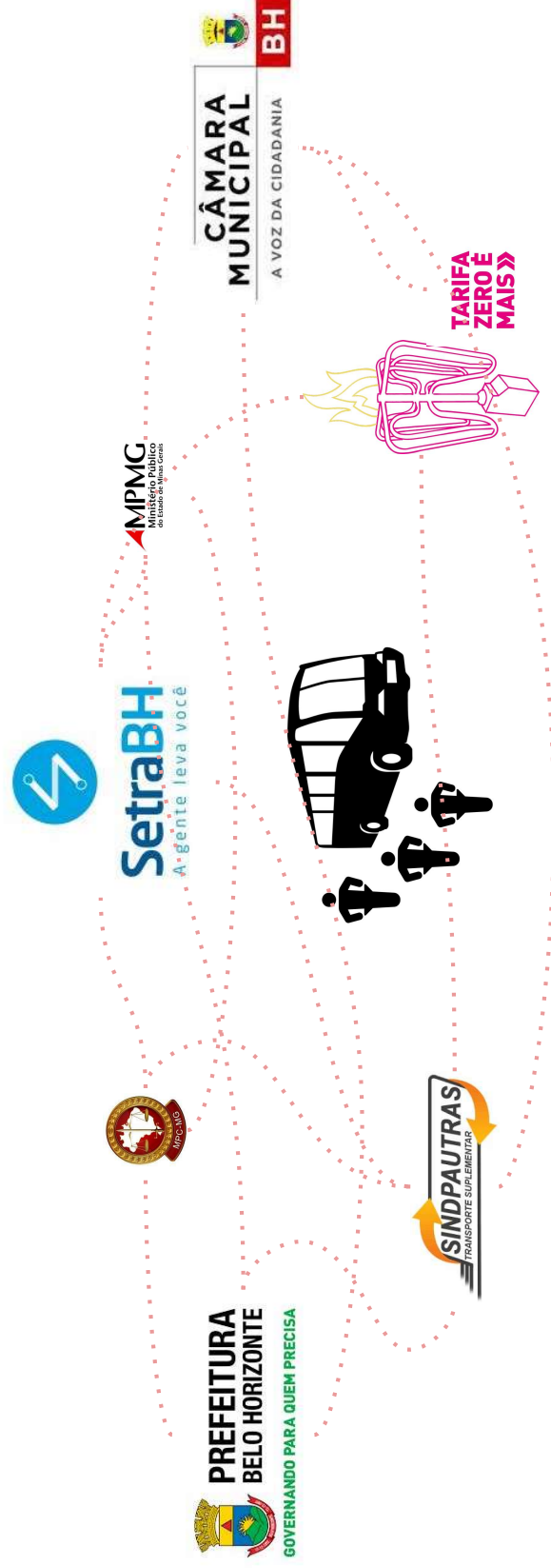


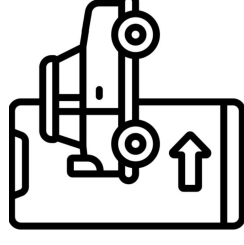
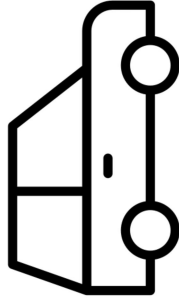
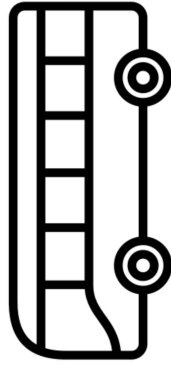
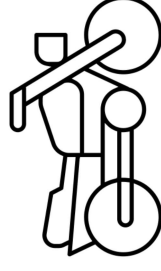
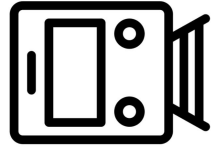
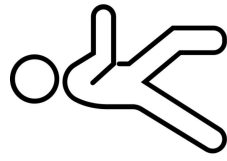
Relações de poder e de luta Transporte Público

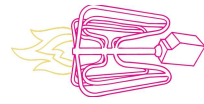
em BH
Caos e Horizontes

25.02.2022

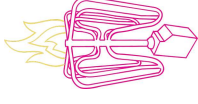


Como você circula em BH?





A Estrutura de Poder no Trânsito



Automóveis em BH: 1945: 1 / 100 mil hab | 1987: 20 / 100 mil hab | 2020: 82 / 100 mil hab

BH tem o maior número de carros entre as capitais brasileiras

Brasil tem o 3º maior frota em números absolutos do mundo (perde para China e EUA)

AUTOMOBILIDADE: instituições, práticas e discursos sobre o **papel social do automóvel**, como motor social de nosso tempo associado a **liberdade, progresso, movimento, individualidade e independência**.

Automobilidade é uma **contradição interna**: a situação é ruim inclusive para quem tem **carro**, uma vez que, quanto mais pessoas exercem sua “liberdade”, menos se realiza o sonho de vias livres e vento na cara e mais encontram ruas engarrafadas. **É a automobildade em pleno funcionamento**.

Mais atingida é a **população vulnerável socialmente**: a população periférica, negra, mulheres e pessoas de meia-idade são **impedidas de acessar a cidade que é fruto de seu trabalho cotidiano**.

Moradia e transporte consomem 50% do orçamento dos brasileiros, mostra IBGE

Quanto menor a escolaridade, maior o gasto com alimentação, revela pesquisa com dados do período 2017-2018

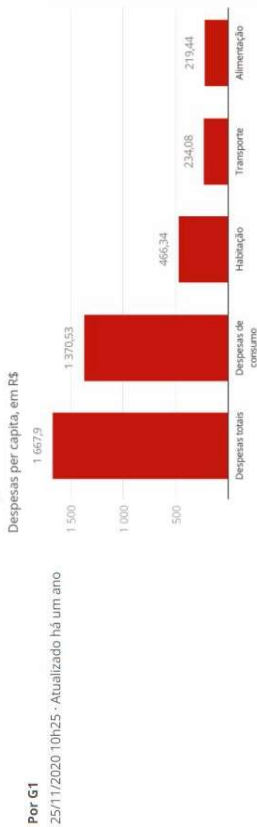
Redação
Brasil de Fato | São Paulo (SP) | 25 de Novembro de 2020 às 17:26

Entre 2017 e 2018, a média de despesa per capita dos brasileiros com consumo foi de R\$ 1.370,00 por mês. A habitação é responsável pela maior parcela das despesas (R\$ 466,00), seguida pelos gastos com transportes (R\$ 234,00). Juntas, as duas áreas correspondem a pouco mais de 50% das despesas totais de consumo.

Famílias gastam mais com transporte que com alimentação, aponta IBGE

Despesas são maiores nas famílias cuja pessoa de referência da família são homens, brancos e com ensino superior completo.

Despesas das famílias



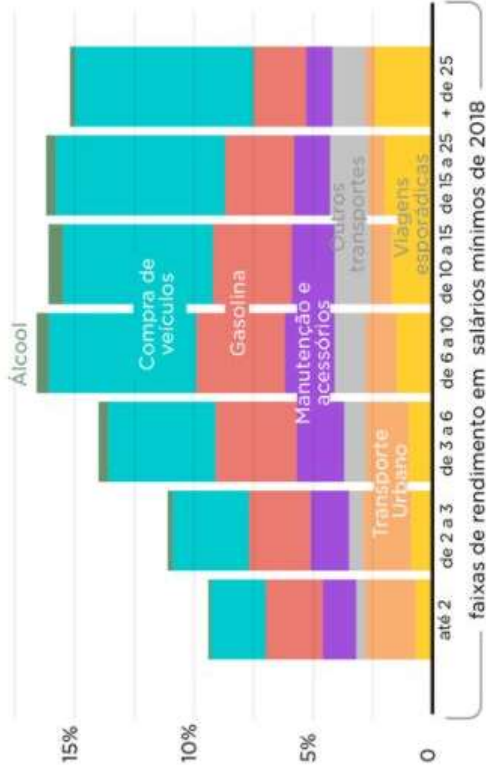
Como é o gasto dos brasileiros com transporte

Jaine Araújo e Luana Silva 09 de jan de 2020 (atualizado 13/01/2022 às 15h05)

Despesa com locomoção cresce no orçamento familiar e agora perde só para habitação. Mudança acontece em período de aumento da informalidade no mercado de trabalho e variação nos custos com ônibus e gasolina

Composição dos gastos familiares com transporte em 2018

20% do orçamento total



POF (Pesquisa Orçamentária Familiar Brasileira)
2017-2018. IBGE

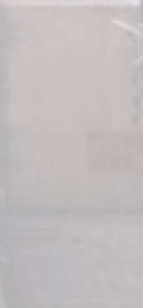
NEXO

Mapa das desigualdades 2021

“Desigualdômetro”: diferença entre o maior e o menor resultado por bairro

Paradas BH Desigualdômetro: **319,5x**

Número de pontos de ônibus a cada 1.000 habitantes, por bairro em Belo Horizonte.



Tempo Deslocamento Transporte Público

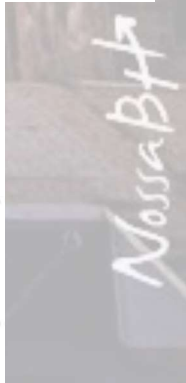
Média do tempo de deslocamento do território do bairro até o estabelecimento de saúde de alta complexidade mais próximo, em horário de pico, por bairro em Belo Horizonte.

Desigualdômetro: **14,3x**

Paradas Baixa Frequência em Dia

Útil BH Desigualdômetro: **31,2x**

Proporção de pontos de ônibus com menos de um ônibus a cada 15 minutos em relação ao total de pontos de ônibus de cada bairro em Belo Horizonte.



Paradas Baixa Frequência em Domingos e Feriados BH

Desigualdômetro: **6x**

Proporção de pontos de ônibus com menos de um ônibus a cada 15 minutos em relação ao total de pontos de ônibus de cada bairro em Belo Horizonte.

MOBILIDADE

“Os resultados observados nos mapas confirmam a hipótese de que a mobilidade parece contribuir para a desigualdade espacial, com **baixos mais periféricos e de menor renda, com menos infraestrutura** (calçadas e paradas de ônibus), **menor acesso a transporte público** com serviço frequente e **maior tempo de deslocamento** a equipamentos de saúde de alta complexidade. Em recorte do serviço aos domingos e feriados, o pouco acesso a serviços frequentes se mostra ainda mais perverso”.

Mas como se estruturam
os **serviços e o poder** no

Transporte Público

em BH ?

ÔNIBUS(municipal)



O QUE É?



- O principal sistema de transporte coletivo da cidade. Até 1982 cada linha tinha sua própria tarifa. Com a criação da Câmara de Compensação Tarifária (CCT) foi possível unificar as tarifas, fazendo com que as linhas de maior lucro compensassem as que dão prejuízo. A CCT possibilitou um maior controle do poder público sobre o financiamento dos ônibus, com uma planilha de custos que também regulava a oferta de veículos. Em 1997, na tentativa de se dar mais transparência ao sistema, foi feita a primeira licitação pública, no Brasil, para o transporte por ônibus. Em 2008, entrou em vigor o sistema atual: uma nova licitação foi feita e vencida por quatro grandes consórcios e a CCT foi extinta: o poder público, portanto, perdeu controle sobre o dinheiro que passa pelo sistema, que agora é gerido exclusivamente pelas empresas.
- No atual sistema existem quatro consórcios: Pampulha, BH Leste, Dez, Dom Pedro II. Eles não competem entre si: cada um roda em uma parte da cidade e o centro é compartilhado. A tarifa e a estética são padronizadas.
- A BHTRANS fiscaliza o sistema. Em teoria, é ela que decide quais linhas devem existir e certifica a manutenção do "padrão de qualidade". Na prática, são as empresas que o fazem.
- O contrato prevê que as empresas sejam remuneradas pelo passageiro transportado, sem considerar outras formas de pagamento.

QUAIS OS PROBLEMAS?



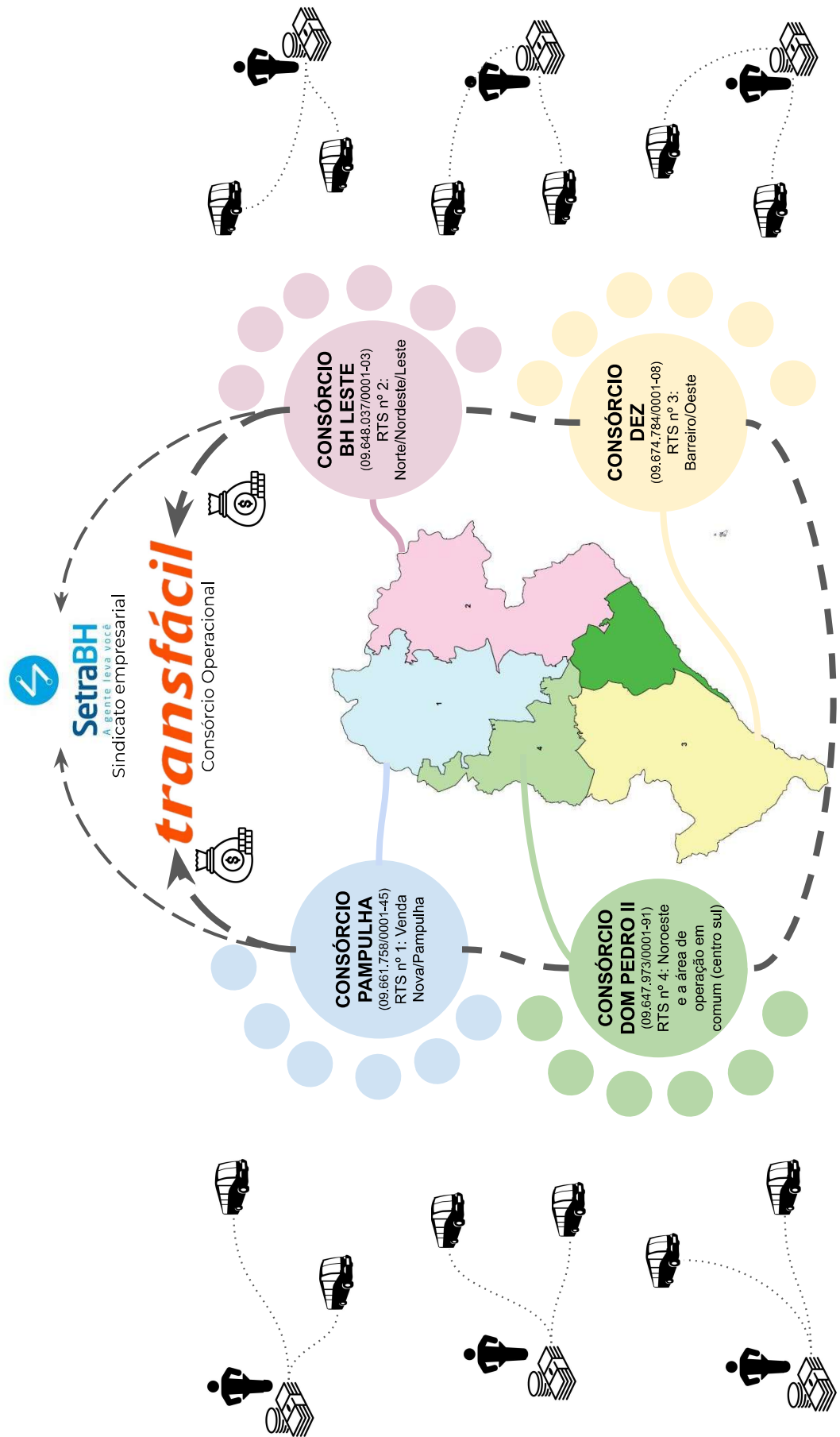
- Falta transparência: as contas das empresas são fechadas ao público: não dá para saber quanto elas gastam e ganham, e com o fim da CCT, nem a prefeitura sabe ao certo quanto dinheiro passa pelas empresas. Assim, não se sabe se elas estão, de fato, no prejuízo! Mas esse é o argumento que as empresas usam para aumentar a tarifa!

- Hoje em dia, 98% do dinheiro das empresas vem diretamente da tarifa paga: isso as incentiva a transportar cada vez mais gente em cada vez menos ônibus, para lucrar mais. É por isso que os ônibus têm diminuído nas ruas, com menos viagens, menos horários, menos frequência.
- Falta investimento público: quem usa o ônibus é, em geral, a parcela mais pobre da população - o sistema de transporte de BH, portanto, é financiado por quem tem menos dinheiro! Sem subsídios, não se barateia a tarifa do ônibus, mas um transporte público de qualidade é melhor para todos, inclusive para quem não o utiliza.
- Não há participação popular: quem melhor do que as pessoas para dizer onde faltam linhas de ônibus, onde precisa-se de mais horários e viagens? A população belorizontina, porém, não participa de nenhum desses processos: os comitês que existem hoje são apenas consultivos e mal organizados. Na prática, quem decide são as empresas.

VOCE SABIA?



- O atual contrato com as empresas de ônibus vai durar até 2028! Sua lógica de funcionamento incentiva a redução da oferta de ônibus: de 2012 para 2014 houve redução de 185 para 175 milhões de km rodados. Isso significa menos viagens e menos linhas: de maio de 2014 a maio de 2015 os ônibus em circulação caíram de 3280 para 2981.
- O contrato prevê um lucro para as empresas de 8,95%, com reajustes anuais na tarifa. Mas não há controle público das despesas e receitas e, portanto, do lucro. Quem informa ao poder público, periodicamente, é o próprio SETRA-BH, sindicato que representa as empresas. Em 2015, pressionando por mais um aumento, o SETRA disse que estava no prejuízo, e pediu aumento tarifário. Alguém tinha dúvidas?



Qual o valor das tarifas de ônibus mais populares em cada capital?*

Estado	Capital	Valor atual da tarifa mais popular (R\$)
DF	Brasília	5,50
RS	Porto Alegre	4,80
MG	Belo Horizonte	4,50
PR	Curitiba	4,50
RR	Boa Vista	4,50
[...]		
AL	Maceió	3,35

Fonte: Levantamento do g1

No ranking dos preços de passagens de ônibus, BH aparece entre as tarifas mais caras do país

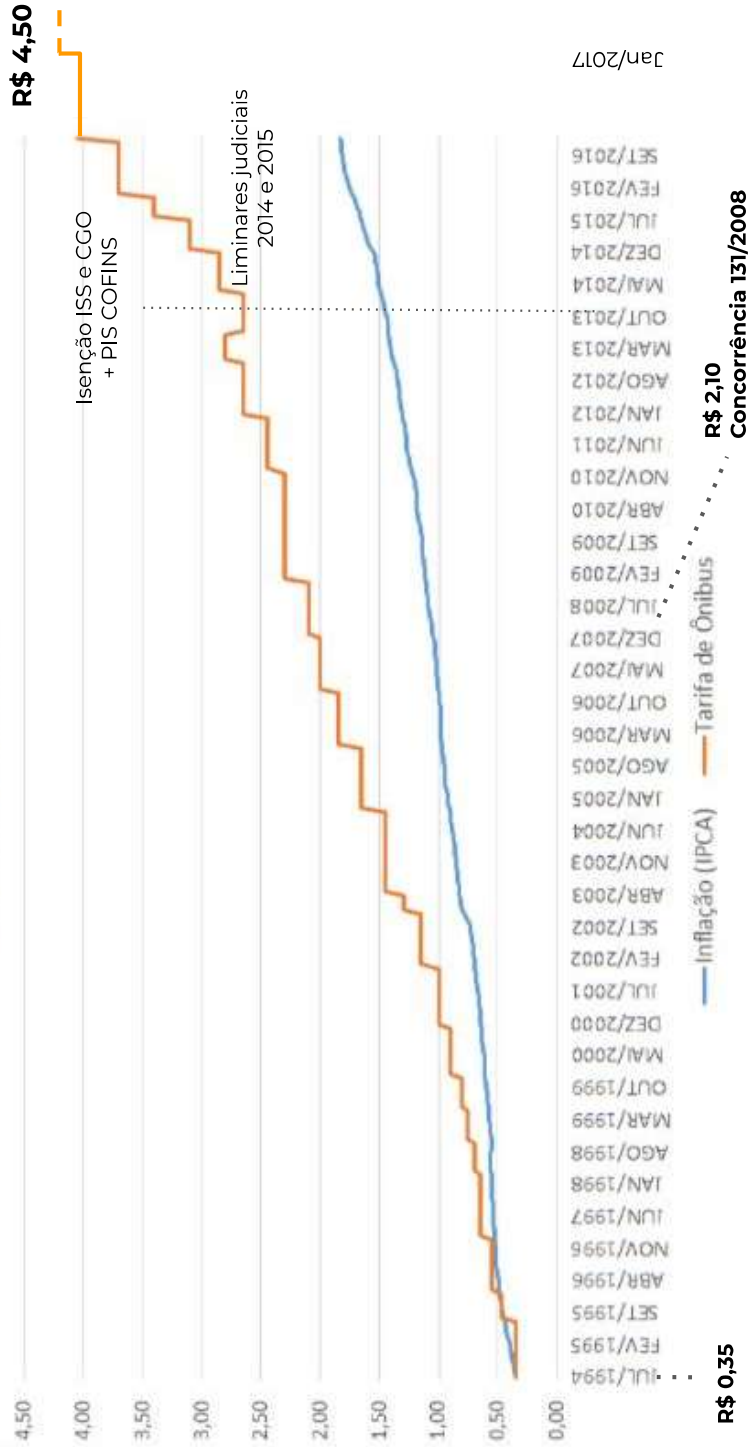
Último reajuste aconteceu em dezembro de 2018, um dia depois do Natal, e tornou Belo Horizonte a capital com tarifa mais cara do Brasil na época. Agora, empresas de ônibus pedem novo aumento da passagem.

Por **Cristina Moreno de Castro, g1 Minas** — Belo Horizonte
23/11/2021 13h53 · Atualizado há 2 meses

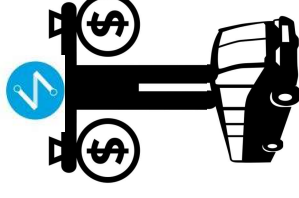


Evolução da Tarifa de Ônibus em Belo Horizonte/MG e da Inflação

(Jul/1994 a Jan/2017)



SetraBH
A Gente leva você



Em tese, para calcular a tarifa, divide-se o custo total do sistema pelo número médio de passageiros que o utilizam. Mas, em BH não é assim. Temos uma **fórmula paramétrica**, que reajusta a tarifa todo ano baseada em alguns índices, como a inflação do custo de mão de obra e de veículos, **sem calcular os custos, reais ou ideais**.

Ou seja, **pelo contrato, todo ano tem aumento**.

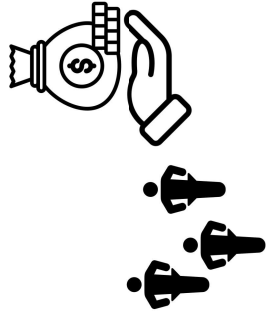
MAS DE QUANTO \$ ESTAMOS FALANDO?

O contrato de **2008** de concessão por **20 anos** previa um valor de **R\$ 16.310.426.293,74**.

Até o momento, as empresas já auferiram **R\$ 12.641.603.389,09** de tarifas

+ R\$ 331.955.237,20 não tarifárias

A receita tarifária é o que sustenta de fato os serviços, ou seja, a **população paga integralmente os custos e lucros do transporte**.



Ano	Receitas Tarifárias (Valor nominal)
2008	R\$ 102.952.632,39
2009	R\$ 876.591.589,23
2010	R\$ 877.118.765,54
2011	R\$ 943.221.468,97
2012	R\$ 1.008.175.541,94
2013	R\$ 1.004.633.737,91
2014	R\$ 985.523.404,48
2015	R\$ 1.057.702.059,70
2016	R\$ 1.123.832.390,50
2017	R\$ 1.105.662.566,92
2018	R\$ 1.087.357.870,30
2019	R\$ 1.121.730.030,19
2020	R\$ 616.888.086,19
2021	R\$ 671.158.885,94
2022*	R\$ 59.054.358,89
Nota(*): até jan/2022	



Ano	Receitas Não-Tarifárias (Valor Nominal)
2008	R\$ 1.369.034,10
2009	R\$ 15.937.972,78
2010	R\$ 23.291.261,51
2011	R\$ 25.675.105,66
2012	R\$ 29.416.442,22
2013	R\$ 32.097.174,06
2014	R\$ 30.482.104,65
2015	R\$ 31.761.171,33
2016	R\$ 26.649.884,99
2017	R\$ 27.958.738,48
2018	R\$ 27.957.488,36
2019	R\$ 29.418.498,93
2020	R\$ 25.401.197,65
2021*	R\$ 4.539.117,48
Nota(*): Até maio/2021	

Sistema de Mídia Bus, taxa de carga a bordo, créditos vencidos e não revalidados, venda de cartões, taxas de prestação de serviços ao suplementar e à CBTU, multas contratuais referentes à comercialização de vale-transporte (Deveriam ser destinados à modicidade tarifária nas revisões quadrienais)

TUDO O SERVIÇO E SEUS RECURSOS SÃO ADMINISTRADOS PELAS EMPRESAS SEM CONTROLE PÚBLICO/SOCIAL

SUPLEMENTAR



O QUE É?

- O transporte suplementar são os micro-ônibus amarelos que circulam pela cidade.
- São 300 veículos que foram autorizados a operar em BH no ano de 2001.
- A autorização foi o desfecho do caso dos “perueiros”: um transporte irregular feito por kombis e vans, que atuava nas brechas do serviço oficial de ônibus, buscando passageiros em rotas e horários de grande demanda.
- A presença dos perueiros mostrava que o busão não era de qualidade e nem capaz de atender toda a demanda. Mas a resposta da PBH e dos empresários foi propaganda e repressão nas ruas.

QUAIS OS PROBLEMAS?

- Apesar dos perueiros pedirem 1.000 permissões de operação, a PBH concedeu apenas 300, e nenhuma estrutura de apoio.
- A ideia do Suplementar é que ele complemente os itinerários do ônibus, oferecendo novas opções de deslocamento. Mas, na

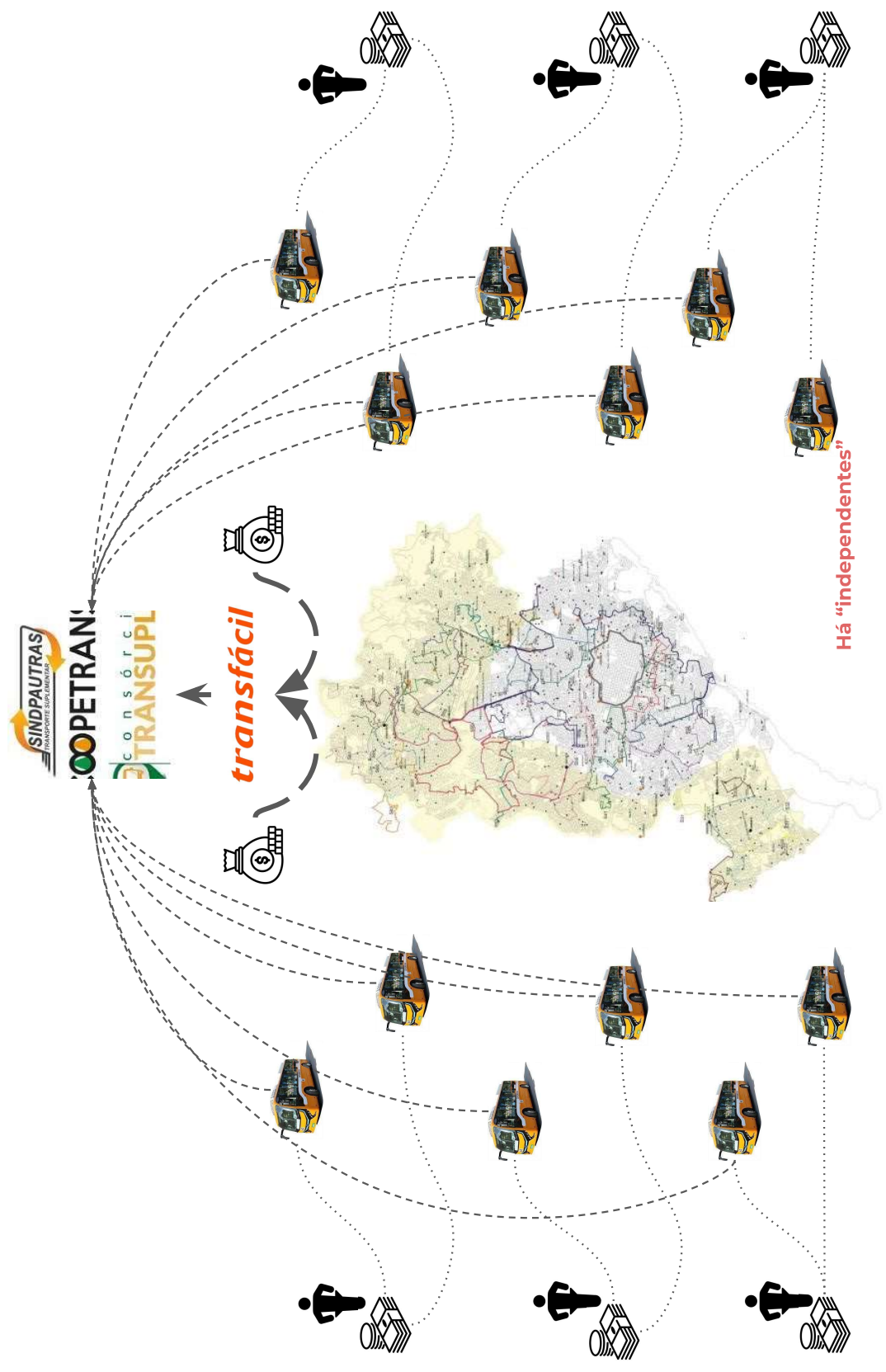
prática, os suplementares sofrem concorrência com os ônibus, e perdem passageiros.

- As condições de trabalho e a falta de apoio fez com que os permissionários tivessem que trabalhar muitas horas seguidas e em condições precárias para dar conta de fazer o serviço dar retorno. Dessa maneira, pelo menos 16 permissionários desistiram de sua licença nos últimos anos.

VOCE SABIA?



- O Suplementar funciona por permissão, em que só pessoas físicas podem participar.
- A permissão dos suplementares venceu em 2011 e foi prorrogada até 2015, mas só em 2016 uma nova licitação foi lançada.
- Mesmo com a situação da mobilidade tendo piorado nos últimos 15 anos, a PBH propôs o mesmo número de permissões de 2001: apenas 300 veículos.



Há "independentes"