou que, com exceção de Roger Maciel de Oliveira, os demais são intimados de acordo com o art. 76 da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte.

6) Requerimento de Comissão nº 913/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar para prestar informações sobre a montagem da Concorrência Pública 131/2008 o representante legal da empresa líder do consórcio Via Urbana - Praiamar Transportes Ltda, José Braz Gomes, a ser ouvido às 10:00 horas, o representante legal da empresa Trancid - Transporte Coletivo da Cidade de Divinópolis e proprietário da empresa Rodopass Transporte Coletivo de 408 Passageiros Ltda, Marcelo Carvalho Santos, a ser ouvido às 10:30 horas, o representante legal da Empresa Valadarense de Transportes Coletivos Ltda, Romeu Aguiar Carvalho, a ser ouvido às 11:00 horas, e a representante credenciada da Empresa Valadarense de Transportes Coletivos Ltda, Ana Paula Carvalho, a ser ouvida às 11:30 horas”, no dia 19/8/21, às 9h30min, no Plenário Amyntas de Barros. A autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

Os vereadores discutiram os desdobramentos da CPI e foram mencionados os resultados que a mesma já vinha mostrando no decorrer de seus trabalhos, como a parceria firmada com o Ministério Público de Minas Gerais, a criação de comitê para repactuação do contrato das empresas de ônibus e a reformulação da tarifa do transporte coletivo de Belo Horizonte, a abertura de dois processos administrativos e o afastamento de membros da diretoria na BHTrans, a consolidação de força-tarefa com outros órgãos, além de seu papel didático a respeito da função fiscalizadora do Legislativo.

Foram discutidos pelos vereadores opções para melhoria do transporte público coletivo na cidade.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 14h29m.

#### **4.22. DA 24ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A vigésima quarta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 11 de agosto de 2021, com início às 9h38m, no plenário Helvécio Arantes. 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, Bráulio Lara, Rubão, Professor Claudiney Dulim e Wanderley Porto.

Estava marcada para a data a oitiva do Senhor André Luiz de Oliveira Barra, sócio-administrador da empresa Tecnotran Engenheiros Consultores Ltda., contudo, a oitiva não foi realizada em virtude da concessão de habeas corpus em favor do intimado, o desobrigando de comparecer.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 965/21. Pedido de informação ao prefeito Alexandre Kalil com a finalidade de “obter informações sobre os critérios utilizados e os agentes responsáveis pela definição dos preços da tarifa do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte em 2018”. Aatoria da vereadora Bella Gonçalves. O Requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 967/21. “Quebra de sigilo bancário, fiscal e de dados de Roberto José Carvalho, Rosângela Ribeiro Melo Peixoto, Charles Sírio Coelho e outros”. Aatoria da vereadora Bella Gonçalves. O presidente leu o conteúdo integral do requerimento de comissão em deliberação, que solicita a quebra de sigilo de 23 pessoas. Os vereadores discutiram a importância do requerimento e o mesmo foi aprovado por unanimidade pela comissão.

O presidente deu ciência à comissão do recebimento dos ofícios em resposta aos requerimentos de comissão, e foi discutido pelos vereadores que vários dos requerimentos foram respondidos de forma incompleta, e por isso seriam reenviados.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 11h07m.

#### **4.23. DA 25ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A vigésima quinta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 18 de agosto de 2021, com início às 9h50m, no plenário Paulo Portugal. 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, Bráulio Lara e Professor Claudiney Dulim.

Foram discutidos e aprovados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.002/21. “Requer que, em virtude da decisão judicial proferida pelo Habeas Corpus nº 21451968-475 18.2021.8.13.000,

que afastou a compulsoriedade de comparecimento da Senhora Renata Avelar Barra Righi perante a Comissão Parlamentar de Inquérito, sua oitiva marcada para o dia 19 de agosto de 2021 seja adiada. A marcação eventual de nova data será deliberada após a decisão da questão pelo Poder Judiciário". Autoria do vereador Gabriel. O Requerimento foi discutido e aprovado por unanimidade pela comissão.

A comissão deliberou pelo cancelamento da oitiva da Senhora Renata Avelar Barra Righi que estava marcada para a data.

Deu-se início a oitiva com o representante da Comissão Independente do Transporte Suplementar, Fábio Filomeno de Jesus; e a permissionária do transporte suplementar, Edymeire Aparecida Geraldi.

Registrou-se a presença do representante da Comissão Independente do Transporte Suplementar, Fábio Filomeno de Jesus.

O presidente relatou que os permissionários do transporte suplementar fizeram uma manifestação em apoio a esta CPI. Enfatizou a importância dessa categoria pelo serviço prestado ao Município e citou dificuldades enfrentadas por essa categoria.

Fábio Filomeno de Jesus lembrou a história da instituição do transporte suplementar em Belo Horizonte. Lembrou que, em 2000, foi criado o transporte suplementar como alternativa de formalização ao chamado transporte clandestino. Mencionou dificuldades de adaptação às novas regras. Disse que a BHTrans apoiou essa transição. Elogiou a atuação do ex-prefeito Célio de Castro. Ponderou que, a partir de 2011, a BHTrans fechou as portas para o diálogo com os permissionários. Mencionou que a BHTrans sobrepôs as linhas do transporte suplementar com linhas convencionais e colocou o preço dessas linhas mais baixo do que o praticado pelo transporte suplementar. Informou que hoje são 267 permissionários, que transportam cerca de 6% dos passageiros em Belo Horizonte. Afirmou que o transporte suplementar está deficitário e disse haver falta de abertura da BHTrans em dialogar com a categoria. Comentou que o transporte suplementar gera cerca de 500 empregos diretos e cerca de 1 mil empregos indiretos. Informou que o edital de 2016 tinha uma previsão de ganho mínimo de R\$27 mil por veículo e que o custo estimado de cada veículo seria de R\$20 mil, e afirmou que essa cláusula não vem sendo seguida. Relatou que a pandemia agravou ainda mais a situação de redução de passageiros no transporte suplementar. Informou que o transporte suplementar

não tem direito de participar da integração que reduz a tarifa. Afirmou que tentaram conversar com a BHTrans, mas não encontraram abertura para o diálogo.

A vereadora Bella Gonçalves considerou importante a fala de Fábio Filomeno de Jesus. Disse que o Bus Rapid Transit - BRT representou um investimento caro ao Município e o uso da estrutura não foi licitado. Acrescentou que isso beneficiou as empresas que já atuavam no transporte coletivo.

O vereador Bráulio Lara discorreu sobre a importância da capilaridade alcançada pelo transporte suplementar e criticou a falta de ampliação desse sistema. Criticou a atuação da BHTrans no tocante à gestão do transporte suplementar.

Fábio Filomeno de Jesus discorreu sobre os valores repassados para a Transfácil pela BHTrans e disse que o transporte suplementar não foi contemplado inicialmente. Disse que só depois de haver a intervenção de vereadores foi definida uma transferência de 10% do valor que foi repassado à Transfácil para o transporte suplementar. Informou que existem R\$2.600.000,00 destinados ao transporte suplementar que estão retidos na Transfácil a título de despesas judiciais.

O vereador Bráulio Lara disse que essa retenção, denunciada por Fábio, não tem previsão. Acrescentou ser um fato muito grave, que deve ser apurado.

Fábio Filomeno de Jesus disse que a Transfácil não reconhecia a existência de dinheiro do transporte suplementar retido, mas, no dia em que os permissionários do transporte suplementar fizeram a carreata em apoio à CPI, ela liberou quase R\$2.500.000,00 para o sindicato do transporte suplementar. Afirmou ainda que a Transfácil realizou retenções nos repasses dos adiantamentos feitos pelo poder público. Informou que esses valores foram propostos para servirem de redução no valor das tarifas. Acrescentou que, dessa forma, o transporte suplementar pagaria duas vezes, uma vez com a retenção e outra com a redução do valor das passagens recebidas.

O vereador Bráulio Lara esclareceu que ocorreu um adiantamento de vales-transportes e que essa CPI deve fiscalizar para que esses vales sejam usados e não fiquem perdidos. Propôs que esses vales sejam direcionados à população mais carente.

A vereadora Bella Gonçalves disse entender a denúncia de Fábio Filomeno de Jesus e pediu que essa questão seja esclarecida. Lembrou que parte da população parou de utilizar o transporte público durante a pandemia e sugeriu que

haja um esforço do poder público para trazer essas pessoas de volta ao sistema público de transporte.

Fábio Filomeno de Jesus pediu que a Transfácil devolva todo o dinheiro do repasse que foi retido.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão declarou preocupação com a forma de fiscalização da devolução dos quase R\$220 milhões que estão sendo adiantados para o gerenciamento do transporte público.

A vereadora Bella Gonçalves lembrou que foi contra a concessão de adiantamento de passagens e defendeu uma fiscalização rigorosa do uso dessas passagens.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão agradeceu a oportunidade de participar desta reunião e pediu tratamento digno à BHTrans. Disse que o transporte suplementar tem condições de viver por conta própria, bastando que eles sejam autorizados a atender o usuário onde ele precisa.

O presidente convidou a compor a mesa a permissionária do transporte suplementar, Edymeire Aparecida Geraldi.

Edymeire Aparecida Geraldi agradeceu a oportunidade de participar desta reunião. Disse que não é permissionária, mas sim viúva de permissionário, e teve de assumir a permissão. Relatou que não tem recebido o repasse dos valores da bilhetagem eletrônica desde 14/9/20. Informou que assinou um Termo de Ajustamento de Conduta - TAC - permitindo que ela continuasse com a atividade por mais cinco anos. Disse que a entidade que deveria representá-la não atua em seu favor. Relatou que foi recomendado que o adiantamento das passagens não fosse repassado para ela. Lembrou que, após a licitação de 2016, foi feito um acordo permitindo que as viúvas continuassem com a atividade por mais 60 meses. Disse que essas viúvas não podem participar do consórcio, não têm direito à voto e não receberam o repasse do adiantamento feito para o transporte coletivo.

A vereadora Bella Gonçalves sugeriu que o sistema de bilhetagem seja público e separado dos operadores do sistema de transporte público. Informou que existe uma discussão judicial referente ao caso de Edymeire Aparecida Geraldi, acrescentando que há uma decisão liminar determinando o não repasse do adiantamento.

Edymeire Aparecida Geraldi detalhou que recebia os valores pagos pelos passageiros com cartão BHBus diretamente da Transfácil, com desconto de 12,08%.

Disse que os participantes do TAC recebem menos por viagem que os demais permissionários do transporte suplementar.

A vereadora Bella Gonçalves ponderou que o limite da atuação da comissão é a fiscalização das regras atuais e não casos em que seria necessária a alteração da sistemática atual, como o de Edymeire.

Edymeire Aparecida Geraldi disse que o consórcio estava retendo os seus logs porque não teria assinado um documento na BHTrans e por conta de uma suposta dívida com o consórcio.

O presidente manifestou solidariedade com a situação de Edymeire e reafirmou que esta comissão irá atuar até o seu final na investigação de malfeitos e na punição dos responsáveis, assim como apresentar propostas para aperfeiçoamento do sistema.

O vereador Professor Claudiney Dulim informou que a Comissão de Orçamento e Finanças aprovou parecer sobre o projeto de lei que pretende criar a Superintendência de Mobilidade Urbana. Acrescentou que o projeto agora pode ir ao Plenário.

Sem nada mais a tratar a reunião encerrou-se às 11h11m.

#### **4.24. DA 26ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

A vigésima sexta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito da BHTRANS ocorreu dia 19 de agosto de 2021, com início às 9h43m, no plenário do Amyntas de Barros. Reuniu-se a comissão sob a presidência do vereador Gabriel e com a presença dos vereadores Bella Gonçalves, Professor Claudiney Dulim, Bráulio Lara, Reinaldo Gomes Preto Sacolão e Rubão.

Foram apresentados, discutidos e votados os seguintes requerimentos:

1) Requerimento de Comissão nº 1.008/21. Realização de oitiva, com a finalidade de “intimar Alberto Lage Paula Carvalho Rezende, Chefe de Gabinete do Prefeito, na condição de testemunha, para prestar informações”, no dia 26/8/21, às 9 horas, em local a ser definido posteriormente. Autoria do vereador Gabriel, vereadora Bella Gonçalves e vereadores Bráulio Lara, Reinaldo Gomes Preto Sacolão e Rubão. O vereador Gabriel discutiu o requerimento de comissão. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

2) Requerimento de Comissão nº 1.010/21. Pedido de informação ao Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - SetraBH,

ao Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte - Transfácil - e à BHTrans, com a finalidade de "obter informações sobre os seguros do contrato de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte, requerendo que sejam enviados os extratos, mensais e anuais, discriminando os depósitos realizados por cada uma das Concessionárias para os respectivos seguros, bem como os respectivos pagamentos por sinistros cobertos pelos seguros, com os documentos pertinentes". A autoria da vereadora Bella Gonçalves. O requerimento foi aprovado por unanimidade pela comissão.

Deu-se início a oitiva com o senhor José Braz Gomes, representante legal da empresa líder do consórcio Via Urbana, Praiamar Transportes Ltda;

Registrou-se que a testemunha estava acompanhada de seu advogado, Dr. Felipe Rossi.

O presidente perguntou à testemunha de quais empresas que atuam no transporte coletivo em Belo Horizonte ela participa atualmente e de quais participava à época da concorrência pública.

José Braz respondeu que, atualmente, participa da Viação Anchieta - Milênio Transportes, da Via BH e da Coletivos Boa Vista. Informou que, à época das licitações, era sócio da Praiamar Transportes. Explicou que era uma empresa familiar, da qual constavam seu pai e seus irmãos, e que possui demandas judiciais contra seus familiares. Comentou que possuía, à época, participação de 1% em outras empresas comerciais.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou à testemunha qual é o procedimento de rotina para apresentação de propostas nas licitações com o Poder Público.

José Braz disse só ter participado de uma licitação e que não conhece a rotina de processos licitatórios.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão questionou quem foi o responsável por elaborar a proposta para a Concorrência Pública nº 131/08, dos consórcios que a testemunha faz parte.

José Braz disse que foram as empresas que faziam parte do consórcio à época, quais sejam, a Praiamar Transportes e a Transporte Coletivo da Cidade de Divinópolis - Trancid.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou onde tal proposta foi elaborada.

José Braz respondeu que ela foi elaborada dentro das próprias empresas.

O vereador Braulio Lara perguntou se a testemunha reconhece a formação de cartel na Concorrência Pública nº 131/08, que durou menos de 4 meses e firmou um contrato de 20 anos.

José Braz disse que não reconhece formação de cartel. Reiterou que possui processos judiciais contra seus irmãos, mesmo antes do período da licitação.

O presidente solicitou à testemunha que desse um panorama das citadas ações judiciais.

José Braz disse que há ações de cisão de sociedade, de inventários, de interdição de seu pai, entre outras.

O vereador Rubão perguntou à testemunha se o Sr. André Barra, da empresa TecnoTrans, participou, de alguma forma, da licitação de 2008.

José Braz disse que foram as empresas que formularam as propostas. Comentou que a equipe solicitou ao Sr. André Barra que entregasse os documentos necessários, representando as empresas de ônibus.

O vereador Rubão perguntou se o Setra-BH participou, de alguma forma, da licitação de 2008. Acrescentou que nessa participação estariam incluídos o envio de documentos ou a prestação de consultoria ou assessoria para as empresas.

José Braz disse que não fazia parte do Setra-BH em 2008 e, portanto, não poderia responder por ele.

O presidente perguntou à testemunha por que Sr. André Barra foi contratado para entregar as documentações.

José Braz explicou que sua empresa não se localiza em Belo Horizonte e era necessário convidar alguém para assessorá-la, caso fosse vencedora da licitação. Disse que sua intenção era tomar o consórcio de seus irmãos e citou novamente seus problemas familiares.

O presidente comentou que o Sr. André Barra conseguiu uma decisão judicial para não participar desta CPI. Perguntou à testemunha como ela conheceu e escolheu o Sr. André Barra para o serviço.

José Braz disse que o conheceu por meio do mercado, em 2008, não sabendo precisar quem o indicou. Ressaltou que perdeu a licitação em questão e que, após isso, encontrou o Sr. André Barra somente mais uma vez.

O presidente perguntou se, no meio dos empresários de transporte, o Sr. André Barra foi indicado como a pessoa ideal para realizar o trabalho.

José Braz disse que não pode afirmar isso. Comentou que o Sr. André Barra era conhecido nacionalmente e ele era a pessoa que a testemunha sabia que poderia assessorá-la posteriormente, caso vencesse a licitação.

O vereador Braulio Lara perguntou se o Setra-BH indicou o Sr. André Barra.

José Braz respondeu que não e afirmou que, à época, não tinha contato com o Setra-BH.

O presidente afirmou que, em análise das emissões das certidões civis do Tribunal de Justiça de Minas Gerais - TJMG - bem como das certidões de Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - 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.

José Braz disse que não se lembra e explicou que contratou uma pessoa para representá-lo em Belo Horizonte.

O presidente perguntou se a testemunha acredita ser possível que a pessoa por ela escolhida tenha sido também escolhida por todas as outras concorrentes. Indagou se a testemunha acha adequado que empresas concorrentes escolham a mesma pessoa para realizar um trabalho de concorrência.

José Braz disse que ele escolheu uma pessoa para representá-lo, mas não sabe se tal coincidência tenha ocorrido. Reiterou que perdeu a concorrência.

O vereador Braulio Lara perguntou se a testemunha se sentia tranquila em contratar a mesma pessoa que representava, também, todos seus concorrentes.

José Braz disse não ter opinião, pois não saberia afirmar se havia ou não outros representantes. Comentou que tinha a intenção de ganhar a licitação e ficou chateado, na época, por tê-la perdido.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão afirmou que a autenticação 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 autenticação no consórcio em que a testemunha atua.

José Braz disse não se lembrar.

O presidente disse que o transporte coletivo municipal não é bom e acrescentou haver a suspeita de que, na licitação de 2008, ao invés de ter havido

realmente uma concorrência, houve um conluio entre as empresas que dela participaram. Considerou ser estranho que concorrentes tenham conseguido autenticar documentos em cartório de maneira sequencial. Perguntou à testemunha qual era o setor da empresa responsável por protocolar documentos em cartório e quem estava à frente dele à época da concorrência.

José Braz disse que não se recordava quem estava à frente do referido setor à época da concorrência e ressaltou que não participa da empresa há cerca de cinco anos.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha concordava que essa seria uma função de muita responsabilidade para um funcionário, o que tornaria estranho o fato de ela não se recordar do responsável por tal função.

José Braz disse que o cotidiano da empresa envolve muitas coisas distintas. Acrescentou que ele não conseguia se lembrar de detalhes, especialmente devido ao tempo transcorrido.

O presidente pontuou que apenas uma das empresas nas quais a testemunha tinha participação perdeu a concorrência, enquanto as demais foram vitoriosas. Disse que isso demonstra que o processo licitatório foi fraudado e que as empresas perdedoras também participaram da fraude. Citou que todas as empresas que participaram da licitação tiveram a mesma pessoa formulando a documentação, a mesma ordem de registro no TJMG e a documentação protocolada no cartório, de maneira sequencial. Perguntou à testemunha se o fato de ela ter participação em empresas que ganharam e que perderam a licitação não seria curioso.

José Braz respondeu que sua família sempre trabalhou com transporte. Acrescentou que o processo para se desvincular de uma sociedade, seja ela familiar ou não, é complexo.

O presidente perguntou em quais empresas a testemunha tinha participação societária à época da licitação.

José Braz respondeu que tinha participação de 1% na Viação Anchieta, Milênio Transportes e ViaBH. Ressaltou que uma empresa, cujo nome foi inaudível, foi adquirida em 2014.

O presidente perguntou à testemunha, dentre as três empresas nas quais tinha participação societária, quais perderam a licitação.

José Braz disse que quem perdeu foi a Via Urbana.

O presidente perguntou quem era detentor do restante das empresas nas quais a testemunha possuía participação de apenas 1%.

José Braz disse que eram seu cinco irmãos e seu pai.

O presidente perguntou se eram três empresas da mesma família,

José Braz disse que sim, ressalvando que as empresas tinham administradores distintos.

O presidente perguntou se a testemunha recebia lucros e dividendos das empresas na quais tinha 1% de participação.

José Braz disse que eventualmente recebia.

O presidente perguntou qual era a função das testemunhas dentro dessas empresas.

José Braz respondeu que não era administrador de nenhuma delas, acrescentando que isso ficava a cargo dos seus irmãos.

O vereador Braulio Lara perguntou qual empresa a testemunha administrava diretamente à época da licitação.

José Braz disse que era administrador da empresa Praiamar.

O presidente perguntou quem era o responsável por administrar as garagens das demais empresas supracitadas.

José Braz informou que eram seus irmãos.

O presidente perguntou se o pai da testemunha estava lúcido e trabalhando em 2008.

José Braz disse que não e informou que seu pai, em 2008, estava em princípio de tratamento para doença de Alzheimer.

O vereador Braulio Lara afirmou que, no relatório das apurações feitas pelo Ministério Público de Contas - 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 CPI. Perguntou se os concorrentes tinham conhecimento das propostas uns dos outros.

José Braz disse não ter conhecimento sobre tal informação.

O vereador Braulio Lara perguntou se, à época da licitação, a testemunha tinha acesso a informações das demais empresas que participariam da concorrência e das empresas familiares das quais detinha 1% de participação.

José Braz disse que não. Comentou que entrou no processo licitatório com a intenção de vencer e que não tinha informações sequer sobre a administração das empresas familiares da quais fazia parte.

O presidente perguntou quem administrava as empresas familiares em 2008.

José Braz respondeu que administrou a empresa Praiamar por um tempo e que as demais empresas nas quais tinha 1% de participação eram administradas por seus irmãos. Comentou que seu pai já estava com Alzheimer nessa época, mas seus irmãos apresentavam as questões da empresa a ele. Disse que sempre era prejudicado.

O presidente perguntou se a testemunha estava afirmando que seus irmãos utilizavam da condição de saúde de seu pai para administrar as empresas como bem entendessem.

José Braz respondeu que não afirmava isso. Disse que seus irmãos eram os administradores e que nas votações era voto vencido.

O presidente, novamente, perguntou quem eram os administradores de cada uma das empresas familiares.

José Braz disse não se lembrar. Afirmou que ele era administrador da Praiamar durante o período da licitação, da qual não foi vencedora.

O presidente perguntou se as outras duas empresas das quais a testemunha também fazia parte ganharam a licitação.

José Braz disse que sim, acrescentando que, entretanto, elas não estavam sob sua administração, apesar de possuir participação em ambas.

O presidente perguntou quem administrava essas duas outras empresas.

José Braz informou que a administração dessas empresas mudava com frequência entre os irmãos, com exceção dele próprio. Reiterou que não se lembra quais dos irmãos estavam administrando as empresas à época da licitação.

O vereador Rubão perguntou à testemunha se a empresa Tecnotrans Engenheiros Consultores já prestou qualquer serviço para a empresa dela.

José Braz respondeu que, para a Praiamar, a empresa Tecnotrans não prestou qualquer serviço, e que nada poderia afirmar acerca das demais empresas das quais tinha participação, porque não era administrador delas.

O vereador Rubão perguntou se a contratação era feita diretamente ou por intermédio do Setra-BH.

José Braz afirmou que somente passou a frequentar o Setra-BH em 2017.

O presidente leu a composição do quadro societário da empresa Milênio Transportes, na qual constavam o pai, os irmãos e a própria testemunha. Disse se tratar de empresa familiar, que participou do processo licitatório de 2008. Perguntou à testemunha se a empresa em questão ganhou ou perdeu a referida licitação.

José Braz pontuou que não era administrador da referida empresa e que as brigas familiares se iniciaram pelo fato de alguns irmãos possuírem mais cotas que outros.

O presidente disse que o transporte público da cidade, que deveria ser administrado com eficiência, por vezes é algo amador, familiar e que envolve brigas internas, ocasionando em uma má gestão da empresa. Perguntou, novamente, quem era o responsável pela empresa Milênio Transportes em 2008.

José Braz disse não se recordar.

O presidente leu cláusula sobre o capital social da Via BH Coletivos, na qual constava que a testemunha e mais três irmãos tinham a mesma participação social. Perguntou se seria uma tentativa de harmonização familiar.

José Braz disse que isso pode ter sido quando seu pai doou parte das cotas, na tentativa de acabar com as brigas familiares. Acrescentou que não se lembrava com certeza.

O presidente perguntou se a testemunha poderia afirmar que a administração das empresas de ônibus é confusa.

José Braz disse que não. Apontou que a empresa Via BH Coletivos já teve diversos administradores que não conseguiram sustentar sua gestão.

O presidente perguntou à testemunha quais foram os questionamentos apresentados pela comissão de licitação à época da concorrência.

José Braz afirmou que não se recordava.

O presidente perguntou 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.

José Braz disse que não se lembrava.

O presidente afirmou que o contrato da concorrência era expresso ao não permitir a participação de empresas com os mesmos sócios. Perguntou se a testemunha tinha ciência disso.

José Braz disse ter ciência de que participou da concorrência e perdeu.

O presidente perguntou se a testemunha tem ciência, também, de que duas outras empresas nas quais possuía participação ganharam a licitação.

José Braz disse que não era administrador de tais empresas e que possuía ações judiciais contra elas e seus sócios.

O presidente questionou se a testemunha auferia lucro dessas empresas.

José Braz disse que, quando tais empresas eram lucrativas, ele também auferia lucro advindo delas.

O presidente novamente perguntou se a testemunha tinha ciência de que, na licitação, não poderiam participar empresas diferentes com mesmo grupo societário.

José Braz informou que tem ciência apenas de que as demais empresas participaram da concorrência sem o seu conhecimento.

O presidente criticou o fato de a BHTrans ou qualquer outro órgão público não ter questionado a coincidência entre sócios de diversas empresas que participaram do processo de concorrência.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha teve ou tem informações privilegiadas sobre a fiscalização dos veículos pela BHTrans.

José Braz disse que nunca obteve informações privilegiadas sobre isso.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha já recebeu informações do Setra-BH sobre linhas, dias e horários em que seriam fiscalizados pela BHTrans.

José Braz, novamente, disse que nunca recebeu esse tipo de informação.

O vereador Braulio Lara perguntou à testemunha se sua empresa agiu de alguma forma para impedir que a auditoria da Maciel Consultores, realizada em 2018, apurasse os verdadeiros custos do transporte coletivo na capital.

José Braz disse que não.

O vereador Braulio Lara perguntou se a Maciel Consultores esteve na empresa da testemunha ou solicitou a apresentação de documentos.

José Braz disse que não.

O vereador Rubão perguntou qual a periodicidade da fiscalização das garagens do consórcio que a testemunha atua e como é feito o controle do abastecimento.

José Braz respondeu que o abastecimento se dá diariamente e o controle é feito por meio de notas fiscais.

O presidente perguntou por que os documentos enviados pelas empresas divergem dos solicitados pela Maciel Consultores.

José Braz afirmou que sua empresa enviou toda a documentação solicitada à época. Informou não ser o administrador da empresa.

O presidente afirmou que documentos escolhidos pelas empresas para a auditoria incluem notas de combustível rasuradas ou de outras cidades, custos de garagem destoantes, despesas de seguro e valores recolhidos a título de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA - diferentes, entre outros problemas. Perguntou à testemunha se houve algum questionamento sobre os dados fornecidos.

José Braz disse que sua empresa não possui notas rasuradas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se as empresas das quais a testemunha participa prestam serviços para outras cidades, além de Belo Horizonte.

José Braz disse que não.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão afirmou que os empresários de Belo Horizonte alegam atuar em prejuízo. Perguntou se a testemunha sabe dizer onde está a memória de cálculo que corrobore tal alegação e quem apurou o valor do suposto prejuízo mensal.

José Braz disse não saber informar quem fez tal cálculo.

O presidente perguntou se a testemunha concorda com a supracitada alegação.

José Braz disse que sim.

O presidente afirmou que há transparência nas constas desta Casa, mas não foi sempre assim. Citou que, com a extinta verba indenizatória, os vereadores possuíam R\$15 mil mensais para gastar como quisessem. Detalhou que vários vereadores apresentavam custos altos em combustíveis, com notas fiscais de um único posto. Apontou a falta de transparência nos custos e na prestação de serviço das empresas de transportes. Criticou a auditoria realizada em 2018 pela Maciel Consultores.

O vereador Bráulio Lara disse que o Sr. Célio Bouzada, ex-presidente da BHTrans, afirmou a esta CPI, mediante compromisso de dizer a verdade, que os empresários de ônibus retiraram os agentes de bordo dos ônibus como forma de

retaliar a Prefeitura. Perguntou à testemunha o porquê de os cobradores terem sido retirados dos ônibus.

José Braz disse não ter conhecimento de qualquer retaliação.

O presidente 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.

José Braz disse não ter conhecimento de nenhum ato ilícito.

Deu-se início a oitiva com Marcelo Carvalho Santos, representante legal da empresa Trancid e proprietário da empresa Rodopass Transporte Coletivo de Passageiros 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 atualmente.

Marcelo Carvalho disse que participa da empresa Rodopass.

O presidente perguntou quais das empresas das quais a testemunha é sócia participaram da Concorrência Pública nº 131/08.

Marcelo Carvalho respondeu que participou da concorrência em 2008 com a empresa Trancid.

O presidente pediu à testemunha que esclarecesse como aconteceu sua mudança da empresa Trancid para a empresa Rodopass.

Marcelo Carvalho explicou que sempre foi sócio minoritário das empresas e, no final de 2007, os sócios majoritários decidiram alterar o quadro societário. Disse que já era sócio minoritário na Rodopass há cerca de dez anos e sugeriu aos sócios majoritários que lhe vendessem uma parte na Trancid, o que foi aceito. Apontou que, portanto, tornou-se sócio majoritário na Trancid.

A vereadora Bella Gonçalves passou a participar da reunião.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou qual é o procedimento de rotina para apresentação de propostas nas licitações com o Poder Público.

Marcelo Carvalho disse que somente participou dessa licitação. Acrescentou que participou da elaboração das propostas, mas não da apresentação delas, e concluiu que não saberia informar quais são os procedimentos.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão questionou quem foi o responsável por elaborar a proposta para a Concorrência Pública nº 131/08, dos consórcios que a testemunha faz parte.

Marcelo Carvalho explicou que fez parte do consórcio Via Urbana, da qual faziam parte a Praiamar e a Trancid, e que as propostas foram elaboradas em conjunto nas empresas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha lembrava quem ficou a cargo dessa função.

Marcelo Carvalho disse que um grupo de funcionários foi responsável por tal função, sob supervisão dos sócios. Acrescentou que, devido ao tempo, não se recordava dos nomes das pessoas.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou onde essa proposta foi elaborada.

Marcelo Carvalho disse que foi elaborada nas empresas. Explicou que as funções do edital foram divididas entre as duas empresas, tendo sido tudo juntado ao final.

O vereador Braulio Lara perguntou se a testemunha reconhece a formação de cartel na Concorrência Pública nº 131/08, que durou menos de 4 meses e firmou contrato de 20 anos.

Marcelo Carvalho respondeu que não reconhece.

O vereador Rubão perguntou se o Sr. André Barra, da empresa Tecnotrans, participou de alguma forma da licitação de 2008.

Marcelo Carvalho disse não conhecer essa pessoa e que não houve sua participação no consórcio do qual participa.

O vereador Rubão perguntou se a testemunha tem conhecimento da participação do Sr. André Barra em algum outro consórcio.

Marcelo Carvalho disse que não.

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

Marcelo Carvalho respondeu que não.

A vereadora Bella Gonçalves 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 e para quem os documentos da empresa foram repassados para que fossem protocolados.

Marcelo Carvalho reiterou que participou apenas da elaboração das propostas e não tem conhecimento sobre como se deu a apresentação delas.

O presidente afirmou que a autenticação dos documentos perante o Cartório do 8º Ofício de Notas de Belo Horizonte ocorreu de forma sequencial. Perguntou se a testemunha achava razoável que todas as concorrentes participantes da licitação tivessem sua documentação registrada de maneira sequencial em cartório.

Marcelo Carvalho disse não saber opinar, por não ter conhecimento do fato.

O presidente perguntou se a testemunha tem ciência de alguém que tenha questionado o processo licitatório de 2008.

Marcelo Carvalho disse que acredita que o processo foi verificado por meio de investigação do Ministério Público - MP - e que foi concluído sem irregularidade.

O presidente comentou que esta CPI estranhou o fato de o MP ter arquivado o processo de investigação da concorrência de 2008 mediante a grande quantidade de provas que apontam irregularidade. Informou que esteve em contato com o Dr. Jarbas Soares, procurador-geral de Justiça de Minas Gerais, e que este afirmou que tal processo pode ser reaberto. Acrescentou que foi criada uma força tarefa para analisá-lo.

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.

Marcelo Carvalho respondeu que não e afirmou que somente ele e José Braz, que participavam do mesmo consórcio, tinham conhecimento da sua proposta.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha acredita, então, que tudo foi apenas uma coincidência.

Marcelo Carvalho disse que não tem conhecimento dos fatos e que não saberia afirmar se foi uma coincidência ou não.

O vereador Braulio Lara perguntou se a testemunha conhece a empresa Tecnotrans Engenheiros Consultores.

Marcelo Carvalho respondeu que não.

O vereador Braulio Lara perguntou se a referida empresa já prestou algum serviço para a empresa da testemunha.

Marcelo Carvalho disse que ele nunca contratou a Tecnotrans para prestação de serviços.

O vereador Braulio Lara perguntou se a Tecnotrans pode ter prestado algum serviço para a empresa da testemunha em contratação indireta, como, por exemplo, por meio do Setra-BH.

Marcelo Carvalho disse acreditar que isso não tenha acontecido e que não conhece a referida empresa ou os serviços por ela prestados.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou quais foram os questionamentos apresentados pela comissão de licitação à época da concorrência. Indagou, ainda, 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.

Marcelo Carvalho disse não ter conhecimento sobre o assunto.

O vereador Rubão perguntou se a 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.

Marcelo Carvalho disse que não. Explicou que as fiscalizações acontecem na porta da garagem e em datas que somente a BHTrans tem conhecimento.

O presidente perguntou se a testemunha teve conhecimento da auditoria realizada pela Maciel Consultores.

Marcelo Carvalho disse que não. Explicou que, dentro da empresa, realiza trabalho operacional, na área de manutenção e tráfego.

O presidente perguntou se nunca foi solicitado à testemunha documentação relativa à auditoria.

Marcelo Carvalho respondeu que sempre que documentações são solicitadas, elas são enviadas.

O presidente perguntou à testemunha se alguém lhe solicitou o envio de documentação para a auditoria da Maciel Consultores.

Marcelo Carvalho disse que todos os dias são solicitados dados à empresa e que não conseguiria precisar se eles foram requeridos para realização de auditoria. Afirmou que quando tais dados são solicitados ao seu setor, ele os envia.

O presidente questionou se a testemunha não teve conhecimento da auditoria realizada em 2018, nem mesmo pela imprensa.

Marcelo Carvalho disse que tomou conhecimento da realização da auditoria pela imprensa.

O presidente perguntou o que a testemunha se recorda sobre tal situação.

Marcelo Carvalho disse se lembrar de que foi dito que haveria uma auditoria, mas que dela não participou em nenhum momento.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se a testemunha saberia informar a periodicidade da fiscalização das garagens do consórcio em que atua e como é feito o controle do abastecimento.

Marcelo Carvalho disse não saber precisar a periodicidade, acrescentando que a fiscalização ocorre com certa frequência. Afirmou que o controle de abastecimento é diário, sendo que os funcionários anotam o consumo e arquivam a documentação.

O presidente perguntou quem administrava a empresa Rodopass em 2018.

Marcelo Carvalho disse não saber precisar. Acrescentou que tal informação é facilmente verificável no contrato social.

O presidente perguntou quem era o chefe da testemunha em 2018.

Marcelo Carvalho disse que tem autonomia para tomar todas as decisões referentes ao seu setor. Explicou que há, também, os sócios majoritários Fernando e Romeu.

O presidente perguntou se, em 2018, eram eles que administravam a Rodopass.

Marcelo Carvalho disse não saber precisar tal informação, podendo se enganar.

O presidente perguntou se, atualmente, os administradores da Rodopass são Fernando e Romeu e quais são as funções deles na empresa.

Marcelo Carvalho disse que eles são os atuais administradores da empresa. Explicou que trabalha sob procuração e que tem autonomia para decidir questões do seu setor.

O advogado, Dr. Juliano Brasileiro, pontuou que, em sua resposta, Marcelo Carvalho apontou Fernando Aguiar Carvalho e Romeu Aguiar Carvalho como sócios da Rodopass e não como administradores.

O presidente disse entender que a testemunha tem autonomia para tomar decisões em seu setor, mas que ele não é um órgão independente do restante da empresa. Perguntou quem está hierarquicamente acima dela na empresa.

Marcelo Carvalho explicou que hierarquicamente acima dele estão os sócios majoritários, responsáveis pela administração da empresa. Explicou que tem autonomia em seu setor, mas, se tiver alguma dificuldade, recorre a Fernando Carvalho.

O presidente perguntou qual a relação de Fernando Aguiar Carvalho e Romeu Aguiar Carvalho com o Sr. Roberto Carvalho.

Marcelo Carvalho disse que eles são irmãos.

O presidente apontou que se trata mais uma empresa com quadro societário familiar. Comentou que o Sr. Roberto Carvalho ficou em silêncio em seu depoimento nesta CPI e que aparece nas imagens repassando um saco pardo de dinheiro para o sindicato. Afirmou que a concorrência de 2008 foi um acordo entre famílias, que permanece até hoje e gera prejuízos à população da cidade. Registrou a presença do vereador Bruno Miranda, que não integra a comissão. Disse ter ciência de que há pessoas honestas trabalhando na BHTrans e nas empresas de transporte e que não estão envolvidas em esquemas de corrupção, mas que grande parte está.

O vereador Braulio Lara perguntou se há mais alguém na Rodopass no mesmo nível hierárquico da testemunha.

Marcelo Carvalho disse que há responsáveis por outros setores que também têm autonomia. Afirmou que o responsável pelo setor financeiro também é sócio majoritário e que o Sr. Romeu Carvalho não trabalha diretamente na empresa.

O vereador Braulio Lara perguntou quem é responsável por juntar documentos requeridos à empresa.

Marcelo Carvalho disse que depende do tipo de documento solicitado.

O vereador Braulio Lara disse que a auditoria instaurada pelo Município em 2018 requereu documentos para validação de custos a fim de fundamentar uma justificativa de aumento de tarifas. Perguntou à testemunha quem processa tal informação na Rodopass.

Marcelo Carvalho disse que é o setor responsável pelo tipo de documento solicitado. Perguntou qual o documento especificamente solicitado.

O presidente afirmou que foram solicitadas notas fiscais de combustíveis e perguntou se isso teria relação com o setor em que a testemunha trabalha.

Marcelo Carvalho disse que recebe a nota fiscal de combustível, que é repassada ao setor financeiro e, posteriormente, à contabilidade.

O presidente perguntou se, em 2018, foram solicitadas todas as notas fiscais referentes a combustível à testemunha.

Marcelo Carvalho respondeu que não.

O presidente afirmou que a Maciel Consultores tinha a obrigação de solicitar todas as notas fiscais de combustível e, pela resposta da testemunha, isso não foi realizado. Perguntou se havia outra pessoa na empresa que poderia ter recebido tal pedido da auditoria.

Marcelo Carvalho disse não saber afirmar, pois não sabe a quem o pedido foi endereçado. Reiterou ser responsável por questões relacionadas a combustível dentro da empresa.

A vereadora Bella Gonçalves afirmou que os empresários de Belo Horizonte alegam atuar em prejuízo. Perguntou onde está a memória de cálculo e quem apurou o valor do suposto prejuízo mensal.

Marcelo Carvalho disse que isso não faz parte do seu setor. Afirmou que, ao longo dos anos, houve queda do número de passageiros e, portanto, da receita. Disse que isso, juntamente com o aumento de custos, gera prejuízo.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se é a testemunha quem administra as contas da Rodopass.

Marcelo Carvalho disse que não, acrescentando que há um responsável financeiro na empresa.

O vereador Bráulio Lara perguntou se a testemunha toma alguma medida administrativa baseada na informação de que a operação de transportes é deficitária.

Marcelo Carvalho disse que se tenta cortar os custos, dentro do possível.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou por onde chega a informação de que o sistema é deficitário.

Marcelo Carvalho disse que pelo setor financeiro.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou o nome do responsável financeiro da empresa.

Marcelo Carvalho informou ser Ana Paula.

A vereadora Bella Gonçalves perguntou se o setor financeiro e a Sra. Ana Paula têm uma memória de custos e operação do sistema.

Marcelo Carvalho disse não saber informar, porque não participa de tal setor.

O presidente perguntou se a testemunha acredita que as empresas estão operando em prejuízo e o que a faz crer nisso.

Marcelo Carvalho respondeu que sim e acrescentou que as pessoas responsáveis pelos setores financeiros das empresas de transportes reclamam da situação. Afirmou que há uma câmara de compensação tarifária no sindicato e que, apesar de não conhecer a fundo o seu funcionamento, ele sempre ocorre de forma deficitária. Disse que seu conhecimento em questões financeiras é pequeno.

O presidente perguntou, então, se a testemunha afirma que a operação é deficitária por deduções e não por fatos.

Marcelo Carvalho disse que sim.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão perguntou se é vantajoso continuar prestando esse serviço, uma vez que ele é deficitário.

Marcelo Carvalho disse que houve o pagamento de uma outorga muito onerosa no início do contrato e que ainda há a esperança de recuperar tal investimento.

A vereadora Bella Gonçalves disse que, se as empresas de transporte realmente operam em prejuízo, deveriam apresentar uma planilha de custos de operação para a população, a fim de demonstrar tal prejuízo.

O presidente apontou que a testemunha, responsável pela documentação referente a custos de combustível, afirmou que não teve conhecimento da realização da auditoria, senão pela imprensa, o que indicaria a existência da "caixa-preta" da BHTrans. Criticou a auditoria realizada em 2018 pela Maciel Consultores. Perguntou se a testemunha sabe quem está frente da supracitada câmara tarifária e como ela funciona.

Marcelo Carvalho disse que não sabia responder.

O vereador Braulio Lara perguntou como funcionou a retirada dos cobradores dos ônibus.

Marcelo Carvalho respondeu que os cobradores perderam espaço durante os últimos anos devido à chegada de aplicativos de transporte e à maior utilização dos cartões nos ônibus. Explicou que os cobradores foram capacitados e reaproveitados em outros setores da empresa.

O presidente perguntou se a testemunha tem conhecimento de que o contrato obriga a presença de cobradores no ônibus.

Marcelo Carvalho disse que não tem conhecimento dessa obrigatoriedade.

O presidente perguntou se a testemunha tinha afirmado que as empresas têm, deliberadamente, treinado os cobradores para mudá-los de função.

Marcelo Carvalho disse que não pode falar pelas empresas no geral, somente podendo afirmar que isso ocorre na sua empresa. Explicou que houve aumento de custos devido a novas especificações dos veículos não previstas no contrato e o uso do cartão, que retirou grande parte do serviço do cobrador.

O presidente perguntou se houve uma repactuação do contrato para que a retirada dos cobradores acontecesse ou se isso foi uma decisão unilateral da empresa.

Marcelo Carvalho respondeu que a mudança de função dos cobradores se deu naturalmente ao longo dos anos devido às inovações ocorridas.

O presidente perguntou se a testemunha tem ciência da quantidade de multas que a Rodopass recebeu por não ter trocadores nos ônibus.

Marcelo Carvalho disse saber que são muitas, embora não saiba precisar a quantidade.

O presidente comentou que a testemunha poderia presumir, pelo fato de a empresa ter sido multada, que a retirada dos cobradores não era possível.

Marcelo Carvalho disse que, por ser de área operacional, não sabe como funciona a parte contratual. Disse que há muitas questões a serem discutidas no contrato, como a retirada dos cobradores. Declarou preferir que isso seja discutido no comitê criado.

O vereador Rubão comentou que o Sr. Célio Bouzada, ex-presidente da BHTrans, afirmou a esta CPI, mediante compromisso de dizer a verdade, que os empresários de ônibus retiraram os agentes de bordo dos veículos como forma de retaliar a Prefeitura. Perguntou por que os cobradores foram retirados.

Marcelo Carvalho disse que a retirada dos cobradores não foi por retaliação.

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 autenticação 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 autenticação 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 Valadarense, 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 Valadarense 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 Braulio 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 Braulio 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 Bráulio 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 Bráulio 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 Braulio 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 Braulio 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 oitiva 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 oitiva, 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 conseqüente 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 declarou 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 Bráulio 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 inicio 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 declarou, 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 respeitadas.

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 oitava 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. Deusuete 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. A 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. A 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 Prodocimi 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 Prosdocimi 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, 47583 e 47338/18, 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 a 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, Braulio 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 Sírio 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.a**a estruturação e prestação dos serviços de transporte público em si, abrangendo 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.a**a 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 Horizonte<sup>1</sup>, 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

---

<sup>1</sup> 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 definitiva<sup>2</sup>. 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**

---

<sup>2</sup> 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 oitava 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"<sup>3</sup>, 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

---

<sup>3</sup> 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\$ 202.898.597,50<sup>4</sup>.**

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:

<sup>4</sup> 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-cobradores/>

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 eletrônico<sup>5</sup> 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:

<sup>5</sup> 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
<b>Viagens especificadas</b>	670.849*	464.239	30,80%
<b>Viagens realizadas</b>	589.872*	465.220	21,14%
<b>Passageiros transportados</b>	21.566.776	19.576.455	9,23%
<b>*OBS:</b> 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 “dispôs medidas voltadas à prevenção da disseminação da epidemia de Covid-19 no serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus do Município”<sup>6</sup>.

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.”<sup>7</sup> 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 paga<sup>8</sup>. 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”**<sup>9</sup>. 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

<sup>8</sup> <https://www.otempo.com.br/cidades/ninguuma-multa-por-falta-de-trocador-foi-paga-por-empresas-1.2082026>

<sup>9</sup> <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 seguintes<sup>10</sup>. Considerando a alíquota de 2% para ambos os tributos, bem como a receita de operacional bruta das empresas<sup>11</sup> desde o mês posterior à promulgação das respectivas leis, tem-se que as isenções foram de R\$ 158.568.067,26<sup>12</sup> de ISSQN e de R\$ 144.126.201,31<sup>13</sup> 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 forma<sup>14</sup>:

#### 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	736.065	744.704	660.983	623.642	624.269	647.489	718.549	737.057	8.402.034	
	2012	828.331	847.461	895.841	941.321	784.974	728.612	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	896.867	11.030.761	
	2017	878.766	844.910	833.725	878.183	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	2.736.219	4.375.468	1.807.147	-	-	-	-	-	-	14.201.267
	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	592.876	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 outros<sup>15</sup>, o Executivo municipal lançou em 2018 consulta pública<sup>16</sup> 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”<sup>17</sup>. 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 afigure do cruzamento realizado pelo Ministério Público de Contas:

Consórcio BH Leste (DOC.31, pág. 30)	Consórcio Pampulha (DOC.30, pág. 27)
<b>2.3. Sistema Viário</b>  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	<b>2.5 CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO</b> <b>2.5.1 Aspectos Gerais</b> 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><b>1.3 Principais Problemas do Sistema Viário</b> 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><b>1.1.2 Sistema Viário</b> 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><b>1.2.3 Campi da PUC-MG</b> 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 m<sup>2</sup>.</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><b>1.1.3.4 PUC-MG</b> 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 m<sup>2</sup>.</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.

<b>Consórcio Via Urbana (DOC.90, pág. 12)</b>	<b>Empresa Valadarense (DOC.48, pág. 14)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maternidade Risoleta Neves</li> </ul> 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"> <li>• Hospital Alberto Cavalcanti</li> </ul> Destaca-se ainda no eixo da Av. Pedro II a presença de vários estabelecimentos comerciais destinados especialmente para o segmento automotivo

<b>Consórcio Via Urbana (DOC.90, pág. 9)</b>	<b>Empresa Valadarense (DOC.48, pág. 11)</b>
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.

<b>Consórcio Via Urbana (DOC.90, pág. 12)</b>	<b>Empresa Valadarense (DOC.48, pág. 14)</b>
<b>2.1.1.3 Pólos Geradores de Demanda</b> 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"> <li>• Estação Venda Nova</li> <li>• Estação Vilarinho</li> <li>• Shopping Norte</li> <li>• Faminas - Faculdade de Minas</li> <li>• Pronto Socorro de Venda Nova</li> </ul>	<b>2.1.2 Pólos Geradores de Demanda</b> Nesta região, estão localizados vários pólos geradores de demanda, destacando-se: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zoológico</li> <li>• Campus UFMG</li> <li>• Mineirão e Mineirinho</li> <li>• Parque Tecnológico da UFMG</li> <li>• Usiminas</li> <li>• Shopping Del Rey</li> <li>• Faculdade Newton de Paiva</li> <li>• Cemitério da Paz</li> <li>• Cemitério Bonfim</li> </ul>

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
Turillessa 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

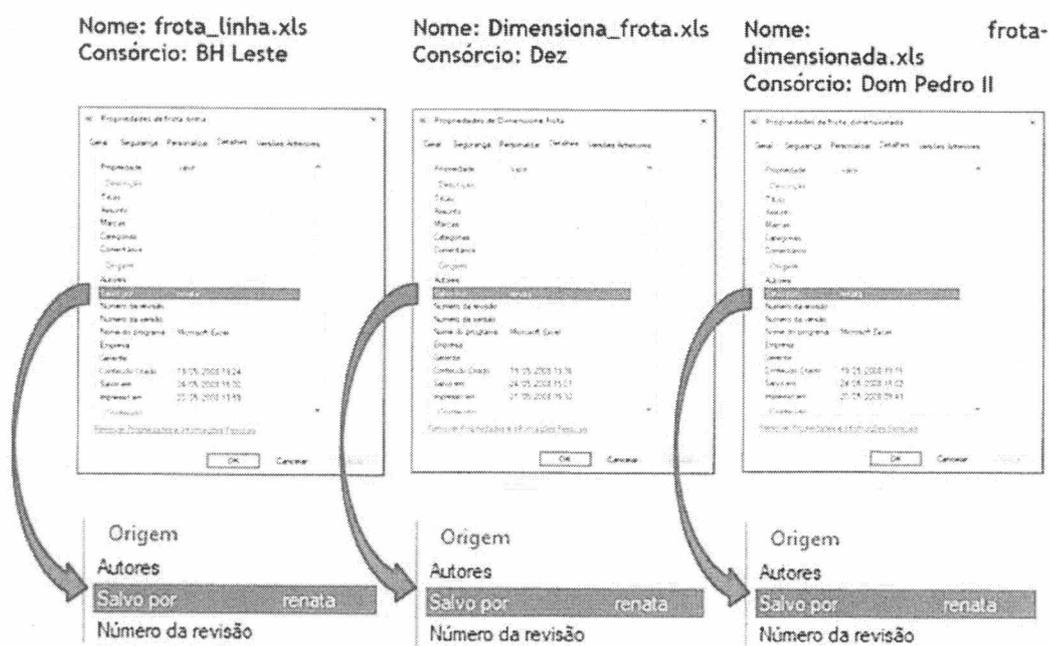
Não é crível que, tomando o dia 07/05/2008 como referência, 5 viagens que integram 3 consórcios diferentes e que em tese concorreriam tenham retirado os documentos em um intervalo de 18 minutos.

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 conseqüentemente 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_viagens_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 oitivia, 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 criminosa 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	<b>Custo Variável sem Impostos (A+B+C+D)</b>
E	<b>Lucro do Capital Investido (E1+E2+E3)</b>
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	<b>Custo Fixo sem Impostos (E+F+G+H+I+J)</b>
K	CGO
III	<b>Custo de Gerenciamento (K)</b>
L	ISS/COFINS/PIS
IV	<b>Impostos</b>
V	<b>Custo Total sem Impostos (I+II)</b>
VI	<b>Custo Total c/ Impostos sem SBE (V+IV-K)</b>
VII	<b>Custo Total</b>

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. Lacs: 1004460441-01/02/03/04/05/06/07/08/09/10/11/12/13/14/15/16/17/18. ICMS Retida 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 FISPQs 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 CODIGO :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 Cavalto: 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. Lacres: 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 2°, Claus 18° 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	
MONTES CLAROS, COM LACRES MENCIONADOS, E QUANTIDADE/QUALIDADE CONF REGULAMENTO APLICÁVEL OU ACORDADO. 1202 -	
MOD.ADEQUAD.ACOND.P/SUPORTAR RISCOS NORMAIS DE CARGA, DESCARGA, TRANSBORDO E TRANSPORTE. *Solicite FISQs de	
Bordo com Decreto n° 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\$	
0	

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 virtuda 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 Salvadora Empresa de Transportes Ltda	Rua José Cláudio Rezende, Nº 371, Bairro Estoril, BH, Cep: 30455-590	214.700,00	214.700,00	GA-1.1
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 Coletivos Boa Vista 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
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 Turillessa 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
Urcar 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 avaliar 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 XXXXXXX SSP/MG e inscrito sobre o nº CPF: XXXXXXXXXXX, residente e domiciliado na Rua: XXXXXXX, nº XXX – Bairro: XXXXXXX, Município de XXXXXXXXXXX – Minas Gerais – CEP: XXXXXXX 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, conseqüentemente, ao **CONSÓRCIO OPERACIONAL DO SERVIÇO DE TRANSPORTE SUPLEMENTAR DE PASSAGEIROS DE BELO HORIZONTE/MG – TRANSUPLÉ** que, na qualidade de gestores, receberam da Prefeitura de Belo Horizonte/MG<sup>1</sup> - 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 esses 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 TRANSUPLÉ/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\$ xxxx (por extenso) em moeda corrente. Declaro também, estar ciente que poderão ocorrer novos repasses, cujos montantes estarão discriminados, no *"Demonstrativo 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 exigida 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 documental que continuará operando no STSP.

Este instrumento está em conformidade com o estabelecido no Código Civil Brasileiro e demais

<sup>1</sup> <http://www.bh.gov.br/secretaria-de-transporte-e-mobilidade>

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 subscrevendo 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 TRANSUPLÉ  
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 logos 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 SETRA<sup>18</sup>:

---

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.ghtml>

“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 promotora. 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 GECTT, 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 n.º 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 GCETT, 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 Liliana Hermonte Deusuite 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 Adilson Elpidio 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, comiss: 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 astronômicamente. 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.

12/11/08

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: 3247-3546

21 MAIO 2008

ATENTIFICAÇÃO ESTÁ CONFORME ORIGINAL  
EM TESTEMUNHO DA VERDADE.  
TOTAL: R\$33,81

ATENTIFICAÇÃO  
AVE 21455



XIV

13682  
ATA

**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



Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.

039

XIV

13681  
422

### CONTRATO DE LOCAÇÃO

<b>LOCADOR</b>	GP EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA
<b>LOCATARIO</b>	MILENIO TRANSPORTES LTDA.
<b>IMÓVEL</b>	RUA MAR JONICO, 15 BAIRRO: SERRA VERDE BELO HORIZONTE-MG
<b>ALUGUEL</b>	R\$ 18.000,00 - ENCARGOS DE ACORDO C/ A LEI
<b>DESTINAÇÃO</b>	COMERCIAL
<b>DATA DE INICIO</b>	01/08/2001
<b>DATA DE TERMINO</b>	31/07/2013

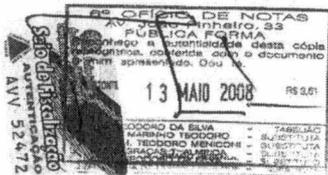
Entre a Empresa **GP PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA**, com sede à Rua Dr. Melo Vianna, n.º 214 em Conselheiro Lafaiete/MG, com CGC n.º 01.832.129/0001-29, neste ato representada pelo **SR. JOSÉ BRÁZ GOMES PEREIRA**, brasileiro, casado, empresário, portador da cédula de identidade n.º M-391.394, 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.



Handwritten signatures and initials, including a large signature and the number 038.

038

XI

18/15

### CONTRATO DE LOCAÇÃO

**LOCADOR** GP EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA  
**LOCATARIO** VIACÃO 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 INICIO** 01/09/2001  
**DATA DE TERMINO** 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 **VIACÃO 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

**Selo de Autenticidade**  
 AV. 52, 477

6º OFÍCIO DE NOTAS	
AV. JOSÉ PINHEIRO, 35	
PÚBLICA FORMA	
Reconheço a autenticidade desta cópia	
fotográfica, colada em documento	
e, sem apresentação, Dou fé.	
BRUNTE	13 MAIO 2008
RS	RS.351
JACI TEODORO DA SILVA	- TABELADO
ARNE MARINHO TEODORO	- SUBSTITUTO
VL. M. TEODORO MENCIONI	- SUBSTITUTO
IAS GRACAS T. ALMEIDA	- SUBSTITUTO
JACI TEODORO DA SILVA	- SUBSTITUTO
MARIA REZENDE J. S.	- SUBSTITUTO

*Handwritten signatures and initials:*  
 JPM, [Signature], [Signature], [Signature]

XI

12/16/08

**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.

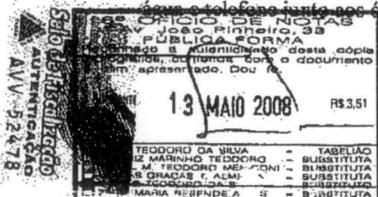
**QUARTA (ENCARGOS E TRIBUTOS)**

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, gás e telefone junto aos órgãos competentes, bem como as suas desligações ao término

389



Handwritten signatures and a circular stamp that reads 'CONSORCIO DO IPEDE II'.



XIII



### CONTRATO DE LOCAÇÃO

<b>LOCADOR</b>	CARLOS ALBERTO DE REZENDE REIS
<b>LOCATÁRIO</b>	VIAÇÃO FENIX LTDA
<b>AVALISTA</b>	HILDA PAPINI REIS
<b>OBJETO</b>	IMÓVEL DE PROPRIEDADE DO LOCADOR, SITUADO NA RUA MARFIM, Nº 33, BAIRRO NOVO GLÓRIA - BELO HORIZONTE - MG - CEP: 30.880-410.
<b>ALUGUEL</b>	R\$ 1.000,00
<b>DESTINAÇÃO</b>	CONF. CLAUS. TERCEIRA-ENCARGOS DE ACORDO C/ A LEI
<b>DATA DE INICIO</b>	Garagem de ônibus transporte urbano
<b>DATA DE TERMINO</b>	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 este substituído pelo percentual de variação do **IPC DA FIPE**, ou outro índice que reflita a variação do mercado, pactuado entre as partes.

*Handwritten signatures of Carlos Alberto de Rezende Reis and Hilda Papini Reis.*

*Handwritten signature of the notary and a circular notary seal.*

## **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 correição 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 Adilson 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 mesma 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 Valadarensense 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 chancelava 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 falisidade 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 descontrolo 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 descumpra 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, impoído 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 9°Ofício 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;

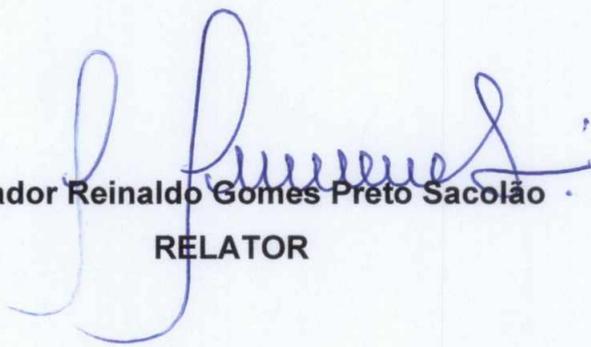
- Recomendar ao Poder Executivo a imediata revisão contratual, tendo em vista os inúmeros descumprimentos do contrato exaustivamente apontadas nesse relatório;

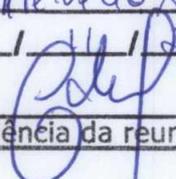
- Exigir do Poder Executivo a apresentação de soluções que possibilitem o acompanhamento e efetivo controle e fiscalização dos custos da prestação do serviço e dos recursos tarifários e extra-tarifários que financiam a operação do transporte coletivo na capital, garantindo a transparência desses dados;

- 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

Aprovado o parecer da relatora ou relator	
Plenário	<u>Helvécio Araujo</u>
Em	<u>8 / 11 / 2021</u>
	
Presidência da reunião	

AVULSOS DISTRIBUÍDOS
Em <u>08 / 11 / 2021</u>

Responsável pela distribuição