



RELATÓRIO ESPECÍFICO DE AUDITORIA CIDADÃ DA DÍVIDA Nº 2/2014

Exame específico do “Relatório Técnico Final de Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão da Rede de Transporte e Serviços por Ônibus de Belo Horizonte”, apresentado pela Ernst&Young Terco Assessoria Empresarial Ltda. (EY), referente ao Transporte Coletivo realizado por ônibus em Belo Horizonte

23/04/2014

I –JUSTIFICATIVA PARA A ELABORAÇÃO DO PRESENTE RELATÓRIO ESPECÍFICO

Dando prosseguimento ao [Relatório Específico de Auditoria Cidadã da Dívida nº1/2014](#)(Relatório ACD 01/2014) protocolado no Ministério Público de Minas Gerais – MP-MG sob o número 447, em 17-03-2014 o movimento social Auditoria Cidadã da Dívida, CNPJ 12.537.204/0001-45, associação sem fins lucrativos que congrega diversas organizações (sindicatos, associações de classe, órgãos eclesiais e movimentos sociais, além de cidadãos voluntários) vem apresentar a sua análise ao produto complementar denominado [Relatório Técnico Final de Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão da Rede de Transporte e Serviços por Ônibus de Belo Horizonte](#) apresentado pela Ernst &Young Terco Assessoria Empresarial Ltda. - EY e disponibilizado pela Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS em sua página na *internet* no dia 28 de março de 2014 após as 18h00min.

Ressaltamos que o presente Relatório ACD 02/2014 deve ser lido em conjunto com o Relatório ACD 01/2014, que teve por objeto a análise dos demais produtos parciais que já haviam sido apresentados pela EY sobre os Contratos de Prestação de Serviço Público de Passageiros de Ônibus da Cidade de Belo Horizonte, quais sejam:

- 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](#).

Como já dito no Relatório ACD 01/2014 o serviço prestado pela EY foi contratado pela BHTRANS, conforme contrato datado de 11/04/2013, no valor de R\$1.977.000,00.

Tal como o Relatório ACD 01/2014, o presente Relatório ACD 02/2014 é resultado de trabalho voluntário, sem qualquer ônus financeiro, e visa atender à demanda dos movimentos sociais de Belo Horizonte para a análise do produto complementar ora apresentado pela EY, denominado [Relatório Técnico Final de Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão da Rede de Transporte e Serviços por Ônibus de Belo Horizonte](#).

Considerando que esse Relatório Técnico Final da EY tem sido utilizado por autoridades da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte como justificativa para o aumento do preço das passagens de ônibus, é imprescindível a realização de sua análise aprofundada.

Conforme já mencionado no Relatório ACD 01/2014, de acordo com o CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS firmado entre o Município de Belo Horizonte, a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A-BHTRANS e os Consórcios não há qualquer sigilo em relação à apresentação de quaisquer documentos das empresas de ônibus, seja contábil, administrativo, comercial, operacional, patrimonial como se depreende de suas Cláusulas 14 e16.

Dessa forma, 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 EY tenha se limitado a uma “verificação independente”, apesar do custo de quase R\$ 2 milhões.



Colocadas essas preliminares, passamos à análise do [Relatório Técnico Final de Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão da Rede de Transporte e Serviços por Ônibus de Belo Horizonte](#) apresentado pela EY e disponibilizado pela BHTRANS.

II. ANÁLISE DO RELATÓRIO TÉCNICO FINAL DE APURAÇÃO DO RESULTADO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DA REDE DE TRANSPORTE E SERVIÇOS POR ÔNIBUS DE BELO HORIZONTE EXPEDIDO PELA EY

1. **NÃO FOI FEITA AUDITORIA** alguma, mas apenas uma “verificação independente”, como consta expressamente das páginas 10 e 11 do documento analisado:

“O processo de verificação independente contemplou o levantamento desses dados através de informações, documentos e notas fiscais fornecidos pelos concessionários e pela BHTRANS. O trabalho contemplou, também, o confronto das informações de custos e investimentos com referências de mercado, de modo a avaliar a sua consistência às práticas de mercado à época. Além disso, o processo de verificação independente incluiu discussões, em que técnicos e representantes da BHTRANS e dos concessionários foram consultados, de modo a prestar esclarecimentos necessários ao longo dos trabalhos.

De mesmo modo, projeções de premissas foram efetuadas, com base em dados desde 2000, para a constituição dos fluxos de caixa projetados dos consórcios concessionários, para os períodos posteriores à data-base, fixada em 31 de dezembro de 2012.

(...)

Cabe mencionar que o mesmo não se constitui em procedimento de auditoria contábil. Entretanto, no que se refere aos procedimentos realizados, ressalta-se, ainda, que o processo de verificação independente atende plenamente aos objetivos dos serviços contratados pela BHTRANS.”

2 – Apuração do Resultado dos Primeiros Quatro Anos da Concessão

Ressalte-se, inicialmente, que o Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus em Belo Horizonte foi assinado em 25 de julho de 2008, entretanto os diversos levantamentos de dados procedidos pela EY têm como termo inicial o mês de novembro de 2008.



2.1 CUSTOS E DESPESAS OBSERVADOS

Cabe ressaltar que os custos verificados para os primeiros 4 anos do Contrato **NÃO são reais e sim estimados** conforme afirmação constante da página 12 do documento analisado:

“Esta seção do relatório visa a apresentar os dados de custo coletados. Os dados históricos aqui apresentados foram fornecidos pelo SETRABH e testados segundo as metodologias explicitadas no Relatório de Levantamento de Receitas e Custos. (grifamos)

O Relatório ACD nº 1/2014 demonstrou as deficiências e a precariedade desse tipo de levantamento com base em dados estimados, fornecidos pelo sindicato das empresas, especialmente porque não foi realizada auditoria contábil diretamente nas empresas, nem auditoria do fluxo bancário e/ou financeiro, apesar da ampla possibilidade de acesso a todos os dados das empresas, conforme prevê o Contrato de Concessão.

Vários dos “testes” mencionados na pág. 15 do [Relatório de Levantamento de Receitas e Custos](#) apontaram que “*Houve divergências nas análises efetuadas*”. Conforme já explicitado no Relatório ACD nº 1/2014, algumas despesas não foram devidamente detalhadas, a exemplo dos itens “Despesas Administrativas” e “Outros”.

Relativamente ao preço de mercado dos itens de rodagem – pneu, câmara e protetor – o Relatório da Ernst & Young aponta (pág. 12):

“Vale ressaltar que os custos de combustíveis fornecidos pelo SETRABH foram confrontados com as notas fiscais apresentadas, tendo sido realizada, ainda, uma pesquisa de mercado para apuração dos preços dos itens de rodagem. Os valores informados de Pneu, Câmara e Protetor foram de março de 2013 e os valores da pesquisa de mercado são relativos ao mês de maio de 2013.

A tabela, a seguir, apresenta as fontes de mercado com as quais os valores utilizados pelas concessionárias foram confrontados e a margem percentual de variação dos valores.”



Tabela 1 - Fontes para pesquisa de *benchmark* dos dados de mercado: Pneu, Câmara e Protetor

Pesquisa de Mercado Item	Valores Informados pelo SETRABH	Margem Percentual*	Fonte
PNEU 1000 R 20	R\$ 1.231,41	-1% a 0%	JR Pneus www.jrpneus.com.br
CÂMARA 1000 R 20	R\$ 86,50	0 a 18%	JR Pneus www.jrpneus.com.br
PROTETOR 1000 R 20	R\$ 36,05	0 a 9%	JR Pneus www.jrpneus.com.br
PNEU 1100 R 22	R\$ 1.432,63	-6% a 0%	JR Pneus www.jrpneus.com.br
CÂMARA 1100 R 22	R\$ 100,50	0 a 17%	JR Pneus www.jrpneus.com.br
PROTETOR 1100 R 22	R\$ 45,68	0 a 21%	JR Pneus www.jrpneus.com.br
PNEU 7,5 R 16	R\$ 509,55	0 a 16%	Pneu Free www.pneufree.com.br
CÂMARA 7,5 R 16	R\$ 48,50	0 a 13%	Pneus TOP Tires www.pneustoptires.com.br
PROTETOR 7,5 R 16	R\$ 21,00	0 a 12%	JR Pneus www.jrpneus.com.br
PNEU 215/75 R 17,5	R\$ 728,63	-5% a 0%	JR Pneus www.jrpneus.com.br

Fonte: Dados disponibilizados pelo SETRABH e pesquisa de mercado realizada pela EY

*Obs: As margens negativas demonstram que a concessionária utiliza valores abaixo dos valores de mercado e estes representam a maior parte dos custos com rodagem.

Conforme se depreende da “Tabela 1” acima, a pesquisa de mercado para vários tipos de pneus, câmaras e protetor se mostra tendenciosa, uma vez que **se deu perante um só fornecedor (JR Pneus) e através do site www.jrpneus.com.br**. Como se sabe, os preços podem sofrer grande variação quando consultados distintos fornecedores, ademais quando as compras são feitas em maior quantidade e com frequência, quando o preço e as condições de pagamento tendem a ser mais vantajosos.

Considerando as cláusulas contratuais reproduzidas a seguir, o trabalho de comparação de preços deveria, minimamente, ter mencionado a lista de fornecedores, já que estas são obrigadas a fornecer tais informações à BHTRANS:

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

.....

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 - E-mail auditoriacidada@terra.com.br – www.auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

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



- (lvi) manter a BHTRANS permanentemente informada a respeito seus FORNECEDORES (inclusive os FORNECEDORES do CONSÓRCIO OPERACIONAL), dos contratos com eles firmados e respectivos aditivos;

...

- 14.7 O ato de constituição do CONSÓRCIO OPERACIONAL deverá conter, pelo menos, as seguintes normas, sem prejuízo de outras estabelecidas pelo REGULAMENTO DOS SERVIÇOS e pela vontade das partes:

...

- (v) dever de manter a BHTRANS permanentemente informada a respeito seus FORNECEDORES.

Interessante ressaltar que, em simples pesquisa feita pela internet, foi localizada [Ata de Registro de Preços nº 04/2013, firmada entre a Prefeitura Municipal de Porto Amazonas/PR e a empresa PNEUFORTE COMERCIO E RECAPAGENS LTDA](#), que ofertou preços significativamente inferiores aos constantes da “Tabela 1” elaborada pela EY e anteriormente transcrita:

“ESTADO DO PARANÁ¹

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO AMAZONAS

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

PREGÃO PRESENCIAL Nº 010/2013

SISTEMA DE REGISTRO DE PREÇOS

ATA DE REGISTRO DE PREÇOS

Ata de Registro de Preços nº 04/2013

Pregão Presencial nº 010/2013

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO AMAZONAS

¹Matéria publicada no DIÁRIO OFICIAL DOS MUNICÍPIOS DO PARANÁ no dia 28/05/2013. Edição 0251A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site: <http://www.diariomunicipal.com.br/amp/>



Pelo presente instrumento, nesta cidade de Porto Amazonas, Estado do Paraná, comparecem as partes justas e contratadas, a saber: de um lado a Prefeitura Municipal de Porto Amazonas, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ/MF sob o nº. 76.179.837/0001-01, com sede na Rua Guilherme Schiffer, nº 67, em Porto Amazonas, Estado do Paraná, neste ato representada pelo Prefeito Municipal, **SR. ADEMIR SCHUHLLI**, brasileiro, casado, dentista, RG nº 737.461-PR, CPF nº 150.279.969-34, residente e domiciliado nesta cidade e de outro lado na qualidade de contratada, a empresa **PNEUFORTE COMERCIO E RECAPAGENS LTDA**, empresa estabelecida na cidade de Guarapuava, Estado do Paraná, situada a BR 277 – KM 345, s/nº, Vila Carli, inscrita no CNPJ sob o nº 00.805.922/0001-76, representada por seu sócio-gerente **SR. RUBENS KRUGER KASCZUK**, portador do RG nº 4.244.747-1 SSP/PR, inscrito no CPF nº 531.671.399-00, para assinarem a presente Ata, nos termos dos Decretos Municipais nº 019/2009 e 037/2010 e do Edital do **Pregão Presencial nº 010/2013 SISTEMA DE REGISTRO DE PREÇOS** que tem como objeto a escolha da(s) proposta(s) mais vantajosa(s) para aquisição de forma fracionada, de pneus, câmaras de ar e protetores novos para os veículos municipais, pelo período de 12 meses, conforme relação de itens a seguir:

ITEM	PRODUTO	QUANT.	MARCA	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
				R\$	R\$
001	Câmara 1.100 x 22	12,00	QBOM	79,00	948,00
002	Câmara 1.400 x 24	6,00	QBOM	141,90	851,40
003	Câmara 1000x20	12,00	QBOM	74,00	888,00
004	Câmara 900 x 20	6,00	QBOM	66,90	401,40
005	Câmara aro 30	4,00	RS	189,00	756,00
007	Pneu 1000 R 20 borrachudo comum	12,00	TORNEL	890,00	10.680,00
010	Pneu 12.4.24 liso comum	2,00	AGRIMASTER	840,00	1.680,00
013	Pneu 17.5.25 comum 12 lonas	4,00	SEAT	2.650,00	10.600,00
018	Pneu 185/60 R 14	4,00	BRIDGESTONE /SEIBERLING	198,00	792,00
021	Pneu 205/75 R 16 RAD	8,00	SAILUN	410,00	3.280,00
022	Pneu 215.75 R 17.5 borrachudo	12,00	WANLI	649,00	7.788,00
023	Pneu 215.75 R 17.5 liso radial	6,00	WANLI	629,00	3.774,00
029	Pneu 900 R 20 borrachudo comum	8,00	FIRESTONE	775,00	6.200,00
030	Pneu 900 R 20 liso comum	10,00	TORNEL	675,00	6.750,00
031	Protetor aro 16	18,00	RUZY	17,90	322,20
032	Protetor Aro 20	18,00	RUZY	23,00	414,00
VALOR TOTAL R\$:					56.125,00

Os pneus objeto desta ata, deverão estar dentro das normas técnicas da ABNT e conter o selo do INMETRO, sem o qual não serão aceitos.

No final da vida útil do produto, o fornecedor compromete-se a retirar o pneu descartado e dar uma destinação final conforme estabelecido pelas normas específicas do INMETRO

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 - E-mail auditoriacidada@terra.com.br – www.auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

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



e/ou outra legislação específica de tratamento de resíduos indicada, se houver. O fornecedor será informado e terá um prazo de no máximo 60(sessenta) dias para retirada das carcaças residuais (pneu descartado) no local indicado.

As entregas serão fracionadas e feitas diretamente no prédio do Departamento Rodoviário Municipal sem qualquer ônus ao Município.

*Os preços registrados na presente ata, e que na totalidade importam em **R\$ 56.125,00 (cinquenta e seis mil cento e vinte e cinco reais)**, são válidos por 12 (doze) meses, passando a vigorar dia 27/05/2013, tendo, por conseguinte, o termo final de vigência o dia 26/05/2014.*

*As obrigações da Contratada e do Município, sanções e demais cláusulas, termos e condições aplicáveis às contratações decorrentes da presente Ata de Registro de Preços, constam do Edital do **Pregão Presencial nº 010/2013**, cuja observância e aplicabilidade se darão independentemente de transcrição na presente ata.*

· Nada mais, lavrou-se a presente Ata de Registro de Preços que, depois de lida e aceita pelas partes, segue assinada em duas vias de igual teor e forma, para que produza os seus efeitos de direito. Porto Amazonas, 27/05/2013.

ADEMIR SCHUHLI

Prefeito Municipal

RUBENS KRUGER KASCZUK

Sócio-gerente

Publicado por:
Ney José de Britto
Código Identificador:14E9997B"

Relativamente à **apuração do custo de combustíveis**, verifica-se que a EY empregou a mesma metodologia para apurar o custo de combustíveis dos primeiros quatro anos, baseando-se em custos **informados pelo Sindicato e não em custos efetivamente praticados**, e comparando-os com preços de mercado conforme consta na página 12 do documento analisado:

"A tabela a seguir apresenta comparativo dos preços de combustíveis informados pelo SETRABH com os de mercado, levantados junto à ANP, para grandes consumidores."



A mesma metodologia foi empregada para a apuração dos custos com **mão de obra**, para os primeiros quatro anos, como consta do documento analisado:

“Custos com mão de obra adotaram como benchmark os Acordos Coletivos de Trabalho firmados entre as entidades representativas de classe e o SETRABH ao longo do período avaliado. Foi verificada uma diferença entre os reajustes concedidos pelos ACT e os reajustes definidos contratualmente, pelo INPCIBGE, tendo sido os reajustes via ACT superiores ao INPC em, aproximadamente, 5,4%.” (grifamos)

É evidente a **necessidade de uma auditoria para a verificação dos Custos Reais, efetivamente praticados**, tendo em vista que as divergências se dão em itens extremamente relevantes na composição da tarifa, conforme consta da pág.13 do documento analisado:

“Os testes realizados na fase de levantamento de custos e receitas apontaram divergências entre os dados apresentados pelo SETRABH e aqueles estimados pela EY com base em benchmarks, em termos contratuais ou em análises de notas fiscais ou outros documentos oficiais, com destaque para três quesitos, quais sejam: custos com mão de obra, produção quilométrica e custos relacionados a intervenções em garagens.”

Apesar de a EY afirmar que desconsiderou os custos excessivos apontados pelo SETRA-BH, é extrema a precariedade do levantamento efetuado apenas em base a dados secundários fornecidos pelo Sindicato e restritas pesquisas de mercado, sendo imprescindível a auditoria dos documentos contábeis, com abertura de sigilo bancário e financeiro das empresas de ônibus, a fim de se apurar os custos efetivos dos serviços prestados à população de Belo Horizonte.

Conforme consta da página 13 do documento analisado, há dúvida quanto à real contabilização dos atos e fatos ou mesmo quanto à sua legalidade, conforme trecho reproduzido a seguir. **Como se pode admitir a existência de custos NÃO COBERTOS POR DOCUMENTOS FISCAIS?** Tal procedimento não é admitido pela legislação brasileira. Mais uma vez se comprova que o sistema necessita de uma auditoria contábil e fiscal.

“Custos com intervenções e melhorias, realizados pelos concessionários, que não tiveram sua comprovação através de notas fiscais ou outros documentos oficiais, foram descartados, o que justifica divergências entre os montantes considerados neste relatório e os valores consensualmente apresentados pelo SETRABH.” (grifamos)

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 - E-mail auditoriacidadada@terra.com.br – www.auditoriacidadada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

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



Diante das deficiências antes mencionadas, os quadros e tabelas apresentados pela EY não podem servir de base para a fórmula paramétrica que irá determinar ou não a necessidade de reajuste no preço das tarifas de transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte.

Adicionalmente, cabe observar que na Tabela 3 (páginas 14 e 15 do documento analisado) é elencado um item estranho de custo, denominado “**ACERTO INTERNO**”, com uma explicação insuficiente:

“A conta Acerto Interno refere-se a ajustes periódicos em contas dos concessionários que, de acordo com o Relatório de Levantamento de Receitas e Custos, foi considerada pouco material.”

Cabe lembrar que o Relatório ACD nº 1/2014 contém maiores detalhes sobre os custos do sistema que corroboram a insuficiência dos levantamentos independentes feitos pela EY e a necessidade de realização de efetiva auditoria.

2.2 - RECEITAS OBSERVADAS

A análise das receitas observadas pela EY comprova que as receitas consideradas no levantamento independente apresentado pela EY para os primeiros 04 anos do Contrato **NÃO são reais, e sim estimadas.**

Os tipos de receitas das concessionárias, conforme contrato de concessão, se encontram listadas a seguir. Segundo a EY, tais receitas foram apuradas a partir de dados verificados junto ao SETRABH e à BHTRANS e, a partir desses dados secundários, apresentou-se o gráfico da página 18 do documento analisado, que retrata a seguinte participação percentual de cada uma das receitas:

- Receitas Tarifárias = 97,50%
- Receitas Alternativas = 0,75%
- Receitas Complementares = 1,50%
- Receitas Suplementares = 0,22%
- Receitas Não Operacionais = 0,33%

2.2.1 - RECEITAS TARIFÁRIAS

São aquelas provenientes da venda de passagens em dinheiro ou em créditos eletrônicos. Representam nos primeiros quatro anos 97,50% do total



das Receitas e foram apuradas através de dados secundários, confirmando as conclusões já inseridas no Relatório ACD nº 1/2014, quando se procedeu à análise do Relatório Final de Levantamento de Receitas e Custos:

“Os dados observados foram informados pela BHTRANS e pelo SETRABH em seus respectivos Relatórios de Acompanhamento Financeiro (RAF) e Relatório de Apuração de Receita (RAR).”

Apesar do relatório ora examinado mencionar “fluxos de caixa”, observa-se que estes foram apurados através dos relatórios gerenciais RAF e RAR, sendo que as divergências teriam sido sanadas através de esclarecimento das partes. É impressionante a falta de credibilidade de dados apurados e “adotados” a partir de meros esclarecimentos, sem base em documentação fiscal ou contábil. A afirmação citada a seguir corrobora a necessidade da **apuração da RECEITA REAL**:

*“Os pontos divergentes identificados decorrem de perda de LOG (registro no sistema), devido a diferenças no calendário de processamento e à recuperação de LOG em datas posteriores. **As divergências foram avaliadas, com a obtenção de esclarecimentos por ambas as partes envolvidas** e os valores finais **adotados** nas projeções do fluxo de caixa como representativos do fluxo de receitas tarifárias efetivas ao longo do período contratual decorrido têm sua origem nas informações prestadas pelo SETRABH.” (grifamos).*

A citação da Portaria DPR² também não deve ser considerada uma vez que, como se trata de concessão pública, a receita real efetiva deve ser apurada, não sendo aceitável mera estimativa em base a valores coletados em práticas de mercado ou em dados secundários fornecidos pelo Sindicato. Ademais, o cidadão que suporta o ônus e paga elevada tarifa por um serviço de transporte muitas vezes ineficiente e insuficiente merece, no mínimo, a devida transparência do efetivo custo desse transporte, aliás, transparência prevista na legislação brasileira. Assim, é totalmente inaceitável a seguinte assertiva, que consta do documento analisado:

“Cabe ressaltar que as receitas consideradas atendem ao regulamento vigente, ITN 001/2009 – Portaria DPR nº 22, de 29/01/1999, que definem, para os casos de divergências, a adoção das receitas de maior monta, em linha com o conceito de modicidade tarifária e favorável aos usuários desse meio de transporte público.”

² Portaria DPR é uma portaria da BHTRANS, porém, não conseguimos encontrar a de nº 22 no portal deste órgão.



2.3- OUTRAS RECEITAS OU RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS

Relativamente às “Outras Receitas” ou “Receitas Não Tarifárias”, verifica-se que para os primeiros quatro anos do Contrato tais receitas foram apuradas por meio de relatórios gerenciais, conforme consta das páginas 22 a 31 do documento analisado, apesar da determinação constante na cláusula 12 (item 12.1) do Contrato de Concessão, no sentido de que todas as receitas devem ser contabilizadas e em separado:

12.1 As receitas alternativas, complementares e acessórias inerentes aos SERVIÇOS e decorrentes de projetos associados ou de outras atividades empresariais autorizadas pela BHTRANS, conforme disposto na subcláusula 4.6 deste CONTRATO, devem ser contabilizadas em separado.

A definição de “Outras Receitas” ou “Receitas Não Tarifárias” é dada pela sub-cláusula 12.2 do Contrato de Concessão:

12.2 São consideradas receitas alternativas, complementares e acessórias ou de projetos associados, entre outras:

- (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 infra-estrutura 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 Relatório da EY objeto da presente análise agrupa tais receitas não tarifárias em quatro grupos:

2.3.1 – Receitas Alternativas

*“As Receitas Alternativas abrangem as **receitas oriundas da comercialização de mídia**, seja ela por sancas, traseira total (TT), janela traseira exclusiva (JTE), janela traseira (JT), painéis, entre outros. Os **dados históricos foram informados pela BHTRANS e pelo SETRABH por meio dos Relatórios de Receita de Mídia (RRM)**, e não foram encontradas divergências. Os valores aqui utilizados foram apurados pela EY na fase de levantamento de receitas e custos e são apresentados no relatório final de levantamento de custos (Capítulo 5) e receitas (Capítulo 4). **É importante ressaltar que as receitas oriundas de aplicações financeiras, consideradas como receitas alternativas nos documentos do Edital de Licitação dos Serviços, são apresentadas posteriormente e foram classificadas pela EY como Receitas Não Operacionais.**” (grifamos)*

2.3.2 Receitas Complementares

*“As receitas oriundas da venda de créditos eletrônicos vencidos e não revalidados, ou seja, créditos não utilizados pelos usuários, taxas cobradas por carga a bordo e na venda de cascos de cartões eletrônicos são chamadas de Receitas Complementares. Os **dados históricos foram extraídos do sistema utilizado pela BHTRANS confrontados com aqueles informados pelo SETRABH e avaliados pela EY na fase anterior do trabalho, em que houve o levantamento de custos e receitas. Não foram identificadas divergências nos dados apresentados***



pelas partes e os valores aqui adotados foram considerados alinhados com os testes realizados.” (grifamos)

2.3.3 Receitas Suplementares

“As receitas suplementares são provenientes da cobrança de taxas repassadas pelos permissionários do sistema de transporte suplementar de passageiros pela utilização do sistema de bilhetagem eletrônica, ao Transfácil.

As receitas suplementares não foram contempladas no estudo realizado pelo SETRABH, ainda que seja uma receita que, de fato, é auferida pelos consórcios. Tendo em vista que a solicitação dos dados de receitas suplementares não foi atendida pelo SETRABH no prazo estabelecido pela EY e pela BHTRANS, foram utilizadas as receitas suplementares consolidadas de todos os consórcios, fornecidas pela BHTRANS.
”(grifamos)

Vale ressaltar que o Transfácil³ pertence às Concessionárias e, apesar disso, o SETRABH não repassou os dados à EY, tendo tais receitas sido estimadas em dados fornecidos pela BHTRANS, que encomendou os serviços de “verificação independente” à EY.

2.3.4 Receitas Não Operacionais

O Contrato de Concessão determina e garante a publicidade e a disponibilização de informações, registros e demonstrativos contábeis das concessionárias:

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

.....

- (viii) disponibilizar os BENS VINCULADOS À CONCESSÃO, com as especificações e condições assumidas na Concorrência nº.131/2008;

³Transfácil - 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)



.....

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

....

- (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;

.....

- (xvi) publicar anualmente suas demonstrações financeiras;

Depreende-se, portanto, que a “verificação independente” poderia ter tomado como base para o seu trabalho os valores das receitas constantes dos documentos contábeis, podendo ainda haver verificado a movimentação bancária e financeira das empresas de ônibus. No entanto, as receitas objeto de análise também neste subitem, referente aos 04 primeiros anos do Contrato, **NÃO são as reais e efetivas:**

“A EY considerou, neste estudo, receitas provenientes de aplicações financeiras e venda de imobilizado, embora as mesmas não tenham sido fornecidas por nenhuma das partes envolvidas.”

*A receita oriunda da venda de imobilizado considera que os consórcios devem desfazer-se de veículos periodicamente de modo a manter a idade média da frota em quatro anos e meio. Além disso, não é permitido que veículos com mais de 10 anos, no caso de ônibus convencional e padron, e com mais de 12 anos, no caso de ônibus do tipo articulado, permaneçam em operação no sistema de transporte por ônibus da cidade. Nesse contexto, **foi incluída a premissa de que os consórcios conseguem obter receita não operacional com a renovação da frota, sendo considerado que os veículos mais antigos são vendidos primeiro.** (grifamos)*

Em relação às **Receitas Financeiras**, o Cadastro de Operações de Crédito do Município de Belo Horizonte⁴ mostra que a PBH tem débito,

⁴Linhas 328 a 1101 em:

https://www.contaspublicas.caixa.gov.br/sistncon_internet/consultaDeclaracoes.do?acao=imprimir&numeroDeclaracao=413654 –



parcelado de 2007 a 2022, com as empresas de ônibus, pagando MENSALMENTE parcelas com correção monetária calculada com base na variação do IPCA acrescido de TAXA DE JUROS REAL de 12% a.a., conforme já mencionado no Relatório ACD nº 01/2014.

Em relação aos bens do Ativo Imobilizado surgem diversos questionamentos em relação à omissão desses bens no levantamento apresentado pela EY, tendo em vista o seguinte:

- a) Não houve apresentação dos bens lançados no Ativo Imobilizado;
- b) Os valores das garagens foram estimados (conforme constou do Relatório Final de Levantamento de Receitas e Custos);
- c) Não há informação sobre a forma de aquisição dos ônibus: com recursos próprios, mediante financiamento, ou por arrendamento mercantil. No caso de arrendamento mercantil (“leasing”), o lucro das empresas fica significativamente alterado, tendo em vista que as parcelas pagas a título de arrendamento mercantil são contabilizadas como despesas e os ônibus não são lançados como bens do Imobilizado. Somente o valor residual é que poderá ser Imobilizado, desde que a empresa faça a opção de compra no final do contrato de arrendamento mercantil. Pode haver outras modalidades, dependendo do contrato.
- d) Considerando que não foram apresentadas informações acerca dos bens do Ativo Imobilizado, resta a dúvida acerca da utilização da modalidade de arrendamento mercantil, com grandes impactos na apuração dos resultados. Essa constitui mais uma evidência da necessidade de aprofundar os trabalhos e realizar uma auditoria.

2.4 INVESTIMENTOS OBSERVADOS

Relativamente aos investimentos a EY apresentou análise dos quatro primeiros anos da Concessão.

Para fins comparativos a EY atualizou os valores para a mesma data-base, conforme a metodologia explicada na página 31 do documento analisado:



“Os dados de investimentos realizados foram registrados no período em que ocorreram. Para que pudessem ser comparáveis, foi necessário atualizar esses valores para a mesma data-base do estudo.

Como a taxa de desconto considerada no estudo da EY é em base real, ou seja, não inclui inflação, foi necessário corrigir essas rubricas para a data-base pela inflação. Sendo assim, foi identificado o indicador de correção por inflação que melhor representa cada dado coletado e o mesmo foi aplicado sobre os valores de investimento. Nesse caso os investimentos em ônibus foram corrigidos pela série especial ônibus da FGV. Ou seja, o valor de investimento levantado foi corrigido da data em que efetivamente ocorreu até a data-base da presente análise.

Com relação ao investimento no Sitbus verifica-se que este correspondeu somente a 0,59% do Capex, conforme se depreende do gráfico 15 do documento analisado.

2.5 Custos e Despesas Estimados com Base em Estudos Anteriores

Em primeiro lugar, cabe ressaltar que as análises da EY referentes aos Custos e Despesas, constantes das páginas 33 a 37 do documento analisado, foram baseadas em estudos da empresa Sinergia, que teriam embasado o processo licitatório da concessão, conforme consta à página 33 do documento analisado:

*“Os estudos previamente elaborados, **como os da empresa Sinergia**, contratada pela BHTRANS, embasaram o processo licitatório da concessão. Sendo assim, surge a necessidade de testar se os referidos estudos ainda possuem boa aderência, quando comparados à realidade observada. Para fazer esse teste, a EY utilizou valores referentes **ao primeiro período da projeção do estudo da empresa Sinergia e os atualizou para a data-base do modelo de acordo com os indicadores da fórmula paramétrica que melhor os representam.**”(grifamos)*

Depreende-se que não se trata de estudo de custos e despesas efetivamente incorridos e praticados pelas concessionárias atuais. Entretanto, esta é uma dedução lógica, tendo em vista que os estudos feitos pela Sinergia não foram disponibilizados, ou seja, a Auditoria Cidadã da Dívida não teve acesso a tais estudos, razão pela qual não se sabe qual foi a metodologia utilizada pela empresa Sinergia para apurar tais custos.



2.6 Receitas Estimadas com Base em Estudos Anteriores

As mesmas considerações se aplicam em relação à análise das receitas, tendo em vista o que consta do documento analisado:

“As receitas neste cenário foram estimadas ao trazer os valores do primeiro período do estudo de viabilidade elaborado pela Sinergia para a data-base do modelo. As mesmas foram atualizadas com base na Fórmula Paramétrica, e, assim como nos custos e despesas, foram apresentadas no estudo de forma consolidada por ano. Portanto, o valor mensal equivalente teve que ser apurado dividindo-se o montante anual pelo número de meses no ano.”

2.7 Investimentos Estimados com Base em Estudos Anteriores

As mesmas considerações se aplicam em relação à análise dos investimentos estimados, tendo em vista o que consta do documento analisado:

“Os investimentos iniciais foram estimados em março de 2008 no estudo da empresa Sinergia e foram atualizados para a data-base do modelo da EY pelo Índice de Inflação de Veículos, de modo a permitir a comparação com os dados efetivamente observados ao longo do período decorrido do contrato.”

2.8 Comparação entre Dados Estimados e Observados

Neste item do documento analisado, a EY compara custos estimados pela empresa Sinergia com os custos também estimados pela EY. Tais dados não foram obtidos por meio da conferência de documentos contábeis, financeiros, e nem pela verificação da efetiva movimentação bancária das empresas de ônibus, razão pela qual as conclusões emanadas dessa comparação não podem ser consideradas válidas para fins de averiguação dos custos efetivamente incorridos.

3. Projeção dos Dados Observados

3.1 Investimentos Observados e Projetados



Conforme o próprio relatório da EY, a apuração foi simulada e através de dados apresentados pelo SETRA-BH por tipo veículo:

“Com o intuito de simular o efeito da renovação constante da frota, o critério de projeção dos reinvestimentos adotado pela EY considerou que o desembolso referente ao reinvestimento deveria equivaler ao valor do imobilizado que foi depreciado.”

Ressaltamos que não é especificada qual a forma de financiamento do investimento, ou seja, se será utilizado capital próprio, contraídos empréstimos ou arrendamento mercantil. Tal informação seria relevante para apuração do custo, impactando consideravelmente a “Taxa Interna de Retorno” (TIR) das empresas de ônibus, que é levada em consideração para o estabelecimento do valor da tarifa.

Na página 47 tem-se:

*“A tabela abaixo apresenta os investimentos a serem realizados durante todo o prazo de concessão. Os investimentos iniciais **foram considerados como sendo realizados na data de início da concessão, em 15/11/2008.** Os investimentos realizados foram levantados com base em notas fiscais que apresentavam os custos de aquisição.” (grifamos)*

Analisando-se o gráfico 28 (cuja fonte é: “EY a partir de dados do SETRABH e da BHTRANS”), constante da página 48 do documento analisado, evidencia-se a distorção provocada pelo critério adotado pela EY, que considerou os investimentos como sendo realizados em 2008, ano inicial do contrato, sem, contudo esclarecer:

- Qual foi a metodologia para chegar a tal dado?
- Todos os ônibus já existentes e que se encontravam em operação foram considerados como adquiridos em 2008?
- Foram consideradas as depreciações ocorridas sob a vigência do contrato anterior?
- Por que o levantamento foi feito em base a notas fiscais e não em base aos registros contábeis? Esse critério impede verificar se a totalidade das notas fiscais foi apresentada, bem como se os valores dos veículos já haviam sido parcial ou totalmente depreciados.

Adicionalmente, seria necessário saber qual o cronograma de compra de veículos, assim como a forma de financiamento desses investimentos, como antes mencionado.



Outro dado que impacta na necessidade de capital é a forma de venda dos veículos que serão tirados de circulação - conforme consta do documento analisado - pelo valor residual (e não de mercado).

3.2 Investimentos Projetados Considerando a Existência do BRT

A EY informa que para a implantação do BRT foi necessário a redefinição da frota de ônibus da cidade para adequar a nova estrutura.

“O valor do investimento em BRT foi calculado da seguinte forma:

- 1. Foi identificado o perfil e a quantidade necessária de veículos a serem adquiridos, tendo como referência o estudo desenvolvido pela BHTRANS;*
- 2. Foi identificado o custo de mercado de cada veículo articulado a ser adquirido para a implantação do BRT de acordo com informação fornecida pela BHTRANS. Com relação à aquisição de veículos do tipo Padron, foram considerados dados divulgados pela SPTrans em seu website, para a data-base de 2009. Os dados apresentados no site da SPTrans foram atualizados monetariamente para a data-base do presente estudo pelo índice de veículos pesados da FGV (Fundação Getúlio Vargas), contratado pela BHTRANS e definido no contrato de concessão;*
- 3. Com base nessas informações, foi possível verificar os investimentos de BRT relacionados à aquisição de veículos;*
- 4. Com base no estudo realizado pela BHTRANS, foi levantada a quantidade de veículos que atualmente compõem a frota e que poderão ser vendidos com a implantação do BRT;*
- 5. O valor dos veículos disponíveis para venda com a implantação do BRT foi estimado com base em seu valor residual e foi descontado do desembolso a ser realizado para a aquisição dos veículos adequados ao Sistema BRT.”(grifamos)*

O “estudo realizado pela BHTRANS” e a “Informação fornecida pela BHTRANS” mencionados no trecho acima transcrito não foram disponibilizados, razão pela qual não se conhece sua natureza, critérios, responsável pelo estudo ou sequer a sua data.

Cabe questionar também o critério de “estimar o valor dos veículos com base em seu valor residual”. Tal critério só seria cabível para o caso de aquisição mediante arrendamento mercantil, pois no caso de compra, o valor dos veículos teria que ser tomado da contabilidade das empresas e consideraria as atualizações e depreciações devidas.



Constata-se, mais uma vez, que o trabalho da EY não se realizou com base em dados reais e efetivos, fundamentando-se em estudos, informações prestadas pela empresa que a contratou ou em estimativas.

À página 50 do documento analisado, Tabela 20, consta que 615 ônibus convencionais serão vendidos pelo valor residual estimado em 15% de seu preço de aquisição:

*“A tabela a seguir apresenta os resultados do procedimento acima descrito. Vale ressaltar que foi considerado um incremento de 15% sobre o preço do veículo de modo a se estimar o seu valor com ar condicionado. Essa premissa baseou-se, também, nos estudos internos da BHTRANS. **No que se refere ao valor de venda dos veículos, foi considerado um valor residual equivalente a 15% de seu preço de aquisição, oriundo da média apurada em pesquisa de benchmark que contemplou a análise dos percentuais adotados em cidades das regiões sul e sudeste do país.**” (grifamos)*

Analisando-se a referida Tabela 20, chama a atenção o preço unitário dos ônibus articulados, de exatamente R\$ 800 mil cada um, e que responde pela maior parte dos investimentos do BRT. Tal valor unitário é bastante superior, por exemplo, ao encontrado em licitação feita pelo governo de Pernambuco em julho de 2013 para aquisição de ônibus semelhantes, ao custo unitário de R\$ 717 mil⁵. Esse fato representa um indício da necessidade de aprofundamento da pesquisa de valor de mercado de todos os ônibus listados na mencionada Tabela 20.

Em seu relatório a EY expõe que apesar de o BRT não ser implementado na área de todos os consórcios, os investimentos foram distribuídos entre todos, o que certamente distorce os resultados:

*“É importante ressaltar que o BRT **não será** implementado na área de operação de todos os consórcios. **Ainda assim, entende-se que seus efeitos impactam o sistema de transporte como um todo.** Sendo assim, os investimentos relativos ao BRT encontram-se distribuídos entre todos os consórcios concessionários.” (grifamos)*

⁵<http://jailsonrecifemobilidade.blogspot.com.br/2013/07/grande-recife-grupo-mascarello-ganhou.html> - Aquisição de 180 ônibus articulados tipo BRTs, com ar condicionado, ao custo de R\$ 129 milhões. Clique aqui para ver as características dos ônibus do Recife e clique aqui para ver as características dos ônibus de BH.



Para a implantação do BRT a EY incluiu no fluxo de caixa de dezembro/2013 os investimentos iniciais como já tendo sido totalmente concluídos:

“Para que se mantenha a previsão de início de operação do novo Sistema até o fim do ano de 2013, foi considerado que os investimentos iniciais foram totalmente concluídos até 01/12/2013, data em que os mesmos são incluídos no fluxo de caixa.”

Cabe ressaltar que embora a EY mencione “fluxo de caixa”, não foi feita a verificação dos registros contábeis referentes ao fluxo de entradas e saídas de Caixa. **O “fluxo de caixa” a que a EY se refere foi montado com base em informação repassada pela BHTRANS e pelo SETRA-BH.**

*“Os montantes projetados, relativos a reinvestimentos e melhorias, assim como os demais investimentos, foram calculados somando-se os valores já previstos com o reinvestimento da depreciação dos ativos existentes.”
(grifamos)*

Considerando que não foram verificados os registros contábeis referentes aos bens do Ativo Imobilizado, não se sabe como teria sido calculado o reinvestimento dos “ativos existentes”.

3.3 Receitas Observadas e Projetadas

3.3.1 Receitas Tarifárias

A projeção de receitas também é feita a partir da receita estimada para os quatro anos anteriores, ou seja, não se partiu da receita efetiva, calculada com base na análise da contabilidade e/ou na movimentação bancária ou financeira das empresas de ônibus:

“A projeção da receita tarifária foi feita com base em regressão linear multivariada, estimada de maneira consolidada para o sistema de transporte.”(grifamos)

3.3.2 Receitas Alternativas

Nesse item do relatório da EY nos deparamos com o absurdo de não se considerar nenhuma elevação no valor das receitas alternativas.



Adicionalmente, o **valor das receitas alternativas verificadas em UM ÚNICO MÊS é utilizado para estimativa até 2028. Todos os dados foram fornecidos pelo SETRA-BH** (Ver Gráfico 36 – Receitas Alternativas por fonte de geração – pág.57.)

*“Para projetar as receitas alternativas, foi considerado que, a partir da data-base, os valores de receitas oriundas de média seriam equivalentes à receita obtida no penúltimo mês. Ou seja, **não foi considerada nenhuma premissa de crescimento orgânico para esse item de receita.**”*
(grifamos)

3.3.3 Receitas Complementares

As receitas complementares (definidas no item 2.3.2 do presente relatório) foram calculadas a partir de dados secundários e não sobre valores devidamente contabilizados. Não há estimativa de crescimento de tais receitas, sendo que **os valores permanecem constantes de 2013 até o final do contrato, ou seja, 2028.**

Observa-se nos gráficos 38 e 39, relevantes elevações de tais receitas complementares no exercício de 2012 e no início de 2013, sendo que tal excesso não foi levado em consideração na projeção feita pela EY, na qual o valor permanece constante, e nem explicado o motivo desses excessos.

A EY não tece nenhum comentário a respeito destas receitas e nem informa o porquê estas permanecem constantes até o final dos contratos.

3.3.4 Receitas Suplementares

As receitas suplementares foram apuradas através de dados secundários fornecidos somente pela BHTRANS e, tal como nas demais receitas alternativas e complementares, não foi considerada a possibilidade **de nenhum aumento a partir de novembro de 2013 até o final do contrato de concessão (2028).**

Depreende-se, assim, a utilização de **critério distinto do que foi adotado para a análise dos custos, quando foram traçados cenários prevendo a elevação.**

3.3.5 Receitas Não Operacionais



Relativamente às receitas não operacionais, a EY explica que foram consideradas receitas de aplicações financeiras e receitas com a venda de imobilizado, devendo ser verificadas as observações já feitas no item 2.3.4 do presente relatório.

O saldo do imobilizado não foi obtido a partir da contabilidade das empresas, mas através de dados secundários e, a partir desses, a venda do imobilizado foi estimada. Nem sequer foram verificados os documentos obrigatórios constantes do Contrato de Concessão já citados no sub-cláusula 2.3.4.

“A receita com a venda do imobilizado foi calculada com base nas seguintes etapas:

- 1. Com base no perfil da frota no ano de 2010, obtido através do estudo realizado pela BHTRANS para a implantação do BRT, foi possível identificar uma taxa média anual da frota que deve ser vendida para que a idade média da frota, estimada em 4,5 anos, seja mantida;*
- 2. O saldo do imobilizado no período em que a receita será calculada é separado entre os tipos de veículos para que seja possível verificar o valor residual adequado a cada item do imobilizado vendido;*
- 3. A taxa média anual de venda da frota, estimada em 2,58% do imobilizado, foi obtida com base na análise da proporção de veículos disponíveis para venda na frota de dezembro de 2012. Essa taxa é multiplicada pelo valor residual definido na proposta comercial e pelo saldo de imobilizado de cada tipo de veículo. ”(grifamos)*

Com relação à receita financeira a EY menciona:

“Com relação à receita financeira, foram consideradas receitas oriundas de aplicação financeira sobre a venda de créditos eletrônicos e sobre o caixa acumulado do ano. A receita financeira sobre a venda de créditos eletrônicos parte do conceito de que há uma antecipação na venda de créditos que somente serão utilizados pelo usuário ao longo de períodos futuros. Sendo assim, esses créditos constituem uma entrada de caixa antecipada na operação.”

Depreende-se que a EY não faz qualquer menção aos créditos que as empresas têm recebido da Prefeitura de Belo Horizonte⁶, referentes a valores pagos mensalmente, com juros de 1% acrescido de correção monetária

⁶https://www.contaspublicas.caixa.gov.br/sistncon_internet/consultaDeclaracoes.do?acao=imprimir&numeroDeclaracao=413654



calculada com base na variação do IPCA, conforme já analisado no Relatório ACD nº 1/2014, conforme trecho transcrito a seguir:

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

.....

*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 altíssimas (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.

Dessa forma, as receitas financeiras provenientes de créditos recebidos da PBH – que perdurarão até o ano de 2022 - não foram mencionadas em nenhum dos produtos apresentados pela EY, nem nos primeiros (analisados no Relatório ACD 1/2014) e nem no documento apresentado posteriormente e objeto de análise no presente relatório.

3.4 Tributos Indiretos Incidentes

À página 61 do documento analisado consta a informação de que as concessionárias sofreram incidência do ISSQN em novembro dezembro de 2008 sobre as receitas alternativas (Tabela 28 - Tributos Indiretos Incidentes). Considerando a natureza do serviço prestado e computado como receitas alternativas (receitas oriundas de comercialização de mídia,



conforme analisado no item 2.3.1 do presente relatório) cabe lembrar que desde a vigência (01-01-2004) da Lei Complementar 116/2003 e da Lei Municipal 8725, de 20 de dezembro de 2003, não há incidência do imposto municipal sobre esse tipo de serviço. Portanto, no estudo da EY não foi levado em conta esta não incidência.

O Relatório Final de Levantamento de Receitas e Custos elaborado pela EY define, na página 18, as receitas complementares e acessórias:

“iii. Receitas Complementares e Acessórias: oriundas da venda de crédito eletrônicos vencidos e não revalidados, ou seja, créditos não utilizados pelo usuários e/ou vencidos, taxas cobradas para carga a bordo e na venda de cascos de cartões eletrônicos. Representam 1,51% de toda receita incorrida pelos concessionários.

iv. Receitas Suplementares: proveniente do serviço Suplementar, relativa à taxa de prestação de serviços acordados entre permissionários e o TRANSFÁCIL, operador do SBE. Representam 0,22% de toda receita incorrida pelos concessionários. “*

O documento sob análise no presente relatório aponta incidência de ISSQN para todo o período, com alíquota de 5% sobre as receitas complementares e suplementares.

Também nesse caso deve ser revisada a conclusão acerca da incidência do ISSQN considerada pela EY, tendo em vista que:

-sobre as receitas oriundas da venda de créditos eletrônicos vencidos e não revalidados, ou seja, créditos não utilizados pelos usuários e/ou vencidos, smj, não haveria incidência do imposto municipal porque o serviço não chegou a ser prestado e as concessionárias ficaram com os créditos. O fato gerador do ISSQN é a prestação do serviço, e, não tendo havido tal prestação, não haveria incidência desse imposto municipal. Neste caso se trataria de uma receita extraordinária não decorrente de prestação de serviço;

- sobre as receitas oriundas das taxas cobradas para carga a bordo cabe a incidência de ISSQN sobre o valor do serviço prestado à alíquota de 5%;

- sobre as receitas oriundas da venda de cascos de cartões eletrônicos não há incidência do imposto municipal – ISSQN - e sim ICMS imposto estadual;



- sobre as receitas oriundas da taxa de prestação de serviços acordados entre permissionários e o TRANSFÁCIL, operador do SBE, somente após uma análise do contrato entre as concessionárias e o Transfácil seria possível verificar a incidência do imposto municipal ou não. Não se tem clareza quanto à relação jurídica que gera o pagamento da “taxa de prestação de serviços acordados entre permissionários e o TRANSFÁCIL”. O ISSQN incide sobre a prestação de serviços para terceiros, sendo que não está claro qual o serviço que as Concessionárias prestam para o Transfácil.

Seria importante que a EY especificasse em seus produtos a fonte legal para as suas conclusões, pois limita-se a mencionar genericamente “Legislação Tributária Vigente”, sem fazer referência à lei e artigos pertinentes à matéria.

3.5 Custos e Despesas Observados e Projetados

No caso dos Custos e Despesas Observados e Projetados a verificação, mais uma vez, não foi feita em base a dados contábeis efetivos, mas apenas estimados:

“Para projetar os custos, assim como as receitas, foi utilizada a técnica de estimação por regressão linear multivariada. Para os custos, as variáveis independentes consideradas foram a Receita Tarifária e o mês de ocorrência dos custos. Ambas as variáveis independentes foram escolhidas tendo em vista o seu impacto na variação de demanda por transporte via ônibus, o que possui influência, também, sobre os custos e despesas do sistema.”

“Despesas de Comercialização:

As despesas de comercialização foram informadas em montantes consolidados e sua alocação por consórcio foi calculada com base na proporção das receitas tarifárias históricas de cada consórcio de maneira isolada. Logo, essa metodologia foi aplicada e a tabela abaixo expõe o racional adotado na alocação das despesas por consórcio.” (grifamos)

Trata-se de informação imprecisa. Para apurar os cenários para esses custos e despesas a EY cita “estudos iniciais da BHTRANS”, cujo acesso não foi disponibilizado, não tendo sido especificado que relatório seria esse, de que data, quais responsáveis, etc.



*“Nos **estudos iniciais da BHTRANS**, foi estimado que um montante equivalente a 1,5% da receita tarifária seriam destinados à cobertura dessas despesas. A EY avaliou os montantes de despesas de comercialização efetivamente ocorridas historicamente e foi possível verificar que essa estimativa inicial é suficiente para a sua cobertura. Sendo assim, para projetar as despesas de comercialização, foi aplicado o percentual de 1,5% sobre a receita tarifária.” (grifamos)*

- **Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-Financeiro - FGE**

Não há transparência em relação ao FGE. Não houve verificação da cláusula 20 dos Contratos de Concessões.

Consta do Relatório Final da EY, página 64, que:

*“Ao longo do período decorrido da concessão, **foram realizados saques por parte dos consórcios, que foram considerados como fator redutor do montante acumulado no FGE**. A tabela apresentada a seguir ilustra os desembolsos realizados no FGE desde o início da presente concessão por parte dos consórcios:”(grifamos)*

- **Repassse de receitas com comercialização de mídia**

Com relação ao repasse das receitas de comercialização de mídia, evidencia-se a necessidade de revisão das conclusões constantes do documento analisado, à luz do disposto no Contrato de Concessão, especificamente, a sub-cláusula 12.4 (da Cláusula 12), coma redação dada pela cláusula 3ª do Segundo Termo Aditivo do Contrato de Concessão, de 17 de dezembro de 2008. Trata-se de receita do PODER CONCEDENTE, no caso o MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE, *verbis*:

*“12.4. A Utilização de espaços publicitários, incluindo o correspondente ao painel traseiro do ônibus serão gerenciados pelo (sic) CONCESSIONÁRIA, sendo assegurado ao **PODER CONCEDENTE – MUNICÍPIO, 20%** (vinte por cento) da receita auferida, deduzido o percentual utilizado em publicidade institucional” (grifamos)*

- **Pagamento do Ônus de Outorga**

Trata-se de mais uma informação que não foi aberta. Não foram apresentadas as parcelas pagas e as correspondentes datas de pagamento.



3.6 Análise dos impactos operacionais gerados pelo BRT

Segundo a EY:

*“Na análise da implantação do BRT, foram considerados ainda impactos operacionais nas receitas e nos custos. Esses efeitos **basearam-se em dados fornecidos pela BHTRANS e em análises de documentos e estudos sobre a implantação do sistema BRT em outras regiões e países.**”(grifamos)*

A EY limita-se a apresentar somente o parágrafo acima transcrito e a “Tabela 33 – Impactos Operacionais da Implantação do BRT (em R\$ mil)” cuja fonte dos dados é a BHTRANS, não tecendo comentários ou qualquer outra informação a respeito.

Cabe ressaltar a extrema contradição:

- ampla propaganda tem sido feita pela PBH em relação à economia com a implantação do BRT, devido à redução da poluição, no uso de combustível; eliminação de congestionamentos; ônibus mais modernos;
- a EY (baseada nos dados da BHTRANS) diz que haverá aumento nos custos com combustível, rodagem e peças no BRT.

É importante lembrar que todas as obras (estações, concretagem das pistas, passarelas etc.) foram pagas pelo Município de Belo Horizonte (Prefeitura), que contraiu empréstimos para tal, gerando dívida pública.

Dessa forma, os dados da Tabela 33 conflitam abertamente com a propaganda da PBH⁷:

“Benefícios do BRT MOVE

Com o BRT MOVE, as filas para entrar ou sair dos ônibus vão acabar. Assim como no metrô, as portas dos ônibus ficarão no mesmo nível das estações, sem escadas ou rampas. Com isso, os embarques e desembarques serão feitos com muito mais agilidade.

Viagens mais rápidas e ônibus maiores

⁷<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Onibus/MOVE/MOVE-beneficios>



Veículos maiores, modernos e mais confortáveis, circulando em pistas e faixas exclusivas, livres de congestionamento e linhas diretas para área central.

Agilidade no embarque

Os usuários farão o pagamento da tarifa ou utilizarão o seu cartão nas estações e não mais dentro dos ônibus, eliminando as filas para entrar nos veículos. A facilidade do embarque e do desembarque no mesmo nível entre a estação e o piso dos ônibus, eliminando os degraus, também vai contribuir para reduzir o tempo de viagem.

Regularidade e pontualidade

Uma central vai monitorar a operação dos ônibus, controlando a velocidade e o tempo de chegada nas estações. Para que esse monitoramento seja possível, todos os ônibus terão um computador de bordo com GPS.

(...)

Melhoria da qualidade do ar

Além de garantir um tráfego mais ordenado e com mais fluidez para o transporte coletivo, o uso de veículos mais modernos e com maior capacidade de transporte (os chamados ônibus articulados), vai reduzir o número de ônibus em circulação, diminuindo a emissão de poluentes."

Tal contradição deve ser alvo de uma profunda investigação, dado que a EY justifica a necessidade de aumento na passagem devido ao custo de implantação do BRT, sem o qual a passagem deveria ser reduzida em 27,54%.

3.7 Depreciação

Neste item do documento analisado a EY explica os dois métodos de depreciação. Não calcula a depreciação dos veículos com base em dados de balanço patrimonial (ativo permanente imobilizado tangível) das concessionárias.

Com relação à idade média da frota, a EY declarou:



“É importante ressaltar que, para manter a idade média da frota em 4,5 anos, os veículos são trocados a cada quatro anos.”

Ora, se a exigência é manter a idade média da frota em 4,5 anos, há incoerência em trocar os veículos a cada 4 anos. É necessário investigar se tal conclusão significou uma superestimação da projeção de investimentos das concessionárias.

3.8 Necessidade de Capital de Giro

Para a apuração do fluxo de caixa foi feito um estudo, não se apurando o efetivo fluxo de caixa contábil. É importante ressaltar que pouco mais de 50% da receita tarifária é paga em espécie e o restante através de créditos, ou seja, antes da ocorrência da prestação do serviço.

A afirmação de que foi feito um estudo se depreende da página 69 do documento analisado:

*“As premissas de capital de giro consideradas foram **levantadas por meio de estudo de benchmark** com base em informações internas da EY e com base nas características específicas da operação, conforme discussões mantidas junto à BHTRANS.” (grifamos)*

3.9 Impostos Diretos

Na estimativa dos impostos diretos - Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – a EY considerou as alíquotas vigentes nos regimes de apuração pelo Lucro Real sobre a base tributável.

Considerando que os cálculos de receitas e custos foram estimados, não tendo sido tomados os dados contábeis, pode haver grande distorção no cálculo desses tributos, tendo em vista que para apurar a base tributável na modalidade do Lucro Real são permitidas algumas deduções que reduzem consideravelmente o lucro tributável. A título de exemplo cabe mencionar a “Dedução de Juros sobre Capital Próprio”.

3.10 Taxa de Desconto

No Contrato de Concessão a chamada de “Taxa Interna de Retorno” (TIR) é definida na cláusula 2ª. No entanto, o percentual dessa taxa consta somente da Proposta Comercial, conforme cláusula 19.1.1. Depreende-se da cláusula 3ª do Contrato de Concessão (DOS ANEXOS) que a proposta



comercial seria o Anexo II mas este anexo, nem a proposta comercial, não foram disponibilizados para os movimentos sociais.

A EY menciona, à página 70 do documento analisado, os percentuais da TIR:

“De acordo com o contrato de concessão, a taxa de desconto não alavancada que deve zerar o valor presente do fluxo de caixa do projeto é de 8,95% ao ano para os consórcios Pampulha e Dez, e de 8,94% para os consórcios BH Leste e Dom Pedro II.”

4. Resultados

Neste item vale ressaltar que não tivemos acesso ao Anexo III – Quadro Síntese da Proposta Técnica (Cláusula 3ª, sub-cláusula 3.3)

“Esta seção visa a apresentar o fluxo de caixa projetado para cada concessionária, considerando-se os dados e as premissas expostas nas seções anteriores deste relatório.

O conteúdo aqui apresentado foi elaborado com base no escopo definido no Edital de Concorrência Pública 05/2012 – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS – ANEXO III – Cronograma Físico Financeiro Básico, fase I, Produto A.”(grifamos)

Mesmo sem ter acesso ao Anexo III depreende-se que se trata de cenários e não do efetivo fluxo de caixa contábil dos primeiros quatro anos (2008 a 2012) e, sobre as estimativas foram feitas as projeções para o futuro, ou seja, projeções sobre projeções:

“Os fluxos de caixa para cada um dos consórcios foram estimados com base nas informações de mercado expostas na seção de apresentação de premissas desse relatório. Com relação às projeções para os períodos futuros, o presente relatório expõe as premissas e as metodologias utilizadas na seção 4.

As tabelas apresentadas a seguir ilustram os fluxos de caixa para cada um dos consórcios no cenário em que não foi considerada a implantação do BRT, ou seja, não foram consideradas as premissas referentes ao BRT nos resultados que seguem.

Os fluxos de caixa, a seguir apresentados, contemplam o ajuste no patamar salarial da categoria de profissionais operacionais, de modo a refletir a realidade operacional como cenário de mercado. Ou seja, o nível salarial na data-base do resultado econômico-financeiro tem incorporado o efeito de



5,4% sobre a folha salarial, sem que tenha sido projetada qualquer evolução salarial, em termos reais, acima do INPC-IBGE.

Além disso, o cenário apresentado a seguir contempla os efeitos da isenção de contribuição ao CGO, conforme previsão da PBH, a partir de 01 de abril de 2014.” (grifamos)

Segundo a Tabela 44, página 76, denominada “*TIR resultante do fluxo de caixa– Cenário Básico de Operação (sem BRT) com ajuste do patamar salarial e isenção do CGO*”, a EY estimou que as concessionárias vêm tendo um retorno econômico acima do estipulado pelo contrato.

Considerando os dados levantados pela própria EY, elaboramos a tabela resumida a seguir, que consolida os dados referentes à Taxa Interna de Retorno Por Consórcio. **Aliás, a licitação foi realizada por consórcio e não pelo conjunto dos consórcios, como se fosse um cartel.**

TAXA INTERNA DE RETORNO – POR CONSÓRCIO (SEM BRT)

Consórcio	TIR estimada pela EY	TIR prevista na proposta de concessão	Redução necessária na TIR, conforme contrato
Consórcio Pampulha	13,07%	8,95%	4,12%
Consórcio BH-Leste	11,01%	8,94%	2,07%
Consórcio Dez	12,04%	8,95%	3,09%
Consórcio Pedro II	11,86%	8,94%	2,92%
Consolidado	11,98%	8,95%	3,03%

Fonte: Relatório Técnico Final de Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão Rede de Transporte e Serviços por Ônibus de Belo Horizonte- EY – **Elaboração Auditoria Cidadã da Dívida**

Por outro lado, de acordo com os dados da Tabela 50, denominada “*TIR resultante do fluxo de caixa com BRT com ajuste do patamar salarial e*



isenção do CGO”, somente o Consórcio Pampulha teria um resultado econômico favorável, mesmo assim a média em relação ao retorno está SOMENTE 0,37% a menor.

TAXA INTERNA DE RETORNO – POR CONSÓRCIO (COM BRT)

Consórcio	TIR estimada pela EY	TIR prevista na proposta de concessão	Aumento necessário na TIR, conforme contrato
Consórcio Pampulha	9,67%	8,95%	-0,72%
Consórcio BH-Leste	8,08%	8,94%	0,86%
Consórcio Dez	8,22%	8,95%	0,73%
Consórcio Pedro II	8,30%	8,94%	0,64%
Consolidado	8,58%	8,95%	0,37%

Fonte: Relatório Técnico Final de Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão Rede de Transporte e Serviços por Ônibus de Belo Horizonte- EY – **Elaboração Auditoria Cidadã da Dívida**

A EY conclui com a seguinte declaração:

“De acordo com informações supracitadas, a implantação do BRT proporciona uma redução nos custos operacionais de, aproximadamente, 2,4%. As receitas sofrem decréscimo nos primeiros 8 meses, de 1,06% e, após o período de adaptação, estima-se que as receitas sofram aumento de 0,44%. Contudo, é possível observar, nos resultados apresentados na tabela acima, que o cenário de implantação do BRT apresenta uma piora na rentabilidade dos consórcios concessionários. Essa situação ocorre devido aos elevados níveis de investimentos necessários para a implantação do BRT, aliado ao curto prazo disponível para viabilizar o investimento no prazo remanescente dos contratos de concessão vigentes.” (grifamos)



5. Diferenças entre Fluxos Projetados e a Proposta Comercial

Reafirmamos que não tivemos acesso à proposta comercial, que seria necessária para analisar este item.

6. Resultado Econômico-Financeiro Apurado

Aqui também se faz uma análise de cenário para apurar o resultado econômico-financeiro:

“apresentação dos resultados foi exposta com base no cenário de dados de mercado, com o ajuste do patamar salarial da categoria, de modo a incorporar a realidade atual do mercado da região, conforme escopo definido no Edital de Concorrência Pública 05/2012 – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS – Anexo I - Termo de Referência” (negritos e grifos nossos)

Sobre o resultado econômico a EY informa que:

“Resultados que indiquem uma TIR acima da TIR Declarada na Proposta Comercial demonstram que, atualmente, a estrutura tarifária e contratual tem-se mostrado favorável economicamente às empresas consorciadas nos contratos de concessão.

Por outro lado, resultados de TIR inferiores à TIR Declarada indicam um desequilíbrio desfavorável economicamente às empresas consorciadas, o que ocasionaria uma revisão contratual nos moldes determinados pelos Contratos de Concessão e um aumento no valor da tarifa.”(grifamos)

Com base nessa afirmação e de acordo com os dados analisados no item 4 do presente relatório, a rentabilidade média dos consórcios encontra-se acima do acordado, ou seja, 3,04% e a diferença entre a TIR com a implantação do BRT é de somente 0,37%. Tendo em vista a cláusula 19 (que prevê a revisão do contrato) deverá ser feita auditoria contábil para verificar a causa do aumento da TIR acima do acordado, procedendo-se a consequente diminuição da tarifa (VER TABELA ACIMA).



Deve ser realizada a auditoria para apuração dos resultados efetivos, os quais deverão ser considerados para a apuração dos ganhos de produtividade, conforme preceitua a sub-cláusula 22.1.

6.1 Cenário Básico de Operação Atual (Sem BRT)

Depreende-se da Tabela 53, denominada “*Resultados do Cenário Básico de Operação (sem BRT) com ajuste do patamar salarial e isenção do CGO*” que houve ganhos reais acima da TIR proposta.

A EY confirma textualmente a possibilidade de redução das tarifas:

“Nesse cenário, é possível observar que a taxa interna de retorno (TIR) dos consórcios se encontra acima da TIR Declarada na Proposta Comercial, caracterizando, assim, um desequilíbrio econômico-financeiro.

*Esse desequilíbrio, na situação apresentada acima, **mostrar-se-ia favorável aos consórcios**, com a previsão de retornos acima do previsto inicialmente. Ou seja, haveria um desequilíbrio cuja correção teria um efeito redutor nas tarifas de ônibus.” (grifamos)*

6.2 Cenário de Implantação do BRT

Após uma série de observações, a EY informa, na página 94 do documento analisado:

*“O cenário com BRT, quando comparado com o cenário atual de concessão, apresentou perda de rentabilidade. Dentre os quatro consórcios, **apenas o Consórcio Pampulha teve TIR acima da TIR Declarada com a implantação do BRT**. Tal fato constitui desequilíbrio econômico-financeiro desfavorável às concessionárias.*

*Entretanto, cabe ressaltar que o cenário com **BRT teve seus efeitos considerados para todo o sistema**. Nesse caso, entende-se apropriado avaliar o resultado do cenário para o sistema consolidado, que apresentou resultado de **8,58% abaixo da TIR Declarada**.” (grifamos)*

Ressalte-se que a TIR média apurada levando em consideração a implantação do BRT é de 8,58% menor que a TIR média da Proposta Comercial dos Consórcios que é de 8,95%. A diferença da TIR média com a implantação do BRT é de somente 0,37% a menor, ou seja, a taxa de retorno



para as empresas com a implantação do BRT é prejudicial em somente 0,37%, segundo a apuração da EY, apesar da utilização de apenas dados secundários.

7. Apuração do Coeficiente de Reequilíbrio Contratual

Ressaltamos o fato de a própria EY haver informado, dentre suas informações para a apuração do coeficiente de reequilíbrio contratual que **os critérios, por serem estimativas, podem não representar a distribuição real de custos, investimentos e despesas entre os consórcios.**

Das informações prestadas pela EY se depreende que não está sendo cumprido o que determina o disposto no art. 37 da Constituição Federal, a Lei 12.527/2011 e principalmente a Lei 8987/95 e os Contratos de Concessões assinados, individualmente para cada Consórcio.

- Cenário Básico de Operação (Sem BRT)

Segundo a EY, no subitem 7.1.1, a apuração do Coeficiente de Reequilíbrio Contratual chegou-se ao resultado de que o impacto percentual na tarifa deve ser **de -27,54% para que a TIR dos Consórcios Consolidados se iguale à TIR de 8,95%.** (vejam o item 4 de nossa análise) ou seja, segundo a EY a tarifa de R\$ 2,65 deveria **ser reduzida em 27,54%.** Isso desconsiderando-se o fato de que esta é uma média dos consórcios.

- Cenário de Implantação do BRT

Neste cenário, segundo a EY, o consolidado dos quatro consórcios alcançou uma TIR **de 8,58% ao ano portando, menor que a TIR constante da proposta comercial que é, na média, 8,95%.** Ver o item 4 de nossa análise.

Informa a EY que apurado o Coeficiente de Reequilíbrio Contratual chegou-se ao resultado de que o impacto percentual na tarifa **deve ser de +2,97%** para que a TIR dos Consórcios Consolidados se iguale à TIR de 8,95%.

Com o aumento de 2,97% na tarifa, três consórcios não atingem a TIR proposta (8,95%). Somente a média do consolidado será atingida, sendo que o Consórcio Pampulha teria uma TIR bem maior que as demais.



Neste ponto, é importante comentarmos que, segundo a EY, a implantação do BRT está encarecendo a tarifa em nada menos que 30,51%, ou seja, a diferença entre a redução de 27,54% na tarifa no cenário sem o BRT e o aumento de 2,97% no cenário com BRT.

Cabe questionarmos: a população foi devidamente esclarecida sobre isto nas propagandas oficiais do Município de Belo Horizonte (Prefeitura) sobre o BRT? Como um sistema que custou uma fortuna ao Município, que tem sido anunciado como mais produtivo, econômico e moderno, **pode significar um aumento de 30,51% na passagem de TODAS AS LINHAS DE ÔNIBUS DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE?**

8. Ganhos de Produtividade Obtidos pelos Consórcios

Conforme já exposto anteriormente, a base dos dados utilizados corresponde a valores **estimados** para os primeiros quatro anos, **gerando estudos opinativos e não uma auditoria de fato.**

9. Procedimentos para o Reajuste Tarifário

A EY apresenta o estudo referente a procedimentos para o reajuste tarifário, pág.99 e seguintes, inovando ao sugerir⁸ a incorporação de um Fator Q na Fórmula Paramétrica com o objetivo de mensurar e remunerar a concessionária de acordo com o nível de qualidade dos serviços prestados.

Tal Fator Q não faz parte dos contratos de concessão. No entanto, deixa a cargo da BHTRANS apurar e adicionar tal valor aos cálculos:

“Caso a BHTRANS opte por incluí-lo já nesta revisão tarifária, o Fator Q deverá ser apurado e adicionado aos cálculos apresentados nas subseções a seguir. Caso contrário, o Fator Q nas fórmulas apresentadas abaixo deverá ser mantido como 1 para fins de cálculo da nova tarifa.” (grifamos)

Conforme já exposto anteriormente, a base dos dados utilizados corresponde a valores **estimados** para os primeiros quatro anos, gerando estudos opinativos e não uma auditoria de fato. Ademais, no presente tópico,

⁸ Ver Relatório Proposta de Mecanismo de Mensuração da Produtividade.



o documento analisado inova criando um outro Fator Q, que tem claramente o objetivo de justificar aumento dos custos.

9.1 Procedimentos para a Incorporação dos Ganhos de Produtividade

Apesar de não ter analisado diretamente os dados contábeis das empresas concessionárias, a EY conclui que não houve ganho de produtividade. E mais: **aplica esse entendimento em sua projeção, admitindo que não haverá ganho de produtividade até o próximo processo de revisão tarifária.**

*“...não foram apurados ganhos de produtividade por parte dos concessionários ao longo dos primeiros quatro anos de concessão. Assim, a nova Fórmula Paramétrica, que contempla o Fator X, **não sofrerá qualquer influência referente à produtividade até o próximo processo de reajuste tarifário quadrienal.** O Fator X, equivalente a 0%, deverá ser repetido na Fórmula Paramétrica até o próximo processo de revisão tarifária.” (grifamos)*

9.2 Procedimentos para o Reajuste Anual

Cabe observar que para o cálculo do reajuste anual não foi considerado um fator relevante e que reduzirá o montante dos custos representado pela desoneração da folha de pagamentos em janeiro de 2013.

Segundo a informação das páginas 99 e 100 do documento analisado:

“A modelagem elaborada para fins de apuração do resultado econômico-financeiro dos contratos de concessão considerou como data-base a data de 31 de dezembro de 2012.

*Tendo em vista que, nos meses de junho e julho de 2013, houve a desoneração tributária de **PIS, COFINS e ISS sobre as receitas tarifárias do sistema de transporte de Belo Horizonte, a tarifa vigente em 31 de dezembro de 2012 sofreu um efeito redutor na mesma proporção da referida desoneração, equivalente a 5,65% (0,65% de PIS, 3% de COFINS e 2% de ISS).** Ou seja, embora a tarifa de ônibus tenha sido modificada em meados de 2013, em termos de valor no tempo, a mesma permaneceu equivalente à tarifa reajustada em 29 de dezembro de 2012. O cálculo realizado para se obter a tarifa desonerada, vigente em julho de 2013, é resultante de:*

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 - E-mail auditoriacidada@terra.com.br – www.auditoriacidada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

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



$Tarifa_{01.07.2013} = Tarifa_{31.12.2012} * (1 - \%PIS - \%COFINS - \%ISS)$ (grifos nossos)

Dando sequencia à sua análise a EY aconselha:

*“Dessa forma, considerando-se o desenvolvimento dos trabalhos de revisão tarifária ao longo do ano de 2013, **entende-se que seja adequado aplicar o reajuste anual previsto para 29 de dezembro.** Contudo, a Fórmula Paramétrica, conforme definida contratualmente, parte da tarifa inicial, vigente na data de contratação das concessões.*

*Tendo em vista que, na **data de 31 de dezembro de 2012, uma nova tarifa de reequilíbrio é gerada com base na aplicação do Coeficiente de Reequilíbrio Contratual,** apresentado na seção 7 deste relatório.”* (grifamos)

E em seguida a EY inova ao sugerir uma nova fórmula paramétrica não prevista no Contrato de Concessão:

*“Conforme mencionado anteriormente, os efeitos da atualização tarifária anual **deverão adotar uma Nova Fórmula Paramétrica,** conforme apresentado a seguir, considerando-se a atualização referente ao ano de 2013:”*

A EY ressalta ainda que:

*“Pode-se observar que **a Nova Fórmula Paramétrica se baseia em novo P0, resultante da primeira revisão tarifária contratual, que já contempla os efeitos de desonerações fiscais (PIS, COFINS e ISS) e os demais efeitos previstos neste relatório.***

Sendo assim, a tabela abaixo apresenta os números índices e os cálculos efetuados para se chegar ao fator de atualização da tarifa de reequilíbrio calculada para que a mesma seja aplicável ao ano de 2014.” (grifamos)

À página 101, conclui:

*“Para se calcular a tarifa final, é necessário **aplicar o Coeficiente de Reequilíbrio Contratual sobre a tarifa vigente de R\$ 2,65 e, em seguida, aplicar a Nova Fórmula Paramétrica, sendo o P1 0 equivalente à tarifa vigente com a aplicação do Coeficiente.**”* (grifamos)



Conforme já exposto anteriormente, a base dos dados utilizados corresponde a valores **estimados** para os primeiros quatro anos, gerando estudos opinativos e não uma auditoria de fato, razão pela qual reafirmamos as conclusões do Relatório ACD nº 1/2014.

9.3 Nova Fórmula Paramétrica

A EY inova mais uma vez, sugerindo a adoção de uma nova fórmula paramétrica, apesar de seu trabalho, composto pelos produtos analisados no presente relatório e no Relatório ACD nº 1/2014, ter se baseado apenas em dados secundários.

A própria EY sugere um estudo jurídico, conforme consta da página 102 do documento analisado, **admitindo a possibilidade de fragilidade jurídica de suas sugestões, certamente devido às inovações não previstas em contrato:**

“Ressalta-se a importância de que a BHTRANS realize estudo jurídico que avalie os critérios apresentados como métodos e procedimentos sugeridos pela EY ao longo dos trabalhos no que tange à adequação jurídica das medidas que requeiram revisão contratual.”

10. Demonstrativos Financeiros

A EY adota os mesmos argumentos já analisados anteriormente, repetindo o que constou na pag. 25 do Sumário Executivo 1, que foi objeto de análise no Relatório ACD nº 1/2014:

*“Este segmento do presente relatório apresenta os demonstrativos financeiros elaborados **com base nos fluxos de caixas apresentados anteriormente**. Vale ressaltar o fato de que tais demonstrativos referem-se tão somente à operação dos concessionários no âmbito dos contratos de concessão, objetos dessa verificação independente. Como mencionado, os mesmos basearam-se nos fluxos de caixa da concessão, **uma vez que as demonstrações financeiras das empresas consorciadas não refletem exclusivamente as atividades relacionadas aos contratos aqui analisados.**” (grifamos)*



Conforme já exposto anteriormente, a base dos dados utilizados corresponde a valores **estimados** para os primeiros quatro anos, gerando estudos opinativos e não uma auditoria de fato.

As análises constantes de páginas 103 a 117 constituem cenários, carecendo de base dados contábeis efetivos e comprováveis, o que reforça a posição dos movimentos sociais de Belo Horizonte que demandam uma auditoria contábil e a aplicação das cláusulas dos Contratos firmados com os Consórcios Pampulha; Consórcio BHLESTE; Consórcio DEZ e Consórcio DOM PEDRO II.

11. Avaliação dos Fluxos Apresentados pelas Concessionárias

Apesar de utilizar somente dados secundários em seus trabalhos, no subitem 11.2 a própria EY **admite divergências em relação à necessidade de reajustar a tarifa em 7,21%:**

“Com relação ao primeiro objetivo destacado, no caso da identificação, por meio do estudo, de ganhos de produtividade, esses devem ser distribuídos entre o concessionário e os usuários. Sendo assim, 50% dos ganhos de produtividade serão apropriados pelos consórcios e os 50% restantes serão alocados na tarifa, de forma a possibilitar eventual impacto redutor no aumento tarifário do ano, ou até mesmo levar a uma redução em seu valor.”

...

Nesta etapa, os fluxos de caixa apresentados pelo SETRABH serão analisados com vistas a verificar a consistência das metodologias e das premissas adotadas na projeção.

Cabe ressaltar que, de acordo com os resultados do estudo apresentado pelo SETRABH, haveria a necessidade de se reajustar, em 7,21%, o valor praticado atualmente nas tarifas do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus na cidade de Belo Horizonte.

Conforme resultados apresentados na seção 6, verifica-se que tal conclusão diverge daquela resultante dos estudos realizados pela EY com base em dados efetivos, corroborados por benchmarks de mercado, para o período contratual decorrido, bem como em projeções futuras, apoiadas em premissas tecnicamente definidas e explicitadas ao longo deste relatório.” (grifamos)



Cabe lembrar que a EY considerou que não houve qualquer ganho de produtividade nos primeiros quatro anos.

É evidente a necessidade de realização de efetiva auditoria contábil, que analise criteriosamente os documentos e registros das empresas, a fim de apurar corretamente as receitas e as despesas do Sistema de Transporte por ônibus em BH, atentando-se para a correta aplicação da legislação e observando-se as cláusulas contratuais estabelecidas.

CONCLUSÃO

Ante o exposto, reafirmamos as conclusões, do Relatório ACD no 1/2014, que também são aplicáveis ao documento analisado no presente Relatório ACD nº 2/2014:

- 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), 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”.

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 - E-mail auditoriacidadada@terra.com.br – www.auditoriacidadada.org.br

Núcleo Mineiro da Auditoria Cidadã da Dívida

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



Adicionalmente, em relação ao documento objeto de análise no presente Relatório ACD nº 2/2014 cabe ressaltar:

- a base dos dados utilizados para apuração de custos e receitas corresponde a valores **estimados** para os primeiros quatro anos, gerando estudos opinativos e não uma auditoria de fato;
- as verificações e projeções feitas pela EY admitiram que não haverá qualquer aumento das receitas alternativas, complementares e suplementares e ainda considerou um único mês para fazer a estimativa para até 2028;
- a análise sobre os Investimentos e bens do Imobilizado se deu através de dados secundários, apresentados pelo sindicato patronal (SETRABH) e pela empresa contratante dos serviços (BHTRANS), e de maneira consolidada para todos os consórcios, com base em simulações, estimativas, sem apresentação de cronograma de compra dos ônibus ou sequer a forma de financiamento de tais compras. Nem se quer foram verificados os documentos obrigatórios previstos dos Contratos de Concessões;
- as receitas financeiras provenientes de créditos das empresas junto à PBH não foram consideradas em nenhum dos produtos apresentados pela EY;
- Não há transparência em relação ao Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-Financeiro (FGE). Não houve verificação da cláusula 20 dos Contratos de Concessões;
- relativamente ao pagamento de ônus de outorga não foram apresentadas as parcelas pagas e as correspondentes datas de pagamento. O estudo não considera o tratamento da outorga de acordo com as regras contábeis brasileiras atualmente aplicáveis para contratos de concessão;
- relativamente à Fórmula Paramétrica a EY inova ao sugerir nova fórmula não prevista em contrato e que pode elevar os custos;
- segundo a própria EY, a implantação do BRT está encarecendo a tarifa em nada menos que 30,51%, ou seja, a diferença entre a redução de 27,54% na tarifa no cenário sem o BRT e o aumento de 2,97% no cenário com BRT.

Diante de tudo isso, conclui-se é evidente a necessidade de realização de efetiva auditoria contábil, que analise criteriosamente os documentos e registros das empresas, a fim de apurar corretamente as receitas e as despesas do Sistema de Transporte por ônibus em BH, atentando-se para a correta aplicação da legislação e observando-se as cláusulas contratuais estabelecidas.



Ademais, é necessário atentar para as divergências existentes entre as verificações feitas em relação ao custo e ônus do BRT (que pode significar um aumento de 30,51% na passagem de todas as linhas de ônibus do Município) com os anúncios de produtividade economia e modernidade que têm sido veiculados como propaganda pelas autoridades municipais de Belo Horizonte.

Diante da presente análise, recomendamos:

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 seja cumprido o disposto no art. 37 da Constituição Federal, bem como nas Leis nº 12.527/2011, que regulamentou o direito constitucional de acesso dos cidadãos às informações públicas, nº 8.987/1995 que estabeleceu normas gerais para a concessão e permissão da prestação de serviços públicos no âmbito de todos os entes federados bem como as cláusulas contratuais dos Contratos de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por ônibus de Belo Horizonte.

Reafirmamos as PROPOSTAS PARA A MELHORIA DO SISTEMA já incluídas no Relatório ACD nº 1/2014:

- 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 - E-mail auditoriacidadada@terra.com.br – www.auditoriacidadada.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), 23 de abril de 2014.

Maria Lucia Fattorelli – Coordenadora Nacional da Auditoria Cidadã da Dívida

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

Rodrigo Ávila – Economista da Auditoria Cidadã da Dívida