# CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

# Relatório final da Comissão Especial de Estudo dos Contratos de Ônibus

# Requerimento nº 16/2025

**Presidenta:** Ver.ª Fernanda Pereira Altoé (NOVO)

**Relator:** Ver. Pedro Rousseff (PT)

**Demais Membros:** Ver. Helton Jr. (PSD), Ver. Pablo Almeida (PL), Ver. Rudson Paixão (SD)

**Suplentes:** Ver. Braulio Lara (NOVO), Ver. Cláudio do Mundo Novo (PL), Ver. Helinho da Farmácia (PSD), Ver.ª Luiza Dulci (PT) e Ver. Wagner Ferreira (REDE)

BELO HORIZONTE

NOVEMBRO DE 2026

PROTOCOLIZADO CONFORME
PORTARIA Nº 21.362 / 2024
Data: 13 / 11 / 26
Hora: 16 : 33

# CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

## SUMÁRIO


**I. PREÂMBULO: O DIREITO CONSTITUCIONAL AO TRANSPORTE....3**
**II. INTRODUÇÃO E ANTECEDENTES....6**
II.A. O HISTÓRICO DE FISCALIZAÇÃO DA CÂMARA....6
II.B. OS INDÍCIOS DE CARTEL NA CONCORRÊNCIA DE 2008....7
II.C. O REAJUSTE DE 2025 E A FINALIDADE DESTA COMISSÃO....8
**III. CONSTITUIÇÃO E PLANO DE TRABALHO....10**
III.A. ORIGEM E COMPOSIÇÃO....10
III.B. PLANO APROVADO E MEIOS DE ATUAÇÃO....11
**IV. TRABALHOS REALIZADOS....13**
IV. A. FONTES E CRITÉRIOS DE ANÁLISE....13
IV. B. BALANÇO DAS REUNIÕES....13
IV.C. AUDIÊNCIAS E CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS....14
IV.D. VISITAS TÉCNICAS....15
IV.E. PEDIDOS DE INFORMAÇÃO....15
**V. ANÁLISE DOS DEBATES E DAS RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE INFORMAÇÃO....16**
V.A. PREPARAÇÃO DA CONCESSÃO E CAPACIDADE DE GESTÃO....16
V.B. TARIFA E MODELO DE REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES....18
V.C. AUDITORIAS E APURAÇÃO DO EQUILÍBRIO....20
V.D. SEGUROS E EFETIVIDADE DAS PENALIDADES....22
V.E. PUBLICIDADE E DEMAIS RECEITAS ACESSÓRIAS....24
V.F. MOVIMENTAÇÃO DO FUNDO GARANTIDOR....27
V.G. COMPOSIÇÃO DOS CONSÓRCIOS E COMPROVAÇÃO DOS CUSTOS....29
V.H. ACESSIBILIDADE. INFRAESTRUTURA E SENSAÇÃO DE SEGURANÇA....30
V.H.1. ACESSIBILIDADE....30
V.H.2. SENSAÇÃO DE SEGURANÇA E ABRIGOS....31
V. I. DINHEIRO E NOVOS MEIOS DE PAGAMENTO....32
V.J . DADOS E GOVERNANÇA....33
V.K. TRANSPORTE SUPLEMENTAR E CONDIÇÕES DE TRABALHO....34
V.L. INTEGRAÇÃO COM A REGIÃO METROPOLITANA E O METRÔ....36
V.M. FUNDO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA....37
V.N. SEGREGAÇÃO DE SERVIÇOS DURANTE A NOVA CONCORRÊNCIA....38
V.O. SUSTENTABILIDADE E ELETRIFICAÇÃO DA FROTA....41
**VI.RECOMENDAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS....43**
**VII. CONCLUSÃO....47**
**ANEXO I – HISTÓRICO DAS REUNIÕES....49**

**ANEXO II – RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE INFORMAÇÃO..... 54**

## I. PREÂMBULO: O DIREITO CONSTITUCIONAL AO TRANSPORTE

**1.** A Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, incluiu expressamente o transporte no rol dos direitos sociais previstos no art. 6º da CRFB/1988[1]. Esse reconhecimento reforça o dever do Poder Público de promover condições efetivas de mobilidade e de reduzir as desigualdades de acesso à cidade. O art. 30, inciso V, da Constituição atribui aos municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte coletivo de interesse local e reconhece seu caráter essencial[2].

**2.** O transporte permite o acesso ao trabalho, à educação, aos serviços de saúde, à cultura, ao lazer e à convivência familiar e comunitária. Como observam Cidade e Leão Júnior , sua condição de direito fundamental relaciona-se também à realização dos demais direitos sociais[3]. **As dificuldades de deslocamento repercutem sobre essas dimensões da cidadania e limitam as oportunidades disponíveis à população**.

**3.** A definição do valor da passagem deve ser examinada nesse contexto constitucional. A existência de linhas e veículos precisa ser acompanhada de condições econômicas que permitam sua utilização. Quando o deslocamento absorve parcela relevante da renda, a tarifa torna-se uma barreira ao exercício do direito ao transporte e ao acesso aos demais direitos que dele dependem.

**4.** Uma pessoa que não receba vale-transporte ou outro benefício e precise custear duas passagens por dia, durante 22 dias de trabalho no mês, realiza 44 viagens mensais. À tarifa predominante de R$ 6,25 vigente em Belo Horizonte em 2026, o desembolso é de R$ 275,00 mensais, apenas para a ida e a volta. Essa situação pode alcançar trabalhadores autônomos,

---

[1] Na íntegra: *"Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o **transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição"*.

[2] Na íntegra: *"Art. 30. Compete aos Municípios: [...] V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial"*.

[3] CIDADE, Roberto Berttoni; LEÃO JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. **O direito ao transporte como direito fundamental social**. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade, Brasília, v. 2, n. 1, p. 196–216, jan./jun. 2016, pp. 199-200.

profissionais liberais, microempreendedores individuais e outras pessoas que suportam diretamente o custo integral do serviço.

**5.** Como comparação ilustrativa, o gasto corresponde a 8,17% do rendimento médio mensal real de todas as fontes da população residente com rendimento, estimado pelo IBGE em R$ 3.367 para 2025[4]. Em relação ao salário mínimo nacional de 2026, de R$ 1.621,00, alcança 16,96%, praticamente um sexto de seu valor.

**6.** Esses valores evidenciam o peso do transporte sobre o orçamento de quem depende do serviço e paga integralmente por sua utilização. Para as pessoas de menor renda, as passagens concorrem com despesas essenciais, como alimentação, moradia e medicamentos. A restrição econômica à mobilidade compromete a efetividade do direito constitucional e contribui para reproduzir desigualdades no acesso às oportunidades e aos equipamentos públicos.

**7.** Por essa razão, **a ampliação do acesso deve orientar a política municipal de transporte**. Entre as medidas a aprofundar está a tarifa zero, inclusive para além dos finais de semana, com definição das fontes de financiamento e preparação da oferta para atender a demanda. A redução da barreira tarifária deve ser acompanhada de regularidade, segurança e qualidade no serviço.

**8.** É digno de nota que Belo Horizonte iniciou uma experiência nessa direção com o Decreto nº 19.404, de 11 de dezembro de 2025, que instituiu o Programa Catraca Livre no transporte coletivo convencional e suplementar. Em funcionamento desde 14 de dezembro de 2025, o programa assegura gratuidade aos domingos e feriados. Ademais, o tema também integra a agenda federal. Em 2026, o Poder Executivo apresentou a Proposta de Emenda à Constituição nº 18, voltada à destinação de parcela dos recursos de emendas parlamentares ao custeio da gratuidade do transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano. A iniciativa amplia o debate sobre a participação dos diferentes entes federativos no financiamento do acesso ao transporte.

---

[4] Cf. https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/46579-rendimento-medio-da-populacao-brasileira-atinge-r-3-367-em-2025

**9.** Conhecer os custos efetivos, dar transparência à arrecadação, fiscalizar a operação e discutir alternativas de financiamento são tarefas relacionadas à concretização desse direito. É sob essa orientação que se examinam os contratos atuais e se apresentam as recomendações para a futura concessão.

# II. INTRODUÇÃO E ANTECEDENTES

## II.A. O HISTÓRICO DE FISCALIZAÇÃO DA CÂMARA

**10.** A comissão constitui mais uma iniciativa desta Casa para examinar os problemas do transporte coletivo da capital. Sua criação insere-se em um histórico de investigações parlamentares, denúncias de descumprimento contratual e insatisfação com o preço das passagens e a qualidade dos serviços.

**11.** Como é cediço por esta Comissão, os serviços de transporte coletivo convencional são objeto de quatro contratos de concessão decorrentes da Concorrência Pública nº 131/2008, celebrados com os consórcios Pampulha, BH Leste, Dez e Dom Pedro II. O procedimento licitatório e a execução desses contratos foram submetidos a questionamentos e investigações ao longo dos anos.

**12.** Na legislatura anterior, destacaram-se duas Comissões Parlamentares de Inquérito. A CPI da BHTrans, constituída em 2021 a partir do Requerimento nº 145/2021, teve por objeto "*[a]purar a omissão da BHTrans - Empresa de Transportes e Transito de Belo Horizonte - frente ao desrespeito constante das normas de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município, pelas concessionárias responsáveis*". Foi presidida pelo vereador Gabriel Azevedo e teve como relator o vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

**13.** O relatório final daquela CPI apontou a redução da frota e de viagens, o não pagamento de multas administrativas e os efeitos econômicos da retirada de agentes de bordo. Também questionou o tratamento de créditos vencidos e de receitas publicitárias e criticou a transferência da gestão econômica e financeira aos operadores, com perda da capacidade pública de aferir custos, arrecadação e remuneração[5]. Esses achados descrevem a situação examinada em 2021 e constituem antecedentes para avaliar as mudanças posteriores.

**14.** Entre os dados então reunidos, a CPI registrou frota de 3.048 veículos no início da concessão e informações do SetraBH sobre 2.853 veículos em condições ordinárias e 2.396 na

[5] Cf. o Relatório Final da CPI da BHTrans.

pandemia. Na comparação entre março de 2020 e agosto de 2021, registrou redução de 9,23% dos passageiros e de 21,14% das viagens realizadas.

**15.** No capítulo sobre agentes de bordo, a CPI reproduziu estimativa do Movimento Tarifa Zero de R$ 202.898.597,50, atualizada em dezembro de 2019 e relativa aos dois anos anteriores àquela estimativa. Nos capítulos sobre receitas não tarifárias, registrou R$ 126.383.602,00 em créditos vencidos e R$ 72.881.082,00 em receitas de Mídia Ônibus, a partir de dados apresentados ao Requerimento de Comissão nº 1.086/2021[6].

**16.** Em 2023, foi instalada a CPI dos Ônibus sem Qualidade, originada do Requerimento nº 873/2023, presidida pelo vereador Jorge Santos e relatada pela vereadora Loíde Gonçalves. Seu objeto compreendia denúncias de descumprimento contratual e má qualidade dos serviços prestados pela TransOeste, na região do Barreiro, e pela Viação Torres, integrante do Consórcio BH Leste, além da possível omissão municipal no dever de fiscalização. A sucessão dessas iniciativas demonstra a permanência do tema na agenda de controle do Legislativo.

## II.B. OS INDÍCIOS DE CARTEL NA CONCORRÊNCIA DE 2008

**17.** Os elementos encaminhados pela CPI da BHTrans foram examinados pela Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, no Procedimento Preparatório nº 08700.006565/2021-58. A Nota Técnica nº 26/2022/CGAA9/SGA2/SG/CADE identificou indícios robustos de prévia comunicação entre concorrentes e de formação de cartel na Concorrência Pública nº 131/2008.

**18.** Entre os elementos destacados estavam vínculos societários e familiares entre concorrentes, semelhanças de formatação e de erros em documentos, autenticações sequenciais e arquivos de empresas distintas salvos pela mesma pessoa. A análise considerou o conjunto suficiente para ensejar apuração da conduta, mas concluiu pela prescrição da pretensão sancionatória.

**19.** Em despacho de 24 de novembro de 2022, a Superintendência-Geral acolheu a nota técnica, determinou o arquivamento e o encaminhamento dos autos ao Ministério Público de

[6] Cabe notar que esses são valores e qualificações constantes do relatório de 2021, com períodos e naturezas próprios, que não correspondem a uma apuração financeira atual desta comissão.

Minas Gerais e à Procuradoria-Geral do Município. O fundamento foi a prescrição da pretensão sancionatória administrativa. Esse antecedente justifica atenção às condições de competição da próxima licitação e ao acesso dos órgãos de controle às informações do certame.

### II.C. O REAJUSTE DE 2025 E A FINALIDADE DESTA COMISSÃO

**20.** Em 1º de janeiro de 2025, a tarifa predominante dos ônibus convencionais passou de R$ 5,25 para R$ 5,75[7]. Ao anunciar o reajuste, a Prefeitura informou que a previsão orçamentária de remuneração complementar às operadoras era de R$ 518,2 milhões, condicionada ao cumprimento das exigências legais. Segundo os cálculos divulgados pelo Executivo, sem essa complementação a tarifa predominante alcançaria R$ 9,40.

**21.** O aumento cobrado dos passageiros, acompanhado da previsão de aportes públicos expressivos, reforçou a necessidade de compreender os custos e sua relação com o atendimento. O Requerimento nº 16/2025 respondeu a esse contexto ao reunir o exame do aumento tarifário e o estudo dos elementos centrais do contrato a ser licitado em 2028. É o que se apreende, inclusive, da sua justificativa. Veja-se:

> O atual modelo de concessão do transporte coletivo de passageiros por ônibus em Belo Horizonte não tem respondido à demanda dos usuários, seja pela baixa qualidade dos serviços prestados ou pelo elevado custo das tarifas. O desafio que se apresenta é buscar um novo modelo que ofereça transporte público de qualidade e custo acessível aos belo-horizontinos, além de atender às exigências de uma cidade sustentável com menor emissão de gases de efeito estufa. A Comissão Especial de Estudo que ora se propõe tem como objetivo ser fórum de discussão para essas pautas, atendendo a demanda por um novo modelo de concessão na capital (Req. 16/2025, fl. 1).

**22.** Durante os trabalhos, ocorreu novo reajuste: em 1º de janeiro de 2026, a tarifa predominante passou de R$ 5,75 para R$ 6,25[8]. A sucessão dos aumentos reforçou a

---

[7] Cf. BAZANI, Adamo. Tarifas de ônibus de Belo Horizonte sobem a partir de 1º de janeiro de 2025. **Diário do Transporte**, [S. l.], 27 dez. 2024. Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2024/12/27/tarifas-de-onibus-de-belo-horizonte-sobem-a-partir-de-1o-de-janeiro-de-2025/. Acesso em: 5 nov. 2026. diariodotransporte.com.br

[8] Cf. BH: passagem de ônibus já está R$ 0,50 mais cara e passa a custar R$ 6,25 a partir desta quinta (1). **O Tempo**, [S. l.], 1 jan. 2026. Disponível em:

importância de discutir financiamento, informação sobre os custos, fiscalização e acesso econômico. A comissão procurou relacionar o diagnóstico do sistema vigente às escolhas que deverão orientar sua organização futura.

https://www.otempo.com.br/cidades/2026/1/1/bh-passagem-de-onibus-ja-esta-r-0-50-mais-cara-e-passa-a-custar-r-6-25-a-partir-desta-quinta-1. Acesso em: 5 nov. 2026.

# III. CONSTITUIÇÃO E PLANO DE TRABALHO

## III.A. ORIGEM E COMPOSIÇÃO

**23.** O Requerimento nº 16/2025, datado de 5 de fevereiro de 2025, propôs a constituição da comissão para "promover estudos relativos, especificamente, ao aumento da tarifa do transporte coletivo de passageiros por ônibus e aos elementos centrais relacionados ao contrato de concessão dos serviços de transporte coletivo por ônibus, a ser licitado pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte em 2028". A proposição teve como fundamento os arts. 56, III, e 136, V, do Regimento Interno desta Câmara Municipal, que prevê a possibilidade de "estudar matéria não consubstanciada em proposição, desde que não seja de competência de comissão permanente", uma vez que o requerimento seja aprovado pelo Plenário da Casa.

**24.** Subscreveram a iniciativa Bruno Miranda, Diego Sanches, Dr. Bruno Pedralva, Edmar Branco, Helton Junior, Juninho Los Hermanos, Lucas Ganem, Osvaldo Lopes, Pablo Almeida, Pedro Patrus, Pedro Rousseff, Rudson Paixão, Sargento Jalyson, Tileléo, Wagner Ferreira e Wanderley Porto.

**25.** Aprovado o requerimento na Sessão Plenária de 14 de fevereiro de 2025, o ato de designação dos membros foi publicado em 24 de fevereiro de 2025 estabeleceu a composição inicial a seguir. Na primeira reunião, em 28 de fevereiro de 2025, foram eleitos por unanimidade a vereadora Fernanda Pereira Altoé para a presidência e o vereador Pedro Rousseff para a relatoria.

| TITULARES | SUPLENTES |
|---|---|
| Pablo Almeida | Cláudio do Mundo Novo |
| Rudson Paixão | Wagner Ferreira |
| Helton Junior | Helinho da Farmácia |

| TITULARES | SUPLENTES |
|---|---|
| Pedro Rousseff | Luiza Dulci |
| Fernanda Pereira Altoé | Braulio Lara |

**26.** Foram fixadas reuniões ordinárias nas duas últimas terças-feiras de cada mês, às 15 horas, no Plenário Helvécio Arantes.

**III.B. PLANO APROVADO E MEIOS DE ATUAÇÃO**

**27.** Na segunda reunião, em 25 de março de 2025, foi aprovado o plano apresentado pelo relator por meio do Requerimento de Comissão nº 970/2025, com os acréscimos sugeridos pelo vereador Helton Junior. Foram previstos pedidos de informação, visitas técnicas, audiências públicas e contribuições de gestores, operadores, trabalhadores, usuários, universidades e organizações da sociedade civil.

**28.** Os pilares definidos foram qualidade, transparência e governança, sustentabilidade e inovação. Os complementos reforçaram a análise expressa do aumento tarifário e acrescentaram a modicidade ou, verificada a possibilidade, a tarifa zero. Também previram a utilização do conhecimento de consultores, procuradores e demais servidores efetivos da Câmara, com recurso a parcerias externas para matérias sem conhecimento técnico disponível na Casa.

**29.** Outro acréscimo foi o aproveitamento dos documentos da CPI da BHTrans, da CPI do Transporte Público e de outros trabalhos legislativos sobre mobilidade, tarifas, licitação e concessão. Na terceira reunião, foram aprovados os Requerimentos nº 1.426 e 1.428/2025, relativos ao assessoramento técnico e jurídico e à solicitação desse acervo. O relatório da CPI da BHTrans e as comunicações institucionais sobre as duas CPIs fundamentam os antecedentes aqui apresentados.

**30.** O resultado proposto pelo plano é um relatório com diretrizes para a concessão e recomendações sobre política municipal de mobilidade, requisitos mínimos e eventuais proposições legislativas. Os capítulos seguintes articulam esse objetivo às contribuições e respostas examinadas.

# IV. TRABALHOS REALIZADOS

## IV. A. FONTES E CRITÉRIOS DE ANÁLISE

**31.** Para confecção deste relatório final, foram examinados, primordialmente, as respostas aos 12 pedidos de informação identificados no Anexo II, bem como as atas das reuniões em que ocorreram audiências públicas.

**32.** É digno de nota que todas as manifestações em audiência são atribuídas a seus autores. As informações prestadas pelo Executivo e pelas entidades privadas são consideradas com seus períodos, escopos e documentos de suporte. A presença de um ofício não demonstra, isoladamente, que todos os quesitos tenham sido respondidos ou que cada anexo mencionado esteja efetivamente disponível. Sempre que fonte externa for necessária, será devidamente citada.

## IV. B. BALANÇO DAS REUNIÕES

**33.** A sequência documental abrange 28 de fevereiro de 2025 a 27 de outubro de 2026. Dos 38 registros numerados, 24 correspondem a reuniões realizadas e 14 a reuniões não realizadas. O Anexo I individualiza as datas e os principais assuntos.

| Período | Realizadas | Não realizadas | Registros |
|---|---|---|---|
| 2025 | 18 | 3 | 21 |
| 2026 | 6 | 11 | 17 |
| Total | 24 | 14 | 38 |

## IV.C. AUDIÊNCIAS E CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

**34.** Em 22 de abril de 2025, a comissão ouviu o secretário municipal de Mobilidade Urbana, Guilherme Willer Santos e Campos, e o superintendente Rafael Murta Resende. Foram discutidos remuneração, equilíbrio contratual, auditorias, fiscalização, receitas acessórias, frota e futura concessão. Roberto Andrés e Juliano Costa também apresentaram contribuições.

**35.** Em 27 de maio, André Veloso, do Movimento Tarifa Zero, Vinícius Venades, do Conselho Municipal de Juventude, e o urbanista Roberto Andrés abordaram financiamento, controle social, acessibilidade, concentração empresarial e organização da concessão. As contribuições relacionaram o preço pago pelo passageiro ao modelo de custeio e ao acesso às oportunidades urbanas.

**36.** Em 17 de junho, Mateus Moreira e Cheila dos Santos, da Houer Consultoria e Concessões, e Anna Carolina Masseo de Andrade e Célia Macieira, do SetraBH, trataram de bilhetagem, custos e frota. A delimitação do serviço da Houer à verificação de receitas foi especialmente relevante para avaliar a suficiência das informações sobre equilíbrio.

**37.** O suplementar foi objeto de duas escutas. Em 24 de junho, participou Júlio César Guimarães, presidente do Sindpautras. Em 22 de julho, foram ouvidos Jaesilaine Medina Rodrigues, presidenta do Consórcio Transuple, e Antônio Gomes Lisboa Neto, seu procurador. Foram relatadas dificuldades de remuneração, investimento, operação e relacionamento com o poder público. As representações do sindicato e do consórcio foram tratadas como institucionalmente distintas.

**38.** Em 29 de julho, Marco Antônio de Rezende Teixeira, Ricardo Mendanha Ladeira e Murilo de Campos Valadares apresentaram avaliações dos modelos de 1998 e 2008 e alternativas para a próxima concessão. Em 23 de setembro, participaram representantes dos quatro consórcios convencionais, do SetraBH e da Transfácil. As posições divergiram sobre integração ou separação das atividades, pagamento por quilometragem e responsabilidades de gestão.

**39.** Em 21 de outubro e 18 de novembro, as contribuições de Guilherme Leiva, Felipe Mariz Coutinho, Rui Melo e Francisco de Assis Maciel, da Associação dos Usuários do Transporte Coletivo de Belo Horizonte e Região, aprofundaram governança, política tarifária e qualidade

percebida. Em 25 de novembro, Cristina Lopez, Túlio Silveira e Guilherme Leiva discutiram dados e a experiência de Madri.

**40.** Em 19 de maio de 2026, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, pesquisador do Ipea, e Guilherme Leiva apresentaram contribuições sobre economia e regulação, acompanhadas dos materiais relacionados nas referências. A audiência ocorreu após duas tentativas não realizadas por falta de quórum, em fevereiro e março.

**41.** Em 28 de julho de 2026, participaram Júlio Freitas e Letícia Torres, da Metrô BH, Pedro Calixto Alves de Lima, da Seinfra, Frederico Augusto da Silva, da Sumob, e Júnior José da Silva, do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade. Foram discutidas integração física e tarifária, compensação financeira e coordenação das redes.

### IV.D. VISITAS TÉCNICAS

**42.** No decorrer dos trabalhos, foram aprovadas visitas técnicas à Viação Jardins, à São Dimas Transportes, à SM Transportes, à Auto Omnibus Floramar e à Estação São Gabriel. A programação sofreu alterações, com o cancelamento das visitas à Jardins, à Floramar e à Estação São Gabriel. Foram realizadas as visitas às sedes da São Dimas Transportes e da SM Transportes, mas não há relatório que permita descrever os resultados das vistorias. Por esse motivo, nenhuma das visitas técnicas será aproveitada no presente relatório.

### IV.E. PEDIDOS DE INFORMAÇÃO

**43.** Os 12 pedidos trataram de estudos para a concessão, revisões e auditorias, integração tarifária e metropolitana, seguros, publicidade, FGE, reequilíbrio, perícia judicial, meios de pagamento, abrigos, consorciadas e FMU. Foram localizadas respostas para todos esses pedidos no conjunto examinado. A análise de seu atendimento material está no capítulo seguinte e a identificação dos ofícios no Anexo II.

**44.** O recebimento das respostas permitiu esclarecer parte dos debates, identificar informações divergentes e delimitar providências ainda necessárias. As lacunas são especificadas por tema, sem serem convertidas automaticamente em prova de irregularidade ou de ausência da atividade administrativa correspondente.

# V. ANÁLISE DOS DEBATES E DAS RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE INFORMAÇÃO

## V.A. PREPARAÇÃO DA CONCESSÃO E CAPACIDADE DE GESTÃO

**45.** Na resposta ao Requerimento nº 971/2025, por meio do Ofício Sumob nº 231/2025, de 11 de abril, a autarquia informou que a modelagem futura era objeto de discussão permanente, mas ainda não havia estudo uniformizado ou contratação em andamento. Na ocasião, a Administração Municipal consignou que *"[o] estudo da nova modelagem está sendo debatido permanentemente nesta Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte (Sumob) para o alcance da melhor estratégia em favor do município e usuários"* e que *"[a]ssim que as discussões e debates atingirem um nível satisfatório de maturidade, a Sumob e a Prefeitura de Belo Horizonte farão a contratação do estudo de modelagem, não havendo, neste momento, licitação em andamento"*. No referido documento, a Administração relacionou, ainda as mudanças do sistema à Lei nº 11.458/2023 e aos aditivos feitos aos contratos.

**46.** Já nas audiências, o ex-Procurador Geral do Município quando da assinatura dos contratos, Dr. Marco Antônio de Rezende Teixeira, atribuiu dificuldades à execução incompleta do contrato e à falta de consequências efetivas para autuações[9]. Já o engenheiro Ricardo Mendanha Ladeira defendeu solução que evitasse a transferência integral de responsabilidades a um dos lados da relação. Pela relevância, destaque-se trecho da Ata da da 11ª Reunião:

> Ricardo Mendanha disse que no ano de 1998 houve a mudança de um modelo de permissões precárias do transporte público para um modelo centralizado, que trouxe para a PBH toda a responsabilidade pelo funcionamento do sistema de transporte viário. Afirmou que esse modelo gerou um déficit financeiro para a PBH. Mencionou que a adoção da tarifa única tem o objetivo de fazer com que as linhas curtas subsidiem as linhas grandes e que a compensação dos déficits desse sistema é realizada pelo poder público. Informou que em 2008 houve uma mudança desse sistema, de modo que as empresas de ônibus passaram a

[9] *"[Marco Antônio de Rezende Teixeira] Destacou que o outro problema do referido contrato consistiu na falta de efeitos ou consequências práticas oriundas das autuações e fiscalizações realizadas pela BHTrans. Expressou que ambos os contratos mencionados apresentavam pontos positivos e negativos e que surgiram situações que resultaram no descumprimento das cláusulas contratuais"* (Cf. Ata da 11ª Reunião).

ter maior liberdade e responsabilidade na operação do sistema de transporte público. Explicou que essa mudança gerou um desequilíbrio econômico-financeiro, de modo que o poder público não tinha condições de exigir o cumprimento do contrato por parte das empresas concessionárias, uma vez que estas não recebiam a contrapartida prometida contratualmente. Declarou que, com o início da pandemia, houve uma queda significativa do número de passageiros, o que resultou em um maior desequilíbrio econômico-financeiro. Expressou que, atualmente, com o subsídio pago pela PBH às empresas concessionárias, houve a recuperação do equilíbrio econômico-financeiro contratual, de modo que a qualidade da prestação do serviço de transporte público aumentou. Relatou a situação do transporte público no Município de Nova Lima. **Afirmou que o novo contrato de ônibus deve ser um meio termo entre os sistemas adotados em 1998 e 2008, de modo que o Estado não pode assumir todo o sistema de transporte público nem transferi-lo integralmente para a iniciativa privada. Declarou que é fundamental preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e que, por isso, é necessário encontrar financiadores do transporte público**. Destacou que aqueles que se beneficiam desse sistema, tais como os grandes empregadores e empresas privadas, devem ajudar a financiá-lo. Mencionou que uma nova licitação do transporte público não vai reduzir custos, mas vai, ao contrário, aumentá-los, tendo em vista a exigência da compra de novos ônibus. Citou as principais queixas dos usuários do transporte público e informou que a principal delas é a demora para a chegada dos veículos. Afirmou ser necessário equilibrar o tempo de viagem dos ônibus com as paradas a serem realizadas para o embarque de passageiros. Destacou que o sistema de transporte suplementar viabilizou maior capilaridade ao sistema de transporte público.

**47.** Na mesma reunião, o presidente do Sindicato de Engenheiros do Estado de Minas Gerais - Senge-MG, Murilo de Campos Valadares, propôs aquisição pública de frota com contratação de operação e manutenção[10]. Como se verá adiante, representantes da sociedade civil

[10] *"Murilo de Campos afirmou ser importante a criação de um modelo misto de pagamento das empresas concessionárias e a necessidade de focar na sua gestão. Declarou ser fundamental que o poder público compre os veículos que serão utilizados no transporte público e que realize a licitação apenas da prestação dos serviços"* (Cf. Ata da 11ª Reunião).

defenderam separar atividades para reduzir barreiras à entrada, enquanto operadores apontaram riscos de coordenação e de dispersão de responsabilidades.

**48.** Os debates indicam que a avaliação deve abranger desenho contratual, execução, alterações posteriores e capacidade institucional. As recomendações deste relatório orientam essa comparação, sem antecipar a escolha de uma arquitetura cujo custo, risco e viabilidade operacional ainda precisam ser demonstrados em estudo de modelagem.

### V.B. TARIFA E MODELO DE REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES

**49.** A acessibilidade econômica é um dos objetivos do requerimento constitutivo e do plano aprovado por esta Comissão. Como é cediço, **a redução da cobrança ao usuário depende de regras que identifiquem quem financia a diferença e quais serviços serão entregues em contrapartida**.

**50.** É digno de nota que, devido à aprovação da Lei nº 11.458, de 17 de março de 2023, o modelo de remuneração da concessão pactuado em 2008 foi alterado. Essa mudança, que está longe de ser unanimidade[11], impacta diretamente a discussão da nova licitação a ser realizada em 2028, na medida em que cada modelo gera incentivos distintos para as concessionárias.

**51.** Nesse sentido, em audiência datada de 19 de maio de 2026, o representante do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, comparou remuneração por passageiros, quilometragem e disponibilidade de frota. Segundo sua exposição, "*o modelo baseado exclusivamente na tarifa gera incentivo à superlotação e à redução da qualidade do serviço*", enquanto "*modelos remunerados por quilometragem favorecem a ampliação da oferta, mas podem provocar baixa produtividade e aumento de custos operacionais*"[12]. Para o pesquisador do Ipea, o ideal seria "*a adoção de modelos híbridos de*

---

[11] Apenas a título exemplificativo, mencione-se o posicionamento da Presidente desta Comissão, Vereadora Fernanda Pereira Altoé, que em audiência realizada em 22 de julho de 2025, "*disse que foi um equívoco a aprovação, pela CMBH, da lei que alterou o pagamento do transporte público coletivo, passando de tarifa para o pagamento por quilômetro rodado. Afirmou que essa mudança feriu tanto o edital quanto o contrato de concessão e permissão, uma vez que a lei foi aprovada sem definir claramente como seria feito o pagamento por quilômetro rodado e deixando essa definição para o Poder Executivo*" (Cf. Ata da 10a Reunião)

[12] Cf. Ata da 28a Reunião.

*remuneração, combinando indicadores de produtividade, qualidade e disponibilidade operacional"*[13].

**52.** As intervenções anteriores mostraram divergências. O ex-PGM, Marco Antônio de Rezende Teixeira criticou o pagamento por quilômetro[14], enquanto o presidente do Senge-MG, Murilo de Campos Valadares, defendeu *"a criação de um modelo misto de pagamento das empresas concessionárias e a necessidade de focar na sua gestão"*[15]. O modelo misto, qual seja, uma combinação entre a quilometragem rodada e o número de passageiros atendidos, foi uma possibilidade aventada no decorrer das atividades, como questionado pelo Vereador Helton Junior na reunião de 29 de junho de 2025[16].

**53.** Não parece ser o caso, a esta relatoria, indicar a preferência explícita por um modelo ou outro. Em primeiro lugar, pois a mudança no modelo de remuneração é recente, oferecendo uma quantidade diminuta de dados para concluir sua superioridade ou inferioridade. Ademais – e mais importante – a modelagem, como visto, se relaciona diretamente com os incentivos que a Administração Pública pretende dar às concessionárias, bem como à política pública a ser priorizada.

**54.** Exemplo disso é o caso da tarifa zero. De acordo com Giancarlo Moreira Gama, as cidades brasileiras que implementaram a tarifa zero alteram seus modelos de remuneração visando garantir sua sustentabilidade financeira. Isso fez com que grande parte destes alterasse a estrutura de remuneração das empresas, que deixou de ser remunerada por passageiro transportado para um modelo baseado na quilometragem[17].

**55.** A lógica da mudança, no caso da implantação da tarifa zero, é evidente: partindo do razoável pressuposto de que, havendo a gratuidade do transporte, o número de usuários vai

---

[13] Ibid.
[14] *"Marco Antônio de Rezende destacou que o sistema de pagamento por quilômetro rodado não é rentável"* (Cf. Ata da 11a Reunião).
[15] Ibid.
[16] Ibid.
[17] GAMA, Giancarlo Moreira. **Opções de financiamento e implementação da tarifa zero no transporte público em municípios brasileiros**: considerando os impactos nas emissões e na equidade socioeconômica e racial. Tradução de Liz Ribeiro. Oxford: Blavatnik School of Government, University of Oxford, 2025. 36 p. Disponível em: https://www.bsg.ox.ac.uk/sites/default/files/2025-11/Financing%20and%20Implementation%20Public%20Transportation%20-%20PolicyBrief_PublicationVersion_PT.pdf. Acesso em: 7 nov. 2026, p. 6.

*aumentar*, o modelo de remuneração calculado por passageiro deixa de ser atrativo para os municípios. Nesse sentido, afirma Gama:

> [...] a principal mudança que possibilitou a tarifa zero no transporte público nos municípios que a implementaram foi uma alteração nos seus contratos — independentemente de serem de concessão, prestação de serviços ou fornecimento — de remuneração por passageiro para remuneração por quilômetro operado. **Isso pode ajudar a quebrar o ciclo vicioso do aumento das tarifas e garantir que a empresa contratada seja paga com base no que opera, e não no número de passageiros**[18].

**56.** Fato é que a literatura tem demonstrado que o modelo de remuneração baseada no número de passageiros transportados encontra-se em franca exaustão. A redução do número de pessoas que se desloca por meio de transporte público – que caiu de 60% da população urbana para 28% em 2019, fato agravado pela pandemia de COVID-19 – gera um ciclo vicioso: "*para compensar a perda de passageiros, as tarifas são aumentadas, mas, à medida que o preço aumenta, a demanda cai ainda mais*"[19].

**57.** De qualquer forma, como apontado no Ofício SUMOB/SMGO-DALE nº 231/2025, de 11 de abril de 2025, a Sumob ainda não iniciou o estudo da nova modelagem. Recomenda-se, nesse sentido, que os estudos apresentem simulações de oferta, demanda, custos, remuneração e tarifa, inclusive cenários de gratuidade. Devem ser explicitados os efeitos sobre as regiões periféricas, os horários de baixa demanda e os passageiros que precisam de integração. **Ademais, cabe destacar que a qualidade do atendimento deve constituir obrigação mensurável, com consequências no pagamento e na correção das falhas.**

## V.C. AUDITORIAS E APURAÇÃO DO EQUILÍBRIO

**58.** O Ofício Sumob nº 306/2025, de 19 de maio, em resposta ao Requerimento nº 1.590/2025, diferencia fiscalização e auditoria ordinárias de revisões contratuais e tarifárias com participação de auditor independente[20]. Refere revisões e períodos históricos e informa a

---

[18] *Ibid*, p. 27.
[19] *Ibid*., p. 12.
[20] *"As auditorias periódicas atribuídas à BHTRANS estão vinculadas às fiscalizações das condições econômicas, contábeis, operacionais e tecnológicas, as quais são realizadas de forma rotineira pelo órgão*

contratação da Houer Consultoria e Concessões LTDA. pelo Pregão Eletrônico nº 021/2024, Processo Administrativo nº 01-020.697/24-20, para verificação independente das receitas de bilhetagem.

**59.** Esse escopo coincide com o esclarecimento dos representantes da Houer na audiência de junho de 2025: a verificação independente das receitas não compreende a apuração dos gastos. O trabalho contribui para conhecer fluxos financeiros, mas seu resultado, isoladamente, não demonstra o equilíbrio econômico-financeiro ou o custo necessário do serviço. Ao ser solicitado pela Presidenta desta Comissão sobre o que é essa verificação independente do sistema de bilhetagem eletrônica e suas interfaces com os sistemas legados na dependência do poder concedente, o diretor da Houer Consultoria e Concessões, Mateus Moreira

> respondeu que o trabalho se resume em avaliar e aferir todo o fluxo de receita do transporte municipal, desde a comercialização até a utilização da tarifa pelo usuário. Disse que é feita uma validação de todo este processo, para trazer confiabilidade e segurança para que a PBH possa fazer a convalidação. [...] Mateus Moreira anunciou que o trabalho envolve apenas o acompanhamento da receita e expressou que não há atribuição de avaliar a despesa do sistema de transporte coletivo. Informou que avalia desde quando a PBH faz a liberação para a comercialização do crédito ao usuário e a utilização desse crédito. Declarou que está avaliando todo o fluxo da receita para que, ao final do período, a PBH consiga fazer a validação da receita arrecadada pelas concessionárias. Comunicou que a Houer Consultoria e Concessões não tem o escopo de avaliar custos[21].

**60.** Na resposta ao Requerimento nº 1.598/2025, pelo Ofício Sumob nº 324/2025, de 26 de maio, a autarquia informou não ter instaurado, desde que assumiu a gestão em 2023 até aquela

---

*de fiscalização, estando seus procedimentos, periodicidades e condições devidamente estabelecidos no Regulamento dos Serviços, bem como em decretos complementares e portarias específicas [...] [Já] [a] Lei Municipal 11.459/2023 estabelece em seu Art. 6° inciso III a atribuição da SUMOB de "fiscalizar e realizar auditoria na operação do sistema de bilhetagem eletrônica". Para este fim específico foi contratada a empresa HOUER CONSULTORIA E CONCESSOES LTDA, através da concorrência pública, na modalidade de Pregão Eletrônico n° 021/2024, objeto do processo administrativo Processo: 01-020.697/24-20, em curso na Sumob [...]"* (Cf. Ofício Sumob nº 306/2025).

[21] Cf. Ata da 8a Reunião.

data, processo administrativo de apuração de equilíbrio ou desequilíbrio[22]. Sustentou que as alterações do modelo e a remuneração complementar equilibraram o sistema, com uso de metodologia e preços referenciais. O arquivo não apresenta demonstrativo integral que permita reproduzir essa conclusão.

**61.** A resposta também menciona auditorias ou verificações em 2008, 2013 e 2018. O Ofício nº 306/2025 utiliza outras referências temporais ao tratar de revisões e períodos examinados. A diferença de escopos e cronologias recomenda um inventário único dos trabalhos, com indicação de objeto, executor, período, limitações, conclusão e providências decorrentes. As respostas não sustentam uma afirmação indistinta de inexistência de qualquer auditoria desde 2014.

**62.** Em resposta ao Requerimento nº 1.599/2025, o Ofício Sumob nº 331/2025, de 27 de maio, trata da produção antecipada de prova nº 5128900-35.2022.8.13.0024. A autarquia informa não ser parte e relata pedido de suspensão apresentado pelo SetraBH para tratativas, diante dos custos da perícia. No mesmo Ofício, a Sumob distingue a perícia judicial sobre equilíbrio da verificação das receitas e declara não haver negociação no âmbito de suas próprias prerrogativas.

**63.** É digno de nota que **em nenhum dos arquivos foi indicada memória completa que permita fixar o custo real, a tarifa tecnicamente necessária, a rentabilidade das operadoras ou eventual saldo definitivo de desequilíbrio. A conclusão é a necessidade de integrar as informações existentes e completar a apuração, com acesso público à metodologia e aos documentos que sustentam os resultados.**

**V.D. SEGUROS E EFETIVIDADE DAS PENALIDADES**

**64.** O Ofício Sumob nº 293/2025, de 14 de maio, ratificado pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e encaminhado em resposta ao Requerimento nº 1.596/2025, afirma que os

[22] *"Esta Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte (Sumob), tendo assumido o gerenciamento do transporte coletivo da capital em 2023, não realizou, até o presente momento, processo administrativo de apuração de eventual equilíbrio/desequilíbrio econômico contratual. Cabe destacar que os contratos de concessões foram devidamente adaptados às novas regras da Lei 11.458/2023, passando a contar com a nova modelagem de remuneração, equilibrando, dessa forma, o sistema de transporte público"* (Cf. Ofício Sumob nº 324/2025).

quatro consórcios mantinham seguro-garantia com a Pottencial, conforme a subcláusula 18.1, inciso III. A vigência informada ia até as 24 horas de 2 de agosto de 2025.

| Consórcio | Cobertura informada |
|---|---|
| Pampulha | R$ 8.661.577,31 |
| BH Leste | R$ 9.615.183,24 |
| Dez | R$ 8.658.561,43 |
| Dom Pedro II | R$ 5.685.530,60 |

**65.** A Sumob declarou não haver registros de interrupção da contratação ou da cobertura e informou apresentação regular das apólices desde sua criação. Embora o ofício mencione cópias anexas, o PDF recebido contém os encaminhamentos e a resposta, sem as próprias apólices. O documento contrasta com afirmações feitas nas discussões sobre ausência de seguros[23], mas não permite verificar diretamente suas condições ou a continuidade da cobertura após agosto de 2025.

**66.** No mesmo ofício, a autarquia afirmou que, até a data da resposta, não haviam sido aplicadas multas contratuais às concessionárias[24]. Essa categoria deve ser distinguida das multas por infrações ao regulamento operacional e das glosas na remuneração. As manifestações sobre grande número de autuações e dificuldade de recebimento não podem ser confrontadas como se tratassem necessariamente do mesmo instrumento.

---

[23] Isso porque, em audiência datada de em 22 de abril de 2025, a Presidenta desta Comissão questionou se a obrigação de contratação de seguros prevista na Cláusula 18 dos contratos estavam sendo cumpridas e que *"afirmou que o seguro nunca havia sido contratado e que faria um pedido de informação sobre isso"* (Cf. Ata da 3a Reunião).

[24] Questionada se já houve aplicação de multas contratuais às concessionárias, desde o início da vigência dos contratos atuais, a Sumob respondeu que *"até a presente data [do ofício], não foram aplicadas multas contratuais às concessionárias"* (Cf. Ofício Sumob nº 293/2025).

**67.** A fiscalização deve ser acompanhada desde a identificação da falha até o resultado da medida adotada. É necessário conhecer autuações, defesas, decisões, cobranças, pagamentos, suspensões e providências de correção. A fiscalização eletrônica também precisa distinguir viagem não realizada, execução em desconformidade e falha de registro, com validação que preserve o controle público e o direito de contestação. Esses são requisitos para que garantias e sanções produzam efeitos sobre o atendimento.

**V.E. PUBLICIDADE E DEMAIS RECEITAS ACESSÓRIAS**

**68.** Questionada, por meio do Requerimento nº 1.597/2025, a respeito das receitas acessórias advindas de publicidade nos ônibus da Capital, a Sumob respondeu, por meio do Ofício Sumob nº 439/2025, de 25 de junho, que a exploração e comercialização de espaços publicitários nos veículos do serviço de transporte público coletivo convencional por ônibus é regida por meio da Portaria Sumob nº 009/2024. De acordo com a referida norma, as concessionárias repassam à Administração Municipal o valor de 20% da receita auferida, nos termos do art. 26 da aludida Portaria. *In verbis*:

> Art. 26 - As concessionárias deverão repassar, ao PODER CONCEDENTE, em conta específica indicada pela Sumob, o valor de 20% da receita auferida com a cessão de veículos para a comercialização de espaços publicitários, deduzido o percentual utilizado em publicidade institucional.

**69.** Ainda de acordo com o Ofício Sumob nº 439/2025:

> a portaria cria um rigoroso sistema de prestação de contas e define o destino financeiro da receita. As concessionárias têm a obrigação de repassar 20% de toda a receita bruta da publicidade ao Poder Concedente, além de apresentar relatórios mensais de receita (RRM) e de acompanhamento (RAP) para fiscalização. **Fundamentalmente, toda a arrecadação com a publicidade é classificada como receita extra tarifária, o que significa que será considerada no cálculo dos custos do sistema e nas revisões tarifárias, impactando diretamente o equilíbrio financeiro do transporte público municipal** (grifamos).

**70.** O referido ofício registra que, na data-base de junho de 2025, haviam sido "comercializadas 1474 unidades de mídia, sendo 1040 veículos TT/JT (Traseira total ou janela

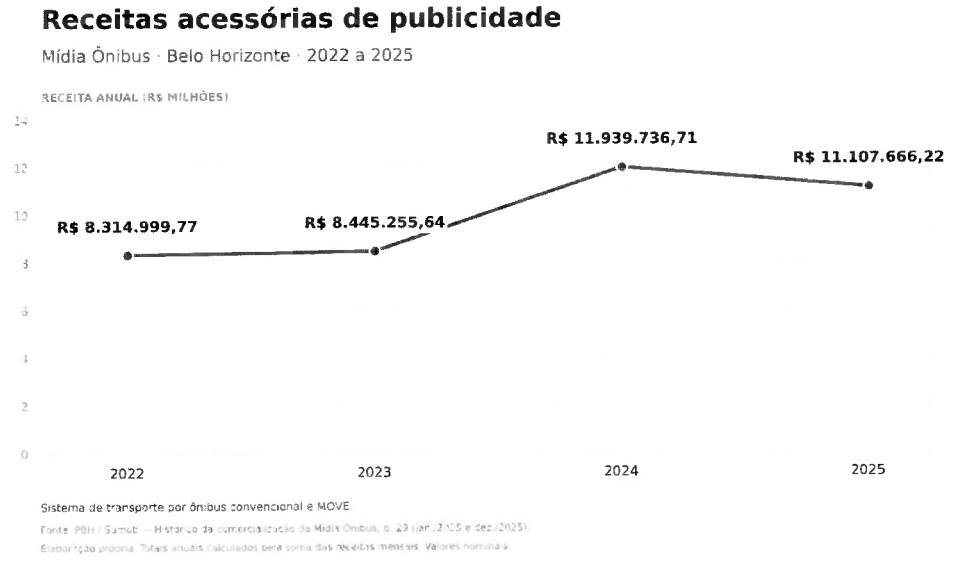
total), 2 veículos OEA (Ônibus envelopado articulado) e 432 veículos com mídia tipo TVBUS". Cabe destacar que a resposta remete aos relatórios de receitas, mas não traz, no próprio arquivo, série consolidada de arrecadação e repasses nem valor mensal individualizado por ônibus.

**71.** Ainda que a Administração Municipal afirme que a Portaria Sumob nº 009/2024 crie um sistema que contabilize as receitas advindas de publicidade nos cálculos de receitas extra tarifárias que serão eventualmente consideradas no âmbito de revisões contratuais – algo que, inclusive, está positivado no âmbito do art. 29 da referida Portaria[25] – essas regras não parecem, com a devida vênia, demonstrar de que forma esses valores foram contratados, faturados, recebidos e destinados ao sistema.

**72.** Seria ingênuo pensar, é claro, que a publicidade, isoladamente, seja suficiente para financiar a operação ou implantar a gratuidade no transporte público municipal. Essa avaliação requer inventário de áreas, viabilidade, critérios de seleção, responsabilidades de manutenção e estimativa verificável de receita. No entanto, esse valor não é desprezível: **só em 2025, o sistema municipal de ônibus convencional e MOVE de Belo Horizonte arrecadou R$ 11,1 milhões com publicidade, uma média de R$ 925,6 mil por mês**, segundo os dados da Sumob na rubrica "Mídia Ônibus"[26]. Em comparação com a série histórica, esse valor tem crescido ao longo dos anos – veja-se:

[25] Na íntegra: *"Art. 29 – As receitas auferidas com o sistema de Mídia Ônibus serão contabilizadas como receitas extra tarifárias nos processos de revisões tarifárias, revisões contratuais e no custo de referência para a prestação dos serviços do sistema de transporte público coletivo de passageiros por ônibus"*.

[26] Cf. https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/sumob/2026/relatorio-de-dezembro-2025-para_publicacao.pdf?utm_source=chatgpt.com




**73.** Seria salutar o estudo, por parte da Sumob, de alternativas para o uso dessas receitas – seja a mudança do art. 26 da Portaria Sumob nº 009/2024, seja a alocação da atual proporção devida ao poder público em melhorias para o sistema como um todo.

**74.** Vale considerar, ainda, a possibilidade da exploração comercial de estações e terminais do município. Como esta relatoria consignou em audiência pública realizada em 22 de abril de 2025, há um imenso potencial, hoje não explorado, que poderia ser revertido para a modicidade tarifária. Veja-se:

> O vereador Pedro Rousseff [...] [m]encionou o potencial inexplorado das estações e terminais de ônibus em Belo Horizonte, sugerindo a possibilidade de transformá-los em espaços comerciais e de serviços, como shoppings, para gerar receitas acessórias e auxiliar no financiamento do sistema. Comparou a situação atual com a de países europeus e a China, onde terminais e estações possuem diversas funcionalidades além do embarque e desembarque. Pediu à Prefeitura que não apenas verificasse, mas também copiasse modelos que já funcionam, dando utilidade às áreas ociosas e fomentando parcerias, inclusive com o governo federal, para obter investimentos[27].

[27] Cf. ata da 3a Reunião.

**75.** Nesse sentido, dois exemplos merecem destaque. Em São Paulo, a concessão dos terminais do Bloco Leste, firmada por 30 anos, prevê R$ 575 milhões em investimentos, incluídos os reinvestimentos. A parceria abrange 12 terminais e as estações do Expresso Tiradentes, com obras de acessibilidade, reforma de sanitários, instalação de bicicletários e modernização dos painéis de informação aos passageiros. O contrato também prevê o compartilhamento das receitas da exploração comercial com o Município[28].

**76.** Em Fortaleza, edital divulgado em outubro de 2026 tem valor estimado de R$ 597,3 milhões e abrange dez terminais e dois corredores expressos, por 30 anos, prorrogáveis por mais cinco. A concessionária deverá concluir as obras de requalificação em até quatro anos, com reforma de sanitários, adequações de acessibilidade, instalação de bicicletários e oferta de Wi-Fi gratuito. O edital também prevê o compartilhamento das receitas dos empreendimentos associados com o Município[29].

**77.** Tanto as experiências internacionais mencionadas em audiência quanto os casos de São Paulo e Fortaleza podem servir de referência para que o Município avalie a viabilidade da exploração comercial de seus terminais e estações. Para tanto, caberia identificar as áreas que comportam atividades comerciais sem prejudicar a circulação, a acessibilidade e a segurança dos passageiros, estimar os investimentos necessários e projetar as receitas líquidas. A partir desses dados, seria possível definir critérios para o compartilhamento das receitas e avaliar em que medida a parcela destinada ao Município poderia financiar melhorias nos equipamentos e contribuir para a modicidade tarifária.

**V.F. MOVIMENTAÇÃO DO FUNDO GARANTIDOR**

**78.** Os anexos da resposta ao Requerimento nº 1.597/2025 documentam a movimentação do Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-Financeiro, previsto contratualmente. O Ofício Transfácil DEXEC nº 223/2025, de 16 de maio, apresenta os resgates, acompanhados de autorizações da Sumob e comprovantes de transferência.

---

[28] Cf. o Contrato nº 005-SMT-2025, firmado entre a Prefeitura Municipal de São Paulo e a Concessionária Terminais Bloco Leste SPE S.A. Disponível em https://prefeitura.sp.gov.br/documents/d/desestatizacao_projetos/1-contrato-n-005-smt-2025.

[29] Cf. https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ceara/fortaleza-abre-concessao-para-explorar-10-terminais-de-onibus-por-ate-35-anos-1.3800234.

| Data do resgate | Autorização | Valor |
|---|---|---|
| 17/02/2023 | Sumob/Setra nº 069/2023 | R$ 7.332.845,55 |
| 12/09/2024 | Sumob/Setra nº 973/2024 | R$ 15.907.669,86 |
| Total | Resgates documentados | R$ 23.240.515,41 |

**79.** A autorização Sumob/Setra nº 069/2023, de 15 de fevereiro de 2023, permitiu retirada da totalidade do recurso então disponível e suspendeu o recolhimento mensal até o reajuste tarifário. Determinou que o montante retirado e os valores não recolhidos fossem considerados no processo de reequilíbrio[30]. A autorização nº 973/2024, de 11 de setembro de 2024, também permitiu acesso à totalidade disponível, ressalvando avaliações posteriores no âmbito da legislação e do contrato.

**80.** Os extratos anexos registram saldos líquidos em 30 de abril de 2025 de R$ 1.005.115,25 para Dom Pedro II, R$ 1.709.499,97 para Pampulha, R$ 1.658.717,32 para Dez e R$ 1.591.616,31 para BH Leste. A soma desses saldos é R$ 5.964.948,85. São posições naquela data, distintas dos resgates anteriores e do saldo que possa existir posteriormente.

**81.** A existência de autorizações afasta a descrição desses resgates específicos como movimentações sem conhecimento da administração. Permanece necessário conferir os fundamentos, as obrigações decorrentes e sua contabilização nos mecanismos de reequilíbrio e remuneração. O arquivo não apresenta memória conclusiva de como os valores retirados e os recolhimentos suspensos foram considerados nos cálculos posteriores.

[30] Em ofício dirigido ao Presidente da Diretoria Executiva do STERA-BH, a Sumob informou que "foi acatado, nos termos do Processo Administrativo n° 01-005.868/23-65, o acesso ao Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-Financeiro - FGE, previsto na cláusula 20 do contrato de concessão do serviço de transporte público por ônibus, para retirada total do recurso disponível - nesta data. [...] O montante retirado e o valor que seria depositado durante o período de suspensão será levado em consideração no processo de reequilíbrio econômico-financeiro" (Cf. resposta ao Requerimento nº 1.597/2025).

**82.** A autorização de 2023 menciona o Processo Administrativo nº 01-005.868/23-65. Sua finalidade deve ser compatibilizada com a informação, no Requerimento nº 1.598/2025, de que a Sumob não instaurara processo de apuração de equilíbrio desde 2023. A referência a processo para acesso ao fundo não comprova, por si, a existência de procedimento com objeto idêntico ao de apuração integral do equilíbrio.

**83.** O esclarecimento exige acesso aos processos completos e conciliação entre resgates, contribuições, períodos de suspensão e valores considerados nos pagamentos ou ajustes. É recomendação central impedir que uma mesma perda ou obrigação seja compensada mais de uma vez e tornar verificável o tratamento do fundo. Trata-se de providência de controle, sem antecipar conclusão de duplicidade no caso concreto.

## V.G. COMPOSIÇÃO DOS CONSÓRCIOS E COMPROVAÇÃO DOS CUSTOS

**84.** As respostas ao Requerimento nº 5.000/2025 foram prestadas pela Sumob, no Ofício nº 1.194/2025, de 3 de dezembro, e pelo SetraBH, no Ofício DJUR nº 1.284/2025, de 22 de dezembro. Ambas informam 39 empresas. A relação da Sumob distribui 11 no Pampulha, nove no BH Leste, dez no Dez e nove no Dom Pedro II[31].

**85.** Quanto aos custos, a Sumob informa o recebimento regular de documentos das despesas, ressalvados insumos sem dispêndio no mês, e descreve a utilização de preços e coeficientes referenciais. Segundo sua resposta, a ausência de uma nota específica não impede o cálculo de preço médio. Não foram juntados os documentos fiscais e a base integral que permitiriam reproduzir o cálculo.

**86.** O uso de referências técnicas exige regras transparentes sobre atualização, comparação com despesas observadas, verificação de operações entre empresas relacionadas e tratamento de situações atípicas. O relatório não transforma a ausência pontual de uma nota em prova de

[31] É digno de nota que o anexo do SetraBH enumera 38 empresas: o Consórcio Dom Pedro II apresenta oito integrantes e não inclui Belo Horizonte Transporte Urbano Ltda., que consta da lista da Sumob. Há também diferença no CNPJ utilizado para identificar a Top Bus: o anexo do sindicato apresenta 42.603.554/0001-23, enquanto o corpo da resposta e a documentação municipal utilizam 09.648.037/0001-03 na identificação da substituição da Viação Torres. As listas e a identificação das pessoas jurídicas precisam ser conciliadas, sem inferência automática de irregularidade a partir dessa divergência documental.

sobrepreço. Recomenda, contudo, que a administração demonstre como os parâmetros adotados refletem o serviço necessário e como controla informações inconsistentes.

### V.H. ACESSIBILIDADE. INFRAESTRUTURA E SENSAÇÃO DE SEGURANÇA.

**87.** Durante as audiências realizadas, os relatos abordaram a regularidade do serviço, o tempo de espera, a lotação, a acessibilidade, a climatização, a conservação dos veículos e a segurança. Entre esses aspectos, duas questões merecem especial destaque pelo impacto na vida dos usuários: a acessibilidade e as condições de espera e segurança nos pontos de ônibus.

### V.H.1. ACESSIBILIDADE

**88.** Em audiência realizada em o Conselheiro Municipal de Juventude, Vinicius Venades, destacou a questão da acessibilidade para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida. O Conselheiro "destacou, ao tratar da inclusão, que dados apresentados pelo Instituto Mano Down apontam para 135.632 pessoas com deficiência em Belo Horizonte, além de 46 mil idosos"[32], motivo pelo qual é essencial pensar em medidas de infraestrutura e atendimento para endereçar a questão. Conforme registrado em ata:

> [O Conselheiro Vinícius Venades] [a]pontou a ausência de elevadores, de cintos adequados para cadeiras de rodas e o não respeito aos assentos prioritários [...] [e] informou que a Lei de Desenho Universal e Acessibilidade Urbana - Lei nº 10.098/00 - e o art. 46 da Lei Brasileira de Inclusão - Lei nº 13.146/15 - estabelecem a necessidade de um transporte adaptado, adequado e universal para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida. Afirmou que essa necessidade é constantemente desrespeitada em Belo Horizonte[33].

**89.** De fato, a questão da acessibilidade tem sido recorrentemente deixada em segundo plano – ou francamente ignorada – pelos prestadores de serviços de transporte público no Município. Não à toa, reportagens recentes têm tratado da questão, mostrando que, muitas vezes, cidadãos simplesmente não conseguem usufruir do serviço público, justamente pela ausência de infraestrutura adequada ou pelo não funcionamento da infraestrutura existente

[32] Cf. Ata da 7a Reunião.
[33] *Ibid.*

(v.g., o ônibus tem elevador, mas não funciona)[34]. Recomenda-se, nesse sentido, que a Administração tome as medidas necessárias para, em um contrato futuro, colocar a questão da acessibilidade de forma prioritária no momento da contratação.

## V.H.2. SENSAÇÃO DE SEGURANÇA E ABRIGOS

**90.** Já em audiência realizada em 18 de novembro de 2025, Rui Melo destacou a percepção da espera e do deslocamento e a influência das condições dos pontos, do conforto e da segurança. Destaque-se:

> Rui Melo expôs que as percepções subjetivas influenciam também questões como violência e sensação de segurança. Citou dois exemplos reais que ilustram como fatores simbólicos podem afetar o uso do transporte coletivo: o primeiro exemplo é de Goiânia, onde, após entrar em operação, o BRT não obteve a adesão [...][35]

**91.** Como bem pontuou a Presidenta desta Comissão, essa questão precisa ser entendida, inclusive, como fator inibitório do uso de ônibus pela população belorizontina[36]. Nesse sentido, um tópico de extrema importância é a questão dos abrigos de ônibus, espaços que geram, além de maior sensação de segurança, maior conforto ao usuário[37].

---

[34] Cf., não exaustivamente, G1. **Ônibus de BH não têm acessibilidade**. MG1, 22 out. 2026. 1 vídeo. Disponível em: https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/mg1/video/onibus-de-bh-nao-tem-acessibilidade-15112576.ghtml . Acesso em: 6 nov. 2026; R7. **Cadeirante sofre com falta de acessibilidade em transporte público de BH**. Balanço Geral MG, 15 out. 2026. 1 vídeo. Disponível em: https://noticias.r7.com/minas-gerais/balanco-geral-mg/video/cadeirante-sofre-com-falta-de-acessibilidade-em-transporte-publico-de-bh-15102026/. Acesso em: 6 nov. 2026.

[35] Cf. Ata da 19a Reunião.

[36] *"A presidenta reforçou que, para avançar em um pacto pela mobilidade, é necessário promover um debate amplo, em que todos os atores se sentem à mesa em condições de igualdade, garantindo que a discussão seja equilibrada e construtiva. Destacou que, para compreender plenamente o sistema, a pesquisa com usuários precisa incluir não apenas aqueles que utilizam o transporte coletivo, mas também os que não utilizam, investigando os motivos dessa decisão e identificando os gatilhos emocionais que poderiam levá-los a deixar o carro em casa e optar pelo transporte público"* (Ibid.)

[37] É fato conhecido no urbanismo que os abrigos de ônibus contribuem para a segurança dos usuários ao delimitarem uma área de espera afastada do tráfego. Quando disponíveis, a iluminação melhora a visibilidade da parada e dos passageiros, e as barreiras oferecem proteção adicional, sobretudo a crianças e idosos. Nesse sentido, cf. PROTACIO, Henry. **Estudo da arte de abrigos nos pontos de ônibus do Brasil, para proposta de aplicação em São Luís MA**. 2018. 91 f. Monografia (Graduação em Design) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2018.

**92.** Buscando compreender essa questão em Belo Horizonte, esta Comissão solicitou informações referentes à instalação e manutenção dos abrigos de ônibus, por meio do Requerimento nº 2.974/2025. Na resposta ao referido pedido de informação, a BHTrans, por meio do OFÍCIO BHTRANS-DPR /DALE 288/2025 descreveU que a criação, confecção, instalação e manutenção de abrigos em pontos de parada de ônibus na Capital mineira foi concedida à empresa Emerge BH Publicidade S.A, por meio do Contrato nº 2.395/2016 decorrente da Concorrência nº 07/2015. A concessão, que prevê também a exploração publicitária dos abrigos, tem valor global de R$ 51.378.139,28 e ausência de ônus ao poder concedente.

**93.** Ainda segundo a BH Trans, em julho de 2025, haviam sido instalados 1.087 abrigos, sendo 993 do padrão maior e 94 pequenos. Restavam 213, com prazo informado de 30 de novembro de 2025. Cabe notar que a resposta não demonstra o cumprimento posterior dessa programação. Também reconhece problemas de conservação e manutenção, sem quantificar todos os painéis efetivamente operantes.

**94.** A documentação distingue responsabilidades: a Emerge responde pelos abrigos e pela infraestrutura prevista; a Transfácil pelo fornecimento, operação e manutenção de Wi-Fi e painéis; e a BHTrans pela gestão e fiscalização do contrato. A informação ao usuário deve indicar quem recebe a ocorrência e acompanha sua solução, evitando que a divisão de atribuições se traduza em falta de resposta. Recomenda-se cadastro atualizado dos equipamentos, funcionamento, manutenção e acessibilidade.

## V. I. DINHEIRO E NOVOS MEIOS DE PAGAMENTO

**95.** O Requerimento nº 2.569/2025 recebeu manifestações da Transfácil e da Sumob. A autarquia, no Ofício SUMOB/SMGO-DALE N° 480/2025, de 3 de julho, afirmou que não havia previsão de extinguir o dinheiro a bordo e informou participação aproximada de 10% desse meio

nos pagamentos do sistema[38-39]. A Transfácil registrou que BHBus e QR Code representaram quase 90% em junho de 2025.

**96.** As respostas divergem sobre o teste com cartões bancários. A Transfácil informa utilização por 1,27% dos passageiros entre 17 de agosto e 16 de setembro de 2023. A Sumob apresenta, para 17 de agosto a 15 de setembro, 39.430 usuários, sendo 30.402 com BHBus, 7.102 em dinheiro, 1.895 gratuidades e 31 com cartão de crédito ou débito. A razão de 31 sobre 39.430 corresponde a aproximadamente 0,079%, percentual diferente do informado pelo consórcio. Os períodos e as bases devem ser compatibilizados antes de utilização conclusiva desses resultados.

**97.** A Sumob também aponta custos estimados entre 3% e 5% da tarifa e ausência de benefícios de integração no pagamento bancário direto, concluindo pela inviabilidade da implantação naquele momento. Essa avaliação é situada no teste descrito e não demonstra impossibilidade permanente de novas soluções tecnológicas.

**98.** O objetivo deve ser ampliar conveniência e acesso, preservando alternativas para pessoas sem cartão, conta bancária ou acesso digital. Novas modalidades precisam permitir conferência da arrecadação, integração e tratamento de falhas, com transparência dos custos de transação. O abandono de um meio de pagamento demanda avaliação específica do público afetado e de alternativas efetivamente acessíveis.

### V.J . DADOS E GOVERNANÇA

**99.** As contribuições do Cefet-MG e dos pesquisadores que apresentaram a experiência de Madri reforçaram a necessidade de informação contínua para planejar a rede e avaliar políticas tarifárias. Nesse sentido, Guilherme Leiva, em audiência realizada em 19 de maio de 2026,

---

[38] *"A Lei 11.459/2023 não visa a extinção do pagamento em espécie mas, sim, trouxe a possibilidade de avanços tecnológicos de modo a gerar maior comodidade, praticidade, segurança e conforto ao usuário com o uso de ferramentas tecnológicas para acesso ao sistema de transporte público coletivo. [...] Ademais, é proibido pelo ordenamento jurídico brasileiro a recusa de pagamento em dinheiro sob pena de ensejar a prática de crime tipificado no art 43 da Lei de Contravenções Penais, bem como violar os preceitos básicos de consumo"* (Cf. Ofício SUMOB/SMGO-DALE N° 480/2025).

[39] *"Em todo o sistema há o uso de dinheiro em, aproximadamente, 10% dos pagamentos realizados"* (Cf. Ofício SUMOB/SMGO-DALE N° 480/2025).

propôs gestão contínua de indicadores e definição clara das atribuições da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, da Sumob e da BHTrans. Pela relevância, destaque-se trecho da ata:

> Defendeu a construção de um novo paradigma baseado em gestão contínua de dados, sustentabilidade financeira e foco absoluto na qualidade percebida pelos usuários. Afirmou que o problema principal não estava no contrato original, mas na gestão e na ausência de mecanismos permanentes de atualização regulatória e tecnológica. Explicou que o novo modelo deveria substituir práticas reativas e empíricas por gestão orientada por dados, integração tecnológica e monitoramento em tempo real. Defendeu a utilização de sensores, internet das coisas, semáforos inteligentes e sistemas de informação capazes de permitir planejamento operacional contínuo. Apontou a necessidade de integração institucional entre poder público, operadores privados, academia e sociedade civil, com definição clara de responsabilidades entre a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans S/A, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana - Sumob e os demais órgãos envolvidos[40].

**100.** A gestão dos dados é, de fato, preocupação relevante, que pode requerer, inclusive, modelagem distinta na concessão a ser realizada em 2028 (v. item V.N., abaixo). É míster que o poder concedente conserve sua capacidade de acesso e verificação independente das bases de operação e bilhetagem, bem como os dados, anonimizados e tratados de acordo com a legislação aplicável, sejam publicizados de forma a permitir controle social sem exposição de informações individuais.

### V.K. TRANSPORTE SUPLEMENTAR E CONDIÇÕES DE TRABALHO

**101.** O Sindpautras e o Consórcio Transuple descreveram o suplementar como serviço relevante para periferias e áreas de difícil acesso[41]. Como bem reconheceu o Vereador Rudson Paixão, natural da região do Vetor Norte de Belo Horizonte, área com grande dependência do transporte coletivo suplementar, *"muitos moradores utilizam o sistema de transporte coletivo não*

[40] Cf. Ata da 28a Reunião.

[41] Nesse sentido, a presidenta do Consórcio Operacional do Serviço de Transporte Suplementar de Passageiros de Belo Horizonte - Consórcio Transuple, Jaesilaine Medina Rodrigues, *"afirmou que o transporte suplementar em Belo Horizonte está diretamente ligado às periferias, regiões onde esse serviço atua com maior presença"* (Cf. Ata da 10a Reunião).

*por escolha, mas por necessidade, sendo este o único meio de locomoção disponível para uma parcela significativa da população"*[42].

**102.** Nas duas audiências em que o suplementar foi tema, os representantes da categoria relataram dificuldades de remuneração, autorização de itinerários, renovação de frota e acesso a crédito, além de questões sobre recursos recebidos durante a pandemia. Nesse sentido, o presidente do Sindicato dos Permissionários Autônomos do Transporte Suplementar de Passageiros do Município de Belo Horizonte - Sindpautras, Júlio César Guimarães, em audiência datada de 24 de junho de 2025,

> disse que o sistema suplementar opera com 229 veículos. Afirmou que, durante a pandemia, muitos motoristas não conseguiram arcar com as prestações dos veículos e, por isso, os ônibus foram apreendidos. Informou que o valor pago por quilômetro rodado no sistema suplementar é de R$7,83, enquanto veículos de mesmo porte que operam no sistema convencional recebem R $12,80 pelo mesmo trecho. Enfatizou que ambos os tipos de veículo comportam o mesmo número de passageiros e têm metragem equivalente a 8,60m [...] Falou sobre a existência de planilha, feita pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, que estabelece parâmetros técnicos e valores de referência para todos os serviços relacionados à operação de ônibus. Explicou que essa metodologia é amplamente utilizada em todo o território nacional. Declarou que, por meio de estudo elaborado pela empresa Infraplan utilizando a planilha da ANTP, chegou-se ao valor de R$ 10,78 por quilômetro rodado para o transporte suplementar de Belo Horizonte em 2024. Destacou que a PBH optou por adotar uma planilha própria, que exige dos operadores a comprovação individualizada das despesas. Afirmou que, em razão dessa metodologia, o repasse ao transporte suplementar foi fixado em apenas R$ 8,02 por quilômetro rodado naquele exercício[43].

**103.** Em relação à exigência de renovação da frota, a presidenta do Consórcio Transuple, Jaesilaine Medina Rodrigues,

---

[42] Ibid.
[43] Cf. Ata da 9a Reunião.

> [m]encionou que existe uma exigência de renovação de frota, mas os permissionários não têm, no momento, nem condições financeiras para cumpri-la, nem garantias contratuais suficientes para respaldar esse investimento. Registrou que o atual contrato tem previsão de vencimento em 2028 e expôs que o setor foi fortemente prejudicado durante a pandemia de covid-19, período em que os permissionários continuaram operando diariamente, mesmo diante dos riscos à saúde. Acrescentou que muitos colegas de profissão adoeceram ou faleceram durante a pandemia. Disse que, apesar de o edital da licitação de 2016 prever uma rentabilidade mensal de cerca de R$ 27 mil aos permissionários, esse valor jamais foi alcançado e, ademais, prejudicou acesso ao crédito e, consequentemente, a renovação da frota. Destacou que, atualmente, o setor enfrenta restrições de crédito. Noticiou que a estimativa de custo de um novo veículo gira em torno de R$550 mil e que esse valor é inviável sem o devido equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

**104.** O planejamento deve reconhecer a função do suplementar na rede e identificar o atendimento que precisa ser mantido, ampliado ou reorganizado. Critérios transparentes de remuneração e prazos compatíveis com investimento contribuem para a continuidade, mas precisam ser confrontados com custos, demanda, qualidade e responsabilidades dos permissionários.

**105.** As condições dos trabalhadores também integram a qualidade. Capacitação, jornada e sobrecarga dos motoristas, segurança e atendimento aos usuários devem ser consideradas no planejamento e na fiscalização. A escuta das representações dos trabalhadores e dos permissionários deve integrar a modelagem e o acompanhamento do sistema, sem presumir como comprovadas todas as situações relatadas em audiência.

### V.L. INTEGRAÇÃO COM A REGIÃO METROPOLITANA E O METRÔ

**106.** O Ofício Sumob nº 307/2025, em resposta ao Requerimento nº 1.592/2025, apresenta o Protocolo de Intenções nº 87031028/2024 entre Estado, Belo Horizonte e Contagem. O instrumento prevê cooperação, estudos e compartilhamento de dados, com vigência indicada até 31 de dezembro de 2026, prorrogável. A articulação institucional estava, portanto, formalizada, embora isso não demonstre a implantação de todas as medidas discutidas.

**107.** Na resposta ao Requerimento nº 2.973/2025, pelo Ofício nº 626/2025, de 12 de agosto, a Sumob distingue integração física entre linhas municipais e metropolitanas da integração tarifária de ônibus municipais com o metrô. Informa que, naquela data, não havia integração tarifária entre os sistemas de ônibus municipal e metropolitano, nem definição de orçamento e fontes municipais para os investimentos de integração mencionados[44].

**108.** A resposta refere grupo de trabalho com Estado, Agência RMBH, Granbel e municípios, estudos de governança e intercâmbio de dados. Registra a pesquisa metropolitana de origem e destino de 2012 como referência disponível e indica levantamentos municipais com bilhetagem. Parte das informações sobre terminais foi remetida à Seinfra. O arquivo não apresenta estudo consolidado de todas as alternativas ou plano financeiro para executá-las.

**109.** A audiência de julho de 2026 aprofundou a necessidade de compensação financeira, interoperabilidade da bilhetagem, conexões e coordenação das redes. A expansão do metrô foi relacionada ao redesenho das linhas alimentadoras e à redução de sobreposições improdutivas. A avaliação deve considerar o custo e o tempo do deslocamento completo, inclusive espera, transferências e acessibilidade.

**110.** Recomenda-se dar continuidade à cooperação e explicitar os instrumentos, os responsáveis e as etapas necessárias para a integração. O prazo do protocolo de 2024 exige exame de sua continuidade institucional. A inexistência de orçamento definido em agosto de 2025 não deve ser apresentada como descrição automática da situação posterior; os estudos e decisões subsequentes precisam integrar o acompanhamento da Câmara.

**V.M. FUNDO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**111.** A resposta ao Requerimento nº 5.001/2025 foi apresentada no Ofício SMMUR nº 215/2025, de 9 de dezembro. A Secretaria afirma que os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana são vinculados e identifica a Lei nº 5.953/1991, que criou o antigo Fundo de Transportes Urbanos, o Decreto nº 9.633/1998 e suas alterações, a Lei nº 11.319/2021 e a Lei

[44] *"A integração física já acontece entre os sistemas municipal e metropolitano em alguns locais ou estações, assim como essa integração entre o sistema municipal e o Metrô-BH. Porém, enquanto a relação municipal x Metrô possui uma integração tarifária, a relação municipal x metropolitano, não. A Sumob reconhece que, apesar de complexa, é uma ação importante para a melhoria da mobilidade metropolitana como um todo"* (Cf. Ofício Sumob nº 626/2025).

nº 11.801/2025, que atribuiu a gestão à SMMUR. Cita também as regras sobre receita de multas de trânsito do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro e da Resolução Contran nº 875.

**112.** O órgão expõe seu entendimento sobre finalidade legal dos recursos, alteração das vinculações e possíveis consequências do descumprimento. Sobre a aplicação das receitas, informa que o PLOA 2026 observou a legislação, sem apresentar valores por ação ou detalhamento da alocação.

**113.** A resposta fornece fundamentos e indicação de consulta, mas não demonstra no próprio arquivo a totalidade das receitas e despesas do fundo. A remissão específica às multas de trânsito também não esclarece, por si, o tratamento de todas as demais fontes que possam integrá-lo. Recomenda-se demonstrativo consolidado por origem, vinculação e destinação, com saldos e execução orçamentária.

**V.N. SEGREGAÇÃO DE SERVIÇOS DURANTE A NOVA CONCORRÊNCIA**

**114.** Os antecedentes da licitação de 2008 tornam necessária a explicitação das medidas para ampliar a competição e conferir autonomia ao poder concedente. Como apontado pelo representante do Movimento Tarifa Zero, André Veloso, *"na licitação de 2008, houve indícios de formação de cartel e fraude, conforme investigado pela Comissão Parlamentar de Inquérito - CPI - do Ônibus, com os mesmos sócios presentes em diferentes consórcios"*[45]. Ainda, na mesma audiência, Veloso

> [d]isse que o problema central é o controle total da operação pelas empresas, desde as garagens até o sistema de bilhetagem, o que impede o controle social efetivo. Propôs, para uma nova concessão, combater o poder econômico das empresas, diminuindo o escopo de sua responsabilidade. Sugeriu que as garagens, o sistema de bilhetagem e a frota sejam de propriedade pública, com a operação sendo licitada separadamente[46].

**115.** Tal medida também foi defendida pelo urbanista e professor Roberto Andrés, na mesma audiência. Cabe, pela relevância do posicionamento, transcrever:

[45] Cf. Ata da 7a Reunião.
[46] Ibid.

> Roberto Andrés falou sobre o prejuízo que a organização da gestão e a licitação de ônibus no Brasil tem trazido para o bem público, permitindo a formação de carteis e a concentração de poder nas empresas, o que dificulta a melhoria da eficiência do serviço e a substituição de empresas com mau desempenho. Defendeu a prática de dividir a licitação e citou o exemplo do Rio de Janeiro, onde garagens, operação e bilhetagem estão sendo licitadas separadamente. Disse que considera esse um avanço significativo, pois permite substituir operadores sem a necessidade de alterar toda a infraestrutura[47].

**116.** **A esta relatoria, parece salutar a promoção da segregação funcional e contratual entre a bilhetagem, a disponibilização de garagens e a operação dos serviços de transporte coletivo, na medida em que tal arranjo pode reduzir barreiras à entrada de novos prestadores e fortalecer a autonomia do poder concedente**. A exigência de que os concorrentes disponham de garagens próprias, especialmente em áreas urbanas com terrenos escassos e valorizados, favorece as empresas já estabelecidas. A disponibilização dessa infraestrutura em condições isonômicas amplia as possibilidades de participação de novos operadores, permitindo que a disputa se concentre na capacidade de prestar serviços com qualidade e eficiência, em vez de depender da propriedade prévia de ativos estratégicos.

**117.** Quanto à bilhetagem, sua gestão independente das empresas operadoras, sob controle do poder concedente, reduz a assimetria de informações sobre a demanda e a arrecadação do sistema. O acesso direto aos dados e o controle sobre os fluxos financeiros fortalecem a fiscalização, a transparência e o planejamento da rede, além de favorecerem a integração tarifária entre diferentes operadores. Evita-se, assim, que o Município dependa exclusivamente das informações fornecidas pelas próprias empresas cuja atuação deve fiscalizar.

**118.** Quando estendida à provisão da frota, essa separação também facilita a substituição de operadores sem a necessidade de recompor todos os meios indispensáveis à prestação do serviço, reduzindo os riscos de descontinuidade. Ademais, permite ajustar os prazos contratuais e as condições de financiamento às características de cada atividade: investimentos de maior duração, como a aquisição de ônibus elétricos e a implantação da infraestrutura de recarga,

[47] Ibid.

podem ser amortizados em prazos distintos daqueles estabelecidos para os contratos de operação.

**119.** A concretização desses benefícios exige, contudo, uma modelagem que assegure coordenação entre os contratos, acesso isonômico à infraestrutura, interoperabilidade dos sistemas, transparência dos dados e definição clara das responsabilidades pela manutenção dos bens e pela transição entre prestadores.

**120.** Nesse sentido, merece destaque o acórdão proferido pelo Tribunal Pleno do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais, em 8 de abril de 2026, nos autos da Denúncia n. 1.210.417. O colegiado referendou a decisão monocrática que determinou a suspensão cautelar da Concorrência n. 29/2025, promovida pelo Município de Juiz de Fora para a concessão dos serviços de transporte coletivo. Entre os fundamentos, destacou-se a insuficiente estruturação contratual da segregação da bilhetagem eletrônica. Em exame preliminar, a Corte considerou plausível a alegação de que a ausência de disciplina adequada sobre integração, contingência, fluxo financeiro e repartição de responsabilidades poderia comprometer o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e a continuidade do serviço. Conforme consignado pelo relator, Conselheiro Alencar da Silveira Jr.:

> Mais relevante, porém, é o conjunto de apontamentos relativos à segregação da bilhetagem eletrônica e aos reflexos dessa escolha na estrutura remuneratória e na matriz de riscos da concessão. O edital prevê que a remuneração da concessionária será composta pela receita da tarifa pública e por subsídio do poder concedente sempre que aquela for insuficiente, sendo a apuração da remuneração realizada mensalmente com base na quilometragem cumprida, conforme metodologia prevista nos anexos técnicos. Ao mesmo tempo, os próprios documentos editalícios fazem referência ao sistema de bilhetagem eletrônica como instrumento de monitoramento e de suporte à aferição da remuneração devida.
>
> Nesse contexto, mostra-se plausível, em juízo sumário, a alegação de que a segregação da bilhetagem eletrônica, sem disciplina contratual mais robusta de contingência, integração, fluxo financeiro e repartição de responsabilidades, pode gerar vulnerabilidade sistêmica da concessão. A denunciante sustenta, de

> forma consistente, que a modelagem adotada não assegura, com a precisão desejável, a coordenação entre contratos conexos, nem contempla adequadamente hipóteses de falha, indisponibilidade ou atraso na implantação dos sistemas que interferem diretamente na arrecadação, no controle e na remuneração da concessionária. Em serviço público essencial, intensivo em operação contínua e dependente de fluxo financeiro regular, tais omissões revelam, ao menos em tese, risco relevante ao equilíbrio econômico-financeiro e à própria continuidade do serviço[48].

**121.** O precedente reforça, portanto, a necessidade de conjugar a segregação contratual das atividades com sua efetiva integração operacional e financeira. Na preparação da futura concessão de Belo Horizonte, parece oportuno examinar, entre as alternativas de modelagem, a possibilidade de contratar separadamente a bilhetagem, a disponibilização de garagens e a operação dos serviços. A análise pode considerar em que medida esse arranjo favoreceria a concorrência e facilitaria o planejamento, a fiscalização e a eventual substituição de prestadores pelo Município. Caso a alternativa se mostre adequada, caberia definir as responsabilidades de cada contratado, os fluxos financeiros e as medidas a adotar em caso de falha, de modo a preservar a integração do sistema e a regularidade do atendimento à população.

### V.O. SUSTENTABILIDADE E ELETRIFICAÇÃO DA FROTA

**122.** Durante os trabalhos desta Comissão, a eletrificação e outras tecnologias de menor emissão de gases do efeito estufa foram relacionadas à qualidade e à recuperação da demanda do transporte público em Belo Horizonte[49]. Como bem apontou Guilherme Leiva, durante audiência datada de 19 de maio de 2025, "*o novo modelo contratual deveria priorizar qualidade percebida pelo usuário, sustentabilidade financeira, diversificação de fontes de financiamento e transição tecnológica voltada à descarbonização do transporte coletivo*"[50].

---

[48] MINAS GERAIS. Tribunal de Contas do Estado (Tribunal Pleno). **Denúncia n. 1.210.417**. Acórdão de referendo de medida cautelar. Relator: Conselheiro Alencar da Silveira Jr. Julgado em: 8 abr. 2026. Diário Oficial de Contas, Belo Horizonte, 15 abr. 2026..

[49] Este relator fez diversos questionamentos a este respeito, inclusive. Nesse sentido, cf. as Atas da 8a e 14a Reuniões.

[50] Cf. Ata da 28a Reunião.

**123.** Durante a modelagem do novo contrato, a modelagem deve considerar a aquisição, infraestrutura de recarga, energia, manutenção, capacitação, vida útil e impacto na oferta. A propriedade dos ativos, sua eventual reversibilidade, amortização e valor residual precisam estar definidos, especialmente para investimentos próximos ao término dos contratos[51].

**124.** O exame de custos e riscos deve ser acompanhado de plano de transição que assegure a continuidade do atendimento. A descarbonização deve contribuir para um serviço mais confiável e para a redução do uso de transporte individual. Não se recomenda uma escolha tecnológica específica sem estudo de viabilidade e definição de responsabilidades e fontes de custeio.

[51] Essa preocupação foi objeto de profícua discussão entre este relator e o representante do Consórcio BH Leste e presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitano - Sintram, Rubens Lessa Carvalho, durante audiência datada de 23 de setembro de 2025. Na ocasião, ao questionar a viabilidade financeira e a adequação dos ônibus elétricos e Euro 6 ao relevo de BH, este relator ouviu como resposta *"que o veículo elétrico é três vezes mais caro que o Modelo Euro 6. [Rubens Lessa] Informou [ainda] que o desafio desse tipo de veículo é o seu carregamento elétrico. Destacou que no Brasil há uma série de fontes alternativas de energia para alimentação dos ônibus. Disse que esses veículos, por serem mais caros, demandam uma manutenção mais dispendiosa e que há riscos relativos ao seu uso"* (Cf. Ata da 14a Reunião).

## VI.RECOMENDAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS

**125.** Como muito bem enfatizado pelo Vereador Helton Junior em reunião realizada em 27 de maio de 2025, *"há um grande descontentamento da população com o funcionamento dos ônibus e que a percepção generalizada é de que as reclamações não produzem resultados"*[52]. Nesse sentido, como bem apontou o edil, *"diante da perspectiva de um novo contrato, é fundamental que a Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH - promova o debate social para dar voz à sociedade, especialmente aos usuários do transporte coletivo que vivenciam diariamente os problemas do sistema"*[53].

**126.** À vista dos estudos, proponho ao colegiado as recomendações a seguir. Seu encaminhamento ao Executivo, aos gestores dos serviços e aos órgãos de controle deverá ser acompanhado pela Câmara, com divulgação das respostas e das providências. As medidas destinadas à futura concessão devem integrar sua preparação antes da publicação do edital.

**Transparência e apuração documental**

I. Recomendar à SMMUR e à Sumob a publicação de cronograma atualizado da modelagem, com diagnóstico, alternativas examinadas, responsáveis, estudos contratados, entregas, formas de participação e etapas da transição. A informação deve permitir acompanhar a evolução do estágio declarado em abril de 2025 até a definição do novo contrato.

II. Recomendar a consolidação das auditorias, revisões e verificações existentes, com acesso aos relatórios completos, contratos, termos de referência, períodos e limitações. A apuração complementar deve cobrir custos, receitas, investimentos e resultados, explicitando o que já foi verificado e o que permanece sem exame independente. Os cálculos devem permitir reprodução e confronto com documentos de suporte.

III. Encaminhar à Sumob pedido de conciliação do FGE, incluindo os processos e fundamentos dos resgates de 2023 e 2024, os recolhimentos suspensos, os saldos, a retomada das contribuições e o tratamento dos valores nos ajustes e pagamentos

[52] Cf. Ata da 7a Reunião.
[53] Ibid.

posteriores. Recomendar publicação do demonstrativo por consórcio e prevenção de compensação duplicada de um mesmo evento.

IV. Solicitar a juntada das apólices de seguro-garantia, de suas renovações e dos controles de vigência e acionamento, incluindo os períodos posteriores a agosto de 2025. Recomendar demonstrativo de fiscalização que diferencie infrações operacionais, multas contratuais e glosas e informe o resultado das medidas aplicadas, desde a autuação até a cobrança e a correção da falha.

V. Solicitar à Sumob e ao SetraBH a compatibilização das listas de consorciadas e dos CNPJs, com identificação das empresas habilitadas, alterações e cumprimento das condições das anuências. A base de cálculo de custos deve ter critérios públicos para preços referenciais, documentos faltantes, valores atípicos e operações entre partes relacionadas.

**Diretrizes para a futura concessão**

VI. Recomendar estudo comparativo dos mecanismos de remuneração por passageiros, quilometragem e disponibilidade, inclusive combinações com indicadores de qualidade e eficiência.

VII. Recomendar o estudo, durante a modelagem do novo contrato, sobre a separação de operação, frota, garagens, bilhetagem e serviços auxiliares.

VIII. Recomendar plano de transição que inventarie ativos, propriedade, amortização, valor residual e reversibilidade e assegure a continuidade. A descarbonização deve conter metas graduais, estudo do custo ao longo da vida útil, infraestrutura, manutenção, capacitação e financiamento, com responsabilidades claras para o investimento e para a operação.

IX. Recomendar, na modelagem da futura concessão, estudo de viabilidade da exploração comercial de terminais e estações, com identificação das áreas disponíveis, estimativa dos investimentos necessários e projeção das receitas líquidas.

**Acesso e qualidade do serviço**

X. Recomendar a avaliação dos resultados do Catraca Livre e a elaboração de estudo para ampliação da gratuidade, incluindo, também, aos sábados, de modo a alcançar os finais de semana completos, além de outros cenários de tarifa zero ou redução tarifária

XI. Recomendar à Sumob a conciliação dos dados do teste de cartões bancários e a avaliação pública dos custos, da interoperabilidade e dos efeitos de novas modalidades de pagamento.

XII. Recomendar o planejamento do suplementar em conjunto com a rede convencional, com identificação do atendimento às periferias e áreas de difícil acesso. As condições de remuneração, investimento e alteração de itinerários devem ser transparentes. Incluir a escuta dos permissionários e dos trabalhadores e a avaliação das condições de trabalho relacionadas à segurança e à qualidade do atendimento.

XIII. Recomendar à BHTrans e aos demais responsáveis o levantamento atualizado de abrigos, painéis e Wi-Fi, com identificação de equipamentos previstos, instalados e operantes. Verificar o cumprimento do cronograma informado em 2025 e publicar as responsabilidades de manutenção, os canais de ocorrência e os prazos de solução, com atenção à acessibilidade e à segurança nos pontos e estações.

**Integração e acompanhamento institucional**

XIV. Recomendar à SMMUR e à Sumob a continuidade dos instrumentos de cooperação com Estado, municípios, Agência RMBH e operadores do metrô. Apresentar plano de integração com etapas, fontes de custeio, compensação financeira, bilhetagem e metas para o deslocamento completo. Atualizar os estudos de demanda e avaliar a continuidade do protocolo com vigência indicada até dezembro de 2026.

XV. Recomendar estrutura permanente de governança e dados, com atribuições claras dos órgãos municipais, acesso do poder concedente às bases, formatos reutilizáveis e proteção dos dados pessoais.

XVI. Encaminhar este relatório à Prefeitura, à SMMUR, à Sumob, à BHTrans, aos operadores convencionais e suplementares e às instâncias de participação relacionadas ao transporte.

XVII. Remeter cópia ao Ministério Público de Minas Gerais e ao Tribunal de Contas do Estado, para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições, com destaque para os documentos cuja conciliação e complementação se recomendam.

XVIII. Enviar à Presidência da Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços desta Casa para o acompanhamento dessas providências, com aproveitamento do acervo, audiências de avaliação das respostas e exame dos estudos antes do edital de 2028.

## VII. CONCLUSÃO

**127.** Durante quase dois anos de trabalho, esta Comissão reuniu perspectivas de gestores municipais, operadores convencionais e suplementares, representantes dos usuários, movimentos sociais e pesquisadores. **Frente à desafios – incluindo, em especial, o reiterado adiamento de audiências públicas frente ao não comparecimento dos convidados[54] – conseguimos, no entanto, cumprir o objetivo elencado quando da aprovação do Requerimento nº 16/2025**.

**128.** Em primeiro lugar, discutiu-se com afinco as dificuldades e desafios do atual sistema, em especial àqueles relacionados ao alto valor da tarifa do transporte coletivo de passageiros por ônibus. Confirmamos aquilo que era sabido por toda a população de Belo Horizonte: que os contratos firmados em 2008 e suas posteriores alterações mostraram-se incapazes de oferecer um serviço público de qualidade e à um preço acessível a todos os belorizontinos e belorizontinas.

**129.** Ademais, conseguimos lançar uma visão de futuro. Tenho a certeza de que esta Câmara Municipal está preparada para adentrar nas inevitáveis discussões que virão nos próximos anos. Em que pese esta relatoria lamentar o precoce encerramento desta Comissão, que poderia agir como quilha que quebra as ondas, frente aos mares bravios que certamente aparecerão quando da nova concorrência prevista para 2028, **seguimos confiantes de que esta Casa Legislativa e seus membros atuarão, com firmeza, na defesa do interesse coletivo e da melhoria do serviço público**.

**130.** Cabe ressaltar que a existência de eventuais lacunas não impede formular diretrizes para a futura concessão. Fato é que as informações examinadas não permitem fixar neste relatório uma tarifa tecnicamente necessária ou um saldo definitivo de desequilíbrio. Tampouco permitem definir uma nova política de receitas acessórias, ou questionar dados de auditorias.

---

[54] Uma das instituições convidadas chegou a informar que não poderia participar por seus representantes estarem de férias. Tamanho descalabro foi objeto de uma reprimenda do Vereador Helton Junior: "*O vereador Helton Junior afirmou ser inaceitável que uma empresa responsável pela gestão de uma frota de mais de 2.700 veículos na cidade informe que não comparecerá à audiência pública por seus representantes estarem em período de férias*" (Cf. Ata da 10a Reunião).

Permitem, no entanto, recomendar os procedimentos e as condições de controle para que essas questões sejam apuradas e discutidas publicamente.

**131.** **A efetividade do direito constitucional ao transporte exige que a tarifa e a oferta sejam avaliadas a partir da experiência e das possibilidades econômicas da população. A ampliação da gratuidade, inclusive para além dos domingos, integra as alternativas que devem ser estudadas com fontes de financiamento e serviços suficientes para atender os passageiros.**

**132.** Para a concessão prevista em 2028, recomenda-se preparação antecipada, comparação de modelos, condições de competição e AMPLA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE, com metas claras e capacidade institucional para aplicá-las. O desenho contratual e sua fiscalização devem permitir corrigir falhas, substituir prestadores quando cabível e preservar a continuidade de um serviço essencial.

**133.** Agradeço aos meus pares pelo apoio e a todo o corpo técnico da Câmara Municipal de Belo Horizonte pela competência e pela dedicação com que assessorou esta Comissão ao longo de quase dois anos. Registro também meu agradecimento aos assessores parlamentares da minha equipe — Arthur Felipe Schuliz Silva, Cristóvão Corrêa Borba Soares, Danielle Duarte Moraes e Pricila Augusta de Noronha Cardoso, esta última ex-vereadora desta Casa — pelas contribuições conceituais e operacionais, desde o planejamento dos trabalhos da Comissão até a elaboração deste relatório.

**134.** Considero, assim, cumprida a finalidade de sistematizar os estudos e apresentar diretrizes para a futura concessão. Submeto este relatório e seus encaminhamentos à apreciação do colegiado, para que o trabalho acumulado se traduza em providências de gestão, controle e ampliação do acesso ao transporte coletivo de Belo Horizonte.

Belo Horizonte, 10 de novembro de 2026.

PEDRO FARAH ROUSSEFF:15598478676

Assinado de forma digital por PEDRO FARAH ROUSSEFF:15598478676
Dados: 2026.11.13 12:43:07 -03'00'

**Vereador Pedro Rousseff**

Relator

## ANEXO I – HISTÓRICO DAS REUNIÕES

Cronologia dos 38 registros entre 28 de fevereiro de 2025 e 27 de outubro de 2026.

| Reunião | Data | Registro | Síntese |
|---|---|---|---|
| 1ª | 28/02/2025 | Realizada | Instalação. Eleição da presidência e relatoria; fixação das reuniões ordinárias. |
| 2ª | 25/03/2025 | Realizada | Plano de trabalho aprovado (Requerimento 970/2025). Aprovação dos Requerimentos 971 e 972/2025. |
| 3ª | 22/04/2025 | Audiência pública | Gestores municipais: concessão, tarifa, custos, auditorias e frota. Aprovação de visitas (1.421 a 1.423), apoio técnico (1.426) e acervo das CPIs (1.428/2025). |
| 4ª | 29/04/2025 | Realizada | Aprovação dos pedidos 1.590, 1.592 e 1.596 a 1.599/2025. Ciência de resposta ao 971/2025. |
| 5ª | 09/05/2025 | Realizada | Aprovação das audiências 1.671 e 1.672/2025. |
| 6ª | 20/05/2025 | Realizada | Alteração de local da visita à SM Transportes (2.017/2025) e de convidados da audiência com a sociedade civil (2.018/2025). |
| 7ª | 27/05/2025 | Audiência pública | Audiência com a sociedade civil: André Veloso, Vinícius Venades e Roberto Andrés. |

| Reunião | Data | Registro | Síntese |
|---|---|---|---|
| 8ª | 17/06/2025 | Audiência pública | Audiência com a Houer e SetraBH. Cancelamento da visita inicial à Jardins (2.565); nova visita (2.566); Floramar (2.567); audiência (2.568); uso do dinheiro nos ônibus (2.569/2025). |
| 9ª | 24/06/2025 | Audiência pública | Audiência com o Sindpautras. Aprovação das audiências 2.673 e 2.674 e cancelamento da visita à Floramar (2.675/2025). |
| 10ª | 22/07/2025 | Audiência pública | Audiência com o Consórcio Transuple. Pedidos 2.973 e 2.974; visita à Estação São Gabriel (2.975); alteração da visita à Jardins (2.976/2025). |
| 11ª | 29/07/2025 | Audiência pública | Audiência com Marco Antônio de Rezende Teixeira, Ricardo Mendanha Ladeira e Murilo de Campos Valadares.Reagendamento de São Gabriel (3.318/2025). |
| 12ª | 19/08/2025 | Realizada | Cancelamento da visita à Viação Jardins (3.653/2025). |
| 13ª | 26/08/2025 | Realizada | Cancelamento da visita à Estação São Gabriel (3.789/2025). |
| 14ª | 23/09/2025 | Debate com convidados | Audiência com o SetraBH, Transfácil e quatro consórcios convencionais. Aprovação da audiência de 30/09 (4.232/2025). |

| Reunião | Data | Registro | Síntese |
|---|---|---|---|
| 15ª | 30/09/2025 | Não realizada | Audiência prevista sobre modelo contratual não realizada. |
| 16ª | 21/10/2025 | Debate com convidados | Audiência com Guilherme Leiva e Felipe Mariz Coutinho. |
| 17ª | 28/10/2025 | Não realizada | Sem pauta. |
| 18ª | 06/11/2025 | Realizada | Aprovação das audiências sobre gestão de dados (4.848/2025) e qualidade do serviço (4.849/2025). |
| 19ª | 18/11/2025 | Audiência pública | Audiência com Felipe Coutinho, Rui Melo e Francisco de Assis Maciel. Aprovação dos Requerimentos 5.000 e 5.001/2025. |
| 20ª | 25/11/2025 | Audiência pública | Audiência com Cristina Lopez, Túlio Silveira e Guilherme Leiva. |
| 21ª | 23/12/2025 | Não realizada | Não houve comunicação de aprovação das atas da 19ª e 20ª reuniões. |
| 22ª | 05/02/2026 | Realizada | Aprovação de audiência sobre economia e regulação para 24/02/2026 (17/2026). |
| 23ª | 24/02/2026 | Não realizada | Audiência sobre economia e regulação não realizada. |

| Reunião | Data | Registro | Síntese |
|---|---|---|---|
| 24ª | 24/03/2026 | Realizada | Aprovação da ata da 22ª reunião. Nova audiência sobre economia e regulação para 31/03/2026 (807/2026). |
| 25ª | 31/03/2026 | Não realizada | Audiência sobre economia e regulação não realizada. |
| 26ª | 28/04/2026 | Não realizada | Sem pauta. |
| 27ª | 07/05/2026 | Realizada | Aprovação de audiência sobre economia e regulação para 19/05/2026 (1.627/2026). |
| 28ª | 19/05/2026 | Audiência pública | Audiência com Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho e Guilherme Leiva sobre economia e regulação. |
| 29ª | 26/05/2026 | Não realizada | Sem pauta. |
| 30ª | 23/06/2026 | Não realizada | Sem pauta. |
| 31ª | 30/06/2026 | Não realizada | Sem pauta. |
| 32ª | 21/07/2026 | Realizada | Aprovação da ata da 28ª reunião. Audiência sobre integração ônibus e metrô (2.803/2026). |

| Reunião | Data | Registro | Síntese |
|---|---|---|---|
| 33ª | 28/07/2026 | Audiência pública | Audiência com Metrô BH, Seinfra, Sumob e MDT sobre integração física e tarifária, compensação financeira e coordenação metropolitana. |
| 34ª | 18/08/2026 | Não realizada | Sem pauta. |
| 35ª | 25/08/2026 | Não realizada | Sem pauta. |
| 36ª | 29/09/2026 | Não realizada | Sem pauta. |
| 37ª | 20/10/2026 | Não realizada | Sem pauta. |
| 38ª | 27/10/2026 | Não realizada | Sem pauta. |

## ANEXO II – RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE INFORMAÇÃO

Mapa dos 12 pedidos de informação e das respostas examinadas[55].

| Pedido e tema | Documentos de resposta |
|---|---|
| 971/2025<br>Modelagem da mobilidade | Sumob nº 231/2025, de 11/04/2025. |
| 1.590/2025<br>Auditorias e revisões | Sumob nº 306/2025, de 19/05/2025. |
| 1.592/2025<br>Integração tarifária | Sumob nº 307/2025, de 14/05/2025; protocolo anexo nº 87031028/2024. |
| 1.596/2025<br>Seguros e multas | Sumob nº 293/2025, de 14/05/2025; SMMUR nº 042/2025, de 16/05/2025. |
| 1.597/2025<br>Publicidade e FGE | Sumob nº 439/2025, de 25/06/2025, com extratos, autorizações, comprovantes e correspondência. |
| 1.598/2025<br>Reequilíbrio | Sumob nº 324/2025, de 26/05/2025; SMMUR nº 070/2025, de 03/06/2025. |
| 1.599/2025<br>Perícia judicial e receitas | Sumob nº 331/2025, de 27/05/2025; SMMUR nº 076/2025, de 06/06/2025. |

[55] O Requerimento nº 1.428/2025 solicitou o acervo das CPIs e de outros trabalhos da Câmara. Por sua natureza, foi tratado separadamente dos 12 pedidos de informação.

| Pedido e tema | Documentos de resposta |
|---|---|
| 2.569/2025<br>Meios de pagamento | Sumob nº 480/2025, de 03/07/2025; Transfácil DEXEC nº 257/2023, datado de 03/07/2025, numeração do original. |
| 2.973/2025<br>Integração metropolitana | Sumob nº 626/2025, de 12/08/2025. |
| 2.974/2025<br>Abrigos e equipamentos | BHTrans, Informação Técnica nº 015/2025, datada de 05/08/2025 e assinada em 08/08/2025; Ofício DPR nº 288/2025. |
| 5.000/2025<br>Consorciadas e custos | Sumob nº 1.194/2025, de 03/12/2025; SetraBH DJUR nº 1.284/2025, de 22/12/2025. |
| 5.001/2025<br>FMU | SMMUR nº 215/2025, de 09/12/2025. |