

# Execução orçamentária PBH - 2º quadrimestre 2019 - Mobilidade Urbana



NossaBH

The logo for NossaBH features the word "Nossa" in a dark blue, cursive font, and "BH" in a yellow, cursive font. A yellow arrow points to the right from the end of the "BH" text.

**Belo Horizonte**  
**Outubro/2019**

## 1. Introdução

Neste relatório, o Movimento Nossa BH (MNBH) segue com sua proposta de sistematização e análise do orçamento público municipal, no caso, com o acompanhamento da prestação de contas da Prefeitura de Belo Horizonte na Área de Resultado Mobilidade Urbana. Essa análise faz parte das ações do Movimento Nossa BH nos seus 10 anos de atividade e foi facilitada com a realização do projeto MobCidades: Mobilidade, Orçamento e Direitos<sup>1</sup>. A cada quatro meses, o Executivo Municipal realiza uma prestação de contas em audiência pública na Câmara Municipal de Belo Horizonte, a fim de demonstrar os valores aplicados nos diversos programas, ações e subações estabelecidas pela legislação orçamentária daquela gestão. Neste documento, analisam-se as contas do 2º quadrimestre de 2019 (janeiro a agosto de 2019).

Assim, com o objetivo de realizar um controle social da gestão dos recursos públicos, o MNBH publica este documento a fim de divulgar às demais pessoas interessadas e coletivos da sociedade civil informações relevantes para o conhecimento e incidência nas políticas públicas de mobilidade urbana. Compreendendo que no orçamento público estão sistematizadas as ações governamentais, suas fontes de recursos e o andamento de sua execução, a apropriação cidadã de tais conhecimentos e dados é importante para a atuação nos processos de tomada de decisão em temas de interesse coletivo e para o controle difuso da administração pública.

O ano de 2019 é o segundo de vigência do Plano Plurianual de Ação Governamental elaborado na atual gestão da prefeitura de Belo Horizonte (Lei nº 11.098/2017 - PPAG - 2018-2021, revisada pela Lei nº 11.146/2018 - PPAG - 2019-2021<sup>2</sup>). No caso em tela, utilizam-se as informações contidas no planejamento plurianual, como forma de abordar os objetivos e recursos previstos para o quadriênio. Para se verificar a execução de curto prazo das metas traçadas pela administração pública, utilizam-se as informações divulgadas na prestação de contas da Prefeitura de Belo Horizonte, em seu Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Para saber mais sobre o projeto MobCidades: <https://www.facebook.com/MobCidades/>.

<sup>2</sup> O PPAG 2018-2021 e suas revisões estão disponíveis em: <https://bit.ly/2MAAFKs>

<sup>3</sup> O Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018 está disponível em: <http://bit.ly/2W1SQOv>

## 2. Quadro Geral

O ano de 2019 é o segundo ano do Plano Plurianual de Ação Governamental de 2018-2021 - revisto pela Lei nº 11.146/2018 - PPAG - 2019-2021, elaborado na gestão do prefeito Alexandre Kalil. Então, já se trata de uma continuidade de ações propostas pela administração pública, que já teriam tido começo no início da execução do PPAG em 2018. O projeto MobCidades atuou, ao longo do 2017 e 2018 com a realização de propostas de emendas populares ao texto do PPAG, na Área de Resultado de Mobilidade Urbana, buscando fazer com que ele se aproxime mais ao planejado no Plano de Mobilidade de Belo Horizonte e às demandas desenvolvidas pela sociedade civil no tema<sup>4</sup>.

Para o ano de 2019, foram **orçados R\$ 12.933.745.226,00** (doze bilhões, novecentos e trinta e três milhões, setecentos e quarenta e cinco mil, duzentos e vinte e dois reais). Destes, no segundo quadrimestre, foram **empenhados R\$ R\$ 8.125.082.354,99** (oito bilhões, cento e vinte e cinco milhões, oitenta e dois mil, trezentos e cinquenta e quatro reais e noventa e nove centavos) e **pagos um total de R\$ R\$ 6.185.597.632,93** (seis bilhões, cento e oitenta e cinco milhões, quinhentos e noventa e sete mil, seiscentos e trinta e dois reais e noventa e três centavos). Assim, o **valor empenhado até agosto de 2019 equivale a 62,82%** e o valor **pago equivale a 47,83%**.

Se comparados com o primeiro quadrimestre do mesmo ano (até abril) houve um aumento no ritmo de pagamentos, uma vez que naquela data o pagamento equivalia a 19,98% do total orçado. No caso do valor empenhado, o ritmo não aumentou, já que em abril o percentual empenhado era de 38,82% sobre o orçado. É possível interpretar, então, que houve o cumprimento do empenhado e não executado no primeiro quadrimestre e um avanço geral nos gastos. Mesmo assim, se o ritmo de pagamentos se manter, o orçamento não será executado em sua totalidade até o final de 2018, uma vez que já se passaram dois terços do ano nessa prestação de contas e menos da metade do orçamento foi pago.

Na tabela abaixo estão sistematizados os valores orçados, empenhados e pagos para cada Área de Resultado no segundo quadrimestre de 2019:

---

<sup>4</sup> Para saber mais sobre o processo de incidência no PPAG 2018-2021 e as avaliações feitas pelo Nossa BH, acesse: <https://bit.ly/2yliTYN>. Sobre o processo de incidência na revisão do PPAG 2019-2021, acesse: <http://bit.ly/2Pdcl54>. E sobre o processo de incidência na revisão do PPAG 2020-2021: <http://bit.ly/2Pdc5TE>.

**Tabela 01:** Valores orçados, empenhados e pagos por Área de Resultado (R\$)

Execução Orçamentária - Áreas de Resultado - 2º Quadrimestre 2019					
Área de Resultado	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/Orçado
Saúde	4.392.113.990,00	3.082.155.307,93	2.277.564.979,75	70,17%	51,86%
Educação	1.975.575.484,00	1.291.531.818,64	1.131.311.433,55	65,37%	57,26%
Proteção Social, Segurança Alimentar e Esportes	431.360.746,00	243.972.040,29	199.277.569,53	56,56%	46,20%
Segurança	196.281.321,00	126.765.632,22	111.000.143,34	64,58%	56,55%
Cultura	109.578.561,00	41.604.099,75	29.286.133,69	37,97%	26,73%
Desenvolvimento Econômico e Turismo	41.405.027,00	27.564.511,95	23.265.422,94	66,57%	56,19%
Mobilidade Urbana	773.811.609,00	336.295.693,89	185.921.580,23	43,46%	24,03%
Sustentabilidade Ambiental	961.112.699,00	553.640.266,29	329.894.770,47	57,60%	34,32%
Habitação, Urbanização, Regulação e Ambiente Urbano	863.800.335,00	375.628.100,18	264.447.650,31	43,49%	30,61%
Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública	834.892.277,00	595.026.845,19	449.869.085,97	71,27%	53,88%
Eixo Administração Geral	2.353.813.177,00	1.450.898.038,66	1.183.758.863,15	61,64%	50,29%
<b>TOTAL</b>	<b>12.933.745.226,00</b>	<b>8.125.082.354,99</b>	<b>6.185.597.632,93</b>	<b>62,82%</b>	<b>47,83%</b>

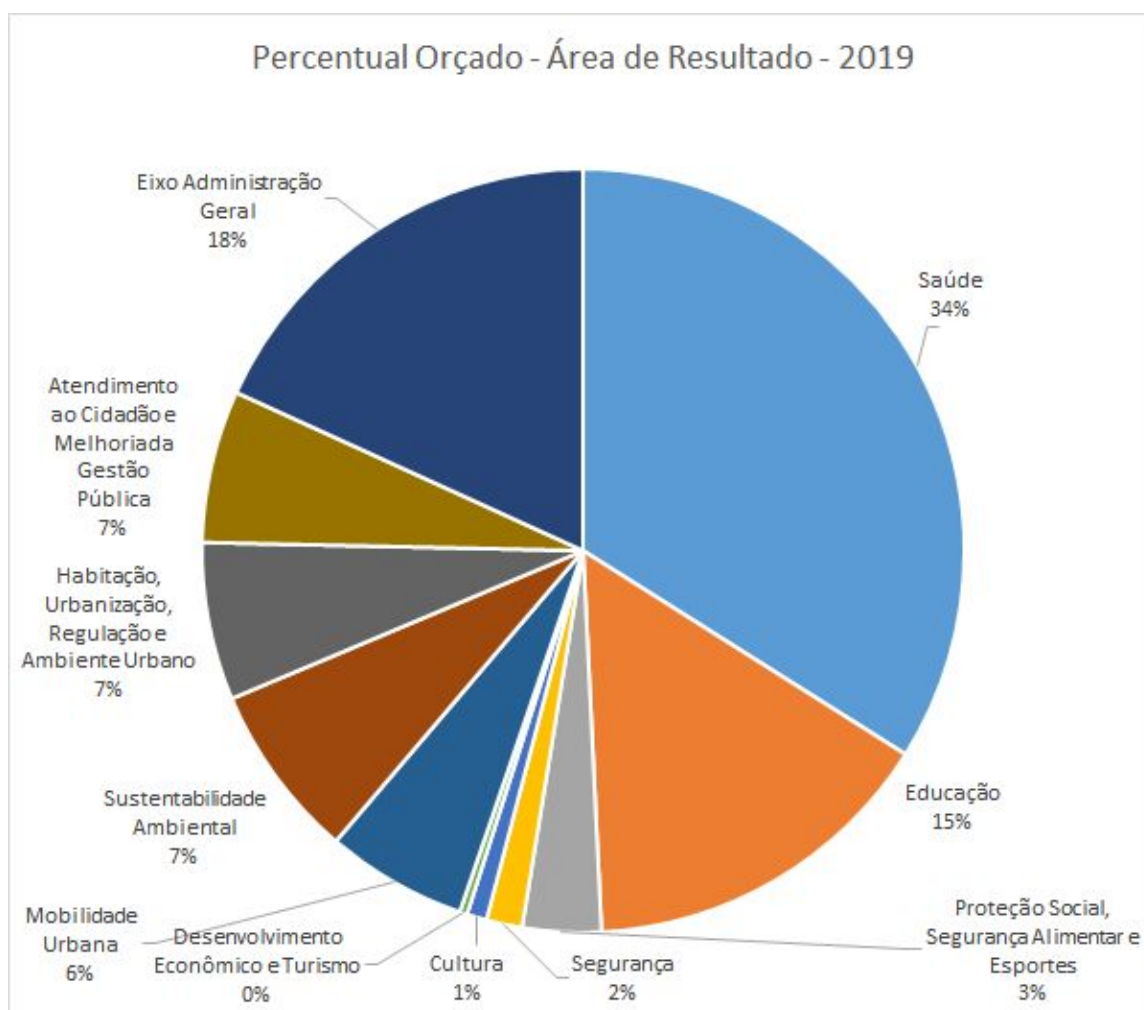
Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019"

Diferente dos anos anteriores, em que a Área de Resultado figurava com o 5º maior orçamento previsto, **em 2019 ela cai para o 7º lugar** das 11 Áreas de Resultado existentes. Seu valor orçado para o ano é de R\$ 773.811.609,00, o que é inferior aos 914.838.905,00 orçados em 2018. A situação se agrava quando se

analisa a porcentagem de valor pago sobre orçado, a Área de Resultado Mobilidade Urbana figura em **último lugar, com 24,03%** de seu valor orçado tendo sido pago até agosto de 2019. A baixa execução orçamentária da mobilidade urbana tem sido recorrente, sendo que ela também figurou em último lugar no 2º quadrimestre de 2018 e em 10º lugar em 2017.

No que diz respeito aos valores orçados para o ano de 2019, é possível visualizar comparativamente, no gráfico a seguir, os valores destinados para cada Área de Resultado. **A Mobilidade Urbana diz respeito a 5,98% do total do orçamento municipal**, esse valor corresponde a uma redução em relação aos anos anteriores, uma vez que a área de resultado correspondia a 7,44% do total em 2018 e a 6,22% do total orçado em 2017.

**Gráfico 01:** Percentual Orçado por Área de Resultado (ano 2019)



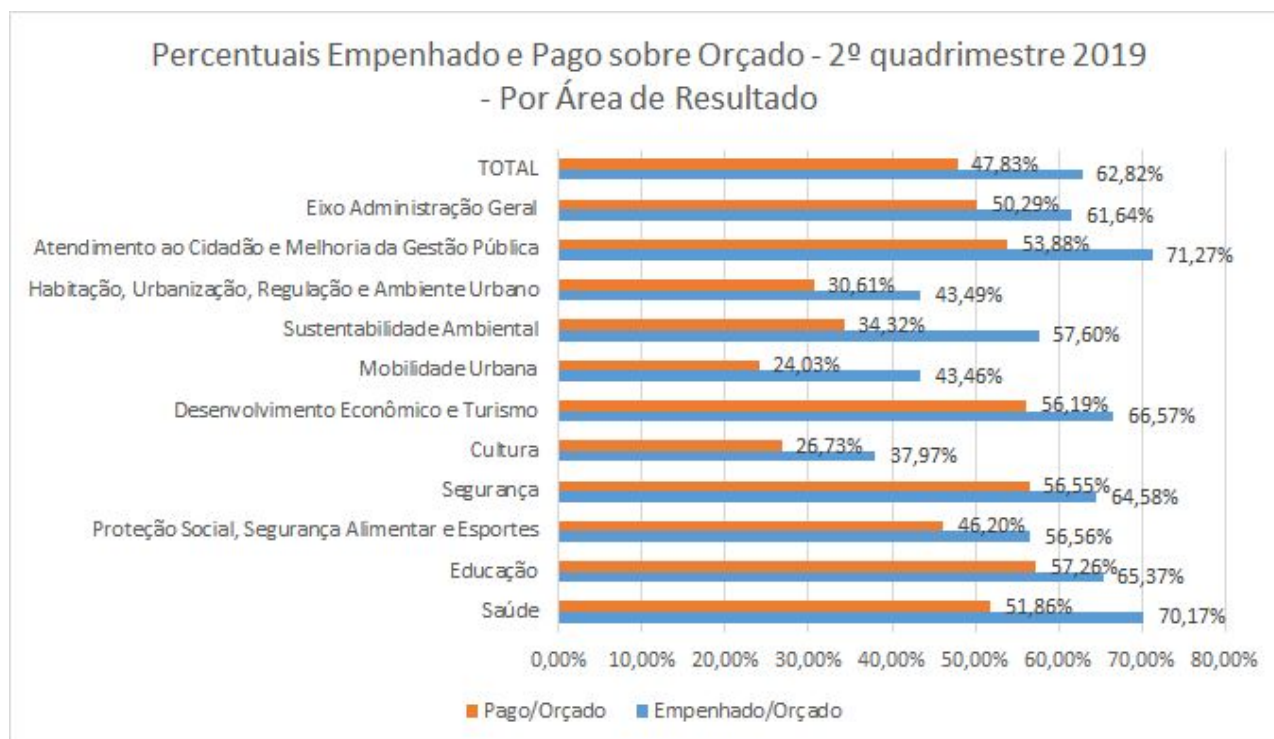
Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019”

No que diz respeito às médias dos valores empenhados e pagos por Área de Resultado, tem-se que a média empenhada é de 58,06% e a média paga é de 44,36%. Assim, **a Mobilidade Urbana figura abaixo da média** em ambos aspectos, com valores, respectivamente, de 43,46% e 24,03%.

Nos relatórios anteriores, foi pontuada a necessidade de maior eficiência na realização do planejamento municipal em mobilidade urbana. Tal diagnóstico continua pertinente para o 2º quadrimestre de 2019, uma vez que a mobilidade urbana teve execução muito inferior a um ritmo que levaria ao pagamento completo de suas ações previstas até o final do ano.

No gráfico abaixo é possível comparar os percentuais empenhados e pagos de cada Área de Resultado, verificando-se que os **maiores percentuais pagos** correspondem a: Educação; Segurança; Desenvolvimento Econômico e Turismo; Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública; Saúde; Eixo Administração Geral. Áreas de Resultado, estas, com mais de 50% pago até agosto de 2019. Essas são as mesmas áreas de resultado que tiveram maiores percentuais pagos no 2º quadrimestre de 2018.

**Gráfico 02:** Percentual de valor empenhado e pago sobre orçado por Área de Resultado



Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019”

Assim, coloca-se, de forma sumária, as seguintes características para o 1º quadrimestre de 2019 a Mobilidade Urbana teve execução inferior à média; ela figura em 7º lugar na ordem de destinação orçamentária, representando uma queda em relação aos anos anteriores; e sua execução em termos de valores efetivamente pagos é a pior em relação às demais áreas de resultado.

Deve-se pontuar, que as dificuldades na efetivação do planejamento da mobilidade urbana é prejudicial para a cidade de Belo Horizonte. Nos últimos quinze anos, a cidade vem sofrendo com o aumento do uso de automóveis individuais, perda de passageiros no transporte coletivo e sendo impactada por isso no que diz respeito à emissão de gases de efeito estufa, poluentes locais e circulação calma<sup>5</sup>.

A avaliação do orçamento público e de sua execução, portanto, deve considerar não apenas a eficiência da realização dos itens planejados, mas também, o teor daquilo que foi proposto e quais foram as prioridades a partir daquilo que realmente foi realizado. Entende-se que a cidade necessita, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de ações voltadas para a priorização do transporte coletivo e dos meios ativos e sustentáveis de transporte, elementos que podem significar, inclusive, o desincentivo ao uso dos modos individuais motorizados (tipicamente, carros e motos). É nesse sentido que se passará à análise dos programas, itens e subitens da Área de Resultado Mobilidade Urbana.

### **3. Área de Resultado Mobilidade Urbana: execução dos Programas**

Para o ano de 2019, a Área de Resultado Mobilidade Urbana tem cinco Programas, quais sejam:

- Gestão da Mobilidade Urbana
- Gestão do Sistema Viário Municipal
- Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica
- BH Segura, Inclusiva e Cidadã
- Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos

---

<sup>5</sup> Para saber mais sobre o quadro da mobilidade urbana em Belo Horizonte, acesse o Levantamento Situacional de 2017 elaborado pelo Movimento Nossa BH, disponível em: <https://bit.ly/2CaV1YJ>

Comparado com o PPAG 2014-2017, foram mantidos os programas de gestão - da Mobilidade Urbana e do Sistema Viário Municipal, sendo que a expansão do metrô, que antes era um programa em separado, agora está incluída no segundo. Também estão inseridos nesse programa as obras que antes estavam no programa denominado Implantação do Corta Caminho. Por fim, três temas relativos à mobilidade urbana permaneceram no planejamento de médio prazo, mas com nomes diferentes: o transporte coletivo, a modernização da gestão da mobilidade e a segurança, inclusão e sustentabilidade. Em linhas gerais, **percebe-se uma aproximação entre o PPAG 2014-2017 e o PPAG 2018-2021**, sem mudanças profundas.

Segue a tabela com informações a respeito dos valores orçados, empenhados e pagos até o 2º quadrimestre de 2019, de cada Programa da Área de Resultado Mobilidade Urbana:

**Tabela 02:** Valores orçados, empenhados e pagos por Programa da Área de Resultado Mobilidade Urbana (R\$) - jan/ago 2019

Execução Orçamentária - Área de Resultado Mobilidade Urbana - 2º quadrimestre 2019					
Programa	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/ Orçado
BH Inclusiva, Segura e Cidadã	18.225.480,00	2.458.440,34	1.292.256,61	13,49%	7,09%
Gestão da Mobilidade Urbana	262.771.714,00	172.421.136,22	133.095.920,02	65,62%	50,65%
Gestão do Sistema Viário Municipal	462.969.461,00	144.802.802,08	41.899.763,25	31,28%	9,05%
Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica	28.699.954,00	16.523.315,25	9.633.640,35	57,57%	33,57%
Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos	1.145.000,00	90.000,00	0,00	7,86%	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>773.811.609,00</b>	<b>336.295.693,89</b>	<b>185.921.580,23</b>	<b>43,46%</b>	<b>24,03%</b>

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019"

O Programa com **maior valor orçado** foi o Gestão do Sistema Viário Municipal, seguido da Gestão da Mobilidade Urbana; Mobilidade: Atendimento, Operação,



Fiscalização e Modernização Tecnológica, BH Inclusiva, Segura e Cidadã e, finalmente, da Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos.

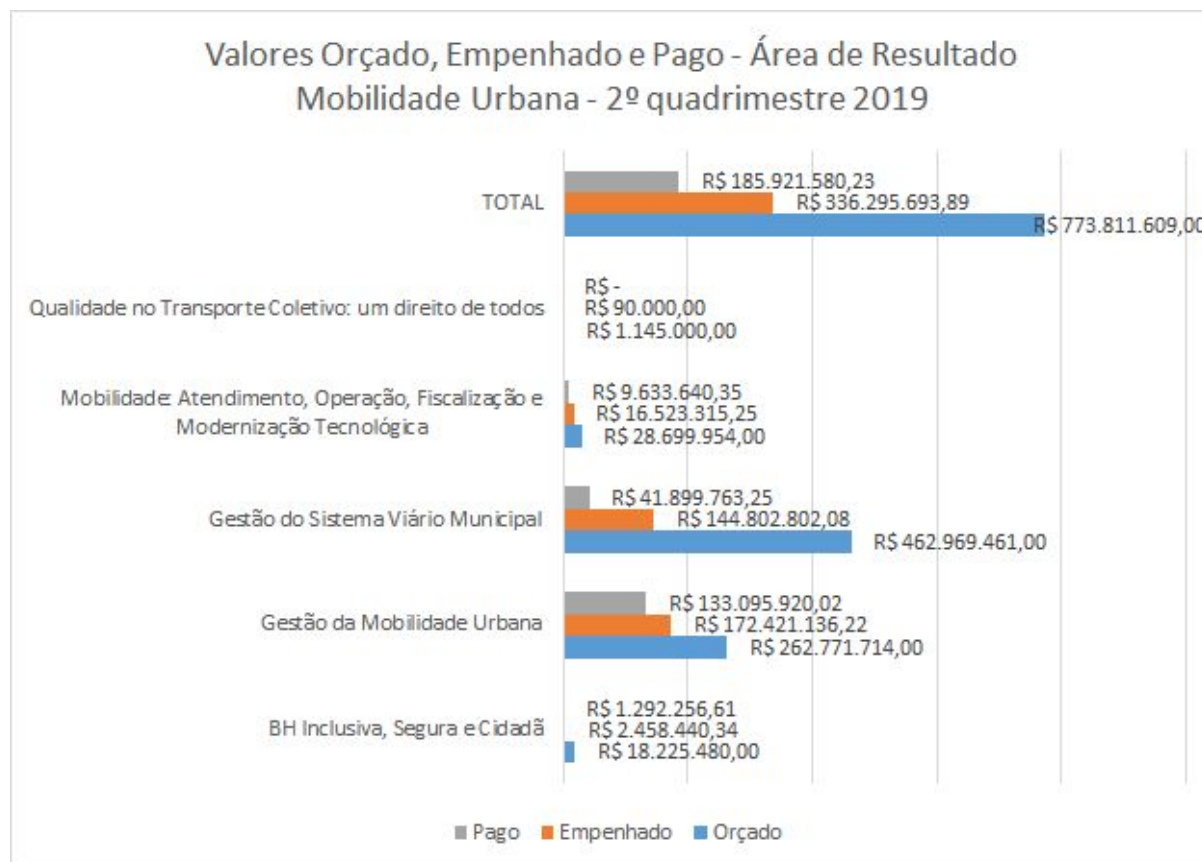
A partir da tabela acima e dos gráficos abaixo, situa-se com **maior valor pago** o programa Gestão da Mobilidade Urbana, com 50,65% (R\$ R\$ 133.095.920,02). Em termos tanto nominais quanto percentuais, este programa teve uma execução muito superior aos demais. O programa que figura em **segundo lugar em termos nominais**, a Gestão do Sistema Viário Municipal, teve R\$ 41.899.763,25 pagos. E o **segundo mais executado percentualmente**, Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica, obteve 33,57% de seu valor pago. O programa BH Inclusiva, Segura e Cidadã teve um pequeno valor pago até o momento, R\$ 1.292.256,61, o que representa apenas 7,09% do valor orçado. E o programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos **não teve qualquer execução** até agosto de 2019.

Assim, apesar do valor orçado ter sido superior na Gestão do Sistema Viário Municipal, foi a Gestão da Mobilidade Urbana que obteve maior execução. Esses dois programas dedicados à gestão também foram os mais executados no ano de 2017 e 2018.

Quando se observam os **valores empenhados**, é possível perceber que há um grande montante empenhado nos programas Gestão da Mobilidade Urbana (R\$172.421.136,22) e Gestão do Sistema Viário Municipal (R\$ 144.802.802,08). Também há um percentual empenhado empenhado no programa Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica (57,57%), o que pode significar uma melhoria dos resultados no último quadrimestre do ano, ainda que não uma execução ou alta do planejado. Nos demais programas, relacionados à mobilidade ativa e coletiva, o valor e o percentual empenhados são baixos.

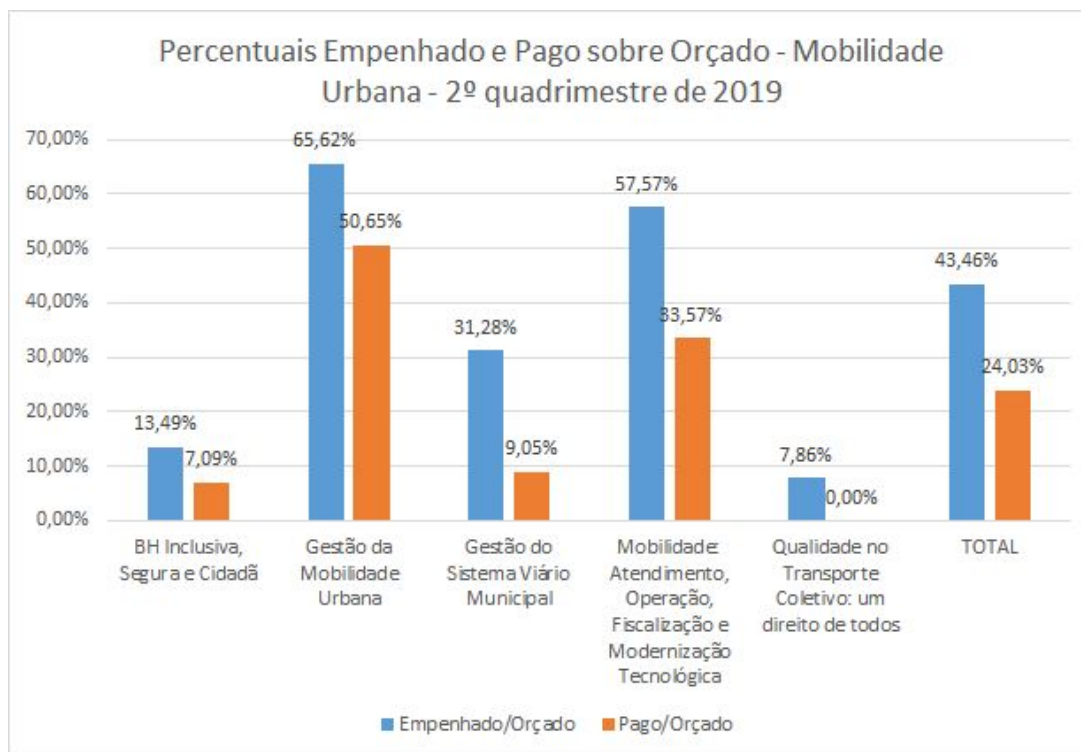
Abaixo, seguem dois gráficos, que sistematizam a execução orçamentária até o segundo quadrimestre de 2019, tanto em termos nominais quanto percentuais.

**Gráfico 03:** Valores orçados, empenhados e pagos por Programa da Área de Resultado Mobilidade Urbana (R\$) - jan/ago 2019



Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019"

**Gráfico 04:** Percentual de valores pagos e empenhados em relação aos orçados por Programa da Área de Resultado Cidade com Mobilidade - jan/ago 2019



Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019”

A partir dos dados sistematizados, conclui-se que **os programas de gestão têm maior peso na execução deste 2º quadrimestre**, em especial o programa de titularidade da BHTrans, Gestão da Mobilidade Urbana. Mesmo que neste programa existam alguns itens e subitens elaborados pelo Nossa BH e integrantes do projeto MobCidades, já é possível adiantar aqui que não são eles os executados no programa, como será melhor destrinchado a seguir. Até aqui, é importante chamar a atenção para a execução baixa ou ausente nos programas especializados nos temas do transporte ativo (a pé e por bicicletas) e do transporte coletivo, quais sejam o BH Inclusiva, Segura e Cidadã e o Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos.

#### 4. Execução conforme Programa, Ação e Subação

##### 4.1. Programa: Gestão da Mobilidade Urbana

O Programa Gestão da Mobilidade Urbana possui as seguintes determinações - contidas no PPAG:

**Objetivo:** Racionalizar e organizar o uso dos diferentes modos de transporte infraestrutura (coletivo, individual, não-motorizado, calçadas, estacionamentos, vias), garantindo e facilitando aos cidadãos, o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais da cidade.

**Público alvo:** População de Belo Horizonte e motoristas que circulam na cidade.

**Indicadores:** Índice de desempenho operacional - IDO || 2018: 77,00 | 2019: 78,00 | 2020: 79,00 | 2021: 80,00 ||

**Unidade Gestora:** BHTrans

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em “Relatório Analítico de Programas por Área de Resultado e Eixo” - anexo ao PPAG 2019-2021

O Programa Gestão da Mobilidade Urbana é gerido pela BHTRANS e diz respeito às ações de gestão e gerenciamento próprias da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte. É nela que se encontram as folhas de pagamento de seus funcionários e outras ações de operação do sistema de transporte e trânsito da cidade, voltadas para a racionalização e organização dos diferentes modos de transporte da cidade. Este é o segundo maior programa da AR Mobilidade Urbana, chamando a atenção, então, para a pouca discriminação das subações da ação Gestão da Política de Transporte Urbano.

Como mencionado anteriormente, este programa teve a maior execução orçamentária até o momento, tendo 50,65% do seu valor orçado sido pago, o que equivale a R\$ R\$ 133.095.920,02. Na tabela abaixo, estão distribuídos os valores empenhados e pagos conforme os itens e subitens<sup>6</sup> do programa em análise.

<sup>6</sup> Diferente do PPAG 2018-2021 e dos relatórios de prestação de contas anteriores, a nomenclatura “ação e subação” parece ter sido modificada para “item e subitem”.

**Tabela 03:** Execução orçamentária por item e subitem do Programa Gestão da Mobilidade Urbana - jan/ago 2019

Programa Gestão da Mobilidade Urbana - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2019						
Projeto/atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado/Orçado	Pago/Orçado
Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal	Gerenciamento do Trânsito Municipal e Transporte Urbano	57.115.219,00	30.858.962,26	21.881.744,66	54,03%	38,31%
	Implantação de anunciador sonoro de paradas no transporte coletivo	900.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Implantação de sinais de pedestre com sonorização, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida	500.400,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Manutenção das Estações do BRT/Move	21.070.000,00	13.298.853,53	9.652.234,64	63,12%	45,81%
Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	40.345.870,00	21.673.802,35	15.233.546,81	53,72%	37,76%
	Operação, Manutenção e Administração	142.840.225,00	106.589.518,08	86.328.393,91	74,62%	60,44%
<b>TOTAL PROGRAMA</b>		<b>262.771.714,00</b>	<b>172.421.136,22</b>	<b>133.095.920,02</b>	<b>65,62%</b>	<b>50,65%</b>

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019"

Como se vê, o subitem de maior execução foi *Operação, Manutenção e Administração*, referente à ação Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito (R\$ 86.328.393,91 ou 60,44% do seu valor orçado). Esse subitem também foi o mais executado no ano de 2017 e no 2º quadrimestre de 2018 dentro deste programa. Em termos absolutos, o subitem *Gerenciamento do Trânsito Municipal e Transporte Urbano* teve o segundo valor mais alto de pagamento, R\$ 21.881.744,66, o que corresponde a 38,31% do seu valor orçado. Em termos relativos, o *Manutenção das Estações do BRT/Move* foi o segundo percentual mais elevado de pagamento (45,81%), mas em termos absolutos os R\$ 9.652.234,64 pagos ficam em quarto lugar de execução. Alternando posições com este, está o subitem *Gestão da Política*

de Transporte Urbano e Trânsito, com R\$ 15.233.546,81, o que equivale a 37,76% do seu valor orçado.

Por mais que o subitem *Operação, Manutenção e Administração* tenha o peso mais significativo no Programa, percebe-se que os demais subitens executados dizem respeito a formas de gerenciamento e gestão e a própria manutenção do sistema já existente. Mesmo com as variações pontuadas, a execução desses itens e subitens têm uma margem percentual de pagamento próxima, todas girando entre 37-45% do orçado. Porém, os dois subitens que buscam trazer novidades e avanços para a política de mobilidade urbana na cidade, quais sejam o *Auxílio para deslocamento das pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida nas estações de integração MOVE* e o *Implantação de sinais de pedestre com sonorização, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida* **são os únicos no programa que não obtiveram qualquer valor empenhado ou pago.**

Aqui deve-se frisar que o subitem *Implantação de sinais de pedestre, com sonorização, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida* foi inserida na revisão do PPAG de 2017 devido à mobilização de pessoas com deficiência visual, do Movimento Unificado de Deficientes Visuais (Mudevi) e o Instituto São Rafael, para a melhor acessibilidade e locomoção autônoma e segura das pessoas com deficiência visual. Alguns semáforos sonoros foram instalados na região central da cidade no início deste ano em caráter de teste<sup>7</sup>. Desde então, ocorre uma preocupante descontinuidade entre o teste e a efetivação da política pública e, mesmo tendo reaparecido o subitem para o PPAG 2018-2021, ele ainda não começou a ser executado.

Entende-se que essa política de acessibilidade visual já está nas mãos da BHTrans há tempo suficiente para ter sido implantada, tendo em vista a urgência da viabilização de uma mobilidade mais segura e eficaz para pessoas com deficiência.

Por sua vez, o subitem *Auxílio para deslocamento das pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida nas estações de integração MOVE* é uma das emendas aprovadas pelo **MobCidades** para o PPAG vigente, vindo do diagnóstico e mobilização em torno da necessidade de tornar as estações do sistema MOVE mais acessíveis. A ausência de execução dessas emendas leva ao questionamento quanto à priorização da Prefeitura de Belo Horizonte em realizar um projeto inclusivo de mobilidade urbana.

---

<sup>7</sup> Sobre a implantação dos sinais sonoros:

<https://prefeitura.pbh.gov.br/index.php/noticias/bhtrans-implanta-tecnologia-de-avisos-sonoros-em-semaforos>

No PPAG anterior, este programa não continha indicadores, o que era um dificultador para a apreensão de seus resultados. Agora, no PPAG vigente (2018-2021), o indicador definido pela unidade gestora parece pouco adequado ao caráter e objetivo do programa em análise: este é um programa abrangente e trata de diversos modos de transporte e o Índice de Desempenho Operacional (IDO) diz respeito ao transporte coletivo apenas. Segundo o Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte (ObsMob), o IDO agrega outros indicadores do transporte coletivo, dentre eles: Índice de Cumprimento da Programação das Viagens; Índice de Conforto de Viagens; Índice de Pontualidade de Viagens.

**Tabela 04:** Índice de Desempenho Operacional - 2012 a 2018

<b>Índice de Desempenho Operacional</b>	
Ano	Apurado
2012	76,8
2013	72,1
2014	65,5
2015	65,5
2016	72,63
2017	76,93
2018	78,80

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Indicadores do Observatório da Mobilidade - Balanço 2019 (ano base 2018)"<sup>8</sup>

Verifica-se, então que o IDO passou por uma queda entre os anos de 2012 e 2015, saindo de 76,8 para 65,5 e, apenas em 2016, subiu para 72,63. Em 2018, ele supera a meta colocada no PPAG, que seria de 77,0, e chega a 78,80.

<sup>8</sup> Os Indicadores do Observatório da Mobilidade - Balanço 2019 (ano base 2018) estão disponíveis em: <http://bit.ly/2N9HQKZ>

#### 4.2. Programa: Gestão do Sistema Viário Municipal

O Programa Gestão do Sistema Viário Municipal possui as seguintes determinações - contidas no PPAG:

**Objetivo:** 1 - Melhorar a malha viária nas diversas áreas, suprimindo as carências apresentadas pelo sistema vigente; 2 - Criar ligações perimetrais e transversais; 3 - Melhorar a acessibilidade; 4 - Integrar o trem metropolitano à malha viária; 5 - Execução dos planos de integração da malha viária, especialmente o Plano Diretor.

**Público alvo:** Todos os municípios de Belo Horizonte.

**Indicadores:** Não há.

**Unidade Gestora:** Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Relatório Analítico de Programas por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2019-2021

O Programa Gestão do Sistema Viário Municipal é o único da Área de Resultado Mobilidade Urbana cuja Unidade Gestora é a Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura, estando inseridas nele as ações de intervenção a partir de obras viárias de grande porte.

Este é o programa com maior previsão orçamentária na Área de Resultado Mobilidade Urbana. Sua execução, contudo, é baixa, chegando apenas a 9,05% do seu valor orçado tendo sido pago. Veja os valores executados na tabela abaixo.



**Tabela 05:** Execução orçamentária por item e subitem do Programa Gestão do Sistema Viário Municipal (R\$)

Programa: Gestão do Sistema Viário Municipal - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2019						
Projeto/atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado/Orçado	Pago/Orçado
Expansão do Metrô	Expansão do Metrô - Obra	200.230.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	Elaboração de Projetos	14.093.657,00	2.231.200,00	386.250,08	15,83%	2,74%
	Serviço de Implantação, Pavimentação, Requalificação e Manutenção de Vias Públicas	87.055.620,00	106.347.294,70	25.721.612,85	122,16%	29,55%
Obras Estruturantes do Sistema Viário	Construção de Unidades Habitacionais - Anel Rodoviário	1.318.067,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Ações Sociais	1.629.873,00	632.000,00	0,00	38,78%	0,00%
	Obras Diversas do Sistema Viário	62.147.589,00	5.900.221,49	346.241,39	9,49%	0,56%
	Obras do Complexo da Lagoinha	63.157.578,00	6.479.409,00	701.325,87	10,26%	1,11%
	Revitalização do Anel Rodoviário - Intervenções em Assentamentos Precários	2.507.007,00	153.550,00	117.750,00	6,12%	4,70%
	Revitalização do Anel Rodoviário - Reassentamentos	7.891.897,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Via 710	19.138.173,00	20.451.770,84	12.596.189,74	106,86%	65,82%
	Via 710 - Reassentamento/Indenizações	3.800.000,00	2.607.356,05	2.030.393,32	68,61%	53,43%

<b>TOTAL PROGRAMA</b>	<b>462.969.461,00</b>	<b>144.802.802,08</b>	<b>41.899.763,25</b>	<b>31,28%</b>	<b>9,05%</b>
-----------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------	---------------	--------------

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019"

O projeto/atividade *Implantação e Reconstrução de Vias Públicas* é dividido em dois subitens e é o que tem maior execução orçamentária. É o *Serviço de Implantação, Pavimentação, Requalificação e Manutenção de Vias Públicas* que dá maior peso a esse projeto/atividade, com R\$25.721.612,85 pagos, equivalente a 29,55% do seu valor orçado. Chama a atenção o valor que já está **empenhado** neste subitem, chegando, já no 2º quadrimestre de 2019, a **122,16%** - o que também ocorreu no 2º quadrimestre de 2018, quando já tinham 121,85% empenhados para o subitem. Isso mostra que os valores planejados para o subitem estão subestimados e, ao longo do ano, exigem uma realocação de recursos, que são retirados de outros lugares do orçamento público, informação que não fica clara nos documentos de prestação de contas da prefeitura.

No mesmo projeto/atividade, a *Elaboração de Projetos* tem um peso nominal menor no valor orçado e teve R\$386.250,08 pagos (2,74% do seu orçamento). O grande peso das obras em vias públicas no orçamento leva à necessidade de maior discriminação dos seus componentes, uma vez que devem trazer uma gama diversa de intervenções na cidade, que não são apreendidas nos objetivos do programa.

Algumas obras do Programa Corta Caminho, do PPAG 2014-2017, foram inseridas neste Programa, quais sejam a construção da Via 710 e do Boulevard III. Por sua vez, as obras de ampliação do Complexo Lagoinha foram inseridas no Plano de Metas do Governo Kalil, sendo, então, uma das prioridades do governo municipal. Esses subitens, que vêm desde o governo anterior, são dotados de uma característica rodoviarista, que tem como visão de solução do transporte na cidade a maior fluidez para carros, levando à ampliação de avenidas e construção de viadutos. A execução dessas obras está em ritmo lento, mas sempre são levantadas pelos gestores como ações em andamento e priorizadas na prefeitura.

O subitem *Obras do Complexo da Lagoinha* teve R\$ 701.325,87 pagos, o que equivale a 1,11% do seu orçamento. O valor empenhado é significativamente maior, 10,26% ou R\$ 6.479.409,00.

Por sua vez, a *Via 710* tem montantes expressivos pagos e empenhados, respectivamente R\$ 12.596.189,74 e R\$ 20.451.770,84. Vê-se, aqui, mais uma situação na qual o **montante empenhado é superior ao orçado**, representando 106,86% do total orçado para o subitem. Os reassentamentos e indenizações

dessa obra também estão sendo executados, tendo 53,43% do seu valor orçado já sido pago.

Os subitens que envolvem reassentamentos e indenizações mostra que as obras previstas no Programa em análise tem impactos sociais fortes, por exemplo com a retirada de moradias das pessoas. Alguns podem ter como proposta a necessidade de adequação de assentamentos precários e outras a remoção de pessoas para a expansão rodoviária. São subitens, então, com forte risco, que coloca em questão o balanceamento entre desenvolvimento e sustentabilidade e a própria adequabilidade das propostas de ações sociais

O projeto/atividade *Expansão do Metrô*, antes titular de um programa próprio, é uma situação crítica para o município. Atualmente, o metrô possui uma única linha com 28,2km de extensão (CBTU, p.83) e vinha por um processo de aumento na sua demanda (p.69), com o número de 221,5 mil passageiros transportados por dia (p.74). Porém, durante o ano de 2019, o metrô tem passado por uma série de aumentos tarifários, que fará com que seu valor saia de R\$ 1,80 a R\$ 4,25 até março de 2020<sup>9</sup>. Isso representa um grande dano à população de Belo Horizonte e Região Metropolitana e acarretará em uma perda de demanda neste meio de transporte, pois ele se tornará muito mais caro do que era.

Ainda, a demanda pelo aumento de sua extensão é antiga e esteve presente no PPAG 2014-2017 com a extensão da linha existente em 2km até o Novo Eldorado, a criação da Linha 2 (Barreiro - Nova Suíça) e a criação da Linha 3 (Savassi - Lagoinha). Contudo, tais propostas nunca foram viabilizadas financeiramente e, segundo fala pública do atual Secretário de Obras e Infraestruturas Josué Valadão, ele quer “viver para ver” o metrô ser ampliado em Belo Horizonte. Tal situação é alarmante, uma vez que o metrô é um modo de transporte de alta eficácia no transporte coletivo e poderia significar uma migração de pessoas do transporte individual para o coletivo. Pontua-se, também, a irresponsabilidade de se prever uma ação no orçamento público que não se espera cumprir e a necessidade de um valor maior para a viabilização da ampliação das linhas, sendo necessárias, também, a participação dos governos estadual e federal.

A ausência de indicadores neste programa é um dificultador do acompanhamento cidadão do planejamento público, o que se agrava por se tratar do programa com a maior previsão orçamentária nos quatro anos. A ausência de indicadores relativos às ações sociais também mostra uma indefinição a respeito do teor previsto para elas.

---

<sup>9</sup> Ver, por exemplo: <https://glo.bo/32Jq5bG>

#### **4.3. Programa: Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica**

O Programa Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica possui as seguintes determinações - contidas no PPAG:

**Objetivo:** Aprimorar o atendimento, a operação, a fiscalização e as informações da mobilidade com a participação da sociedade, tornando-as mais efetivas e transparentes e buscando acompanhar e incorporar novas metodologias e tecnologias às suas atividades.

**Público alvo:** População que reside e circula em Belo Horizonte.

**Indicadores:** Não há.

**Unidade Gestora:** BHTrans

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Relatório Analítico de Programas por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2019-2021

Neste programa, busca-se a implantação de melhorias no que diz respeito à operação de serviços e de tecnologias da informação. É um programa de baixo valor orçamentário, correspondendo a 3,71% do total orçado na AR Mobilidade Urbana. Segue a planilha com a execução dos itens e subitens do programa.

**Tabela 06:** Execução orçamentária por item e subitem do Programa Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica (R\$)

<b>Programa: Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2019</b>						
<b>Projeto/atividade</b>	<b>Subitem projeto/atividade</b>	<b>Orçado</b>	<b>Empenhado</b>	<b>Pago</b>	<b>Empenhado/Orçado</b>	<b>Pago/Orçado</b>
Melhoria da Mobilidade	Ampliação do Plano Anual de Operação de Trânsito para o Projeto "BH é da Gente"	699.502,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Campanhas contra assédio no ônibus	250.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Implantação de Plano a partir dos Resultados da Auditoria Fiscal e Contábil do Transporte Público	1.000.000,00	179.444,00	0,00	17,94%	0,00%
	Implantação de Plano de Operação de Trânsito nos Grandes Eventos	500.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Implantação do Novo Portal da BHTrans, integrado ao Portal da PBH - Migração de Serviços	300.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Implantação do Plano de Fiscalização da Mobilidade	22.031.376,00	14.472.564,25	8.370.089,33	65,69%	37,99%
	Modernização do Estacionamento Rotativo - Manutenção do Sistema Eletrônico	3.869.076,00	1.871.307,00	1.263.551,02	48,37%	32,66%
	Realização da Semana da Mobilidade	50.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
<b>TOTAL PROGRAMA</b>		<b>28.699.954,00</b>	<b>16.523.315,25</b>	<b>9.633.640,35</b>	<b>57,57%</b>	<b>33,57%</b>

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019"

Percebe-se que apenas dois subitens tiveram execução orçamentária neste programa até agosto de 2019. Os maiores valor e percentual pagos correspondem

ao subitem *Implantação do Plano de Fiscalização da Mobilidade*, tendo sido pagos R\$ 8.370.089,33. Esse valor equivale a 37,99% do orçamento no subitem e a 29,16% do orçamento em todo o programa. Esse subitem, então, é o principal do programa em termos numéricos e traz uma lógica de investimento na ampliação da fiscalização, que promove uma ampliação na arrecadação da BHTrans. Pensando a médio prazo, o aumento da fiscalização pode significar a melhoria de índices de acidentes no trânsito e a maior arrecadação pode significar maior viabilidade de implantação de projetos. Resta saber se os novos valores arrecadados serão usados para políticas de mobilidade ativa, coletiva, inclusiva e sustentável.

O segundo subitem que já tem valores pagos até o 2º quadrimestre de 2019 é a *Modernização do Estacionamento Rotativo - Sistema Eletrônico*, o qual já pagou um montante de R\$ 1.263.551,02. Isso equivale a 32,66% do valor orçado. A busca com este subitem é a diminuição de fraudes e evasão do sistema, com a adoção de aplicativos para o uso de estacionamento rotativo. Ainda é difícil saber as consequências de um novo sistema de estacionamento rotativo na cidade, se aumentará o número de carros ou se funcionará como um método mais restritivo dele. De todo modo, pode ser que haja uma maior arrecadação da BHTrans com esse novo sistema.

Outro subitem que é relevante neste programa é a *Implantação de Plano a partir dos Resultados da Auditoria Fiscal e Contábil do Transporte Público*, que tem R\$1.000.000,00 orçados e já tiveram R\$ 179.444,00 empenhados. Importa dizer que o plano a que se refere este subitem não passou por debate público, o que é de grande prejudicialidade para seu teor e implantação.

De fato, o MNBH, em conjunto com o Tarifa Zero BH, fez uma proposta de emenda ao orçamento para buscar maior transparência e participação popular do processo de “auditoria”, uma vez que o subitem aqui analisado apenas diz da disponibilização dos resultados e não de envolvimento social no processo. A emenda proposta foi aprovada para o programa Gestão da Mobilidade Urbana e se chama: *Implantação de Ferramentas de Transparência e Participação Popular da Mobilidade Urbana com Foco na Auditoria do Sistema de Transporte Público*. Contudo, ela só tinha obtido recursos a partir de 2019, de forma que a prefeitura excluiu o subitem na revisão do PPAG 2019-2021, considerando que ela tinha perdido de sentido, uma vez que a chamada auditoria foi encerrada em 2018.

Vale dizer que, em 2018, foi realizado o subitem *Disponibilização dos Resultados da Auditoria fiscal e Contábil do Transporte Público para a Sociedade*. A Prefeitura de Belo Horizonte, desde 2017, começou um processo de licitação para a contratação de empresa para a realização de uma “auditoria” do sistema de transporte coletivo da cidade. Esse processo tem gerado controvérsias e o Tarifa Zero BH tem

desenvolvido um trabalho de questionamento tanto do processo de auditoria<sup>10</sup> quanto de seus resultados, buscando propor um novo modelo de verificação de contas das empresas de ônibus. Em contraposição, então, ao resultado da “auditoria” contratada pela prefeitura - que estimou uma tarifa de R\$6,35 - o estudo do Tarifa Zero, que contou com auxílio do MNBH, encontrou uma tarifa de R\$ 3,45 para o ano de 2017<sup>11</sup>.

Os demais subitens não tiveram recursos executados neste ano (nem empenhados, nem pagos), ainda que seus valores orçados não sejam altos, o que leva ao questionamento quanto à ineficácia de sua realização. Três deles são relacionados à mobilidade, lazer e cultura, quais sejam *Ampliação do Plano Anual de Operação de Trânsito para o Projeto "BH é da Gente"*; *Implantação de Plano de Operação de Trânsito nos Grandes Eventos*; e a *Realização da Semana da Mobilidade*, mostrando uma baixa prioridade desses temas na gestão da mobilidade. Vale ressaltar que o subitem *Realização da Semana da Mobilidade* é uma emenda orçamentária proposta pelas organizações integrantes do **MobCidades** e busca uma inserção institucional nas ações que ocorrem no mundo todo em comemoração do Dia Mundial Sem Carros, no dia 22 de setembro.

O subitem *Campanhas contra assédio no ônibus* também foi proposto pelo MNBH, a partir do **MobCidades** e não obteve execução. A busca de uma construção de uma política pública de combate ao assédio tem sido relevante na atuação do MNBH e outras organizações da sociedade civil, sendo esse subitem parte das construções que vêm sendo propostas. A ausência de execução desse orçamento, que poderia ser de construção simples e dialogada com a sociedade, chama a atenção para a efetivação de uma política mais ampla que busque prevenir e responsabilizar os casos de assédio no transporte público.

Questiona-se, novamente, a ausência de indicadores para o acompanhamento da implantação do programa e dos resultados dele advindos. Nesse sentido, reafirma-se a importância dos indicadores para ser possível aferir os impactos da política pública na cidade e aprimorar o acompanhamento cidadão de seus resultados.

---

<sup>10</sup> Para saber mais sobre as controvérsias, inclusive sobre o caráter e denominação de “auditoria”, ver: <https://www.tarifometrobh.com.br/>

<sup>11</sup> Para maiores informações e metodologia do cálculo tarifário, ver: <https://vocepodepagarmenos.com.br/>

#### 4.4. Programa: BH Segura, Inclusiva e Cidadã

O Programa BH Segura, Inclusiva e Cidadã possui as seguintes determinações - contidas no PPAG:

**Objetivo:** Promover a segurança no trânsito para melhoria da saúde e garantia da vida e contribuir para a melhoria da qualidade de vida urbana por meio de intervenções no sistema de mobilidade, com estímulo aos modos não-motorizados.

**Público alvo:** População que reside e circula em Belo Horizonte.

**Indicadores:**

- Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito por 100 mil habitantes (óbitos/100 mil habitantes): referência 5,99 || 2018: 5,69 | 2019: 5,33 | 2020: 4,97 | 2021: 4,62||
- Percentual da extensão da rede cicloviária implantada em relação à rede viária total: referência 1,6% || 2018: 3,4 | 2019: 5,87 | 2020: 8,10 | 2021: 9,911 ||
- Percentual de alunos participantes do programa de educação para a mobilidade da BHTRANS: referência 61,8% || 2018: 65,90% | 2019: 67,90% | 2020: 70,00% | 2021: 70,00 ||
- Extensão de vias que tiveram redução de limite de velocidade para 30 km/h com foco no projeto Zona 30: referência 0 || 2018: 12,5km | 2019: 18,75km | 2020: 25,00km | 2021: 30,00km ||
- Percentual de interseções semaforizadas com travessia total para pedestres (em relação ao total de interseções semaforizadas): referência 13,60% || 2018: 17,40% | 2019: 18,70% | 2020: 20,00% | 2021: 38,00% ||

**Unidade Gestora:** BHTrans

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em “Relatório Analítico de Programas por Área de Resultado e Eixo” - anexo ao PPAG 2018-2021

No Programa BH Segura, Inclusiva e Cidadã estão inseridas importantes ações e subações voltadas para a mobilidade ativa e inclusiva, trazendo a perspectiva da redução de acidentes e da pacificação do trânsito. A definição de indicadores está pormenorizada e relacionada com o conteúdo das ações e subações do programa, o que é positivo. Contudo, o programa tem o segundo menor orçamento da AR Mobilidade Urbana e ainda traz perspectivas tímidas para a inclusividade da mobilidade, voltada mais para os modos ativos, focados no centro da cidade, do que para perspectivas também de acessibilidade universal e de viabilidade econômica da população.



Se comparado com outros programas, o orçamento aqui destinado é muito pequeno. Além disso, suas ações podem ter caracteres incompatíveis com outras iniciativas, como as do programa Gestão do Sistema Viário Municipal, uma vez que o programa aqui analisado busca a redução de velocidades, enquanto o teor das obras do outro é de ampliação de vias e aumento da circulação e fluidez do trânsito de veículos automotores. Uma ampliação orçamentária neste programa, reduzindo a de Gestão do Sistema Viário Municipal (ou compatibilizando as lógicas de ambos) poderia levar a um aprofundamento necessário das intervenções voltadas para a inclusão de pedestres e pessoas com deficiência na cidade.

Assim, haveria também uma maior compatibilização entre o disposto na Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2019, como a “garantia da mobilidade e da acessibilidade no espaço urbano”; o “incentivo à mobilidade ativa, por meio do uso de transportes coletivos e ativos, também conhecidos como não motorizados, em detrimento do transporte individual motorizado”; e a “garantia da mobilidade urbana sustentável e de baixas emissões, além da acessibilidade física e econômica no espaço urbano”.

Apesar das críticas, que são no sentido de ampliação da perspectiva aqui inserida, é importante frisar que o Programa BH Segura, Inclusiva e Cidadã PPAG traz avanços se comparado com o PPAG anterior, ao incluir a previsão de zonas 30 e uma ampliação considerável do Projeto BH Pedala.

Isso posto, passa-se para a análise da execução orçamentária na tabela a seguir.

**Tabela 07:** Execução orçamentária por item e subitem do Programa BH Inclusiva, Segura e Cidadã (R\$)

Programa: BH Inclusiva, Segura e Cidadã - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2019						
Projeto/atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/Orçado
Transporte Seguro e Sustentável	Manutenção da estrutura cicloviária	2.700.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projeto BH a pé - Melhorias das condições físicas e tempos semafóricos de travessias	225.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projeto BH a Pé - Projetar e implantar Zonas 30	3.001.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projeto Mobicentro - Implantação de Novas Intervenções	6.195.480,00	1.873.440,34	837.256,61	30,24%	13,51%
	Projeto Pedala BH - Correção de Interseções inseguras das ciclovias/ciclorrotas	467.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projeto Pedala BH - Implantação de Bicicletários/Paraciclos	901.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projeto Pedala BH - Implantação de Estrutura Cicloviária	3.701.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projeto Pedala BH- Implantação de Paraciclos	35.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projeto Vida no Trânsito - Implantação do Plano de Educação para a Mobilidade incluindo campanhas educativas focadas na bicicleta	1.000.000,00	585.000,00	455.000,00	58,50%	45,50%
<b>TOTAL PROGRAMA</b>		<b>18.225.480,00</b>	<b>2.458.440,34</b>	<b>1.292.256,61</b>	<b>13,49%</b>	<b>7,09%</b>

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019"

A mobilidade urbana ativa e sustentável também são demandas urgentes da cidade e, conforme a Política Nacional da Mobilidade Urbana, as cidades precisam de priorizar a mobilidade ativa (bicicleta, skate, patinete e o andar a pé) sobre os motorizados, inclusive sobre os coletivos.

Os horizontes 2020 do PlanMob estabeleciam como objetivo, que até 2020, as bicicletas representariam 6% do total de viagens feitas na cidade. Após a revisão técnica do PlanMob-BH, essa meta foi prorrogada para 2030 e para 2020 ficou-se com a meta de 4% do total de viagens sendo feitas em bicicleta. Contudo, Belo Horizonte conta, apenas, com 0,4% das viagens por bicicleta, conforme a Pesquisa Origem/Destino de 2012.

O Programa BH Inclusiva, Segura e Cidadã tem importância, então, para a realização de investimentos que permitam a conformação de uma cidade que incentive o uso de modos ativos, restrinja os individuais motorizados e dê segurança para a realização de deslocamentos a pé, de bicicleta, skate, patinete e outros modos ativos. Contudo, tal **programa segue sem priorizações** pela administração pública, o que pode ser visto pelo baixo valor pago até agosto de 2019, apenas R\$ 1.292.256,61 foram pagos, o que representam 7,09% do total orçado.

O *Projeto Pedala BH* manteve o mesmo nome do PPAG 2014-2017, mas, agora, deve dialogar com o Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta (PlanBici)<sup>12</sup>, elaborado em parceria da sociedade civil (incluindo a BH em Ciclo) com o poder público. Tendo como referência a estruturação da política de mobilidade por bicicleta na cidade, o plano traz melhorias em vários aspectos, desde a estrutura da rede cicloviária, até educação e mobilização das pessoas sobre a bicicleta e o seu uso na cidade. Seu objetivo geral é alcançar 2% de viagens por bicicleta em 2020, indicador que não está presente no PPG 2019-2021, mas que é parte das metas do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob).

O prefeito da cidade, Alexandre Kalil, se comprometeu a executar o plano elaborado para a melhoria da mobilidade por bicicleta na cidade, contudo os valores previstos no PPAG 2019-2021 são inferiores ao estabelecido no PlanBici, tanto no que diz respeito às metas quanto aos valores das subações. As emendas orçamentárias realizadas a partir do **MobCidades** buscam compatibilizar as previsões do PPAG com o previsto no PlanBici. Porém, a não execução das ações voltadas para a bicicleta, tendo em vista os processos de ampla participação popular que envolveram a construção do PlanBici é de altamente comprometedor para a prefeitura, que tem adiado o começo dessa implantação.

---

<sup>12</sup> O PlanBici está disponível em: <http://bhemiciclo.org/wp-content/uploads/2017/10/PlanBici-1.pdf>

O *Projeto Mobicentro - Implantação de Novas Intervenções* é um dos dois subitens que teve execução neste ano, com R\$ 837.256,61 pagos até agosto de 2019, o que corresponde a 13,51% do valor orçado. Ainda é uma baixa execução, tendo em vista que já se passaram dois terços do ano. De todo modo, considera-se o projeto importante para a valorização da mobilidade a pé, porém, tem a limitação de ser focado no centro da cidade.

Por sua vez, o subitem *Projeto Vida no Trânsito - Implantação do Plano de Educação para a Mobilidade incluindo campanhas educativas focadas na bicicleta* é uma mescla de uma sugestão de emenda orçamentária realizada pelo **MobCidades**, com um subitem já existente no PPAG. Ele já teve 45,5% de pagamentos do seu valor orçado, o que corresponde a R\$ 455.000,00.

Quanto ao subitem *Projeto BH a Pé*, que também traz avanços, deve-se pontuar que falta conexão entre o subitem *Melhorias das condições físicas e tempos semafóricos de travessias* e o subitem *Implantação de sinais de pedestre com sonorização*, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida do Programa Gestão da Mobilidade Urbana. Ambos subitens são voltados para as travessias de pedestre e deveriam estar interligados pela perspectiva da acessibilidade universal como guia para a política de mobilidade urbana, ampliando o número de sinais sonoros a serem implantados com melhorias também físicas nas travessias.

Outro elemento importante a ser analisado com a execução dos subitens do projeto BH a Pé é sua distribuição regional, tendo em vista a necessidade de implantação de melhorias para os pedestres em diversas regiões de alto fluxo na cidade, inclusive fora do centro.

Quanto aos indicadores, diferente do que foi visto na Relatório de execução orçamentária publicado pelo MNBH em outubro de 2018, referente ao 2º quadrimestre de 2018, desta vez, os indicadores estão atualizados pela BHTRANS. De forma que se sistematizam na seguinte tabela:

**Tabela 08:** Acompanhamento dos indicadores do Programa BH Inclusiva, Segura e Cidadã

Indicador	Valor de Referência / Ano	Valor mais atualizado / Ano	Meta para 2018
Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito por 100 mil habitantes (óbitos/100 mil habitantes)	5,99% / 2015	4,79% / 2017	5,69%
Percentual da extensão da rede cicloviária implantada em relação à rede viária total	1,6% / 2014	1,86% / 2018	3,4%
Percentual de alunos participantes do programa de educação para a mobilidade da BHTRANS	61,8% / ano não disponível	13% / 2018	65,90%
Extensão de vias que tiveram redução de limite de velocidade para 30 km/h com foco no projeto Zona 30	0,00km / ano não disponível	0,00km	12,5km
Percentual de interseções semaforizadas com travessia total para pedestres (em relação ao total de interseções semaforizadas)	13,60% / 2014	15,5% / 2018	17,40%

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Indicadores do Observatório da Mobilidade - Balanço 2019 (ano base 2018)

Verifica-se, então, que apenas o indicador referente à taxa de mortalidade tem um resultado positivo em 2018, passando inclusive do que foi estabelecido pelo PPAG. **As demais metas estão aquém do planejado, o que é um reflexo da não execução do que foi planejado neste programa.**

#### **4.5. Programa: Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos**

O Programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos possui as seguintes determinações - contidas no PPAG:

**Objetivo:** Oferecer um serviço de transporte coletivo público de qualidade, reduzindo tempos de viagem, aumentando conforto, segurança e confiabilidade nos deslocamentos dos usuários.

**Público alvo:** População de Belo Horizonte usuária do transporte coletivo público.

**Indicadores:**

- Velocidade operacional média do transporte coletivo - pico tarde: referência 15km/h || 2018: 15,5 | 2019: 15,75 | 2020: 16,0 | 2021: 16,08 ||
- Percentual de pontos de parada dotados de painéis com informação em tempo real (em relação ao planejado): referência 68% || 2018: 74,0 | 2019: 77,0 | 2020: 80,0 | 2021: 84,0 ||

**Unidade Gestora:** BHTrans

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Relatório Analítico de Programas por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2019-2021

O Programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito do todos busca a melhoria no sistema de ônibus da cidade, voltando-se especialmente para elementos de conforto, velocidade e confiabilidade no sistema. A questão da melhoria do transporte público é urgente na cidade, que tem perdido usuários de ônibus (de 44,6% das viagens em 2002 para 28,1% em 2012<sup>13</sup>) e sofrido com redução em quadros de horários e linhas<sup>14</sup>, além do aumento sistemático e acima da inflação dos valores das passagens.

Assim, o incentivo para que o número de usuários do transporte coletivo aumente, em especial, em detrimento ao uso do automóvel individual é necessário e deveria ser adotado como prioridade pela gestão pública. Contudo, o que se percebe são medidas ainda muito tímidas para o aumento do uso do transporte coletivo, o que se evidencia, inclusive, pelo baixo valor orçado para o ano de 2019: R\$1.145.000,00, programa com menor orçamento previsto e que **não obteve nenhum pagamento até agosto de 2019**.

Passa-se para a análise da tabela de valores orçados, empenhados e pagos no Programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos.

<sup>13</sup> Conforme pesquisa Origem e Destino (2002 e 2012), disponível em: <http://bit.ly/2dFTQSF>

<sup>14</sup> Por exemplo: <http://bit.ly/1WIOZsA>

**Tabela 09:** Execução orçamentária por item e subitem do Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos (R\$)

Programa: Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2019						
Projeto/atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado/Orçado	Pago/Orçado
Implantação de Intervenções para Priorização do Transporte Coletivo	Elaboração de Projeto do Expresso Amazonas	1.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Implantação da Estação São José	1.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Implantar Faixas Exclusivas/Preferenciais	801.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projetar Faixas Exclusivas/Preferenciais	1.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	Projeto e Implantação de Adequação das Calçadas na Proximidade das Estações nos Corredores de BRTs e do Metrô	1.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
Qualidade no Transporte Coletivo	Disponibilização de Serviço/Aplicativo de Substituição Emergencial para os Permissionários do Transporte Escolar	220.000,00	90.000,00	0,00	40,91%	0,00%
	Implantação de Abrigos em Pontos de Ônibus	120.000,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
<b>TOTAL PROGRAMA</b>		<b>1.145.000,00</b>	<b>90.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7,86%</b>	<b>0,00%</b>

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019"

O Programa em análise, assim como o anterior, é crucial para a mobilidade da cidade e, também, não obteve qualquer gasto neste quadrimestre. **O investimento no transporte coletivo é urgente e segue não priorizado pela gestão municipal**, como vem ocorrendo nos últimos anos.

Apenas o subitem *Disponibilização de Serviço/Aplicativo de Substituição Emergencial para os Permissionários do Transporte Escolar* teve algum recurso **empenhado** até

agosto de 2019, apenas R\$ 90.000,00, o que representa um investimento muito baixo no programa.

Deve-se chamar a atenção para a ausência de orçamento para os subitem voltado para *Projetar Faixas Exclusivas/Preferenciais*, sendo que os recursos para o subitem *Implantar Faixas Exclusivas/Preferenciais* foram garantidos por meio de emenda popular ao orçamento pelo **MobCidades**. Contudo, o que se verifica é que esses subitens estão presentes como uma intencionalidade de implantação pela BHTrans, mas não existem recursos de fato para elas. As faixas exclusivas são medidas baratas e significativas para a melhoria do transporte de passageiros por ônibus e deveriam ser priorizadas e não constarem de forma quase-fictícia no orçamento.

Pela inexistência de execução orçamentária, deve-se frisar que a prefeitura de Belo Horizonte, segue com as mesmas prioridades dos anos anteriores: a manutenção daquilo que já existe, os gastos com a própria gestão pública e os investimentos em obras viárias voltadas para o transporte individual motorizado - a novidade está, em alguma medida, nos investimentos em fiscalização. **Continuam deixadas de lado a mobilidade ativa e coletiva, a acessibilidade e a participação popular.**

Quanto aos indicadores, eles estão assim sistematizados:

**Tabela 10:** Acompanhamento dos indicadores do Programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos

Indicador	Valor de Referência / Ano	Valor mais atualizado / Ano	Meta para 2018
Velocidade operacional média do transporte coletivo - pico tarde	15km/h / 2013	14,5 / 2018	15,5
Percentual de pontos de parada dotados de painéis com informação em tempo real (em relação ao planejado)	68% / ano não disponível	50,5% / 2016	74,0%

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Indicadores do Observatório da Mobilidade - Balanço 2019 (ano base 2018)

Verifica-se que ambas metas não foram cumpridas e, de fato, pioraram em relação ao valor de referência. A velocidade média do transporte coletivo no pico da tarde, de fato, chegou a seu pior marco no ano de 2018. Isso deve estar relacionado à retirada ilegal dos agentes de bordo, sobrecarregando os motoristas e diminuindo a velocidade de operação. Além do persistente aumento de frota de carros e falta



de investimentos em medidas que aumentem a velocidade dos ônibus, como as já mencionadas faixas exclusivas.

O outro indicador, da implementação dos painéis com informações sobre as viagens, apesar de ser uma medida que aumenta a confiabilidade e a transparência do serviço de transporte público, é uma ainda muito pontual. De todo modo, chama-se a atenção para a inexistência de subitens no Programa, no ano de 2018, voltados especificamente para os pontos eletrônicos.

## 5. Balanço das Emendas da rede de parceiros do Nossa BH MobCidades

A partir de oficinas com o Poder Executivo municipal e de oficinas próprias do projeto, as organizações integrantes do projeto **MobCidades** desenvolveram, em 2017, levando à aprovação de 11 emendas populares ao Plano Plurianual de Ação Governamental de 2018 a 2021. No ano de 2018, o processo se repetiu e levou à aprovação de outras 09 emendas populares. Essas propostas buscaram incidir no planejamento orçamentário do município a partir das avaliações críticas realizadas pelas organizações participantes do projeto, em especial entendendo as falhas na priorização da acessibilidade universal e dos transportes coletivos e ativos, além da ampliação dos instrumentos de participação popular.

As propostas aprovadas estão listadas abaixo, com a sistematização de sua execução orçamentária:

**Tabela 11:** Acompanhamento da execução das emendas populares aprovadas

Emenda Aprovada	Valor previsto para 2019*	Valor pago - 2º quadrimestre 2019
Auxílio no Deslocamento das Pessoas com Mobilidade Reduzida nas Estações de Integração do Move	Alterada para meta administrativa, não aparecerá nas prestações de contas	Não se aplica
Divulgação dos Dados de Qualidade dos Ônibus	Está no PPAG 2019-2021, mas não na prestação de contas	Não se aplica
Subação - Projeto Pedala BH - Implantação de paraciclos	R\$ 35.000,00	R\$ 0,00
Projeto Vida no Trânsito - Implantação de Tratamento de Segurança no Entorno de Escolas	Está no PPAG 2019-2021, mas não na prestação de contas	Não se aplica
Elaboração e Execução do Plano de Comunicação	R\$ 1.000.000,00	R\$ 455.000,00

sobre Mobilidade por Bicicleta através de Campanhas Educativas Focadas na Bicicleta >> Redação da subação alterada para: Projeto Vida no Trânsito - Implantação do Plano de Educação para a Mobilidade incluindo campanhas educativas focadas na bicicleta"		
Implantação de Ferramentas de Transparência e Participação Popular da Mobilidade Urbana com Foco na Auditoria do Sistema de Transporte Público	Incorporada na Ação 2909, Subação 5, com o nome "Implantação de Plano a partir dos Resultados da Auditoria Fiscal e Contábil do Transporte Público"	R\$ 0,00 Valor empenhado: R\$ 179.444,00
Gestão Democrática da Mobilidade Comurb e CRTT	Está no PPAG 2019-2021, mas não na prestação de contas	Não se aplica
Realização da Semana da Mobilidade	R\$ 50.000,00	R\$ 0,00
Implantação do Novo Terminal Rodoviário	Valor previsto para 2020	Não se aplica
Manutenção da estrutura cicloviária	R\$ 2.700.000,00	R\$ 0,00
Formação de professores de ensino fundamental para a mobilidade urbana sustentável	R\$ 200.000,00	R\$ 0,00
Implantação de anunciador sonoro de paradas no transporte coletivo	R\$ 900.000,00	R\$0,00
Implantação de paraciclos em escolas municipais	R\$ 950.000,00	R\$ 0,00
Projeto Pedala BH - Implantação de Estrutura Cicloviária	R\$ 3.701.000,00	R\$ 0,00
Implantar Faixas Exclusivas/Preferenciais	R\$ 801.000,00	R\$ 0,00
Campanhas contra assédio no ônibus	R\$ 250.000,00	R\$ 0,00
Projeto Pedala BH - Implantação de Bicicletários/Paraciclos	R\$ 901.000,00	R\$ 0,00
Projeto BH a Pé - Projetar e implantar Zonas 30	R\$ 3.001.000,00	R\$ 0,00
Projeto Pedala BH - Correção de Interseções inseguras das ciclovias/ciclorrotas	R\$ 467.000,00	R\$ 0,00

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2019". \*O valor previsto corresponde ao total do subitem e não a acréscimos de valor, parciais, que possam ter sido feitos por meio das emendas aos subitens já existentes.

Ao analisar a sistematização das propostas realizadas pelo **MobCidades**, em Belo Horizonte, percebe-se que elas são medidas voltadas para uma mobilidade urbana

mais acessível e democrática, com foco nos modos ativos e coletivos de locomoção. Vê-se que algumas delas foram modificadas na revisão do PPAG para o período de 2019-2021, sendo que algumas se tornaram metas administrativas e outras foram incorporadas em outros subitem. Chama a atenção, porém os casos que foram classificados como “está no PPAG 2019-2021, mas não na prestação de contas”, uma vez que não se sabe como interpretar essa situação - se, de fato, o subitem foi excluído ou se suas metas se tornaram administrativas e não aparecem no relatório financeiro.

De todo modo, verifica-se que o único subitem que teve algum pagamento realizado até o momento, em 2019, foi *“Projeto Vida no Trânsito - Implantação do Plano de Educação para a Mobilidade incluindo campanhas educativas focadas na bicicleta”*. Essa, de fato é uma incorporação realizada pela BHTRANS de uma emenda popular que havia sido aprovada em 2017 com o nome *“Elaboração e Execução do Plano de Comunicação sobre Mobilidade por Bicicleta através de Campanhas Educativas Focadas na Bicicleta”*. A proposta original estava de acordo com o PlanBici, que prevê tal plano de comunicação, de forma que a incorporação da emenda em um projeto já existente da BHTRANS acaba por não efetivar o que se esperava ao fazer a proposta, que era a execução do elaborado no PlanBici.

Outra medida que tem um valor empenhado, até agosto de 2019, é o subitem *“Implantação de Plano a partir dos Resultados da Auditoria Fiscal e Contábil do Transporte Público”*, que parece ter incorporado a proposta popular aprovada em 2017, de teor: *“Implantação de Ferramentas de Transparência e Participação Popular da Mobilidade Urbana com Foco na Auditoria do Sistema de Transporte Público”*. O caso é semelhante, uma vez que essa adaptação parece desconsiderar o teor da emenda proposta. As emendas, então, parecem só ser executadas se corroborarem com a lógica e as prioridades já existentes na administração pública, não servindo como uma porta de diálogo para a construção dialogada da execução de uma emenda que vem de um processo de participação popular.

Isso fica mais claro quando se vê que as demais propostas não foram executadas. Coloca-se em questão, dessa forma, não só a prioridade de execução da prefeitura no que diz respeito à inclusão e sustentabilidade, mas, também, o próprio papel da participação popular. A atuação da sociedade civil no orçamento público é uma forma de possibilitar a construção coletiva e cidadã das políticas públicas e, apesar das dificuldades técnicas, tem-se conseguido obter aprovações de propostas no Legislativo. Assim, as emendas populares são tão legítimas quanto as parlamentares ou as propostas advindas do poder Executivo, não devendo ser deixadas de lado. Frisa-se, então, a necessidade da Prefeitura ter o devido respeito quanto às emendas populares e executá-las.

## 6. Conclusão

O segundo quadrimestre de 2019 traz uma baixa execução orçamentária da Área de Resultado Mobilidade Urbana, tendo pagado apenas 24,03% de seu valor orçado. Os principais gastos se deram nos programas Gestão da Mobilidade Urbana, Gestão do Sistema Viário Municipal e Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica. As prioridades na área da mobilidade urbana seguem semelhantes aos padrões dos anos anteriores: a mobilidade ativa, coletiva e acessível é deixada de lado, dando lugar às medidas voltadas para o transporte individual motorizado. Os subitens voltados para a manutenção de vias, estações de Move e intervenções no sistema viário, são mais relevantes, assim como as medidas de gestão. Além deles, os aprimoramentos em fiscalização tiveram relevo neste quadrimestre.

O Movimento Nossa BH segue na busca de avanços na mobilidade ativa, inclusiva e coletiva e buscando a concretização da participação cidadã nas políticas públicas. Por isso, reafirma a necessidade de execução orçamentária não só nos programas voltados para esses tópicos, mas, também, chama atenção para a necessidade de execução das emendas populares ao orçamento. Essas são as partes mais frágeis do orçamento de mobilidade, sendo que a maior parte não obteve nenhum valor pago (nem empenhado) até o segundo quadrimestre de 2019 e, aquelas que tiveram algum valor pago, foram em montantes muito baixos e chega a ser irrisório ao se comparar com os demais pagamentos realizados na Área de Resultado. A revisão de prioridades, na área de mobilidade urbana, pela prefeitura e BHTRANS é urgente para a cidade.