



Relatório Específico de Auditoria Cidadã da Dívida nº1/2014

Exame Específico dos produtos parciais apresentados pela Ernst & Young, referentes ao Transporte Coletivo realizado por ônibus em Belo Horizonte

16/03/2014

I -JUSTIFICATIVA PARA A ELABORAÇÃO DO PRESENTE RELATÓRIO ESPECÍFICO

As grandes manifestações populares ocorridas a partir de junho/2013 em todo o país pautaram, entre outros direitos sociais, o direito ao transporte público de qualidade, com tarifa zero.

Nesse contexto, a Auditoria Cidadã da Dívida foi chamada a contribuir com as análises técnicas das diversas justificativas apresentadas pelas atuais concessionárias que exploram o transporte coletivo realizado por ônibus em Belo Horizonte.

Cabe ressaltar que a Auditoria Cidadã da Dívida tem, dentre seus objetivos registrados no estatuto da entidade:

IV – Exigir a devida transparência do orçamento fiscal, de forma que os cidadãos conheçam detalhadamente todas as fontes de recursos públicos e sua respectiva destinação.

Ainda que se alegue que o sistema de transporte coletivo por ônibus seja atualmente operado por empresas privadas, justifica-se a atuação da Auditoria Cidadã da Dívida neste tema, uma vez que:

- a) são elevados os impactos relacionados aos custos do transporte coletivo no orçamento fiscal do município de Belo Horizonte;
- b) são muito elevados os preços dos transportes coletivos para a população;
- c) trata-se de serviço essencial à população, mantida a responsabilidade para o Poder Público, conforme previsto no art. 30, item V, da Constituição Federal de 1988:



“Art. 30. Compete aos Municípios:

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

Assim, tendo em vista o objetivo social de nossa entidade, face ao elevado preço do transporte coletivo para a população, resta plenamente justificada nossa atuação.

II - OBJETIVO

A fim de atender à demanda dos movimentos sociais de Belo Horizonte, o presente exame específico tem por objeto a análise dos produtos parciais apresentados pela Ernst & Young (EY) sobre os Contratos de Prestação de Serviço Público de Passageiros de Ônibus da Cidade de Belo Horizonte, com o objetivo de verificar se foram devidamente atendidas as demandas sociais formalizadas por meio de denúncia ao Ministério Público do Estado de Minas Gerais.

O interesse social na análise dos referidos produtos parciais é plenamente justificável, tendo em vista que os mesmos balizarão a tomada de decisão sobre o preço das tarifas, conforme constou textualmente do Sumário Executivo 1, emitido pela Ernst & Young Terco Assessoria Empresarial Ltda.:

“Os serviços de Verificação Independente, contratados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte através da BHTRANS, têm como principais objetivos:

- ▶ repassar ao valor da tarifa os ganhos de produtividade obtidos pelos concessionários; e
- ▶ analisar a eventual existência de desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos, comparativamente à Proposta Comercial*, com o intuito de verificar a necessidade de ajuste nos preços das passagens de ônibus que não tivessem sido absorvidos pela atualização anual prevista pela Fórmula Paramétrica.”

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG



III - DOCUMENTOS EXAMINADOS

- a) Denúncia encaminhada ao Ministério Público do Estado de Minas Gerais pela Assembleia Popular Horizontal de Belo Horizonte sobre a Fiscalização dos contratos de transporte público de Belo Horizonte (Inquérito ICP 0024.08.00273-6 e outros), datada de 19/08/2013.
- b) Contrato de Prestação de Serviço de Verificação Independente dos Contratos de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus da Cidade de Belo Horizonte, através da BHTRANS e a Ernst & Young Terco Assessoria Empresarial Ltda., datado de 11/04/2013, no valor de R\$1.977.000,00.
- c) [Sumário Executivo 1, emitido pela Ernst & Young Terco Assessoria Empresarial Ltda., datado de Fevereiro/2014](#), e as seguintes partes integrantes:
 - a. [Proposta de Mecanismo de Mensuração de Produtividade.](#)
 - b. [Relatório Final de Levantamento de Receitas e Custos.](#)
 - c. [Relatório Final de Verificação dos Requisitos Mínimos.](#)

IV – RESULTADOS DOS EXAMES REALIZADOS

Preliminarmente, cabe ressaltar que o serviço prestado pela Ernst & Young (EY) foi contratado pela BHTRANS, conforme contrato datado de 11/04/2013, no valor de R\$1.977.000,00.

O trabalho realizado pela Auditoria Cidadã da Dívida para os movimentos sociais de Belo Horizonte é o resultado de trabalho voluntário, sem qualquer ônus financeiro, e limitou-se a analisar os produtos apresentados pela EY.

Apesar de regamente remunerada pelo serviço prestado, a EY impõe restrições para que eventuais questionamentos da Sociedade Civil possam ser respondidos, na medida em que registra em seu relatório (Sumário Executivo nº 1, pág. 26) que *“responderá às perguntas dos receptores relativas a este documento, às custas da BHTRANS, somente se for acordado anteriormente entre a BHTRANS, a PBH e os receptores, o escopo de tais perguntas e respostas.”*

Adicionalmente, a EY afirma textualmente em seu relatório (Sumário Executivo nº 1, pág. 26) que **não realizou auditoria contábil:**



“Ressalta-se que não faz parte do escopo deste projeto qualquer tipo de procedimento de auditoria contábil, de investigação ou de fraude.”

Nesse sentido, caberia verificar se a simples *verificação independente* feita pela EY não estaria absolutamente fora dos valores de mercado, já que não foi realizada uma auditoria.

É fundamental registrar que em momento algum os relatórios entregues pela EY mencionam qualquer análise de FLUXO BANCÁRIO E FINANCEIRO (DINHEIRO EM ESPÉCIE) DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS. Essa verificação seria extremamente relevante para certificar o valor das receitas indicadas nos demonstrativos analisados, tendo em vista que grande parte dos passageiros paga as passagens em espécie. Tal omissão prejudica sobremaneira a análise das receitas auferidas pelas empresas, o que é indispensável para qualquer conclusão relacionada ao efetivo lucro obtido com a prestação de serviço de Transporte de Passageiros em Belo Horizonte.

De acordo com o CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS firmado entre o Município de Belo Horizonte, BHTRANS e os Consórcios não há qualquer sigilo em relação à apresentação de quaisquer documentos seja contábil, administrativo, comercial, operacional, patrimonial como se depreende de sua Cláusula 16:



Cláusula 16 – DA FISCALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

- 16.1 A fiscalização dos SERVIÇOS, abrangendo todas as atividades da CONCESSIONÁRIA, durante todo o prazo do CONTRATO, será executada pela BHTRANS ou por seus agentes, observado o disposto neste CONTRATO, na lei e na regulamentação aplicável.
- 16.2 A fiscalização abrangerá o acompanhamento e o controle das ações da CONCESSIONÁRIA nas áreas administrativa, contábil, comercial, operacional, patrimonial, técnica, tecnológica, econômica e financeira, podendo a BHTRANS estabelecer normas de procedimento ou sustar ações que considere incompatíveis com as exigências da lei, deste CONTRATO ou do REGULAMENTO DOS SERVIÇOS.
- 16.3 Os agentes de fiscalização terão livre acesso, em qualquer época, a pessoas, instalações e equipamentos, softwares, dados, veículos e documentos vinculados aos SERVIÇOS, inclusive seus registros contábeis, podendo requisitar, de qualquer setor ou pessoa da CONCESSIONÁRIA, informações e esclarecimentos que permitam aferir a correta execução deste CONTRATO, bem como os dados considerados necessários para o controle estatístico e planejamento do setor de transporte de passageiros.
- 16.4 A fiscalização efetuada não diminui nem exime as responsabilidades da CONCESSIONÁRIA quanto à adequação de seus bens, à correção e legalidade de seus registros contábeis e de suas operações financeiras e comerciais.
- 16.5 O desatendimento pela CONCESSIONÁRIA das solicitações, notificações e determinações da fiscalização implicará aplicação das penalidades autorizadas pelo REGULAMENTO DOS SERVIÇOS e por este CONTRATO.
- 16.6 Os procedimentos operacionais e a periodicidade da fiscalização, bem como os prazos para atendimento das solicitações feitas por esta serão fixados no REGULAMENTO DOS SERVIÇOS.

Complementarmente, na Cláusula 14 do referido Contrato de Concessão consta:

Cláusula 14 - DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA –

“14.4 A CONCESSIONÁRIA obedecerá ao previsto na lei e no REGULAMENTO DOS SERVIÇOS, obrigando-se ainda a:”

- “(ix) manter registro e inventário dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO e a atender as exigências legais e regulamentares a eles relativas;”

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG



- “(xi) permitir o acesso da fiscalização da BHTRANS aos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO, bem como aos seus registros contábeis ou a quaisquer dados sobre a prestação dos SERVIÇOS;”
- “(xii) remeter à BHTRANS, nos prazos por ela estabelecidos, relatórios e dados do SERVIÇO, de custos e de resultados contábeis;”
- “(xiv) padronizar seus demonstrativos contábeis,...”;
- “(xvi) publicar anualmente suas demonstrações financeiras;”
- “(xxiii) fornecer aos USUÁRIOS as informações necessárias à devida fruição dos SERVIÇOS bem como as necessárias à defesa de seus direitos individuais, coletivos ou difusos;”

Constata-se, portanto, que não há razão para que não se realize completa AUDITORIA, tendo em vista a ampla possibilidade de acesso a dados e documentos primários, sendo lamentável para a população de Belo Horizonte que o trabalho contratado pela BHTRANS junto à Ernst & Young tenha se limitado a uma “verificação independente”, apesar do custo de quase R\$ 2 milhões.

Colocadas essas preliminares, passamos à análise dos produtos entregues pela EY. A fim de facilitar a compreensão, descrevemos a análise de cada produto separadamente:

IV.1 - Análise do “Sumário Executivo 1” expedido pela Ernst & Young:

A análise do Sumário Executivo 1 expedido pela Ernst & Young revelou o seguinte:

1. NÃO FOI FEITA AUDITORIA alguma, mas apenas uma “verificação independente”, como consta expressamente do documento analisado:

”Este trabalho foi desenvolvido com base em informações disponibilizadas pela BHTRANS e pelos Consórcios Concessionários. A verificação independente avaliou a consistência dos dados com base em benchmark de mercado, em notas fiscais de bens e serviços e por meio de confronto dos dados fornecidos pelas partes envolvidas. **Ressalta-se que não faz parte do escopo deste projeto qualquer tipo de**



procedimento de auditoria contábil, de investigação ou de fraude.”(grifamos)

2. Para apurar os **custos operacionais** das empresas NÃO FOI ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, tendo tais custos sido apurados com base em demonstrativos fornecidos pela BHTRANS à Ernest & Young, bem como em informações NÃO CONTÁBEIS (relatórios gerenciais de acompanhamento e informações oriundas do Sistema de Bilhetagem eletrônica) como consta expressamente do documento analisado:

“Os custos operacionais incorridos por cada consórcio concessionário foram levantados, mês a mês, com base nos dados de produção apurados pela BHTRANS e pelos consórcios, por meio das informações processadas diariamente oriundas do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), nos preços de mercado e, alternativamente, nos preços obtidos conforme os índices de reajustes (...)”

3. Para verificar as **receitas com tarifas** NÃO FOI ANALISADA A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, tendo tais receitas sido apuradas com base em demonstrativos fornecidos pela BHTRANS à Ernst & Young, bem como em informações NÃO CONTÁBEIS (relatórios gerenciais de acompanhamento e informações oriundas do Sistema de Bilhetagem Eletrônica) como consta expressamente do documento analisado:

“As receitas tarifárias são aquelas oriundas da venda de passagens em dinheiro e em créditos eletrônicos e foram levantadas, mês a mês, com base nos dados apurados por meio das informações oriundas do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE). Essas receitas foram confrontadas com os relatórios gerenciais de acompanhamento da BHTRANS e dos consórcios concessionários e, nos casos em que foram apuradas divergências, foi utilizada a informação de maior valor.”

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG



4. Para verificar as **receitas não-tarifárias**, tais como receitas alternativas (com a comercialização de mídia); receitas complementares (venda de crédito eletrônico vencidos e não revalidados, de taxas cobradas para carga a bordo e da venda de cascos de cartões eletrônicos) e receitas suplementares (referente a taxa de prestação de serviços acordados entre permissionários do Serviço de Transporte Suplementar e o TRANSFÁCIL¹, operador do Sistema de Bilhetagem Eletrônica) NÃO FOI ANALISADA A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, tendo tais receitas sido apuradas com base em demonstrativos fornecidos pela BHTRANS à Ernst & Young, como consta expressamente do documento analisado:

“As receitas não tarifárias foram levantadas, mês a mês, por meio do confronto dos dados apresentados pela BHTRANS e pelos consórcios concessionários. No caso das receitas alternativas, os dados confrontados são originários de relatórios gerenciais de acompanhamento disponibilizados pelas partes. No caso das receitas complementares, os dados confrontados são oriundos da extração dos sistemas de controle da BHTRANS e dos consórcios. As receitas suplementares basearam-se nas informações disponibilizadas pela BHTRANS, visto que os consórcios não apresentaram dados que pudessem ser comparados às informações prestadas pela BHTRANS.”

5. Relativamente às **receitas não-operacionais** a Ernst & Young fez constar expressamente, no documento analisado, a seguinte “pérola”:

“Embora não tenham sido informadas por nenhuma das partes envolvidas, foram consideradas, para o período entre 15 de novembro de 2008 e 30 de abril de 2013, receitas não operacionais provenientes da venda de veículos usados para a manutenção da idade média da frota.”

¹Transfácil - Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte é um consórcio formado pelas empresas de transporte, que tem a responsabilidade de operar o sistema de bilhetagem e comercializar os créditos eletrônicos (dados da página do Transfácil na internet)



Cabe questionar como tais receitas não-operacionais teriam sido apuradas, já que nenhuma das partes envolvidas apresentou tal informação.

6. Para apurar os **investimentos em veículos** NÃO FOI ANALISADA A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, ou seja, em vez de apontar os valores informados no Ativo Imobilizado das respectivas empresas, a Ernst & Young baseou-se em levantamento de Notas Fiscais fornecido pelos consórcios, como consta expressamente do documento analisado:

“Os investimentos realizados em veículos foram apurados com base no levantamento das Notas Fiscais de aquisição dos veículos pelos consórcios concessionários e foram consolidados anualmente, de 15 de novembro de 2008 a 30 de abril de 2013.”

Cabe questionar: qual a garantia de que o levantamento feito pelos consórcios incluiu a totalidade dos investimentos? A fonte fidedigna para a apuração do valor dos investimentos seria a contabilidade das empresas, devidamente assinada por profissional responsável, mas esta não foi analisada diretamente pela EY, como comprova o trecho de seu relatório acima.

7. Para apurar o **resultado contábil** (que aponta um lucro líquido das empresas de apenas R\$ 59 milhões no período de 15/11/2008 a 31/12/2012, ou seja o equivalente a apenas 1,36% da Receita) NÃO FOI ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, ou seja, a EY baseou-se nos diversos demonstrativos antes mencionados, razão pela qual a própria Ernst & Young denomina de “demonstrativo **hipotético** de resultado”, como consta expressamente do documento analisado (pág. 14):

“A seguir, apresenta-se o demonstrativo hipotético consolidado de resultados durante os quatro anos decorridos do contrato de concessão:”

8. A **consolidação dos resultados**, que deveria se dar por meio de Balanço Contábil consolidado de todas as empresas foi apresentado sob a forma de “**Modelo** de Balanço”, como consta textualmente do documento



analisado (pág. 15) NÃO TENDO SIDO ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS:

Resultados
Informativo Consolidado de Resultados - *modelo de Balanço*

A seguir, apresenta-se o balanço consolidado de resultados durante os quatro anos incorridos do contrato de concessão:

| | 2008* | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|---------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Ativo Circulante | - | 48.717 | (707) | - | 9.334 |
| Caixa e Equivalentes | - | 48.717 | (707) | - | 9.334 |
| Contas a Receber | - | - | - | - | - |
| Ativo Não Circulante | 657.645 | 661.719 | 657.197 | 681.240 | 611.605 |
| Ativo Imobilizado | 411.785 | 504.886 | 568.761 | 729.117 | 778.764 |
| Depreciação Acumulada Projetada | - | (78.572) | (162.637) | (256.435) | (383.284) |
| Ativo Intangível | 245.860 | 233.426 | 233.662 | 236.356 | 166.125 |
| Amortização Acumulada Projetada | (1.036) | (13.470) | (25.904) | (38.338) | (50.771) |
| Provisões de FGE | - | - | - | - | - |
| Total do Ativo | 657.645 | 710.436 | 656.491 | 681.240 | 620.938 |
| Passivo Circulante | 64.358 | 131.682 | 124.702 | 125.995 | 104.730 |
| Fornecedores | 9.142 | 73.035 | 69.735 | 73.897 | 76.107 |
| Impostos a Pagar | 1.128 | 7.427 | 6.646 | 6.813 | 6.940 |
| Dívida de Curto Prazo | - | - | - | - | - |
| Valor de Outorga Curto Prazo | 54.087 | 51.220 | 48.120 | 45.594 | 21.683 |
| Passivo Não Circulante | 164.838 | 113.618 | 65.498 | 19.903 | (1.780) |
| Dívida de Longo Prazo | - | - | - | - | - |
| Valor de Outorga Longo Prazo | 166.618 | 115.398 | 67.278 | 21.883 | - |
| AVP de Outorga | (1.780) | (1.780) | (1.780) | (1.780) | (1.780) |
| Patrimônio Líquido | 428.449 | 465.136 | 466.291 | 535.342 | 517.988 |
| Capital Social | 422.825 | 422.825 | 428.612 | 496.219 | 504.823 |
| Lucros/Prejuízos Acumulados | 5.624 | 42.312 | 37.679 | 39.123 | 13.165 |
| Total do Passivo + Patrimônio Líquido | 657.645 | 710.436 | 656.491 | 681.240 | 620.938 |
| Lucro Líquido / Patrimônio Líquido | 1,31% | 7,89% | 8,86% | 0,27% | -5,01% |

9. Os exercícios feitos para o cálculo de **ganhos de produtividade** utilizaram os dados do **“demonstrativo hipotético de resultado”** constante da página 14 do documento analisado (comentado no item 7, acima), elaborado com base em demonstrativos e dados fornecidos pelas próprias empresas, NÃO TENDO SIDO ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS.

IV.2 -Análise do “Relatório Final de Levantamento de Custos e Receitas” expedido pela Ernst & Young:

A análise do “Relatório Final de Levantamento de Custos e Receitas” expedido pela Ernst & Young revela que, para apurar os custos operacionais das empresas NÃO FOI ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, tendo tais custos sido apurados com base em dados fornecidos pelo próprio SETRA-BH (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte), comparados a outras informações também do próprio SETRA-BH, ou ainda com base em demonstrativos fornecidos pela BHTRANS à Ernst & Young, como consta expressamente do documento analisado:



“Sempre que possível, foram verificados os custos, mês a mês, incorridos na prestação dos serviços por cada um dos quatro consórcios, no período de 15/11/2008, data de início das concessões, até 30/04/2013, com base nos dados de produção apurados pela BHTRANS e pelo SETRABH, por meio das informações processadas diariamente oriundas do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), nos preços de mercado (cenário 1) e, alternativamente, nos preços obtidos conforme os índices de reajustes estipulados na cláusula 11 dos contratos de concessão (cenário 2) e de coeficientes de consumo apropriados utilizados pelo SETRABH na Metodologia de Apuração dos Custos Operacionais para os tipos de serviço prestados, considerando-se a regulamentação vigente (Metodologia de Cálculo dos Custos Operacionais, 2013). Foi realizada ainda uma pesquisa de mercado para apuração dos preços de combustíveis e rodagem.”

O quadro “Custos Totais com Impostos” (pág. 15 do documento analisado) foi elaborado com base em dados fornecidos pela contratante BHTRANS e pelo SETRA-BH, como constou textualmente do relatório, tendo sido feitos os testes “previamente acordados pela BHTRANS”, NÃO TENDO SIDO ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS:

De acordo com os arquivos disponibilizados pelo SETRABH e pela BHTRANS, foi elaborado um WorkPaper (Papel de Trabalho) para a verificação e validação dos dados de receitas, custos e investimentos com a finalidade de apurar o resultado alcançado com a prestação dos serviços de transporte público de ônibus pelos 4 (quatro) Consórcios Concessionários, considerando-se os recursos efetivamente disponibilizados pelas Concessionárias.

Assim sendo, a tabela abaixo representa o resumo dos testes realizados que foram previamente acordados nas reuniões de Status Report pela BHTRANS.

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG



Preliminarmente, cabe ressaltar que diversos Testes realizados pela EY foram indicados no referido quadro “Custos Totais com Impostos” (pág. 15 do documento analisado) encontram-se assinalados em vermelho, indicando que “Houve divergências nas análises efetuadas”.

Foram feitas também conferências amostrais mínimas, tomando-se dados de apenas um determinado mês (Por exemplo: pág. 35, onde se compara o custo de combustível informado pelo SETRABH apenas no mês de novembro de cada ano; pág. 39, onde se compara preços dos veículos informados pelo SETRABH no mês de novembro de cada ano), o que jamais poderia ser tomado como base para definir aumentos na passagem de ônibus.

Algumas cifras constantes do quadro “Custos Totais com Impostos” (pág. 15 do documento analisado) chamam a atenção e contém indícios de discrepâncias:

- As “despesas administrativas” (R\$ 540 milhões no período analisado) aparecem muito elevadas, por exemplo, quando comparadas com o custo de combustível (correspondendo a 73% desse segundo custo mais elevado, indicado no valor de R\$ 740 milhões no referido quadro).

Na “metodologia”, foi especificado que as despesas administrativas “abrangem os gastos com pessoal administrativo, pessoal de manutenção (cerca de 4% do custo), pró-labore e despesas administrativas dos consórcios representando 13,4% no custo total;”.

Entretanto, não foi especificada a relevância do percentual representativo do pró-labore pago aos sócios, gerentes e executivos das empresas.

- Os custos denominados como “Outros” no referido quadro aparecem com cifra muito elevada (de R\$ 585 milhões), em comparação com os demais custos identificados, e representam 14,6% dos custos totais. Apesar dessa relevância, constou do relatório a observação N/A (que significa não analisado), confirmado pela observação ao final do quadro:

“*** Foi feita uma curva ABC para análise dos custos operacionais, de modo que 85% do custo operacional total foi analisado conforme demonstrado na

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG



tabela acima. Os 15% restantes não foram analisados nesta etapa do projeto e dizem respeito a Acerto Interno, Depreciação e Impostos (PIS/COFINS, ISSQN, INSS).”

Cabe ressaltar que a participação dos tributos na rubrica “Outros” deve ter passado por significativa redução ao longo dos últimos anos, tendo em vista que foram concedidas significativas desonerações tributárias para as empresas de ônibus, tais como a eliminação do PIS/COFINS e grande redução no INSS (que passou a ser cobrado com base no faturamento). Diante disso, seria fundamental discriminar devidamente as despesas que estariam impactando a rubrica “Outros”. Não se poderia atribuir qualquer justificativa para aumento no preço de passagens baseado em aumento de impostos; ao contrário, se devidamente considerado o impacto tributário, os preços das passagens deverão cair e não aumentar.

- Há indício de que as despesas com o INSS estariam sendo computados em duplicidade no referido quadro, tendo em vista que tal despesa foi mencionada na rubrica “Outros”, sendo que na rubrica “Pessoal de Operação” constam também as despesas com “Encargos”, que incluiriam as despesas com INSS.

O gráfico “Custos Incorridos” constante da pág. 27 do documento analisado indica como fonte dos dados o Sindicato das Empresas de Ônibus (SETRABH):

Fonte: Valores informados pelo SETRABH

Portanto, para realizar a projeção de **custos incorridos** constante do mencionado gráfico NÃO FOI ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, sendo questionável a projeção indicativa de que os custos do sistema teriam aumentado em 30% de 2009 para 2012 (R\$ 772,7 milhões para R\$ 1,008 bilhão).

No caso das receitas, observa-se o mesmo problema do levantamento de custos das empresas, ou seja, NÃO FOI ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, tendo as receitas sido apuradas com base em dados fornecidos pelo próprio SETRA-BH (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte) ou processados pela BHTRANS, como consta expressamente do documento analisado (pág. 4):



“Este documento também demonstra a verificação das receitas, mês a mês, incorridas na prestação dos serviços por cada uma das quatro concessionárias, no período de 15/11/2008, data de início das concessões, até 30/04/2013, com base na receita tarifária, apurada por meio das informações oriundas do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), e nas Receitas Alternativas, Complementares e Acessórias, conforme estabelecido nos contratos de concessão, em especial nas cláusulas 11 e 12.

Nestes processos, a EY verificou, em sua integridade ou por meio de conferência amostral, os dados apurados e processados pela BHTRANS, além daqueles gerados e disponibilizados pelo SETRABH.”

O quadro “Receitas e Investimentos” (pág. 16 do documento analisado) igualmente baseia-se em dados fornecidos pela SETRABH:

Fonte: Planilha de Custos Operacionais encaminhada pelo SETRABH

NÃO TENDO SIDO ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS OU SUA MOVIMENTAÇÃO BANCÁRIA, cabe questionar como teria sido feita a apuração das receitas provenientes de pagamento das passagens em dinheiro pelos passageiros, especialmente diante do fato de que grande parte dos passageiros efetua o pagamento em espécie.

Relativamente às **receitas financeiras** das empresas a única menção, em todo o relatório, a esse tipo de receita encontra-se à página 16, ressaltando-se que não foram disponibilizadas pelo SETRA-BH e que serão **estimadas**:

Observamos que as receitas oriundas de aplicações financeiras, que não foram disponibilizadas pelo SETRABH, serão estimadas na fase de apuração do resultado econômico--financeiro da concessão.

A omissão em relação às receitas financeiras auferidas pelas empresas de ônibus é extremamente relevante, tendo em vista que é público e notório o auferimento de relevantes receitas financeiras pelo setor. Cabe ressaltar que por



meio da Lei 9.314, de 12/1/2007, a PBH assinou uma “confissão de dívida” de R\$ 471 milhões com dezenas de empresas de ônibus - sob a justificativa de perdas dessas últimas com a Câmara de Compensação Tarifária. As taxas de juros incidentes nesses acordos são altíssimos (equivalentes ao IPCA-E mais 12% ao ano), tendo alcançado a absurda taxa de 19% no ano de 2013.

Aplicando-se tal taxa de juros ao montante total do débito, é possível estimar o pagamento de juros da PBH para as empresas de ônibus em cerca de R\$ 90 milhões no ano 2013. Além desse relevante valor de juros, ainda teria que ser computado o valor das amortizações (pagamento do principal da dívida) pagas pela PBH para as empresas.

Tais receitas não estão mencionadas no documento analisado.

IV.3 - Análise da “Proposta de Mecanismo de Mensuração de Produtividade”, expedida pela Ernst & Young

O documento propõe uma metodologia para apurar eventuais ganhos de produtividade das empresas de ônibus visando, em tese, que tais ganhos possam se traduzir em eventual redução das passagens:

“De acordo com a cláusula 22^a - Revisão Tarifária – dos contratos de concessão firmados entre o Município de Belo Horizonte e os Consórcios Pampulha, BH LESTE, DEZ e Dom Pedro II, a cada 4 (quatro) anos contados do início da operação dos serviços, o Poder Concedente realizaria o processo de revisão tarifária com o objetivo de repassar ao valor da tarifa os ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária. De acordo com esta cláusula, são considerados ganhos de produtividade, entre outros, a redução de custos na prestação dos serviços, fruto da racionalização da operação e da instalação do SITBus, e ainda os ganhos relativos às receitas a que se refere a cláusula 12 (Das Outras Fontes de Receitas) do citado contrato.

Neste contexto, este documento tem como abrangência a proposição de um mecanismo de mensuração de produtividade para os próximos anos de concessão, considerando os serviços prestados por cada

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG



um e pelo conjunto dos quatro consórcios concessionários.

O documento propõe uma fórmula para alterar o cálculo da tarifa, acrescentando um fator “X” que mede os ganhos de produtividade, e um fator “Q”, que mede a qualidade do serviço de transporte. Tal metodologia foi inspirada em contratos de concessão de serviços públicos vigentes atualmente (telefonia, energia, aeroportos, rodovias, Estádio do Mineirão etc.).

O Fator “X” seria obtido a partir de diversos índices que mediriam ganhos de produtividade decorrentes de redução de custos com combustível, peças, pessoal etc. Dessa forma, se ocorresse uma redução de tais custos, haveria uma redução no preço da passagem. E se ocorresse aumento de custos, haveria um aumento na tarifa.

Por outro lado, o fator “Q” mediria a qualidade do serviço, ou seja, itens como o cumprimento do número de viagens, pontualidade, conforto, confiabilidade mecânica, segurança, dentre outros. Caso ocorresse uma redução na qualidade, o preço da passagem seria reduzido. E se ocorresse um aumento na qualidade, o preço seria aumentado.

Verifica-se que as fórmulas apresentadas não permitem avaliar, com clareza, qual seria o resultado efetivo de sua aplicação, por exemplo: em quanto a passagem seria reduzida devido à atual superlotação dos ônibus? A análise não mostra isso com clareza, sendo que, dependendo da metodologia de quantificação de tais fatores “X” e “Q”, os resultados podem variar completamente, podendo induzir a conclusões opostas.

Adicionalmente, considerando que os dados acerca dos custos e receitas do sistema têm sido obtidos por meio de dados secundários – sem a análise direta dos balanços contábeis oficiais, sem o necessário cotejo de lançamentos contábeis e respectivos documentos hábeis, sem análise das movimentações bancárias e em dinheiro das empresas – tais fórmulas podem não refletir a realidade.

IV.4 – Análise do “Relatório Final de Verificação dos Requisitos Mínimos”, expedido pela Ernst & Young

A análise do relatório sobre a verificação os requisitos limitou-se a verificar os quesitos “Taxa de Ocupação” e Pontualidade, tendo em vista a absoluta necessidade de conforto dos passageiros, diante do elevado preço das passagens.



Relativamente à “Taxa de Ocupação” o Relatório indica (pág. 21) que em nenhum consórcio de empresas de ônibus haveria “excesso de lotação” em mais de 17% das viagens, o que a princípio, poderia indicar uma boa qualidade no transporte público. Porém, cabe ressaltar que tais dados foram levantados pelas próprias partes interessadas - BHTrans e também pelas próprias empresas concessionárias.

Cabe ressaltar que o conforto dos passageiros não pode ser medido apenas quando não houvesse “excesso de lotação”, especialmente considerando que não ficou devidamente definido o significado do que se considera “excesso de lotação”. Muito provavelmente indica o número de passageiros em quantidade superior ao limite de carga do ônibus, que obviamente excede em muito a quantidade aceitável para um transporte público de qualidade.

A Pontualidade deveria ser um dos requisitos mínimos examinados em relação ao transporte público, tendo em vista a longa espera pelo ônibus e o impacto desse atraso na vida dos usuários que pagam elevado preço pelas passagens. Além de não verificar se o quadro de horários é adequado às necessidades da população, o Relatório também não faz nenhuma referência ao cumprimento dos horários estabelecidos.

V – CONCLUSÕES

Face ao todo exposto, emitimos as seguintes conclusões:

- a) NÃO FOI FEITA AUDITORIA pela Ernst & Young (EY), mas apenas uma “verificação independente”, apesar do elevado valor do contrato celebrado entre a BHTRANS e a EY, de R\$1.977.000,00.
- b) NÃO FOI ANALISADA DIRETAMENTE A CONTABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, tendo a “verificação independente” realizada pela Ernst & Young se limitado ao exame de dados secundários fornecidos pela contratante (BHTRANS) e pelo SETRABH (Sindicato das Empresas de Ônibus), ou ainda em pesquisas de mercado.
- c) Não foi verificada a movimentação bancária das empresas e/ou eventuais movimentações em dinheiro.
- d) O levantamento dos custos e receitas que fundamentaram a “verificação independente” realizada pela Ernst & Young é questionável, pois **não** se baseou em dados primários hábeis para tanto, quais sejam, balanço contábil (de cada empresa devidamente assinado pelos responsáveis),

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG



registros financeiros, contábeis, patrimoniais devidamente escriturados e acompanhados dos respectivos documentos que lhes deram causa.

- e) As conclusões constantes da “verificação independente” realizada pela Ernst & Young não podem balizar a tomada de decisão acerca do valor da tarifa, devido à inconsistência dos elementos que fundamentaram tal “verificação independente”

VI - RECOMENDAÇÕES

Diante da presente análise, recomendamos:

- a) Realização de efetiva AUDITORIA, exigindo-se a apresentação de registros e documentos contábeis das empresas de ônibus, com as respectivas firmas de responsabilidade, a fim de que se possa trabalhar com base de dados confiável, hábil e legítima.
- b) Quebra do sigilo bancário das empresas de ônibus, a fim de comprovar os volumes de recursos efetivamente movimentados pelas mesmas.
- c) Apoio técnico de órgão público capacitado para a auditoria (Ministério Público, Tribunal de Contas), com participação efetiva da Sociedade Civil.

VII-PROPOSTAS PARA A MELHORIA DO SISTEMA

- a) Adotar exclusivamente um sistema público de movimentação financeira, nos moldes do SIAFI Federal (visualizado pela internet) para todas as receitas e despesas do sistema. Nenhuma receita ou despesa pode ser feita fora do sistema, e devem ser publicizadas todas as notas fiscais que comprovam cada despesa.
- b) Instituir modalidade de fiscalização das roletas, a fim de cotejar o número de passageiros pagantes com o valor informado de receita tarifária.
- c) Avançar além da mera discussão sobre as atuais planilhas de custo e considerar também a reformulação do sistema de transporte, incluindo-se a reorganização das linhas, a construção de metrô, a Reforma Urbana (aproximando as pessoas de seu local de trabalho), e também a destinação de recursos públicos para o financiamento do sistema, viabilizando-se, portanto, a Tarifa Zero.
- d) Enfrentar o Sistema da Dívida. Em âmbito federal a dívida pública, que deveria ser auditada – conforme manda a Constituição de 1988 – consome mais de 40% do orçamento federal, ou seja, o quádruplo de todas as transferências da União para todos os 27 estados e mais de 5 mil municípios.

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG



É necessário enfrentar também as questionáveis dívidas dos estados com a União, que também retiram vultosos recursos que poderiam ser destinados ao transporte público e ao atendimento da demanda relacionada à Tarifa Zero. Minas Gerais, por exemplo, paga mais de R\$ 4 bilhões por ano para o Governo Federal, além de cerca de R\$ 4 bilhões que são pagos com nova dívida.

Estas são as contribuições da Auditoria Cidadã da Dívida aos movimentos sociais de Belo Horizonte, colocando-nos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos e complementos que se fizerem necessários.

Brasília (DF), 16 de março de 2014.

Maria Lucia Fattorelli – Coordenadora Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

Maria Eulália Alvarenga – Coordenadora do Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Carmen Bressane – Coordenadora do Núcleo São Paulo da Auditoria Cidadã da Dívida

Rodrigo Ávila – Economista da Auditoria Cidadã da Dívida

Coordenação Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

SAS, Quadra 5, Bloco N, 1º andar – Brasília – DF – Cep – 70070-939 - Edifício Ordem dos Advogados do Brasil
Telefone (61) 2193-9731 – (61) 8147-1196 – auditoriacidada@terra.com.br – www.divida-auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

Rua Sergipe, 893 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – Cep: 30130-171 – Edifício AFFEMG