



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

RELATÓRIO DA REUNIÃO DE 04/10/2023 ENTRE A EQUIPE TÉCNICA DA COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA E REPRESENTANTES DA SUMOB BH

A reunião ocorreu no dia 04 de outubro de 2023, de 10 às 11:30 horas, entre a equipe Técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana (CTMU), com a participação de Assessores do Deputado Max Maciel e do Deputado Fábio Felix, reunidos na Sala de Reunião Pedro de Souza Duarte, e os representantes da Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte (SUMOB BH) que participaram por videoconferência.

Este relatório foi elaborado pelo Consultor Legislativo e as revisões foram realizadas pela Assessora e a Secretária da CTMU.

Equipe Técnica da CTMU:

- Adriana Souza - Secretária da Comissão
- Olga Santos - Assessora da Comissão
- Thainá Oliveira - Supervisora da Comissão
- Fernando Barbosa - Consultor Legislativo
- Odair Dalla - Estagiário

Representantes da SUMOB BH:

- André Dantas – Superintendente de Mobilidade do Município de Belo Horizonte
- Gregório Luz – Diretor de Planejamento e Monitoramento do Transporte da SUMOB BH

Participantes:

- Dois Assessores do Deputado Max Maciel (Presidente da CTMU) e dois Assessores do Deputado Fábio Felix (Membro da CTMU)

Ao iniciar a reunião, a Secretária da Comissão:

- apresentou a equipe técnica e informou quais Deputados compõem a Comissão;
- informou acerca dos trabalhos realizados, com intuito de obter e compartilhar conhecimento neste ano como:



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- a) reuniões com representantes de instituições de Brasília-DF e com representantes de outras cidades do país, como a realizada com a São Paulo Transporte S/A (SPTrans);
 - b) visita técnica à Formosa-GO para conhecer o respectivo programa de tarifa zero do transporte público;
 - c) conversas com representantes das cidades de Maricá-RJ e Mariana-MG, as quais também aplicam tarifa zero, além de tratativas com Recife-PE;
 - d) tratativas com representantes de outras cidades, como Curitiba - PR, Palmas – TO e Fortaleza – CE para agendar reunião.
- Destacou sobre a intenção da equipe técnica de conhecer o modelo econômico-financeiro adotado por Belo Horizonte e como a alteração da forma de remuneração das empresas concessionárias e permissionárias possibilitou a manutenção da tarifa usuário em R\$ 4,50.

Por sua vez, o Superintendente da SUMOB¹, agradeceu pela oportunidade de compartilhar conhecimento sobre o tema e fez a seguinte apresentação:

- a) os serviços de transporte público coletivo por ônibus são prestados pelas **concessionárias e permissionárias** signatárias dos **contratos realizados em 2008, com vigência até 31/12/2028**;
- b) **transporte convencional** operado pelas **concessionárias** compostas por **4 consórcios** que **abrangem 34 empresas**;
- c) transporte suplementar, sistema mais simples que o convencional, é operado por diversos permissionários;
- d) **antes da pandemia**: eram realizadas **24.000 viagens diárias**, mediante **2.800 veículos**; na **pandemia** diminuiu para **15.000 viagens diárias** e **2.200 veículos**. Assim, observou-se um decréscimo de 9.000 viagens e de 600 veículos;
- e) em razão dos reflexos da pandemia no transporte público, houve diálogo do Poder Executivo com a Câmara Municipal para debater novo modelo de remuneração;
- f) **O primeiro passo** adotado foi a autorização do **subsídio** emergencial pela Lei Municipal nº 11.367/2022, no valor de **R\$ 237.500.000,00** (duzentos e trinta e sete milhões e quinhentos mil reais), para o período de **abril de 2022 a março de 2023**, ao sistema municipal de

¹ A Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte (SUMOB) foi instituída com a finalidade de planejar e gerenciar o sistema de mobilidade urbana no Município, além de administrar os serviços de transporte público coletivo, de transporte público individual de táxi, de transporte escolar e o fretado. Também é finalidade da SUMOB contribuir com as atividades de planejamento do trânsito e sistemas viários municipal e metropolitano. Informação disponível em <https://prefeitura.pbh.gov.br/sumob>. Acesso em 09/10/2023.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

transporte público coletivo, convencional e suplementar, de passageiros por ônibus;

- g) esse subsídio **permitiu** além da **manutenção da tarifa em R\$ 4,50, o aumento de 15.000 para 21.708 viagens por dia**; o que possibilitou às operadoras a recuperação de parte do valor do prejuízo que argumentam terem sofrido no período da pandemia;
- h) o subsídio provocou grande repercussão na cidade, sobretudo em razão de ter sido a primeira vez que o município concedeu esse auxílio financeiro ao sistema de transporte público desde a Constituição Federal de 1.988;
- i) rediscussão do modelo de remuneração;
- j) **Lei nº 11.319/2021 autorizou a extinção da BHTrans e criou a autarquia SUMOB BH**;
- k) SUMOB BH absorveu parte das atividades e funcionários da BHTrans.
- l) planejamento dos serviços era feito pelas empresas operadoras oriundas da concessão realizada em 2008, mas com a Lei nº 11.458/2023, passou a ser de competência da SUMOB fazer esse planejamento e passá-lo para as operadoras;
- m) **utilizavam fórmula paramétrica²**, que considerava a variação do preço do óleo diesel, variação dos insumos de rodagem, variação do valor da mão de obra e outros custos. Mas em razão da **Lei nº 11.458/2023** deixaram de utilizar essa fórmula e **passaram a adotar cálculo dos custos baseado no método da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) de 2017**;
- n) e passaram a utilizar **modelo híbrido**, no qual uma parte da **remuneração é oriunda da tarifa pública** paga pelo usuário **mais receitas extra tarifária³** e a outra parte é constituída pela **remuneração complementar** em função da quilometragem realizada;
- o) o art. 4º da Lei nº 11.458/2023 define que o **custo deve ser igual à soma das receitas tarifárias e extra tarifárias com a remuneração complementar**. Por sua vez, o artigo 5º apresenta a definição de

² É uma fórmula matemática que se utiliza de parâmetros como: custos, índices de preços, quantidade de insumos, entre outros fatores, obtendo-se como resultado, por exemplo, um preço. No contexto do transporte público coletivo, as entradas podem ser, por exemplo, índices de preços que representem itens de impacto no custo da operação, como combustível e peças de ônibus urbano, obtendo-se como resultado o valor da tarifa conforme a representatividade de cada item no custo total. Disponível em <https://portalibre.fgv.br/noticias/formulas-parametricas-como-estimar-o-real-impacto-dos-componentes-de-transporte-urbano-no>. Acesso em 09/10/2023.

³ Receitas alternativas, complementares e acessórias inerentes ao serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, dos sistemas convencional e suplementar, e também as decorrentes de projetos associados de publicidade ou de outras atividades empresariais previstas no contrato vigente; Exemplo: receitas oriundas de publicidade e exploração dos espaços inerentes à concessão de transporte público coletivo de passageiros por ônibus.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

remuneração complementar e estabelece respectiva forma de cálculo:

Art. 4º - Para garantir o equilíbrio econômico-financeiro e visando à modicidade tarifária para o usuário, o custeio do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus definido nos contratos de concessão e de permissão vigentes poderá ser complementado por subsídio, quando necessário, nos termos dos §§ 3º e 5º do art. 9º da Lei Federal nº 12.587/12, mediante lei específica.

Art. 5º - A Sumob será responsável por calcular o valor máximo do complemento com base nos seguintes parâmetros:

I - estimativa das receitas projetadas do sistema, calculada com base no número de passageiros equivalentes, considerando a tarifa pública a ser praticada no período, a política tarifária vigente, as gratuidades e demais receitas alternativas, complementares e acessórias;

II - projeção do custo de referência, considerando:

a) melhoria do nível de serviço para atender com a qualidade desejada a demanda estimada, especialmente o incremento necessário no número de viagens e na frota necessária e reserva em horários de pico, bem como os ajustes no quadro de horários com a inclusão de viagens adicionais para reduzir a superlotação;

b) produção quilométrica projetada, com base na necessidade de atendimento do nível de serviço definido na alínea "a" deste inciso, incluindo as viagens adicionais necessárias e os parâmetros de redução de média de passageiros por viagem em horário de pico para o período, considerando a soma dos percursos realizados para cumprimento dos trajetos das linhas de ônibus acrescidos da quilometragem percorrida entre a garagem e o ponto de controle da linha, limitada a 5% (cinco por cento) da quilometragem da linha;

III - cálculo da diferença entre as projeções das receitas tarifárias e adicionais e do custo de referência para o período, que expressará o montante do valor máximo projetado para o exercício para remuneração complementar pela produção quilométrica. Inciso III com redação dada pela Lei nº 11.538, de 5/7/2023 (Art. 7º)

§ 1º - O valor por quilômetro da remuneração complementar pela produção quilométrica será apurado com base no resultado da divisão do valor máximo projetado para o exercício pela produção quilométrica total projetada para o período. (§ 1º com redação dada pela Lei nº 11.538, de 5/7/2023 (Art. 7º)

§ 2º - O valor da remuneração complementar será pago às concessionárias e aos permissionários de acordo com o valor do quilômetro definido no § 1º deste artigo, multiplicado pela produção quilométrica total realizada, incluindo os deslocamentos entre a garagem e o ponto de controle das linhas, observado o limite previsto na alínea "b" do inciso II do caput deste artigo. § 2º com redação dada pela Lei nº 11.538, de 5/7/2023 (Art. 7º)

§ 3º - A operação de linha em trajeto sem a prévia emissão da respectiva OS pela Sumob não será considerada e não gerará dever de remuneração ou qualquer outro ressarcimento pelo Poder Executivo. § 3º com redação dada pela Lei nº 11.538, de 5/7/2023 (Art. 7º)



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

§ 4º - A Sumob avaliará, semestralmente, o desempenho efetivamente observado das receitas e dos custos de referência em relação às projeções de que tratam os incisos I e II, com o objetivo de apurar a existência de déficit ou superávit no exercício após o pagamento da remuneração complementar, sendo que o montante apurado será computado nas projeções do período seguinte para mais ou para menos, conforme o caso. § 4º com redação dada pela Lei nº 11.538, de 5/7/2023 (Art. 7º)

§ 5º - A apuração da complementação de que trata este artigo será feita por decêndio e o pagamento ocorrerá até o 5º (quinto) dia útil subsequente.

§ 6º - A Sumob deverá dar publicidade às informações sobre o cumprimento ou não das condicionantes, bem como dos indicadores de qualidade dos serviços utilizados.

§ 7º - Os valores repassados a título de complemento serão considerados, para todos os efeitos, nos cálculos de revisão contratual e da modicidade tarifária.

§ 8º - Para o exercício de 2023, as projeções de que trata este artigo observarão os seguintes requisitos mínimos:

I - viagens adicionais, de modo que, durante o exercício, de forma progressiva, obtenha-se um acréscimo de, no mínimo, 10% (dez por cento) em relação aos quantitativos vigentes em novembro de 2022, conforme os parâmetros estabelecidos na Lei nº 11.367, de 1º de julho de 2022;

II - alocação de, no mínimo, 30% (trinta por cento) das viagens adicionais em cada horário de pico.

Art. 5º-A - A proposta orçamentária para os exercícios financeiros a partir de 2024 incluirá anexo contendo o quadro-resumo das projeções de que trata o art. 5º desta lei, contemplando pelo menos a tarifa pública considerada, as receitas alternativas, complementares e acessórias, os custos de referência, a projeção quilométrica, o custo total por quilômetro e o valor da remuneração complementar por quilômetro. Art. 5º-A acrescentado pela Lei nº 11.538, de 5/7/2023 (Art. 9º)

- p) a **tarifa do usuário** representa a **maior parte da remuneração** dos operadores;
- q) a remuneração complementar incentiva a melhoria da qualidade na prestação dos serviços;
- r) no **cálculo da remuneração complementar**, o resultado entre **receitas projetadas para o ano** (com base no histórico), **menos custos projetados** (com base nas Ordem de Serviços), **corresponde ao valor máximo da remuneração complementar passível de ser transferido às operadoras**; todavia, o valor efetivo a ser transferido dependerá do nível de cumprimento das condições preestabelecidas;
- s) **para cálculo do custo por km, são inseridos no método ANTP dados dos custos apresentados pelas empresas**, mediante notas fiscais e evidências, **além de ser feita comparação com a base de dados da SUMOB BH** em relação a viagens, frota e Km percorrida;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- t) a fórmula de apuração dos custos da empresa é: $CT=CV+CF+RPS+TRD$ (CT é o custo mensal total do sistema; CV é o custo mensal variável; CF é o custo mensal fixo; RPS é a remuneração pela prestação dos serviços; e TRD são os custos com tributos diretos);
- u) o cálculo das remunerações complementares para os sistemas convencional e suplementar do ano 2023 foi:

CÁLCULO DA REMUNERAÇÃO COMPLEMENTAR TRANSPORTE COLETIVO CONVENCIONAL		SUMOB SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA	PREFEITURA BELO HORIZONTE TRABALHANDO POR UMA CIDADE MELHOR
		IT SUMOB Nº 012/2023	
Receitas (R\$)**		R\$ 979.018.728,66	
Custos (R\$)*		R\$ 1.471.265.935,03	
Diferença entre Receitas e Custos (R\$)		R\$ 492.247.206,37	
KM projetada (item b, inciso II, artigo 5o da Lei 11.458)		140.012.114,76	
Custo total por km (R\$/km)		R\$ 10,508/km	
Diferença por km (R\$/km)		R\$ 3,516/km	

*Custos inclui melhorias nos serviços a partir de maio de 2023

**Receitas observadas de janeiro a abril de 2023, incluindo subsídio (Lei 11.367). Receitas projetadas a partir de abril de 2023 e tarifa referencial R\$4,50

CÁLCULO DA REMUNERAÇÃO COMPLEMENTAR TRANSPORTE COLETIVO SUPLEMENTAR		SUMOB SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA	PREFEITURA BELO HORIZONTE TRABALHANDO POR UMA CIDADE MELHOR
		IT SUMOB Nº 012/2023	
Receitas (R\$)**		R\$ 78.428.452,47	
Custos (R\$)*		R\$ 98.977.230,67	
Diferença entre Receitas e Custos (R\$)		R\$ 20.548.778,20	
KM projetada (item b, inciso II, artigo 5o da Lei 11.458)		12.802.797,85	
Custo total por km (R\$/km)		R\$ 7,731/km	
Diferença por km (R\$/km)		R\$ 1,605/km	

*Custos inclui melhorias nos serviços a partir de maio de 2023

**Receitas observadas de janeiro a abril de 2023, incluindo subsídio (Lei 11.367). Receitas projetadas a partir de abril de 2023 e tarifa referencial R\$4,50

- v) assim, a remuneração complementar total (convencional e suplementar) para o ano de 2023 foi estabelecida em **R\$ 512.796.713,23** (Quinhentos e doze milhões, setecentos e noventa e seis mil, setecentos e treze reais e vinte e três centavos);



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- w) o **cálculo** da remuneração complementar leva em conta o período de **10 dias**, e o **pagamento** ocorre **até o 5º dia útil subsequente** à concessionária **Transfácil**⁴ que **cuida do repasse dessa remuneração às demais concessionárias**;
- x) fases do procedimento da remuneração complementar:
- 1) SUMOB: planeja programação de viagens com as Ordens de Serviços;
 - 2) Operadoras: executam as viagens nas condições mínimas exigidas;
 - 3) SUMOB: monitora, fiscaliza, autua e registra eventos e irregularidades;
 - 4) SUMOB: controla as receitas apuradas pelas Concessionárias;
 - 5) SUMOB: analisa prestação do serviço e remunera de acordo com o desempenho;
- y) o **Centro Integrado de Operações de Belo Horizonte (COP-BH)**, mediante **sistema SITBUS** integrado à tecnologia **GPS** dos ônibus, faz **fiscalização e controle das viagens** realizadas de modo instantâneo;
- z) **além disso, 66 agentes** realizam **fiscalização in loco**. No mês de julho, por exemplo, foram realizadas 23 operações de fiscalização, em 200 veículos, que resultou em 619 autuações, 2 veículos recolhidos e 39 autorizações de tráfego recolhidas. Há operação de agentes a partir de denúncias ou plano de fiscalização.

Sobre **Transparência**, ressaltou serem publicadas no **site da SUMOB** (<https://prefeitura.pbh.gov.br/sumob>) **diversas informações acerca da apuração da remuneração**, tanto do sistema convencional, quanto do sistema suplementar, cujas cópias das telas são apresentadas a seguir. Os dados são de 4 decêndios (entre 08/07/2023 a 20/08/2023) apurados pela SUMOB:

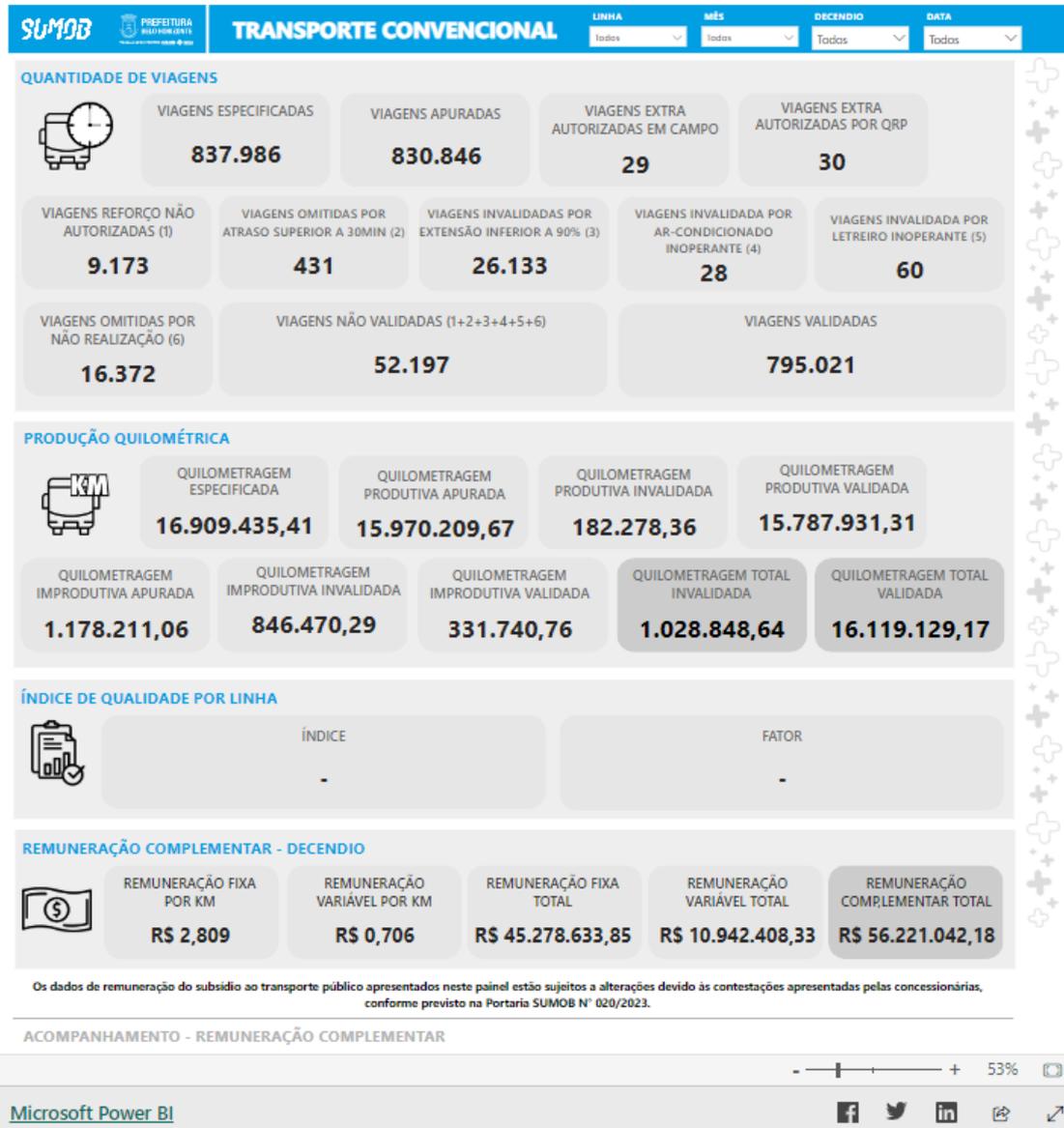
⁴ Conforme definição contida no art. 3º, inciso XIV, do Decreto do Município de Belo Horizonte – MG nº 18.294, de 31 de março de 2023:

XIV - consórcio operacional Transfácil: consórcio formado pelas concessionárias para desempenhar as obrigações comuns necessárias à prestação do serviço de transporte público coletivo, inclusive as funções de comercialização e distribuição de cartões e créditos eletrônicos para pagamento de viagens e liquidação das operações de comercialização, responsabilizando-se pela custódia e distribuição dos valores apurados entre as concessionárias;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA





CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



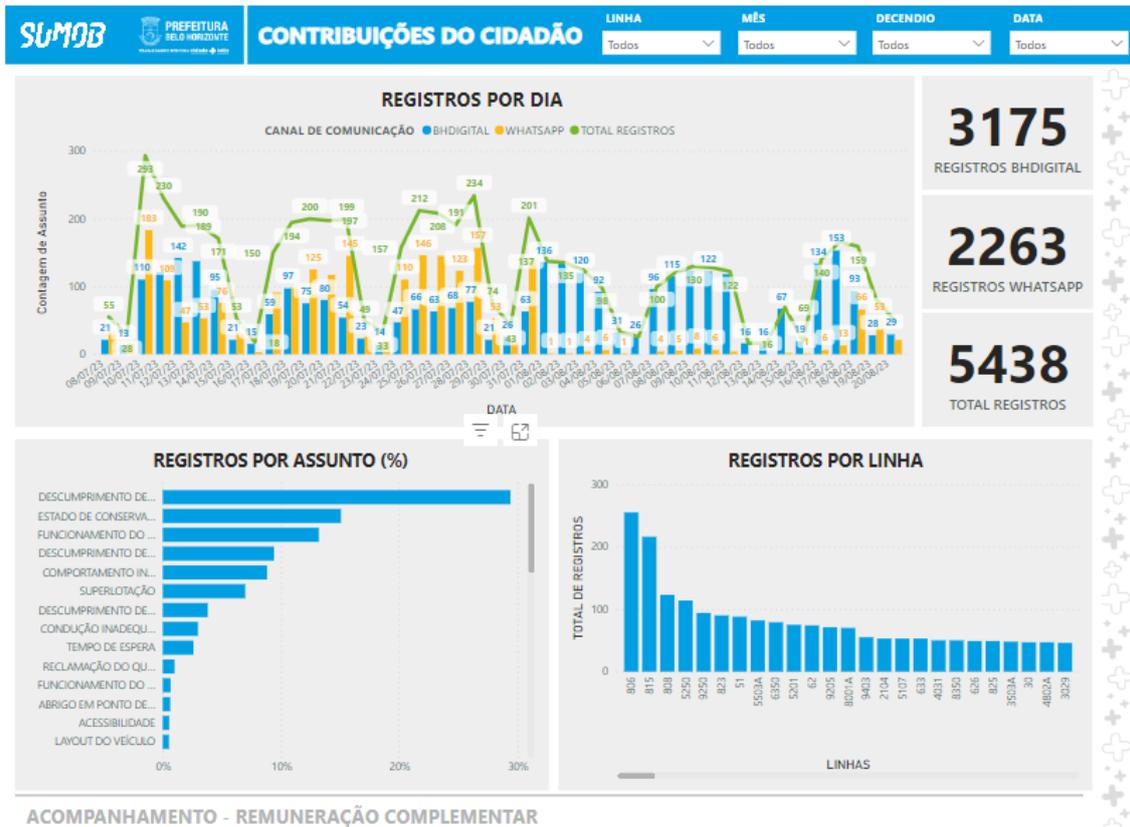
É possível fazer a pesquisa por linha, por decênio, por mês e por data.

Além disso, são disponibilizadas informações acerca das **contribuições dos cidadãos** feitas por **telefone, e-mail ou WhatsApp**. **Descumprimento do quadro de horários** e estado de conservação do veículo foram os itens com **maior número de registros**. Disponibilizam também quantidade de registros por linhas, possibilitando identificar a que teve mais reclamações. Em razão das contribuições dos cidadãos é possível realizar fiscalizações, bem como adição de novas linhas, exemplificou.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

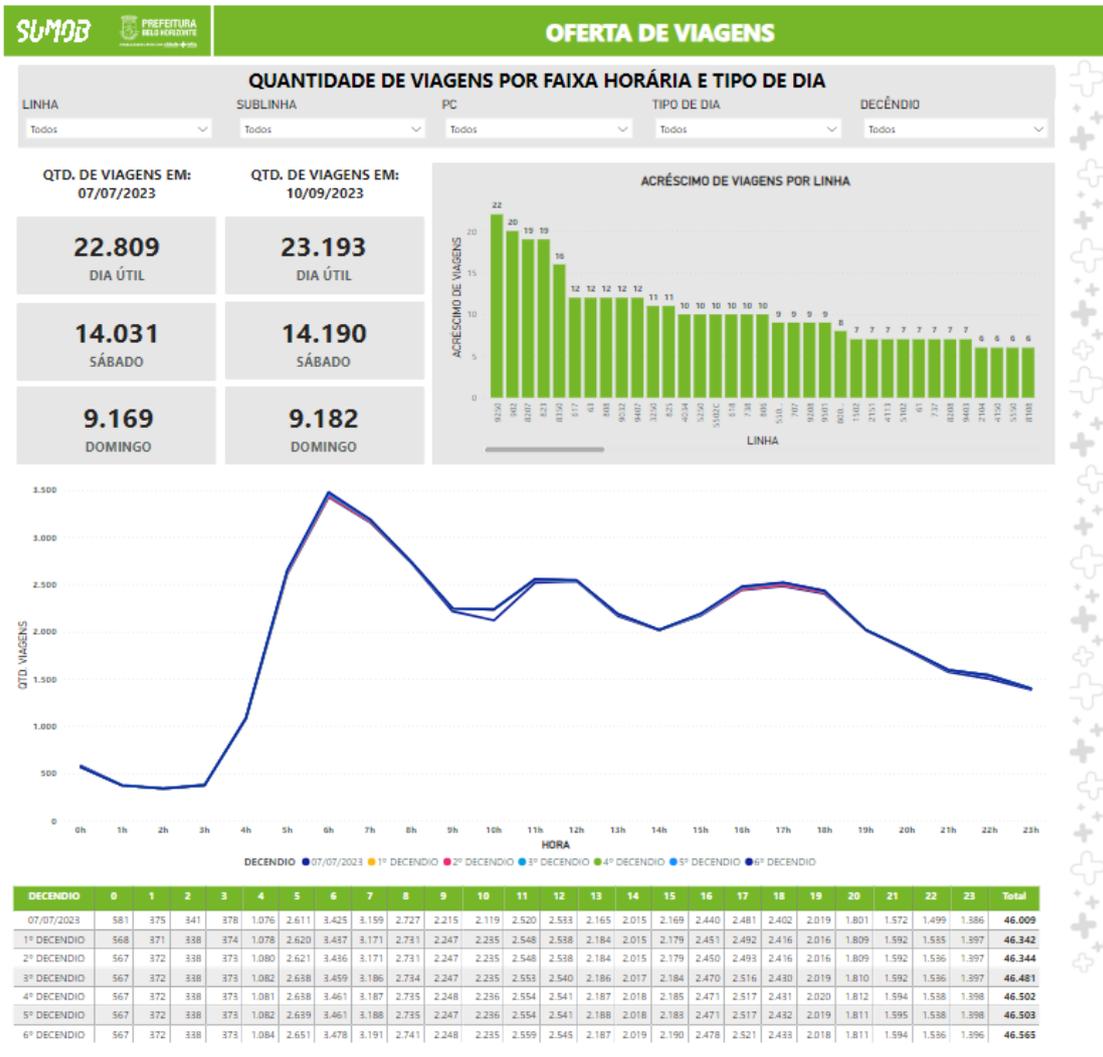


A página também apresenta informações acerca de viagens por faixa de horário e tipo de dia:



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



ACOMPANHAMENTO - REMUNERAÇÃO COMPLEMENTAR

São disponibilizadas na página diversas leis, decretos, portarias, e informações técnicas relativas ao modelo de remuneração. Foi destacado a elaboração de cerca de 20 portarias regulamentando aspectos da remuneração complementar, como forma de cálculo da remuneração, planejamento e execução da fiscalização, bem como forma de cálculo da extensão de itinerário.

Apresentou-se os seguintes dados relativos ao primeiro decêndio, 08/07 a 20/07/2023:

- a) 1.653 contribuições do cidadão;
- b) produção quilométrica:
 - i. no transporte convencional, teve a programação de 5.111.506,94 Km, mas realizados 4.848.862,44 Km. Desse modo, 94,86% das viagens foram realizadas conforme especificação da SUMOB;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- II. no **transporte suplementar**, teve a **programação** de **446.521,51 Km**, mas **realizados 323.789,37 Km**. Desse modo, **72,51%** das viagens foram realizadas conforme especificação da SUMOB;
- c) remuneração complementar:
 - I. no **transporte convencional**, teve a **programação** de **R\$ 17.966.946,89**, mas a **efetivada** de **R\$ 16.859.389,47**. Desse modo, **93,84%** da remuneração complementar foi efetivada;
 - II. no **transporte suplementar**, teve a programação de **R\$ 716.667,02**, mas a **efetivada** de **R\$ 416.021,40**. Desse modo, **58,05%** da remuneração complementar foi efetivada;
- d) **melhoria** ocorrida: **aumento de 185 viagens** em 62 linhas, em **dias úteis**; e **aumento de 155 viagens** em 104 linha, no **sábado**.

Também foi informado acerca do **pagamento** da remuneração complementar **retroativo** realizado, relativo ao período de **01/01/2023 a 07/07/2023**, baseado em estudos técnicos contidos nas informações técnicas da SUMOB nº 17, 18 e 19, de 2023:

- a) **sistema convencional: R\$ 192.331.915,54 (Cento e noventa e dois milhões, trezentos e trinta e um mil, novecentos e quinze reais e cinquenta e quatro centavos);**
- b) **sistema suplementar: R\$ 7.539.263,21 (Sete milhões, quinhentos e trinta e nove mil, duzentos e sessenta e três reais e vinte e um centavos).**

O Superintendente continuou mencionando sobre os **desafios**:

- a) **criar “espaço” no orçamento** do município; estão trabalhando na provisão orçamentária para **aumento da frota**, em função do aumento de 10% na quilometragem, que implicou aumento estimado de 10% da frota; desse modo, comporão a frota 240 veículos novos, mais 180 oriundo de renovação de frota, perfazendo **420 veículos novos**. Além disso farão investimento em 2024 na contratação de tecnologia para cálculos matemáticos;
- b) implementar medidas de priorização para reduzir os custos, como: **implantação de faixas exclusivas e faixas preferenciais** para aumentar velocidade do percurso pelos ônibus, principalmente no acesso às estações de transferência; além de **automação do processo de trabalho da equipe** para reduzir tempo de processamento e esforço da equipe;
- c) **investir em tecnologia** para melhorar o dimensionamento e controle dos serviços;

E seguiu abordando as seguintes **perspectivas**:



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- a) melhoria dos serviços: **expansão das viagens nos horários de picos; atendimento de comunidades com dificuldade de acesso** ao transporte;
- b) **reformulação da política tarifária** para simplificá-la e proporcionar que o usuário consiga com único pagamento fazer **mais integrações** e em um período de tempo mais amplo;
- c) preparação para o término dos contratos de concessão que ocorrerá em 31 de dezembro de 2028, por entenderem ser inconcebível repetir o modelo de concessão adotado em 2008.

Posteriormente, a Secretária da Comissão agradeceu e parabenizou André pela apresentação e perguntou-lhe quantas linhas e ônibus compõem o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Belo Horizonte - MG.

Em resposta, André informou serem cerca de **2.554 veículos** e aproximadamente de **700 linhas**. Salientou que o sistema de transporte de Belo Horizonte é semelhante ao de Brasília, mas que a dinâmica é totalmente diferente. O nível de pendularidade⁵ em Brasília é superior ao observado em Belo Horizonte. Em Brasília há concentração de empregos na área central muito maior que a observada na área central de Belo Horizonte.

Em seguida, foi questionado sobre as gratuidades existentes em Belo Horizonte.

André informou que as **gratuidades** em Belo Horizonte representam cerca de **10% dos passageiros** e são as seguintes:

- a) **gratuidade para estudantes de escolas públicas** cumpridores dos rígidos critérios socioeconômicos estabelecidos pelo município;
- b) **pacientes em tratamento oncológico;**
- c) **mulheres em situação de violência doméstica;**
- d) **famílias em situação de extrema pobreza.**

O nível de gratuidade em Belo Horizonte é muito inferior ao de Brasília, onde a gratuidade é de 1 a cada 3 passageiros, observou.

A Secretária perguntou também se os valores de remuneração complementar que deixam de ser recebidos pelas empresas vão para os cofres públicos.

André salientou que a lei estabeleceu o valor máximo a título de remuneração complementar, mas que as **empresas só recebem o valor cheio se atingirem 100% de**

⁵Entende-se por pendularidade, no transporte público, grande número de pessoas se deslocando em determinado horário para um local específico e retornando mais tarde para o local de origem. No caso de Brasília é observado esse movimento pendular quando muitas pessoas vão no período da manhã em direção aos locais de trabalho situados na área central de Brasília e retornam no final da tarde em direção às respectivas residências, normalmente distantes do centro.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

atendimento das condicionantes preestabelecidas, como cumprir 100% das viagens no horário e no itinerário corretos.

Ainda disse sobre a **possibilidade** de as empresas **contestarem o resultado do decêndio**, cujo **acatamento** do recurso **implica em posterior pagamento** do valor que a empresa teria direito. Desse modo, o valor da diferença entre o projetado e o efetivado pode diminuir.

Embora seja pouco o percentual deixado de receber pelas empresas, elas não querem deixar de receber esse valor, o que reflete na busca de melhoria na execução dos serviços. Pontuou que as **empresas** estão **evitando problemas de manutenção dos veículos**, pois se não realizam a viagem, além de não receberem a receita tarifária, também não receberão remuneração complementar. Desse modo, a SUMOB está notando investimentos tanto na aquisição de novos veículos, quanto na manutenção dos veículos.

Assim, os valores de remuneração complementar que deixam de ser recebidos pelas empresas permanecem com o Município, retratando a não execução financeira de parte do orçamento previsto.

A Secretária, ao observar que o investimento em renovação de frota no modelo de Brasília reflete na composição dos valores da tarifa técnica e, por consequência, nos valores dos subsídios ou do equilíbrio econômico-financeiro, questionou André como essa questão de renovação de frota ocorre em Belo Horizonte.

O Superintendente informou que o **planejamento** é realizado segundo o **método da ANTP**, onde consta **cronograma de adição de veículos gradualmente, mês a mês**, de modo que no **final do ano seja observado aumento de 10% da frota**. Disse que o **custo do veículo** e a respectiva **depreciação, além do valor da remuneração, são calculados e retratados como custo mensal, os quais somados geram o custo anual**. Dessa forma, a remuneração da operadora considera a aquisição do veículo.

Destacou a impossibilidade de exigir da empresa a prestação de serviço com veículo novo sem que seja remunerada. Da mesma forma, entende ser impossível exigir a troca de toda a frota, porque geraria grande impacto orçamentário ou alteração da tarifa.

O Consultor Legislativo, ao citar sobre os valores de remuneração complementar do último decêndio, perguntou **qual é o valor correspondente à outra parte** (receita tarifária e receita extra tarifária) da remuneração das operadoras.

André disse **controlarem** as receitas tarifárias e extra tarifárias **a posteriori**.

Informou fazerem projeção do que vai ocorrer de receita no ano.

Mencionou terem uma **projeção** de receita tarifária no valor de **75 milhões por mês**, de forma que no **final do ano compararão se a receita estimada aproximará daquela arrecadada**.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Observaram em relação ao **mês de setembro** um **superavit tarifário de R\$ 3 milhões** (projetada 75 milhões e ocorrida 78 milhões).

Assim, no final do ano revisarão os resultados e farão o equilíbrio de contas e projeções de arrecadação tarifária para o ano seguinte. Além disso, na próxima **revisão contratual, que ocorre a cada quatro anos**, verificarão o cumprimento da taxa interna de retorno.

Adriana perguntou se é possível estimar o **montante do custo do sistema** como um todo.

André disse estarem **processando as evidências**, como notas fiscais, para se obter o custo total do sistema relativo ao ano de 2023.

Observou que as empresas não tinham preocupação de organizar e reunir as comprovações de despesa, como compra de peças dos veículos.

Exemplificou caso das **empresas argumentaram gasto de 5 milhões de reais** por mês com compra de itens de peças e acessórios para os veículos. **Contudo, os documentos** apresentados por elas **evidenciaram** apenas o **gasto de 2 milhões de reais por mês**. Dessa forma, destacou sobre a necessidade de comprovação dos custos, especialmente, por se tratar de dinheiro público, sob pena do Tribunal de Contas, Ministério Público ou associação de bairro, por exemplo, buscarem a responsabilização do atestante do valor.

Fernando, perguntou acerca da quantidade de concessionárias e da forma de divisão dos contratos (se por bacias).

André informou que são **4 concessionárias em formato de consórcio, compreendendo um total de 34 empresas**.

Disse serem menores os consórcios de empresas em Belo Horizonte em comparação com as empresas e consórcio que operam em Brasília. Alerta ser uma desvantagem por haver pulverização de custos administrativos e despesas gerais **replicados** nessas **34 empresas**.

A **divisão da concessão** em Belo Horizonte é **similar à divisão por Bacias em Brasília**, mas destacou que naquela cidade há maior sobreposição de linhas, sobretudo quando se aproxima da área central da cidade.

Disse que em Belo Horizonte há **compartilhamento dos serviços do BRT entre todos os consórcios**; diferente de Brasília que é operado basicamente pela concessionária Pioneira, observou.

A **maior empresa** dos consórcios **possui 250 veículos** e a **menor 3 veículos**, salientou.

Adriana perguntou como funciona a **integração** e a **respectiva repartição de receita** entre as empresas.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

A resposta foi focada na existência de um **contrato entre as próprias operadoras para repartição das receitas tarifárias**, como se fosse uma Câmara de Compensação interna, havendo distribuição de acordo com a quantidade de serviços prestados e com os custos advindos da operação; o contrato de concessão permite essa pactuação entre as operadoras.

Destacou que o Município **repassa as receitas complementares** para o **5º consórcio - Tráfácil, incumbido** de tratar do **sistema de bilhetagem eletrônica**, além de **arrecadar e distribuir as receitas entre os operadores, como as tarifárias, publicitárias e complementares**; esse consórcio não possui veículos operando no sistema.

Adriana perguntou sobre tempo e quantidade de integrações permitidas.

André respondeu ser **limitada** a política de integração, permite-se a **segunda viagem paga pela metade do valor da tarifa**, desde que ocorra **dentro de 60 minutos**; observou que em Brasília há maior flexibilidade, sendo mais vantajoso para o usuário, mas com impactos na receita tarifária.

Salientou haver **integração com o metrô por intermédio de valor específico estabelecido em convênio**. Mas em virtude da privatização do metrô, no momento estão tratando como ficará a divisão de receitas entre os sistemas por ônibus e metrô.

André, pontuou estarem planejando para **2028 novo corredor do BRT com características metropolitana**, em virtude disso estão **rediscutindo novo modelo de financiamento do transporte da região metropolitana**.

A Secretária perguntou se Belo Horizonte tem perspectiva de implantação de tarifa zero.

André informou terem recebido proposição do grupo denominado tarifa zero, cujo movimento promoveu discussão sobre o tema com a sociedade.

Informou também sobre a **existência do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – Comurb**, o qual **apresentou minuta de projeto de lei contendo nova forma de obter receitas para arcar com os custos da gratuidade** do transporte público, similar à que existe na França: *Taxe Versement Transport*. A proposta é baseada na estipulação de **taxa paga pelos empregadores com mais de 10 funcionários** para compor a receita que seria suficiente para custear a tarifa zero.

André ressalta que embora seja boa proposta, a **SUMOB** tem os seguintes **apontamentos** sobre a questão:

- a) o **vale transporte** por ser estabelecido em **lei federal, não poderia ser alterado por lei municipal ou estadual**;
- b) havendo **redução tarifária, haverá consequente aumento da demanda** e, com isso, acréscimo do custo do sistema, ponderou; assim, questionam se os empregadores estão dispostos a pagar a taxa,



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

sobretudo com o acréscimo decorrente de aumento de demanda pelo serviço;

- c) destacou sobre a **necessidade de realização de estudos aprofundados para fazer a quantificação do valor oriundo do acréscimo** de demanda, bem como debater essa questão com a sociedade, que de uma forma ou de outra é quem pagaria pelo serviço.

Adriana perguntou como Belo Horizonte está tratando a questão dos cobradores.

André disse ser uma questão muito crítica. Disse ter sido editada a **Lei nº 11.459/2023**, que, entre outras disposições, **extinguiu o posto de agente de bordo (cobrador)**.

Mencionou que durante o período da pandemia as operadoras, por vontade própria e sem consulta e autorização do município concedente, retiraram todos os cobradores sob alegação de redução de custo. No entanto, as operadoras foram atuadas por esse ato, e a questão está em discussão judicial.

O Município está realizando **campanhas de incentivo ao pagamento mediante cartão de débito/crédito**, com objetivo de retirada gradual do dinheiro a bordo. O superintendente destacou ainda haver linhas de algumas comunidades em que os usuários ainda pagam a tarifa em dinheiro.

Atualmente, cerca de **80% dos pagamentos das tarifas usuários são feitos mediante cartão**.

Destaca a realização de teste de pagamento por cartão de crédito em determinada linha de ônibus, fruto de obrigação prevista na Lei nº 11.459/2023. Todavia, ressalta que apesar de a lei obrigar a realização desse teste, ela não obriga o Município a aceitar pagamento via cartão de crédito.

Pretendem explorar a forma de pagamento via cartão de crédito de forma estruturada em 2028, ressaltou.

Por fim, disse **não terem mais** agentes de bordo (**cobradores**) atuando no **sistema de transporte do município**.

Adriana perguntou acerca dos **validadores**, inclusive se contam com a tecnologia V6 (*online*).

André informou que o validador emite sinal liberador das catracas, embora os fornecedores de validadores informem que os equipamentos contam com tecnologia integralmente *online*, entende não ocorrer isso na prática, salientou.

Disse que o fornecedor de bilhetagem eletrônica de Belo Horizonte é o mesmo do metrô DF, empresa TACOM.

Levando em conta ser o **sistema de bilhetagem eletrônica de responsabilidade contratual da concessionária Transfácil**, bem como a ocorrência do **término de vigência**



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

dos contratos de concessão em 2028, além de **necessidade de elevado investimento** para troca dos equipamentos validadores (estimado em 40 milhões de reais) e respectivo software (provavelmente com custo acima de 40 milhões), **entende não ser o momento adequado para tratar de mudança de tecnologia dos validadores.**

Por fim, observou acerca das peculiaridades existentes em cada município, como características dos deslocamentos, cultura das pessoas e respectivos questionamentos, cujas peculiaridades devem ser levadas em consideração na tomada de decisão sobre o tema de transporte público, de modo que a decisão ocorra conforme realidade local.

Disse ser muito importante estabelecer diálogo com as partes envolvidas, como o poder legislativo e os operadores dos serviços de transporte.

A Secretária, finalizou a reunião agradecendo a todos os participantes.