

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de Belo Horizonte

Julho de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana

O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Wagner Colombini Martins,
Fernando Howat Rodrigues,
Thiago Affonso Meira, Diogo Barreto
Martins, Renata Cruz Rabello

Oficina Consultores

Arlindo Fernandes, Antônio Luiz Mourão
Santana, Andrea Aparecida Azevedo
Brisida, Felício Hissaaki Sakamoto

TYLin

Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto
Alves, Claudia Cosme Mascarenhas,
Luiz Marcelo Teixeira Alves,
Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei,
Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima
Andrade, Pedro Inglez Mazzarella

Sistema de Informações Geográficas (SIG)

Logit

Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves

Geológica

Cássio Fernando Rosseto

Consultores

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

As entregas do ENMU foram realizadas de forma colaborativa com as equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Os profissionais das referidas instituições fizeram parte do Comitê Técnico do ENMU e tiveram a oportunidade de oferecer comentários e contribuições em versões intermediárias dos relatórios, conforme previsto no Termo de Especificações Técnicas do ENMU. Maiores detalhes podem ser obtidos em <https://www.bndes.gov.br>.

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

André Bresolin Pinto, Caio Pieroni, Cláudia Machado, Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital, Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade, Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz, Juliana Carmo Antunes, Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes, Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio, Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria, Rasiele dos Santos Rasia, Roberto Torquato, Rodrigo Cintra Pires, Victor Zamith

Oficina Consultores

Alexander André Silva, Bruno Lora Martin, Daniela Cardone Del Monte Leão, Edilberto de Aguiar Júnior, Esnel Minetti, José Carlos Xavier, Lorétti Portofé de Mello, Luís Fernando Di Pierro, Marcelo Massayuki Nakazaki, Marcos Pimentel Bicalho, Otávio Ferreira Mourão Santana, Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

TYLin

Ana Paula Felipe, Ayrton de Sousa Pinto, Carol Bueno de Freitas, Fábio Cretella Vaz Conn, Geraldo Camargo de Carvalho Jr., Jane Aoki Alberto, Leonardo Palermo Gentile, Leticia Bispo Marques, Luciano Peron, Luis Fernando Kyono, Luiza Maciel Costa da Silva, Maria Manuela Pose Guerra, Sérgio Oda Kokuta, Sílvia Vitali Santos Mauad, Vinicius Dorta Molina Hernandez, Vinícius Martinez Ramim

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Ana Clara Gemeinder de Mendonça, Beatriz Simões da Silva, Estevam Pallazzi Sartal, Gabriel Brasileiro Nagle de Oliveira, Gabriel Rapoport Furtado, Guilherme de Faria Nicastro, Jéssica Suruagy Borges Galhardo, Juliana Mucinic, Lucas Nunes Martorelli, Maria Gabriela Figueiredo Parreira de Moura, Rafaela Pereira Falavina

- O conteúdo desta publicação não reflete, necessariamente, o posicionamento institucional do BNDES e do Ministério das Cidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.
- O material e as análises contidos neste documento foram elaborados com o objetivo de fornecer uma visão estratégica abrangente sobre a mobilidade urbana nas principais Regiões Metropolitanas do Brasil, sendo os trabalhos realizados em um período de tempo limitado e dentro das possibilidades e limitações das informações disponíveis.
- O ENMU foi conduzido com base em pesquisas secundárias de mercado, análise de informações públicas disponíveis ou fornecidas ao Consórcio de Consultores pelas diversas instituições que contribuíram na elaboração do estudo, bem como por meio de diversas entrevistas com especialistas do setor. Os membros do Consórcio, de forma independente, não verificaram as informações mencionadas nem conduziram pesquisas primárias ou qualquer forma de *due diligence*, e, portanto, não fazem qualquer afirmação ou garantia, expressa ou implícita, quanto à precisão, completude ou exaustividade dessas informações. As projeções de mercado, análises financeiras, estimativas e conclusões aqui apresentadas são baseadas nas informações mencionadas acima e no melhor julgamento de cada membro do Consórcio e das equipes do BNDES e integrantes do Comitê Técnico, e, por isso, não devem ser interpretadas como recomendações específicas, nem como previsões ou garantias de desempenho ou resultados futuros.
- O objetivo do ENMU é oferecer insumos para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, visando orientar a atuação da União junto aos entes subnacionais para coordenação de esforços interfederativos que viabilizem a articulação de políticas públicas e o fomento à implantação de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades. O ENMU não envolve a elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos de viabilidade econômico-financeira ou projetos com detalhamento suficiente para subsidiar contratações públicas ou decisões privadas de investimento. Caberá às instituições interessadas, públicas ou privadas, realizar os estudos adicionais e análises aprofundadas pertinentes para avançar com os projetos às etapas seguintes de implantação ou fundamentar suas decisões de investimento.

Índice

1	Introdução	7
2	Apêndice I - Aspecto Institucional	8
2.1	Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas.....	8
2.1.1	Composição e caracterização da RMBH	8
2.1.2	Planejamento e Gestão Metropolitana	10
2.1.3	Governança da RMBH.....	11
2.1.4	Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (“DER-MG”)	17
2.1.5	Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A. (“Metrominas”).....	18
2.1.6	Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (“CODEMGE”).....	18
2.1.7	Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (“SEINFRA”).....	18
2.1.8	Agência Reguladora de Transporte do Estado de Minas Gerais (“ARTEMIG”)	19
2.1.9	Normas, diretrizes e planos metropolitanos	19
2.2	Normas dos municípios da Área de Estudo	25
2.2.1	Lei Orgânica dos Municípios.....	25
2.2.2	Plano Diretor.....	31
2.2.3	Plano de mobilidade	39
3	Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório.....	42
3.1	Aspectos do arcabouço normativo (Metropolitano, Estadual ou Municipal) na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista.....	42
3.1.1	Urbanístico	42
3.1.2	Institucional.....	43
3.1.3	Ambiental	43
3.1.4	Operacional	44
3.1.5	Financeiro.....	44
3.2	Diagnóstico das operações existentes.....	51
3.2.1	Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMBH.....	51
3.2.2	Principais operações de transporte no âmbito da RMBH e situação atual da prestação dos serviços	51
3.2.3	Sistema Bilhetagem.....	61
3.2.4	Principais operações de transporte nos municípios da Área de Estudo	62
3.3	Normas sobre transporte coletivo urbano nos municípios da Área de Estudo	68
3.4	Sistema de bilhetagem dos municípios da Área de Estudo	73
4	Anexos Jurídicos	76

4.1 Contratos das operações de TPC..... 76

Lista de Figuras

Figura 1 - Mapa da Divisão das RITs do Sistema de Transporte Coletivo da RMBH	52
Figura 2 - Mapa da Divisão das Regiões de Operação das Redes do Sistema de Transporte Coletivo da RMBH	63

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH (Volume 2) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice I foram apresentados os aspectos institucionais, embasando a elaboração do capítulo 3.1 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice II apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico jurídico e regulatório da respectiva RM, constante no capítulo 3.7 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice I - Aspecto Institucional

A abordagem dos aspectos institucionais tem como objetivos analisar as estruturas governamentais e a gestão e a governança do TPC. Para isso, foram abordadas as relações interfederativas dos órgãos, além de informações relacionadas a mobilidade e transporte, focadas nos investimentos e custos, com detalhe na operação do transporte. A análise abrange tanto a esfera municipal, quanto a estadual e a metropolitana, identificando competências, lacunas e instrumentos de cooperação.

2.1 Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas

2.1.1 Composição e caracterização da RMBH

2.1.1.1 Municípios integrantes

A Região Metropolitana de Belo Horizonte (“RMBH”) é composta por um total de 34 (trinta e quatro) municípios, sendo eles: Belo Horizonte, Baldim, Betim, Brumadinho, Caeté, Capim Branco, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibirité, Igarapé, Itaguara, Itatiaiuçu, Jaboticatubas, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos, Mateus Leme, Matozinhos, Nova Lima, Nova União, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Taquaraçu de Minas e Vespasiano.

2.1.1.2 Características

A RMBH conta com uma extensão de 14.978,6 km² e soma um total de 5.733.783 habitantes, conforme dados do Censo Demográfico de 2022, produzido Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (“IBGE”).

A RMBH abriga cerca de 27,9% da população residente no Estado de Minas Gerais (o “Estado”). Os municípios mais relevantes – assim entendidos sob a perspectiva de integração dos sistemas, tendo em vista o fato de serem os municípios mais populosos, mais conurbados e com propostas para o TPC-MAC – quais sejam Belo Horizonte, Ribeirão das Neves, Santa Luzia, Vespasiano, Sabará, Nova Lima, Ibirité, Betim e Contagem (“Municípios Relevantes”), concentram a maior parte da população metropolitana.

2.1.1.3 Criação da RMBH

A RMBH foi originalmente constituída por meio da Lei Complementar Federal nº 14/73 (“LC nº 14/73”), com fundamento no art. 164 da Constituição Federal da República de 1967¹. Inicialmente, a RMRJ era composta por 14 municípios: Belo Horizonte, Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa

¹ Art. 164. A União, mediante lei complementar, poderá para a realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade sócio-econômica.

Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano.

Nesse sentido, importante ressaltar que, no art. 5º, inciso IV da LC nº 14/73, entre outros serviços, o setor de “*transportes e sistema viário*” foi declarado como sendo de interesse metropolitano².

Em 1974 foi criado o ente gestor da RMBH sob a forma de uma autarquia estadual, a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – Plambel, extinto em 1996.

De 1973 até 2006 os demais municípios foram sendo incluídos na RMBH. Diante da extinção do Plambel, o Estado implantou um novo modelo de gestão metropolitana por meio das Leis Complementares Estaduais nº 88/06 e 89/06 (respectivamente, “LCE nº 88/06” e “LCE nº 89/06”). O art. 3º da LCE nº 89/06 também criou o “*Colar Metropolitano da RMBH*”, composto pelos municípios do entorno da RMBH atingidos pelo processo de metropolização, atualmente composto por 16 municípios: Barão de Cocais, Belo Vale, Bonfim, Fortuna de Minas, Funilândia, Inhaúma, Itabirito, Itaúna, Moeda, Pará de Minas, Prudente de Moraes, Santa Bárbara, São José da Varginha, Sete Lagoas, Bom Jesus do Amparo e São Gonçalo do Rio Abaixo.

A partir das LCEs nº 88/06 e nº 89/06, a RMBH passou a contar com o total dos 34 municípios citados acima, bem como passou a ter, além de sua composição, a definição de sua organização, gestão, autoridade executiva, funções públicas e os serviços de interesse comum.

O art. 43, § 1º 2º da Constituição do Estado, por sua vez, estabelece que:

Art. 43 Considera-se função pública de interesse comum a atividade ou o serviço cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto nos outros Municípios integrantes da região metropolitana³.

§ 1º – A gestão de função pública de interesse comum será unificada.

§ 2º As especificações das funções públicas de interesse comum serão definidas na lei complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana e microrregião.

Apesar da disposição do art. 43, 2º da Constituição do Estado, a LCE nº 88/06 não define o que são consideradas funções públicas de interesse comum (“FPICs”). A LCE nº 88/06 apenas elucida em seu art. 2º, § único, que “*a gestão das funções públicas de interesse comum tem como objetivo principal o desenvolvimento econômico e social da região metropolitana, a partilha equilibrada dos*

² Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região: (...) IV - transportes e sistema viário.

³ No mesmo sentido, o art. 1º, § 4º da LCE nº 107/09, que cria a Agência de Desenvolvimento Metropolitano da RMBH (“ADMBH”), estabelece que: “Considera-se função pública de interesse comum, nos termos do art. 43 da Constituição Estadual, a atividade ou serviço cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto nos outros Municípios integrantes da região metropolitana.

seus benefícios, a definição de políticas compensatórias dos efeitos de sua polarização e o estabelecimento de planejamento de médio e longo prazo de seu crescimento”.

O art. 8º da LCE nº 89/09, portanto, por sua vez, explicita que:

Art. 8º A atuação dos órgãos de gestão da RMBH abrangerá:

I - no transporte intermunicipal, os serviços que, diretamente ou por meio de integração física ou tarifária, compreendam os deslocamentos dos usuários entre os Municípios da RMBH, as conexões intermodais da região metropolitana, os terminais e os estacionamentos;

II - no sistema viário de âmbito metropolitano, o controle de trânsito, tráfego e infraestrutura da rede de vias arteriais e coletoras, compostas por eixos que exerçam a função de ligação entre os Municípios da RMBH;
(grifamos)

Nesse sentido, de forma cristalina, se depreende da análise conjunta dos dispositivos que a mobilidade urbana, na medida em que causa impacto nos outros municípios integrantes da RMBH, por ser um serviço que requer integração física e tarifária no deslocamento dos usuários entre os Municípios da RMBH, é uma FPIC. O art. 8º da LCE nº 89/09, dessa forma, cumpre a função de especificidade das FPICs que o art. 43, 2º da Constituição do Estado requer.

2.1.2 Planejamento e Gestão Metropolitana

Nos termos do art. 5º da LCE nº 88/06 define que são instrumentos de planejamento metropolitano:

- **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (“PDDI”)**, com o objetivo de definir diretrizes do planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social relativas às funções públicas de interesse comum e orientar os planos diretores dos municípios.
- **Fundo de Desenvolvimento Metropolitano (“FDM”)** com a finalidade de dar suporte à implantação de programas e projetos estruturantes e a realização de investimentos relacionados a funções públicas de interesse comum nas Regiões Metropolitanas do Estado de Minas Gerais, conforme diretrizes estabelecidas pelo PDDI de cada região metropolitana.

Nos termos do art. 6º, § 2º, da LCE nº 88/06 para a elaboração do PDDI, têm direito de participar os municípios integrantes da RMBH, os representantes de interesses sociais, culturais e econômicos, bem como as instituições de relevante interesse regional.

Segundo o art. 4º da LCE nº 88/06, a gestão metropolitana deverá observar os seguintes princípios:

- redução das desigualdades sociais e territoriais;
- construção e reconhecimento da identidade metropolitana;

- subsidiariedade dos municípios em relação ao Estado quanto às funções públicas de interesse comum;
- poder regulamentar próprio da região metropolitana, nos limites da lei;
- transparência da gestão e controle social; e
 - colaboração permanente entre o Estado e os municípios integrantes da região metropolitana.

2.1.3 Governança da RMBH

A LCE nº 88/06 institui e disciplina a estrutura de governança interfederativa das regiões metropolitanas no Estado, ou seja, também da RMBH. Segundo o art. 7º, A gestão da região metropolitana compete (i) à Assembleia Metropolitana; (ii) ao Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano (“CDDM”); (iii) à Agência de Desenvolvimento Metropolitano; e (iv) às instituições estaduais, municipais e intermunicipais vinculadas às funções públicas de interesse comum da região metropolitana, no nível do planejamento estratégico, operacional e de execução.

2.1.3.1 Assembleia Metropolitana

O art. 4º, §1º da LCE nº 89/06 estabelece que “*a competência e a composição da Assembleia Metropolitana serão definidas em lei complementar específica*”. Entretanto, não identificamos lei complementar específica quanto à matéria.

A norma de composição e a competência da Assembleia Metropolitana referenciada nas designações do Poder Executivo Estadual tem sido a da própria LCE nº 88/06.

Nos termos do art. 8º da LCE nº 88/06 a Assembleia Metropolitana é o órgão de decisão superior e de representação do Estado e dos municípios na RMBH, competindo-lhe:

- definir as macrodiretrizes do planejamento global da região metropolitana; e
- vetar, por deliberação de pelo menos dois terços do total de votos válidos na Assembleia, resolução emitida pelo Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano.

Segundo os §§ 1º e 2º do art. 8º, a proposição de veto a resolução editada pelo Conselho Deliberativo deverá ser apresentada por, pelo menos, um quarto do total de votos válidos na Assembleia, no prazo de vinte dias contados da data de publicação da resolução, para qual o Presidente da Assembleia Metropolitana convocará reunião extraordinária para discussão e deliberação.

Segundo o § 3º do art. 8º, as deliberações e resoluções da Assembleia Metropolitana serão aprovadas pelo voto de dois terços de seus membros.

Nos termos do art. 10º, a Assembleia Metropolitana será composta de representantes do Estado e

de cada município da RMBH, de forma que:

- o Estado terá como representantes quatro integrantes do Poder Executivo, indicados pelo Governador do Estado, e um representante da Assembleia Legislativa; e
- cada município da RMBH terá como representantes o Prefeito e o Presidente da Câmara Municipal, de forma que os Prefeitos poderão designar uma autoridade da respectiva Prefeitura para substituí-los em suas faltas e impedimentos.

Nos termos do disposto no art. 46, § 2º, da Constituição do Estado, o voto dos representantes do Estado na Assembleia Metropolitana terá o peso equivalente à metade dos votos no Plenário.

Segundo o art. 11, a Assembleia Metropolitana é composta pela estrutura básica da (i) Mesa da Assembleia; e do (ii) Plenário, os quais funcionam nos termos de seu Regimento Interno, aprovado pela maioria de seus membros, o qual dispõe entre outras matérias, sobre:

- a composição, a competência e a forma de eleição da Mesa da Assembleia Metropolitana, para mandato de dois anos, vedada a reeleição para o mesmo cargo no período subsequente;
- o desenvolvimento de suas reuniões; e
- o processo de discussão e votação das matérias sujeitas a sua deliberação.

A Assembleia Metropolitana se reunirá ordinariamente, independentemente de convocação, uma vez por ano, em dia fixado pelo Regimento Interno, e, extraordinariamente, mediante convocação: (i) de seu Presidente, de ofício ou a requerimento da maioria simples dos Prefeitos dos municípios integrantes da RMBH; e do (ii) do Governador do Estado (art. 13). Ainda, por solicitação de entidades civis ou segmentos da sociedade, ou de ofício, poderá ser realizada audiência pública, na forma do Regimento Interno, para discussão de matéria de relevante interesse social (art. 13, § 2º). Nessas ocasiões, de convocação extraordinária, a Assembleia Metropolitana somente deliberará sobre matéria para a qual tenha sido convocada (art. 13, § 3º).

2.1.3.2 Conselho Deliberativo

O CDDM foi previsto como órgão deliberativo das regiões metropolitanas do Estado pelos arts. 15 e 16 da LCE nº 88/05. Referido órgão tem as seguintes funções:

- I. deliberar sobre a compatibilização de recursos de distintas fontes de financiamento destinados à implementação de projetos indicados no PDDI;
- II. fixar diretrizes e prioridades e aprovar o cronograma de desembolso dos recursos da subconta do FDM referente à RMBH;
- III. acompanhar e avaliar a execução do PDDI, bem como aprovar as modificações que se fizerem necessárias à sua correta implementação;
- IV. orientar, planejar, coordenar e controlar a execução de funções públicas de interesse comum;

- V. estabelecer as diretrizes da política tarifária dos serviços de interesse comum metropolitanos;
- VI. aprovar os balancetes mensais de desembolso e os relatórios semestrais de desempenho do FDM;
- VII. aprovar os relatórios semestrais de avaliação de execução do PDDI e de seus respectivos programas e projetos;
- VIII. provocar a elaboração e aprovar o PDDI da RMBH.

Nos termos do art. 16 da LCE nº 88/06, como lei complementar específica da RMBH, a LCE nº 89/06 definiu a composição do CDDM (art.5º):

- cinco representantes do Poder Executivo estadual;
- dois representantes da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais;
- dois representantes do Município de Belo Horizonte;
- um representante do Município de Contagem;
- um representante do Município de Betim;
- três representantes dos demais Municípios integrantes da RMBH;
- dois representantes da sociedade civil organizada, que não poderão ser residentes no mesmo município.

As deliberações do CDDM serão aprovadas pelo voto favorável de três quartos de seus membros, de forma que cada representante possui um suplente para substituí-lo em suas ausências e impedimentos. Ainda, o CDDM terá um representante, eleito pelo próprio CDDM, no Grupo Coordenador do FDM, previsto no art. 215 da Lei Delegada nº 180/11.

Os representantes dos demais municípios da sociedade civil organizada, nos termos do art. 6º, são eleitos em Conferência Metropolitana, para mandato de dois anos, permitida uma recondução. O art. 6º da LCE nº 89/206 também aponta que, para essas posições, poderá se candidatar o cidadão metropolitano (residente há no mínimo dois anos na RMBH) com reconhecida idoneidade moral e com idade superior a vinte e um anos.

2.1.3.3 Agência de Desenvolvimento Metropolitano

Nos termos do art. 17 da LCE nº 88/106, as Agências de Desenvolvimento Metropolitano do Estado possuem as seguintes atribuições de caráter técnico e executivo:

- I. promover a execução das metas e das prioridades estabelecidas pelo PDDI;
- II. elaborar e propor o PDDI;
- III. promover a implementação de planos, programas e projetos de investimento estabelecidos no PDDI;
- IV. elaborar e propor, de forma permanente, estudos técnicos com objetivos, metas e prioridades de interesse regional, compatibilizando-os com os interesses do Estado e dos municípios integrantes das regiões metropolitanas;

- V. propor normas, diretrizes e critérios para assegurar a compatibilidade dos planos diretores dos municípios integrantes da região metropolitana com o PDDI no tocante às funções públicas de interesse comum;
- VI. manter permanente avaliação e fiscalização da execução dos planos e programas aprovados para as regiões metropolitanas;
- VII. articular-se com instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais, objetivando a captação de recursos de investimento ou financiamento para o desenvolvimento integrado das regiões metropolitanas;
- VIII. articular-se com os municípios integrantes das regiões metropolitanas, com órgãos e entidades federais e estaduais e com organizações privadas, visando à conjugação de esforços para o planejamento integrado e a execução de funções públicas de interesse comum;
- IX. assistir tecnicamente os municípios integrantes das regiões metropolitanas;
- X. fornecer suporte técnico e administrativo à Assembleia Metropolitana e ao CDDM;
- XI. estabelecer intercâmbio de informações com organizações públicas ou privadas, nacionais ou internacionais, na sua área de atuação;
- XII. proceder a diagnósticos da realidade local e de âmbito metropolitano, com vistas a subsidiar o planejamento metropolitano;
- XIII. constituir e manter banco de dados com informações atualizadas necessárias ao planejamento e à elaboração dos programas e planos a serem desenvolvidos;
- XIV. auxiliar os municípios das regiões metropolitanas na elaboração e na revisão de seus planos diretores;
- XV. colaborar para o desenvolvimento institucional dos municípios que não disponham de capacidade de planejamento.

A ADRMBH foi criada pela LCE nº 107/09 e nos termos do seu art. 2º, a sua organização básica compreende: (i) uma Unidade Colegiada, composta pelo Conselho de Administração; (ii) a Direção Superior, composta por Diretoria e Vice-Diretoria Gerais, de livre nomeação e exoneração do Governador do Estado, com aprovação da Assembleia Legislativa; e (iii) Unidades Administrativas.

Além das competências do art. 17 da LCE nº 88/106, o art. 4º, XVI, da LCE nº 107/09 aponta que também é de atribuição da ADRMBH “*exercer poder de polícia administrativa, notadamente no tocante à regulação urbana metropolitana.*”

Para suas atribuições, a ADRMBH poderá:

- I. emitir documentos de cobrança e exercer atividades de arrecadação de tarifas e de pagamentos pela prestação de serviços ou pelo uso ou outorga de uso de bens públicos sob sua administração;
- II. firmar convênios, contratos e acordos de qualquer natureza e receber auxílios, contribuições e subvenções sociais ou econômicas de outras entidades e órgãos governamentais, nacionais e estrangeiros;

- III. promover desapropriações e instituir servidões, nos termos de declaração de utilidade ou necessidade pública ou de interesse social emanada do Chefe do Poder Executivo competente;
- IV. firmar termo de parceria com organizações da sociedade civil de interesse público credenciadas nos termos da legislação estadual;
- V. participar de operações conjuntas relacionadas com a fiscalização de funções públicas de interesse comum;
- VI. constituir comitês interinstitucionais, na forma de regulamento, para a gerência de projetos específicos na RMBH;
- VII. fiscalizar o cumprimento das normas e diretrizes de planejamento e execução de função pública de interesse comum na RMBH, em especial quanto a normas de parcelamento do solo metropolitano para fins urbanos e em áreas de interesse especial ou limítrofes de município do Colar Metropolitano ou em áreas do Colar que pertençam a mais de um município, sem prejuízo das competências municipais; e
- VIII. aplicar as sanções administrativas previstas na própria LCE nº 107/09 às pessoas físicas e jurídicas de direito privado.

O Regulamento da ADRMBH é conferido pelo Decreto Estadual ° 47.930/20, que replica as competências e atribuições da ADRMBH dispostas na LCE nº 107/09, bem como disciplina de forma pormenorizada as atribuições de seus órgãos e os procedimentos internos.

Além disso, vale mencionar a existência do Comitê Técnico de Mobilidade da RMBH (CTMob), criado em 2010, pela Deliberação Normativa nº 5 do Conselho de Desenvolvimento da RMBH, para oferecer ao CDDM apoio técnico-consultivo à tomada de decisão e iniciativas diversas nas questões metropolitanas referentes à mobilidade urbana e transportes. O CTMob é composto por representantes do poder Executivo, Legislativo, Estadual e dos municípios componentes da RMBH, bem como por representantes de classe de usuários, operadores dos sistemas de transporte, academia e entidades de participação social e da sociedade civil organizada.

O CTMob foi bastante atuante à época da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana da RMBH, entre os anos de 2019 e 2021, participando de discussões e procedimentos de participação popular. Contudo, o último registro de atuação do CTMob é datado do início de 2022; trata-se de discussão ainda referente aos resultados dos estudos desenvolvidos no âmbito do Plano de Mobilidade Urbana da RMBH.

2.1.3.4 Conferência Metropolitana

As Conferências Metropolitanas da RMBH são eventos realizados pelo menos a cada dois anos (art. 6º, LCE nº 89/06) tendo dentre os seus objetivos, segundo o sítio eletrônico da ADRMBH:

- (i) Mobilizar representantes do Poder Público estadual e dos municípios da RMBH, bem como dos diversos segmentos da sociedade civil para o debate de propostas de políticas públicas de ordenamento territorial, mobilidade e meio ambiente, dentre outras funções públicas de interesse comum;
- (ii) Acompanhar e promover a articulação dos atores na busca de soluções compartilhadas e solidárias para o desenvolvimento integrado da RMBH, e m alinhamento com o planejamento metropolitano da RMBH, e;
- (iii) Eleger os membros do CDDM, nos termos do art. 6º da LCE nº 89/06.

O evento, além do caráter formal, de servir como meio para eleição dos membros do CDDM, pode se reunir, *“oportunamente, com o intuito de congrega os diversos agentes públicos, privados e da sociedade civil para a discussão das pautas metropolitanas, deveras estratégicas, especialmente para o contexto regional”*.

O evento vem acontecendo periodicamente, demonstrando a atuação e efetivo funcionamento das estruturas de governança da RMBH com relação às 12 FPICs descritas no art. 8º da LCE nº 89/06. Em sua penúltima edição, na VII Conferência Metropolitana, em 2019, foi anunciada a criação do Escritório de Mobilidade, formado pela ADRMBH e pela SEINFRA por meio do Termo de Cooperação Técnica nº 01/2019, sobre o qual trataremos na seção seguinte.

2.1.3.5 Escritório de Mobilidade

O Escritório de Mobilidade tem como objetivo de melhorar as soluções de transporte e acompanhar as principais ações de mobilidade do Estado, bem como de analisar os resultados do PlanMob-RMBH (proposto na IV Conferência Metropolitana, ainda em 2017).

Participam do Escritório de Mobilidade (i) a ADRMBH, responsável pela governança das FPICs e pelo planejamento metropolitano e pelo PDDI/PDUI; e (ii) o SEINFRA, responsável pelo serviço de transporte de passageiros da RMBH e pelos projetos de infraestrutura e pelo sistema viário.

Essa plataforma, portanto, demonstra o fortalecimento das discussões e da coordenação das políticas públicas em âmbito metropolitano, ao menos em nível estadual, e pode ser utilizada para fortalecer discussões e alinhamentos quanto à FPIC de mobilidade urbana. Em 2023, por meio do Primeiro Termo Aditivo ao Termo de Cooperação Técnica nº 01/2019, a vigência do Escritório de Mobilidade foi prorrogada por mais quatro anos.

Na VIII e última edição realizada da Conferência Metropolitana, entre os dias 11 e 14 de dezembro de 2023, além de anunciada prorrogação do Escritório de Mobilidade, foram apresentadas as ações tomadas e/ou assumidas pela instituição:

- (i) Início do acompanhamento da atualização do PDDI/PDUI da RMBH;
- (ii) Entrega e lançamento do Plano de Mobilidade da RMBH (“PlanMob-RMBH”); e

- (iii) Anúncio do desenvolvimento do Plano Estratégico de Logística de Transportes em parceria com a Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais – CODEMGE.

2.1.4 Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (“DER-MG”)

O DER-MG é uma autarquia estadual criada pelo Decreto-Lei nº 1.731/46 e reorganizada pela Lei Estadual nº 11.403/94 (conforme alterada) e possui com personalidade jurídica de direito público e autonomia administrativa e financeira. O DER-MG tem sua organização regulada também pelo Decreto Estadual nº 48.666/23.

Segundo o art. 3º, XI, da Lei Estadual nº 11.403/94, são atribuições do DER-MG, entre outras estabelecidas no Decreto Estadual nº 48.666/23, “*controlar e fiscalizar o transporte intermunicipal remunerado de passageiros, inclusive quando realizado por táxi gerenciado pelos municípios*”.

O DER-MG conta, ainda, com Conselho de Transporte Coletivo Intermunicipal e Metropolitano (“CTCIM” - art. 4º, I, “b”), ao qual compete, dentre outras atribuições:

- aprovar criação de linha de transportes coletivos intermunicipal e metropolitano de passageiros;
- opinar sobre:
 - prorrogação de contrato de concessão;
 - retomada de serviço concedido;
 - cassação de concessão;
 - declaração de inidoneidade de empresa concessionária;
 - transferência de concessão;
 - regularidade de delegação de exploração de linha em face de fusão, cisão e incorporação de empresa delegatária;
 - fusão, prolongamento, encurtamento, atendimento parcial, alteração de itinerário, criação de seção e conexão de linha de transportes coletivos intermunicipal e metropolitano.

O CTCIM, designado por ato do Diretor-Geral do DER-MG, tem a seguinte composição:

- 4 (quatro) representantes do DER-MG, um dos quais será o seu Presidente;
 - 1 (um) representante da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP (atual SEINFRA);
 - 1 (um) representante dos usuários do serviço de transporte coletivo intermunicipal metropolitano, indicado pela Assembleia Metropolitana;
 - 1 (um) representante da Associação Mineira de Municípios - AMM;
 - 1 (um) representante das empresas de transporte intermunicipal metropolitano de passageiros, indicado pelo seu órgão representativo;
- e

- 1 (um) representante das empresas de transporte intermunicipal de passageiros, indicado pelo seu órgão representativo.

2.1.5 Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A. (“Metrominas”)

A Lei Estadual nº 12.590/97 autorizou ao Poder Executivo a criação da Metrominas com competência para planejar, implantar, operar e explorar os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos na RMBH. Entretanto, o projeto idealizado sob a Metrominas não foi concretizado. A operação atual se dá mediante Concessionária Metrô BH S.A., que opera as Linhas 1 e 2 do Metrô de Belo Horizonte.

2.1.6 Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (“CODEMGE”)

A Codemge é uma empresa estatal, integrante da Administração Pública Indireta do Estado, organizada sob a forma de sociedade por ações, tendo o Estado como principal acionista (99,9%), com a missão de facilitar a promoção do desenvolvimento econômico e social no Estado.

Nos termos de seu Estatuto Social, a Codemge atua principalmente nas áreas de (i) mineração e metalurgia; (ii) energia, infraestrutura e logística; (iii) eletroeletrônica e de semicondutores; (iv) telecomunicações; (v) aeroespacial, automotiva, química; (vi) defesa e segurança; (vii) medicamentos e produtos do complexo da saúde; (viii) biotecnologia e meio ambiente; (ix) novos materiais, tecnologia de informação; (x) ciência e sistemas da computação e software; e (xi) indústria criativa, esporte e turismo.

Para tanto, a Codemge está autorizada, nos termos de seus Estatuto Social, dentre outras competências, a

- promover desapropriação, constituir servidão, adquirir, alienar, permutar, arrendar, locar, doar ou receber terrenos e imóveis, destinados à implantação de indústrias, empresas ou atividades correlacionadas a seu objeto;
- firmar contrato ou convênio de cooperação técnica e econômica;
- desenvolver empreendimentos, cujas atividades incorporem novas tecnologias;
- contratar parceria público-privada, na forma da legislação pertinente;
- realizar a gestão patrimonial dos bens imóveis do Estado de Minas Gerais, em conformidade com os convênios firmados em cada caso;
- realizar operações visando o desenvolvimento de projetos e empreendimentos de empresas privadas com importância e relevância para a economia do Estado.
- efetuar operação de captação de recursos financeiros no mercado interno ou internacional.
- conceber e executar modelagem de projetos de concessão e privatização.

2.1.7 Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (“SEINFRA”)

Nos termos da Lei Estadual nº 24.313/23, é órgão da administração direta, com competência planejar, dirigir, executar, controlar, avaliar e regular as ações setoriais a cargo do Estado relativas:

- I. à infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário;
- II. aos terminais de transportes de passageiros e cargas;
- III. à estrutura operacional de transportes;
- IV. às concessões e a outras parcerias público-privadas;
- V. à concessão de licença de uso ou ocupação da faixa de domínio e áreas adjacentes de rodovia estadual ou federal delegada ao Estado que for objeto de concessão;
- VI. ao apoio aos demais órgãos e entidades da administração estadual no planejamento, no acompanhamento, na execução, no controle e na avaliação de contratos de concessões e outras parcerias;
- VII. ao planejamento e ao acompanhamento da execução das obras públicas rodoviárias estaduais;
- VIII. ao planejamento, à coordenação e à execução de obras de edificações e de infraestrutura de interesse da administração pública;
- IX. ao apoio e ao fomento ao desenvolvimento da infraestrutura municipal;
- X. ao fomento, à articulação, ao acompanhamento, à execução e ao controle de obras públicas e contratações realizadas via doações e parcerias;
- XI. à gestão das estruturas esportivas pertencentes ao Estado;
- XII. às políticas de desenvolvimento metropolitano, em articulação com os demais órgãos e entes da Federação envolvidos;
- XIII. ao acompanhamento e à orientação das ações referentes à gestão do parcelamento, do uso e da ocupação do solo e à destinação realizadas pelas agências metropolitanas.

2.1.8 Agência Reguladora de Transporte do Estado de Minas Gerais (“ARTEMIG”)

Tramita na Assembleia Legislativa de Minas Gerais o PL 2.967/24, do Governador do Estado, que visa à criação da ARTEMIG.

Nos termos do PL 2.967/24, a ARTEMIG, vinculada à SEINFRA, terá como objetivo regular e fiscalizar os contratos de infraestrutura rodoviária, aeroportuária, hidroviária e ferroviária de competência do Estado, que sejam prestados pela iniciativa privada. Atualmente o PL 2.967/24 aguarda apreciação do parecer em Comissão de Fiscalização Financeira e Orçamentária.

2.1.9 Normas, diretrizes e planos metropolitanos

2.1.9.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da PNMU, que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, que façam parte de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas elaborem e aprovelem seus planos de mobilidade urbana⁴.

⁴ Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

Assim, tornou-se necessário a elaboração, por esses municípios, de seus respectivos planos de mobilidade urbana, voltados a viabilizar o planejamento e crescimento das cidades de forma ordenada. Também ficou estabelecido que os planos devem priorizar os meios de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, além de se orientarem para a integração entre os modos e serviços de transporte urbano⁵, bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do TPC de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas⁶. Nesse sentido, é atribuição da União o fomento e implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, estimulando, ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana⁷.

2.1.9.2 Estatuto da MetrÓpole

Por meio da Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da MetrÓpole, que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das fas FPICs, em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado (“PDUis”) e outros instrumentos de governança interfederativa.

Importa destacar que o Estatuto da MetrÓpole prevê que, para o apoio da União à governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomeração urbana, será exigido que a unidade territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena descrita no art. 2º, inciso III, do Estatuto da MetrÓpole, são requisitos: (i) formalização e delimitação mediante lei complementar

⁵Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

⁶ Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

⁷ Art. 16. São atribuições da União:

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

2.1.9.3 PDDI da RMBH

Como acima apontamos, o Estatuto da Metrópole, de 2015, estabeleceu como instrumento para promover o desenvolvimento urbano integrado de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas os PDUIs.

A RMBH, entretanto, desenvolveu seu PDDI, ainda em 2011, anteriormente à promulgação do Estatuto da Metrópole, como um instrumento de planejamento para orientar o desenvolvimento econômico e social das funções públicas de interesse comum sendo, uma dessas o transporte metropolitano (intermunicipal), e outra o sistema viário, no intuito de colocar o deslocamento de pessoas e cargas como objeto de discussão interfederativa

Nesse sentido, ele equivale ao Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (“PDUI”) – tanto que, em 2023, o instrumento passou a se chamar PDUI da RMBH⁸.

Dentre outros objetivos, o PDDI busca contribuir para o processo de integração socioespacial dos municípios da RMBH, com base nos princípios de intersectorialidade, cooperação, participação e desenvolvimento institucional.

Nele são especificados diretrizes, políticas e projetos para o desenvolvimento das FPICs da RMBH e não teve *“por finalidade um diagnóstico dos governos locais e dos órgãos setoriais do Estado considerados isoladamente; seu objetivo foi compreender as possibilidades de ações conjuntas, de arranjos com vistas a soluções compartilhadas, de conjugação de trabalhos em prol dos modos de vida metropolitanos”*.

Em 2011, o PDDI concluiu que, quanto ao arranjo institucional da RMBH que *“tanto o arranjo institucional existente, quanto a sua ampliação e dinamização nos termos acima apresentados, apontam para a real possibilidade de sucesso nos processos de implementação do PDDI e de consolidação de um planejamento metropolitano social e politicamente legítimo”*.

Para tanto, além de projetos prioritários, o PDDI apontou que três políticas foram concebidas como suporte necessário para que o PDDI seja implementado e monitorado: (i) Política Metropolitana Integrada de Desenvolvimento Institucional, composta pelos Programas de Implantação do Fórum de Cooperação Intermunicipal e de Capacitação para Governança Metropolitana Colaborativa; (ii) Política Metropolitana Integrada de Cooperação Interinstitucional e Intersetorial, composta pelos Programas de Cooperação e Políticas de Compensação e de Capacitação em Negociação de Projetos e Consórcios Intermunicipais; e (iii) Política Metropolitana Integrada de Modernização e Atualização da Estrutura Fiscal dos Municípios, composta pelos Programa de Modernização da Administração Tributária, de Revisão do Código Tributário e identificação e cobrança de fontes

⁸ Passaremos a nos referenciar ao atual plano vigente como PDDI/PDUI.

tributárias alternativas e potenciais e de Fortalecimento Financeiro do FDM.

Quanto ao aspecto de mobilidade urbana, o PDDI identificou que “a RMBH é caracterizada por assimetrias em seu território, demográficas, econômicas e na consolidação de centralidades, uso do solo, disponibilidade de bens, serviços e informações”, de forma que propôs uma Política Integrada de Mobilidade Metropolitana com o objetivo:

de dinamizar a integração territorial da RMBH e fortalecer a estrutura metropolitana em rede, com o objetivo de ampliar as condições de acessibilidade, especialmente da população de baixa renda, inclusive aos espaços naturais e de lazer, aperfeiçoar o sistema viário dos municípios integrantes da região e a rede de transporte público, integrar sistemas de transporte sustentáveis (não motorizados) aos sistemas convencionais, ampliar áreas destinadas à circulação de pedestres, reduzir o uso de veículos privados através do incentivo do uso do transporte coletivo, além de racionalizar e otimizar o transporte de cargas.

Para tanto propões os seguintes programas:

- Programa de Adequação e Implantação de Infraestrutura Viária;
- Programa de Adequação e Implantação da Infraestrutura Ferroviária;
- Programa de Integração do Transporte Público Coletivo;
- Programa de Incentivo ao Transporte Não-Motorizado;
- Programa de Racionalização da Logística Metropolitana de Distribuição Física de Cargas em Belo Horizonte; e
- Programa de Integração Institucional e Tarifária de Transportes.

Com base no PDDI, a RMBH elaborou o seu PlanMob-RMBH, conforme discorreremos abaixo. Entretanto, não identificamos que as políticas e programas do PDDI tenham sido de fato implementados.

Com vistas a aprimorar os aspectos institucionais da RMBH, o PDDI/PDUI traz algumas recomendações e diretrizes. Em resumo, o PDDI/PDUI destaca a importância de se manter estruturas transversais, como os comitês temáticos, que enriquecem a abordagem intersetorial e multiescalar. Além disso, a promoção da cooperação e da solidariedade intermunicipal é definida como de condição essencial para a consolidação de formas permanentes de gestão metropolitana democrática.

Aprovado pelo CDDM em 2011, foi encaminhado para a Assembleia Legislativa de Minas Gerais por meio do Projeto de Lei n° 74 de 2017. Entretanto, o projeto de lei foi arquivado por regras regimentares, implicando na necessidade de ser reencaminhado. O PDDI/PDUI, contudo, não foi aprovado por lei estadual, conforme estabelece o art. 10 do Estatuto da Metrópole, de forma que ele também não foi revisto no decurso de seus 10 anos, como requer o art. 12 do mesmo diploma. Dessa forma, o PDDI/PDUI apresenta à RMBH apenas caráter referencial.

Com a ausência de um PDUI aprovado legislativamente, a RMBH não atinge a gestão plena, nos moldes do Estatuto da Metrópole. Nesse sentido, destaca-se que o art. 14 do Estatuto da Metrópole dispõe que, para contar com o apoio da União na governança interfederativa, é exigido, das regiões metropolitanas, possuir gestão plena. Sendo assim, é possível que a não observância e não concretização dos critérios de gestão plena impeça o apoio da União em eventuais projetos referentes a FIPCs, inclusive do ponto de vista financeiro.

Desde 2021 está em desenvolvimento a atualização do PDDI/PDUI, como a finalidade de incorporar as transformações ocorridas na última década e atender aos requisitos estabelecidos no Estatuto da Metrópole, o convolvando oficialmente em PDUI.

Atualmente, os estudos de atualização do PDDI/PDUI estão em sua etapa de proposições (Etapa 3 de 4), com a entrega de diretrizes e políticas, que servirão de base para a minuta de projeto de lei. Segundo notícias veiculadas na imprensa, a minuta do projeto de lei contendo o PDDI deverá ser enviada à Assembleia Legislativa de Minas Gerais somente no final do primeiro semestre 2025. Segundo a reportagem que analisamos, o PDDI/PDUI atualizado será constituído por três planos envolvendo a RMBH: de mobilidade urbana, de segurança hídrica e de habitação de interesse social. Apenas o de mobilidade urbana já está sendo discutido. Sendo assim, é importante que novos projetos de mobilidade urbana estejam alinhados às novidades introduzidas pela atualização.

2.1.9.4 Plano de Mobilidade da RMBH (“PlanMob-RMBH”)

Em outubro de 2018, o Estado iniciou a elaboração do Plano de Mobilidade da RMBH (“PlanMob-RMBH”). O plano tinha como objetivo apresentar estudos para definição de políticas e de uma carteira de projetos e ações para melhoria das condições de mobilidade urbana na RMBH e sua sustentabilidade.

Nos termos do PlanMob-RMBH, ele tinha como objetivo a construção de planos de caráter multimodal para o (i) Transporte Coletivo Metropolitano; (ii) Logística Urbana Metropolitana; (iii) Transporte individual motorizado e (iv) Transporte ativo. Tendo sido considerados, ainda, temas transversais o uso e ocupação do solo, sustentabilidade, segurança viária, acessibilidade, governança e participação popular.

O PlanMob-RMBH foi elaborado sob as diretrizes do PDDI e atua como instrumento do planejamento que define as linhas de ação que devem reger a mobilidade urbana na RMBH, possuindo as seguintes diretrizes gerais:

- Fortalecimento das centralidades metropolitanas a partir dos incentivos da mobilidade;
- Estruturação de sistema de transporte coletivo tronco alimentado;
- Integração institucional, operacional e tarifária entre os modos e sistemas;
- Promoção da intermodalidade para viagens metropolitanas;

- Priorização dos modos ativos e coletivos em consonância com a Política Nacional de Mobilidade;
- Logística urbana de cargas como instrumento de desenvolvimento econômico;
- Formação de governança metropolitana para planejamento e tomada de decisão;
- Melhoria das ligações viárias perimetrais por meio de novas conexões.

O PlanMob-RMBH resultou em quatro Planos Setoriais: (i) Plano Metropolitano de Mobilidade Ativa; (ii) Plano Metropolitano de Transporte Coletivo; (iii) Plano Metropolitano de Logística Urbana; e (iv) Plano Metropolitano de Sistema Viário e Individual Motorizado.

O PlanMob-RMBH identificou que:

- **Sistema viário:** é especialmente importante que haja coordenação entre os planejamentos individuais e nas ações de implantação e criação de novas vias para que haja uma direção comum e compatibilização dos projetos.
- **Planejamento da infraestrutura:** os municípios têm dificuldades para enxergar o PDDI como um todo, promovendo sua conexão com outros municípios em nível local e nacional. Além disto, frequentemente carecem de apoio técnico e financeiro do Estado e da União para viabilizar seus empreendimentos. Sendo assim, um acordo de cooperação mútua tende a ser vantajoso para todos os envolvidos na construção da rede viária multimodal.
- **Transporte coletivo:** a operação e a questão financeira são especialmente sensíveis, recomendando fortemente adoção de um novo modelo de governança seja realizada com parcimônia e adaptando-se às demandas e interesses de seus componentes, como uma contribuição para eficiência e melhoria do sistema e não como mais um processo de burocratização o da gestão pública.
- **Logística urbana:** Destaca que a participação de órgãos públicos nesta questão ainda é incipiente na RMBH, o que permite uma maior liberdade de atuação. Aponta que o como arranjo ainda precisa ser estabelecido, é possível fazê-lo de forma integrada desde a sua gênese.
- **Editais e Contratos:** um Sistema de Transporte Público Coletivo integrado na RMBH não feriria nenhuma norma existente. Os editais e contratos estudados trouxeram expressamente, em diferentes graus, a possibilidade de integração operacional e tarifária.

O PlanMob-RMBH recomenda um novo modelo de gestão de forma comedida, buscando interferir o mínimo necessário na rotina dos órgãos públicos envolvidos, baseado principalmente no compartilhamento de informação estratégica, sem a necessidade de uma entidade deliberativa que venha ser entendida como ofensa à autonomia dos atores.

O novo modelo proposto propõe diferentes níveis de integração, conforme a necessidade do ato, considerando os seguintes graus:

- Um nível de **limite de atuação livre na gestão operacional** dos sistemas de transporte e viário a partir do qual as mudanças poderão ser feitas com total autonomia e informadas aos demais conforme a conveniência, como, por exemplo, mudanças de quadro de horário, revisão tarifária, operações de trânsito em geral, etc.
- um nível de **comunicação obrigatória**, para permitir que haja negociação entre os interessados, mas sem imposições por parte daqueles atores que não tem a atribuição de fato, como, por exemplo, mudanças de itinerário, aprovação de projetos viários, implantação de vias e terminais e intervenções em vias de importância metropolitana.
- Um último nível, de **deliberação conjunta**, onde as diretrizes e marcos estruturais deverão ser definidos em comum acordo, como, por exemplo o planejamento viário multimodal metropolitano ou a definição da estrutura operacional do sistema de transporte coletivo.

Segundo o PlanMob-RMBH, este modelo pode ser construído, inicialmente, no âmbito de um Convênio de Governança Metropolitana. O PlanMob-RMBH foi publicado no final de 2023 e, segundo notícias veiculadas na imprensa, o Governo do Estado, por meio da SEINFRA, e as prefeituras de Belo Horizonte e Contagem assinaram em abril de 2024, um protocolo de intenções de governança do Sistema de Transportes Metropolitano, de forma integrada.

Além do PlanMob-RMBH, que conta com caráter referencial não-vinculativo, e desse protocolo de intenções, não identificamos outras ações de implementação das recomendações do PlanMob-RMBH

2.2 Normas dos municípios da Área de Estudo

2.2.1 Lei Orgânica dos Municípios

2.2.1.1 Belo Horizonte

A Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte ("Lei Orgânica BH"), instituída em 21 de março de 1990, estabelece que incumbe ao município, respeitadas as legislações federal e estadual, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal (art. 193).

Outrossim, estabelece que as diretrizes, objetivos e metas da administração pública nas atividades setoriais de transporte coletivo serão estabelecidos em lei que instituir o plano plurianual, de forma compatível com a política de desenvolvimento urbano, definida no plano diretor do município, e com a de desenvolvimento metropolitano (art. 194).

Segundo o art. 196 da Lei Orgânica BH, o planejamento dos serviços de transporte coletivo deve ser feito com observância dos seguintes princípios: (i) compatibilização entre transporte e uso do solo; (ii) integração física, operacional e tarifária entre as diversas modalidades de transporte; (iii) racionalização dos serviços; (iv) análise de alternativas mais eficientes ao sistema; (v) progressiva

unificação das tarifas; e (vi) participação da sociedade civil.

A Lei Orgânica BH é clara, em seu art., 189, que as diretrizes e metas do Plano Diretor devem estar ajustadas às definidas para a RMBH, especialmente no que se refere às funções públicas de interesse comum metropolitano.

2.2.1.2 Nova Lima

A Lei Orgânica do Município de Nova Lima ("Lei Orgânica NL"), instituída em 17 de março de 1990, estabelece que incumbe ao município, privativamente, 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 (art. 24, VII), bem como regulamentar a utilização dos logradouros públicos e, especialmente, no perímetro urbano para (a) prover sobre o trânsito e o tráfego; e (b) prover sobre o transporte coletivo urbano, que poderá ser operado através de concessão ou permissão, fixando o itinerário, os pontos de parada e as respectivas tarifas (art. 28, XII)

A Lei Orgânica NL é silente quanto diretrizes, objetivos e metas da administração pública nas atividades setoriais de transporte coletivo, a política de desenvolvimento urbano e sua relação com o desenvolvimento metropolitano (art. 194).

2.2.1.3 Ribeirão das Neves

A Lei Orgânica do Município de Ribeirão das Neves ("Lei Orgânica Ribeirão das Neves"), foi promulgada em 21 de abril de 1990 e estabelece que incumbe ao município, respeitadas as legislações federal e estadual, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos ou de utilidade pública relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal (art. 194).

Ainda, prevê que deverá ser instituída lei municipal que disponha sobre a organização, funcionamento e fiscalização dos serviços de transporte coletivo, devendo ser fixadas diretrizes de caracterização precisa e proteção eficaz do interesse público e dos direitos dos usuários (art. 200). O planejamento dos serviços de transporte coletivo, conforme estabelecido no art. 201 da referida legislação, observará os seguintes princípios: (i) compatibilização entre transporte e uso do solo; (ii) integração física, operacional e tarifária entre as diversas modalidades de transporte; (iii) racionalização dos serviços; (iv) análise de alternativas mais eficientes ao sistema; e (v) participação da sociedade civil. Adicionalmente, ficou determinado que o Município, ao traçar as diretrizes de ordenamento dos transportes, deverá estabelecer as metas prioritárias de circulação de coletivos urbanos, que terão preferência em relação às demais modalidades de transporte.

No que tange à política urbana, a Lei Orgânica Ribeirão das Neves definiu que a política de desenvolvimento urbano executada pelo município, conforme diretrizes fixadas em lei, tem por objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (art. 187).

A Lei Orgânica Ribeirão das Neves é, no geral, silente quanto a sua relação com o desenvolvimento metropolitano, com exceção do disposto no art. 2º, pelo qual prevê que quando a execução de função pública de interesse comum da região metropolitana couber ao Município, deverá ser observada a distribuição de competência entre os Poderes Legislativo e Executivo previstas na lei orgânica municipal.

2.2.1.4 Santa Luzia

A Lei Orgânica do Município de Santa Luzia ("Lei Orgânica Santa Luzia"), instituída em 1º de setembro de 2000, estabelece que incumbe ao município, respeitadas as legislações federal e estadual, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal (art. 192).

Similarmente ao Município de Belo Horizonte, a Lei Orgânica Santa Luzia prevê que as diretrizes, objetivos e metas da administração pública nas atividades setoriais de transporte coletivo serão estabelecidos em lei que instituir o plano plurianual, de forma compatível com a política de desenvolvimento urbano, definida no plano diretor do município (art. 193). É silente, entretanto, quanto à observação ao desenvolvimento metropolitano.

Segundo o art. 194 da Lei Orgânica Santa Luzia, o planejamento dos serviços de transporte coletivo deve ser feito com observância dos seguintes princípios: (i) compatibilização entre transporte e uso do solo; (ii) integração física, operacional e tarifária entre as diversas modalidades de transporte; (iii) racionalização do serviço; (iv) análise de alternativas mais eficientes ao sistema; (v) progressiva unificação das tarifas; (vi) participação da sociedade civil; e (vii) preservação do patrimônio.

Também estabelece que ao traçar as diretrizes de ordenamento dos transportes, estabelecerá metas prioritárias de circulação de coletivos urbanos, que terão preferência em relação às demais modalidades de transporte.

A Lei Orgânica Santa Luzia tampouco estabelece diretrizes para o relacionamento do Município com o desenvolvimento metropolitano para além da política habitacional, na qual está prevista que o Poder Público atuará em conjunto com os Municípios da região Metropolitana, visando ao estabelecimento de estratégia comum de atendimento de demanda regional, bem como à viabilização de formas consorciadas de investimento no setor (art. 210).

2.2.1.5 Vespasiano

A Lei Orgânica do Município de Vespasiano ("Lei Orgânica Vespasiano"), foi promulgada em 21 de abril de 1990 e estabelece que incumbe ao Município, respeitadas as legislações federal e estadual, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos ou de utilidade pública relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal (art. 196).

Similarmente ao município de Belo Horizonte, a Lei Orgânica Vespasiano prevê que as diretrizes, objetivos e metas da administração pública nas atividades setoriais de transporte coletivo serão estabelecidos em lei que instituir o plano plurianual, de forma compatível com a política de desenvolvimento urbano, definida no plano diretor do município (art. 197). É silente, entretanto, quanto à observação ao desenvolvimento metropolitano.

Segundo o art. 199 da Lei Orgânica Vespasiano, o planejamento dos serviços de transporte coletivo deve ser feito com observância dos seguintes princípios: (i) compatibilização entre transporte e uso do solo; (ii) integração física, operacional e tarifária entre as diversas modalidades de transporte; (iii) racionalização do serviço; (iv) análise de alternativas mais eficientes ao sistema; e (v) participação da sociedade civil.

Também estabelece que ao traçar as diretrizes de ordenamento dos transportes, estabelecerá metas prioritárias de circulação de coletivos urbanos, que terão preferência em relação às demais modalidades de transporte.

Por fim, a Lei Orgânica Vespasiano prevê, na forma do art. 218, que nos casos em que a execução de função pública de interesse comum da região metropolitana couber ao Município, deverá ser observada a distribuição de competência entre os poderes Legislativo e Executivo previstas na lei orgânica municipal. Ainda, faz menção à integração metropolitana quando dispõe sobre abastecimento do município (Seção IV) e política habitacional (Seção III). Não existem disposições, contudo, que abarquem o desenvolvimento metropolitano como um todo, tampouco no que se refere às políticas urbanísticas e de mobilidade e transporte coletivo.

2.2.1.6 Sabará

A Lei Orgânica do Município de Sabará ("Lei Orgânica Sabará"), promulgada em 18 de março de 1990, versa sobre o aspecto de mobilidade urbana, ao tratar de seus objetivos prioritários, coloca a priorização ao atendimento de demandas sociais de transporte como um dos fatores.

Nos termos do art. 17 é atribuída privativamente ao município a organização de prestação de serviços públicos de interesse local diretamente ou sob regime de concessão, permissão ou autorização, sendo o transporte coletivo municipal de passageiros considerado como serviço de caráter essencial.

A legislação reserva uma seção exclusiva para tratar de transporte público e sistema viário na qual atesta a responsabilidade do município — respeitada a legislação federal e estadual —, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos ou de utilidade pública relativos ao transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal. Ao planejar o transporte coletivo, a legislação coloca a necessidade de se considerar a proximidade a órgãos públicos de essenciais, tais como hospitais, Prefeitura, escolas e escritórios.

O art. 204 da Lei Orgânica Sabará indica a importância de estabelecer as diretrizes, objetivos e metas da administração pública nas atividades setoriais de transporte coletivo, bem como para a fixação de qualquer tipo de gratuidade no transporte coletivo urbano.

Destaca-se a referência que a legislação faz as linhas noturnas de transporte coletivo, sendo obrigatório a manutenção em toda área do município, racionalmente distribuídas pelo órgão ou entidade competente. Não obstante, o município deverá envidar esforços para que o transporte intermunicipal metropolitano seja oferecido nos mesmos moldes que o municipal.

Sobre as tarifas do transporte no âmbito municipal, o art. 204, § 7º, estabelece que deverão ser fixadas pelo Poder Executivo ou órgão delegado por este. Também caberá ao Poder Executivo fixar a remuneração do serviço de transporte coletivo de passageiros das empresas concessionárias. Por fim, legislação também faz ressalvas sobre a necessidade da participação da sociedade civil no planejamento e acesso as informações de custos e coeficientes técnicos.

2.2.1.7 Ibirité

A Lei Orgânica do Município de Ibirité (“Lei Orgânica Ibirité”) elenca entre os objetivos prioritários do município a priorização ao atendimento de demandas sociais de educação, saúde, transporte, moradia, abastecimento, lazer e assistência social.

Nessa linha, a organização prestação de serviços públicos de interesse local, diretamente ou sob regime de concessão, permissão ou autorização, incluído o transporte coletivo de passageiros, é competência privada do município. Destaca-se o caráter essencial atribuído pela lei ao transporte coletivo de passageiros, também competindo ao município formular de diretrizes de ordenamento do transporte, colocando como prioridade de circulação o transporte coletivo urbano.

Resta claro, a importância do transporte coletivo urbano e a responsabilidade privada do município em promover, entre outros serviços do transporte, incluindo suas estações e terminais. Ademais, faculta-se a municipalidade a prestação direta ou sob regime de concessão do serviço público de transporte coletivo.

Cabe apontar que, ao promover o serviço de transporte, deve-se atender todas as vilas, bairros, a regularidade de horários incluindo o noturno e coordenar a articulação entre as áreas localizações de habitação e trabalho, conforme normas de zoneamento (art. 117, §4º, e Art. 196, § 1º).

2.2.1.8 Betim

A Lei Orgânica de Betim (“Lei Orgânica Betim”), ao tratar sobre transporte público, coloca como competência municipal “*organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o transporte coletivo, que tem caráter essencial*”.

Nessa linha, o art. 190 reitera e especifica a responsabilidade do município em planejar, organizar,

dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação dos serviços públicos, bem como, em assegurar o direito ao transporte coletivo a todos os habitantes, cabe ao município garantir a instalação de linha regular de transporte coletivo em todos os bairros e vilas.

A Lei Orgânica Betim coloca como princípios que devem observados ao planejar o serviço de transporte coletivo: compatibilização entre transporte e uso do solo; integração física, operacional e tarifária entre as diversas modalidades de transporte; racionalização dos serviços; análises de alternativas mais eficientes ao sistema; e participação da sociedade civil.

Por fim, versando sobre questões tarifária, o art. 194 institui que deverão ser fixadas pelo Poder Executivo. Sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços de transporte coletivo deverá escolhido – uma ou mais condições - entre as seguintes: tarifa justa e sua revisão periódica; subsídios aos serviços; ou compensação entre a receita auferida e o custo total do sistema.

2.2.1.9 Contagem

A Lei Orgânica do Município de Contagem (“Lei Orgânica Contagem”) coloca, entre os direitos assegurados a todos os habitantes do município, o direito ao transporte sendo, desta forma, uma demanda social como prioridade para atendimento dentro dos objetivos primários do município.

Sobre as competências municipais, o art. 6º determina como atribuição privativa da municipalidade a de organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, notadamente, o de transportes públicos, incluindo-se o transporte público por coletivo, táxi e especial, bem como a construção, regulamentação e manutenção do sistema viário e dos equipamentos públicos de transporte.

Na participação do município em receitas tributária, estabeleceu-se que 25% do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre serviços de transportes interestadual e intermunicipal pertencerá ao Município

Tratando de Política de Desenvolvimento Urbana, o Poder Público Municipal tem como objetivo ordenar, planejar, dirigir, coordenar, delegar e controlar o pleno desenvolvimento das funções sociais do Município, dentre as quais destaca-se o transporte público

Por fim, versando especificamente sobre o transporte a Lei Orgânica Contagem reitera que trata de um direito fundamental do cidadão, sendo de competência da municipalidade planejar e gerenciar tal serviço, definindo o percurso, a frequência e a tarifa do transporte coletivo local - condizente ao poder aquisitivo da população -. A Lei Orgânica Contagem especifica que o Sistema de Transporte Público no Município de Contagem compreende o transporte coletivo por ônibus e micro-ônibus, o transporte suplementar e o serviço de táxi, podendo ser operado por conta do Poder Executivo Municipal ou por meio de concessão, permissão ou autorização.

Ainda sobre itinerário, a Lei Orgânica Contagem ressalta a obrigatoriedade da manutenção de linhas noturnas de transporte coletivo em toda a área do Município, racionalmente, distribuídas pelo órgão

competente. Destaca-se o Conselho Municipal de Transportes (“CMT-Contagem”) que assegura a população o acesso às informações e a participação no planejamento, operação e fiscalização, no sistema.

Por último, ao versar sobre tarifas a Lei Orgânica Contagem coloca o Poder Executivo como responsável para fixação, devendo proceder ao cálculo de remuneração do serviço de transporte de passageiros às empresas operadoras, com base em planilha de custos, contendo metodologia de cálculo, parâmetros e coeficientes técnicos em função das peculiaridades do sistema de transporte urbano municipal. No que tange ao equilíbrio econômico-financeiro dos serviços de transporte coletivo a Lei Orgânica Contagem determina que será assegurado pela compensação entre a receita auferida e o custo total do sistema.

Sobre a organização municipal e participação social, cabe citar o CMT-Contagem, criado pela Lei Orgânica Municipal e disciplinado pela Lei Municipal nº 4.043/06, órgão autônomo e auxiliar da Administração com o objetivo de (i) promover a participação da comunidade na formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte público municipal, (ii) aproximar as diversas classes de usuários do serviço público de transporte Público Municipal do Poder concedente e dos prestadores do serviço e (iii) fornecer informações ao Poder Público acerca da situação da prestação dos serviços de transporte público, ampliando o seu universo de elementos para fins de controle.

O CMT-Contagem tem como atribuição: opinar e deliberar sobre critérios gerais de reivindicações dos munícipes; auxiliar na fiscalização do transporte público no município; opinar sobre a estrutura de custo e receita do sistema municipal de transporte; definir os procedimentos para a fiscalização comunitária do serviço de transporte público; elaborar proposições acerca de políticas regulatórias de transporte público municipal para análise pelo Poder Executivo; e participar, como órgão consultivo, da formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias do transporte público municipal.

2.2.2 Plano Diretor

Em 10 de julho de 2001, foi aprovada a Lei Federal nº 10.257/2001 (“Estatuto da Cidade”), para regulamentar os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, a fim de estabelecer diretrizes gerais da política urbana nacional. O Estatuto da Cidade prevê a obrigatoriedade de elaboração de plano diretor para os Municípios (i) com mais de vinte mil habitantes; (ii) integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; (iii) onde o Poder Concedente municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal; (iv) integrantes de áreas de especial interesse turístico; (v) inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional; e/ou (vi) incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. O Estatuto da Cidade também estabelece as bases gerais para elaboração ou revisão dos planos diretores que, segundo este instrumento, devem ser revistos a cada dez anos.

2.2.2.1 Belo Horizonte

Em atendimento ao Estatuto do Cidade, o município de Belo Horizonte aprovou o seu Plano Diretor (“Plano Diretor BH”) por meio da Lei Municipal 11.181/19. Nos termos do seu art. 2º, são princípios da política urbana do município a garantia do direito ao transporte e a integração entre o planejamento urbano municipal e o metropolitano, bem como é objetivo dessa mesma política promover a compatibilização da política urbana municipal com a metropolitana, a estadual e a federal, garantida a preservação dos atributos dos núcleos locais (art. 5º, IX).

Os arts. 25, 26 e 27 definem respectivamente os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana (“PMMU-BH”), sendo uma das diretrizes a *“integração com a política metropolitana de mobilidade e com as respectivas políticas setoriais, assegurando melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo espaço urbano e seu aprimoramento no âmbito metropolitana”* (art. 26, XIV). Já os objetivos da PMMU-BH são:

- I. integrar os diferentes modos de transporte;
- II. proporcionar a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas;
- III. promover o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- IV. contribuir para a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social;
- V. promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- VI. promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- VII. consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

O Plano Diretor BH dedica todos o seu Título IX (art. 291 e ss.) à mobilidade urbana e estabelece o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (“PDMU-BH”) como o instrumento de efetivação da PMMU, tendo esse por finalidade atender as necessidades de mobilidade da população do município, bem como orientar as ações relativas aos modos de transporte, serviços e infraestrutura viária e de transporte, responsáveis por garantir o deslocamento de pessoas e cargas em seu território

2.2.2.2 Nova Lima

Em atendimento ao Estatuto do Cidade, o município de Nova Lima aprovou o seu Plano Diretor (“Plano Diretor NL”) por meio da Lei Municipal 2.007/07. Nos termos do seu art. 4º, são princípios da política urbana do município a garantia do direito ao transporte e o estabelecimento de diálogo metropolitano de forma a organizar e consolidar discussões sobre uma agenda que transcende os limites municipais. Da mesma forma, é um dos objetivos do Plano Diretor NL, *“promover a articulação, a integração e a cooperação com os governos federal, estadual e municipal limítrofes da região metropolitana de Belo Horizonte nos processos de planejamento e gestão das questões e funções públicas de interesse comum”* (art. 9º, VII).

Os arts. 81 e seguintes do Plano Diretor NL determinam a Política de Circulação e Transportes de

Nova Lima (“PCT-NL”), de forma que “a *circulação e o transporte no Município, face às demandas geradas pelo uso, ocupação e parcelamento do solo constituem-se numa política fundamental para o ordenamento do espaço territorial a ser implantada ao longo do crescimento e do desenvolvimento do Município.*”

Dentro os objetivos da PCT-NL, nos termos do Plano Diretor NL, estão a adequação do sistema viário, “*tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação entre os diversos núcleos urbanos e região metropolitana*”, bem como o estudo da viabilidade de implementação de outros modos de transporte de passageiros e de carga, dentre outros o transporte ferroviário, tendo em vista o planejamento e os investimentos de âmbito metropolitano e nacional. (art. 82, V e IX).

Outrossim, para elaboração do Plano Municipal de Circulação e Transportes (“PMCT-NL”), o Poder Executivo do município deverá “*fomentar iniciativas de consórcios intermunicipais, conforme previsto na Constituição, possibilitando ao Município participar de projetos metropolitanos e regionais de transporte e mobilidade que viabilizem o transporte coletivo de passageiros para o deslocamento para o trabalho e turismo, bem como o de carga*” (art. 87, V).

2.2.2.3 Ribeirão das Neves

Em atendimento ao Estatuto do Cidade, o município de Ribeirão das Neves aprovou o seu Plano Diretor (“Plano Diretor Ribeirão das Neves”) por meio da Lei Complementar 207/20. O seu art. 3º, estabelece que o Plano Diretor Ribeirão das Neves tem como objetivo geral orientar a Política Municipal de Desenvolvimento Territorial (“PMDT-RN”), de modo a adequar o parcelamento, a ocupação e o uso do solo às necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social, à preservação ambiental e ao desenvolvimento das atividades econômicas. Neste sentido, é objetivo estratégico da PMDT-RN o fortalecimento da integração entre o planejamento urbano municipal e o metropolitano (art. 4, XIX).

O Capítulo VIII do Plano Diretor Ribeirão das Neves é dedicado à política de mobilidade, definindo como Sistema de Mobilidade “*o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social*” (art. 107). Os programas, ações e investimentos públicos e privados no Sistema de Mobilidade, deverão ser orientados pela promoção de integração física, operacional e tarifária do transporte que operam no Município, reforçando o caráter de rede única com alcance metropolitano (art. 109, II).

Ainda no âmbito da política de mobilidade, o art. 110 estabelece que o Município deverá elaborar Plano Municipal Mobilidade Urbana, que deverá conter, no mínimo, dentre outros:

- análise sobre as condições de acessibilidade e mobilidade existentes no Município e suas conexões entre bairros e com os municípios da região metropolitana a fim de identificar os

diferentes tipos de demandas urbanas, sociais, demográficas, econômicas e ambientais que deverão nortear a formulação das propostas (art. 110, I);

- modelo institucional para o planejamento da mobilidade, promovendo maior integração entre as esferas municipal e estadual, tanto no âmbito da formulação de políticas setoriais, como na esfera do desenvolvimento técnico dos trabalhos, buscando uma maior integração metropolitana (art. 110, III); e
- análise sobre a possibilidade de integração do metrô de Belo Horizonte com o município de Ribeirão das Neves, sendo necessário a interlocução com o Executivo de Belo Horizonte (art. 110, IV);

O art. 136, por sua vez, define como diretrizes para integração regional, no âmbito do Plano Diretor Ribeirão das Neves, a participação ativa do poder público municipal nas discussões necessárias a um processo integrado de planejamento metropolitano, buscando defender as especificidades municipais e o interesse local no contexto regional, fortalecendo as relações intergovernamentais com os órgãos estaduais e com os demais Municípios integrantes da RMBH e definindo o papel de Ribeirão das Neves no processo de desenvolvimento regional, e o estabelecimento de negociações necessárias com as empresas de transportes urbanos, no sentido de atendimento às diretrizes e prioridades definidas pelo Plano Diretor.

2.2.2.4 Santa Luzia

Em atendimento ao Estatuto do Cidade, o município de Santa Luzia aprovou o seu Plano Diretor ("Plano Diretor Santa Luzia") por meio da Lei Municipal 2.699/10. Nos termos do seu art. 5º, é um dos objetivos do Plano Diretor a integração do planejamento local às questões regionais e metropolitanas. Adicionalmente, estabelece que os objetivos estratégicos e as diretrizes de desenvolvimento urbano deverão considerar "*as relações e dependências existentes intra-Região Metropolitana e com o município de Belo Horizonte, principalmente no que se refere a emprego, saúde, educação, saneamento, transporte, habitação, meio ambiente e desenvolvimento econômico*" (art. 6, IX).

Neste sentido, o art. 7º define os objetivos estratégicos para promoção do desenvolvimento urbano, dentre os quais: (i) a melhoria das condições de mobilidade da população, mediante a expansão do sistema viário e sua integração com o da região metropolitana, de modo a viabilizar a sua participação na estruturação do desenvolvimento econômico e na ordenação da ocupação e do uso do solo (art. 7, VI, d); e (ii) a implementação do planejamento local integrado ao planejamento metropolitana e articulação na gestão das funções públicas de interesse comum, quais sejam, gestão da bacia hidrográfica do Rio das Velhas, uso do solo metropolitano, recursos hídricos, despoluição dos cursos d'água, implementação da habitação de interesse social, integração do transporte público, desenvolvimento econômico, implementação do sistema viário de âmbito metropolitano, preservação e proteção do meio ambiente e gestão do saneamento básico (art. 7, XI).

Os arts. 49 e 50 determinam as diretrizes do sistema de transportes e as ações de melhoria, respectivamente. Neste sentido, são diretrizes, dentre outras, o desenvolvimento de um sistema de transporte coletivo prevalente sobre o individual, a implantação de sistema de tarifa eletrônica e ações estruturantes de transporte e trânsito intra-regiões e a implantação de um sistema de bilhetagem automática integrado e compatível com o sistema eletrônico e com o transporte de alta capacidade que está sendo implantado em Belo Horizonte.

2.2.2.5 Vespasiano

Em atendimento ao Estatuto do Cidade, o município de Vespasiano aprovou o seu Plano Diretor ("Plano Diretor Vespasiano") por meio da Lei Municipal 002/06. Nos termos do seu art. 2º, são princípios do Plano Diretor de Vespasiano o desenvolvimento sustentável, a função social da propriedade, a ampliação da cidadania, a justiça social, o fortalecimento da identidade, a autonomia administrativa municipal, a participação popular, a desconcentração da gestão, a diversidade urbana, a proteção ambiental e a inclusão tecnológica.

Fica estabelecido, na forma do art. 7º, que caberá ao Poder Executivo Municipal articular-se com os governos da União e do Estado, particularmente no tocante à gestão metropolitana e da Bacia Hidrográfica do Ribeirão da Mata, no sentido de atrair investimentos afetos a essas instâncias de poder, que contribuam para o desenvolvimento do Município em conformidade com as diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Ainda no que tange à região metropolitana, os arts. 140, 141 e 142 tratam da integração regional. Neste sentido, ficou definido que a integração regional deverá ser ampliada através dos sistemas rodoviários e ferroviários e que o caráter metropolitano do município e de componente da bacia Hidrográfica do Ribeirão da Mata deverá ser sempre destacado nas políticas e ações municipais, buscando sempre beneficiar-se desta condição e minimizar os impactos dela.

O Título 12 do Plano Diretor Vespasiano se dedica aos temas do transporte e circulação, estabelecendo-se que o transporte coletivo urbano deve ser prioritário no tratamento público como elemento fundamental de apoio à moradia e produção (art. 132) e que o sistema viário atual deve, na medida do possível, ser integrado como forma de se promover a articulação urbana, facilitando-se as relações de trocas entre os diversos territórios urbanos (art. 138).

O Plano Diretor Vespasiano faz ainda menção à obrigatoriedade de apresentação do instrumento denominado de "Plano Municipal de Transportes e Tráfego", no prazo máximo de 240 dias da publicação do ato normativo presente (art. 156). O referido instrumento, contudo, não foi localizado e/ou disponibilizado para análise.

2.2.2.6 Sabará

O Município de Sabará instituiu o seu Plano Diretor por meio da Lei Municipal nº 12/08 ("Plano Diretor Sabará"), instrumento básico da política de ordenação da cidade. Sobre a temática de mobilidade, o Plano definiu dentre as diretrizes para a política urbana implementar o direito ao

transporte.

No plano de organização urbana sobre as macrozonas urbanas, isto é, zonas urbanizadas parceladas e constituídas por vilas e bairros, o aperfeiçoar a estrutura viária e as condições de acessibilidade por transporte coletivo é uma de suas diretrizes. Ao tratar de zoneamento, as subdivisões das macrozonas, o desenvolvimento do transporte coletivo também são diretrizes para as zonas comerciais de serviço.

A legislação, ao apontar sobre as operações urbanas consorciadas, um dos instrumentos da política municipal de planejamento, indica dentro os requisitos mínimos para a operação a ampliação e melhoria da infraestrutura, da rede viária estrutural e do sistema de transporte público coletivo

2.2.2.7 Ibirité

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Ibirité foi instituído pela Lei Complementar Municipal nº 21/99 ("Plano Diretor Ibirité"). No entanto, desde 1999, não houve atualizações do Plano Diretor Ibirité. Tal desatualização está no radar da Prefeitura, conforme publicações no site oficial do município tratando sobre o início da revisão do Plano Diretor Ibirité.

Tratando sobre o Plano Diretor Ibirité é possível fazer os seguintes destaques no que tange ao transporte público. O transporte público está entre as funções sociais da cidade, nas quais o seu cumprimento contempla uma parte dos princípios do Plano Diretor. Especificamente sobre o transporte coletivo, o Plano de 1999 coloca como diretrizes gerais: (i) realizar estudos envolvendo a redefinição do sistema de gestão do serviço e buscando alternativas para uma maior participação do Município no gerenciamento do transporte intermunicipal; (ii) articular com os municípios da RMBH, visando incluir Ibirité no Fórum Metropolitano de Transporte, de modo a garantir espaço para o Município na definição das diretrizes e implementação de medidas relacionadas ao transporte na RMBH; (iii) criar o Conselho Municipal de Transporte, (iv) realizar estudos e pesquisas para caracterizar a situação do transporte coletivo, avaliando os itinerários, frequência das viagens, quadros de horários e dimensionar as necessidades futuras de expansão e melhoria do serviço.

2.2.2.8 Betim

O Plano Diretor Municipal de Betim, revisto pela Lei Complementar Municipal nº 7/18 ("Plano Diretor Betim"), ao tratar de transporte coletivo, coloca entre os objetivos estratégicos: promover a integração físico-territorial e social, tendo entre suas metas a articulação do município e da cidade, garantindo a acessibilidade universal por intermédio do sistema viário e da rede de transporte público, bem como ampliar os equipamentos urbanos de transporte para universalizar o seu conteúdo.

Outro ponto destacado na legislação como diretriz geral para a estrutura territorial é o incentivo à ocupação em áreas dotadas de infraestrutura plena e acesso consolidado, especialmente aquelas próximas aos eixos de transporte estruturante da cidade.

Ao tratar de Plano de Classificação Viária o Plano Diretor Betim coloca a implantação do bilhete de integração no transporte público, implantação de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros de alta capacidade de ligação metropolitana como critérios a serem respeitados. Nessa linha as diretrizes para a rede de transporte coletivo a implantação de sistema multimodal e a criação das Estações Modais nas centralidades de modo a permitir a integração e a mobilidade de todas as regiões entre si e delas com outras centralidades metropolitanas.

Ao final, sobre a circulação e os transportes, o artigo 42 do Plano Diretor Betim aponta como dever do Poder Executivo, ao formular o Plano de Mobilidade, observar dentre as diretrizes, as seguintes: priorizar a circulação de pedestres e dos veículos de transporte coletivo, nas vias urbanas; promover a melhoria da acessibilidade dos núcleos urbanos isolados e dos centros de bairros à Área Central, através de intervenções no sistema viário e nos transportes públicos, quando for o caso; priorizar a pavimentação das vias arteriais, coletoras e destinadas aos transportes coletivos; promover a integração entre o transporte do município e o transporte regional e metropolitano; e considerar a utilização da bicicleta e do transporte público como modalidades prioritárias no sistema de transporte urbano e rural.

2.2.2.9 Contagem

O Plano Diretor do Município de Contagem, revisado pela Lei Complementar Municipal nº 362/23 (“Plano Diretor Contagem”), colocou entre os princípios fundamentais da nova lei a sustentabilidade, que pressupõe a elaboração e execução da política de desenvolvimento urbano e territorial em atendimento ao direito ao transporte e promover a política de mobilidade urbana sustentável, que contribua para a inclusão social, garantindo acesso de toda a população aos serviços básicos e equipamentos, e priorizando modos de transporte não motorizados e serviços de transporte público coletivo.

Desta feita, o transporte, mais especificamente a adoção de padrões de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do território municipal, criando condições para oferta de equipamentos urbanos adequados ao atendimento da demanda habitacional das populações e características locais está entre as diretrizes gerais para a estrutura espacial municipal. Ademais, é uma diretriz municipal promover a melhoria da articulação do espaço municipal e deste com o espaço regional, mediante complementação e adequação do sistema viário e de transporte.

No que tange as diretrizes sobre mobilidade urbana, ressalva a finalidade do Plano de Mobilidade Urbana de Contagem (“PlanMob – Contagem”) de orientar as ações do município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Contagem. Assim, o Plano Diretor Contagem coloca entre as diretrizes complementares ao PlanMob – Contagem as seguintes: promover a integração dos diversos meios de transporte; priorizar o transporte coletivo sobre o individual motorizado; promover a integração dos diversos meios de transporte; priorizar o transporte coletivo sobre o individual motorizado; e garantir a articulação do sistema viário e de transporte municipal com o sistema viário e de

transporte intermunicipal, regional, estadual e federal.

Especificamente sobre o transporte coletivo, a lei coloca como diretrizes específicas os seguintes pontos:

“I – garantir a universalidade do transporte público, tornando o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana;

II – planejar, implementar e gerenciar o sistema de transporte coletivo em compatibilidade com as demandas existentes e com a indução da rede de centralidades proposta nesta Lei Complementar, incluindo:

a) criação de rede de linhas interbairros e centros comerciais regionais, com integração tarifária temporal;

b) revisão periódica de tarifas, tornando público o custo do sistema, monitorado por auditoria externa com participação da sociedade civil;

c) inclusão no estudo tarifário da adoção do meio passe ou passe livre aos domingos e feriados;

III – dar prosseguimento à implementação do Sistema Integrado de Mobilidade - SIM;

IV – garantir a implantação de infraestrutura que permita a integração modal e intermodal;

V – promover melhorias gerais no transporte público de modo a desestimular o uso do automóvel particular individualizado, contemplando o seguinte:

a) ajustes nos itinerários do transporte coletivo de modo a ampliar a cobertura do sistema, e ampliação da oferta de pontos de ônibus adequados, com exibição do tempo de espera das linhas;

b) ajustes no número de viagens e nos horários do transporte coletivo, bem como de melhoria na divulgação e acompanhamento digital do cumprimento do quadro de horários;

c) exigência de adequada manutenção dos veículos pelos operadores;

d) melhoria e controle da fiscalização dos serviços prestados pelos concessionários, incluindo o monitoramento remoto em tempo real da frota de veículos;

VI – definir metas de redução da emissão de gases do efeito estufa no trânsito e priorizar o transporte sem emissão de carbono;

VII – rever a política tarifária, integração e modelo de remuneração aos concessionários, garantindo tarifas em níveis compatíveis com o poder aquisitivo da população, e promover estudos visando alcançar a tarifa zero para o transporte público;

VIII – definir fontes alternativas de recursos para o financiamento do sistema de transporte coletivo;

IX – diligenciar com o governo federal, visando à extensão do metrô até Novo Eldorado e Bernardo Monteiro.”

2.2.3 Plano de mobilidade

2.2.3.1 Belo Horizonte

Além do Plano Diretor, o Município de Belo Horizonte conta com o PDMU-BH, instituído pelo Decreto Municipal nº 15.317/13. O PDMU-BH tem por finalidade orientar as ações do Município de Belo Horizonte no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Belo Horizonte.

Segundo o art. 10º do PDMU-BH, com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I. implantação de rede estruturante do transporte coletivo, com integração dos sistemas de alta e média capacidade;
- II. ampliação das ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;
- III. modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte coletivo;
- IV. ampliação da integração física, operacional e tarifária do transporte coletivo em Belo Horizonte e na Região Metropolitana de Belo Horizonte;
- V. diversificação dos modos de transporte coletivo;
- VI. desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;
- VII. promoção de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;
- VIII. promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários.

O PDMU-BH estabelece, também, a priorização da aplicação de recursos do Fundo de Transportes Urbanos, criado pela Lei Municipal nº 5.953/91, na execução dos programas de investimento e manutenção em transporte público, tráfego e trânsito e educação para a mobilidade urbana.

Para acompanhar e apoiar o desenvolvimento das diretrizes e propostas do PDMU-BH, foi instituído o Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH -, coordenado pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. ("BHTrans"), a qual foi extinta no final de 2022 pela Prefeitura de Belo Horizonte, sendo substituída pela Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte ("SUMOB").

2.2.3.2 Nova Lima

Apesar de o Plano Diretor NL prever diretrizes para política municipal de mobilidade urbana e ter requerido a elaboração, pelo Poder Executivo, do PMCT-NL, dentro de 365 dias a partir da vigência

do Plano Diretor NL, não identificamos qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

2.2.3.3 Ribeirão das Neves

Encontra-se atualmente em tramitação o Projeto de Lei 30/2024, que dispõe sobre a política de mobilidade para o Município de Ribeirão das Neves, aprova o Plano de Mobilidade Urbana do Município ("PlanMob-RN") e dá outras providências. No sítio eletrônico da Câmara Municipal de Ribeirão das Neves a fase do referido PL encontra-se como "*lido em sessão plenária*".

Destacamos que, apesar das exigências constantes do Plano Diretor Ribeirão das Neves para este instrumento, só há uma vaga menção à integração da política municipal com o desenvolvimento metropolitano, conforme se depreende do art. 23, pelo qual fica estabelecido que, para implementação das políticas e programas do eixo de Mobilidade Coletiva, o Poder Executivo se utilizará de projetos e ações para "*implementar alternativas para locais qualificados e apropriados para integração do transporte metropolitano com o coletivo municipal, com integração físico tarifária*".

2.2.3.4 Santa Luzia

Não identificamos, nem foi disponibilizado para análise, qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto. Não obstante, a Lei Municipal 4.739/24, que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração da lei orçamentária para o exercício financeiro de 2025 ("LDO-SL"), listou o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana como uma das metas e prioridades da Administração Pública Municipal.

2.2.3.5 Vespasiano

Apesar de o Plano Diretor Vespasiano requerer a elaboração de instrumento que parece se assemelhar ao plano de mobilidade municipal, não identificamos, nem foi disponibilizado para análise, qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

2.2.3.6 Sabará

Nas pesquisas realizadas não identificamos instrumento que parece se assemelhar ao plano de mobilidade municipal, nem foi disponibilizado para análise, qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

2.2.3.7 Ibirité

Nas pesquisas realizadas não identificamos instrumento que parece se assemelhar ao plano de mobilidade municipal, nem foi disponibilizado para análise, qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

2.2.3.8 Betim

Nas pesquisas realizadas não identificamos instrumento que parece se assemelhar ao plano de mobilidade municipal, nem foi disponibilizado para análise, qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

2.2.3.9 Contagem

O PlanMob-Contagem instituído pela Lei Municipal n° 4830/16 ao tratar de transporte coletivo, coloca o desenvolvimento quantitativo e qualitativo como diretrizes para orientar o PlanMob-Contagem e a priorização do transporte coletivos no acesso amplo e democrático ao espaço urbano como objetivo gerais.

Sobre a estrutura urbana, está entre as diretrizes gerais a implementação, o planejamento e a gestão do sistema de transporte coletivo, visando também ao reforço ou indução da rede de centros.

Ao fim, versando especificamente sobre as diretrizes do transporte coletivo, o PlanMob-Contagem divide conforme os prazos para efetivação, portanto, divide entre curto, médio e longo prazo.

Em curto prazo, de forma geral, as diretrizes abarcam: criar mecanismos para integração entre o sistema municipal e metropolitano; aprimorar a infraestrutura envolvida na prestação do serviço; reavaliar a estrutura de concessão municipal, de forma a conciliar os interesses dos usuários com a viabilidade econômica com modicidade das tarifas; aprimorar o sistema de gerenciamento de transporte com tecnologias eficientes e capacitação do quadro de pessoal técnico e operacional; dimensionar o Sistema de Transporte Coletivo, buscando atender as necessidades dos cidadãos com tarifas acessíveis, conforto, regularidade e oferta adequada de horários e itinerários; garantir o acesso das pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida ao transporte coletivo, de forma justa, igualitária e eficiente.

Em médio prazo, destaca-se: compatibilizar e criação de infraestruturas visando melhoria do sistema intermunicipal e metropolitano; criar mecanismos e instâncias de articulação técnico-institucional, buscando a integração entre o sistema municipal e metropolitano; ampliar e incentivar o sistema de integração tarifária entre os diferentes modais, principalmente nos terminais; e criar linhas circulares e interbairros de interesse das regionais, de acordo com as linhas de desejo definidas em estudos de demanda.

Por último, em longo prazo, as diretrizes são: criar a rede de transporte municipal multitecnologia que atenda às necessidades da população com tarifa, regularidade, conforto e oferta de veículos, horários e itinerários; consolidar a rede estruturante de transporte coletivo a partir de terminais de integração e corredores; monitorar a evolução tecnológica dos meios de transporte, visando a melhoria da oferta de infraestrutura e equipamentos e avaliando sua viabilidade econômica para o município; e implantar e equipar todos os Pontos de Embarque e Desembarque com infraestrutura que atenda a demanda e ofereça informação sobre itinerários e previsão de chegada, segurança, conforto e acessibilidade.

3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório

No decorrer do trabalho realizado pela assessoria jurídica, foi adotado um modelo de análise continuada, que permeia os demais produtos de forma transversal, que terá por objetivo identificar restrições e propor soluções para remover barreiras e viabilizar a implementação da Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana em âmbito federal, estadual e municipal.

Será produzido um quadro sintético para cada Região Metropolitana, que permitirá a análise comparativa entre as diversas RMs que contará com a sistematização de informações acerca do diagnóstico jurídico, delegação coordenada dos serviços, política tarifária, modelos de remuneração e bilhetagem da RM e dos municípios relevantes no contexto da mobilidade urbana.

3.1 Aspectos do arcabouço normativo (Metropolitano, Estadual ou Municipal) na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista

3.1.1 Urbanístico

A PNMU é orientada por diretrizes que tratam das questões urbanísticas e que tem incidência na mobilidade urbana. Dessa forma, em termos urbanísticos, a orientação da PNMU é guiada pelas seguintes diretrizes, previstas em seu art. 6º: (i) integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; (ii) mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e (iii) incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Contudo, a LCE nº 88/06 se limita a estabelecer que o PDDI conterá as diretrizes do planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social relativas às funções públicas de interesse comum, sem mencionar especificamente questões relacionadas a urbanismo (art. 6º)

Outrossim, o art. 6º, §1º, estabelece que “*os planos diretores dos Municípios integrantes da região metropolitana serão orientados pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado quanto às funções públicas de interesse comum*”, de forma que, na elaboração do PDDI, têm direito de participar os municípios integrantes da RMBH, os representantes de interesses sociais, culturais e econômicos, bem como as instituições de relevante interesse regional.

A LCE nº 89/06 também especifica que “os planos específicos de uso do solo que envolvam área de mais de um município serão coordenados em nível metropolitano” da RMBH (art. 8º, §2º)

Nesse sentido, os Planos Diretores dos Municípios Relevantes dispõem de dispositivos que tangenciam a mobilidade urbana quando tratada sob o aspecto urbanístico da cidade que devem ter conferida a devida atenção e devem estar alinhados com o PDDI.

3.1.2 Institucional

Na mobilidade urbana da RMRJ, a ADMBH figura como a instituição mais relevante, em razão de seu caráter técnico e executivo. Destaca-se, ademais, que os aspectos institucionais mais relevantes e que são de competências do ADMBH já foram analisados no item dedicado ao Órgão Executivo.

3.1.3 Ambiental

A LCE nº 89/06, no âmbito ambiental, define que, a atuação dos órgãos de gestão da RMBH abrangerá:

- (i) no uso do solo metropolitano, as ações que assegurem a utilização do espaço metropolitano sem conflitos e sem prejuízo à proteção do meio ambiente (art. 8º, V); e
- (ii) na preservação e proteção do meio ambiente e no combate à poluição, as ações voltadas para: (a) o estabelecimento de diretrizes ambientais para o planejamento; e (b) o gerenciamento de recursos naturais e preservação ambiental. (art. 8º, IX)

Para além da LCE nº 89/06, há uma série de outras normas estaduais ambientais que merecem destaque, quais sejam:

- (i) Lei Estadual nº 7.772/80, que dispõe sobre a proteção, conservação e melhoria do meio ambiente no Estado;
- (ii) Lei Estadual nº 21.972/16, que dispõe sobre o Sistema Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – Sisema;
- (iii) Lei Estadual nº 15.399/04, que determina que o responsável por empreendimento público ou privado em operação no Estado, considerado efetiva ou potencialmente poluidor ou degradador do meio ambiente, deverá encaminhar, ao Poder Público, relatório de avaliação de risco ambiental;
- (iv) Lei Estadual nº 20.922/13, que dispõe sobre as políticas florestal e de proteção à biodiversidade no Estado;
- (v) Leis Estaduais nº 9.525/87 e nº 12.583/97, que dispõe sobre a instituição da Fundação Estadual do Meio Ambiente e a sua reorganização.
- (vi) Decreto nº 47.383/18 que estabelece normas para licenciamento ambiental, tipifica e classifica infrações às normas de proteção ao meio ambiente e aos recursos hídricos e estabelece procedimentos administrativos de fiscalização e aplicação das penalidades

Apesar de a maioria das leis não fazer qualquer referência às atividades de mobilidade urbana e/ou às FPICs, de toda forma, na atual conjuntura jurídico-institucional, eventuais projetos de mobilidades urbanas devem observar a legislação ambiental local aplicável à intervenção, com base nas diferentes competências dos entes federativos na matéria, seja estadual, municipal ou distrital.

Ainda, de acordo com a Lei Complementar Federal nº 140, de 8 de dezembro de 2011 (“LC nº 140/11”), os municípios podem promover o licenciamento ambiental de atividades e empreendimento desde que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, em

observância à tipologia definida pelo respectivo Conselho Estadual de Meio Ambiente⁹.

Nesse sentido, o Conselho Estadual de Política Ambiental do Estado (“COPAM”) editou a Deliberação Normativa COPAM nº 217/04, que estabelece critérios para classificação, segundo o porte e potencial poluidor, de empreendimentos e atividades modificadoras do meio ambiente passíveis de autorização ambiental de funcionamento ou de licenciamento ambiental no nível estadual, determina normas para indenização dos custos de análise de pedidos de autorização ambiental e de licenciamento ambiental.

3.1.4 Operacional

Como já mencionado, compete ao CDDM exercer regulação normativa relativa ao sistema de mobilidade urbana da RMBH e a Assembleia Metropolitana é o órgão de decisão superior e de representação do Estado e dos municípios na RMBH, regulamentando os serviços e matérias de sua competência.

Além disso, é possível identificar, ainda que poucas, normas esparsas relacionadas a aspectos operacionais das operações de transporte municipais locais.

3.1.5 Financeiro

3.1.5.1 RMBH – Fundo de Desenvolvimento Metropolitano

Nos termos da LCE nº 88/06, um dos instrumentos do planejamento metropolitano é o FDM (art. 5º). O art. 18 da LCE nº 88/06 estabelece que o FDM, instituído pelo art. 47 da Constituição do Estado, tem como objetivos o financiamento da implantação de programas e projetos estruturantes e a realização de investimentos relacionados a funções públicas de interesse comum na RMBH, conforme diretrizes estabelecidas pelo PDDI.

A RMBH possui uma subconta específica no FDM, nos termos do art. 19 da LCE nº 88/06. Ainda, a norma estabelece que poderão ser beneficiárias do FDM instituições públicas, organizações não governamentais, organizações sociais de interesse público, empresas prestadoras de serviços públicos de interesse comum e outras entidades executoras ou responsáveis por estudos, projetos ou investimentos direcionados às regiões metropolitanas (art. 20).

Constituem recursos do FDM, com vinculação específica a cada subconta (art. 21):

⁹ Art. 9º São ações administrativas dos Municípios:

XIV - observadas as atribuições dos demais entes federativos previstas nesta Lei Complementar, promover o licenciamento ambiental das atividades ou empreendimentos:

a) que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, conforme tipologia definida pelos respectivos Conselhos Estaduais de Meio Ambiente, considerados os critérios de porte, potencial poluidor e natureza da atividade;

- (i) os recursos do Estado e dos municípios a ele destinados por disposição legal, na proporção de 50% (cinquenta por cento) de recursos do Estado e 50% (cinquenta por cento) de recursos dos municípios que integram a região metropolitana, proporcionalmente à receita corrente líquida de cada município;
- (ii) as dotações orçamentárias ou as transferências da União destinadas à execução de planos e programas sob a orientação do PDDI;
- (iii) os produtos de operações de crédito, internas ou externas, contraídas pelo Estado ou por município integrante da região metropolitana, para financiamento de funções públicas de interesse comum;
- (iv) os retornos de financiamentos concedidos com recursos do FDM;
- (v) os resultados das aplicações financeiras das disponibilidades transitórias de caixa;
- (vi) as dotações a fundo perdido consignadas ao FDM por organismos nacionais ou internacionais, inclusive por organizações não governamentais;
- (vii) os auxílios, as subvenções, as dotações e outros recursos.

Os recursos do FDM, submetidos às condições gerais do art. 23, serão aplicados na forma de financiamentos reembolsáveis e de liberação de recursos sem retorno, em condições específicas para cada beneficiário, observados os seguintes requisitos:

- (i) o programa, o projeto ou o investimento a ser financiado ou sustentado financeiramente com recursos do FDM deverá ser caracterizado como de interesse comum na RMBH;
- (ii) o programa, o projeto ou o investimento deverá constar no PDDI ou, na ausência deste, nas diretrizes metropolitanas estabelecidas para a RMBH;
- (iii) o programa, o projeto ou o investimento deverá ser aprovado e priorizado pelo CDDM;
- (iv) o beneficiário dos recursos deverá comprovar o cumprimento das exigências legais referentes ao endividamento do setor público, quando pertinente;
- (v) o programa, o projeto ou o investimento deverá ser relacionado a: (a) financiamento de custos referentes à elaboração de estudo ou projeto vinculado ao PDDI; (b) financiamento da implementação de programa ou projeto constante no PDDI; e (c) pesquisa ligada a função pública de interesse comum e ao estudo de seu impacto na qualidade de vida na RMBH.

O regulamento do FDM é conferido pelo Decreto Estadual nº 44.602/07, conforme alterado, que além de conferir os procedimentos do FDM estabelece quais fins de liberação de recursos as especificações das funções públicas de interesse comum abrangem:

- (i) no transporte intermunicipal, os serviços que, diretamente ou por meio de integração física ou tarifária, compreendam:
 - a. os deslocamentos dos usuários entre os Municípios das regiões metropolitanas do Estado; e
 - b. as conexões intermodais da região metropolitana; e os terminais e os estacionamentos.
- (ii) no sistema viário de âmbito metropolitano:
 - a. o controle de trânsito;

- b. o tráfego; e
- c. a infraestrutura da rede de vias arteriais e coletoras, compostas por eixos que exerçam a função de ligação entre os municípios que integram as regiões metropolitanas.

Para a liberação de recursos não reembolsáveis do FDM há todo um rito de aprovação, que começa com o órgão gestor do FDM, que deve publicar um edital, elaborado conforme proposta e diretrizes do Conselho Deliberativo, para a escolha de projetos. O Conselho Deliberativo receberá os projetos encaminhados pelo órgão gestor e os analisará quanto ao mérito e quanto à pertinência com o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado ou, na sua falta, com as macrodiretrizes estabelecidas para a região metropolitana. Após deliberação, o Conselho Deliberativo encaminhará os projetos para a Assembleia Metropolitana. A Assembleia Metropolitana decidirá pela aprovação ou rejeição dos projetos, e encaminhará os aprovados ao grupo coordenador. Por fim, o grupo coordenador encaminhará o projeto aprovado ao gestor, que realizará a análise cadastral e jurídica do beneficiário, observadas as práticas bancárias e a legislação em vigor e contratará a operação, se for o caso.

Para o financiamento de recursos reembolsáveis, a proposta deve ser apresentada pelo beneficiário ao órgão gestor do FDM, instruída com os seguintes documentos. Após a instrução do processo, o órgão gestor encaminhará o pedido de financiamento ao Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais para análise da viabilidade do projeto, em seus aspectos técnico, econômico, financeiro, jurídico e de referências cadastrais do beneficiário, cabendo, ainda, a apresentação de outros documentos necessários à análise, observadas as práticas bancárias e a legislação em vigor. Na hipótese de parecer favorável do banco, a proposta será encaminhada ao Conselho Deliberativo, que deliberará sobre o cronograma de desembolso dos recursos da subconta do FDM.

Destaca-se, por fim, que o FDM é um fundo contábil operante. Por exemplo, de acordo com a Lei Orçamentário Anual de 2025, do Estado de Minas Gerais, há recursos destinados ao FDM para *“implementar projetos que subsidiem e impactem diretamente e indiretamente o planejamento, a governança e a execução das funções públicas de interesse comum na Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH”*.

3.1.5.2 Belo Horizonte - Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

A Lei Municipal nº 11.319/21, que cria a SUMOB, reorganizou o Fundo de Transportes Urbanos (“FTU”), instituído pela Lei Municipal nº 5.953/91, que passou a denominar-se Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (“FMU-BH”), de natureza contábil, sob gestão da Secretaria Municipal de Política Urbana, 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.

Nos termos do art. 10, o FMU-BH constitui-se de recursos orçamentários, dotados anualmente em Lei Orçamentária, e de recursos que lhe são repassados pela Sumob. Os recursos do FMU-BH 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.

3.1.5.3 Belo Horizonte - Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo

O Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo ("FSTC") foi instituído pelo art. 325 da Lei nº 11.181/19, cujos recursos serão prioritariamente destinados a subsidiar o serviço de transporte coletivo no Município, com vistas à manutenção e redução das tarifas cobradas.

Nos termos art. 12 da Lei Municipal nº 11.319/21, o FSTC constitui-se 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.

Segundo o art. 13 da Lei Municipal nº 11.319/21, 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.

3.1.5.4 Belo Horizonte - Fundo de Desenvolvimento Urbano das Centralidades

O art. 60 da Lei nº 11.181/19 cria o Fundo de Desenvolvimento Urbano das Centralidades (“FC”), de natureza especial contábil, com o propósito de garantir, nas áreas de centralidade, a efetivação dos princípios e objetivos gerais da política urbana de Belo Horizonte.

São destinados ao FC os recursos provenientes:

- (i) de dotações consignadas, anualmente, no orçamento municipal, bem como os créditos adicionais que lhe sejam destinados;
- (ii) de outorga do direito de construir vinculada a terrenos incluídos em porções territoriais classificadas como áreas de centralidades ou áreas de grandes equipamentos;
- (iii) do produto da aplicação de seus recursos financeiros;
- (iv) de regularizações de caráter urbanístico das edificações do Município;
- (v) de demais fontes previstas na Lei nº 11.181/19;
- (vi) de outros recursos que, por sua natureza, possam ser destinados ao FC.

Cabe ao Conselho Municipal de Política Urbana, a partir de proposta apresentada pelo Executivo, definir prioridades para destinação dos recursos vinculados ao FC.

3.1.5.5 Nova Lima

O art. 127 da Lei Municipal nº 2.007/07 cria o Fundo Municipal de Urbanização (“FMU-NL”), com a finalidade de apoiar ou realizar investimentos destinados a concretizar os objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos urbanísticos e ambientais integrantes ou decorrentes do Plano Diretor NL.

O FMU-NL é administrado por um Conselho Gestor, composto por membros indicados pelo Executivo e o plano de aplicação de recursos financeiros é ser debatido pelo Conselho de Política Urbana de Nova Lima - CPU e encaminhado anualmente, anexo à lei orçamentária, para aprovação da Câmara Municipal de Nova Lima.

Nos termos do art. 128, o FMU-NL é constituído de recursos provenientes de:

- (i) dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;
- (ii) repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou do Estado a ele destinados;
- (iii) empréstimos de operações de financiamento internos ou externos;
- (iv) contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;
- (v) contribuições ou doações de entidades internacionais;
- (vi) acordos, contratos, consórcios e convênios;
- (vii) rendimentos obtidos com a aplicação do seu próprio patrimônio;
- (viii) contribuição de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base na lei do Plano Diretor NL;
- (ix) receitas provenientes de concessão urbanística;
- (x) retornos e resultados de suas aplicações;

- (xi) multas, correção monetária e juros recebidos em decorrência de suas aplicações; XII. de transferência do direito de construir;
- (xii) alienação de certificados de potencial construtivo adicional;
- (xiii) outras receitas eventuais; e
- (xiv) receitas resultantes da contribuição compulsória.

Os recursos do Fundo Municipal de Urbanização serão aplicados, dentre outras áreas, no transporte coletivo público urbano (art. 130, II).

3.1.5.6 Ribeirão das Neves

O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana no Município de Ribeirão das Neves ("FMMU-RN"), foi instituído pela Lei Municipal 4.309/22, com o objetivo de garantir tarifas módicas, maior acesso ao sistema de transporte, condições financeiras para o custeio e investimentos no transporte público da Cidade de Ribeirão das Neves e de outras despesas e encargos decorrentes dessa atividade.

Além de estabelecer uma lista expressa de receitas que o compõem, o art. 2º da referida lei é flexível ao incluir de forma mais genérica, em seu inciso XVIII, outras "rendas e receitas eventuais que lhe venham a ser destinadas.

Nos termos do seu art. 3º, em benefício dos usuários do transporte coletivo, os recursos do FMMU-RN deverão ser necessariamente aplicado para as seguintes finalidades: (i) garantia da mobilidade da tarifa paga pelo usuário do sistema municipal de transporte coletivo; (ii) custeio de despesas de gestão, operação e administração dos terminais e estações do sistema de transporte municipal; (iii) financiamento de programas e campanhas de educação para o trânsito; (iv) execução de programas, projetos e operação, destinados a garantir maior mobilidade urbana, melhor eficiência operacional do transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito; (v) desenvolvimento, capacitação e aprimoramento de recursos humanos envolvidos na operação do sistema de transporte público coletivo; (vi) incentivo à inovação no sistema de transporte público por meio da incorporação de novas tecnologias de gestão e qualificação da experiência do passageiro; e (vii) melhoria da qualidade do transporte público coletivo.

O FMMU-RN conta com o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão das Neves ("COMMU/RN"), um colegiado de caráter consultivo e propositivo, que tem a finalidade de avaliar e validar políticas, planos, programas e projetos para o desenvolvimento da mobilidade urbana, bem como a modicidade tarifária e do transporte público (art. 5).

Nesse cenário, o COMMU/RN tem importantes atribuições, tais quais (i) administrar o FMMU-RN, garantindo a sua gestão democrática na proposição de diretrizes sobre a destinação dos recursos que deverão favorecer a melhoria da modicidade tarifária, da mobilidade urbana e do transporte público; (ii) subsidiar a formulação de políticas públicas municipais relacionadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana; (iii) contribuir, propor e atuar na revisão e atualização do Plano de Mobilidade Urbana quando necessário; (iv) acompanhar, analisar e propor melhorias no serviço de transporte urbano de passageiros, em especial o coletivo público, bem como de outros modais, sugerindo

alternativas que viabilizem sua integração; (v) promover a integração entre diversas modalidades de transporte, bem como implementação do conceito de acessibilidade universal para garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade, conforme a Lei Federal 12.587, de 03 de janeiro de 2012; (vi) analisar e propor melhorias sobre a circulação viária no que concerne à acessibilidade e mobilidade urbana; (vii) propor, fiscalizar, opinar e deliberar sobre projetos alternativos de arrecadação, incentivo e financiamento do transporte público urbano local; (viii) elaborar, aprovar e atualizar seu Regimento Interno; e (ix) aprovar o subsídio da tarifa pública de transporte coletivo urbano.

3.1.5.7 Santa Luzia

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.1.5.8 Vespasiano

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.1.5.9 Sabará

Foi criado por meio da Lei Municipal nº 1695/09 o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte de Sabará, vinculado à Secretaria Municipal de Defesa Social. Tal fundo atua no sentido de captar e aplicar recursos voltado ao desenvolvimento de projetos de sinalização, engenharia de tráfego, engenharia de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Desta feita, o Fundo de Trânsito e Transporte vai acompanhar o registro de recursos, elaborar prestações de contas sobre os recursos vinculados referentes a projetos de trânsito e transporte, bem como gerir recursos recebido do Município para desenvolvimento de programas e projetos.

Os recursos para o Fundo de Trânsito e Transporte são especificados no artigo 3º da Lei Municipal nº 1695/09.

3.1.5.10 Ibirité

O Fundo Municipal de Trânsito e Transportes de Ibirité, criado pela Lei Complementar Municipal nº 036/01, é um órgão, dotado de autonomia administrativa e financeira, com a função de concentrar os recursos oriundos de receitas das cobranças de multas de trânsito, de convênios de trânsito, repasses do Estado, repasses da União, leilões, taxas e tributos de competência municipal previstos pelo CTB, bem como de qualquer receita que tenha vinculação com trânsito e transporte. Tais receitas arrecadas devem ser aplicadas exclusivamente em ações voltadas para a implementação do Sistema Municipal de Trânsito e Transportes.

3.1.5.11 Betim

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.1.5.12 Contagem

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.2 Diagnóstico das operações existentes

3.2.1 Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMBH

O sistema de transporte coletivo da RMBH é composto pelo sistema metroferroviário e pelo sistema de ônibus intermunicipal, além dos ônibus municipais e de transporte coletivo suplementar municipal.

A RMBH apresenta um problema no âmbito de mobilidade e logística urbana, o qual é representado pela falta de uma boa integração física, tarifária e operacional entre os modais de transporte que constituem o sistema de transporte coletivo, bem como entre os meios de transporte municipais e metropolitanos, contando a RMBH, por exemplo, com seis bilhetes diversos de ônibus, além daquele do sistema metroferroviário (conforme será explicitado na seção seguinte deste Relatório).

3.2.2 Principais operações de transporte no âmbito da RMBH e situação atual da prestação dos serviços

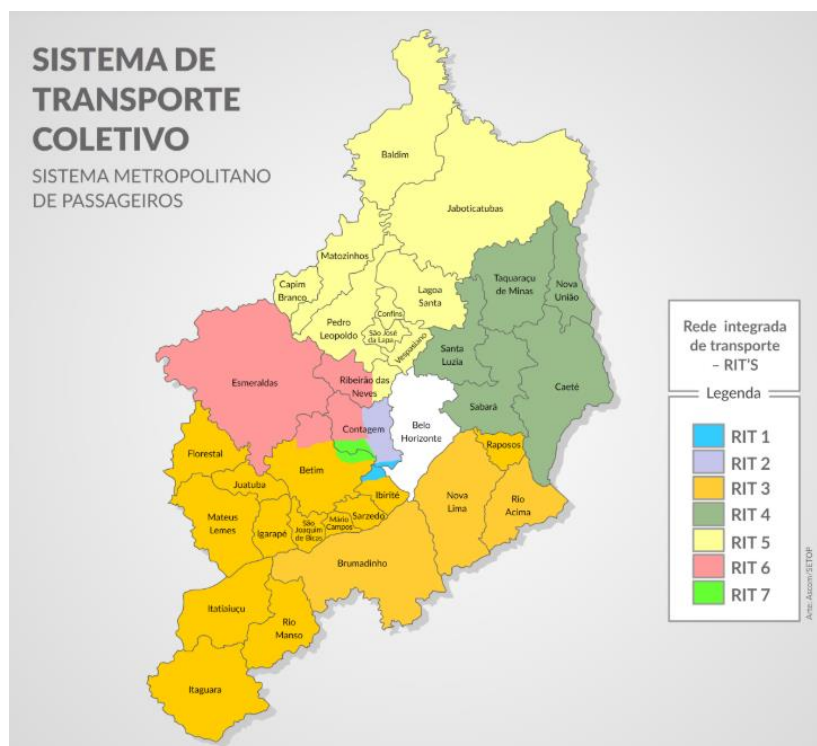
3.2.2.1 Ônibus Metropolitano

A operação do transporte por ônibus na região metropolitana de Belo Horizonte é organizada em uma Rede Integrada de Transporte (“RIT”). A RIT, por sua vez, é subdividida em sete áreas de operação, cada uma atendida um dos seguintes consórcios de transporte coletivo:

Via Amazonas, Uniminas, Metropolitano, Estrada Real, Linha Verde, Esmeraldas/Neves e Cidade Industrial.

Esses consórcios são detentores de contratos de transporte coletivo por ônibus, celebrado, por meio de licitação em 2007 com o Governo do Estado, representado pela SETOP, atual SEINFRA.

Figura 1 - Mapa da Divisão das RITs do Sistema de Transporte Coletivo da RMBH



3.2.2.1.1 RIT 1 – Via Amazonas

O Contrato nº 003/2008 foi celebrado entre a SETOP e o Consórcio Via Amazonas em 1º de março de 2008, e tem como objeto a prestação de serviços de administração e exploração por 30 (trinta) anos, sob regime de concessão, mediante cobrança de tarifa dos usuários de um conjunto de linhas que fazem parte da RIT – 1 - composta por bairros da parte sul do município de Contagem e da parte norte do município de Ibité - do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A concessionária terá exclusividade na prestação deste serviço, com supervisão da SETOP e fiscalização do DER/MG.

O valor do contrato, referenciado a julho de 2007, é de R\$ 2.900.797.423,00 (dois bilhões, novecentos milhões, setecentos e noventa e sete mil, quatrocentos e vinte e três reais). A concessão inclui um pagamento de outorga no valor de R\$ 29.019.347,00 (vinte e nove milhões, dezenove mil, trezentos e quarenta e sete reais), também referenciado a julho de 2007, a ser pago em 36 parcelas mensais e consecutivas à SETOP. A tarifa será fixada pela SETOP, podendo ser revista e reajustada anualmente com base em alterações tributárias, melhorias no itinerário, atualizações tecnológicas, e outros fatores.

A SETOP, por meio da Superintendência de Transporte Metropolitano, gerencia e controla o serviço, enquanto o DER/MG é responsável pela fiscalização. Agentes designados pelo DER/MG têm livre

acesso aos veículos e instalações da concessionária para fiscalização. A SETOP também é responsável por regulamentar e gerenciar o serviço, garantindo que ele atenda critérios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualização e modicidade das tarifas. O DER/MG, por sua vez, fiscaliza o serviço e deve informar a SETOP sobre a necessidade de alterações operacionais.

Um quadro de indicadores de desempenho é utilizado para avaliar a qualidade do serviço, abrangendo índices de confiabilidade, segurança, regularidade e satisfação do usuário.

O Contrato, que em vigência de 30 anos, prevê que em seu 15º ano, será calculada a média das avaliações anuais; se não atingir um percentual mínimo, o contrato pode ser caducado e uma nova licitação será realizada. Qualquer transferência da concessão ou controle societário da concessionária requer a anuência prévia da SETOP, sob pena de caducidade, em conformidade com a Lei Federal nº 8.987/95.

Em 17 de setembro de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, o qual alterou a cláusula 4.4 para dispor sobre a outorga no valor de R\$ 29.019.347,00 (vinte e nove milhões, dezenove mil, trezentos e quarenta e sete reais). Em 22 de dezembro de 2014, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 10, que trata de encargos e direitos da concessionária, de modo a prever a responsabilização pelos custos de operação em terminais de transportes, de estações de transferência e afins. O 3º Termo Aditivo, celebrado em 15 de dezembro de 2015, dispõe sobre a alteração e complementação da Planilha de Custos do Sistema Metropolitano de Passageiros.

3.2.2.1.2 RIT 2 – Uniminas

O Contrato nº 004/2008 foi celebrado entre a SETOP e o Consórcio Uniminas em 27 de fevereiro de 2008, e tem como objeto a prestação de serviços de administração e exploração por 30 (trinta) anos, sob regime de concessão, mediante cobrança de tarifa dos usuários de um conjunto de linhas que fazem parte da RIT – 2 - composta por bairros da parte leste do município de Contagem - do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A concessionária terá exclusividade na prestação deste serviço, com supervisão da SETOP e fiscalização do DER/MG.

O valor do contrato, referenciado a julho de 2007, é de R\$ 2.799.846.866,00 (dois bilhões, setecentos e noventa e nove milhões, oitocentos e quarenta e seis mil, oitocentos e sessenta e seis reais). A concessão inclui um pagamento de outorga no valor de R\$ 28.005.150,00 (vinte e oito milhões, cinco mil, cento e cinquenta reais), também referenciado a julho de 2007, a ser pago em 36 parcelas mensais e consecutivas à SETOP. A tarifa será fixada pela SETOP, podendo ser revista e reajustada anualmente com base em alterações tributárias, melhorias no itinerário, atualizações tecnológicas, e outros fatores.

A SETOP, por meio da Superintendência de Transporte Metropolitano, gerencia e controla o serviço, enquanto o DER/MG é responsável pela fiscalização. Agentes designados pelo DER/MG têm livre acesso aos veículos e instalações da concessionária para fiscalização. A SETOP também é responsável por regulamentar e gerenciar o serviço, garantindo que ele atenda critérios de regularidade

continuidade, eficiência, segurança, atualização e modicidade das tarifas. O DER/MG, por sua vez, fiscaliza o serviço e deve informar a SETOP sobre a necessidade de alterações operacionais.

Um quadro de indicadores de desempenho é utilizado para avaliar a qualidade do serviço, abrangendo índices de confiabilidade, segurança, regularidade e satisfação do usuário.

O Contrato, que em vigência de 30 anos, prevê que em seu 15º ano, será calculada a média das avaliações anuais; se não atingir um percentual mínimo, o contrato pode ser caducado e uma nova licitação será realizada. Qualquer transferência da concessão ou controle societário da concessionária requer a anuência prévia da SETOP, sob pena de caducidade, em conformidade com a Lei Federal nº 8.987/95.

Em 29 de agosto de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, o qual alterou a cláusula 4.4 para dispor sobre a outorga no valor de R\$ 28.005.150,00 (vinte e oito milhões, cinco mil, cento e cinquenta reais). Em 22 de dezembro de 2014, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 10, que trata de encargos e direitos da concessionária, de modo a prever a responsabilização pelos custos de operação em terminais de transportes, de estações de transferência e afins. O 3º Termo Aditivo, celebrado em 15 de dezembro de 2015, dispõe sobre a alteração e complementação da Planilha de Custos do Sistema Metropolitano de Passageiros.

3.2.2.1.3 RIT 3 – Metropolitano

O Contrato nº 006/2008 foi celebrado entre a SETOP e o Consórcio Metropolitano em 1º de março de 2008, e tem como objeto a prestação de serviços de administração e exploração por 30 (trinta) anos, sob regime de concessão, mediante cobrança de tarifa dos usuários de um conjunto de linhas que fazem parte da RIT – 3 - composta pelos municípios de Betim, Ibirité, Sarzedo, Mário Campos, Brumadinho, São Joaquim de Bicas, Florestal, Mateus Leme, Juatuba, Igarapé, Rio Manso, Itati-aiçu, Itaguara, Nova Lima, Raposos e Rio Acima - do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A concessionária terá exclusividade na prestação deste serviço, com supervisão da SETOP e fiscalização do DER/MG.

O valor do contrato, referenciado a julho de 2007, é de R\$ 1.682.739.807,00 (um bilhão, seiscentos e oitenta e dois milhões, setecentos e trinta e nove mil, oitocentos e sete reais). A concessão inclui um pagamento de outorga no valor de R\$ 16.837.450,00 (dezesseis milhões, oitocentos e trinta e sete mil, quatrocentos e cinquenta reais), também referenciado a julho de 2007, a ser pago em 36 parcelas mensais e consecutivas à SETOP. A tarifa será fixada pela SETOP, podendo ser revista e reajustada anualmente com base em alterações tributárias, melhorias no itinerário, atualizações tecnológicas, e outros fatores.

A SETOP, por meio da Superintendência de Transporte Metropolitano, gerencia e controla o serviço, enquanto o DER/MG é responsável pela fiscalização. Agentes designados pelo DER/MG têm livre acesso aos veículos e instalações da concessionária para fiscalização. A SETOP também é responsável por regulamentar e gerenciar o serviço, garantindo que ele atenda critérios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualização e modicidade das tarifas. O DER/MG, por sua vez,

fiscaliza o serviço e deve informar a SETOP sobre a necessidade de alterações operacionais.

Um quadro de indicadores de desempenho é utilizado para avaliar a qualidade do serviço, abrangendo índices de confiabilidade, segurança, regularidade e satisfação do usuário.

O Contrato, que em vigência de 30 anos, prevê que em seu 15º ano, será calculada a média das avaliações anuais; se não atingir um percentual mínimo, o contrato pode ser caducado e uma nova licitação será realizada. Qualquer transferência da concessão ou controle societário da concessionária requer a anuência prévia da SETOP, sob pena de caducidade, em conformidade com a Lei Federal nº 8.987/95.

Em 17 de setembro de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, o qual alterou a cláusula 4.4 para dispor sobre a outorga no valor de R\$ 16.837.450,00 (dezesesseis milhões, oitocentos e trinta e sete mil, quatrocentos e cinquenta reais). Em 19 de fevereiro de 2010, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a incluir 8 linhas de ônibus ao objeto da concessão original. Em 01 de julho de 2010, foi celebrado o 3º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a excluir 7 linhas de ônibus ao objeto da concessão original.

Em 01 de julho de 2010, foi celebrado o 4º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a incluir 17 linhas de ônibus ao objeto da concessão original. Em 22 de dezembro de 2014, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 10, que trata de encargos e direitos da concessionária, de modo a prever a responsabilização pelos custos de operação em terminais de transportes, de estações de transferência e afins. O 3º Termo Aditivo, celebrado em 15 de dezembro de 2015, dispõe sobre a alteração e complementação da Planilha de Custos do Sistema Metropolitano de Passageiros.

3.2.2.1.4 RIT 4 – Estrada Real

O Contrato nº 005/2008 foi celebrado entre a SETOP e o Consórcio Estrada Real em 1º de março de 2008, e tem como objeto a prestação de serviços de administração e exploração por 30 (trinta) anos, sob regime de concessão, mediante cobrança de tarifa dos usuários de um conjunto de linhas que fazem parte da RIT – 4 - composta pelos municípios de Sabará, Santa Luzia, Caeté, Nova União e Taquaraçu de Minas - do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A concessionária terá exclusividade na prestação deste serviço, com supervisão da SETOP e fiscalização do DER/MG.

O valor do contrato, referenciado a julho de 2007, é de R\$ 3.146.985.800,00 (três bilhões, cento e quarenta e seis milhões, novecentos e oitenta e cinco mil, oitocentos reais). A concessão inclui um pagamento de outorga no valor de R\$ 31.472.970,00 (trinta e um milhões, quatrocentos e setenta e dois mil, novecentos e setenta reais), também referenciado a julho de 2007, a ser pago em 36 parcelas mensais e consecutivas à SETOP. A tarifa será fixada pela SETOP, podendo ser revista e reajustada anualmente com base em alterações tributárias, melhorias no itinerário, atualizações tecnológicas, e outros fatores.

A SETOP, por meio da Superintendência de Transporte Metropolitano, gerencia e controla o serviço, enquanto o DER/MG é responsável pela fiscalização. Agentes designados pelo DER/MG têm livre acesso aos veículos e instalações da concessionária para fiscalização. A SETOP também é responsável por regulamentar e gerenciar o serviço, garantindo que ele atenda critérios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualização e modicidade das tarifas. O DER/MG, por sua vez, fiscaliza o serviço e deve informar a SETOP sobre a necessidade de alterações operacionais.

Um quadro de indicadores de desempenho é utilizado para avaliar a qualidade do serviço, abrangendo índices de confiabilidade, segurança, regularidade e satisfação do usuário.

O Contrato, que em vigência de 30 anos, prevê que em seu 15º ano, será calculada a média das avaliações anuais; se não atingir um percentual mínimo, o contrato pode ser caducado e uma nova licitação será realizada. Qualquer transferência da concessão ou controle societário da concessionária requer a anuência prévia da SETOP, sob pena de caducidade, em conformidade com a Lei Federal nº 8.987/95.

Em 17 de setembro de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, o qual alterou a cláusula 4.4 para dispor sobre a outorga no valor de R\$ 31.472.970,00 (trinta e um milhões, quatrocentos e setenta e dois mil, novecentos e setenta reais). Em 01 de julho de 2010, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a incluir 7 linhas de ônibus ao objeto da concessão original. Em 01 de julho de 2010, foi celebrado o 3º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a excluir 3 linhas de ônibus ao objeto da concessão original.

Em 22 de dezembro de 2014, foi celebrado o 4º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 10, que trata de encargos e direitos da concessionária, de modo a prever a responsabilização pelos custos de operação em terminais de transportes, de estações de transferência e afins. O 5º Termo Aditivo, celebrado em 15 de dezembro de 2015, dispõe sobre a alteração e complementação da Planilha de Custos do Sistema Metropolitano de Passageiros.

3.2.2.1.5 RIT 5 – Linha Verde

O Contrato nº 008/2008 foi celebrado entre a SETOP e o Consórcio Linha Verde em 1º de março de 2008, e tem como objeto a prestação de serviços de administração e exploração por 30 (trinta) anos, sob regime de concessão, mediante cobrança de tarifa dos usuários de um conjunto de linhas que fazem parte da RIT – 5 - composta pelos municípios de Ribeirão das Neves, Vespasiano, São José da Lapa, Pedro Leopoldo, Confins, Matozinhos, Capim Branco, Jaboticatubas e Baldim - do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A concessionária terá exclusividade na prestação deste serviço, com supervisão da SETOP e fiscalização do DER/MG.

O valor do contrato, referenciado a julho de 2007, é de R\$ 2.805.424.278,00 (dois bilhões, oitocentos e cinco milhões, quatrocentos e cinte e quatro mil, duzentos e setenta e oito reais). A concessão inclui um pagamento de outorga no valor de R\$ 28.060.000,00 (vinte e oito milhões e sessenta mil reais), também referenciado a julho de 2007, a ser pago em 36 parcelas mensais e consecutivas à

SETOP. A tarifa será fixada pela SETOP, podendo ser revista e reajustada anualmente com base em alterações tributárias, melhorias no itinerário, atualizações tecnológicas, e outros fatores.

A SETOP, por meio da Superintendência de Transporte Metropolitano, gerencia e controla o serviço, enquanto o DER/MG é responsável pela fiscalização. Agentes designados pelo DER/MG têm livre acesso aos veículos e instalações da concessionária para fiscalização. A SETOP também é responsável por regulamentar e gerenciar o serviço, garantindo que ele atenda critérios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualização e modicidade das tarifas. O DER/MG, por sua vez, fiscaliza o serviço e deve informar a SETOP sobre a necessidade de alterações operacionais.

Um quadro de indicadores de desempenho é utilizado para avaliar a qualidade do serviço, abrangendo índices de confiabilidade, segurança, regularidade e satisfação do usuário.

O Contrato, que em vigência de 30 anos, prevê que em seu 15º ano, será calculada a média das avaliações anuais; se não atingir um percentual mínimo, o contrato pode ser caducado e uma nova licitação será realizada. Qualquer transferência da concessão ou controle societário da concessionária requer a anuência prévia da SETOP, sob pena de caducidade, em conformidade com a Lei Federal nº 8.987/95.

Em 17 de setembro de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, o qual alterou a cláusula 4.4 para dispor sobre a outorga no valor de R\$ 28.060.000,00 (vinte e oito milhões e sessenta mil reais). Em 09 de julho de 2010, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a incluir 23 linhas de ônibus ao objeto da concessão original. Em 09 de julho de 2010, foi celebrado o 3º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a incluir 8 linhas de ônibus ao objeto da concessão original.

Em 22 de dezembro de 2014, foi celebrado o 4º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 10, que trata de encargos e direitos da concessionária, de modo a prever a responsabilização pelos custos de operação em terminais de transportes, de estações de transferência e afins. O 5º Termo Aditivo, celebrado em 15 de dezembro de 2015, dispõe sobre a alteração e complementação da Planilha de Custos do Sistema Metropolitano de Passageiros.

3.2.2.1.6 RIT 6 – Esmeralda/Neves

O Contrato nº 007/2008 foi celebrado entre a SETOP e o Consórcio Esmeralda/Neves em 1º de março de 2008, e tem como objeto a prestação de serviços de administração e exploração por 30 (trinta) anos, sob regime de concessão, mediante cobrança de tarifa dos usuários de um conjunto de linhas que fazem parte da RIT – 6 – composta pelos municípios de Ribeirão das Neves e Esmeraldas e pelo distrito de Nova Contagem (Contagem) - do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A concessionária terá exclusividade na prestação deste serviço, com supervisão da SETOP e fiscalização do DER/MG.

O valor do contrato, referenciado a julho de 2007, é de R\$ 1.996.502.877,00 (um bilhão, novecentos e noventa e seis milhões, quinhentos e dois mil, oitocentos e setenta e sete reais). A concessão

inclui um pagamento de outorga no valor de R\$ 19.970.000,00 (dezenove milhões e novecentos e setenta mil reais), também referenciado a julho de 2007, a ser pago em 36 parcelas mensais e consecutivas à SETOP. A tarifa será fixada pela SETOP, podendo ser revista e reajustada anualmente com base em alterações tributárias, melhorias no itinerário, atualizações tecnológicas, e outros fatores.

A SETOP, por meio da Superintendência de Transporte Metropolitano, gerencia e controla o serviço, enquanto o DER/MG é responsável pela fiscalização. Agentes designados pelo DER/MG têm livre acesso aos veículos e instalações da concessionária para fiscalização. A SETOP também é responsável por regulamentar e gerenciar o serviço, garantindo que ele atenda critérios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualização e modicidade das tarifas. O DER/MG, por sua vez, fiscaliza o serviço e deve informar a SETOP sobre a necessidade de alterações operacionais.

Um quadro de indicadores de desempenho é utilizado para avaliar a qualidade do serviço, abrangendo índices de confiabilidade, segurança, regularidade e satisfação do usuário.

O Contrato, que em vigência de 30 anos, prevê que em seu 15º ano, será calculada a média das avaliações anuais; se não atingir um percentual mínimo, o contrato pode ser caducado e uma nova licitação será realizada. Qualquer transferência da concessão ou controle societário da concessionária requer a anuência prévia da SETOP, sob pena de caducidade, em conformidade com a Lei Federal nº 8.987/95.

Em 17 de setembro de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, o qual alterou a cláusula 4.4 para dispor sobre a outorga no valor de R\$ 19.970.000,00 (dezenove milhões e novecentos e setenta mil reais). Em 17 de junho de 2010, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a incluir 5 linhas de ônibus ao objeto da concessão original. Em 17 de junho de 2010, foi celebrado o 3º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 2.1, de modo a incluir 7 linhas de ônibus ao objeto da concessão original.

Em 22 de dezembro de 2014, foi celebrado o 4º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 10, que trata de encargos e direitos da concessionária, de modo a prever a responsabilização pelos custos de operação em terminais de transportes, de estações de transferência e afins. O 5º Termo Aditivo, celebrado em 15 de dezembro de 2015, dispõe sobre a alteração e complementação da Planilha de Custos do Sistema Metropolitano de Passageiros.

3.2.2.1.7 RIT 7 – Cidade Industrial

O Contrato nº 009/2008 foi celebrado entre a SETOP e o Consórcio Cidade Industrial em 27 de fevereiro de 2008, e tem como objeto a prestação de serviços de administração e exploração por 30 (trinta) anos, sob regime de concessão, mediante cobrança de tarifa dos usuários de um conjunto de linhas que fazem parte da RIT – 7 – composta pelos municípios de Betim e Contagem - do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A concessionária terá exclusividade na prestação deste serviço, com supervisão da SETOP e fiscalização do DER/MG.

O valor do contrato, referenciado a julho de 2007, é de R\$ 1.614.631.410,00 (um bilhão, seiscentos e quatorze milhões, seiscentos e trinta e um mil, quatrocentos e dez reais). A concessão inclui um pagamento de outorga no valor de R\$ 16.155.000,00 (dezesesseis milhões e cento e cinquenta e cinco mil reais), também referenciado a julho de 2007, a ser pago em 36 parcelas mensais e consecutivas à SETOP. A tarifa será fixada pela SETOP, podendo ser revista e reajustada anualmente com base em alterações tributárias, melhorias no itinerário, atualizações tecnológicas, e outros fatores.

A SETOP, por meio da Superintendência de Transporte Metropolitano, gerencia e controla o serviço, enquanto o DER/MG é responsável pela fiscalização. Agentes designados pelo DER/MG têm livre acesso aos veículos e instalações da concessionária para fiscalização. A SETOP também é responsável por regulamentar e gerenciar o serviço, garantindo que ele atenda critérios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualização e modicidade das tarifas. O DER/MG, por sua vez, fiscaliza o serviço e deve informar a SETOP sobre a necessidade de alterações operacionais.

Um quadro de indicadores de desempenho é utilizado para avaliar a qualidade do serviço, abrangendo índices de confiabilidade, segurança, regularidade e satisfação do usuário.

O Contrato, que em vigência de 30 anos, prevê que em seu 15º ano, será calculada a média das avaliações anuais; se não atingir um percentual mínimo, o contrato pode ser caducado e uma nova licitação será realizada. Qualquer transferência da concessão ou controle societário da concessionária requer a anuência prévia da SETOP, sob pena de caducidade, em conformidade com a Lei Federal nº 8.987/95.

Em 17 de setembro de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, o qual alterou a cláusula 4.4 para dispor sobre a outorga no valor de R\$ 16.155.000,00 (dezesesseis milhões e cento e cinquenta e cinco mil reais). Em 22 de dezembro de 2014, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da alteração da cláusula 10, que trata de encargos e direitos da concessionária, de modo a prever a responsabilização pelos custos de operação em terminais de transportes, de estações de transferência e afins. O 3º Termo Aditivo, celebrado em 15 de dezembro de 2015, dispõe sobre a alteração e complementação da Planilha de Custos do Sistema Metropolitano de Passageiros.

3.2.2.2 MOVE BH

O MOVE é um sistema de BRT consiste em uma rede de corredores exclusivos e estações de transferência ao longo de avenidas relevantes nos municípios de Belo Horizonte, Ribeirão das Neves, Santa Luzia, Vespasiano e Contagem. O MOVE também inclui estações de integração nas regionais administrativas Nordeste, Pampulha e Venda Nova, em Belo Horizonte, além de nos municípios de Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Vespasiano, na RMBH.

A rede de transporte do MOVE integra os sistemas de transporte de passageiros por ônibus municipal de Belo Horizonte e intermunicipal da RMBH. Esses sistemas estão sob a gestão e planejamento da BHTRANS/SUMOB e da SEINFRA, respectivamente.

Deve-se destacar que o MOVE não se trata de uma operação apartada. Em outras palavras, tanto os contratos de concessão municipais quanto os metropolitanos abrangem as operações de BRT. No entanto, não está claro se há algum nível de articulação entre o Governo do Estado e o Município de Belo Horizonte em relação ao MOVE. De toda forma, é notável que o MOVE no âmbito metropolitano é chamado de “MOVE metropolitano”. Além disso, importa destacar que os contratos de concessão metropolitanos foram aditados para prever a possibilidade de as concessionárias dos ônibus metropolitanos cooperarem entre si, inclusive por meio de consórcio, para arcar com as obrigações referentes à implementação dos BRTs, como os custos de operação dos terminais, pontos e centros de controle operacionais. Não há, contudo, qualquer disposição referente a algum tipo de integração com o MOVE de Belo Horizonte.

Nota-se, portanto, que, ao menos contratualmente, não parece existir qualquer articulação entre o Estado e o Município de BH no que diz respeito ao MOVE. Tem-se, aparentemente, dois sistemas diferentes o “MOVE Metropolitano” e o “MOVE”, que opera no transporte municipal de BH.

3.2.2.3 Metrô de Belo Horizonte

O Contrato de Concessão Comum de Serviços Públicos nº 002/2023 (“Contrato Metro BH”) foi firmado em 23 de março de 2023 entre o Estado de Minas Gerais, por intermédio da SEINFRA, e pela CBTU/MG, com o Veículo de Desestatização MG Investimentos S.A. e a Comporte Participações S.A. como intervenientes anuentes. A concessão é de 30 anos, começando da data de assunção, quando a concessionária assume a posse da rede para iniciar a operação comercial.

O Contrato Metrô BH trata da gestão, operação e manutenção da Rede Metroferroviária, abrangendo a expansão da Linha 1 (Nova Eldorado – Vilarinho) e a implementação da Linha 2 (Nova Suíça - Barreiro), conforme estabelecido nos termos do contrato e seus anexos. Inclui a realização de investimentos obrigatórios para melhoria e ampliação, integrando-se aos demais modos de transporte do Sistema Metropolitano. Durante o prazo da concessão, a operação da rede estará sujeita às normas aplicáveis ao Sistema Ferroviário e Metropolitano.

O valor total do contrato é de R\$ 7.773.474.940,04 (sete bilhões, setecentos e setenta e três milhões, quatrocentos e setenta e quatro mil, novecentos e quarenta reais e quatro centavos), conforme a proposta econômica final, representando receitas projetadas da exploração da concessão. No entanto, este valor tem caráter indicativo e não pode ser usado por nenhuma das partes para solicitar recomposição de equilíbrio econômico-financeiro ou indenizações.

Os serviços são considerados essenciais, devendo ser prestados de maneira contínua, eficiente e segura, segundo a legislação aplicável. A remuneração da concessionária será composta pela tarifa de remuneração e receitas extraordinárias, podendo incluir subsídios do poder concedente. As receitas da tarifa pública serão geridas por sistemas de bilhetagem aceitos pela concessionária, conforme normas do poder concedente ou ente regulador.

A tarifa de remuneração, originalmente fixada em R\$ 3,26 (três reais e vinte e seis centavos) por

passageiro em março de 2021, visa manter o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Caso haja déficit entre a arrecadação e a tarifa de remuneração ao final de 12 meses, o poder concedente poderá instituir subsídios ou mecanismos para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme a Lei Federal nº 12.587/2012.

De acordo com o contrato, devem ser realizadas revisões ordinárias a cada cinco anos, para garantir a adequação dos serviços prestados e sua integração com os sistemas de transporte estadual e municipal, embora, na prática, ainda não exista integração entre o Metrô BH e os transportes locais operados pelos municípios da RMBH.

3.2.2.4 Tarifa pública

Metrô de Belo Horizonte - Tarifa de R\$ 5,50 aprovada na Resolução SEINFRA Nº 23/2024. A Resolução também aponta que o *“índice de reajuste previsto será de 3,77%, correspondente ao período de março de 2023 a março de 2024”*. Também estabelece que *“o troco máximo a ser praticado pelos operadores do sistema metroferroviário de passageiros da RMBH é de R\$ 50,00.”*

Ônibus Metropolitano – Tarifas que variam de R\$ 5,25 a R\$ 71,00 a depender da linha e trajeto escolhido, bem como a integração com o Metrô de Belo Horizonte, nos termos Resolução SEINFRA Nº 01/2024, que atualizou os preços das passagens para o Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, em 7,15%.

3.2.3 Sistema Bilhetagem

O sistema de bilhetagem eletrônica na RMBH conta atualmente com seis cartões diferentes — Cartão ÓTIMO, Cartão BHBUS, Cartão Vinscol Card, Cartão Via Ouro, Cartão Betim Card, Cartão MTZ Prático —, além da bilhetagem digital do Metrô de Belo Horizonte. Os únicos cartões, da RMBH, que possuem alguma integração são o Cartão ÓTIMO, do sistema metropolitano de ônibus da RMBH, e o Cartão BHBUS, do Município de Belo Horizonte, haja vista que ambos os cartões podem ser utilizados, também, no Metrô-BH. De acordo com informações disponibilizadas pelo Governo do Estado de Minas Gerais¹⁰, as integrações são viabilizadas por meio de convênios de cooperação. Não foi possível, contudo, ter acesso aos referidos instrumentos. Além disso, importa destacar que não há integração tarifária entre os ônibus municipais e o ônibus metropolitano.

A criação do Cartão ÓTIMO decorre do Ato Regulamentar nº 021, de 29 de setembro de 2010, da SETOP, que estabelece critérios para a integração temporal entre as linhas do sistema metropolitano de passageiros da RMBH. O ato foi atualizado por meio do Ato Regulamentar nº 65, de 14 de novembro de 2017

Nos termos do art. 3º, a integração temporal com complemento tarifário entre as linhas do Sistema de Transporte Público Coletivo Metropolitano de Passageiros da RMBH será feita somente com a utilização do Cartão ÓTIMO.

¹⁰ Informação disponibilizada pela SEINFRA em reunião realizada em 19 de setembro de 2024.

O art. 1º estabelece que o Sistema Transporte Público Coletivo Metropolitano de Passageiros é composto pelas seguintes linhas:

- **Linhas Diretas:** são aquelas que fazem a ligação intermunicipal metropolitana de um ponto ao outro sem passar por terminal ou estação de transferência do sistema;
- **Linhas Alimentadoras:** são aquelas que fazem a ligação de algum ponto de um município da RMBH a um terminal metropolitano de integração;
- **Linhas Troncais:** são aquelas que fazem a ligação de um terminal metropolitano de integração a um polo gerador de demanda, ou a outro terminal de integração.

Segundo o art. 2º, para efeito de integração, as viagens realizadas nas linhas alimentadora e troncal, em sequência, são consideradas como um deslocamento e, nos termos do art. 4º, o tempo máximo para os usuários realizarem a integração temporal terá como limite o tempo previsto para o término do primeiro deslocamento da viagem acrescido de 120 (centro e vinte) minutos. Os débitos nos Cartões ÓTIMO dos usuários são definidos no art. 5º, conforme a integração entre as linhas Diretas, Alimentadoras e Troncais.

De acordo com o Ato Complementar nº 014, de 30 de janeiro de 2009, editado pela antiga SETOP, o ÓTIMO é operado pelo Consórcio ÓTIMO, contratado por meio do Edital nº 001/2007 - Concorrência Pública nº 001/2007 SETOP. O referido normativo dispõe que cabe ao Consórcio ÓTIMO a geração, distribuição, comercialização, operacionalização e resgate dos cartões e dos créditos eletrônicos de vales-transportes referentes ao valor das passagens do serviço de transporte coletivo metropolitano da RMBH. Deve-se destacar, contudo, que não foi possível ter acesso a maiores regramentos referentes à administração dos valores arrecadados, bem como do pagamento da remuneração aos operadores.

Atualmente tramita na Assembleia Legislativa do Estado a Proposta De Ação Legislativa Nº 116/2024, que encaminha sugestão de participação popular de alteração do Programa 117 – Mobilidade, Transportes e Logística –, do Projeto de Lei nº 2.906/2024, que dispõe sobre a revisão do Plano Plurianual de Ação Governamental – PPAG – 2024-2027, avaliando a criação de Bilhete Único Metropolitano.

Além disso, importa ressaltar que não foi identificar a existência de clearing houses, bem como ter acesso a documentos referentes à organização interna, tais como contratos com bancos depositários.

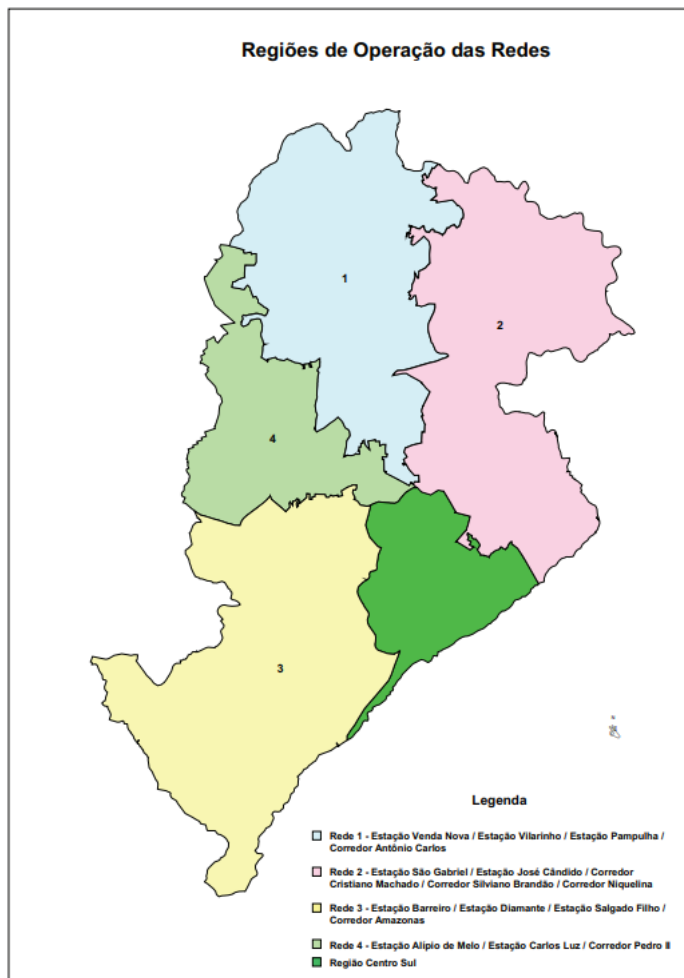
3.2.4 Principais operações de transporte nos municípios da Área de Estudo

3.2.4.1 Belo Horizonte

Os serviços de transporte público por ônibus, foram objeto de licitação por meio da Concorrência Pública 131/2008. Os serviços foram distribuídos por Belo Horizonte através de quatro Redes de Transportes e Serviços (RTS), organizadas da seguinte forma:

- RTS 1 – Venda Nova / Pampulha;
- RTS 2 – Norte / Nordeste / Leste;
- RTS 3 – Barreiro Oeste;
- RTS 4 – Noroeste / Centro-Sul

Figura 8 - Mapa da Divisão das Regiões de Operação das Redes do Sistema de Transporte Coletivo da RMBH



Fonte: BHTrans

As concessionárias são responsáveis pela gestão, operação e manutenção das linhas e itinerários de transporte coletivo, incluindo a instalação e manutenção de garagens e do Sistema Inteligente de Transporte (“SITBus”)¹¹. A RTS nº 1 também opera linhas do Serviço Seletivo para transporte turístico.

O prazo da concessão é de 20 anos. Cada RTS possui um valor de contrato específico:

- RTS 1 - R\$ 4.330.788.653,28;
- RTS 2 - R\$ 4.807.591.621,42;
- RTS 3 - R\$ 4.329.280.716,59;

¹¹ Conjunto de sistemas, equipamentos, softwares, hardwares, dados, serviços, instalações e informações voltados para a gestão e fiscalização dos serviços, em especial a cobrança eletrônica de tarifa, a gestão e a operação da frota e das instalações e a prestação de informações aos usuários

- RTS 4 - R\$ 2.842.765.302,45.

O regime tarifário é composto por tarifas cobradas dos usuários, conforme grupos tarifários: R\$ 2,10 para serviços diametrais, radiais, perimetrais, semi-expressos e troncais (Grupo I); R\$ 1,50 para serviços alimentadores e circulares (Grupo II); R\$ 0,50 para linhas de vilas e favelas (Grupo III); e R\$ 1,80 para o metrô, fixado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (Grupo IV). A integração tarifária é regida por regras específicas dos anexos do edital.

A fiscalização dos serviços pela BHTRANS/SUMOB abrangerá todas as atividades da concessionária, incluindo aspectos administrativos, técnicos e financeiros. A revisão contratual poderá ocorrer em casos de modificações unilaterais pelo poder concedente, alterações tributárias, variações de custos, ações ou omissões ilícitas, reduções de custos por incentivos, ou eventos de força maior. A revisão tarifária está prevista a cada quatro anos para ajustar a tarifa conforme ganhos de produtividade.

O sistema SITBus será implementado conforme propostas e regulamentos estabelecidos, incluindo a comercialização de cartões inteligentes de passagem e créditos eletrônicos.

- O Contrato referente à operação da RTS - 1 foi celebrado entre o município de Belo Horizonte, por intermédio da BHTrans, e o Consórcio Pampulha em 25 de julho de 2008;
- O Contrato referente à operação da RTS - 2 foi celebrado entre o município de Belo Horizonte, por intermédio da BHTrans, e o Consórcio BHLeste em 25 de julho de 2008;
- O Contrato referente à operação da RTS - 3 foi celebrado entre o município de Belo Horizonte, por intermédio da BHTrans, e o Consórcio DEZ em 25 de julho de 2008;
- O Contrato referente à operação da RTS - 4 foi celebrado entre o município de Belo Horizonte, por intermédio da BHTrans, e o Consórcio Dom Pedro II em 25 de julho de 2008.

Os Termos Aditivos aos Contratos Supracitados são iguais, e dispõem o seguinte:

Em 28 de julho de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, que alterou a cláusula 17 para incluir as subcláusulas que disciplinam o prazo para o pagamento das outorgas. Em 29 de dezembro de 2008, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, que tratou da alteração de diversas cláusulas, como a definição de Agente de Liquidação, os espaços para publicidade institucional, complementação dos seguros e a ocorrência de caso fortuito ou força maior.

Em 24 de dezembro de 2010, foi celebrado o 3º Termo Aditivo, que tratou da complementação das fontes de cálculo da tarifa de remuneração. Em 26 de dezembro de 2014, foi celebrado o 4º Termo Aditivo, que tratou da alteração de diversas cláusulas, como a ocorrência de dissídio coletivo, a redução ou majoração da TIR oriunda de processos de revisão e o estabelecimento do coeficiente médio das RTS. O 5º Termo Aditivo, celebrado em 26 de dezembro de 2014, tratou da alteração de diversas cláusulas, como a disposição sobre exclusividade na prestação do serviço, cumprimento do Regulamento de Serviços e a complementação das fontes de cálculo da tarifa de remuneração.

Em 7 de janeiro de 2016, foi celebrado o 6º Termo Aditivo, que tratou da complementação das fontes

de cálculo da tarifa de remuneração. Em 18 de novembro de 2016, foi celebrado o 7º Termo Aditivo, que tratou da alteração de diversas cláusulas, como o descumprimento sobre a criação de linhas seletivas e o acréscimo da possibilidade de o Poder Concedente licitar serviços destinados a turismo.

Finalmente, o 8º Termo Aditivo, celebrado em 11 de julho de 2023, alterou diversas cláusulas com o objetivo de atualizar e adequar a forma de remuneração dos serviços de transporte público coletivo convencional de passageiros às disposições de bilhetagem eletrônica, política de controle, fiscalização, transparência e relacionadas à remuneração complementar pela produção quilométrica dispostas na Lei Municipal nº 11.458/2023, assim como transferir as atribuições contratuais da BHTrans para a SUMOB.

Além do serviço de transporte coletivo convencional, há no município de Belo Horizonte a operação do Serviço Público de Transporte Coletivo Suplementar de Passageiros, modalidade que, sob parâmetros diferenciados, complementa o sistema municipal de transporte público coletivo de passageiros. Criado em 14 de setembro de 2001, foi objeto de processo licitatório CP 03/2001, onde foram classificados 300 concorrentes, de um total de 1.264 inscritos, para trabalhar nas linhas criadas. Todas as linhas fazem ligação entre bairros sem passar pelo centro da cidade, cumprindo horários e itinerários determinados pela BHTRANS/SUMOB.

Em 17 de março de 2016, houve a abertura de licitação para a Concorrência Pública nº 01/2016, que teve como objeto a delegação onerosa de 300 (trezentas) permissões para operação do Serviço Público de Transporte Coletivo Suplementar de Passageiros do Município de Belo Horizonte. Os correspondentes termos de permissão foram celebrados em 2019 e, atualmente, a operação do sistema conta com 313 (trezentos e treze) veículos cadastrados.

3.2.4.2 Nova Lima

Segundo informações veiculadas na imprensa e no site do próprio prestador de serviços, desde 2004, a Via Ouro Coletivos presta serviço de transporte urbano no Município de Nova Lima, mesma empresa responsável pela bilhetagem por meio dos Contratos nº 075/2022 e nº 119/2023. Entretanto, não foram encontrados e/ou disponibilizados contratos que regulam a prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros. Não é possível atestar a regularidade dos serviços no Município de Nova Lima.

3.2.4.3 Ribeirão das Neves

O Decreto Municipal nº 2/2016, justifica a conveniência da abertura de licitação para a outorga de concessão para exploração dos serviços de transporte coletivo urbano, rural e distrital do município de Ribeirão das Neves, caracterizando seu objeto, área e prazo, nos termos do art. 5º da lei federal 8.987/95, e instaura processo licitatório, na modalidade de concorrência, para a outorga de concessão do serviço de transporte coletivo urbano, rural e distrital de passageiros do município de Ribeirão das Neves, e dá outras providências.

O art. 1º determinou como instaurado o processo licitatório para a outorga de concessão dos serviços de transporte coletivo municipal de passageiros e a obrigação de publicação de Edital no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da publicação do decreto.

Não foi possível identificar, contudo, e tampouco foram disponibilizados, os documentos do procedimento licitatório decorrentes do referido decreto. Adicionalmente, não foram encontrados e/ou disponibilizados contratos que regulam a prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, não sendo possível atestar a regularidade dos serviços no Município de Ribeirão das Neves.

3.2.4.4 Santa Luzia

A Lei nº 3.162/10, autoriza o Município de Santa Luzia a outorgar a concessão dos serviços públicos de transporte coletivo urbano, mediante licitação. O art.29 da referida lei dispõe o seguinte: *“A concessão do serviço público de transporte coletivo em vigor permanecerá válida pelo prazo máximo de dois anos, devendo o poder concedente, em caráter excepcional, celebrar contrato provisório com a atual concessionária, a fim de possibilitar a realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização da licitação que precederá à outorga da concessão que a substituíra.”*

Adicionalmente, o Decreto 2.683, de 06 de fevereiro de 2012, dispõe sobre a contratação dos serviços de transporte coletivo de passageiros no âmbito do território do Município de Santa Luzia. O parágrafo único do art.1º estabeleceu que o processo licitatório deveria ser deflagrado a partir da publicação do decreto e ser parametrizado pelas disposições normativas que consubstanciam a legislação indicada no preâmbulo.

Não foi possível identificar, contudo, e tampouco foram disponibilizados, os documentos do procedimento licitatório decorrentes do referido decreto. Adicionalmente, não foram encontrados e/ou disponibilizados contratos que regulam a prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, não sendo possível atestar a regularidade dos serviços no Município de Santa Luzia.

3.2.4.5 Vespasiano

Foi identificada, por meio do Portal de Transparência do Município de Vespasiano, a assinatura do Contrato 120/2024, em 11 de outubro de 2024, em decorrência do Processo Licitatório 110/2022, cujo objeto é a outorga de concessão para prestação do serviço de transporte coletivo urbano de Vespasiano. O contrato tem vigência de 15 anos e valor equivalente a R\$ 63.000.000,00 (sessenta e três milhões de reais). Contudo, como a íntegra do documento não foi encontrada/disponibilizada, não é possível atestar sua regularidade.

3.2.4.6 Sabará

No que tange as operações de transporte, o site oficial do Município de Sabará indica duas

empresas que atuam em tal serviço: Viação Cisne e Viação Nossa Senhora da Conceição Ltda - VINSCOL.

A primeira empresa tem a maior parte de seu itinerário atuando na locomoção de passageiros de Sabará para Belo Horizonte e a VINSCOL atua na Linha 1 – Campo Santo Antonio.

Contudo, como a íntegra do documento não foi encontrada/disponibilizada, não é possível atestar sua regularidade.

3.2.4.7 Ibité

Tratando da operação de transporte no Município de Ibité, não foi possível encontrar contrato sobre concessão do serviço de transporte coletivo, no entanto, em 2020 foi promulgado o Decreto nº 6465 que prorroga o prazo de concessão do sistema de transporte coletivo concedido inicialmente pela Viação SIDON LTDA, até que se conclua o processo licitatório da nova concessão. Como a íntegra do documento não foi encontrada/disponibilizada, não é possível atestar sua regularidade.

3.2.4.8 Betim

No Município de Betim ao tratar de transporte, no intuito de desburocratizar o serviço de transporte, dar maior eficiência e gerir políticas públicas municipais, criou-se a Empresa de Construções, Obras, Serviços, Projetos, Transportes e Trânsito (“ECOS”), por meio da Lei Municipal nº 2367/93, reestruturada pela Lei Municipal nº 4762/09, alterada pela Lei Municipal nº 6167/17.

Dentro da estrutura da ECOS, o organismo responsável por planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação dos serviços públicos relativos a transportes públicos de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário é a Diretoria Executiva de Transporte e Trânsito - “Transbetim”.

É também atribuição da Transbetim: (i) operar, direta ou por meio de delegação ou contratação, os serviços de transportes públicos coletivo, estabelecendo as condições e parâmetros técnicos de operação; (ii) estimular a melhoria da qualidade e o aumento da produtividade dos serviços públicos de transportes; (iii) firmar convênios com órgãos e entidades públicas ou privadas, nas esferas municipal, estadual, federal e organismos internacionais, visando à realização de suas competências; (iv) exercer outras atribuições que lhe forem delegadas pela Presidência da ECOS.

Apesar de não ter sido possível localizar contrato envolvendo o transporte público coletivo municipal, verificou-se por meio de publicações no site oficial da Prefeitura e pelo Projeto de Lei 223 de 2024 que o Transporte Coletivo Convencional é gerido por meio Contrato de Concessão nº 020/2004 pela Concessionária Viação Santa Edwiges no qual teve o contrato prorrogado em caráter precário por meio do referido Projeto de Lei.

Conforme informações fornecidas pela Câmara Municipal e pela Prefeitura, em 2019 foi iniciado um novo processo licitatório no qual foi suspenso dado ilegalidades apuradas pelo Tribunal de Justiça

do Estado de Minas Gerais.

Desta feita, por mais da precariedade do contrato atual e a impossibilidade de encontrar tal documento, é latente a preocupação da municipalidade com a continuidade da prestação do serviço e em promover um novo processo licitatório.

3.2.4.9 Contagem

No Município de Contagem criou-se, por meio da Lei 4043/06, a Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem (“TransCon”) uma pessoa jurídica de direito público vinculada ao Chefe do Poder Executivo que tem como finalidade: o planejamento, a organização, a direção, a coordenação, a execução, a delegação e o controle da prestação dos serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário do Município de Contagem; o cadastro, a vistoria e a autorização de veículos; a educação de trânsito; a engenharia de trânsito e transportes; a operação dos sistemas de trânsito e transportes, o policiamento e a fiscalização; e o julgamento de infrações e de recursos. No que se refere ao transporte coletivo, especificamente, a TransCon é responsável pelo regulamento de prestação por terceiros dos serviços de transporte coletivo.

3.3 Normas sobre transporte coletivo urbano nos municípios da Área de Estudo

3.3.1.1 Belo Horizonte

Observando o arcabouço legislativo do Município de Belo Horizonte identifica-se as seguintes leis relevantes no âmbito de transporte coletivo:

- (vii) Lei Municipal nº 10.134/11: Institui a PMMU-BH
- (viii) Lei Municipal nº 9.491/08: Autorizou a concessão de serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus de Belo Horizonte mediante licitação e atribuiu à BHTRANS a regulação e a fiscalização dos serviços concedidos.
- (ix) Lei Municipal nº 7.241/96: estabelece condições para o planejamento do serviço de transporte coletivo no município. Entre as disposições a lei estabelece que o transporte coletivo de passageiros terá prioridade sobre o transporte individual e comercial, e que a implantação de qualquer serviço será determinada pela BHTRANS após estudo circunstanciado de viabilidade técnica, econômica e social, considerando o equilíbrio financeiro do sistema de transporte coletivo
- (x) Lei Municipal nº 9038/05: Dispõe sobre o Programa Municipal de Parcerias Público – Privadas, com função de disciplinar e promover a realização de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública, em áreas de atuação pública de interesse social ou econômico

3.3.1.2 Nova Lima

A Lei Municipal nº 2.015/17 institui e regulamenta o Programa de Parcerias Público-Privadas, *“destinado a fomentar, coordenar regular e fiscalizar a atividade de agentes do setor privado que, na condição de colaboradores, atuem na implementação das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do Município e ao bem-estar coletivo.”*

3.3.1.3 Ribeirão das Neves

O Decreto Municipal nº 155/17, institui e regulamenta o Programa de Concessões e Parcerias no âmbito do Poder Executivo Municipal de Ribeirão das Neves, destinado a disciplinar e promover a realização de concessões comuns, parcerias público-privadas e concessões de direito real de uso de terreno público, bem como sobre as condições de sua exploração pela iniciativa privada dos serviços públicos de competência do Poder Executivo Municipal de Ribeirão das Neves.

A Lei Municipal nº 3.162/10, dispõe sobre as diretrizes para prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de Ribeirão das Neves. A referida legislação determina que toda e qualquer modalidade de transporte coletivo de passageiros que não tenha sido regularmente delegada a particulares por concessão ou permissão do Poder Público Municipal, precedida de procedimento licitatório, será considerada ilegal.

O Decreto Municipal 72/29, implantou o Regulamento do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Ribeirão das Neves, tendo como objeto disciplinar as condições para exploração dos serviços.

3.3.1.4 Santa Luzia

A Lei Municipal nº 3.058/10, institui o Programa de Parcerias Público-Privadas no Município de Santa Luzia, destinado a fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a atividade de agentes do setor privado, os quais, na condição de parceiros da Administração Pública, venham a atuar no implemento das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do Município e ao bem-estar coletivo.

O Decreto Municipal nº 4.151/23, regulamenta a concessão de subvenção econômica ao transporte coletivo convencional de passageiros por ônibus do Município de Santa Luzia, autorizado na forma da Lei Municipal 4.564, de 24 de março de 2023.

3.3.1.5 Vespasiano

A Lei Municipal nº 1.927/01, dispõe sobre o transporte coletivo urbano, nos termos do inciso V, do artigo 30 da Constituição e dá outras providências, estabelecendo como de competência do Município a organização, gerenciamento, fiscalização, regulamentação e controle do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão. A referida lei também autoriza a criação do Departamento de Transportes e Trânsitos, com o

objetivo, dentre outros, de prestar serviços de controle de emissão e gerenciamento de bilhetes em geral, vale-transporte e outros meios de pagamento referentes aos serviços de transporte coletivo.

O art. 19, por sua vez, no âmbito do capítulo IV que trata sobre as tarifas a serem cobradas pelos serviços de transporte coletivo, estabelece que compete a empresa concessionária a organização e a exploração de sistemas de passes, bilhetes, , fichas e outros meios de pagamento de viagens, tais como vale-transporte, passes escolares e outros, podendo uniformizá-los através de bilhetes magnéticos ou outros meios de coleta automática.

A Lei Complementar Municipal nº 79/22, autoriza a concessão de subsídio tarifário no âmbito do transporte coletivo do Município de Vespasiano e dá outras providências.

3.3.1.6 Sabará

Em alinhamento com a Lei Orgânica do Município de Sabará, a participação da sociedade civil é importante e necessária. Dentre o órgão de organização social pode-se destacar o Conselho Municipal de Trânsito (“CMT-Sabará”), um órgão consultivo criado pela Lei Municipal nº 1018/02.

A Lei Municipal nº 1.367/06 formulou a estrutura organizacional do Poder Executivo do Município de Sabará. No âmbito de mobilidade urbana, cabe destacar a Secretaria Municipal de Administração, responsável pela coordenação e gerenciamento dos serviços necessários à manutenção das atividades públicas desenvolvidas pelo município. Dentre as subunidade e órgãos da estrutura da Secretaria Municipal de Administração, destaca-se a Gerência de Transporte, compete planejar, orientar, coordenar, fiscalizar e controlar a utilização e manutenção da frota da Administração Municipal, zelando pela sua racionalidade e eficácia.

A referida Gerência é composta pela Coordenação de Oficina e Coordenação de Tráfego. A primeira atua com a manutenção preventiva de veículos e máquinas pesadas pertencentes à Administração Pública, e a Coordenação de Tráfego administrar o serviço de transporte, atendendo os pedidos das unidades responsáveis, otimizando itinerários e o uso da frota.

Além da Secretaria de Administração, destaca-se a Secretaria Municipal de Defesa Social que é responsável por planejar, executar, coordenar e fiscalizar as atividades de segurança patrimonial, trânsito e transporte públicos e de apoio aos órgãos de segurança pública, tendo em sua estrutura organizacional uma Gerência destinada ao Transporte Público.

A Gerência de Transporte Público é responsável por planejar, controlar, coordenar e fiscalizar o aperfeiçoamento do transporte público de passageiros, por meio ações de fiscalização, concessão e autorização para exploração privada do serviço. Tal órgão é composto por duas cordeações, a primeira é a Coordenação de Controle de Transporte Público que desenvolve estudo buscando melhorias ao serviço de transporte público de passageiros, bem como controla as concessionárias/ autorizativos/ permissionárias do serviço.

A Coordenação de Fiscalização de Transporte Público, é incumbida de fiscalizar os contratos

vigentes que regulam o serviço.

3.3.1.7 Ibitaré

Observando o arcabouço legislativo do Município de Ibitaré identifica-se as seguintes leis relevantes no âmbito de transporte coletivo.

Lei Complementar Municipal nº 131/14, que institui a Política Municipal de Trânsito e Transporte. A organização do Sistema Municipal de Trânsito e Transporte conta com 4 organismos: - (i) Departamento Municipal de Trânsito e Transporte de Ibitaré – “IBIRITRANS” - , criado pela Lei Complementar Municipal n.º 035/01; (ii) a Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI, em conformidade com o previsto no art. 16 do CTB e na forma da Resolução CONTRAN n.º 233/2007; (iii) o Fundo Municipal de Trânsito e Transportes – “FMTT” - ; e (iv) o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – “CMTT” - .

O organismo responsável por promover e o planejamento e implantação de questões relacionados ao transporte e trânsito é o IBIRITRANS, sendo subordinado hierárquica, administrativa e funcionalmente a Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico.

No que tange a organização interna do IBIRITRANS, estabelece a seguinte estrutura: Diretoria; Divisão de Engenharia e Fiscalização de Trânsito; Divisão de Engenharia e Fiscalização Transporte; Divisão de Educação e Estatística de Trânsito. Tratando de transporte coletivo de passageiros cabe destacar a Divisão de Engenharia e Fiscalização Transporte na qual tem a competência de (i) planejar e fiscalizar o sistema de transporte coletivo municipal, bem como gerenciar as linhas municipais de transporte por meio de estudos apontando a demanda da população e (ii) planejar os serviços concedidos, em especial de transporte coletivo

Conforme pontuado anteriormente, um dos organismos do Sistema Municipal de Trânsito e Transporte, organizado pela Política Municipal de Trânsito e Transporte é o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT, sendo vinculado a estrutura da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico.

O CMTT, criado pela Lei Municipal n.º 1407/96, alterado pela Lei Municipal n.º 1447/97, é órgão autônomo, com viés consultivo, deliberativo, normativo e fiscalizador da Administração, que tem como objetivos opinar nas negociações para criação, modificação ou quaisquer melhorias no sistema de transporte coletivo, que atende este Município, em conjunto outros órgãos municipais competentes.

O órgão, composto por 8 membros – 4 derivados de entidades governamentais e 4 da sociedade civil -, tem entre suas competências a de: – opinar, obrigatória e formalmente, em relação ao serviço público municipal de transporte coletivo como editais de concorrência pública, pedidos de autorização, concessão de passes-livres; prorrogação ou cassação de concessões.

A Lei Municipal nº 1.562/99 trata do serviço de transporte coletivo no Município de Ibitaré,

possibilitando que seja prestado diretamente ou sobre o regime de concessão ou permissão mediante licitação sendo necessário que observe os seguintes preceitos: fiscalização e o controle de serviço exercido pelo município serão realizados com o objetivo de assegurar a regularidade, eficiência e segurança do serviço; vistoria semestral e obrigatória dos veículos; os veículos utilizados na prestação do serviço devem estar em plena condição conforme instituído pela fiscalização. Por fim, a legislação autoriza a municipalidade a celebrarem convenio com o Estado no intuito de melhorar o desempenho do serviço.

O Decreto Municipal nº 6.347/20 que versa sobre a contratação dos serviços de transporte coletivo de passageiros no âmbito do território do Município de Ibité estabelece a necessidade de promoção de processo de seleção pública por licitação na modalidade de concorrência para a concessão do serviço de transporte público. Além disso, ao executar o serviço de transporte coletivo deverá observar: abranger todo o território municipal; prestado em consonância com os direitos e obrigações do usuário; e o prazo contratual é de 20 anos a partir do decreto em questão, podendo ser prorrogado por termo aditivo.

3.3.1.8 Betim

Ao observar as normas específicas sobre o transporte coletivo urbano do Município de Betim, pode-se destacar a Lei Municipal nº 3918/03, que autoriza o Poder Executivo delegar a concessão, no todo ou em parte, da prestação de serviços públicos de transporte coletivo municipal de passageiros de Betim, por ônibus, por meio de licitação prévia, com investimentos em terrenos, obras públicas, edificações, maquinário e equipamentos necessários à prestação de serviço público objeto da concessão, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica que demonstre capacidade para o seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.

Aponta o pressuposto de que a prestação do serviço seja feita adequadamente, isto é, satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, meio ambiente, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. Também dispõe sobre a atribuição do poder concedente em fiscalizar a delegação do serviço.

No que tange a tarifa do serviço a legislação indica que será fixada por ato do Poder Executivo, pelo preço da proposta vencedora da licitação, abre-se a possibilidade de mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

3.3.1.9 Contagem

Para além do já destacado no capítulo sobre o Município de Contagem no item “*Principais operações existentes nos Municípios Relevantes*” deste relatório, não foram localizadas ou disponibilizadas outras normas municipais relevantes.

3.4 Sistema de bilhetagem dos municípios da Área de Estudo

3.4.1.1 Belo Horizonte

A Lei Municipal nº 11.459/23 dispõe sobre o sistema de bilhetagem eletrônica no serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e dá outras providências. Segundo o art. 4º da lei, “o sistema de bilhetagem eletrônica utilizará cartão inteligente recarregável, meio de pagamento por aproximação, bilhete de utilização única ou outras formas e mídias que permitam a validação de créditos eletrônicos de passagem, incluindo o pagamento por QR code, cartão de crédito e cartão de débito”. Além disso, segundo a norma, o sistema deverá prever a possibilidade de armazenagem, no cartão inteligente, de créditos eletrônicos de outros sistemas de transporte do Município e da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH.

A Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte – Sumob é o órgão responsável por estabelecer as políticas de operação e funcionamento do sistema de bilhetagem eletrônica e definir sua parametrização.

O Cartão BHBUS faz parte do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Serviço de Transporte Público por Ônibus do Município de Belo Horizonte. Foi constituído um Consórcio Operacional do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE/BH - TRANSFÁCIL, como partes integrantes as empresas concessionárias do transporte coletivo do município.

O SBE/BH - TRANSFÁCIL possui a função de comercializar e distribuir diretamente ou por meio de terceiros credenciados, postos de vendas de cartões e créditos eletrônicos em estações, terminais e outros pontos estratégicos, mediante aprovação da BHTRANS/SUMOB, para todos os tipos de usuários, os cartões inteligentes e créditos eletrônicos constituintes do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Município de Belo Horizonte - Cartão BHBUS, responsabilizando-se pela arrecadação dos valores pertinentes.

A Lei Municipal nº 11.164/19 autorizou a venda de crédito do Cartão BHBUS Usuário, na modalidade Portador, por banca de jornais e revistas.

3.4.1.2 Nova Lima

A concessionária Via Ouro Coletivos, a empresas responsáveis por operar o serviço de transporte público no âmbito municipal, aponta em seu site a instalação do sistema de bilhetagem eletrônica e cartões recarregáveis, o Cartão Via Ouro. A concessionária é responsável pela bilhetagem por meio dos Contratos nº 075/2022 e nº 119/2023.

3.4.1.3 Ribeirão das Neves

O Decreto Municipal nº 72/2019, que regulamenta o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Ribeirão das Neves, determinou por meio de seu art. 16 que a Concessionária, sob controle e especificações da Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Transporte, implantará e operará o Sistema de Arrecadação Automatizada – Bilhetagem Eletrônica

("SAA-RN"), para automação dos processos de venda antecipada de passagens e controle de acesso ao Sistema de Transporte Coletivo do município de Ribeirão das Neves.

O SAA-RN, deverá ser orientado pelos seguintes objetivos básicos: (i) integração plena de todo o Sistema de Transporte, através da utilização de cartão inteligente (smartcard) que permita o transbordo entre linhas de ônibus, com ou sem complementação de nova tarifa; (ii) controle numérico de passageiros e da arrecadação do sistema de transporte, para que todos os usuários, classificados por categoria, sejam contabilizados pelos validadores instalados nos ônibus; (iii) implementação de políticas tarifárias inovadoras e diminuição dos custos de transporte e segurança existentes na arrecadação - aferir o cumprimento das determinações de operação do serviço; (iv) racionalização da rede de transporte; e (v) disponibilização de coleta de dados que subsidie o planejamento do sistema de transporte coletivo e a programação dos serviços.

A única outra menção identificada relativa ao SAA-RN, encontra-se no Decreto 127/2023, que *"regulamenta a Lei nº 4.029, de 2019, que "Dispõe sobre o benefício do passe livre especial às pessoas portadoras de deficiência, no transporte coletivo de passageiros municipal", a Lei nº 4.091, de 2020, que "Dispõe sobre isenção do pagamento de tarifas do transporte público municipal para maiores de 60 anos de idade", e a Lei nº 4.330, de 2022 que "Autoriza compensação de gratuidades, em razão dos efeitos econômicos causados pela pandemia"*.

Para além destes atos normativos, contudo, não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da operacionalização de sistema de bilhetagem municipal.

3.4.1.4 Santa Luzia

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da operacionalização de sistema de bilhetagem municipal.

3.4.1.5 Vespasiano

Para além do já destacado no capítulo sobre o Município de Vespasiano no item *"Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes"* deste relatório, não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da operacionalização de sistema de bilhetagem municipal.

3.4.1.6 Sabará

A concessionária VINSOL, uma das empresas responsáveis por operar o serviço de transporte público no âmbito municipal, aponta em seu site a instalação do sistema de bilhetagem eletrônica e cartões recarregáveis, o VINSOLCARD, substituindo a utilização de dinheiro para o pagamento das tarifas. Além do cartão simples a concessionária implantou cartões especiais para pessoas acima de 65 anos, Cartão Sênior, e para pessoas com necessidades especiais, Cartão Inclusão.

3.4.1.7 Ibirité

Em setembro de 2022, o Município de Ibirité, por meio da Lei Complementar Municipal nº 190 foi autorizado a instituir e conceder subvenção econômica e subsídio tarifário para o transporte coletivo urbano de passageiros, sendo autorizado a adaptação do contrato de concessão. Outro ponto tratado na legislação é a possibilidade do Poder Executivo Municipal de celebrar convênios como Estado e Municípios para a execução do Transporte Público.

Outro ponto a se destacar sobre o Município de Ibirité é que no ano de 2023 foi instituído o Programa Tarifa Zero, promovendo a gratuidade do transporte público coletivo no município, para tanto instituiu-se o referido subsídio tarifário para arcar com o funcionamento do programa que se dá por meio da remuneração por quilômetro rodado à Concessionária Viação Sidon.

3.4.1.8 Betim

No Município de Betim, o sistema de bilhetagem ocorre por meio do “Betim Card”, conforme informação no site da Prefeitura. No âmbito de tarifas, destaca-se o Decreto Municipal nº 45.066 de 2024 (“D 45066/24”) que faz apontamentos para o ano de 2024 sobre o reajuste tarifário do serviço de transporte público coletivo do Município de Betim. Fica instituído as tarifas na seguinte forma:

- (i) o valor de R\$ 5,95 (cinco reais e noventa e cinco centavos), mediante o pagamento com o cartão denominado “Betim Card”, operado através do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
- (ii) o valor de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos), para o Transporte Escolar;
- (iii) o valor de R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos), para o Vale Social.

3.4.1.9 Contagem

Ao tratar da tarifa do serviço público municipal de transporte coletivo de passageiros, destaca-se o Decreto Municipal nº 797/22 no qual estabelece a tarifa em ser de R\$ 5,50, podendo ser pago em dinheiro ou por meio de créditos eletrônicos.

4 Anexos Jurídicos

4.1 Contratos das operações de TPC

ÔNIBUS METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 003/2008; 004/2008; 005/2008; 006/2008; 007/2008 E 007/2008	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Concessão de Serviço Público</i>
Partes	<i>Poder Concedente:</i> <ul style="list-style-type: none">• <i>Governo do Estado de Minas Gerais, por intermédio da SETOP</i> <i>Concessionária:</i> <ul style="list-style-type: none">• <i>RIT 1 - Consórcio Via Amazonas;</i>• <i>RIT 2 - Consórcio Uniminas;</i>• <i>RIT 3 - Consórcio Metropolitano;</i>• <i>RIT 4 - Consórcio Estrada Real;</i>• <i>RIT 5 - Consórcio Linha Verde;</i>• <i>RIT 6 - Consórcio Esmeralda/Neves;</i>• <i>RIT 7 - Consórcio Cidade Industrial.</i>
Autoridade Reguladora	Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP)
Objeto	Prestação de serviços de administração e exploração, sob regime de concessão, mediante cobrança de tarifa dos usuários de um conjunto de linhas que fazem parte da Rede Integrada de Transporte (RIT).
Municípios integrantes das linhas de transporte	<ul style="list-style-type: none">• <i>RIT 1 - Contagem (Sandoval Azevedo – Industrial), Ibirité (Montreal – Ouro Negro – Cascata – Jardim das Rosas – Durval de Barros – Vila Ideal – Marilândia);</i>• <i>RIT 2 - Contagem (Água Branca - Morada Nova - Parque São João - Jardim Laguna – Guanabara - Novo Progresso - São Mateus);</i>• <i>RIT 3 - Betim, Ibirité (Canaã - N.S. de Fátima - Lago Azul - Parque Estrela do Sul), Sarzedo, Mário Campos, Brumadinho, São Joaquim de Bicas, Florestal, Mateus Leme, Juatuba, Igarapé, Rio Manso, Itatiaiuçu, Itaguara, Nova Lima, Raposos e Rio Acima.;</i>

ÔNIBUS METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 003/2008; 004/2008; 005/2008; 006/2008; 007/2008 E 007/2008	
	<ul style="list-style-type: none"> • RIT 4 - Sabará (Ana Lúcia - General Carneiro -Sede), Santa Luzia (Centro - São Benedito), Caeté, Nova União e Taquaraçu de Minas; • RIT 5 - Ribeirão das Neves (Justinópolis), Vespasiano (Sede - Morro Alto), São José da Lapa, Pedro Leopoldo, Confins, Matozinhos, Capim Branco, Jaboticatubas, Baldim; • RIT 6 - Ribeirão das Neves, Contagem (Nova Contagem), Esmeraldas; • RIT 7 - Betim (São Caetano - Vila Cristina – Imbiruçu – Terezópolis - Alvorada), Contagem (Petrolândia – Tropical - Santa Helena).
Tipo de Outorga	Concessão Comum
Valor do contrato	<ul style="list-style-type: none"> • RIT 1 – R\$ 2.900.797.423,00; • RIT 2 - R\$ 2.799.846.866,00; • RIT 3 - R\$ 1.682.739.807,00; • RIT 4 - R\$ 3.146.985.800,00; • RIT 5 - R\$ 2.805.424.278,00; • RIT 6 - R\$ 1.996.502.877,00; • RIT 7 - R\$ 1.614.631.410,00.
Data de assinatura	<ul style="list-style-type: none"> • RIT 1 – 01/03/2008; • RIT 2 – 27/02/2008; • RIT 3 - 01/03/2008; • RIT 4 - 01/03/2008; • RIT 5 - 01/03/2008; • RIT 6 - 01/03/2008; • RIT 7 - 27/02/2008.
Vigência	30 (trinta) anos
Atribuições e obrigações	<p><i>Poder Concedente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumprir e fazer cumprir as disposições no Regulamento e das cláusulas da Concessão. • Garantir que as ações dos servidores da SETOP sejam realizadas com presteza e urbanidade. • Garantir à concessionária tarifas justas e remuneratórias para o serviço concedido. • Assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do serviço concedido. • Fornecer informações aos usuários para defesa de seus interesses individuais ou coletivos.

ÔNIBUS METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 003/2008; 004/2008; 005/2008; 006/2008; 007/2008 E 007/2008

- *Indenizar a concessionária nos casos previstos em lei.*
- *Regulamentar o serviço concedido.*
- *Gerenciar o serviço concedido para garantir regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na aplicação e modicidade das tarifas.*
- *Fixar, regulamentar e revisar a tarifa cobrada pela concessionária conforme o contrato.*
- *Alterar o quadro de características operacionais do serviço para melhor atendimento ao usuário e bem-estar social.*
- *Intervir na prestação do serviço conforme necessário, de acordo com a lei, RSTC ou o contrato.*
- *Extinguir a concessão antes do término, se previsto no contrato ou recomendado pelo interesse público.*
- *Encampar a concessão conforme a legislação vigente.*

Concessionária:

- *Executar os serviços da linha de ônibus conforme o contrato e legislação.*
- *Transportar passageiros, suas bagagens e encomendas com segurança.*
- *Responsabilizar-se por prejuízos causados a passageiros e terceiros.*
- *Pagar encargos fiscais, tributários, previdenciários, trabalhistas e sociais.*
- *Iniciar os serviços no prazo definido pela SETOP e conforme especificações.*
- *Cumprir itinerário, horários e pontos de parada estabelecidos.*
- *Adotar tarifas fixadas pela SETOP.*
- *Preencher corretamente documentos exigidos pela SETOP.*
- *Estacionar o veículo no horário determinado para início da viagem.*
- *Respeitar o tempo nos pontos de parada.*
- *Apresentar o veículo limpo para viagem.*
- *Usar o modelo de impresso determinado pela SETOP.*
- *Fornecer informações solicitadas pela SETOP no prazo definido.*

ÔNIBUS METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 003/2008; 004/2008; 005/2008; 006/2008; 007/2008 E 007/2008

- *Manter dados cadastrais atualizados junto à SETOP.*
- *Recolher valores devidos à SETOP e DER-MG no prazo.*
- *Prestar serviço até 60 dias após decisão de paralisação ou cancelamento.*
- *Desembarcar passageiros em locais seguros em caso de necessidade.*
- *Apresentar o veículo para vistoria conforme solicitação do DER-MG.*
- *Afixar quadros de horários atualizados em locais visíveis.*
- *Manter informações e avisos no interior do veículo conforme SETOP.*
- *Portar documentos obrigatórios no veículo.*
- *Fornecer informações previstas no MCO.*
- *Permitir acesso de agentes fiscais a veículos e instalações.*
- *Substituir imediatamente veículos retirados de circulação.*
- *Comunicar alterações do contrato social à SETOP.*
- *Preservar e manter instrumentos de controle de passageiros.*
- *Utilizar veículos identificados e padronizados conforme SETOP.*
- *Realizar transbordo de passageiros em emergências.*
- *Manter somente veículos cadastrados em operação.*
- *Manter tripulação uniformizada.*
- *Afixar contato para atendimento ao usuário no veículo.*
- *Respeitar e garantir direitos dos usuários.*
- *Facilitar levantamentos e estudos por pessoal credenciado.*
- *Não veicular publicidade ou informações duvidosas.*
- *Receber dos passageiros os valores estabelecidos pela SETOP.*
- *Garantia do equilíbrio econômico-financeiro do serviço.*

ÔNIBUS METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 003/2008; 004/2008; 005/2008; 006/2008; 007/2008 E 007/2008	
	<ul style="list-style-type: none"> • Receber indenizações conforme legislação vigente. • Receber receitas alternativas autorizadas pelo regulamento RSTC.
Forma de Remuneração da Contratada	<i>Tarifa Pública</i>
Reajuste Tarifário	<i>A concessionária deve seguir a tarifa estabelecida pela SETOP para cada linha integrante da RIT. A SETOP poderá revisar a tarifa contratual quando houver criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, mudanças nos coeficientes de consumo, melhorias de itinerário, atualizações tecnológicas, ou disposições legais que afetem significativamente a tarifa. Anualmente, a tarifa fixada pela SETOP será ajustada conforme os critérios legais e as variações nos parâmetros que compõem a base de cálculo tarifário.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>Não especificado</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Reajuste Tarifário</i>
Garantias	<i>Não especificado</i>
Hipóteses de extinção	<p><i>Extingue-se a Concessão por:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Advento do termo da Concessão;</i> • <i>Encampação;</i> • <i>Caducidade;</i> • <i>Rescisão;</i> • <i>Anulação;</i> • <i>Falência ou extinção da Concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.</i>
Riscos da Contratada	<i>Não especificados</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Não especificados</i>
Riscos Compartilhados	<i>Não especificados</i>
Transferência / Subcontratação	<i>A cessão do contrato de concessão, assim como a transferência do controle societário da concessionária, requer a aprovação prévia da SETOP.</i>

ÔNIBUS METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 003/2008; 004/2008; 005/2008; 006/2008; 007/2008 E 007/2008	
Transferência de Controle	<i>A cessão do contrato de concessão, assim como a transferência do controle societário da concessionária, requer a aprovação prévia da SETOP.</i>
Penalidades	<p><i>A concessionária está sujeita a várias penalidades, além da possível declaração de caducidade do contrato. As penalidades incluem:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>multa, conforme estipulado no edital de licitação, no contrato e no regulamento do serviço de transporte coletivo intermunicipal e metropolitano de Minas Gerais;</i> • <i>advertência escrita;</i> • <i>suspensão temporária de participação em licitações e impedimento de contratar com a administração pública por até dois anos; e</i> • <i>declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a administração pública, que se mantém enquanto persistirem os motivos da penalização.</i>
Aditivos Contratuais	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Em 17 de setembro de 2008, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, alterando a cláusula 4.4 para definir a outorga no valor de R\$ 16.837.450,00 (dezesesseis milhões, oitocentos e trinta e sete mil, quatrocentos e cinquenta reais).</i> • <i>Em 19 de fevereiro de 2010, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, que modificou a cláusula 2.1 para incluir 8 linhas de ônibus no objeto da concessão original.</i> • <i>Em 01 de julho de 2010, o 3º Termo Aditivo foi celebrado, alterando a cláusula 2.1 para excluir 7 linhas de ônibus do objeto da concessão original.</i> • <i>Apenas RIT 3, 4, 5 e 6 - Também em 01 de julho de 2010, foi celebrado o 4º Termo Aditivo, modificando a cláusula 2.1 para incluir 17 linhas de ônibus ao objeto da concessão original.</i> • <i>Apenas RIT 3, 4, 5 e 6 - Em 22 de dezembro de 2014, o 5º Termo Aditivo foi celebrado, alterando a cláusula 10 sobre encargos e direitos da concessionária, prevendo a responsabilização pelos custos de operação em terminais de transportes e estações de transferência, entre outros.</i> • <i>Apenas RIT 3 - O 6º Termo Aditivo, celebrado em 15 de dezembro de 2015, tratou da alteração e complementação da Planilha de Custos do Sistema Metropolitano de Passageiros.</i>

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Concessão de Serviço Público</i>
Partes	<p><i>Poder Concedente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Governo do Estado de Minas Gerais, por intermédio da SEINFRA</i> <p><i>Concessionária:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Companhia de Trens Urbanos de Minas Gerais;</i> <p><i>Interveniente(s) Anuente(s):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Veículo de Desestatização MG Investimentos S.A.</i> • <i>Comporte Participações S.A.</i>
Autoridade Reguladora	<i>Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (SEINFRA)</i>
Objeto	<i>Concessão comum para a prestação dos serviços de gestão, operação e manutenção da rede metroferroviária da Região Metropolitana de Belo Horizonte.</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Belo Horizonte e Contagem</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão Comum</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 7.773.474.940,04 (sete bilhões, setecentos e setenta e três milhões, quatrocentos e setenta e quatro mil, novecentos e quarenta reais e quatro centavos)</i>
Data de assinatura	<i>23/03/2023</i>
Vigência	<i>30 (trinta) anos</i>
Atribuições e obrigações	<p><i>Poder Concedente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>O Poder Concedente deve modificar as características da Rede sempre que houver alterações na demanda de passageiros ou necessidade de revisão da oferta do Serviço de Transporte Metroferroviário, devido a mudanças nos outros modos de transporte do Sistema Metropolitano que afetem a velocidade operacional e o tempo das viagens na Rede, ou por qualquer outra razão verificada.</i> • <i>Ao longo do prazo da concessão, as características de funcionamento e especificações operacionais da Rede Metroferroviária poderão ser ajustadas para melhorar a integração da</i>

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023

Rede com outros modos de transporte do Sistema Metropolitano, bem como para atender necessidades de desenvolvimento urbano, racionalidade operacional e equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

- *O Poder Concedente envidará esforços para promover a integração física, operacional e tarifária da Rede com outros modos de transporte do Sistema Metropolitano, respeitando as competências dos entes municipais responsáveis pela operação dos transportes públicos dos municípios da RMBH, visando uma operação integrada da Rede pela concessionária, sem sobreposição de linhas ou concorrência com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano por Ônibus.*
- *Dentro de dois anos a partir da Data de Assunção, o Poder Concedente deverá realizar a completa integração da Rede Metroferroviária a 90% das linhas do Sistema Estadual de Transporte Metropolitano por Ônibus, cujos trajetos sejam paralelos à Linha 2 da Rede e localizados em um raio de até um quilômetro do traçado planejado para a Linha 2, garantindo a complementariedade entre o Sistema de Ônibus e a Rede.*
- *O Poder Concedente deverá tomar as providências necessárias, que estejam sob sua responsabilidade, para viabilizar o requerimento da concessionária para habilitação da concessão no âmbito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI).*

Concessionária:

- *A concessionária declara ter obtido todas as informações necessárias para cumprir suas obrigações contratuais.*
- *A concessionária reconhece a isenção do BNDES, da União e do Poder Concedente de responsabilidade por quaisquer insubsistências ou pela não confirmação de premissas dos estudos de desestatização, renunciando a direitos de indenização ou reparação por perdas relacionadas a esses estudos, conforme a alocação de riscos prevista na Cláusula 10 do contrato.*
- *A concessionária não será liberada de suas obrigações contratuais, nem terá direito a indenização do Poder Concedente por informações incorretas ou insuficientes obtidas de terceiros, reconhecendo a responsabilidade de verificar a adequação e precisão das informações recebidas.*

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023

- *Os serviços são considerados públicos essenciais, devendo ser prestados sem interrupções indevidas e atendendo a condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade tarifária, conforme a legislação aplicável.*
- *manter o serviço de transporte metroferroviário permanentemente disponível à população, conforme as diretrizes do contrato e normas pertinentes.*
- *A concessionária é responsável por seus empregados e prepostos, e por quaisquer danos causados aos usuários, terceiros e ao Poder Concedente durante a execução dos serviços.*
- *manter, às suas custas, em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, os bens da concessão utilizados na prestação dos serviços.*
- *cumprir integralmente os contratos de cessão de espaços nos terminais, conforme originalmente contratados pela CBTU, e avaliar a manutenção de outros instrumentos jurídicos para evitar descontinuidade dos serviços.*
- *observar a legislação sobre preservação do patrimônio artístico, cultural e histórico na gestão da rede, quando aplicável.*
- *A concessionária deve assegurar:*
 - *Adequada prestação do serviço de transporte metroferroviário, utilizando todos os meios e recursos disponíveis, incluindo investimentos obrigatórios.*
 - *Qualidade constante nos serviços desde a data de assunção, responsabilizando-se por desconformidades com os parâmetros de desempenho.*
 - *Atendimento telefônico e digital, para informações sobre produtos e serviços, incluindo ferramentas de roteirização e consulta de horários de viagem.*
 - *Recebimento e apuração de críticas, sugestões, reclamações e elogios através dos canais de atendimento e ouvidoria.*
 - *Manutenção de uma base de dados atualizada sobre hábitos de consumo dos usuários, acessível ao Poder Concedente e Ente Regulador.*
 - *Realização de pesquisa de satisfação dos usuários, avaliando os principais motivos de contato pelos canais de atendimento.*

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023	
	<ul style="list-style-type: none"> A concessionária deve realizar todas as intervenções de engenharia necessárias para atender aos parâmetros de desempenho e especificações técnicas mínimas estabelecidas no contrato.
Forma de Remuneração da Contratada	<p>A concessionária tem direito à remuneração, composta pela tarifa de remuneração e pelas receitas extraordinárias, podendo ser acrescida de subsídio instituído pelo Poder Concedente, conforme o contrato e regulamentação específica.</p> <p>Tarifa Pública</p> <ul style="list-style-type: none"> As receitas da tarifa pública serão repassadas através de sistemas de bilhetagem eletrônica aceitos pela concessionária, conforme normas do Poder Concedente ou Ente Regulador. Os valores arrecadados diariamente nos terminais metroferroviários pela tarifa pública permanecerão com a concessionária, como pagamento antecipado de parte da sua remuneração. <p>Tarifa de Remuneração</p> <ul style="list-style-type: none"> A tarifa de remuneração, que mantém o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, corresponde a R\$ 3,26 por passageiro transportado, conforme a data-base de março de 2021. <p>Receitas Extraordinárias</p> <ul style="list-style-type: none"> A totalidade das receitas extraordinárias compõe a remuneração da concessionária. A concessionária deve comunicar previamente, por escrito, ao Ente Regulador sobre a exploração de projetos para obtenção de receitas extraordinárias.
Reajuste Tarifário	<p>Reajuste da Tarifa Pública</p> <p>O valor da Tarifa Pública será reajustado anualmente, a partir da data-base de março de 2021, pela aplicação do IPCA ou outro índice que venha a substituí-lo, conforme a fórmula descrita na Subcláusula 11.3.1. O reajuste da Tarifa Pública deverá ser calculado pela concessionária a cada ano contratual, seguindo a fórmula estabelecida, e será comunicado ao Poder Concedente e ao Ente Regulador, que o tornará público em até 30 dias do recebimento das informações. Os reajustes da Tarifa Pública ocorrerão a cada período de 12 meses, contados a partir de março de 2021, de acordo com a fórmula:</p>

Tem-se que $P_t = P_{t-X}(\text{IPCA}_t/\text{IPCA}_{t-1})$

Onde:

P_t corresponde ao valor da **Tarifa Pública** reajustado no ano t ;

P_{t-X} corresponde ao valor da **Tarifa Pública** reajustado no ano $t-X$;

X – ano em que ocorreu o último reajuste da **Tarifa Pública**;

IPCA_t corresponde ao **IPCA** divulgado pelo IBGE no mês anterior ao do reajuste;

IPCA_{t-1} corresponde ao **IPCA** divulgado pelo IBGE no mês anterior ao do reajuste anterior.

Reajuste da Tarifa de Remuneração

O valor da Tarifa de Remuneração será reajustado anualmente, a partir de março de 2021, conforme uma fórmula específica. A concessionária deve calcular o valor reajustado a cada ano contratual e comunicar ao Ente Regulador, que se pronunciará sobre os cálculos de reajuste em até 30 dias, encaminhando-os para homologação pelo Poder Concedente dentro do mesmo prazo.

$$\text{Reajuste} = i_1 * A + i_2 * B$$

Em que:

(i) i_1 = índice acumulado anual do **IPCA**

(ii) A = percentual da mão de obra no Opex = 60%.

(iii) i_2 = índice acumulado anual do **IGPM**.

(iv) $B = 1 - A = 40\%$.

Revisão Ordinária

A revisão ordinária do contrato será realizada a cada cinco anos a partir da Data de Assunção, visando verificar a adequação e pertinência do contrato à sua finalidade e assegurar que a prestação dos serviços aos usuários na rede seja adequada, atual e integrada, pelo menos, ao Sistema

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023	
	<p><i>Estadual de Transporte Metropolitano por Ônibus e aos Sistemas Municipais de Transporte de Belo Horizonte e Contagem. Durante esta revisão, pode haver modificações nos aspectos contratuais e operacionais da concessão, incluindo parâmetros de desempenho e critérios de revisão e reajuste da remuneração, desde que necessárias para adequar o contrato à sua finalidade. No entanto, aspectos relacionados ao desembolso e aos Aportes Públicos não poderão ser modificados pelas partes.</i></p> <p><i>Revisão Extraordinária</i></p> <p><i>Procedimentos de revisão extraordinária têm o objetivo de recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato em virtude de Eventos de Desequilíbrio, devendo seguir o regramento previsto no contrato e na regulamentação específica. Esta revisão pode ser iniciada pelo Poder Concedente, pelo Ente Regulador ou mediante solicitação da Concessionária.</i></p>
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p><i>As Variações Ordinárias de Demanda são aquelas que a concessionária observa em relação à demanda de referência, com níveis iguais ou inferiores a 20%, ou, mesmo que superiores a 20%, ocorrendo por menos de 12 meses consecutivos, considerando os fatores de sazonalidade. Essas variações são riscos integralmente assumidos pela concessionária.</i></p> <p><i>As Variações Extraordinárias de Demanda são identificadas quando a variação em relação à demanda de referência é superior a 20% durante, no mínimo, 12 meses consecutivos, também considerando os fatores de sazonalidade. Essas variações devem resultar na efetiva redução da remuneração da concessionária.</i></p>
Formas de Reequilíbrio	<p><i>Ao final do procedimento de reequilíbrio contratual, caso a recomposição tenha sido considerada cabível, podem incluir, mas não se limitam a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• modificação do prazo do contrato;</i> <i>• ressarcimento à concessionária, pelo Poder Concedente, dos investimentos, custos e despesas adicionais efetivamente incorridos ou do valor equivalente à perda de receita efetivamente ocorrida;</i> <i>• modificação de obrigações contratuais da concessionária, de forma proporcional e preferencialmente relacionada diretamente ao evento que provocou a recomposição;</i>

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>ou instituição, aumento ou redução do valor dos subsídios, caso tenham sido instituídos, inclusive para compensação dos custos e despesas adicionais ou da perda de receita efetivamente ocorrida devido ao Evento de Desequilíbrio.</i>
Garantias	<p><i>A Garantia de Execução do Contrato, a critério da concessionária, poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades: caução, que pode ser em dinheiro ou em títulos da dívida pública federal; fiança bancária, conforme o modelo que integra o Anexo 3-A; ou seguro-garantia, cuja apólice deve observar, no mínimo, o conteúdo especificado no Anexo 3.</i></p>
Hipóteses de extinção	<p><i>A Concessão extinguir-se-á por:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Advento do termo contratual;</i> • <i>Encampação;</i> • <i>Caducidade;</i> • <i>Rescisão;</i> • <i>Anulação; ou</i> • <i>Falência ou extinção da Concessionária</i>
Riscos da Contratada	<p><i>A concessionária é responsável por todos os riscos relacionados à concessão, exceto os expressamente previstos no contrato, incluindo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Obtenção, renovação, manutenção, transferência e regularização de licenças, permissões e autorizações, exceto em casos de atraso na transferência da posse da rede ou por falha das autoridades.</i> • <i>Custos relacionados aos serviços além dos projetados, exceto por alterações de escopo determinadas pelo Poder Concedente.</i> • <i>Atrasos na execução de investimentos obrigatórios e no plano de operação, exceto onde o risco é atribuído ao Poder Concedente.</i> • <i>Tecnologia empregada nos serviços e manutenção dos bens da concessão.</i> • <i>Perecimento, destruição, roubo ou outros danos aos bens da concessão.</i> • <i>Variações ordinárias de demanda.</i> • <i>Manifestações sociais e greves de empregados ou subcontratados.</i> • <i>Variações de custo de capital e mudanças nos tributos.</i> • <i>Modificações na legislação sobre impostos.</i> • <i>Eventos de força maior cobertos por seguros disponíveis no mercado.</i>

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023

	<ul style="list-style-type: none">• <i>Recuperação e gerenciamento do passivo ambiental, exceto passivos não detectáveis por auditoria prévia.</i>• <i>Inflação superior ou inferior ao índice usado para reajuste da tarifa de remuneração.</i>• <i>Responsabilidade por danos ambientais decorrentes da operação.</i>• <i>Prejuízos causados a terceiros por atividades na concessão.</i>• <i>Vícios ocultos nos bens adquiridos ou construídos após a data de assunção.</i>• <i>Desconformidades dos projetos com a regulamentação vigente.</i>• <i>Custos de desapropriações e servidões administrativas.</i>• <i>Falhas na prestação dos serviços atribuídas a subcontratados.</i>• <i>Prejuízos de atividades para obtenção de receitas extraordinárias.</i>• <i>Não habilitação no REIDI devido a ato ou omissão da concessionária.</i>• <i>Custos de licenciamento ambiental e atendimento de condicionantes ambientais.</i>
<p>Riscos do Poder Concedente</p>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Falta de reequilíbrio contratual devido a déficit ou superávit constatado.</i>• <i>Diminuição no número de passageiros por concorrência criada no sistema ou alterações que afetem a demanda.</i>• <i>Falha na implementação da integração física, operacional e tarifária com o Sistema Estadual de Transporte.</i>• <i>Falta de cumprimento das obrigações de reajuste e revisão da tarifa de remuneração.</i>• <i>Variações de demanda que sejam extraordinárias.</i>• <i>Determinações para ampliar ou modificar a rede não atribuíveis à concessionária.</i>• <i>Alterações solicitadas nos projetos para adequação à Estação Barreiro da Linha 2, exceto por não-conformidade.</i>• <i>Alterações que afetam a tarifa de remuneração relacionadas à repartição de receitas de viagens integradas.</i>• <i>Decisões judiciais, arbitrais ou administrativas que impeçam cobrança da tarifa pública, se não causadas pela concessionária.</i>• <i>Falta de cumprimento das obrigações contratuais pelo Poder Concedente ou Ente Regulador.</i>• <i>Eventos que possam ser cobertos por seguros, mas não cobertos pela concessionária.</i>• <i>Mudanças legislativas que afetam a composição econômico-financeira, exceto impostos sobre renda.</i>• <i>Alterações nas isenções e benefícios tarifários após a publicação do edital.</i>

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>na emissão da DUP ou na realização de providências processuais não imputáveis à concessionária.</i> • <i>Vícios ocultos em bens transferidos à concessionária na Data de Assunção.</i> • <i>Custos relacionados a condicionantes ambientais não ligadas a prevenção de incêndio, acessibilidade ou efluentes.</i> • <i>Não liberação de áreas necessárias para Estação Barreiro da Linha 2 até o quarto ano de concessão, sem culpa da concessionária.</i> • <i>Impossibilidade de executar o projeto da Estação Barreiro por impedimentos não atribuíveis à concessionária.</i> • <i>Ocorrência de sinistros que superem o limite de cobertura contratada não imputáveis à concessionária.</i>
Riscos Compartilhados	<i>Não especificado</i>
Transferência / Subcontratação	<i>A concessionária deverá prestar os serviços estabelecidos no contrato, seja diretamente ou por meio de terceiros, sempre por sua conta e risco. Caso opte pela subcontratação, a concessionária permanecerá responsável perante o Poder Concedente e o Ente Regulador por quaisquer problemas ou prejuízos decorrentes de falhas financeiras, falta de competência técnica ou qualquer outro tipo de problema relacionado aos terceiros contratados. Além disso, a concessionária deve garantir o cumprimento adequado do contrato, em conformidade com as Diretrizes para Transporte Coletivo de Passageiros, atingir os Parâmetros de Desempenho e responder por eventuais danos causados a terceiros, incluindo os usuários da rede. Se houver subcontratação da operação da rede, esta deve atender aos critérios de qualificação técnica previstos no edital e ser previamente informada ao Ente Regulador.</i>
Transferência de Controle	<p><i>Qualquer transferência do controle da concessionária ou da concessão exige prévia autorização do Poder Concedente nos termos da lei. A aprovação dessa transferência pelo Poder Concedente está condicionada a três fatores: a capacidade técnica, jurídica, financeira e fiscal das novas controladoras em relação às obrigações da concessionária no momento da transferência; a aceitação, por parte das novas controladoras, de todos os termos e condições do contrato; e a aceitação pelos financiadores da operação de transferência de controle da concessionária ou da concessão. Além disso, a concessionária se compromete a manter inalterado seu objeto social durante todo o prazo da concessão.</i></p> <p><i>Os contratos de financiamento firmados pela concessionária podem conceder aos financiadores o direito de assumir o controle da concessionária caso ocorra inadimplemento, por parte da</i></p>

METRÔ DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 002/2023	
	<i>concessionária, dos contratos de financiamento ou do contrato de concessão, desde que tal inadimplemento inviabilize ou coloque em risco a concessão. Quando uma solicitação para que os financiadores assumam o controle é enviada ao Poder Concedente, um processo administrativo regular será instaurado, ouvindo-se previamente o Ente Regulador antes que o Poder Concedente tome uma decisão. A assunção do controle pelos financiadores será autorizada com o objetivo de promover a reestruturação financeira da concessionária e garantir a continuidade da exploração da concessão. Os financiadores devem comprovar que atendem aos requisitos de regularidade jurídica e fiscal previstos no edital.</i>
Penalidades	<i>Pela inexecução parcial ou total do contrato ou desrespeito às normas aplicáveis à Rede Metroferroviária, o Poder Concedente poderá aplicar as seguintes sanções à concessionária, garantindo o direito à defesa prévia: advertência; multa, variando de 0,01% a 5% do valor do contrato, conforme especificado na Subcláusula 3.1; e caducidade da concessão, conforme previsto no contrato. Na aplicação dessas sanções, será observada a regulamentação do Poder Concedente e do Ente Regulador, que orienta a graduação da gravidade das infrações.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Concessão de Serviço Público</i>
Partes	<i>Poder Concedente:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Prefeitura de Belo Horizonte, por intermédio da SEINFRA <i>Concessionária:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Companhia de Trens Urbanos de Minas Gerais;
Autoridade Reguladora	<i>BHTRANS</i>
Objeto	<i>Operação e manutenção das linhas e itinerários de transporte coletivo, incluindo a instalação e manutenção de garagens e do sistema Sistema Inteligente de Transporte.</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4	
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Belo Horizonte</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão Comum</i>
Valor do contrato	<ul style="list-style-type: none"> • RTS 1 - R\$ 4.330.788.653,28; • RTS 2 - R\$ 4.807.591.621,42; • RTS 3 - R\$ 4.329.280.716,59; • RTS 4 - R\$ 2.842.765.302,45.
Data de assinatura	<i>25/06/2008</i>
Vigência	<i>20 (vinte) anos</i>
Atribuições e obrigações	<p><i>Poder Concedente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cumprir e fazer cumprir as disposições do contrato.</i> • <i>Avaliar e decidir sobre os pedidos de revisão do contrato.</i> • <i>Modificar unilateralmente as disposições do contrato para melhor adequação ao interesse público, mantendo o equilíbrio econômico-financeiro.</i> • <i>Autorizar alterações no estatuto ou contrato social da concessionária ou no instrumento de constituição de consórcio.</i> • <i>Estimular a racionalização, eficiência e melhoria contínua dos serviços.</i> • <i>Incentivar a associação de usuários para defender seus interesses relativos aos serviços e aprimorar a fiscalização.</i> • <i>Intervir na prestação dos serviços, retomá-los e extinguir a concessão, conforme previsto no contrato e na legislação pertinente.</i> • <i>Zelar pela preservação e conservação do meio ambiente na prestação dos serviços e na utilização da infraestrutura associada.</i> • <i>Atuar como interveniente e anuente nos contratos entre o consórcio operacional, o administrador do FGE, e o agente de liquidação.</i> • <i>Ratificar, por meio de decreto, o regulamento dos serviços.</i> • <i>Estabelecer penalidades aplicáveis à concessionária por descumprimento do regulamento dos serviços.</i> • <i>Decidir sobre a criação, fusão ou extinção de linhas, alterações de itinerários, quadros de horários, ou qualquer outro aspecto operacional dos serviços.</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4

- *Aplicar à concessionária a penalidade de declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.*

Concessionária:

- *Cumprir as disposições do edital, contrato e anexos.*
- *Prestar serviços adequados.*
- *Gerir recursos financeiros necessários à prestação dos serviços.*
- *Atualizar projetos e planos necessários à execução dos serviços.*
- *Manter condições de habilitação conforme a Concorrência nº 131/2008.*
- *Disponibilizar recursos humanos necessários à execução dos serviços.*
- *Manter requisitos mínimos para prestação dos serviços, conforme definido nos anexos do edital e proposta técnica.*
- *Disponibilizar bens vinculados à concessão conforme a Concorrência nº 131/2008.*
- *Manter registro e inventário dos bens vinculados à concessão.*
- *Solicitar autorização prévia para alterações de estatuto ou contrato social.*
- *Permitir acesso da BHTRANS à fiscalização dos bens e registros contábeis.*
- *Enviar relatórios à BHTRANS sobre serviços e resultados financeiros.*
- *Manter controles atualizados de passageiros, quilometragem e viagens.*
- *Padronizar demonstrativos contábeis conforme o regulamento dos serviços.*
- *Fornecer relatórios detalhados dos serviços à BHTRANS.*
- *Publicar anualmente demonstrações financeiras.*
- *Responsabilizar-se por impostos e contribuições.*
- *Comprovar regularidade tributária e contribuições previdenciárias.*
- *Garantir segurança do patrimônio público e usuários.*
- *Fornecer informações aos usuários.*
- *Manter central de atendimento ao usuário.*
- *Responder por todos os aspectos legais durante a prestação dos serviços.*
- *Informar ocorrências não rotineiras à BHTRANS.*
- *Elaborar esquemas de emergência.*
- *Divulgar informações ao público sobre alterações operacionais.*
- *Acatar medidas em caso de emergência.*
- *Promover licenciamento ambiental.*
- *Pagar todas as despesas necessárias à prestação dos serviços.*

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4

	<ul style="list-style-type: none">• <i>Custear o SITBus em todos os aspectos.</i>• <i>Garantir acessibilidade da frota.</i>• <i>Contratar seguros exigidos no contrato.</i>• <i>Submeter-se ao índice de desempenho fixado pela BHTRANS.</i>• <i>Observar gratuidades e descontos legais.</i>• <i>Informar atos ilegais às autoridades.</i>• <i>Apoiar iniciativas contra transporte irregular.</i>• <i>Participar de comissões de transporte e trânsito.</i>• <i>Apresentar índices de renovação e gratuidade semestralmente.</i>• <i>Desenvolver e manter o SITBus conforme o edital.</i>• <i>Fornecer infraestrutura necessária à BHTRANS.</i>• <i>Suportar e instalar equipamentos do SITBus.</i>• <i>Fornecer documentos e sistemas para integração.</i>• <i>Manter alto nível de disponibilidade do SITBus.</i>• <i>Operar e desenvolver o SITBus continuamente.</i>• <i>Garantir correta alimentação de energia nos ônibus.</i>• <i>Permitir instalação de rastreadores.</i>• <i>Fornecer cartões e mídias suficientes para a demanda.</i>• <i>Promover reposição de cartões eletrônicos.</i>• <i>Cadastrar compradores de VT e usuários.</i>• <i>Operacionalizar carga e recarga de cartões.</i>• <i>Manter reserva técnica suficiente.</i>• <i>Disponibilizar aplicativos e manuais à BHTRANS.</i>• <i>Fornecer licença de uso de especificações do SAM.</i>• <i>Assegurar troca de dados com a BHTRANS.</i>• <i>Assegurar operação assistida após implementação.</i>• <i>Enviar planos de treinamento e qualidade à BHTRANS.</i>• <i>Prestar contas dos resultados obtidos à BHTRANS.</i>• <i>Divulgar o SITBus conforme planejamento estabelecido.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A concessionária receberá as tarifas pagas pelos passageiros conforme a política tarifária vigente e os seguintes grupos tarifários:</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4	
	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo I – Linhas dos serviços diametrais, serviços radiais, serviços perimetrais, serviços semi-expressos e serviços troncais com tarifa de R\$2,10. • Grupo II – Linhas dos serviços alimentadores e circulares com tarifa de R\$1,50. • Grupo III – Linhas de vilas e favelas com tarifa de R\$0,50. • Grupo IV – Estações do metrô - trem metropolitano com tarifa unitária de R\$1,80 (valor fixado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos). • A tarifa será reajustada anualmente, sempre no dia 29 de dezembro. <p><i>Receitas Alternativas, Complementares e Acessórias</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendimentos financeiros derivados da venda antecipada de direitos de viagem. • Rendimentos financeiros da gestão de recursos custodiados pelo agente de liquidação. • Receitas de convênios e venda de produtos, dados ou serviços explorados através da infraestrutura e plataformas do SITBus. • Receitas da comercialização de espaços publicitários em mídia, eletrônica ou não, em ônibus, lojas, cartões, postos e equipamentos de vendas e demais instalações sob responsabilidade da concessionária. • Receitas da exibição e distribuição de informações em sistemas de áudio e vídeo, celulares, modems, dispositivos de comunicação, totens eletrônicos ou outros mecanismos de transmissão ou recepção. • Receitas de parcerias com financeiras, operadoras de crédito, bancos, agentes financeiros, operadoras de telecomunicações e redes de varejo.
Reajuste Tarifário	<i>A cada quatro anos, contados a partir do início da operação dos serviços, o Poder Concedente realizará um processo de revisão tarifária com o objetivo de repassar ao valor da tarifa os ganhos de produtividade obtidos pela concessionária. Para os efeitos desta cláusula, são considerados ganhos de produtividade, entre outros, a redução de custos na prestação dos serviços decorrente da racionalização da operação e da instalação do SITBus, assim como os ganhos relativos às receitas mencionadas na Cláusula 12 do contrato.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>A Cláusula 19, que trata da revisão do contrato, estabelece que as partes têm direito à revisão em decorrência de determinados fatores. Esses fatores incluem:</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4	
	<ul style="list-style-type: none"> • a modificação unilateral do contrato ou dos requisitos mínimos de prestação dos serviços, como previsto nos Anexos III e VIII do edital, imposta pelo Poder Concedente; • alterações na ordem tributária, exceto impostos sobre a renda ou lucro; • variações extraordinárias, que podem ser imprevisíveis ou previsíveis, mas de proporções imponderáveis no momento da formulação da proposta, nos custos dos serviços; • ações ou omissões ilícitas cometidas pelo Poder Concedente ou seus representantes; e • a redução de custos da concessionária resultante de incentivos de qualquer tipo oferecidos por entes da Federação ou entidades de sua administração indireta, como linhas de crédito especiais, benefícios de convênios ou incentivos fiscais. • Caso fortuito ou força maior.
Formas de Reequilíbrio	<p>A execução da revisão do contrato pode ser implementada pelos seguintes mecanismos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • indenização; • alteração do prazo do Contrato; • revisão geral dos valores das tarifas; • combinação dos mecanismos anteriores.
Garantias	<i>Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-Financeiro</i>
Hipóteses de extinção	<p>A Concessão extinguir-se-á por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • término do prazo de vigência do Contrato; • encampação; • caducidade; • rescisão; • anulação; • falência ou extinção da Concessionária.
Riscos da Contratada	<ul style="list-style-type: none"> • A não obtenção do retorno econômico previsto na proposta comercial devido a fatores diferentes dos mencionados nas subcláusulas 19.1 e 19.2. • A variação da demanda dos usuários pelos serviços em proporções diferentes das previstas nos estudos prévios desenvolvidos pelo Poder Concedente. • A constatação posterior de erros ou omissões em suas propostas ou nos levantamentos que as subsidiaram, incluindo aqueles divulgados pelo Poder Concedente. • A destruição, roubo, furto ou perda de bens vinculados à concessão e de suas receitas.

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>A manutenção da segurança dos usuários.</i> • <i>A ocorrência de dissídio, acordo ou convenção coletiva de trabalho.</i> • <i>A ocorrência de greves de empregados das concessionárias ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados.</i> • <i>A variação das taxas de câmbio.</i> • <i>A incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos serviços.</i> • <i>Os custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros.</i> • <i>Os riscos decorrentes da contratação de financiamentos.</i> • <i>Os riscos decorrentes de eventual incapacidade da indústria nacional em fornecer bens e insumos necessários à prestação dos serviços.</i> • <i>A redução do valor residual dos bens vinculados à concessão.</i> • <i>A redução ou não realização das receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados.</i> • <i>A superveniência do regulamento dos serviços.</i> • <i>Os atrasos decorrentes de problemas na fluidez do trânsito no município.</i> • <i>As ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas na organização operacional e programação dos serviços realizados pela concessionária.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Não especificado</i>
Riscos Compartilhados	<i>Não especificado</i>
Transferência / Subcontratação	<i>A subconcessão dos serviços é permitida, desde que precedida por um processo de concorrência. A concessionária deverá ressarcir o Poder Concedente por quaisquer custos que este tenha incorrido em estudos, levantamentos e outras despesas administrativas relacionadas à licitação da subconcessão dos serviços. O subconcessionário assumirá todos os direitos e obrigações da subconcedente, dentro dos limites da subconcessão.</i>
Transferência de Controle	<i>A transferência do contrato ou do controle societário da concessionária sem a anuência prévia do Poder Concedente resultará na caducidade da concessão. Para obter a anuência mencionada, o pretendente deve atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias para a assunção dos serviços, além de se comprometer a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor. Desde já, fica anuída a eventual transferência do contrato para</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4	
	<i>uma sociedade de propósito específico formada pelas mesmas empresas consorciadas que inicialmente subscreveram o contrato.</i>
Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> • multa, conforme estipulado no edital de licitação, no contrato e no regulamento do serviço de transporte coletivo intermunicipal e metropolitano de Minas Gerais; • advertência escrita; • suspensão temporária de participação em licitações e impedimento de contratar com a administração pública por até dois anos; e • declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a administração pública, que se mantém enquanto persistirem os motivos da penalização.
Aditivos Contratuais	<ul style="list-style-type: none"> • 1º Termo Aditivo (28 de julho de 2008): Alterou a cláusula 17 para incluir subcláusulas que definem o prazo para o pagamento das outorgas. • 2º Termo Aditivo (29 de dezembro de 2008): Modificou várias cláusulas, abordando a definição do Agente de Liquidação, espaços para publicidade institucional, complementação dos seguros e contingências relacionadas a caso fortuito ou força maior. • 3º Termo Aditivo (24 de dezembro de 2010): Complementou as fontes de cálculo da tarifa de remuneração. • 4º Termo Aditivo (26 de dezembro de 2014): Fez alterações em diversas cláusulas, incluindo a ocorrência de dissídio coletivo, ajuste da taxa interna de retorno (TIR) devido a processos de revisão e o estabelecimento do coeficiente médio das Redes de Transporte Suplementar (RTS). • 5º Termo Aditivo (26 de dezembro de 2014): Também alterou várias cláusulas, tratando da exclusividade na prestação do serviço, cumprimento do Regulamento de Serviços e complementação das fontes de cálculo da tarifa de remuneração. • 6º Termo Aditivo (7 de janeiro de 2016): Focou na complementação das fontes de cálculo da tarifa de remuneração. • 7º Termo Aditivo (18 de novembro de 2016): Alterou cláusulas relacionadas ao descumprimento sobre a criação de linhas seletivas e adicionou a possibilidade do Poder Concedente licitar serviços destinados ao turismo. • 8º Termo Aditivo (11 de julho de 2023): Atualizou a forma de remuneração dos serviços de transporte coletivo, ajustando-se às disposições de bilhetagem eletrônica, política de

ÔNIBUS MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE – CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RTS 1, 2, 3 E 4

controle, fiscalização, transparência e remuneração complementar pela produção quilométrica, conforme a Lei Municipal nº 11.458/2023. Também transferiu as atribuições contratuais da BHTrans para a SUMOB.