

**RELATÓRIO FINAL**  
**COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS PARA REFORMULAÇÃO DA BHTRANS**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE**

**1 - INTRODUÇÃO**

A Comissão Especial de Estudos para a Reformulação da BHTrans foi instituída em razão do requerimento 22/2021, para instalação de comissão especial para abordar a necessidade de revisão do contrato de concessão do serviço de transporte público coletivo de passageiros, a adoção de ações para garantir a transparência dos dados da empresa pública, bem como análise das políticas públicas que devem nortear a mobilidade metropolitana.

Ainda apresentando a justificativa para sua instituição, os signatários manifestaram a concordância que a comissão era oportuna na medida em que o atual prefeito manifestou ao final do ano de 2020 a intenção de criar uma nova estrutura administrativa do executivo municipal para que a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans fosse absorvida pelo que chamou de supersecretaria.

Ademais, é necessário um novo modelo para a mobilidade urbana no município com políticas públicas capazes de dar um novo rumo ao tema com eficiência, qualidade, modicidade e inclusão dos usuários e cidadãos. Bem como propor alternativas viáveis ao atual modelo de mobilidade que existe na cidade.

Na realidade, a atuação da empresa, que ainda detém o poder de fiscalização e planejamento, tem gerado prejuízo aos cofres públicos e um descontentamento crescente na sociedade vez que as medidas adotadas são insuficientes para coibir os reiterados desrespeitos às determinações para o regular funcionamento do transporte coletivo na capital, bem como estabelecer um planejamento eficiente da mobilidade como um todo. Não é por acaso a alta reprovação que a BHTrans tem entre os moradores da cidade.

O fundamento legal para sua regular constituição encontra-se acostado no Regimento Interno dessa Casa, no art. 56, III, que dispõe:

“Art. 56 - São comissões especiais as constituídas para:

I - apreciar proposta de emenda à Lei Orgânica;

II - apreciar veto a proposição de lei;

III - estudar matéria não consubstanciada em proposição, desde que não seja de competência de comissão permanente.

O requerimento foi assinado pelos seguintes parlamentares: Ver.(a) Gabriel; Ver.(a) Bella Gonçalves; Ver.(a) Braulio Lara; Ver.(a) Ciro Pereira; Ver.(a) Cláudio do Mundo Novo; Ver.(a) Dr. Célio Frois; Ver.(a) Duda Salabert; Ver.(a) Flávia Borja; Ver.(a) Henrique Braga; Ver.(a) Irlan Melo; Ver.(a) Jorge Santos; Ver.(a) José Ferreira; Ver.(a) Macaé Evaristo; Ver.(a) Marcela Trópia; Ver.(a) Marcos Crispim; Ver.(a) Miltinho CGE; Ver.(a) Nely Aquino; Ver.(a) Nikolas Ferreira; Ver.(a) Professora Marli; Ver.(a) Rogerio Alkimim; Ver.(a) Rubão; Ver.(a) Wanderley Porto; Ver.(a) Wesley.

A criação foi aprovada em 04 de fevereiro de 2021 e deu-se formalmente o início dos trabalhos.

A composição da comissão foi realizada dentro das normas regimentais dessa Casa Legislativa, e foram apontados pelos líderes de cada bloco ou bancada, os nomes dos vereadores para integrar a comissão. Foi então realizada a convocação para a reunião onde seriam apresentados e votados os nomes para as funções de presidente e relator.

## **2 - DAS REUNIÕES**

### **2.1 - DA 1ª REUNIÃO**

Sob a presidência interina do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão e com a presença das vereadoras Iza Lourença e Marcela Trópia e dos vereadores Gabriel e Wesley, reuniu-se a comissão.

Havendo quórum, o presidente declarou abertos os trabalhos.

Após votação unânime, ficou decidido pelos integrantes que o Presidente seria o Vereador Gabriel, e o Relator, Vereador Reinaldo Gomes Preto do Sacolão. Compõem o restante da comissão como membros titulares as Vereadoras Marcela Trópia, Iza Lourença e o Vereador Wesley.

Como membros suplentes, estão os Vereadores Irlan Melo, Henrique Braga, Pedro Patrus, Rogério Alkimim e Professor Juliano Lopes.

O presidente sugeriu que as reuniões ordinárias fossem realizadas às quartas-feiras, às 9 horas, no Plenário Helvécio Arantes.

A proposta foi aprovada por unanimidade.

Definidos os integrantes, passaram os mandatários eleitos a realizar as ações típicas da Comissão Especial, aprovando requerimentos de pedidos de informação e convocação de audiências públicas para garantir a participação popular no processo de reformulação.

## **2.2 - DA 2ª REUNIÃO**

O presidente solicitou ao vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão que fizesse a leitura das proposições constantes da pauta.

EM TURNO ÚNICO: 1) Requerimento de Comissão nº 143/21 - pedido de informação ao prefeito Alexandre Kalil, com a finalidade de "obter informações sobre: 1) Quais estudos estão sendo levados a efeito e quais propostas estão sendo elaboradas visando otimizar a atuação da estrutura da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans na questão do trânsito, do transporte de passageiros e demais fins estatutários na capital?;

2) Quais alterações estão sendo estudadas e propostas na personalidade jurídica da BHTrans e na sua estrutura? Citar clara e detalhadamente as alterações envolvendo a áreas, setores ou unidades administrativas e os cargos de direção e assessoramento, bem como os benefícios para a atuação da gestão do trânsito e no transporte de passageiros da capital e demais fins estatutários:

3) Quais serão os impactos sobre os seus empregados públicos? Existe possibilidade de demissão ou retirada de direitos? Se sim, o porque e quais benefícios para a melhoria na atuação da BHTrans na consecução de seus fins estatutários?"  
Autoria: vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

O vereador Gabriel discutiu o requerimento de comissão.

Aprovado por unanimidade.

2 Requerimento de comissão nº 144/21 - pedido de informação ao prefeito Alexandre Kalil, com a finalidade de "obter as seguintes informações: 1) Tendo em vista a evolução tecnológica dos equipamentos, dos instrumentos e a evolução dos conceitos, métodos e praticas na prestação do serviço de transporte de passageiros, quais conceitos, planejamentos, projetos e ações inovadoras estão sendo desenvolvidos para otimizar o transporte publico coletivo de passageiros prestado pelas empresas de ônibus concessionarias do serviço, visando a melhoria na qualidade da sua prestação como um todo? Citar clara e detalhadamente todos eles;

2) Quais pontos do contrato atual de concessão com as empresas de ônibus concessionárias do serviço de transporte coletivo de passageiros da capital que são entraves a boa prestação do serviço de transporte público de passageiros como um todo, tais como a política tarifária, a correta execução do contrato de prestação de serviço de transporte, ao equilíbrio econômico - financeiro do contrato, a sua fiscalização e a adoção de medidas visando corrigir a atuação das concessionárias, dentre outras? Citar clara e detalhadamente todos os entraves, sem se prender somente aos exemplos citados neste item 2. Citar também as medidas para corrigir ou suprimir tais entraves;

3) Quais medidas a serem adotadas visando a otimização da qualidade na prestação do serviço de transporte de passageiros prestado por táxis, tendo em vista os novos conceitos, prática e novas tecnologias?;

4) Quais pontos dos atuais termos de permissão de transporte são entraves a boa prestação de serviço de transporte de passageiro por táxis? Citar clara e detalhadamente todos. E quais as soluções para os mesmos?;

5) Quais medidas a serem adotadas visando a otimização da qualidade na prestação do serviço de transporte coletivo suplementar de passageiros, tendo em vista os novos conceitos, prática e as novas tecnologias surgidas?". Autoria: vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão comunicou a presença da vereadora Marcela Trópia que tomou assento a mesa.


Posto em votação o requerimento de comissão foi aprovado por unanimidade.

3) Requerimento de Comissão nº 148/21 - realização de audiência pública com a finalidade de "debater com o novo presidente da BHTrans os rumos da empresa", e 3/3/21, às 9 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel.

O vereador Gabriel e a vereadora Iza Lourença discutiram o requerimento de comissão.

Aprovado por unanimidade.

O presidente propôs para os trabalhos da comissão que os parlamentares dela integrantes trabalhassem diversos temas de interesse da mesma, tais como: a) vereadora Iza Lourença - quais seriam os melhores modelos tarifários praticados no Brasil; b) vereadora Marcela Trópia - qual seria a região metropolitana brasileira que melhor gerenciaria o transporte público; c) vereador Wesley - qual seria a cidade que contaria com órgãos que melhor fariam a gestão da mobilidade e do transporte público entre outros. Comentou seus estudos a respeito do novo código de pedestres de Berlim.



Por fim, propôs que as discussões em torno das propostas que ora apresentou fossem dialogadas, por meio das redes sociais, para conferir maior agilidade nas decisões e nas soluções de questões que eventualmente possam surgir.

### **2.3 - DA 3ª REUNIÃO**

Sob a presidência remota do vereador Gabriel e com a presença das vereadoras Iza Lourença e Marcela Trópia, esta última em participação remota, e do vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão, reuniu-se a comissão.

Havendo quorum, o presidente declarou abertos os trabalhos.

Registre-se a presença do vereador Nikolas Ferreira, que não é membro desta comissão. A comissão deliberou inverter a ordem dos trabalhos para apreciar as demais proposições em pauta antes da realização da audiência pública.

EM TURNO ÚNICO: 1) Requerimento de Comissão nº 192/21 - realização de audiência pública com a finalidade de “debater os rumos da empresa BHTrans”, no dia 10/3/21, às 9 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereadora Iza Lourença.

O vereador Gabriel e a vereadora Iza Lourença discutiram o requerimento de comissão.

Aprovado por unanimidade, com inclusão, na lista de convidados, do arquiteto e professor da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, Roberto Andrez.

O presidente registrou a presença remota do vereador Wesley.

2) Requerimento de Comissão nº 185/21 - convidar para audiência pública, a ser realizada no dia 10/3/21, com a finalidade de “discutir os rumos da empresa BHTrans a entidade da sociedade civil ‘Tarifa Zero’”. Autoria: vereadora Iza Lourença. Prejudicado em decorrência da aprovação do Requerimento de Comissão nº 192/21.

O presidente registrou a presença remota do diretor-presidente da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans, Diogo Oscar Borges Prosdocimi.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi manifestou seu prazer em estar presente nesta comissão e em discutir a questão da mobilidade urbana em Belo Horizonte. Disse que a acessibilidade é um meio para atingir outro fim e tem, por isso, uma natureza derivada. Comentou que o transporte mudou mais nos últimos 10 anos do que nos 50 anos anteriores.

Acrescentou que a tecnologia mudou significativamente a sociedade e que o poder público precisa adaptar-se a essas alterações e implementar as novas tecnologias

existentes. Afirmou que o conceito de acessibilidade é definido como potencial de interação e que ela pode ocorrer com melhoria das condições de mobilidade da população, com maior proximidade dos pontos de interesse na cidade ou com ampliação da conectividade e entrega dos serviços buscados no local onde a pessoa se encontra. Disse que a população tem uma avaliação ruim do transporte público em Belo Horizonte, mas observou que as avaliações do trânsito na cidade são similares. Informou que houve uma queda significativa do número de passageiros no sistema público de transporte em Belo Horizonte nos últimos anos.

Disse que, paradoxalmente, apesar da avaliação ruim da população, os índices técnicos de avaliação do transporte público indicam que o sistema funciona de forma satisfatória. Mencionou os aspectos que têm sido tratados na reformulação do sistema de transporte coletivo e citou as principais características e demandas dos usuários do sistema em Belo Horizonte. Explicou a lógica atual do sistema de transporte público, enfatizando a utilização de rotas fixas e de veículos com tamanho padronizado.

Disse que a proposta existente é de criação de um modelo de transporte sob demanda, em que o usuário registra em um aplicativo a sua necessidade e o sistema passa a trabalhar com rotas customizadas e com veículos de tamanhos adequados à demanda verificada. Comentou a necessidade de modernização institucional da BHTrans e mencionou o histórico de criação da empresa. Apresentou números da atuação da BHTrans, enfatizando o volume de veículos geridos e a infraestrutura de trânsito mantida. Informou que a BHTrans não atua de forma isolada, sendo que a gestão da mobilidade em Belo Horizonte envolve outros atores, o que leva a um ambiente institucional complexo. Ponderou que a mobilidade urbana é um valor tratado de forma precária na legislação atual e disse defender que ela tenha uma definição clara de objetivos e resiliência financeira para atingi-los.

Comentou a necessidade de integração metropolitana do transporte coletivo e afirmou que essa integração deve ser física, operacional e institucional. Apresentou números sobre o volume de passageiros que podem circular em uma via de acordo com o meio de transporte utilizado, desde veículos particulares, ônibus convencional e motos, até metrô e trem metropolitano. Apresentou dados de circulação de passageiros nas principais vias de Belo Horizonte.

Comentou que a estrutura institucional em Belo Horizonte é rica em ferramentas de participação e controle social e afirmou defender a sua expansão para o espaço metropolitano. Afirmou que o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana -

COMURB - ainda não está operacional e que este atuará no planejamento em âmbito estratégico. Detalhou a forma de composição do COMURB e suas atribuições.

O presidente agradeceu a apresentação de Diogo Oscar Borges Prosdocimi e perguntou quem seriam os contatos dentro da BHTrans para os assuntos a serem tratados por esta comissão.


Diogo Oscar Borges Prosdocimi indicou que os temas de transporte coletivo podem ser tratados com o diretor de Transporte Coletivo, Daniel Marques. Indicou o seu assessor, Eriênio Jaderson de Souza, para tratar de assuntos relativos à integração metropolitana. Indicou Samira Marques para tratar de assuntos relativos à reestruturação administrativa.

O presidente perguntou o que Diogo Oscar Borges Prosdocimi entende que deva ser o foco inicial desta comissão.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi afirmou que a BHTrans tem um corpo técnico competente e que é necessário que a empresa tenha um processo contínuo de recrutamento e capacitação de Recursos Humanos. Disse defender a realização de um concurso bem estruturado, buscando agregação de valor. Afirmou defender a integração da participação social na gestão da empresa e a promoção de um redesenho administrativo que permita a implementação de novas tecnologias e processos.

A vereadora Iza Lourença perguntou sobre a situação dos contratos com empresas de ônibus e como a BHTrans pretende impor o cumprimento dos termos desses contratos. Perguntou como a BHTrans pretende cobrar as multas aplicadas nessas empresas e acrescentou que estas não vêm sendo pagas. Disse recear a perda de direitos dos funcionários da BHTrans com a reestruturação da empresa. Perguntou se há previsão da volta dos cobradores e do fim da dupla função exercida pelos motoristas. Comunicou que teria que ausentar-se para participar de outra reunião.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi explicou a forma de fiscalização da execução dos contratos de concessão e discorreu sobre o descompasso entre o previsto e o que vem sendo aplicado. Propôs como tema para discussão a avaliação entre o que está contratado hoje e o que é esperado para o transporte público na cidade. Explicou que a cobrança de multa é feita por meio de processo administrativo, com inscrição em dívida ativa e cobrança como dívida fiscal do Município. Disse que a reestruturação da BHTrans visa melhorar as condições de trabalho dos funcionários da empresa para exercerem suas funções, e não suprimir direitos.



O vereador Wesley comunicou a sua saída para participar de outra reunião e comentou a propaganda do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - Setra-BH, veiculada na televisão, que vem noticiando que as empresas filiadas estão operando com prejuízos milionários.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi afirmou que a pandemia afetou o volume de passageiros no sistema público de transporte. Esclareceu que eventuais alterações nas condições da execução dos contratos de concessão deverão ser devidamente discutidas de forma clara e transparente. Acrescentou que a discussão dos contratos de concessão deverá ser feita em todos os âmbitos e em diversas áreas, já que todas foram afetadas pela pandemia.

O presidente perguntou se a BHTrans tem sugestões para a redação do projeto de lei que trata da reformulação da empresa. Perguntou o que tem sido planejado para minorar o acúmulo atual de funções dos motoristas.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi mencionou a implementação do pagamento das passagens por QR Code e informou que existem planos de ampliação para outras formas de pagamento. Comentou as propostas existentes e a previsão de realização de testes das novas ofertas de transporte personalizado.

O presidente perguntou como ficaria a tarifação dessa nova modalidade de transporte personalizado, em especial nas regiões mais carentes.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi respondeu que a ideia é de melhoria das condições de tarifação, uma vez que o pagamento será antecipado e por meio de aplicativo, com a possibilidade de adequação da tarifa em função do horário e do trajeto.

O presidente perguntou como se dará a participação social no processo de reformulação.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi esclareceu que a BHTrans deverá fazer consulta pública sobre as propostas apresentadas. Comentou as formas de financiamento da BHTrans e mencionou o histórico de financiamento do sistema público de transporte. Discorreu sobre o desafio de definir formas de financiamento mais estável para a área de transporte.

O presidente perguntou como seria possível integrarmos o uso de bicicleta no sistema público em Belo Horizonte.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi disse que seu objetivo é que o cidadão possa utilizar o meio de transporte que melhor lhe convier e que todos esses meios de



transporte estejam integrados para uso da população e que disponham da infraestrutura adequada para seu funcionamento.

A vereadora Marcela Trópia elogiou as propostas apresentadas por Diogo Oscar Borges Prosdocimi e comentou a visão negativa que a população tem da BHTrans hoje. Afirmou lamentar as poucas opções que a população tem para se locomover pela cidade. Comentou os problemas de trânsito no hipercentro e acrescentou que parte significativa do trânsito é decorrente de carros procurando vagas de estacionamento. Disse que o sistema Faixa Azul é antigo e desatualizado e solicitou a reformulação do trânsito no hipercentro.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi disse que o objetivo da atuação do poder público deve ser sempre a busca pela solução de problemas. Disse que não deve haver o que ele denominou obsessão regulatória e acrescentou que só haverá intervenção se houver um problema definido, que a atuação estatal tenha possibilidade de corrigir. Afirmou defender a possibilidade de escolhas diversas para o usuário nas modalidades de transporte. Respondeu que a questão da atuação estatal na disponibilização de vagas para estacionamento depende de mais estudos e de evidências de que a atuação estatal pode efetivamente contribuir para a solução do problema.

O vereador Nikolas Ferreira perguntou como se dará atuação da Prefeitura em relação à cobrança das multas aplicadas pela ausência de cobradores. Perguntou ainda o que está sendo feito para garantir a volta dos cobradores aos ônibus, como determina a lei. Afirmou criticar a redução da frota de ônibus durante a pandemia, o que tem levado os ônibus a circularem lotados. Indagou se existe previsão da construção de áreas de escape no Anel Rodoviário. Perguntou se a BHTrans tem projetos de atuação conjunta com empresas que ofereçam alternativas de transporte em Belo Horizonte.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi disse que uma lei municipal não pode ser desrespeitada e que se deve buscar que os ônibus não circulem lotados. Disse que busca trabalhar para alterar essa realidade. Afirmou defender a construção de um sistema mais flexível e adaptado para as necessidades e preferências do cidadão. Esclareceu que a intervenção no Anel Rodoviário depende de autorização do governo federal.

Às 11h27min o presidente prorrogou a reunião por mais uma hora e suspendeu a reunião por cinco minutos.

Às 11h32min o presidente reabriu os trabalhos.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão comentou que tem recebido diversas mensagens por e-mail visando à participação de cidadãos nesta audiência e

efetuiu a leitura de questionamento popular sobre a demora no atendimento de demandas de remoção de veículos infratores e carcaças depositadas nas ruas.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi disse que o contrato de remoção de veículos venceu durante a pandemia e que está sendo feita uma nova licitação para retomada dos serviços.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão efetuou a leitura de questionamento popular sobre a retomada do poder de polícia pela BHTrans para aplicação de autuações.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi respondeu que houve trânsito em julgado de ação no Supremo Tribunal Federal - STF - sobre esse tema e que estão sendo analisadas as possibilidades de atuação da BHTrans nessa área.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão efetuou a leitura de questionamento popular sobre a possibilidade de ampliação do taxi-lotação e de aceitação do cartão BHBus nessa modalidade.


Diogo Oscar Borges Prosdocimi respondeu que essa questão está sendo avaliada pela BHTrans.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão efetuou a leitura de questionamento popular sobre publicidade do projeto de reformulação da BHTrans e sobre os meios de participação dos funcionários da empresa nesse processo.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi respondeu que o processo não ocorrerá sem discussão e que esta audiência é o primeiro passo.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão apresentou perguntas sobre os contratos de concessão e sobre a situação atual da integração metropolitana. Perguntou sobre a previsão de realização de grandes obras de mobilidade na cidade, visando à solução dos gargalos de trânsito no Município.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi esclareceu sobre o projeto de construção das linhas 2 e 3 do metrô de Belo Horizonte, que foi discutido anteriormente. Informou que foram feitos projetos e estudos para essas obras, mas as discussões não evoluíram em relação à participação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU. Disse ter informações de que essa questão será atualizada pela CBTU até o final do ano e que poderá ser avaliada a forma de Parceria Público-Privada para sua implementação. Afirmou que, como a CBTU é uma empresa federal, a Prefeitura não tem como intervir no andamento desse processo.



O presidente perguntou sobre a situação do Anel Rodoviário e comentou os principais pontos de insegurança e a possibilidade de intervenções de baixo custo visando à melhoria das condições de segurança.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi respondeu que essas questões já foram levadas várias ao governo federal pela Prefeitura e pelo Estado de Minas Gerais. Disse que algumas dessas intervenções têm projetos prontos, mas que dependem de autorização do governo federal.

O presidente registrou a presença do vereador Marcos Crispim, que não é membro desta comissão.

O vereador Marcos Crispim comentou que muitos pontos finais de ônibus não têm banheiros e que, com o fechamento de bares e restaurantes nas proximidades, os motoristas e cobradores estão sofrendo constrangimentos. Perguntou se a BHTrans tem algum estudo nesse sentido.

Diogo Oscar Borges Prosdocimi agradeceu a pergunta e disse que encaminharia essa demanda para verificação.

Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

#### **2.4 - DA 4ª REUNIÃO**


Sob a presidência remota do vereador Gabriel e com a presença remota das vereadoras Iza Lourença e Marcela Trópia e dos vereadores Reinaldo Gomes Preto Sacolão e Wesley, reuniu-se a comissão.

Havendo quórum, o presidente declarou abertos os trabalhos.

A comissão deliberou inverter a ordem dos trabalhos para apreciar as demais proposições em pauta antes da realização da audiência pública.

EM TURNO ÚNICO: 1) Requerimento de Comissão nº 239/21 - pedido de informação à Secretaria Municipal de Governo “sobre as seguintes questões: ‘qual medida a BHTrans vai tomar em relação às permissões de táxi devolvidas, excluídas e que estão na reserva sem exercer a atividade? Muitos são somente permissionários e não exercem a atividade. Os auxiliares querem ter o direito a ter suas outorgas e não têm esse direito. Por que não convocar os mesmos a emplacarem seus carros?’. Autoria: vereadora Marcela Trópia.

Aprovado por unanimidade.



2) Requerimento de Comissão nº 240/21 - realização de audiência pública com a finalidade de “discutir a integração do transporte municipal de Belo Horizonte com a estrutura de mobilidade da região metropolitana, assim como todo planejamento realizado pela Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte que envolva a capital”, no dia 24/3/21, às 9 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereadora Marcela Trópia.

O vereador Gabriel e a vereadora Marcela Trópia discutiram o requerimento de comissão.

Aprovado por unanimidade, com inclusão de Eriênio Jaderson de Souza, servidor da BHTrans, na lista de convidados.

3) Requerimento de Comissão nº 241/21 - pedido de informação ao gabinete do prefeito Alexandre Kalil “sobre o protótipo do aplicativo de transporte público coletivo urbano apresentado na audiência pública realizada no dia 03 de março de 2021, com a participação do Presidente da BHTrans nesta comissão”. Autoria: vereador Gabriel.

O vereador Gabriel e a vereadora Marcela Trópia discutiram o requerimento de comissão.

Aprovado por unanimidade.


4) Requerimento de Comissão nº 250/21 - realização de audiência pública para “debater sobre soluções de mobilidade urbana, baseadas em modelos brasileiros e mundiais”, no dia 17/3/21, às 9 horas, no Plenário Helvécio Arantes. Autoria: vereador Gabriel.

Aprovado por unanimidade.

O presidente registrou a presença remota dos seguintes convidados: 1) o representante do Movimento Tarifa Zero, André Veloso; e 2) o representante do Instituto Urbe - Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Roberto Rolim Andres.

André Veloso informou que é economista e está cursando doutorado na área. Disse que o Movimento Tarifa Zero existe há 8 anos e é formado, em grande parte, por jovens que têm em comum a necessidade ou a vontade de usar transporte público e que acreditam que mudanças são necessárias.

Destacou algumas realizações do movimento, como promoção de manifestações, cálculo tarifário do transporte público e liberação de linha de ônibus para o Aglomerado da Serra. Explicou os conceitos de subsídio público, subsídio cruzado e controle de custos. Disse que em Belo Horizonte o sistema de transporte público é



financiado exclusivamente pelas tarifas pagas pelos usuários. Apontou problemas de tal sistema, como círculo vicioso da tarifa e consequências ambientais e sociais desastrosas.

Disse que, além da insatisfação com o serviço oferecido, os usuários do transporte público saem do sistema por falta de condições para pagar a passagem. Afirmou que os usuários acabam optando por utilizar veículos particulares ou motocicletas, deixando o trânsito mais congestionado na cidade. Informou que, entre 1994 e 2020, houve queda significativa no número de passageiros, o que piorou devido à pandemia.

Disse que, se nada for feito, o sistema de transporte público entrará em colapso. Pontuou que o financiamento do sistema somente pela tarifa não funciona e defendeu a existência de subsídio público. Mencionou que em outros países o sistema não é financiado exclusivamente pelo usuário e citou exemplos de cidades europeias, como Barcelona e Paris. Propôs a realização de um pacto federativo entre Município, Estado e União para destinar recursos ao sistema de transporte público.

Disse que há um fundo de subsídio previsto no Plano Diretor de Belo Horizonte para melhoria do transporte coletivo. Destacou que os mais pobres pagam mais pelo transporte. Disse serem necessárias diretrizes para um controle central da arrecadação tarifária e a alteração, por parte dos empresários, de variáveis do serviço, visando não somente o lucro. Dessa forma, explicou, seria possível obter o baixo custo da tarifa.

Afirmou que a BHTrans precisa ter um controle prévio sobre a arrecadação tarifária. Chamou atenção para os prejuízos causados pela ausência do cobrador e pela falta de fiscalização e de aplicação de multas, bem como pela morosidade da Justiça em relação ao não cumprimento das penalidades. Explicou que, no subsídio cruzado, as linhas mais lucrativas e de alta rotação compensam linhas deficitárias.

Disse que a Câmara de Compensação Tarifária faz essa unificação, mas destacou que o órgão não é mais controlado pelo poder público. Lembrou que, no sistema atual, toda a arrecadação é feita diretamente pelas empresas, o que dificulta a regulamentação do transporte. Apontou a necessidade de o poder público controlar os recursos, facilitando o não pagamento caso o serviço não seja prestado conforme contratado, a aplicação imediata de multas e a ampliação da fiscalização sobre a operação do sistema.

Apontou que o reajuste anual se dá via fórmula paramétrica e que não há cálculo, transparência, nem controle público dos custos do sistema. Disse que o cálculo mais recente foi feito pelo Movimento Tarifa Zero, e indicou ser possível a redução da

tarifa, mesmo no sistema atual. Mencionou que não há como comprovar se é verdade que as empresas estão prestes a falir. Propôs a reativação do Conselho Municipal de Urbanização - Comurb, para que se tenha acesso aos parâmetros de operação e também poder deliberativo.


Destacou a necessidade de se reavaliar a arrecadação e a distribuição de vale-transporte, arrecadação de tributos e remuneração de empresas de ônibus. Defendeu que o transporte público seja gratuito em Belo Horizonte, com a realização de uma campanha permanente de conscientização.

Roberto Rolim Andres manifestou admiração pelos trabalhos do Movimento Tarifa Zero. Disse que vivemos uma situação de calamidade pública na área de mobilidade urbana, que afeta principalmente a população mais pobre. Pontuou que o espaço urbano é um bem comum e escasso e demanda uma solução para a vida coletiva. Disse que o automóvel como meio de transporte parece oferecer maior conforto e velocidade a uma pessoa, mas pode causar, em contrapartida, prejuízos a grande parte da população.

Explicou que uma pessoa que pesa entre 60 e 80 quilos gasta uma energia desproporcional para deslocamento em veículo particular. Pontuou que esse deslocamento é de alto custo, considerando a extração de petróleo e a produção de gás carbônico e enxofre; e que, por isso, é preciso regular a forma como nos deslocamos. Disse que os aplicativos de transporte por demanda não deveriam captar os usuários do transporte coletivo, nem atender aos interesses de grandes empresas, e sim atender aos moradores da capital.

Dessa forma, argumentou, seria possível oferecer às pessoas acesso democrático aos espaços da cidade, com a oferta de um bom sistema de transporte público que não vise somente ao lucro. Ponderou que os aplicativos de transporte aumentam congestionamentos, acidentes e poluição. Afirmou que, se houvesse subsídio público de uma parte significativa do valor empenhado no transporte público, o acesso ao serviço seria ampliado. Comentou que, dessa maneira, menos automóveis e motocicletas estariam em circulação, o que contribuiria para a melhoria do trânsito. Disse que o contrato firmado em 2008 deve ser revisto com urgência, pois inverte a lógica da gestão pública, entregando-a às empresas e incentivando o pagamento de bônus pela contratação.

Destacou que quanto maior a lotação do transporte coletivo, maior a arrecadação das empresas. Mencionou que o contrato atual fere a Lei Municipal de



Mobilidade Urbana e a gestão pública do sistema, pois não oferece tarifa módica nem subsídio público. Relatou que, em cidades como Paris e Barcelona, o sistema de transporte é público, gerido com transparência e participação popular. Pontuou ser necessário rever e retomar o contrato de acordo com o interesse público. Registrou que tecnologias podem ser benéficas para o processo, desde que usadas conforme o interesse coletivo e não das empresas. Afirmou não ser possível oferecer transporte público atrativo sem subsídio público.

A vereadora Iza Lourença afirmou que o transporte é um pilar no direito à cidade. Pontuou que todos deveriam ter direito ao transporte público, que não deve ser visto pela ótica do capital. Disse que as empresas não cumprem o contrato, não pagam as multas aplicadas e não são punidas. Mencionou que, durante a pandemia, as empresas têm operado de maneira insalubre, com ônibus lotados e janelas fechadas, descumprindo regras sanitárias para obter lucro. Disse que um direito de toda a população não pode estar na mão de um pequeno grupo de pessoas, que fazem os usuários reféns.


O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que os convidados fizeram colocações importantes, que ajudarão a comissão a analisar e a concluir sobre os problemas do transporte público em Belo Horizonte. Perguntou aos convidados em que medida o transporte por aplicativo pode ser uma alternativa.

André Veloso respondeu que o transporte por aplicativo custa mais caro que o coletivo e só faz sentido se for um acréscimo ao sistema.

Roberto Rolim Andres disse que o transporte por aplicativo aumenta o fluxo de trânsito. Ponderou ser necessário lidar melhor com aplicativos, exigindo transparência e taxaço condizente com o custo social gerado por eles.

O presidente registrou a presença da vereadora Bella Gonçalves, que não integra a comissão.

O vereador Wesley disse considerar interessante a perspectiva abordada pelos convidados. Mencionou que o contrato com as empresas de transporte coletivo termina em 2028. Comentou uma propaganda veiculada pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - SetraBH, dizendo que estão operando há anos em déficit e com margem de lucro quase inexistente. Mencionou estudo em que se ouviu os usuários do transporte público em Belo Horizonte, constatando-se que a estrutura de itinerários é atrasada e há ônibus rodando de maneira ociosa. Perguntou aos



convidados qual seria o impacto nos cofres públicos se a Prefeitura implantasse a tarifa zero.

André Veloso respondeu que, devido à queda na demanda, hoje seria possível dizer que as empresas estariam atuando no limite. Disse que os empresários reconhecem que o sistema atual não é viável. Lembrou que o transporte público deve cumprir uma função social. Informou que a receita necessária para viabilizar a tarifa zero é de R\$1 bilhão. Afirmou que há uma gama de arranjos que podem ser feitas e de recursos que podem ser levantados para tornar o transporte um direito social.

A vereadora Marcela Trópia perguntou aos convidados de onde viriam os recursos para manter um sistema de transporte com tarifa zero. Perguntou por que qualidade e rapidez não foram consideradas como motivo para o usuário deixar o transporte coletivo. Questionou ainda o que os convidados propõem se, havendo recursos para subsidiar o transporte coletivo, as pessoas não quiserem usá-lo.

André Veloso mencionou que o transporte individual de passageiros recebe mais subsídio que o público. Disse que o transporte é uma responsabilidade municipal, mas o grosso da arrecadação fica com o governo federal. Apontou a viabilidade de se reformularem a forma de arrecadação e de distribuição do vale- transporte. Mencionou que a remuneração dos empresários deveria se dar por arrecadação central, via poder público. Apresentou opções de financiamento do transporte público, como taxaço vinculada ao Imposto Predial e Territorial Urbano -IPTU - e taxaço, por quilômetro, dos aplicativos de transporte. Atentou para a importância de otimizar a operação do sistema e diminuir seus custos. Disse que a tarifa realmente é o fator central que determina o uso do transporte público, mas qualidade, conforto e rapidez são também fundamentais. Destacou que muitas pessoas precisam se locomover de ônibus por não terem outra opção. Afirmou ser necessário resgatar o caráter público e a qualidade do transporte. Argumentou que, se o serviço for gratuito e de qualidade, as pessoas vão usá-lo por vontade, e não por falta de opção.

Roberto Rolim Andres mencionou que cidades onde o subsídio público é regra e o transporte é de qualidade podem servir de inspiração para a escolha do melhor modelo para a nossa realidade. Citou uma proposta feita em Porto Alegre em que o subsídio se baseava em taxaço de aplicativo, automóveis particulares e estacionamento. Reforçou que o transporte público é atividade essencial para a cidadania e o deslocamento da maioria das pessoas. Disse que a implantação de corredores exclusivos



para o transporte coletivo é a política pública mais econômica de otimização e a que possibilita corrigir a ineficiência espacial.

Destacou a importância da melhoria da frota de veículos no sistema. Pontuou que a redução da tarifa e a melhoria da qualidade do transporte público atraem o usuário. Citou o exemplo do metrô de Belo Horizonte em que, quando a tarifa era R\$1,80, o número de usuários era amplo e crescente, mesmo sem melhorias no serviço. Explicou que, logo que as passagens subiram, a queda de usuários do sistema foi imediata.

O vereador Gabriel perguntou aos convidados quais seriam os primeiros passos para uma repactuação contratual, considerando o modelo ideal por eles proposto e o existente hoje, bem como a queda do número de usuários e a não sustentabilidade do modelo atual.

André Veloso respondeu que a primeira medida seria a implantação imediata de faixas exclusivas. Lembrou que o Plano de Mobilidade propõe a implantação de 130 quilômetros de faixa exclusiva na cidade. Apontou as vantagens da faixa exclusiva. Disse que a segunda medida seria centralizar a arrecadação tarifária e assumir sua distribuição às empresas. Disse que o terceiro ponto seria encampar de imediato o ônibus de trânsito rápido - BRT - e a bilhetagem eletrônica.

Roberto Rolim Andres explicou que o BRT, apesar de configurar um sistema diferente do restante, com bilhetagem, faixa própria e outra forma de operação, não foi licitado separadamente.

O vereador Gabriel informou a criação de comissão na Prefeitura para investigar as obras do BRT.

André Veloso apontou a importância da regulamentação do Comurb.

O vereador Gabriel informou que encaminhará à Prefeitura a solicitação de um plano de implantação de faixas exclusivas para o transporte coletivo na cidade; da centralização da arrecadação tarifária, viabilizando-se a distribuição de recursos e estabelecendo planos futuros de tributação para ônibus; e de instalação do Comurb.

André Veloso sugeriu que seja requisitada ao Executivo a revisão de regulamentação do art. 325 do Plano Diretor, cobrando-se quando e como será regulamentando o plano de subsídios em Belo Horizonte.

Roberto Rolim Andres sugeriu que a comissão verifique se o atual contrato da BHTrans fere os princípios das leis municipal e nacional de Mobilidade Urbana no que se refere à tarifa módica. Propôs que, para que seja estabelecida a tarifa módica, sejam

comparados o valor atual da tarifa e o salário médio municipal e que sejam também buscadas referências internacionais.

André Veloso apontou a importância de os empresários do transporte público participarem dos trabalhos da comissão.

Às 11h38min o presidente prorrogou a reunião por uma hora.

A vereadora Iza Lourença fez a leitura das perguntas encaminhadas por escrito pela vereadora Bella Gonçalves: 1) o que a comissão e os convidados propõem para resolver a falta ou a inefetividade de fiscalização, o não pagamento de multas, que têm valores irrisórios, se comparados ao lucro das empresas? 2) afirmou que a ampliação do número de carros nas ruas está relacionada não só a problemas no trânsito, mas também a grandes obras de ampliação viária, ao aumento da impermeabilização dos solos, à afetação dos rios e ao aumento de enchentes. Perguntou se existe estudo da Prefeitura sobre o volume de recursos públicos gastos com obras viárias. Caso não exista, propõe que a comissão aborde esse tema.

André Veloso sugeriu que a Prefeitura garanta que as empresas de ônibus coloquem 100% da frota em circulação durante o período de isolamento social, a fim de se evitar que os veículos fiquem lotados. Disse que os instrumentos de fiscalização e efetivação do cumprimento do regulamento existentes são inócuos. Mencionou que a construção de estruturas, como viadutos, não trazem melhorias efetivas no trânsito. Disse que a implantação de ciclovias é mais barata e tem um efeito mais positivo.

Roberto Rolim Andres disse que obras viárias aumentam a demanda por mais automóveis. Explicou que há tendência mundial de demolir essas estruturas para recuperar elementos paisagísticos que melhoram a qualidade da vida urbana. Afirmou que a construção de elevados, por exemplo, não causa melhora no trânsito, pois eles rapidamente ficam saturados. Sugeriu que a comissão solicite estudos e questione essas obras.

O vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão disse que é pesado para o passageiro custear toda a despesa do sistema. Pontuou que o serviço oferecido é deficiente, as passagens são caras e os salários da população não conseguem acompanhar a inflação. Argumentou que a Prefeitura deve se responsabilizar pelo transporte público de qualidade em Belo Horizonte.

A vereadora Marcela Trópia afirmou que a tarifa do transporte público é um desafio a ser resolvido. Declarou acreditar que a solução do problema não está exclusivamente no subsídio público da tarifa. Apontou que o aporte desse financiamento

pode se dar também fora da esfera pública. Disse que, ao buscar unicamente soluções estatais, as reais vontades do cidadão podem estar sendo ignoradas. Mencionou que na prática pouco importa se quem financia é o setor público ou o privado, desde que o serviço prestado seja de qualidade e o valor módico. Destacou que a tarifa não é o único fator que justifica o usuário deixar o transporte coletivo; ponderou que conforto e velocidade também são importantes. Propôs que haja mais flexibilidade em vez de mais controle estatal no transporte público na cidade.

### **3 - DA SUSPENSÃO DOS TRABALHOS EM RAZÃO DA PANDEMIA**

Considerando a situação de calamidade em razão da pandemia, a Câmara Municipal de Belo Horizonte editou em 18 de março a Portaria 18.881/2020 em que determinou o fechamento total da Casa e paralisação das atividades.

Já em 25 de março, estabeleceu o regime de trabalho remoto ou à distância, ficando as atividades presenciais na sede da Casa Legislativa restritas ao mínimo necessário. Permaneceram canceladas as reuniões de comissão e de Plenário, inclusive audiências públicas, visitas técnicas, seminários, reuniões com convidados e oitivas, e suspensos prazos regimentais e administrativos.

Somente em 7 de abril, a Câmara Municipal autoriza a volta da realização de reuniões especiais exclusivamente relacionadas ao enfrentamento e impactos da pandemia da Covid-19 e definiu regras de acesso ao Plenário.

Durante todo o período, os vereadores não ficaram parados, tendo acontecido diversas reuniões entre os parlamentares para debate, troca de ideias, apresentação de estudos e a definição dos instrumentos legais necessários à conclusão dos objetivos da BHTrans.

Ainda, após o retorno da autorização para a realização das audiências públicas, ocorreu o processo de escuta da sociedade civil e dos representantes dos trabalhadores diretamente afetados, e somente após a realização de vários encontros, o texto final foi apresentado.

O retorno formal das atividades se deu apenas com a edição da deliberação 14/2021, que revogou a deliberação 5/2020 e a Portaria 18.884/2020 e estabelece novas normas de funcionamento e atendimento na CMBH. Entre as alterações estão a ampliação do horário de funcionamento das comissões, a volta das comissões especiais de estudo e a obrigatoriedade de trabalho presencial de no mínimo 20% dos servidores da Casa.

Assim, muito embora a situação atípica causada pela pandemia, todos os objetivos da Comissão Especial foram atingidos graças aos esforços de todos os integrantes, que buscaram formas de adequar o trabalho de fundamental importância para a cidade a essa nova realidade. Ressalte-se que os materiais até então produzidos foram enviados à CPI que investigava a BHTrans, auxiliando e dando continuidade ao trabalho dos parlamentares.

#### **4 - CONCLUSÃO**

A Comissão Especial de Estudos para a Reformulação da BHTrans cumpriu os objetivos a que foi proposta, tendo em vista ter desencadeado e contribuído para a série de acontecimentos que sucederam a sua instituição. Acontecimentos esses que são um marco histórico na cidade que trarão impactos positivos na prestação de transporte público e mobilidade da cidade.

Os resultados entregues à população belo-horizontina são palpáveis, e seus reflexos já foram amplamente noticiados, marcando a contribuição do Poder Legislativo da capital mineira para a solução dos inúmeros problemas envolvendo a prestação de serviços públicos pela BHTrans.

Sem dúvida, a maior contribuição dessa comissão especial foi a elaboração em conjunto com o Poder Executivo, da proposta legislativa que determina a extinção da BHTrans em até 15 anos.

Após a realização de todo o processo de escuta que deve permear uma comissão especial, que mesmo sofrendo com a suspensão dos trabalhos em razão da edição de normas de distanciamento social e manutenção exclusiva das atividades essenciais com a consequente redução do número de funcionários na Câmara, conseguiu realizar reuniões com os representantes dos empregados, com o apoio da presidência desta Câmara que por diversas vezes cedeu a sala de interlocução para acomodar os diversos interessados em contribuir para o texto.

As negociações foram realizadas também com parlamentares que, apesar de não figurar como integrante, buscaram ativamente a participação nas discussões da matéria de tamanho interesse.

Ouvidos todos os lados, e em uma atuação conjunta com a Administração Pública Municipal, a Comissão chegou a uma proposta final de texto que deveria ser apresentado, em razão dos limites de competência legalmente definidos, pelo prefeito Alexandre Kalil. Na presença do presidente da Comissão Especial, vereador Gabriel, o

prefeito assinou o Projeto de Lei 160/2021, enviando-o à Câmara Municipal em 15 de julho de 2021.

Muito embora o texto tenha sido construído em conjunto e a várias mãos, a apresentação do texto final do PL 160/2021 motivou a articulação dos setores envolvidos para aprimorar o texto apresentado, chegando a um consenso sobre praticamente todo o texto que seria votado, ressalvados alguns pontos de divergência comumente verificados em qualquer democracia.

O texto passou pelas comissões permanentes definidas em despacho da Presidente, nos termos do Regimento Interno, seguindo a proposta para Comissão Legislação e Justiça, Comissão Administração Pública, Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário e Comissão de Orçamento e Finanças Públicas, tendo recebido parecer favorável pela aprovação em todas as comissões em que tramitou.

As votações foram levadas ao plenário, em acordo realizado entre os membros, apenas após a realização de novas audiências públicas, onde os parlamentares ouviram as manifestações da sociedade civil e de associações ligadas aos trabalhadores, bem como os sindicatos.


Ao fim, o Projeto de Lei recebeu 77 emendas de parlamentares, e foi votado em primeiro turno no dia 13/09/2021. Retornando às comissões de origem para apreciação das emendas apresentadas e passadas todas as etapas do regular processo legislativo, a proposta foi levada a votação em segundo turno no 27/09/2021.

A proposta recebeu 30 votos favoráveis e 09 votos contrários, não registradas abstenções e lembrando que a presidente não vota, tendo sido aprovada em segundo turno. Dispensadas as emendas de redação, a proposição foi enviada ao prefeito para sanção ou veto.

A nova legislação foi sancionada em 23 de outubro de 2021 e entrará em vigor dia 1º de janeiro de 2022, e recebeu o número de Lei 11.319 de 22 de outubro de 2021:

“Cria a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - Sumob - e dá outras providências.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:



CAPÍTULO I  
DA SUPERINTENDÊNCIA DE MOBILIDADE DO  
MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE

Art. 1º - Fica criada a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - Sumob, autarquia vinculada à Secretaria Municipal de Política Urbana - SMPU, dotada de poder de polícia e autonomia orçamentária, financeira, técnica, funcional e administrativa, com sede e foro no Município.

Art. 2º - A Sumob tem como competência:

I - planejar, organizar, fiscalizar e gerenciar o trânsito e os serviços de transporte regulamentados, no exercício regular do poder de polícia e nos termos do Código de Trânsito Brasileiro - CTB - e legislação correlata;

II - contribuir com as atividades de planejamento de transportes, trânsito e sistemas viários municipal e metropolitano;

III - formular e implantar políticas com vistas a promover a sustentabilidade das intervenções viárias do Município, priorizando o pedestre e os transportes cicloviário e coletivo;

IV - executar, diretamente ou por meio de concessão, subconcessão, permissão ou contratação e, em caráter excepcional, de autorização, os serviços de transporte público coletivo, estabelecendo as condições de operação, programação de horários, tipos e características dos veículos, formas de delegação, e exercendo controle sobre as condições de operação e prestação dos serviços;

V - executar, diretamente ou por meio de concessão, subconcessão, permissão, autorização ou contratação, os serviços de transporte público individual, de táxi, o transporte escolar e fretado, estabelecendo as condições de operação, programação de horários, tipos e características dos veículos,

formas de delegação, e exercendo controle sobre as condições de operação e prestação dos serviços;

VI - promover a integração física, operacional e tarifária entre as modalidades de transporte, bem como fomentar a inovação e a modernização dos sistemas de venda e desbloqueio de passagem;

VII - estabelecer e administrar a política tarifária do transporte público, buscando a gestão eficiente de custos para aproveitamento de ganhos de produtividade, de forma a propiciar a modicidade tarifária;

VIII - conceber, implantar e administrar, direta ou indiretamente, terminais e estações;

IX - administrar o transporte público e privado, bem como determinar as condições de circulação de pedestres e de veículos, aplicando sanções e medidas administrativas;

X - criar, para pessoas com deficiência, condições adequadas de circulação e de acesso aos serviços de transporte;

XI - implantar e gerir, direta ou indiretamente, programas que envolvam a geração de receitas para o sistema, incluindo o estacionamento rotativo pago e a exploração de publicidade nos elementos do sistema;


XII - implementar as políticas formuladas pelo Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta lei;

XIII - estabelecer e implantar política de educação para a mobilidade;

XIV - implantar e manter a sinalização de trânsito;

XV - promover a implantação de ciclovias e bicicletários;

XVI - determinar as condições de circulação de transporte de substância potencialmente nociva ao meio ambiente, à saúde e ao bem-estar da população;



XVII - executar a política de logística urbana, notadamente no que se refere às condições de circulação, parada e estacionamento de transporte de mercadoria e serviços;

XVIII - autorizar o funcionamento, regulamentar e controlar as condições de operação dos estacionamentos públicos;

XIX - decidir sobre a conveniência da instalação ou ampliação dos empreendimentos de impacto referentes a transporte e trânsito;

XX - aplicar, na sua área de competência, sanções aos atos ilícitos de trânsito e de transporte;

XXI - apoiar a gestão e executar recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMU;

XXII - organizar e implantar as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - Jaris;

XXIII - promover pesquisas na área de transporte e trânsito, em especial no que se refere ao desenvolvimento e à utilização de fontes de energia alternativa de baixo impacto ambiental, bem como de tecnologias eficientes, podendo incorporar soluções inovadoras para melhor prestação dos serviços;

XXIV - participar do controle de emissão de poluentes por veículos automotores, bem como do controle dos níveis de poluição sonora por atividades de transporte e trânsito;

XXV - executar, no Município, diretamente ou por delegação, obras e serviços relacionados com as suas atividades;

XXVI - realizar operação especial de trânsito, em coordenação com a Secretaria Municipal de Segurança e Prevenção - SMSPP - e demais órgãos e entidades envolvidos, quando da ocorrência de desastres naturais, visando a preservação de vidas e fluidez do tráfego;

XXVII - projetar o sistema viário urbano e os espaços livres destinados a usos públicos voltados, prioritariamente, para os modos de transporte não motorizados (mobilidade ativa) e



coletivos, em conformidade com as políticas públicas de mobilidade urbana sustentável, seus princípios e objetivos e as diretrizes do Plano Diretor de Belo Horizonte;

XXVIII - gerir o sistema de mobilidade do Município, na forma estabelecida pelo CTB, para o exercício das atividades e competências legais referentes a Engenharia de Tráfego, Fiscalização e Operação de Trânsito, Educação de Trânsito, Coleta, Controle e Análise Estatística de Trânsito, Jari e partes integrantes da gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

XXIX - colher dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando medidas de educação e prevenção;

XXX - gerenciar, administrar e determinar as condições de circulação do Serviço de Utilização Sustentável dos Veículos de Tração Animal no Município de Belo Horizonte;

XXXI - promover a acessibilidade universal e a justa distribuição dos benefícios e dos ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte e logística;

XXXII - incentivar o uso de energia renovável e menos poluente, com a devida mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos do deslocamento de pessoas e cargas na cidade.

Parágrafo único - Para a execução das atividades de sua competência, a Sumob poderá:

I - celebrar contrato, convênio ou outro instrumento congêneres com a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. - BHTrans - ou com outras instituições;

II - constituir consórcios;

III - realizar o controle de bilhetagem por empresa ou entidade diversa das que fizerem o transporte de passageiros.

Art. 3º - A Sumob deverá garantir a transparência e a acessibilidade aos dados da operação e gestão do transporte e da bilhetagem, com o objetivo de promover a transparência e

fomentar o surgimento de soluções inovadoras que qualifiquem a experiência dos usuários no transporte público.

Art. 4º - Constituem recursos orçamentários da Sumob:

I - dotações consignadas no orçamento geral do Município, créditos adicionais, transferências e repasses que lhe forem conferidos;

II - receitas provenientes de convênios, acordos e contratos celebrados com entidades, organismos e empresas públicas ou privadas;

III - receitas provenientes do recolhimento de taxas e da prestação de serviços públicos vinculados às atividades da autarquia;

IV - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados;

V - receitas apuradas na venda de bens imóveis e inservíveis;

VI - receitas apuradas na locação de bens e demais rendas patrimoniais;


VII - receitas de documentos de estacionamentos registrados na via pública e das penalidades aplicadas aos infratores da legislação municipal sobre o uso das vias públicas;

VIII - produto de arrecadação de penalidades pecuniárias aplicadas no exercício das suas competências;

IX - receitas provenientes da exploração publicitária dos elementos do sistema;

X - outras receitas eventuais.

Art. 5º - O patrimônio próprio da Sumob será constituído pelos bens móveis, imóveis e semoventes, pelos equipamentos e outros valores que lhe forem transferidos pelo Poder Executivo, pelas doações que receber, pelos saldos



financeiros transferidos para sua conta patrimonial e pelo que adquirir com seus recursos próprios.

Art. 6º - Aplica-se à Sumob o disposto nos arts. 65 e 125 da Lei nº 11.065, de 1º de agosto de 2017.

Art. 7º - A estrutura complementar e as atribuições decorrentes da Sumob serão especificadas em decreto.

Art. 8º - O quadro de pessoal efetivo e os planos de carreira dos servidores da Sumob serão estabelecidos em lei específica.


Parágrafo único - O regime jurídico aplicável aos servidores públicos da Sumob é o estatutário.

## CAPÍTULO II

### DO FUNDO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E DO FUNDO MUNICIPAL DE MELHORIA DA QUALIDADE E SUBSÍDIO AO TRANSPORTE COLETIVO

Art. 9º - O Fundo de Transportes Urbanos - FTU, instituído pela Lei nº 5.953, de 31 de julho de 1991, passa a denominar-se Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMU, de natureza contábil, sob gestão da SMPU, destinado a subsidiar, financiar e repassar recursos para despesas com bens, serviços, pessoal, obras, ações e atividades relativas à mobilidade urbana, ao trânsito e ao transporte público municipal.

§ 1º - Ficam mantidos, sob a nova denominação do caput deste artigo, contratos e convênios celebrados e demais direitos e obrigações contraídos pelo FTU.



§ 2º - O termo Fundo de Transportes Urbanos e a abreviatura FTU constantes na legislação municipal ficam substituídos por Fundo Municipal de Mobilidade Urbana e FMU, respectivamente.

Art. 10 - O FMU constituir-se-á de recursos orçamentários, dotados anualmente em Lei Orçamentária, e de recursos que lhes forem repassados pela Sumob.

Art. 11 - Os recursos do FMU serão aplicados para:

I - planejamento e desenvolvimento de projetos vinculados à melhoria da mobilidade urbana do Município;

II - execução de programas, projetos e operação destinados a garantir maior mobilidade urbana, melhor eficiência do transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito;

III - desenvolvimento e execução de projetos e de obras destinados a garantir a mobilidade de idosos e de pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;

IV - desenvolvimento e execução de projetos e de obras destinados a reduzir acidentes e melhorar a segurança viária;

V - implantação e manutenção da sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito;

VI - melhoria da qualidade do transporte público coletivo;

VII - pagamento de contraprestações decorrentes de contratos de serviços de mobilidade urbana e transportes, de concessões e de Parcerias Público-Privadas - PPPs;

VIII - financiamento de despesas administrativas da Sumob;

IX - execução dos projetos e obras previstos no PlanMob-BH, voltados, preferencialmente, para o transporte coletivo e para a mobilidade ativa;

X - pagamento de contrapartidas decorrentes de operações de crédito, internas ou externas, contraídas pelo Município para investimentos em mobilidade urbana e transportes;

XI - incentivo à inovação no sistema de transporte público por meio da incorporação de novas tecnologias de gestão e qualificação da experiência do passageiro.

Parágrafo único - Os recursos do FMU não poderão ser utilizados para custeio de gastos com pessoal do quadro permanente de funcionários públicos próprios das estruturas administrativas competentes para políticas de mobilidade urbana, trânsito e transporte público municipal.

Art. 12 - O Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo - FSTC, criado pelo art. 325 da Lei nº 11.181, de 8 de agosto de 2019, constituir-se-á de recursos orçamentários, dotados anualmente em Lei Orçamentária e de recursos que lhes forem repassados pela Sumob, bem como de fontes que venham a ser definidas em Lei ou em regulamento.

Art. 13 - O controle interno da gestão orçamentária, financeira e contábil do FMU e do FSTC é de responsabilidade da entidade gestora, que publicará, para fins de prestação de contas, balancetes, balanços e demais demonstrativos contábeis do recebimento e aplicação dos recursos processados, nos termos da legislação vigente.

§ 1º - Para cumprimento do disposto no caput deste artigo e para garantia do controle externo pelos órgãos competentes e pela sociedade civil, sem prejuízo de outras medidas de transparência, a entidade gestora divulgará, em

periodicidade não superior a 12 (doze) meses, relatórios de gestão dos fundos, contendo, no mínimo:

I - objetivos das principais políticas públicas municipais e resultados dos respectivos indicadores, preferencialmente daqueles previstos no Plano Plurianual de Ação Governamental - PPAG, inclusive quanto às eventuais alterações;

II - avaliação das principais políticas públicas municipais por meio do comparativo das metas físicas e financeiras planejadas e executadas, com exposição de motivos que justifiquem os resultados apresentados;

III - análise da efetividade, em relação às metas dos indicadores estabelecidas pelo Observatório de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH - e pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - Comurb, das principais políticas públicas municipais desenvolvidas no período.

§ 2º - A transparência e as prestações de contas relativas ao FSTC deverão ser acompanhadas dos dados e informações pertinentes à gestão dos serviços públicos de transporte coletivo, incluídas as de caráter operacional, tarifário, financeiro e econômico, como arrecadação, despesas e distribuição de valores, geridos pelo poder público e pelos prestadores do serviço.

§ 3º - A transparência e a prestação de contas do FMU e do FSTC se darão por meio de Política de Dados Abertos, de forma passiva e ativa.

### CAPÍTULO III

#### DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 14 - As atividades de gestão do PlanMob-BH, instituído pela Lei nº 11.181/19, serão executadas pela Sumob,

ouvidos, previamente, quando a lei assim o exigir, as Comissões Regionais de Transporte e Trânsito - CRTT, o Comurb e o ObsMob-BH.

Parágrafo único - Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob-BH já definidos nesta lei, os seguintes instrumentos poderão ser utilizados:

I - CRTT, órgãos colegiados de caráter consultivo, sugestivo, opinativo e informativo do sistema de transporte e trânsito do Município de Belo Horizonte;

II - ouvidoria;

III - audiências públicas;

IV - consultas públicas.


#### CAPÍTULO IV

#### DA EXTINÇÃO DA BHTRANS

Art. 15 - Fica o Poder Executivo autorizado a promover a extinção da BHTrans, cuja instituição foi autorizada pela Lei nº 5.953/91.

§ 1º - A efetivação da extinção poderá ocorrer em até 15 (quinze) anos, contados do início da vigência desta lei, e somente após encerramento da liquidação conforme estabelecido na Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 2º - O Poder Executivo poderá, havendo justificativa fundada no interesse público e na necessidade da administração, declarar a empresa extinta antes de findo o prazo estabelecido no § 1º deste artigo, caso declarada a vacância de todos os cargos existentes na estrutura da BHTrans.



§ 3º - O Poder Executivo poderá, após o encerramento da liquidação conforme estabelecido na Lei Federal nº 6.404/76, e liquidado todos os seus passivos trabalhistas, declarar a empresa extinta antes de findo o prazo estabelecido no § 1º deste artigo.

Art. 16 - Ficam vedados novos ingressos para os empregos públicos de carreira que compõem o quadro de pessoal da BHTrans a partir da data de vigência desta lei.

§ 1º - Os empregos públicos de carreira que compõem o quadro de pessoal da BHTrans serão extintos com a vacância.

§ 2º - Os empregados públicos ocupantes dos empregos de que trata o caput deste artigo poderão ser cedidos, de ofício, aos órgãos e entidades do Poder Executivo, desde que respeitadas a compatibilidade das atribuições, a escolaridade e a jornada de trabalho originárias do emprego público.

Art. 17 - A atividade finalística da BHTrans poderá ser realizada por meio de terceirização, conforme regulamento, salvo as atividades de exercício regular do poder de polícia, previstas no art. 2º, inciso I, desta lei.

Art. 18 - Após o encerramento da liquidação, na forma do inciso I do art. 219 da Lei Federal nº 6.404/76, os saldos remanescentes serão destinados exclusivamente ao FMU.

Art. 19 - O Poder Executivo, caso apresente Plano de Desligamento Voluntário - PDV - para os empregados públicos de carreira que compõem o quadro de pessoal da BHTrans, deverá:

I - provisionar junto às suas receitas próprias os recursos necessários para o total cumprimento dos termos acordados;



II - apresentar rubrica orçamentária específica para custeio do PDV, bem como a fonte de recursos.

Art. 20 - O estatuto da BHTrans deverá ser compatibilizado a partir da vigência desta lei.

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 21 - O art. 7º da Lei nº 5.953/91 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º - Fica criado o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMU, de natureza contábil, sob gestão da Secretaria Municipal de Política Urbana - SMPU, destinado a subsidiar, financiar e repassar recursos para despesas com bens, serviços, pessoal, obras, ações e atividades relativas à mobilidade urbana, ao trânsito e ao transporte público municipal.”.

Art. 22 - O inciso IV do art. 51 da Lei nº 11.065/17 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 51 - [...]

IV - à coordenação e à elaboração das políticas de estruturação urbana, de habitação, de saneamento básico, drenagem e de limpeza urbana.”.

Art. 23 - Os §§ 1º e 2º do art. 53 da Lei nº 11.065/17 passam a vigorar com a seguinte redação, ficando acrescido ao caput do referido artigo o seguinte inciso XIII:

“Art. 53 - [...] 

II - 54 (cinquenta e quatro) pontos unitários de Funções Gratificadas de Coordenação e Assessoramento - FCA - do Poder Executivo.

Parágrafo único - A identificação de cargos de DAM e FCA se dará por decreto e está condicionada à extinção dos cargos públicos em comissão da BHTrans, na proporção do custo da criação de ponto de DAM e FCA de que trata o caput deste artigo.

Art. 25 - O § 1º do art. 78 da Lei nº 11.065/17 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 78 - [...]”

§ 1º - O total de pontos unitários de DAM do Poder Executivo é de 6.339 (seis mil trezentos e trinta e nove) pontos.”.


Art. 26 - O § 2º do art. 83 da Lei nº 11.065/17 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 83 - [...]”

§ 2º - O total de pontos unitários de FCA do Poder Executivo é de 750 (setecentos e cinquenta) pontos.”.

Art. 27 - O Anexo I da Lei nº 11.065/17 fica acrescido do quadro que integra o Anexo Único desta lei.

Art. 28 - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir créditos adicionais ao orçamento vigente no valor de R\$105.000.000,00 (cento e cinco milhões de reais) para atender ao disposto nesta lei, podendo ser reaberto no exercício financeiro seguinte, no limite de seus saldos, nos termos dos arts. 40 a 46 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.



Art. 29 - Ficam revogados a alínea “c” do inciso I do § 3º, a alínea “d” do inciso II do § 3º e o inciso V do § 4º do art. 51 da Lei nº 11.065/17.

Art. 30 - Esta lei entra em vigor em 1º de janeiro de 2022.

Belo Horizonte, 22 de outubro de 2021.”

Com a aprovação da criação da Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte, uma série de problemas históricos na cidade foi solucionada pela atuação dos parlamentares eleitos. A BHTrans, empresa que contava com mais de 80% de reprovação pelos cidadãos não tinha como ser mantida.

Aliado a isso, um núcleo pequeno de agentes públicos da empresa descompromissados com o interesse público se revezavam nos cargos chave de direção, utilizando da estrutura da empresa em benefício próprio e de empresários que deveriam fiscalizar, em detrimento da população do município, configurando com isso a prática de ilícitos.

A nova estrutura permite muito mais controle pelo executivo municipal das ações envolvendo o planejamento e organização da mobilidade em nossa cidade. Ademais, a nova estrutura está inserida num contexto mais adequado, vinculada à Secretaria Municipal de Política Urbana, de maneira que o procedimento para adoção das intervenções necessárias na cidade ficará mais célere visando uma mobilidade urbana afinada com o século XXI.

Dessa forma, a aprovação da proposta que atualiza a legislação e aprimora as estruturas administrativas e de gestão municipais, finalidade para a qual foi criada a presente comissão, foi alcançada com sucesso, de forma que o encerramento é o caminho natural a seguir após cumprido o objetivo.

Outra consequência notável é a contribuição dos trabalhos aqui realizados para o desenvolvimento dos trabalhos da CPI da Caixa Preta da BHTrans, que finalmente foi aberta, tendo essa comissão evidenciado por meio das diligências e audiências os claros indícios da completa falta de controle do Poder Público sobre o transporte coletivo de Belo Horizonte.

A Comissão Parlamentar encerrada na última segunda feira, dia 08/11/2021 trouxe diversos documentos para comprovação dos indícios verificados ainda aqui. Notadamente, a CPI também solicitou o aproveitamento de todas as respostas e de todo o material já produzido para subsidiar os trabalhos, reconhecendo a relevância da contribuição da Comissão Especial.

No extenso relatório apresentado, ficou demonstrada que a fiscalização e o controle promovido pela BHTrans na prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros era ineficiente ou por vezes mesmo inexistente.


Os inúmeros documentos que evidenciavam um controle meramente fictício por diretores e pelo ex presidente, aliado à produção de documentos públicos enganosos para beneficiar os prestadores de um péssimo serviço, corroboram com a necessidade de alteração da estrutura vigente até o momento.

Não é exagero dizer que esta Comissão Especial de Estudos foi o pontapé inicial para criação da CPI da caixa preta que culminou na apresentação de um documento que pede o indiciamento os principais culpados pela situação caótica do transporte público no município, além de diversas recomendações ao Executivo municipal e aos órgãos de fiscalização e controle, que deverão continuar os trabalhos de investigação e a responsabilização dos culpados.

Ainda, importante ressaltar o papel dessa comissão para a efetiva retomada dos trabalhos e discussões acerca do planejamento de mobilidade da região metropolitana. É matéria consensual que o planejamento de mobilidade de uma capital tem necessariamente que considerar as cidades do seu entorno.

Belo Horizonte já é conurbada com diversos municípios limítrofes, e a porção horizontal do território já supera os 98% de ocupação das áreas permitidas. Dessa feita, nada mais lógico que compreender que o desenvolvimento da cidade se tornará cada vez mais verticalmente orientado. Além disso, é comum o trânsito diário de milhares de pessoas que trabalham diariamente em Belo Horizonte, o que cria um fluxo constante de pessoas entre os municípios.

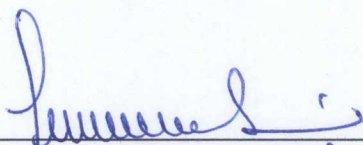
A integração metropolitana é necessária, mas ainda é um desafio. Desafio esse que deve ser enfrentado. Os primeiros e importantes passos foram dados por esta Comissão Especial de Estudos, com a realização de audiências sobre o tema e estreitando os laços com a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana, vinculada ao Governo de Minas Gerais.



Ainda, a Câmara Municipal de Belo Horizonte já abriu o diálogo com o Poder legislativo das cidades vizinhas para debater o tema, que ressalte-se: não pode ser restrito a estratégias de trânsito, devendo abordar o planejamento em mobilidade, tema muito mais amplo.

Posto isso, uma vez que os objetivos foram concluídos com a aprovação e sanção da Lei 11.319/2021, considerando que as graves denúncias sobre a prática de atos ilícitos envolvendo a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros na capital foi direcionada à CPI, que formalmente detém maior autonomia e prerrogativas especiais para a investigação dos agentes públicos e privados envolvidos, e tendo em vista a reativação do diálogo com os órgãos de planejamento da região metropolitana, este relatório conclui pelo encerramento exitoso da Comissão Especial de Estudos para Reformulação da BHTrans.

Belo Horizonte, 09 de novembro de 2021.



Vereador Reinaldo Gomes Preto Sacolão  
Relator

Aprovado o parecer da relatora ou relator	
Plenário	<u>Relatório Arquivado</u>
Em	<u>10/11/2021</u>
_____ Presidência da reunião	

AVULSOS DISTRIBUÍDOS	
Em	<u>10/11/2021</u>
_____ Responsável pela distribuição	